

COMPTE RENDU

REUNION THEMATIQUE : LES SCENARIOS DE GARES NOUVELLES – ZOOM SUR L'AUDE

MARDI 19 MAI 2026 / 18H10 - 20H40

NARBONNE - SALLE DES CONSULS

Les chiffres clés de la réunion

Durée de la réunion : 2h30

Nombre de personnes présentes : 80

**Nombre d'interventions du public en
plénière : 12**

Durée des temps d'échanges : 1h35

1	INTRODUCTION	2
2	PRESENTATION DU PROJET	5
3	TEMPS D'ÉCHANGE	17
4	TRAVAIL EN SOUS-GROUPES	30
5	SYNTHESE COLLECTIVE	30
6	CLOTURE	34

1 INTRODUCTION

Animation - Estelle Brasseur

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

Pourquoi sommes-nous réunis ici ce soir? Une réunion publique, pourquoi faire ? Pour échanger avec vous sur ce projet LNMP et, plus spécifiquement ce soir, sur les enjeux de dessertes et les scénarios de gares nouvelles proposés à la concertation, avec un focus sur le territoire audois.

Cette réunion est organisée par les deux maîtres d'ouvrage du projet, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, dans le cadre d'une concertation publique qui a démarré le 9 avril et qui se déroule jusqu'au 19 juin. C'est une concertation préalable réglementaire, organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, la CNDP, qui a nommé trois garants chargés de veiller à la qualité et à la transparence des échanges.

Tout au long de cette concertation, on va parler du projet, de son opportunité, de ses caractéristiques, de ses enjeux environnementaux et agricoles. L'objectif de cette concertation, c'est de vous informer et de vous apporter des éléments de compréhension sur le projet, mais c'est surtout de vous écouter, de répondre à vos questions, et de récolter vos contributions afin de bénéficier de votre expertise d'usage, vous qui vivez et expérimentez votre territoire au quotidien. Un large dispositif de participation est proposé. Il y aura un bilan officiel qui sera réalisé et rendu public. Il y aura donc un compte rendu exhaustif de cette réunion, qui sera réalisé et rendu public également.

On va passer environ 2h30 ensemble, ponctuées par trois temps forts. Après le mot d'accueil du représentant de la collectivité et du garant de la CNDP, premier temps fort : une présentation du projet, des enjeux de dessertes et des scénarios proposés à la concertation, suivie d'une présentation du projet de territoire porté par le Grand Narbonne. Puis, vous aurez la parole pour un moment d'échanges en plénière.

Ensuite, on vous propose de passer en atelier pour approfondir l'analyse comparative de ces six scénarios proposés à la concertation, pour voir lesquels répondent le mieux à vos besoins de mobilité. On parlera des dessertes, du trafic, de la circulation, et des scénarios qui répondent le mieux aux besoins du territoire. On parlera aussi de l'intégration territoriale des projets de gares nouvelles.

Puis, on se retrouvera en plénière pour une synthèse collective des travaux réalisés en sous-groupe, et on clôturera la réunion tous ensemble. Vous voyez, c'est bien une réunion de concertation : il y aura plusieurs moments d'échange.

Ces moments d'échanges doivent suivre les règles d'or de la participation. Il y en a trois :

- La première : on s'écoute. On ne parle pas tous en même temps. Dans les moments de plénière, si vous souhaitez vous exprimer, vous levez la main, on vous apporte un micro. Je prends les questions dans l'ordre d'apparition des bras levés. Je vous demanderai de respecter un timing pas trop long pour qu'il y ait un maximum de prises de parole.
- Deuxième règle : on se respecte, c'est-à-dire qu'on ne se coupe pas la parole, on adopte un ton et des mots respectueux. Je rappelle que l'objet d'une concertation, ce n'est pas forcément de rendre tout le monde d'accord, mais c'est de permettre à chacun de s'exprimer.
- Troisième règle d'or : on partage la parole. On essaye, lors de son intervention, d'être synthétique et de ne pas parler plus de deux à trois minutes, pour qu'on puisse prendre un maximum de questions et avoir une diversité de points de vue.

Vous savez tout sur le déroulé de cette réunion. Je vais maintenant passer la parole à Jean-Marie Monnier, Vice-Président du Grand Narbonne, en charge de la Transition Ecologique et du Développement Durable, pour le mot d'accueil.

Jean-Marie Monnier (Grand Narbonne)

Merci bien. Bonsoir à toutes et à tous. Monsieur Stéphane Lubrano, directeur du projet, et toutes vos équipes, mesdames et messieurs les élus, mesdames et messieurs.

Tout d'abord, je vous souhaite à toutes et à tous la bienvenue. C'est un honneur et une grande joie de vous accueillir dans cette salle des Consuls, ce soir, pour cet atelier de concertation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, sur la thématique des scénarios de gares nouvelles.

Tout d'abord, permettez-moi d'excuser Bertrand Malquier, président du Grand Narbonne et maire de Narbonne, très sollicité depuis la victoire du Racing Club Narbonne en National ce week-end, et donc de retour du club dans l'élite du rugby en Pro D2.

Pour tous ceux qui la découvrent, vous accueillir dans la salle des Consuls est d'une symbolique forte pour cette phase de concertation actuelle, quand on se remémore le temps où, en ce lieu, se déroulaient, au cœur du palais des Archevêques, les réunions de la vie de démocratie participative de la cité, très innovante à l'époque, ce qui est de bonne augure pour nos échanges.

Ce palais était l'épicentre de la province narbonnaise, qui rayonnait bien au-delà de Lyon. Vous avez entre-aperçu, sur la place de l'Hôtel de Ville, la Via Domitia, et, pour les plus attentifs, au pied de l'escalier monumental, Romulus et Remus, sous la Louve, rappelant que Narbonne, fille de Rome, est la première implantation de Rome en Gaule, en 118 avant Jésus-Christ.

Nous sommes bien dans une terre de carrefour, de commerce et d'échanges, de berceau de la vigne et du vin. Et cela a son importance dans nos débats autour de la ligne nouvelle

Montpellier-Perpignan, d'autant plus que le territoire a défendu très longtemps son positionnement comme carrefour de l'Europe du Sud.

Aujourd'hui, les enjeux ont évolué. Avec les échanges internationaux, les flux de voyageurs et de marchandises, la nécessité de développement maîtrisé du territoire et la prise en compte du changement climatique qui s'imposent à tous dans nos projets d'aménagement.

Le projet de ligne nouvelle, tant attendu depuis des décennies, est un véritable enjeu pour le territoire. Il doit se construire ensemble pour l'avenir du territoire du Grand Narbonne, de l'Aude et de l'Occitanie.

Le dialogue territorial a été très constructif et cette période de concertation autour de différentes thématiques du projet apporte des réponses en permettant l'expression du plus grand nombre. Je vous propose donc de poursuivre la présentation du projet et les échanges. Je vous remercie.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, Monsieur Monnier. On vous retrouvera tout à l'heure pour la présentation du projet de territoire. Merci pour votre accueil.

Je le disais en introduction, c'est une concertation qui est organisée sous l'égide de la CNDP, la Commission Nationale du Débat Public. Je vais donner la parole à Philippe Quévremont, garant de cette concertation.

Garant - Philippe Quévremont

Bonsoir à tous. Je suis l'un des trois garants nommés par la Commission Nationale du Débat Public. Qu'est-ce que ça veut dire? La Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative indépendante. Nous devons veiller sur les droits du public, mais nous ne pouvons pas prendre position sur le fond des projets.

Je vais reprendre une présentation que certains d'entre vous ont déjà vue si vous avez fait d'autres réunions, mais ce n'est probablement pas le cas de tout le monde.

Vous avez des droits, le public a des droits. C'est la Charte de l'environnement qui l'a prévu en 2005 et qui dit que toute personne a le droit, dans les conditions définies par la loi, de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. On est dans une décision publique et il y a des incidences sur l'environnement. C'est une valeur constitutionnelle. Autrement dit, cela fait partie des droits fondamentaux : droit à l'information, droit à la participation. Nous devons veiller à la qualité de l'information qui est donnée au public, à son intelligibilité, à sa sincérité. Et nous devons veiller à ce que les droits à participer, autrement dit le droit du public à s'exprimer, soient effectifs.

Et ceci dans le cadre d'une concertation préalable dont l'objectif est défini par la loi : on doit discuter de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales d'un

projet, de ses enjeux socio-économiques, de ses impacts significatifs sur l'environnement, et des solutions alternatives, y compris la solution qui consisterait à ne rien faire.

C'est la loi, elle est écrite telle quelle. Je ne vais pas renouveler les recommandations qui viennent de vous être faites par notre animatrice. Je voulais juste souligner que, parmi les choses que les garants demandent, c'est que le public ait la parole et que le maître d'ouvrage réponde, pour au moins la moitié du temps de réunion. Je pense que, comme il y a un travail en atelier qui est prévu aujourd'hui, on devrait y parvenir, mais ce n'est pas une information descendante : vous avez le droit de poser des questions pour éclairer les parties du projet qui vous préoccupent, sur lesquelles vous voulez des informations, et vous avez le droit de donner votre avis.

Très bonne réunion. Je reprendrai la parole en fin de parcours. Une précision : on a parlé du bilan. Le bilan de la concertation est établi par les garants dans le mois qui suit la fin de la concertation. Il sera donc publié le 19 juillet 2026.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, Philippe Quévremont, d'avoir resitué le cadre réglementaire de cette concertation, et notamment de terminer sur ces belles valeurs de la CNDP. Je suis sûre que, collectivement, toutes et tous ensemble, ce soir, on sera à la hauteur de ces valeurs.

Je vous propose de démarrer notre premier temps fort, la présentation du projet. On démarre en images avec une vidéo qui vous permet, de manière synthétique, d'avoir un aperçu global du projet et de la concertation.

2 PRESENTATION DU PROJET

Diffusion de la vidéo de présentation du projet

Animation - Estelle Brasseur

Alors maintenant, pour approfondir certains points, et notamment les enjeux de desserte et les scénarios de gares nouvelles proposés à la concertation, puisque c'est l'objet de notre réunion thématique de ce soir, je vous remercie d'accueillir Stéphane Lubrano, Directeur du projet LNMP chez SNCF Réseau, et Vincent Bouvier, directeur des gares nouvelles LNMP chez SNCF Gares & Connexions.

On va démarrer avec vous, Stéphane Lubrano. Tout d'abord : pourquoi une concertation sur la phase 2, et pourquoi maintenant ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Bonjour à toutes et à tous, et merci de votre présence nombreuse ce soir.

La première question, avant de rentrer dans le vif du sujet sur les dessertes, c'est : pourquoi requestionne-t-on aujourd'hui le projet, alors qu'on a un projet de référence acté par décision ministérielle ? On le requestionne parce que les choses ont changé, le territoire a changé, et des sujets n'étaient pas aussi prégnants, notamment le sujet de la vulnérabilité au changement climatique de la ligne actuelle. Or, aujourd'hui, on s'aperçoit qu'il a un impact important, notamment sur la circulation et la solidité de notre réseau ferroviaire.

On a aussi un territoire qui a changé, des besoins de mobilité qui ont changé. Donc, avec tous ces critères, le territoire et les partenaires cofinanceurs nous ont demandé de questionner le projet sur ses fonctionnalités (mixité voyageurs) et les dessertes.

Animation - Estelle Brasseur

Maintenant qu'on a le pourquoi de la concertation, intéressons-nous au projet. Faut-il créer une ligne nouvelle, et pourquoi ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Pourquoi : c'est la première question. On requestionne les fonctionnalités, mais la première question à se poser, c'est : faut-il vraiment une ligne nouvelle pour le territoire ?

Aujourd'hui, on va vous donner quelques arguments qui nous paraissent importants en faveur de cette ligne nouvelle.

Le premier argument est : bien répondre aux besoins et à l'évolution des besoins de mobilité sur le territoire, et ce à trois niveaux :

- l'échelon local : en libérant de la capacité sur la ligne classique (en reportant certains trains sur la ligne nouvelle), libérer des sillons et permettre le développement des trains du quotidien, mais aussi le développement du fret de proximité (le fret qui part de certains embranchements, mais aussi des ports régionaux, que ce soit Sète sur la phase 1, ou Port-la-Nouvelle sur la phase 2) ;
- l'échelon national : l'effet grande vitesse et la diminution des temps de parcours permise par cette ligne nouvelle, entre les capitales régionales, mais aussi entre Barcelone, Lyon, Marseille et Paris ;
- l'échelon européen : on est sur un corridor européen, un réseau grande vitesse européen avec un chaînon manquant, et aussi un corridor fret méditerranéen. Donc, avec cette nouvelle infrastructure, la possibilité de finir la ligne à grande vitesse, le chaînon manquant entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord, mais aussi de consolider le fret sur ce corridor.

On a aussi un deuxième argument : certaines problématiques, notamment la vulnérabilité au changement climatique, n'avaient pas été prises en compte dans les études

antérieures. Aujourd'hui, on s'aperçoit que c'est un sujet qui va devenir de plus en plus prégnant.

Pour nous, et c'est la manière dont on a construit ce projet, on est sur un projet de doublet de lignes : la ligne nouvelle ne viendra pas remplacer la ligne classique, une ligne classique dont on sait qu'elle est vulnérable au changement climatique, à des échéances différentes. En 2050, on est sur des travaux de renforcement nécessaires. On a des solutions techniques pour le faire. Et à plus longue échéance, on aura peut-être des investissements beaucoup plus importants à réaliser pour la consolider. Mais la ligne nouvelle ne viendra jamais se substituer à la ligne classique. Elle viendra renforcer le doublet de lignes sur tout l'arc languedocien.

C'est important, parce que ce doublet de lignes et cette ligne nouvelle vont permettre d'avoir plus de capacité pour réaliser les travaux sur la ligne classique et la renforcer : on sera en capacité de basculer sur la ligne nouvelle des trains de fret et des trains de voyageurs, et d'avoir plus de temps sur la ligne classique pour faire des travaux et la rendre résiliente au changement climatique.

Et aussi, ce doublet de lignes va permettre de consolider la circulation et la continuité de service sur l'arc languedocien : si on a un aléa sur une ligne, on aura toujours l'autre, qui permettra de continuer à faire circuler, même si c'est un plan de transport adapté, le fret et les voyageurs.

Animation - Estelle Brasseur

Passons au comment, et plus particulièrement ce soir aux enjeux de desserte et aux scénarios de gares nouvelles proposés. De quelle manière ce projet de ligne nouvelle pourrait-il desservir le territoire ?

Je me tourne vers vous, Vincent Bouvier. On va démarrer en faisant un peu de pédagogie sur les enjeux globaux liés à l'implantation d'une gare nouvelle, avant de passer aux scénarios.

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

Merci beaucoup. Bonjour à toutes et à tous.

Comment appréhende-t-on les gares nouvelles sur le réseau ligne à grande vitesse ? Le nombre et l'emplacement se définissent à partir de trois critères génériques :

1. le temps de parcours : important pour desservir le territoire local, régional, national et international ;
2. l'accessibilité au train : comment j'accède au train, et comment, à partir du train, j'accède au territoire (dans les deux sens) ;
3. l'organisation de l'ensemble des mobilités locales : si j'apporte le train sur un territoire, il faut, pour les derniers kilomètres, des mobilités douces (transports en commun, ou mobilités individuelles).

Quand on parle de “gare nouvelle”, mais globalement, quand on parle de gare, on peut représenter ce schéma au travers, du bâtiment que tout le monde connaît, la gare, le bâtiment, mais aussi tout l'écosystème que l'on conçoit pour une gare. Et donc, effectivement :

- la gare ferroviaire en elle-même, c'est bien un bâtiment voyageur, les quais et les abris qui vont avec ;
- les passages souterrains ou les passerelles pour pouvoir accéder des deux côtés des voies ;
- et enfin, le parvis. Le parvis, c'est l'espace que vous trouvez devant les gares. Alors, souvent, les gens pensent que c'est de l'agrément, mais, en fait, ce parvis peut être aussi une question de sécurité, notamment pour l'évacuation en cas de problème en gare.

Une gare LGV, c'est aussi tout un écosystème de stationnement et de connexions :

- voiries et parkings (véhicules légers) ;
- accueil des bus et des autocars ;
- mobilités douces (vélo, etc.) ;
- une aire logistique pour faire vivre la gare ;
- et des installations de production électrique, par opportunité ou par obligation réglementaire (panneaux photovoltaïques, notamment lorsqu'on crée du stationnement).

Ici, j'ai voulu vous montrer comment on appréhende, chez Gares & Connexions, les gares LGV. Pour nous, les gares nouvelles, ce sont des binômes : des binômes qui répondent à la gare que vous connaissez actuellement, c'est-à-dire les gares centre-ville. En l'occurrence, la gare de Narbonne ou la gare de Béziers, on en parlera demain. C'est bien comme ça qu'on le conçoit chez Gares & Connexions. C'est un binôme.

Pour cela, il faut imaginer qu'elles vont fonctionner de façon complémentaire et non pas en opposition. Il faut aussi imaginer assurer des connexions efficaces : des connexions au centre-ville, des connexions à la gare nouvelle, ou des connexions au territoire. Et quand je dis au territoire, il s'agit du territoire à différentes échelles.

C'est aussi éviter la concurrence et accompagner le développement du territoire. Quand on dit la concurrence, ce n'est pas la concurrence au sens “nouveaux entrants”, “différents opérateurs”. Non, c'est la concurrence par rapport à ce qui va se développer tout autour. Dans Gares & Connexions, on est conscient que des choses vont pouvoir se développer. Au contraire : c'est une nécessité. Il faut donc une relation étroite pour mieux définir ce qui va se dessiner tout autour, en fonction des besoins.

Pour cela, on a pris cinq exemples très rapides : Valence TGV, Lyon Saint-Exupéry, Avignon, Aix-en-Provence et Champagne-Ardenne. Pourquoi ? Parce que ce sont des gares déjà installées, sur un réseau déjà développé : Valence : la ligne va jusqu'à

Marseille. On voit donc comment ça pourrait se passer si on pouvait développer Montpellier, Perpignan, puis Barcelone.

Valence TGV est une gare connectée avec le TER. Et, il y a à peu près autant de TER que de TGV sur cette gare. Cette gare est en moyenne à 3,3 millions de voyageurs par an. Et donc, là, la gare a été imaginée avec les parties et les acteurs pour ça.

Second exemple : Lyon Saint-Exupéry. C'est une gare un peu particulière, très éloignée de Lyon, notamment de la gare de Lyon Part Dieu, par rapport à d'autres gares LGV. Par contre, il existe un tramway qui dessert le centre-ville en une demi-heure : là, c'est pareil, il y a eu une volonté de regarder comment on pouvait connecter ces deux gares.

Si je prends Avignon TGV, c'est pareil. Avignon TGV a une connexion TER, et on voit un lien avec la gare centre.

Pour autant, beaucoup de gares ne sont pas connectées au TER. Par exemple, Aix-en-Provence TGV n'est pas du tout connectée au TER. Par contre, elle a une liaison bus très efficace, qui dessert l'aéroport et la ville d'Aix-en-Provence. Et ça, ça a été conçu avec le territoire. On voit que ça forme un vrai binôme de gares entre Aix-en-Provence et - alors là, un trinôme - parce qu'on voit que ça a même une connexion avec l'aéroport.

Donc, à chaque fois, quel que soit le moyen - connexions TER quand on peut, ou connexions autres - on va, avec le territoire, définir comment ces gares vont pouvoir discuter ensemble, et donc fonctionner ensemble.

La desserte, c'est une gare nouvelle mais c'est aussi un projet de territoire. Je l'ai toujours dit au travers de toutes les réunions qu'on a pu faire : c'est vraiment un projet de territoire. Une gare ne se conçoit qu'avec le territoire.

Une gare est implantée avec une vocation de transport, mais il faut aussi des éléments d'attractivité. C'est un levier d'attractivité parmi d'autres sur le territoire. Il faut donc la concevoir dans cette logique. Lorsqu'on a des besoins de transport du quotidien, ou des besoins de transport de loisirs, ou de plus long terme, multiplier cela, c'est donner le choix et la possibilité aux gens de mieux appréhender le transport, et donc de se tourner vers le transport : avec des moyens de transport en commun pour y accéder, ou des voitures particulières, parce que la voiture particulière reste encore un moyen assez prédominant dans le modèle des gares nouvelles. C'est comme ça qu'on va le concevoir.

C'est un dialogue entre toutes les parties, et c'est quelque chose qu'on conçoit avec le territoire, à toutes les échelles : que ça soit la commune, la communauté de communes, et au-delà de la communauté de communes.

Pour cela, on a une gare nouvelle conçue comme un pôle d'échange multimodal, avec tout ce qui s'y comporte. Ce que vous voyez en bas du schéma est plutôt tourné vers les acteurs du territoire :

- la politique de mobilité, qu'il va falloir travailler ensemble ;
- la politique d'aménagement routier, qu'il va falloir aussi travailler ensemble, parce que même si la gare est connectée au TER, il faudra une politique d'accès routier ;

- et un projet de quartier urbain. Ce n'est pas un quartier au sens résidentiel. Pour nous, ça représente tout l'écosystème (résidentiel, bureaux, commerces, etc.).

Animation - Estelle Brasseur

C'était important d'avoir ces éléments de pédagogie sur les enjeux liés à l'implantation d'une gare nouvelle, au fonctionnement avec une gare centre, et tous ces éléments vont aussi nourrir, vous verrez, le travail que l'on fera ensemble en atelier tout à l'heure, puisque l'objectif de tous ces éléments de compréhension c'est d'essayer de comprendre et d'analyser les six scénarios de gare nouvelle qui sont proposés à la concertation et sur lesquels on vous demande de vous exprimer. Alors, Vincent, quels sont ces six scénarios ?

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

On va vous présenter les points forts et les points d'attention des scénarios. J'ai préféré marquer « points d'attention », parce que ce ne sont pas forcément des points faibles : cela veut dire qu'il faut les travailler avec les acteurs : soit les financeurs, soit les acteurs du territoire, soit les acteurs locaux, etc.

On a le scénario de référence de deux gares nouvelles : ça vous a été présenté. C'est le projet de base. En point d'attention, ce qu'on peut noter, c'est que vous n'avez pas de connexion TER à Béziers. Mais, comme je vous l'ai dit, un binôme de gares peut fonctionner sans forcément une gare TER : ça, c'est à travailler. Et puis, dans tous les cas, et c'est dans notre ADN, au niveau de Gares & Connexions, on travaillera forcément l'insertion paysagère et les contraintes techniques, en lien avec SNCF Réseau.

Si on prend le premier des scénarios, en dehors du scénario de référence : c'est une seule gare nouvelle à Nissan. Là, c'est une gare un peu centrale par rapport au territoire. C'est quelque chose qui va permettre de développer les TàGV, mais c'est un peu comme dans tous les scénarios. Créer une ligne nouvelle, c'est d'abord créer de la capacité pour les trains à grande vitesse : c'est vrai dans tous les scénarios. La différence entre les scénarios porte surtout sur l'organisation du réseau (où placer la/les gare(s), et quels raccordements réaliser). Et il y a aussi la connexion à la ligne classique : principalement pour les TER, et éventuellement pour des trains d'équilibre du territoire (ce que certains appellent les Intercités).

Un point d'attention, en revanche, c'est l'accès : aujourd'hui, il n'y a pas d'accès digne d'une fréquentation de gare nouvelle. C'est très important. Il faudra travailler l'accès si c'est ce scénario qui est choisi. C'est aussi une diminution de la desserte centre-ville pour Narbonne et Béziers : on comprend bien que, si on met une gare nouvelle centrale, les entreprises ferroviaires définiront leur politique de transport, et elles auront peut-être intérêt ou pas, économiquement, à ne desservir que la gare de Nissan, une gare LGV.

Et la seule grosse problématique, comme je vous l'ai dit : nous, on développe un projet de territoire. Le territoire développe son projet, et nous, on accompagne ce projet avec

la gare nouvelle. Or, là, il n'y a pas de projet de territoire qui a été émis : cela pose une difficulté d'imaginer une gare à Nissan.

Si on prend une seule gare nouvelle à Béziers, les points forts sont toujours un peu les mêmes : le développement d'une correspondance en gare de Narbonne-centre, parce que, dans ce scénario, on crée deux raccordements complémentaires. Il faut comprendre que tous les scénarios qu'on va vous présenter, c'est non seulement une gare nouvelle, mais aussi la nécessité de développer des raccordements. Les raccordements, c'est une voie ferrée entre la ligne à grande vitesse et la ligne classique. C'est potentiellement une à deux voies qui vont être inscrites dans le territoire, en plus des gares. Cela donne des possibilités, notamment si les entreprises ferroviaires souhaitent desservir Narbonne-centre.

Je vais me concentrer sur les points d'attention. Le raccordement ferroviaire, c'est impactant : c'est une réalité, notamment du point de vue consommation et environnemental. Il y a moins de capacités libérées : si une entreprise ferroviaire veut desservir la gare de Narbonne-centre, elle va aller sur la ligne classique. Elle va prendre de la capacité sur la ligne classique, au détriment des circulations TER, fret, ou Intercités.

Et puis il n'y a toujours pas de correspondance TER, ça on en a déjà parlé. Et le risque pour Narbonne et Béziers c'est d'avoir moins d'arrêts : c'est classique. C'est l'entreprise ferroviaire qui déterminera commercialement si elle a un intérêt à desservir l'une ou l'autre. À nous d'essayer d'avoir une réponse, notamment par rapport au binôme de gares.

Scénario où on ne construit qu'une gare sur Narbonne, avec une variante. La variante, ce sont les raccordements : ici, on va créer potentiellement un raccordement C. Même logique : raccordement = voies nouvelles, donc impact sur le territoire. La différence, c'est que, là où est pré-positionnée la gare, on a potentiellement une connexion avec le TER. Il faut donc prendre en compte cette connexion dans la conception globale du quartier de la gare nouvelle. Les points d'attention, c'est surtout l'insertion paysagère, mais ça, on en a déjà parlé. Aucun gain de temps pour les parcours TàGV en provenance de Béziers : si vous ne mettez pas de raccordement et que vous voulez desservir Béziers-centre, vous desservez Narbonne-centre, mais vous n'utilisez pas l'infrastructure LGV. Il y a donc des modèles économiques que vont imaginer les entreprises ferroviaires pour voir ce qui est le plus intéressant pour elles. Il y a un risque que Béziers ne soit plus desservi, parce qu'il y aura peut-être moins d'intérêt pour une entreprise ferroviaire. Et puis il y a aussi les problématiques de savoir comment on peut desservir Perpignan par rapport à Toulouse, Toulouse par rapport à Montpellier et Montpellier par rapport à Perpignan. Vous vous rendez compte qu'en fonction du placement des gares, tout ne peut pas être desservi par la ligne à grande vitesse. Pour des dessertes type Toulouse-Montpellier, les entreprises vont avoir une difficulté à desservir les gares nouvelles, notamment dans ce cas-là.

Et puis un scénario proposé par les garants : zéro gare nouvelle. Là, c'est une forte propension à gagner du temps, notamment pour les longues distances, puisque vous n'avez plus de gare à desservir. Il faut comprendre qu'une gare nouvelle, si vous la

desservez, ça vous coûte trois minutes : c'est le temps d'arrêt d'un train sur la gare nouvelle. Donc là, on va gagner un peu de temps, c'est une réalité. On va avoir de bonnes correspondances, notamment si on crée un raccordement H. Donc on ne crée pas de gare, mais on crée un raccordement onéreux : c'est ce qui est marqué dans les points d'attention. Un raccordement très impactant : c'est le plus impactant. Des gains de temps limités sur les trajets longue distance, surtout si on commence à vouloir desservir les gares centre, c'est-à-dire desservir le territoire. Il va y avoir "une perte de temps" par rapport au temps théorique gagné. Et puis la fréquentation des TGV : est-ce que les entreprises ferroviaires souhaitent plutôt aller très vite à Perpignan, voire à Barcelone, ou est-ce qu'elles continueront à desservir le territoire parce qu'elles y ont un intérêt économique, touristique, etc.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je souhaitais juste, si c'est possible, rajouter un point sur les raccordements, puisque tous les scénarios proposés parlent de positionnement et de nombre de gares nouvelles.

Vincent Bouvier vous a parlé des différents raccordements nécessaires selon les scénarios. Ces raccordements sont des objets importants, coûteux, mais nécessaires. C'est pour cela, peut-être, que, dans les dossiers de concertation, vous vous apercevez que le scénario « zéro gare nouvelle » est peut-être plus coûteux que le scénario avec une seule gare nouvelle à Béziers : ces raccordements sont des objets chers, et ils sont nécessaires, dans certains scénarios, pour pouvoir faire mieux fonctionner, globalement, ce doublet de lignes, qui est important parce que si on a un doublet de lignes et qu'il n'est pas possible d'aller d'une ligne à l'autre, on perd l'intérêt du doublet de lignes.

Donc, en fonction des scénarios de gares nouvelles, on a la nécessité de mettre en place ces raccordements : ils sont coûteux, et ils ont aussi, pour certains, un impact important sur l'environnement.

Cela permet peut-être d'expliquer certains scénarios, certaines notations, ou certains niveaux de critères, qui peuvent paraître un peu perturbants, mais c'est en grande partie dû à l'impact de ces raccordements.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour la présentation de ces scénarios. Maintenant, si on devait essayer de faire une synthèse de cette masse d'informations, que faut-il retenir, Vincent Bouvier, peut-être notamment avec une vision gare centrale / gare nouvelle ?

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

Si on essaie de faire une synthèse du dossier mis à la concertation, on peut se dire qu'une desserte par des gares nouvelles, c'est un gain de temps significatif pour les voyageurs

de longue distance : on ne sort pas de la ligne, on ne va pas sur la ligne classique : c'est un gain de temps. Même en s'arrêtant, ça reste un gain de temps très fort.

C'est le développement de l'offre TàGV, mais ça, c'est le fait de créer une ligne, finalement, qui crée cette offre.

Et l'opportunité de développement économique : non pas parce que je crée une gare, mais parce que je crée un écosystème autour de la gare. Je crée un binôme de gare, en lien avec le binôme de ligne.

Les points d'attention : potentiellement moins de TGV, de trains à grande vitesse, sur les gares centre.

Je peux vous donner des chiffres : sur les gares LGV en France, toutes les gares centre sont encore desservies par des TàGV. Mais la proportion varie entre 30 et 50 % : les trains à grande vitesse ne desservent les gares centre-ville qu'entre 20 et 30 % de la desserte globale du territoire en trains à grande vitesse.

C'est aussi la nécessité d'un véritable projet de territoire. On l'a mis en point d'attention parce que, si ce projet n'existe pas, la gare risque de se retrouver isolée, sans aménagements ni activités autour : on m'a déjà fait la remarque de la « gare betterave » (une gare « au milieu de nulle part »). S'il n'y a pas de projet de territoire adossé à la gare nouvelle, on aura du mal à développer tout l'écosystème autour (accès, transports, services, entreprises, quartier).

Si on a des gares centre, c'est-à-dire une desserte purement par les gares centre, les transports en commun existent. Globalement, pour celles et ceux qui utilisent les transports en commun, c'est une meilleure connexion parce qu'elle existe. Après, tout dépend d'où viennent les personnes qui veulent se déplacer.

La correspondance TER-TGV est facilitée, parce que les trains sont au même endroit, au même lieu.

Et un maintien fort de l'ancrage urbain : la question est de savoir quelle est la proportion de l'urbain par rapport aux proportions non urbaines dans le déplacement global.

Et les points d'attention : des raccordements et un gain de temps un peu plus limité. Il faut savoir qu'une desserte par gare classique : si vous quittez la LGV, vous reprenez à peu près dix minutes supplémentaires.

Et puis le risque d'une moindre desserte : les opérateurs vont réfléchir économiquement à ce qui est le plus intéressant pour eux. Si le territoire est économiquement intéressant, ils feront l'effort de desservir le centre. Sinon, il y a des chances qu'ils passent tout droit pour aller jusqu'à leur destination.

Animation - Estelle Brasseur

On voit qu'on a six scénarios, avec des avantages et des inconvénients pour chacun. Comment est-ce qu'on fait, quand on est maître d'ouvrage, Stéphane Lubrano, pour analyser et comparer ces scénarios ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je vous en parlais tout à l'heure sur les raccordements, sur le coût, sur l'impact environnemental : chacun de ces scénarios va être noté, jugé à l'aune de différents critères. L'impact environnemental en est un, le coût également.

On en a toute une liste, et vous le verrez dans les ateliers que vous allez faire tout à l'heure.

Tous ces critères ont été construits pour pouvoir noter et caractériser ces différents scénarios.

Et ce qui est important, c'est la façon dont ces critères ont été définis. Nous en avons proposé une partie, mais nous avons aussi lancé, en début d'année dernière, une démarche de dialogue territorial. Dans ce cadre, nous avons demandé aux participants des différents ateliers de nous aider à construire ces critères, à les sélectionner et à les pondérer : autrement dit, à préciser ceux qui comptent le plus pour le territoire (sur les gares nouvelles, sur la mixité, etc.). L'objectif est d'aboutir à des grilles de notation qui reflètent au mieux les attentes, les besoins et les priorités des territoires.

Animation - Estelle Brasseur

Avant de vous passer la parole, on a souhaité donner la possibilité au Grand Narbonne de s'exprimer, puisque ce soir, on fait un focus sur les dessertes et les gares nouvelles du territoire audois. Je redonne la parole à Jean-Marie Monnier.

Jean-Marie Monnier (Grand Narbonne)

Je viens défendre ce projet de gare Narbonne-Ouest, Côte du Midi.

Dans le contexte général, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet majeur pour notre territoire. Cette infrastructure entend répondre à la demande croissante de mobilité sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie, augmenter les capacités du réseau régional, assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne, tout en contribuant au maillage global européen. Cette ligne, en complément de la ligne classique, doit ainsi permettre de disposer d'un réseau ferroviaire plus performant, plus fiable et plus résilient face aux changements climatiques.

Lors du prochain Conseil communautaire prévu jeudi prochain, le Grand Narbonne va être amené à donner un avis sur les choix structurants : intérêt d'une nouvelle ligne, quelle vocation (voyageurs ou mixte), quelle desserte locale au niveau des gares.

En effet, par rapport au projet initial acté par arrêté ministériel de 2016, qui prévoyait une ligne voyageurs et une desserte locale autour de deux gares nouvelles, à Narbonne-Ouest et Béziers, il a été nécessaire d'approfondir le projet pour mieux prendre en compte les évolutions, les incidences du changement climatique, la volonté de

développer le trafic ferroviaire de marchandises, le développement démographique et les besoins croissants de mobilité.

Le Grand Narbonne, partie prenante des échanges techniques de montage de projets avec SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les partenaires, participe financièrement, par convention, auprès de la Société de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, aux côtés de 11 collectivités en Occitanie.

Et j'en profite pour saluer M. Pascal Pinet, qui est à la direction de la Société de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, et qui orchestre avec ses équipes cette gestion délicate, mais ô combien nécessaire.

Cet engagement de longue date traduit l'intérêt de notre agglomération pour ce projet majeur pour le territoire.

La ligne nouvelle est le maillon manquant au cœur du corridor méditerranéen entre l'Espagne, l'Europe, le territoire national et l'Occitanie. Cette ligne sera le garant d'une amélioration des mobilités locales, tout en répondant à l'augmentation conséquente du trafic.

Elle sera aussi en parfaite adéquation avec notre politique des déplacements, où nous démarrons les travaux d'aménagement des pôles d'échange multimodaux à Narbonne, Port-la-Nouvelle, Leucate La Franqui.

Outil performant et rapide, gain de 40 minutes in fine sur le trajet entre Perpignan et Montpellier, au service des usagers de toute nature : résidents, professionnels, touristes, étudiants. La ligne est l'une des clés de l'ouverture du territoire de l'Aude et du développement local.

La ligne nouvelle apparaît donc comme un formidable outil pour le développement économique et touristique du Grand Narbonne.

Charles Trenet, fils de Narbonne, lorsqu'il composa « La mer », entre Narbonne et Port-la-Nouvelle, en traversant le complexe lagunaire de Bages-Sigean, n'avait pas perçu la problématique de submersion mettant à mal la ligne ferrée classique.

La mixité, c'est ainsi garantir des conditions d'exploitation fiables de la ligne actuelle, qui dessert des points stratégiques tels que Port-la-Nouvelle.

Assurer le report modal routes-fret d'une circulation saturée de l'A9, participer à sécuriser les déplacements et lutter contre les pollutions motorisées représentent un enjeu majeur du projet et un levier de transition écologique, pilier de notre engagement local.

En matière de travaux, la notion d'intégration environnementale et paysagère du tracé et des ouvrages doit être au cœur des préoccupations, tant notre territoire défend son patrimoine et ses espaces naturels sensibles, pour partie au sein du parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée.

Il sera nécessaire de garantir la transparence hydraulique de la ligne pour lutter contre les risques d'inondation qui touchent bon nombre de nos communes, et d'aborder le point sensible de la mobilisation des terres agricoles.

L'étude d'un tunnel sous les Corbières, depuis Roquefort-des-Corbières, pour la variante littorale, est tout à fait pertinente, garantissant une intégration de qualité, et doit être, pour les élus du Grand Narbonne et des communes, la solution retenue au terme de la concertation.

Abordons, puisqu'il s'agit du thème de notre atelier, la question de la desserte et des gares nouvelles. Rappelons que Narbonne est historiquement une terre de carrefour entre Via Domitia et Via Aquitania.

La gare centre de Narbonne est la quatrième gare d'Occitanie en termes de fréquentation, et la ligne classique, aujourd'hui saturée, doit bénéficier d'une restructuration articulée autour de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

La desserte locale et le projet initialement retenu de la gare nouvelle Narbonne-Ouest Côte-du-Midi dans le projet de référence ne se sont pas faits par hasard, mais résultent de nombreuses années de réflexion. Les élus, les techniciens, les partenaires institutionnels, les acteurs économiques, les professionnels du tourisme partagent ce constat et nous renforcent dans nos convictions.

Ce choix est toujours une évidence, tant pour son positionnement stratégique que pour son intégration dans le projet de territoire du Grand Narbonne.

Implantée à Montredon-des-Corbières, cette gare sera tout d'abord une gare binôme, comme vous l'avez dit, avec la gare centre de Narbonne, qui va déployer son pôle d'échange multimodal pour assurer une connexion pertinente et fiable. La gare nouvelle sera au carrefour des dessertes ferroviaires de l'axe Carcassonne-Toulouse et permettra une articulation du réseau.

Cette gare nouvelle sera au cœur de l'intermodalité avec des projets structurants : projet de nouvel échangeur autoroutier sur l'A61 à hauteur de Bizanet, étude du doublement de la RD6009, liaison douce prévue entre Narbonne et Montredon-des-Corbières, desserte de la future gare par une extension de l'offre gratuite de navettes depuis la ville-centre, et création de nouveaux parkings relais en centre-ville.

Comme vous pouvez le voir sur la carte projetée, la gare nouvelle est au cœur d'un bassin de vie. Son faible impact environnemental est à souligner, en continuité avec la ville-centre, dans un milieu déjà partiellement anthropisé.

En matière de développement économique, la gare sera implantée dans un territoire en plein essor : 53 zones d'activité, réserve foncière de la ZAC de Névia, bassin du Lézignanais et de Carcassonne à proximité immédiate de services déjà en place : hôpital privé du Grand Narbonne, restauration, centre commercial, station-service. C'est là un atout capital dans son implantation.

Elle bénéficiera également de l'extension du port de Port-la-Nouvelle, tourné vers la transition écologique (énergie renouvelable maritime, production d'hydrogène), et du rayonnement du pôle d'excellence à vocation internationale : le laboratoire de biotechnologie de l'INRAE, le laboratoire Suez sur les biodéchets, l'entreprise Narbonne Accessoires, le groupe Gérard Bertrand, la société Orano, les ateliers d'Occitanie.

Enfin, le binôme de gare constituera une porte d'entrée à un environnement remarquable, générant une fréquentation touristique quatre saisons, avec 22 millions de nuitées par an, labellisées « Green destination ».

On peut citer des sites majeurs de proximité à desservir, comme autant d'attractivité du territoire : le palais des Archevêques, l'abbaye de Fontfroide, le musée de la Romanité Narbo Via, la réserve africaine de Sigean, le canal du Midi. Et, bien sûr, les Grands Buffets assurent le rayonnement du territoire en France et en Europe, avec près de 17 bassins de clientèle, selon les spécialistes du tourisme.

Ce rayonnement est, par ailleurs, renforcé par des événements sportifs et culturels à vocation internationale : le Défi Wind de Gruissan, le Mondial du Vent de Leucate, le festival de jazz à l'Hospitalet.

Et n'oublions pas la viticulture : poursuivre la commercialisation de nos grands vins, c'est d'abord faire apprécier notre terroir et connaître les hommes qui se battent pour les fruits de la terre car vin et gastronomie sont au cœur de notre attractivité.

En conclusion – et puisqu'il faut laisser le temps à nos échanges – la gare nouvelle, intégrée au projet de territoire du Grand Narbonne, au cœur de l'Aude et de l'Occitanie, trouve naturellement sa place dans ce formidable projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, pour que nos enfants et nos petits-enfants puissent continuer à s'épanouir et à bien vivre. Car, je vous l'avoue, c'est un peu le véritable enjeu du territoire.

Et vous l'aurez compris : le Grand Narbonne attend et soutient avec impatience la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, la mixité avec l'option du tunnel sous les Corbières, et l'implantation de la gare nouvelle Narbonne-Ouest Côte-du-Midi. Merci beaucoup.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, Monsieur Monnier, pour cette présentation du projet de territoire du Grand Narbonne. On sent que vous y avez mis du cœur. Un peu de temps aussi : le temps a été dépassé.

Mais on sent qu'il y a un véritable projet de territoire qui est porté par le Grand Narbonne. Et vous avez exprimé clairement la position de la collectivité sur le projet, de manière globale, et sur le scénario de gare nouvelle, donc à Narbonne-Ouest, que vous défendez.

3 TEMPS D'ÉCHANGE

Animation - Estelle Brasseur

Maintenant, il est temps de vous donner la parole. Merci beaucoup pour votre patience et pour votre écoute. Je rappelle les règles. Si vous souhaitez vous exprimer, vous levez la main. On vous apporte un micro.

Je vous demanderai de vous présenter, de nous dire peut-être votre commune de résidence et si vous appartenez à une association ou une organisation, et puis d'essayer de tenir les règles du jeu. Philippe Quévremont, garant de la CNDP, m'a rappelé que la parole circule. Essayez de limiter le temps de vos interventions à 2-3 minutes.

Intervention du public (Association ECCLA)

Bonjour. Maryse Arditi. Je parle à la fois à mon nom propre, mais aussi un peu au nom d'ECCLA. J'aimerais surtout avoir davantage de précisions sur les raccordements indispensables pour passer de la ligne ancienne à la ligne nouvelle, et inversement. Je n'ai pas bien compris s'il faut un raccordement, ou deux, et où ils se situent. J'ai besoin de mieux comprendre l'ensemble du projet. Il me manque absolument des informations sur l'emplacement des raccordements supplémentaires permettant le passage d'une ligne à l'autre. Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Pour simplifier : si l'on parle uniquement de la phase 2 (Béziers-Perpignan) – et qu'on met de côté la phase 1 et le raccordement côté Montpellier / Villeneuve-lès-Béziers – il y a un raccordement qui sera nécessaire dans tous les cas, puis d'autres raccordements qui dépendent du scénario (nombre et localisation des gares nouvelles).

Il y en a un qui se fera toujours, c'est celui à Rivesaltes, le raccordement J pour desservir la gare de Perpignan-centre.

Et après, entre Béziers et Narbonne, on a des raccordements qui vont être nécessaires ou pas selon les scénarios, selon le nombre de gares nouvelles.

- Si on a deux gares nouvelles, à Béziers et à Narbonne on aura besoin de deux raccordements qui permettront de raccorder la ligne nouvelle à la ligne existante vers Toulouse:
 - Un raccordement L pour les trains en provenance ou vers Perpignan
 - Un raccordement K pour les trains en provenance ou à destination de Montpellier.
- Si on a une seule gare nouvelle à Béziers:
 - pour être en mesure de desservir après Narbonne-centre, il faut pouvoir desservir la gare nouvelle de Béziers, continuer sur la ligne nouvelle, être raccordé à la ligne classique au niveau de Nissan – c'est le raccordement D pour pouvoir desservir Narbonne-centre
 - et reprendre la ligne nouvelle pour ne pas perdre de temps vers Perpignan, avec le raccordement H.

Sur cette solution-là, on a besoin de deux raccordements pour que le système ferroviaire fonctionne le mieux possible.

- Pour les variantes avec une seule gare nouvelle à Narbonne, il y a deux options : avec ou sans raccordement à Nissan. Dans tous les cas, les raccordements K et L sont nécessaires
 - La variante avec le raccordement à Nissan - raccordement C- permet de desservir Béziers-centre et de reprendre la ligne nouvelle avant Narbonne pour desservir la gare nouvelle de Narbonne, puis reprendre la ligne nouvelle jusqu'à Perpignan, ce qui permet de ne pas perdre le temps que l'on perd ici, dans cette solution. Si, dans cette solution, on n'a pas de raccordement à Nissan, les trains qui sortent à Villeneuve-lès-Béziers pour desservir Béziers-centre vont desservir Narbonne-centre et resteront sur la ligne classique jusqu'à Perpignan, donc perdront tous les gains de temps d'une ligne nouvelle. Et ça veut dire que, si les opérateurs veulent gagner du temps, ils ne desserviront pas Narbonne-centre ni Béziers. Ils continueront et desserviront uniquement la gare nouvelle de Narbonne.

Selon les scénarios, on a besoin ou non de raccordement.

Intervention du public (habitant des Corbières)

Bonjour, merci pour les présentations c'était assez clair. J'ai 15 000 choses à dire, je vais essayer de faire court. Vous pouvez peut-être prendre des notes s'il y a des sujets, parce qu'il va y avoir plusieurs points. J'habite dans les Corbières. Je suis co-président de l'association Nature & Progrès, où l'on parle d'agriculture.

Les points intéressants que vous présentez, c'est deux lignes de trains : c'est intéressant, parce que, s'il faut faire des travaux sur la ligne existante, on a encore des trains. Effectivement, quand on prend le train et qu'il y a quelque chose qui ne marche pas sur une ligne, il n'y a pas de train, c'est compliqué. Moi, je prends le train souvent, je suis d'accord avec vous là-dessus.

Vous parlez d'adaptation au dérèglement climatique. Ok. Vous parlez de rapidité. On a entendu un gain de 40 minutes sur 200 kilomètres, en gros Montpellier-Perpignan, sur un trajet de 2 heures, actuellement. Ok. 40 minutes de gain de temps : si on regarde le temps qu'il faut pour arriver à la première gare, et ensuite pour partir de la dernière gare, peut-être que ça ne fait pas beaucoup de temps gagné, a priori. S'il faut un quart d'heure de chaque côté, on ne gagne plus que 10 minutes de trajet. On peut parler de correspondance.

Moi, le constat que je fais, c'est qu'aujourd'hui, il y a à peu près des TER toutes les heures, en Occitanie, sur les gros trajets entre les villes. Parfois deux par heure, parfois une toutes les deux heures.

La plupart du temps, les trains, actuellement, sont petits, voire beaucoup trop petits. Il y a des horaires entre, par exemple, Toulouse et Perpignan, qui sont quand même des grosses villes, où on se retrouve avec 3 ou 4 wagons, alors qu'il y a 200 personnes qui attendent sur un quai et que le train est déjà rempli. J'ai l'impression qu'il y a des façons simples d'améliorer les choses. C'est avoir du personnel de remplacement quand les

gens sont malades, des trains de remplacement quand un train est en panne, plutôt que d'annuler les trains existants, déjà.

Aujourd'hui, on a perdu, en 50 ou 60 ans, les trois quarts du réseau ferroviaire français. Le choix a été fait d'enlever les marchandises des trains en France. C'est très bien de vouloir le refaire, mais on savait le faire il y a 50 ou 60 ans sur le même réseau.

Moi, ça me pose beaucoup de questions. Des travaux comme ça, ça coûte de l'argent à la collectivité, évidemment, et c'est très bien d'utiliser de l'argent pour faire des transports publics. Mais moi, je me pose plein de questions.

Est-ce que le but, aujourd'hui, en parlant de dérèglement climatique, c'est d'augmenter les transports ou de les diminuer ? Est-ce que le but, c'est d'augmenter les transports de marchandises ? Et quelles marchandises ? Parce qu'en général, quand la nourriture vient de loin, c'est produit en grosse quantité, c'est de la merde, ça rend les gens malades. Il faut dire ce qui est. Si c'est pour déplacer des voitures, pour les amener chez des concessionnaires. Il y a beaucoup de choses qui posent problème, dans l'idée même. Vous avez présenté différentes possibilités de mettre une nouvelle ligne en place, mais vous n'avez pas présenté les avantages qu'il y aurait à ne pas le faire, par exemple. J'entends la position, mais comment on fait pour avoir un regard éclairé sur ces choix-là ?

On n'a pas la même conception, en fait, du dérèglement climatique. Il y a des réponses technologiques toujours plus grosses.

Là, on parle de faire, je crois, 13 km de galeries dans les Corbières, c'est ça ? Les réponses, c'est de produire localement, de diversifier, c'est-à-dire de faire de la nourriture localement, pas d'exporter du vin à l'étranger pour gagner des sous. C'est de faire de la nourriture.

Les enjeux, aujourd'hui, c'est de se nourrir, c'est d'arriver à se déplacer, effectivement, localement aussi, et c'est d'arriver peut-être, dans 20 ans, dans 30 ans, à ne pas avoir la majorité des villages et des villes de l'Occitanie qui n'auront peut-être plus d'eau potable.

Animation - Estelle Brasseur

Parfait. Merci beaucoup. Donc une question un peu globale de choix de société sur la sobriété et sur l'opportunité du projet : faut-il réaliser ce projet ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Alors, nous, on vous a donné des arguments pour, mais vous êtes en droit de poser des questions et d'avoir des arguments contre sur les sujets que vous soulevez, et notamment une baisse des transports plutôt qu'une augmentation des transports.

On souhaite diminuer les transports routiers, qui sont polluants, pour augmenter les transports ferroviaires, qui ne le sont pas. Donc ça aussi fait partie d'un choix de société. On espère enlever à la route un certain nombre de circulations, qu'elles soient

marchandises ou qu'elles soient aussi voyageurs. Donc ça, c'est, pour nous, un des arguments qui est en faveur de cette ligne nouvelle.

Après, sur les autres questions que vous posez – notamment sur un choix de société, sur le fait de manger local, oui bien sûr, ce sont des sujets importants. Si on a 14 000 camions par jour à la frontière espagnole et qu'on veut diminuer drastiquement le nombre de poids lourds, il faut aussi interroger nos modes de consommation : par exemple, ne pas manger des fraises en hiver.

Derrière, on est sur un choix de société. Et nous, ce que l'on propose, c'est qu'on ait deux infrastructures : une ligne nouvelle et une ligne classique qu'on va réussir, avec cette ligne nouvelle, à rendre résiliente au changement climatique, pour y faire passer un plus grand nombre de voyageurs, un plus grand nombre de trafics marchandises, pour réduire l'impact carbone du trafic routier et de ces augmentations de trafic qui sont liées à nos modes de consommation.

Intervention du public

En 2009, on nous parlait de projets en fonction de la vitesse du TGV. Là, on ne parle pas de vitesse du TGV. Et en fonction du choix de cette option de vitesse, il y avait une possibilité de rester sur la voie normale, en maintenant quand même des trains qui roulaient assez vite. Et après, il y avait la vitesse supérieure à plus de 300 pour les TGV. Donc là, on ne sait pas à combien vous visez la vitesse des trains actuellement sur la nouvelle partie.

Et en fonction de cette réponse, il y a quand même des options. En Italie, ils font rouler des trains assez rapides. Ce sont les modèles pendulaires qui permettent quand même d'éviter de faire des nouvelles lignes, tout en ayant quand même des temps de trajet corrects pour les passagers. Merci.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Alors, c'est vrai qu'on est sur une concertation gare nouvelle, donc il y a d'autres sujets qu'on ne vous a pas présentés, parce qu'aujourd'hui, le sujet central est la desserte du territoire. Les lignes telles qu'elles sont construites aujourd'hui, phase 1 ou phase 2, on est sur une circulation à 300 km heure pour les TGV. Et si la ligne est mixte, on y rajoute des trains de fret entre 100 et 120 km heure.

Donc, pour les vitesses, ce sont celles-là qui, aujourd'hui, sont prévues sur cette nouvelle infrastructure.

Intervention du public (habitant de Lézignan en Corbières)

Bonjour, je suis gestionnaire de chambre d'hôtes à Lézignan-Corbières. Ma question porte sur le positionnement de la gare de Narbonne-Ouest Côte du Midi et sur le problème des arrêts de la liaison Montpellier-Toulouse : est-ce que le Grand Narbonne

n'oublie pas un peu le reste de l'Aude, et donc Lézignan, Carcassonne et tout le monde ? Parce que cette liaison et cette possibilité de rejoindre les deux pôles de la région d'Occitanie me paraît quand même un élément essentiel. Apparemment, en déplaçant un peu la gare là où elle est prévue, on peut éviter un système de raccordement et avoir cette desserte en plus.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur la partie positionnement de gare nouvelle il y a une seconde proposition qui est dans le dossier de concertation, c'est-à-dire un deuxième positionnement de la gare de Narbonne, qui n'est pas très loin du positionnement actuel et qui permettrait peut-être – il faut encore qu'on l'étudie (ce sera le sujet de la concertation de 2027) – de savoir si elle permet réellement, à quel coût et avec quelles contraintes techniques, de desservir sur les 3 relations : Perpignan-Toulouse, Toulouse-Montpellier et Montpellier-Perpignan.

En revanche, ça nécessitera des raccordements différents, qu'on étudiera et que l'on le soumettra à la concertation en 2027.

Intervention du public

Bonsoir. Juste par curiosité, ça représente une emprise de combien d'hectares, cette gare à Montredon-des-Corbières ? Ça, c'est ma première question.

La deuxième question : est-ce qu'il y aura un impact sur les petites voies secondaires des villages qui sont au nord ? Je pense aux petites routes qui viennent de Marcorignan, de Saint-Marcel-sur-Aude, de Névian. L'onde se propagera jusqu'à quel village ?

Et puis, pour rejoindre la question sur la LGV en direction de Toulouse : est-ce que c'est un doublement de voies qui sera prévu sur Toulouse, ou ce n'est pas encore prévu du tout ? Et où se trouvera effectivement le raccordement ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Alors, sur Toulouse, ce n'est pas un doublement de voies.

Le raccordement, on pouvait le voir, on a ici, en gris, la ligne classique, et en vert, les zones d'études où on pourrait positionner le tracé de la ligne nouvelle. Le raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique se fait ici, sur le territoire.

Au-delà, on garde une seule ligne : c'est la ligne classique. Il n'est pas prévu, aujourd'hui, de doublement de la voie entre Narbonne et Toulouse.

Après, je laisserai Vincent Bouvier répondre sur l'impact, notamment en termes de surface d'une gare nouvelle. Pour répondre à vos questions sur les petites routes impactées : aujourd'hui, on n'a pas de tracé, mais, dans les projets, on concerte avec chaque commune les rétablissements routiers nécessaires.

On ne rétablit pas tout : les départementales, on les rétablit ; les routes normales, on les rétablit. En revanche, souvent, certains chemins communaux, certains chemins agricoles ne sont pas tous rétablis, mais on travaille avec les communes pour savoir lesquels on rétablit et lesquels on dévie pour les réorienter vers un autre rétablissement routier réalisé.

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

En complément, il y a quand même un gros projet de territoire. Donc, il faut imaginer qu'on va accéder à la gare : qu'est-ce qu'il va falloir imaginer collectivement pour pouvoir y accéder ?

En termes d'emprise au sol, c'est assez important à la maille d'une commune, mais c'est quasiment pas grand-chose à la maille du projet : c'est entre 8 et 10 hectares, une gare nouvelle.

Cette surface est liée aux besoins qu'on va définir collectivement : de quoi a-t-on besoin sur cette gare nouvelle, en fonction de la fréquentation qui sera confirmée dans les études (quelle est la fréquentation de la gare) ? Et donc, en fonction de cette fréquentation, il y a des impacts sur la taille du bâtiment voyageur, mais aussi la taille des parkings, qu'ils soient transports en commun, vélos, voitures particulières, etc. C'est à peu près l'ordre d'idées qu'il faut imaginer.

Intervention du public (FNE-FNAUT)

Bonjour. Je voudrais faire quand même quelques comparaisons sur le projet. Pour desservir le Languedoc, on aurait, sur 35 kilomètres, quatre gares : deux gares-centres et deux gares nouvelles. Pour desservir Perpignan, qui a plus d'habitants que les agglomérations de Narbonne et de Béziers réunies, on aurait une seule gare. Pour desservir Nîmes : deux gares. Pour desservir Montpellier, qui fait deux fois plus d'habitants que Béziers et Narbonne réunies : deux gares.

Est-ce que vous ne trouvez pas que, globalement, ces quatre gares, c'est quelque chose d'un peu gigantesque ?

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

L'idée, c'est d'avoir une desserte différenciée entre ce qui relève de la ligne à grande vitesse, et ce qui relèverait des trains du quotidien et de l'augmentation du trafic de ces trains par l'augmentation de la capacité sur la ligne LGV.

Donc, on va travailler ce binôme pour que ces deux gares ne soient pas en concurrence, mais soient bien complémentaires, pour pouvoir desservir au mieux le territoire.

Et si vous prenez la gare de Perpignan, je suis d'accord avec vous, mais c'est une gare quasiment terminus de la ligne. Donc, c'est normal qu'il y ait une gare terminus, sachant

qu'il y a une possibilité dans le système qui est d'aller tout droit pour desservir la péninsule ibérique avec les gares de Figueras, etc., sur le tronçon.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je comprends votre question, mais c'est le but de la concertation. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, on vous propose six scénarios.

On les argumente en termes d'impact environnemental, de surface, de coûts, de desserte voyageurs. On a des données sur les montées et descentes en gare que cela pourrait permettre, et les différents scénarios donnent des résultats différents.

Maintenant, justement, l'objectif de la concertation c'est que vous puissiez vous exprimer et choisir le scénario qui vous paraît le plus intéressant pour le territoire. Mais ce n'est pas nous qui le déciderons.

Intervention du public (habitant de Narbonne)

Bonjour. J'avais plusieurs remarques. D'abord, on nous propose six scénarios, mais, comme le soulignait monsieur, ce sont uniquement des scénarios avec des lignes nouvelles à grande vitesse. Il n'y a pas de scénario fondé sur l'amélioration de la ligne existante, comme si envisager cette option revenait à être « contre le progrès » et que, au final, ce soit soit cela, soit rien. Cela me paraît assez orienté.

Une deuxième chose : on met beaucoup en avant le changement climatique et les bénéfices environnementaux. Je suis, de manière générale, favorable au train plutôt qu'à la route, mais certaines choses me chiffonnent un peu. On promet le fret, et, dans le même temps, vous nous dites qu'il ne pourrait pas y avoir de fret sur la deuxième partie de la ligne, tout en affirmant que cela permettra d'enlever des camions de l'autoroute. Or, les camions sur l'autoroute viennent principalement d'Espagne et remontent. Si le fret ne peut pas déjà aller jusqu'en Espagne, je ne vois pas comment on réduira significativement le nombre de camions.

Je comprends que la solution envisagée serait le tunnel sous les Corbières, mais je me demande au bout de combien de temps le gain pour l'environnement serait effectif. Certes, cela se voit moins dans le paysage, mais ce tunnel, d'après ce que j'ai lu, serait le deuxième plus gros de France après le tunnel sous la Manche. En termes d'impact environnemental, cela me paraît colossal. Or, depuis le début, j'ai l'impression qu'on insiste surtout sur les bénéfices, sans dire clairement à partir de quand on aurait un retour sur investissement environnemental, alors qu'on parle de bilans carbone et de travaux d'une ampleur énorme.

Par ailleurs, ma compagne est agricultrice. Je vois la ligne existante : elle est très belle quand on prend le train, mais elle a aussi des impacts. Je me promène souvent pour observer les oiseaux : ils s'envolent dès que les trains passent toutes les cinq minutes. Tant qu'à faire, je préférerais n'avoir qu'une seule ligne, puisqu'elle existe déjà, plutôt que de créer un nouveau corridor.

On ne parle pas, ou peu, de points très impactants, comme le fait qu'une ligne à grande vitesse implique une emprise au sol plus importante, entre autres. C'est pour cela que j'ai l'impression que les réunions de consultation sont un peu biaisées : on nous vend un truc qu'on veut nous vendre. On n'entend que des acteurs favorables, qui expliquent pourquoi il faut le faire. Il n'y a pas d'acteurs qui portent une position opposée. Et la réponse qu'on nous donne, c'est : « Vous pouvez, vous, trouver des informations contre. » Merci du débat équilibré. Pour moi, ce n'est pas vraiment ça.

Animation - Estelle Brasseur

Alors, on va vous répondre, et vous avez la parole pour exprimer votre point de vue. Juste pour vous dire que ce soir, c'est une réunion thématique, effectivement, sur les gares nouvelles, mais qu'il y a des réunions thématiques sur les enjeux environnementaux, notamment la semaine prochaine, le 27 mai, à La Palme, et qu'il y a deux réunions qui sont prévues sur les enjeux agricoles également : la semaine prochaine et la semaine d'après. Donc, on a treize réunions et on est obligés de les thématiser parce qu'on ne peut pas parler de tout à chaque fois. Est-ce qu'on peut améliorer la ligne existante ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

C'est une solution qui a été rejetée lors du débat public. Tout le territoire s'est prononcé pour une ligne nouvelle à grande vitesse, mixte ou pas mixte, avec des sections mixtes.

Donc, on est reparti de ce constat-là et de ce choix-là à réaliser. Aujourd'hui, on ne peut pas doubler la ligne actuelle dans certaines collectivités : quand on passe dans certains centres-villes, il n'y a plus de place. Donc, ça veut dire qu'on peut la doubler à certains endroits, mais on va retrouver des goulots d'étranglement quand on arrive dans les collectivités.

Donc, nous sommes repartis de ce constat et de ce choix. La solution consistant à doubler la ligne actuelle à certains endroits se heurte à des contraintes fortes : aujourd'hui, dans certaines communes, notamment lorsqu'on traverse des centres-villes, il n'y a plus la place d'ajouter une voie. On peut donc, éventuellement, doubler la ligne sur quelques sections, mais on retrouve ensuite des goulots d'étranglement à l'arrivée dans les communes.

Et, dans d'autres espaces naturels, comme vous le souleviez pour la traversée des étangs, on est sur des espaces où on n'aura jamais les autorisations de mettre une voie de plus parce que là, les problématiques et l'impact environnemental, en parc naturel régional ou dans les Zones Natura 2000, ou dans les zones du conservatoire du littoral, on n'aura pas la possibilité de faire une ligne de plus et d'améliorer le réseau existant.

Et cette solution-là ne permet pas non plus de libérer de la capacité : c'est-à-dire qu'elle ne règle pas le sujet de la saturation de la ligne. Elle ne sera peut-être pas saturée tout de suite, notamment entre Narbonne et Perpignan, mais elle le sera très rapidement entre Béziers et Narbonne.

Et toutes ces solutions, aujourd'hui, ne permettent pas de répondre à ces enjeux-là. Mais, comme on le rappelait en début, aujourd'hui, la question de l'opportunité de la ligne, donc l'opportunité du projet, elle est bien posée. Et vous pouvez vous exprimer en ce sens sur le site, et les garants de la CNDP en tiendront compte dans le bilan qu'ils feront derrière. C'est bien l'objet et la première question à poser : Faut-il réellement une ligne nouvelle ou pas ?

Intervention du public

Bonjour. J'avais une question concernant la gare entre Narbonne et Béziers. En fait, vous parlez de Nissan, mais est-ce que ça serait au niveau de Colombiers et de la ligne existante ? C'est à ce niveau-là ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, elle est interconnectée à la ligne existante, au niveau de Perriès.

Intervention du public (Conseil régional occitanie)

Bonsoir. Je suis élu régional. La région a, depuis l'origine du projet, une implication particulière et, plus généralement, une préoccupation sur la question de la transition vers des mobilités décarbonées.

Pour nous, c'est important de prendre la parole après les premiers échanges pour pouvoir d'abord écouter l'ensemble de ce qui a été dit, sans forcément rentrer dans le débat.

En introduction, puisqu'il y a eu un débat sur la question de la mobilité : pour nous, la mobilité, ce n'est pas que du commerce. La mobilité, c'est de l'échange, c'est de la rencontre et c'est quand même un droit fondamental. Et ce projet s'inscrit aussi dans cette logique : il crée un lien à l'échelle européenne et replace notre territoire au cœur d'un réseau ayant façonné son identité depuis des milliers d'années. Donc il y a quand même une continuité logique sur ce projet.

Et évidemment, la question du doublement, elle est importante pour nous en tant que gestionnaire du réseau des trains régionaux, des trains liO, puisqu'on est sur des lignes qui sont quasi saturées. Donc, quand on entend le besoin et la demande – et, quelque part, on en est ravis, qu'on ait une explosion de la fréquentation des trains liO, une demande d'amélioration de ce service – on a besoin d'un doublement de la ligne pour véritablement l'améliorer.

Sur la question de l'adaptation, il ne faut pas oublier qu'une grande partie de notre ligne, elle est très près de la ligne d'eau et donc elle est impactée directement par le changement climatique. Il faut se dire que la ligne existante, si elle n'est pas doublée par un nouveau système, elle risque d'être extrêmement fragilisée, voire condamnée quand même à des échéances qui ne sont pas non plus aussi lointaines.

Pour aller directement sur le sujet des gares nouvelles, la position de la Région et de la présidente, Carole Delga, c'est d'être à l'écoute, évidemment, des territoires.

Par contre, il y a une préoccupation majeure qui est d'abord la question de l'interconnexion avec le service de train liO, mais aussi avec l'ensemble des réseaux de transports en commun, ici gérée par l'agglomération, mais aussi, évidemment, la question des raccordements.

Raccordements, puisqu'on est évidemment pour une ligne mixte aux voyageurs fret. On a dit toute l'importance de pouvoir assurer ce report mondial des 14 000 camions journaliers, d'en passer le maximum sur le fret.

Egalement, il ne faut pas oublier qu'on a tout le développement de Port-la-Nouvelle sur ce territoire, et que donc, la question du raccordement dans les deux sens du fret de Port-la-Nouvelle est un enjeu extrêmement majeur. Il ne faut pas passer à côté du tout.

Et puis, dans les enjeux que j'avais notés, oui : je crois qu'il faut éviter l'effet gare-aéroport, comme on a pu voir que c'était un peu le modèle des années quatre-vingt ou quatre-vingt-dix. Je pense que cette gare, qu'elle soit nouvelle ou qu'elle soit sur les gares existantes, il faut la penser au cœur d'un véritable projet interconnecté sur l'ensemble des usages et des enjeux, à chaque échelle :

- locale : on en a beaucoup parlé
- régionale : je crois qu'aujourd'hui, ces questions de lignes LGV, elles ont longtemps été pensées sur un rapport Paris-Provence. Aujourd'hui, si on regarde la fréquentation, c'est une connexion beaucoup plus transversale. Il y a aussi tout l'enjeu pour nous de la connexion avec l'axe Toulouse-Marseille, qui doit être assurée.

On ne peut pas avoir deux systèmes de lignes régionales ou nationales qui ne fonctionnent pas sur une même connexion ferroviaire. Voilà, sans vouloir être trop long pour nous : les questions qui sont importantes.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour cette prise de parole de la région Occitanie. Merci également à Philippe Quévremont pour sa vigilance. On n'a pas répondu à une question de monsieur sur l'impact d'un tunnel sur les Corbières, et le temps de récupération du bilan carbone.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Vous avez raison : pour toute infrastructure, la question porte sur le coût carbone de la phase travaux et sur le temps nécessaire pour amortir ce coût carbone. Ça, on a l'obligation de le calculer. Aujourd'hui, on n'a pas de tracé, donc on ne peut pas le calculer, mais on a l'obligation de le calculer pour le dossier qui va servir à organiser l'enquête publique, *in fine*, pour savoir si le projet est déclaré ou non à enquête publique.

Donc, on devra le calculer, le soumettre à l'Autorité Environnementale et au Secrétariat pour les Investissements, qui donneront un avis sur le sujet pour savoir si nos calculs sont bons ou pas et s'ils jugent que le temps de retour sur investissement, ou en tout cas l'investissement carbone, est bon sur ce projet-là ou pas. Mais oui, on sera dans l'obligation de le calculer et de le présenter au grand public, comme tous les résultats de nos études.

Et pour revenir à un dernier point de votre question, "pourquoi ne pas plutôt augmenter ou améliorer la ligne classique ?". La question posée, c'était "fait-on une ligne nouvelle ou pas ?". Or, améliorer la ligne classique signifie que, pour réaliser ces travaux, il faudra interrompre les circulations pendant des années. Si on veut doubler une partie de la ligne existante, il faudra arrêter les circulations. Donc là, on n'aura plus du tout de circulation sur la ligne existante non plus.

Intervention du public

Je me demandais où allait passer le sillon qui rejoindra Béziers à la gare de Montredon-des-Corbières ? J'ai l'impression qu'il n'y a pas énormément de place entre, d'un côté, la colline de Moussan et, de l'autre côté, les bassins d'Orano-Malvesi. Est-ce que ça passe ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Alors, oui, ça passe sur le tracé voyageur puisqu'il a été acté par décision ministérielle. Les études ont été faites et jugées de qualité pour que l'État puisse acter le tracé qui, aujourd'hui, est un tracé exclusivement voyageur.

Pour les tracés et les options que l'on pourra prendre pour de la mixité, bien entendu, on trouvera une solution pour les faire passer. Et si on fait la concertation aujourd'hui sur les fonctionnalités, c'est qu'on a déjà l'assurance de trouver un couloir dans lequel on pourra faire passer ces tracés.

Après, la question est "quels impacts auront ces tracés sur l'environnement ?" Et ça, on devra les traiter en termes de nuisances sonores, en termes d'insertion paysagère, avec les collectivités traversées.

Intervention du public

Bonjour. Vous nous demandez d'étudier des scénarios. Je suis scientifique, et, pour moi, sans données, c'est difficile d'évaluer ces différents scénarios, et notamment tout ce qui est environnemental. Vous dites que vous nous le donnerez après coup. Moi, je ne vois pas l'intérêt de cette concertation, en fait, sans avoir tout en main.

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

On vous donnera après coup le calcul du bilan carbone, parce que, pour le calculer, il faut avoir le tracé. En revanche, l'impact environnemental du projet et la sensibilité environnementale du territoire, là, dans le dossier de concertation, vous trouverez les cartes qui recensent les principaux enjeux environnementaux, et on les a aussi sur les tables, pour les ateliers que vous allez avoir. Vous pourrez vous prononcer au regard de ces différentes cartes et différents enjeux, qu'ils soient sur la partie purement environnementale, sur la partie agricole, ou sur la partie qui concerne le milieu humain (nuisances sonores et impact sur les bâtis).

Tous ces sujets-là sont, bien entendu, traités dans le dossier de concertation, et vous les aurez sur les cartes à disposition pour les ateliers.

Intervention du public

Une question assez importante, mais qui va peut-être vous faire sourire. Il s'agit de la vitesse, mais pas à n'importe quel prix. Quel impact les projets de gares – la ligne en elle-même, mais aussi le projet de gare – peuvent-ils avoir sur le tarif ? Parce que, c'est vrai que le TGV est cher, et il arrive qu'on renonce à prendre le train pour cette raison.

Est-ce qu'il peut y avoir un impact positif, c'est-à-dire un billet moins cher ? Ou, au contraire, est-ce que l'investissement sera répercuté ? Je vois que c'est un projet très coûteux : cela va donc impacter les usagers. Y a-t-il, dans l'étude, un lien entre le prix du billet et l'ensemble de ces investissements ?

Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Les prix des billets, notamment en services librement organisés, avec la concurrence, ce sont les entreprises ferroviaires qui les fixent, en partie. Après, il y a le prix des péages, qui sont fixés au niveau national par SNCF Réseau, mais qui sont challengés et validés par des organismes d'État. Donc, on ne fait pas ce que l'on souhaite. Et il y a une péréquation au niveau national sur ces tarifs.

Par exemple, si l'on veut privilégier le fret, sur le contournement de Nîmes-Montpellier les péages appliqués aux trains de fret sont les mêmes que sur la ligne classique, afin d'inciter ces trains à basculer sur la ligne nouvelle.

Personne n'a intérêt à mettre des péages et donc des coûts très élevés, sinon on a un projet et une ligne qui ne seront pas utilisés, pour un investissement important. Il faut donc le rentabiliser, et cette rentabilité, elle est importante.

Vincent Bouvier (SNCF Gares & Connexions)

Je souhaitais simplement ajouter que, par exemple, si vous prenez Paris-Lyon, vous avez une vraie concurrence entre Trenitalia et la SNCF. Et là, vous pouvez voir ce que ça peut donner en termes de tarifs.

4 TRAVAIL EN SOUS-GROUPES

Animation - Estelle Brasseur

Je crois qu'on a répondu à toutes les questions en plénière. Nous aurons de nouveau un temps de conclusion collective. Je vous propose maintenant de passer en atelier afin d'approfondir l'analyse comparative des scénarios. L'objectif est de comprendre comment cette analyse est réalisée, selon quels critères, et comment ces critères sont travaillés pour que vous puissiez nous donner votre avis.

Nous avons prévu deux sessions et deux thématiques. Comme nous avons pris un peu de retard et que nous avons répondu à toutes vos questions, nous ne ferons qu'une seule session.

Deux pôles thématiques sont proposés :

1. les enjeux liés à la desserte et au trafic ;
2. les enjeux liés à l'intégration territoriale.

Nous avons quatre tables : deux tables « desserte & trafic » et deux tables « intégration territoriale ».

Vous êtes environ quatre-vingts : je vous demande de vous répartir librement, mais de manière équilibrée, en quatre groupes d'une vingtaine de personnes, autour des tables. Les tables vers le mur traitent la desserte et le trafic. Les tables vers les piliers, côté salle, traitent l'intégration territoriale. Répartissez-vous librement.

Évidemment, puisqu'il n'y a qu'une seule session, on pourra aussi aborder la desserte à l'atelier « intégration territoriale », et inversement, afin de répondre à toutes vos questions. Vous serez en présence de membres de l'équipe projet et de l'équipe d'animation : nous vous préciserons ce que nous attendons de vous et comment se dérouleront les échanges.

Enfin, pour chaque groupe, nous cherchons des volontaires rapporteurs. Si vous souhaitez être rapporteur, n'hésitez pas à vous signaler. On se donne vingt-cinq minutes.

5 SYNTHÈSE COLLECTIVE

Animation - Estelle Brasseur

C'est toujours très satisfaisant d'avoir une partie plénière et une partie atelier, parce qu'on voit qu'en atelier, les gens qui ne se sont pas exprimés en plénière osent prendre la parole et qu'il y a de vraies discussions. Dans mon groupe, il y avait 11 personnes, et, sur les 11, 8 se sont exprimées. La parole a donc bien circulé.

Je vais demander aux rapporteurs de chaque groupe de venir me rejoindre. Comme on n'a fait qu'une seule session, on a essayé de garder nos pôles thématiques, mais on a parlé aussi d'autres choses. Je peux commencer, puisque j'ai le micro, et après, je donnerai le micro aux autres rapporteurs.

Rapporteur - Groupe 1

Je n'ai pas eu de rapporteur parmi les participants et participantes dans mon groupe : ils m'ont donc mandatée pour dire ce qui s'était dit à cet atelier. On a plutôt parlé des enjeux de desserte et de trafic.

Sur l'ensemble des critères qui concernaient ces enjeux liés à la desserte et au trafic, les avantages et opportunités qui sont ressortis, c'est qu'il faut augmenter le nombre de TER sur la ligne existante, notamment pour les étudiants. Il y a eu des échanges sur le tarif des abonnements, mais ce n'était pas vraiment le cœur du sujet. La volonté globale, c'est de prendre plus le train pour moins utiliser la voiture. A aussi été pointé l'avantage du doublet de lignes pour pouvoir gérer les intempéries, et donc la nécessité de bien prévoir l'interopérabilité TER-TGV de la ligne nouvelle. Enfin, un des avantages globaux relevés, c'est le soutien de l'Europe, puisque c'est un projet européen de chaînon manquant.

Sur les points d'attention, on a noté que, sur nos critères de desserte, ce n'est pas toujours évident de voir l'impact et la différence réelle en termes de gains de temps de parcours en fonction des différents scénarios, et que la différenciation entre scénarios sur ce critère était difficile à voir. Il y a aussi eu des points d'attention sur le nombre de trains : le temps de parcours, c'est important, mais, finalement, le nombre de trains et la desserte paraissent encore plus importants. Est revenue la question de savoir si l'on peut prendre un TGV sur son territoire, sans devoir aller à Montpellier. Il y a aussi : est-ce qu'il faut vraiment augmenter l'offre de transport ? Est-ce qu'on répond à un besoin ? Ou est-ce qu'il ne faut pas plutôt essayer de résoudre le besoin ? Enfin, il y a eu des questionnements sur le fait d'avoir deux gares nouvelles si proches entre Béziers et Narbonne, tout en comprenant qu'il y a des enjeux touristiques et politiques forts, et donc que les deux territoires souhaitent leurs gares. Le point d'attention sur le coût des raccordements est aussi ressorti.

Donc, en recommandations : plutôt privilégier l'interconnexion avec les lignes existantes. On a reparlé de l'emplacement de la potentielle gare nouvelle de Narbonne-Ouest : où serait-elle aujourd'hui ? Ce qui s'appelait le projet gare de Pont-des-Charrettes / l'ancien projet gare de Praxe, qui permettrait une interconnexion au cœur du triangle, mais en zone inondable.

En tout cas, l'emplacement de cette gare nouvelle de Narbonne-Ouest est important. L'autre recommandation, c'est que l'outil soit le plus possible multifonction : fret, TàGV, TER.

Et donc, globalement, en synthèse, la position du groupe, c'était plutôt d'aller vers le scénario du projet de référence de gares nouvelles. A été débattu quand même l'intérêt du scénario Nissan, qui semble, en termes de desserte et de trafic, avoir plus de vert sur

la grille, mais où l'on a conscience qu'il y a de vrais enjeux d'absence de projet de territoire et d'accès en voiture, de transformation du paysage rural, bouchons sur la route de Narbonne entre Nissan, et donc la question de créer une rocade à Coursan.

Donc, ce qui paraît positif en termes de desserte et de trafic, on a bien conscience qu'en termes d'intégration territoriale, ce serait plus compliqué. Et la gare nouvelle à Narbonne paraissait indispensable, puisque Narbonne est un carrefour, mais avec un point de vigilance sur le positionnement.

On a aussi parlé un petit peu de mixité et répondu aux questions du groupe sur ce sujet. Je laisse maintenant la parole au deuxième groupe, qui a un rapporteur. Merci beaucoup, monsieur, d'assurer cette restitution.

Rapporteur Groupe 2

Le premier sujet qui a été mis en valeur, c'était le sujet des inondations par rapport au projet de gare, avec de gros sujets sur les zones inondables et sur les études hydrologiques nécessaires, c'est-à-dire les études qui seront à faire par la suite. Et puis, il y avait aussi plusieurs projets sur cette zone inondable, avec un projet de bassin de rétention, et une nécessité de réfléchir à la circulation locale pour pouvoir concilier les deux usages : la gare nouvelle et la circulation locale.

Il y a le sujet de raccordement sur la ligne de Toulouse qui a été aussi discuté, avec la largeur du fuseau aujourd'hui, et la zone de passage préférentielle qui a beaucoup évolué ces derniers temps, et qui bloque beaucoup de projets de territoire sur les deux communes qui sont concernées sur ce triangle.

Il y a également le sujet du fret qui a été abordé, avec la nécessité de réfléchir de manière un peu plus globale et systémique sur le fret ferroviaire d'un côté, et d'intégrer éventuellement le sujet du fret depuis la région toulousaine par la route : est-ce que ça pourrait permettre de décharger les routes ?

Et, deuxième sujet : est-ce qu'il y aurait un transport de matières dangereuses par les wagons ? Et, du coup, est-ce qu'il y a un risque qui est réfléchi sur les zones densément peuplées au bord de la ligne ?

En conclusion : le scénario « zéro gare » n'a pas eu beaucoup de soutien. C'est surtout le scénario avec la gare de Narbonne-Ouest qui a semblé avoir le plus d'intérêt, et le scénario de la gare de Nissan qui ne semble pas forcément très adapté, en tout cas très coûteux par rapport aux aménagements qui seraient à réaliser.

Rapporteur Groupe 3

Merci. Alors, parmi les réflexions qui sont ressorties lors de cette concertation, tout d'abord les points d'attention et inconvénients :

- la saturation des gares et des lignes actuelles, avec pas assez de dessertes ou trop de personnes.
- les raccordements à la gare actuelle, qui coûtent aussi cher, avec un impact environnemental assez important (pas autant que la création de nouvelles gares, mais qui reste quand même assez important). La nouvelle gare aura quand même pour effet moins de TGV sur la gare de Narbonne-centre.

Et ensuite, sur les avantages :

- Un gain de temps relatif selon les scénarios d'une ou deux gares.
- Le fret n'aurait pas d'impact sur une gare nouvelle.
- La connexion au port : financièrement, une ou deux gares nouvelles auraient peu d'impact par rapport au raccordement.
- La gare Narbonne-Ouest permettrait de connecter le reste du territoire de l'Aude et de l'Occitanie.
- Potentiellement, la nouvelle gare permettrait aussi de répondre aux besoins de voyageurs n'allant pas sur Narbonne-centre.

Donc, plutôt une concertation qui va dans un sens pour la création de deux nouvelles gares.

Rapporteur Groupe 4

Nous, on a traité les sujets par scénario pour voir quels scénarios avaient l'intérêt des différents participants.

1. Le scénario sans gare nouvelle n'a vraiment pas été plébiscité parce qu'il n'y a pas d'opportunité économique pour le territoire. Il n'a aussi pas été accepté, car il ne dessert pas le territoire.
2. Au niveau d'une gare nouvelle à Béziers, on nous a demandé de pouvoir étudier une gare nouvelle interconnectée.
3. Il y a différents questionnements et points de vue concernant le scénario de gare nouvelle à Nissan. Certains pensent que Nissan est une fausse bonne idée car il n'y a pas de projet de territoire, mais d'autres pensent que c'est un projet plus raisonnable en termes de coûts et qu'en plus, c'est une gare interconnectée.

Au-delà de l'aspect gare nouvelle, on a pu évoquer différentes thématiques : une forte volonté de mixité pour l'ensemble de la ligne ; la possibilité d'utiliser le projet pour favoriser d'autres projets, comme par exemple Aqua Domitia ou des projets de grande maîtrise d'ouvrage.

Concernant la gare nouvelle, on nous a demandé, dans des concertations futures, de pouvoir avoir des vues, car l'esthétique d'une gare est très importante.

Enfin, une attention toute particulière à la grotte de La Ratapenade devra être menée.

6 CLOTURE

Animation - Estelle Brasseur

Je vous remercie tous beaucoup pour votre écoute et pour vos contributions qui ont été riches. J'ai noté 55 minutes de présentation, 1h35 d'échanges en plénière, en groupe, et maintenant. Merci beaucoup à vous.

Garant - Philippe Quévremont

Je ne tirerai pas de conclusion en matière de fond. Ce sera le bilan des garants qui le fera. Il y a encore une réunion "gare". Il y a tout ce qui peut arriver sur le site internet, directement par les personnes qui donnent un avis. Je ne réponds pas sur le fond.

Sur l'organisation de la réunion, une remarque et deux compliments.

La remarque, c'est que, comme il s'agit d'un débat d'opportunité du projet, nous avons demandé – et ça a été respecté, comme c'est l'usage – que le dossier de concertation soit rédigé au conditionnel. Alors, à l'oral, très souvent, on remplace le conditionnel, dont on a perdu un peu l'habitude depuis l'école, par du futur, mais il faut bien penser qu'à chaque fois, il faut reconstituer en mettant dans sa tête régulièrement : « si le projet se fait, ... ». Il faut bien garder l'idée d'opportunité. Ça, c'était la remarque.

Les deux compliments. Je crois que c'est la première fois dans cette concertation où il y a deux rapporteurs, ce qui fait la moitié des groupes, ce qui est bien. C'est un progrès.

Pour ne rien vous cacher, ça fait partie des points que les garants défendent et sur lesquels ils insistent en disant aux animateurs : "il faut demander dès le début s'il y a des rapporteurs possibles".

Et les garants sont sensibles à la qualité de l'écoute du public. J'ai observé que vous écoutiez soigneusement ce qui était dit, et bravo à vous.

Et puis, dernière remarque, purement technique : on avait prévu au départ une rotation en deux groupes, 2 x 20 minutes. On a dit : on va économiser du temps. En fait, ça a duré 40 minutes, mais les groupes étaient constitués. Vous étiez debout, vous écoutiez, la salle le permet. Les gens étaient penchés en avant pour s'écouter. Et ça, c'est quelque chose auquel nous, garants, nous sommes très sensibles. Merci à tous.

Animation - Estelle Brasseur

Et donc, n'oubliez pas : la concertation se poursuit jusqu'au 19 juin 2026. Vous avez le registre dans les 34 communes, la plateforme, et les prochaines réunions. Tout cela est sur la synthèse et le flyer que vous pouvez prendre à l'accueil.

Merci beaucoup à vous. Bonne soirée.

7 ANNEXES

Retranscription des fiches de participation

Table 1 - Enjeux pour l'intégration territoriale

Avantages et opportunités

- Les participants ont souligné qu'une gare nouvelle représente une véritable opportunité de développement économique pour le territoire narbonnais, à condition qu'elle s'inscrive dans un projet de territoire. Plusieurs interventions ont mentionné que des entreprises seraient déjà intéressées par une implantation à proximité de la future gare.
- Le scénario sans gare nouvelle a été jugé peu pertinent par les participants, au motif qu'il ne permettrait pas une desserte suffisante du territoire ni de retombées économiques locales.
- L'idée de deux gares nouvelles (à Béziers Est et Narbonne Ouest) a été défendue par une partie du groupe afin d'éviter qu'un territoire soit "sacrifié" au profit d'un autre.
- Concernant le scénario d'une gare à Nissan, les échanges ont mis en avant des avis contrastés : certains participants considèrent qu'il s'agit d'une "fausse bonne idée" en raison de l'absence de véritable projet de territoire associé, tandis que d'autres estiment que cette solution pourrait être plus raisonnable économiquement et présenter l'avantage d'une interconnexion.
- Le groupe a également souligné l'importance de l'interconnexion entre la gare nouvelle de Béziers et celle de Narbonne.

Point d'attention et inconvénients

- Plusieurs participants ont attiré l'attention sur les enjeux environnementaux, notamment la nécessité de préserver la grotte de la Ratapanade et plus largement de prendre en compte les impacts paysagers et écologiques du projet.
- Le scénario Nissan suscite des interrogations quant à sa capacité à générer un développement territorial cohérent et structuré.

Recommandations

Le groupe recommande :

- d'accorder une attention particulière à l'esthétique et à l'insertion architecturale des futures gares, avec la demande de disposer de vues d'insertion paysagère dans les prochaines phases ;
- de privilégier un projet mixte intégrant voyageurs et fret ;

- de profiter du projet LNMP pour accompagner d'autres grands projets structurants du territoire, comme Aqua Domitia ;
- de renforcer la co-construction avec les collectivités et la mutualisation avec d'autres maîtres d'ouvrage ;
- d'étudier des solutions techniques de type viaduc lorsque cela permettrait de limiter les impacts territoriaux ou environnementaux.

Table 2 - Enjeux pour l'intégration territoriale

Avantages et opportunités

- Plusieurs participants ont estimé que le développement d'une gare nouvelle à Narbonne Ouest pourrait créer une dynamique économique importante et attirer de nouvelles entreprises sur le territoire. Certains ont également souligné que des implantations économiques anticipaient déjà cette localisation.
- Le groupe a aussi rappelé l'intérêt de développer davantage le fret ferroviaire local et de renforcer les connexions ferroviaires, notamment en lien avec Toulouse et les flux de marchandises.
- Le scénario "zéro gare nouvelle" n'a globalement pas été soutenu par les participants.

Points d'attention et inconvénients

- Des échanges ont porté sur les risques hydrauliques et les enjeux d'inondation, notamment autour du Rec Veyret et de la zone des anciens étangs de Montredon-des-Corbières. Plusieurs participants ont demandé des garanties sur la gestion hydraulique et la compatibilité du projet avec les futurs bassins de rétention.
- Des inquiétudes ont également été exprimées concernant les impacts paysagers, agricoles et viticoles du projet.
- Le groupe a questionné le manque de précision de certains critères présentés, notamment l'expression "hyper impactant".
- Plusieurs interventions ont porté sur les réserves foncières et les conséquences concrètes pour les habitants et porteurs de projets locaux : certains participants ont indiqué que plusieurs projets économiques seraient bloqués depuis deux ans du fait des emprises réservées au projet LNMP.
- Des interrogations ont également été formulées sur :
 - les conséquences de la gare nouvelle sur la ligne vers Toulouse ;
 - la largeur de l'aire d'étude ;
 - les raccordements routiers et ferroviaires nécessaires ;

- l'absence de plateforme multimodale fret à Narbonne, jugée contradictoire avec l'objectif affiché de développement du fret ferroviaire local.
- Enfin, plusieurs participants ont exprimé une forme de défiance vis-à-vis de la concertation, estimant que les décisions semblaient déjà arrêtées par le Grand Narbonne.
- Le scénario Nissan a été jugé peu adapté territorialement et potentiellement très coûteux compte tenu des aménagements annexes nécessaires.

Recommandations

Le groupe recommande :

- D'approfondir les études hydrologiques avant toute décision de localisation définitive ;
- d'apporter davantage de précisions sur les impacts réels des différents scénarios ;
- d'intégrer pleinement les enjeux de fret ferroviaire local et de connexion des réseaux ;
- de mieux informer les habitants et acteurs économiques sur le calendrier et les conséquences concrètes des réserves foncières ;
- de renforcer la transparence sur les choix techniques et territoriaux à venir.

Table 3 - Enjeux pour la desserte et le trafic

Avantages et opportunités

- Plusieurs participants ont considéré que le scénario avec deux gares nouvelles présente un intérêt important pour la desserte du territoire, tout en ayant un coût relativement comparable à celui d'autres scénarios étudiés.
- La gare nouvelle de Montredon-des-Corbières a été perçue comme une opportunité pour améliorer la desserte locale et renforcer la connexion du territoire à la grande vitesse.
- Le groupe a également mis en avant :
 - l'intérêt du doublet de lignes pour améliorer la robustesse du réseau ;
 - les bénéfices pour les dessertes voyageurs longue distance ;
 - les gains de temps permis selon les scénarios ;
 - la connexion avec les ports et les enjeux de fret ;
 - la possibilité qu'une nouvelle gare réponde aux besoins de voyageurs ne se rendant pas nécessairement à Narbonne-centre.

- Des échanges ont été tenus sur un potentiel positionnement plus au nord de la gare de Narbonne, qui pourrait améliorer les connexions avec le reste du réseau régional.

Points d'attention et inconvénients

- Des interrogations ont été formulées sur le coût supplémentaire engendré par l'implantation d'une gare nouvelle.
- Le groupe a également souligné la nécessité de bien penser l'interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne classique, notamment pour les trains du quotidien.
- Les participants ont insisté sur la saturation actuelle des lignes et des gares, en particulier concernant les trains liO vers Carcassonne, souvent jugés trop chargés.
- Le coût et l'impact environnemental des raccordements à la ligne existante ont également été identifiés comme des points de vigilance.
- Enfin, certains participants ont rappelé qu'une nouvelle gare à Narbonne pourrait entraîner une diminution du nombre de TGV desservant Narbonne-centre.

Recommandations

Le groupe recommande :

- de renforcer l'interconnexion entre la ligne nouvelle et le réseau existant ;
- d'étudier les possibilités de raccordement permettant une meilleure connexion avec l'ensemble du territoire audois ;
- de poursuivre la réflexion sur le positionnement exact de la gare afin d'optimiser les connexions régionales.

Table 4 - Enjeux pour la desserte et le trafic

Avantages et opportunités

- Le groupe a souligné l'intérêt d'augmenter le nombre de TER sur la ligne existante, notamment pour répondre aux besoins des étudiants et favoriser le report modal de la voiture vers le train.
- Les participants ont considéré que le doublet de lignes constitue un atout important pour assurer la résilience du réseau face aux intempéries et améliorer l'interopérabilité TER/TGV.
- Le soutien financier et politique de l'Europe au projet a également été perçu comme un élément positif.
- Plusieurs participants ont estimé que le scénario avec deux gares nouvelles restait globalement le plus cohérent pour le territoire.
- Le scénario Nissan a été identifié comme potentiellement performant en matière de desserte et de trafic grâce à sa position centralisée et au principe d'un arrêt

unique, même si cette solution reste discutée au regard de l'absence de véritable projet de territoire associé.

- Le groupe a également insisté sur la nécessité de concevoir une infrastructure multifonctionnelle intégrant fret, TER et TGV.

Points d'attention et inconvénients

- Des interrogations ont été exprimées sur les gains de temps réels apportés par les différents scénarios, ainsi que sur le trafic futur et le nombre de trains effectivement proposés.
- Le groupe a souligné qu'il ne faudrait pas que les habitants du territoire soient contraints de passer par Montpellier pour accéder à certaines dessertes ferroviaires.
- Des questionnements plus larges ont également émergé sur les besoins de mobilité et sur l'opportunité d'augmenter l'offre de transport dans un contexte de réflexion sociétale sur les déplacements.
- La pertinence de deux gares nouvelles très proches géographiquement a été discutée, certains participants rappelant néanmoins les enjeux politiques et territoriaux associés.
- Le coût des raccordements et les enjeux liés aux zones inondables ont aussi été identifiés comme des points de vigilance.

Recommandations

Le groupe recommande :

- de privilégier une forte interconnexion avec la ligne existante ;
- de prendre pleinement en compte les enjeux touristiques des territoires de Narbonne et Béziers ;
- de poursuivre les études sur les scénarios situés au cœur du triangle ferroviaire ;
- d'intégrer les enjeux de mixité fret/voyageurs et les conséquences potentielles d'un tunnel dans les futures analyses.