

# COMPTE RENDU

## REUNION THEMATIQUE : LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

MERCREDI 27 MAI 2026 / 18H - 20H30

LA PALME - SALLE POLYVALENTE

### Les chiffres clés de la réunion

**Durée de la réunion : 2h30**

**Nombre de personnes présentes : 55**

**Nombre d'interventions du public : 10**

**Durée des temps d'échanges** : 45 minutes en plénière puis 40 minutes en atelier

1	INTRODUCTION	2
2	PRESENTATION DU PROJET	5
3	TEMPS D'ÉCHANGE	15
4	SYNTHESE COLLECTIVE	31
5	CLOTURE	34
6	ANNEXE	36

# 1 INTRODUCTION

## Animation - Hugo Martin

Merci à toutes et à tous d'être présents ce soir et de prendre le temps de venir échanger pour cette réunion publique. Je suis Hugo Martin et je vais vous accompagner durant toute la durée de notre réunion.

Cette concertation préalable est organisée par deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Elle a débuté le 9 avril et se déroule jusqu'au 19 juin. Elle est organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public, qui a nommé trois garants pour accompagner les maîtres d'ouvrage dans la préparation de cette concertation et qui nous suivent également sur l'ensemble des réunions. Je leur passerai la parole tout à l'heure pour qu'ils vous présentent le rôle de la commission et également leur rôle en tant que garants sur l'ensemble de cette concertation.

Ce soir, c'est la 9<sup>e</sup> réunion publique sur l'ensemble du territoire concerné par le projet. Nous allons parler plus particulièrement des enjeux environnementaux, mais, comme sur l'ensemble des réunions et comme également sur l'ensemble du dispositif de la concertation, vous pourrez également prendre la parole sur l'opportunité du projet et ses caractéristiques techniques. L'objectif de cette réunion, et de l'ensemble des réunions de la concertation, c'est de vous présenter le projet, de vous donner les clés de compréhension de ce projet, notamment ce soir sur les enjeux environnementaux, mais c'est aussi, et surtout, de recueillir vos contributions, de répondre à vos questions et de prendre tous les avis autour de ce projet.

Quel est le programme de la soirée ? Dans un premier temps, nous aurons une présentation du projet et de ses enjeux environnementaux, puis nous basculerons sur un temps d'échange : nous vous donnerons la parole, bien évidemment. Ensuite, nous nous attaquons à la deuxième partie de notre réunion avec les tables que vous voyez juste derrière vous. Nous passerons dans un format atelier pour échanger plus précisément sur les enjeux environnementaux autour de deux thématiques qui vous seront justement présentées dans la partie en plénière. Et nous terminerons par une synthèse collective pour résumer toutes les contributions que nous aurons eues dans les différents ateliers.

Vous le voyez, il y a beaucoup de temps d'échange qui seront proposés ; nous vous demanderons donc de respecter quelques règles que nous avons appelées les règles d'or de la participation. Rien de révolutionnaire : elles sont très simples. L'écoute, d'abord. Nous vous demanderons d'écouter chacune des contributions et, pour prendre la parole, de lever la main ; nous vous apporterons un micro pour que vous puissiez vous exprimer. La seconde, c'est le respect. Nous vous demanderons de respecter chaque prise de parole qui sera faite ce soir, et nous rappelons que l'objectif d'une contribution n'est pas de mettre tout le monde d'accord, mais de permettre à chacun de s'exprimer, de donner son avis dans le cadre de ce projet.

Enfin, la dernière, c'est le partage de la parole. Nous vous demanderons également d'avoir des prises de parole courtes, autour de deux à trois minutes, pour que chacun puisse s'exprimer et que nous puissions entendre l'avis de tout le monde ce soir.

Je crois que vous avez tous les éléments pour que nous puissions démarrer. Je vais passer la parole à Monsieur le Maire de La Palme, Lionel Galinié.

## **Lionel Galinié - Maire de La Palme**

Madame, Monsieur, les membres de la Commission nationale du débat public, Mesdames et Messieurs les représentants de SNCF Réseau, Mesdames et Messieurs les maires, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je souhaite d'abord remercier les organisateurs de cette concertation, car le sujet qui nous réunit aujourd'hui engage bien davantage qu'une simple infrastructure ferroviaire. Il engage l'avenir de notre territoire pour les 50, voire les 100 prochaines années. La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constitue un projet stratégique majeur, non seulement pour l'Occitanie, mais également pour la liaison européenne entre la France et l'Espagne. Nous avons besoin de cette ligne.

Nous avons besoin d'un axe moderne, performant, résilient face au changement climatique, capable d'accueillir à la fois les voyageurs et le fret. Le choix du mixte est, pour nous, une évidence, parce que le fret ferroviaire, c'est moins de camions sur l'autoroute, c'est moins d'émissions de carbone, c'est davantage de compétitivité pour nos territoires et nos ports. C'est aussi une réponse concrète aux enjeux industriels et logistiques de demain, notamment pour le secteur économique stratégique de la ZAC de la Palme-Caves et pour l'ensemble du bassin narbonnais.

Je tiens d'ailleurs à souligner qu'il y a désormais une position politique forte et claire du territoire. Le Grand Narbonne a récemment délibéré en faveur d'une ligne mixte fret-voyageurs et d'un tracé ouest avec passage en tunnel sous les Corbières. Ce vote traduit une prise de conscience collective.

Nous devons réussir cette infrastructure, mais nous devons surtout réussir son intégration dans notre territoire, car, nous le disons avec la même force, cette infrastructure ne peut pas se faire au détriment de notre patrimoine naturel exceptionnel. Le littoral des Corbières-Maritimes est l'un des espaces les plus sensibles de Méditerranée. Entre étangs, lagunes, zones Natura 2000, couloirs migratoires, paysages remarquables et biodiversités fragiles, nous portons ici une responsabilité collective immense.

La Palme, Fitou, Caves, Treilles, Roquefort-des-Corbières, Leucate, Port-la-Nouvelle et l'ensemble des communes voisines vivent aussi de cette qualité environnementale et paysagère. Notre attractivité touristique repose précisément sur ce caractère préservé, authentique et naturel. C'est pourquoi nous défendons avec détermination le tracé ouest, avec un passage en tunnel sous les Corbières. Ce choix représente, selon nous, le meilleur équilibre entre ambition ferroviaire et préservation environnementale. Il permettrait de limiter fortement les atteintes visuelles et écologiques sur le littoral, de

protéger les espaces Natura 2000, de préserver les paysages qui font l'identité de notre territoire et d'éviter une artificialisation irréversible des espaces côtiers.

Oui, cela représente un investissement plus important. Mais certains territoires méritent justement des choix à la hauteur de leurs enjeux. Nous ne voulons pas opposer développement économique et protection de l'environnement. Nous voulons démontrer qu'il est possible de concilier les deux, à condition d'avoir une vision de long terme.

Cette concertation doit être utile. Elle doit permettre d'entendre les territoires, d'écouter les élus locaux, les habitants, les associations, les acteurs économiques et environnementaux. Pour notre part, notre position est claire : oui à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ; oui à une ligne mixte fret et voyageurs. Mais oui à un tracé respectueux de notre littoral et de nos espaces naturels, avec un passage ouest en tunnel sous les Corbières.

Je vous remercie.

## **Animation - Hugo Martin**

Merci, Monsieur le Maire. Comme je vous le disais, je vais maintenant laisser la parole à Philippe Quévremont, garant nommé par la Commission nationale du débat public.

## **Garant de la concertation - Philippe Quévremont**

Bonjour à toutes et à tous. Pour commencer par des choses sérieuses, nous n'avons pas bien préparé cette réunion, parce qu'il y a un problème de code vestimentaire. Toutes les personnes côté maître d'ouvrage sont en chemise blanche et nous, garants, qui avons des responsabilités différentes, je suis en chemise blanche également. Si j'avais su, j'aurais mis un polo bleu ou jaune canari pour mieux marquer la différence.

Les garants sont nommés par la Commission nationale du débat public. Vous en avez deux dans la salle : Anne-Isabelle Pardineille. Le collègue Vincent Delcroix se réserve : il sera là la semaine prochaine à Roquefort-des-Corbières. Nous devons veiller sur les droits du public, parce que vous avez des droits qui sont de nature constitutionnelle. Je ne vais pas redévelopper en détail ce point, parce que certaines personnes dans la salle l'ont déjà entendu. Vous êtes là pour mettre en œuvre ces droits : un droit à l'information, un droit à la participation. Vous allez le faire aujourd'hui et vous pourrez le faire aussi sur le site Internet. Je précise que le droit à l'information n'est pas un droit d'écouter la communication du maître d'ouvrage : c'est un droit de poser des questions sur les points qui vous intéressent. En priorité, ce soir, l'environnement, mais aussi toutes les autres questions que peut poser ce projet, si cela vous intéresse.

La concertation préalable permet de discuter de l'opportunité du projet, des solutions alternatives et, je cite, des impacts principaux sur l'environnement. Nous sommes là pour ça, ce soir. Nous serons, les garants, à votre écoute. En général, nous intervenons peu dans les réunions quand ça se passe bien.

Juste une précision sur les groupes de travail : tout à l'heure, vous serez invités à travailler en petits groupes. Il vous sera proposé que le retour en plénière - le résumé de chaque groupe, des opinions émises dans chaque groupe - soit fait par un rapporteur volontaire dans le public. Du côté des garants, nous insistons sur ce point, en accordant de l'importance au fait que le public se mobilise pour rapporter. Alors, n'ayez pas peur si vous avez oublié un point qui paraît important à d'autres membres du public : ils le diront à ce moment-là. Nous accordons une importance à ce point. Et, à Narbonne, à la dernière réunion où il y a eu deux rapporteurs issus du public, je peux vous dire qu'il y avait une qualité d'écoute des autres membres du public que nous avons trouvée remarquable.

Merci, et à tout à l'heure.

### **Animation - Hugo Martin**

Merci. C'est maintenant l'heure de vous présenter le projet.

## **2 PRESENTATION DU PROJET**

### **Vidéo (voix off)**

Faut-il une nouvelle ligne ferroviaire pour notre territoire ? Quel choix faire pour qu'elle réponde aux enjeux de mobilité d'aujourd'hui et de demain ? Donnez votre avis du 9 avril au 19 juin.

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan prévoit la réalisation de 150 km de voies ferrées pour répondre à la demande croissante de mobilité sur le littoral occitan. Il viendra compléter la ligne existante, pas la remplacer, pour créer un doublet de lignes.

Ses objectifs :

- développer les trains à grande vitesse, les trains du quotidien et les trains de marchandises ;
- contribuer à la réduction de la pollution en diminuant le nombre de camions et de voitures sur les routes ;
- et améliorer la régularité et la fiabilité du réseau.

Les maîtres d'ouvrage du projet sont SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Il est financé par les collectivités territoriales, l'État et l'Europe.

Ce projet est divisé en deux phases :

- Une première, de Montpellier à Béziers, où le tracé est acté depuis 2023 pour une mise en service à l'horizon 2034.

- Puis la phase 2, entre Béziers et Perpignan, qui est jusqu'ici envisagée uniquement pour les voyageurs, avec deux gares nouvelles et une mise en service prévue à l'horizon 2040.

Une concertation préalable sur la phase 2 Béziers-Perpignan est organisée du 9 avril au 19 juin, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, qui a nommé trois garants. Vos contributions permettront d'éclairer plusieurs choix structurants. Faut-il créer une ligne nouvelle, complémentaire de la ligne existante entre Béziers et Perpignan ? Quelle vocation donner à cette ligne nouvelle : exclusivement pour les voyageurs, ou mixte, c'est-à-dire accueillant aussi des trains de marchandises ? Quelle desserte envisager pour le territoire ? Faut-il créer des gares nouvelles ? Combien et où ?

Une ligne mixte doit répondre à des exigences techniques plus contraignantes : les trains de marchandises, plus lourds, ne pouvant circuler sur les mêmes pentes que les trains de voyageurs. Elle permettrait néanmoins de développer le fret ferroviaire et de réduire ainsi le nombre de camions sur les routes, et donc la pollution.

Trois scénarios sont alors proposés à la concertation :

1. le projet de référence, uniquement voyageurs, sauf le contournement de Perpignan ;
2. la variante mixte tunnel sous les Corbières, qui traverse le massif avec un long tunnel de 12 km ;
3. et la variante mixte Corbières littorale, qui contourne le massif par l'est et alterne des sections en tunnel et des sections en surface.

Concernant la desserte du territoire, le nombre et l'emplacement des gares nouvelles influencent les temps de parcours, l'accessibilité aux trains, l'organisation de l'ensemble des mobilités locales et régionales (notamment les transports en commun), et la conception de l'infrastructure (avec la réalisation de raccordements ou non à la ligne existante).

Six scénarios sont alors proposés à la concertation :

1. le projet de référence avec deux gares nouvelles (Béziers-Est et Narbonne-Ouest)
2. une gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune ;
3. une gare nouvelle à Béziers-Est ;
4. une gare nouvelle à Narbonne-Ouest, avec
5. ou sans raccordement à Nissan-lez-Ensérune ;
6. et enfin la variante sans gare nouvelle.

Ces scénarios de mixité et de gares nouvelles dessinent plusieurs futurs possibles pour le territoire. Leurs atouts, leurs contraintes et leurs enjeux environnementaux et agricoles sont présentés dans le dossier de concertation et seront débattus tout au long de cette période de dialogue.

À vous maintenant de vous exprimer. Un large dispositif est mis en place : sur le site internet du projet, vous trouverez le dossier de concertation, sa synthèse, les cartes des enjeux environnementaux et de la zone d'études ; en ligne, grâce au questionnaire, au cahier d'acteurs et au registre de contributions libre, où vous pouvez poser vos questions et donner votre avis ; et dans les mairies des 34 communes concernées, qui accueillent un point d'information et de participation.

Venez échanger lors des 13 réunions ouvertes à toutes et tous et des 10 rencontres de proximité organisées sur l'ensemble du territoire. Du 9 avril au 19 juin, rendez-vous sur le terrain ou en ligne pour faire entendre votre voix sur la phase 2 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

## **Animation - Hugo Martin**

Voilà pour ces grands principes. Nous allons maintenant les affiner avec Stéphane Lubrano, directeur du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan chez SNCF Réseau. Stéphane, pour débiter : pourquoi une concertation sur la phase 2 maintenant ?

## **Stéphane Lubrano (Directeur de mission LNMP, SNCF Réseau)**

Bonjour à toutes et à tous. Beaucoup de choses ont été dites dans le film. La première question, c'est : pourquoi réinterroger aujourd'hui un projet arrêté par décision ministérielle, avec des caractéristiques déjà acquises (un projet voyageurs, deux gares nouvelles) ? Nous le re-questionnons parce que les études datent de 2016, 2017, voire même d'avant, et que le territoire a évolué. Des sujets qui n'existaient pas à l'époque n'ont pas été pris en compte et doivent aujourd'hui être traités, comme le changement climatique et la vulnérabilité de la ligne actuelle au changement climatique. Nous devons donc le prendre en compte dans les nouvelles études.

Le territoire évolue aussi : la population augmente. L'Occitanie, c'est 40 000 habitant·e·s supplémentaires par an. Montpellier, c'est 10 000. Donc nous avons une population qui augmente, et des besoins de mobilité qui sont différents et qui augmentent aussi. Lors des concertations précédentes (en 2020) puis lors de l'enquête publique (en 2022), le territoire et les partenaires nous ont demandé de réinterroger le projet : est-ce que le projet, tel qu'il était défini (une ligne voyageurs uniquement), est-ce que c'est toujours opportun ? Et la solution de desserte, deux gares nouvelles, est-ce qu'elle est la meilleure aujourd'hui encore pour le territoire ? Voilà pourquoi nous réinterrogeons aujourd'hui ce projet.

## **Animation - Hugo Martin**

Maintenant que nous avons en tête le « pourquoi » de cette concertation, pourquoi faudrait-il réaliser une ligne nouvelle ?

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Comme cela a été expliqué, nous reconcentrons sur les fonctionnalités. On est sur une concertation préalable : la première question à poser, c'est de savoir si le projet, une ligne nouvelle, est toujours l'infrastructure la mieux adaptée au territoire et à son développement. C'est la question que nous devons poser aujourd'hui.

Nous pensons, et les études le montrent, qu'une ligne nouvelle répond aux besoins de mobilité d'un territoire qui évolue, à trois niveaux :

- Au niveau régional : la conception d'une ligne nouvelle permet de libérer de la capacité sur la ligne classique. Aujourd'hui, tous les trains fret, TàGV et TER circulent sur la ligne classique, mais elle est saturée à certains endroits, notamment à certains horaires entre Béziers et Narbonne, et elle arrivera ensuite en saturation sur l'ensemble du linéaire. Basculer des TàGV et du fret sur la ligne nouvelle permettra de libérer des sillons sur la ligne classique pour développer les trains du quotidien (les trains liO) et donner des sillons de qualité au fret de proximité, notamment au départ de Port-la-Nouvelle, mais aussi sur l'arc méditerranéen au départ de Sète. C'est important pour donner à ces chargeurs des sillons de qualité afin qu'ils puissent développer leur activité.
- Au niveau national : ce sont surtout les gains de temps liés à la ligne grande vitesse, qui viennent combler le chaînon manquant du réseau transeuropéen (Espagne vers l'Europe du Nord), avec des gains de temps à destination de Lyon, de Marseille, mais aussi de Paris.
- Au niveau international / européen : nous sommes sur l'arc languedocien, sur un corridor méditerranéen fret. Outre les relations internationales à grande vitesse (vers Barcelone notamment), un des objectifs est de développer le fret, en forte croissance au départ des ports espagnols, et de consolider ce corridor fret européen.

Pourquoi une ligne nouvelle ? C'est aussi parce que, comme je le disais en introduction, le changement climatique et les aléas climatiques viennent perturber la ligne classique, qui est fragile et donc vulnérable à ce changement climatique. La ligne nouvelle viendra consolider la ligne classique, sur laquelle il faudra faire des travaux en fonction de l'évolution du climat.

Nous avons deux échéances : à 2050, des travaux de renforcement de la ligne actuelle ; à 2100, avec l'évolution du trait de côte et du niveau de la mer, des travaux plus lourds. Il y a donc une nécessité : la ligne nouvelle vient compléter la ligne classique et former un doublet de lignes. La ligne nouvelle ne viendra jamais remplacer la ligne classique : elle viendra la consolider, la conforter. En cas d'aléas climatiques, elle permettra de reporter les circulations sur la ligne nouvelle et d'assurer une continuité du service ferroviaire sur l'arc languedocien. Elle permettra aussi d'organiser les travaux : libérer de la capacité sur la ligne classique pour améliorer plus rapidement et mettre plus rapidement en résilience la ligne classique.

## Animation - Hugo Martin

Comme on l'a vu dans la vidéo, plusieurs scénarios sont proposés à la concertation. Nous venons d'expliquer les enjeux généraux du projet : nous allons maintenant passer à la thématique du jour, les enjeux environnementaux.

Il y a plusieurs scénarios : trois concernant la mixité et six concernant la desserte du territoire. Quelles sont les conséquences, les enjeux environnementaux, sur les scénarios de mixité ?

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Nous présentons aujourd'hui trois scénarios : le scénario de référence voyageurs (à votre droite) et deux scénarios mixtes : le scénario mixte tunnel (avec un tunnel d'entre 11 et 12 kilomètres sous les Corbières) et le scénario mixte littoral, avec un tracé plutôt dans les contreforts des Corbières, entre les Corbières et les étangs. La grande différence entre ces deux scénarios mixtes est la traversée des Corbières.

Donc trois scénarios proposés à la concertation :

1. un scénario voyageurs ;
2. un scénario mixte dont le tracé est à peu près équivalent au scénario voyageurs mais qui passe en tunnel dans les Corbières ;
3. et un scénario mixte « Corbières littoral » qui contourne un peu les Corbières.

Pourquoi a-t-on, dans le massif des Corbières, différentes options, et pas ailleurs ? Parce que les contraintes de circulation du fret ferroviaire font qu'on ne peut pas avoir le même tracé en plan, c'est-à-dire les mêmes pentes. Aujourd'hui, un train de fret ne peut pas monter des pentes telles que celles empruntées par les trains de voyageurs. Pour des raisons de sécurité et de freinage, on doit avoir des pentes réduites. Réduire ces pentes nécessite soit d'éviter des reliefs, soit de les traverser en tunnel. On a donc des différences notables de tracés quand on aborde des reliefs. À l'inverse, lorsqu'on est en plaine, on peut superposer plus simplement le tracé voyageurs et le tracé mixte.

Les conséquences, pour l'infrastructure d'un tracé mixte : davantage d'ouvrages d'art, des remblais ou des déblais plus profonds, des remblais plus hauts. Le bilan carbone peut être un peu moins bon, car on est sur des lignes plus ouvragées (viaducs, tunnels), donc avec plus de béton utilisé. Mais, sur la partie environnement, hors bilan carbone, on peut aussi avoir des avantages liés à la mixité.

Concernant les enjeux environnementaux hors massif des Corbières : lorsque l'on passe dans des plaines, lorsque le sujet des pentes n'est pas un sujet à proprement parler parce que le terrain est plat, on peut rester sur le projet tel qu'il était à l'origine, le projet de référence. Sur la carte, les zones en vert, notamment la traversée des basses plaines de l'Aude, la sortie de Béziers (le contournement de Perpignan est différent parce qu'il est déjà mixte) sont des zones où les pentes du tracé voyageurs sont compatibles avec les circulations fret : il n'y a pas besoin de changer le tracé.

Sur le reste du linéaire, en violet, même hors massif des Corbières, on se heurtera à certains reliefs : les études de tracés à venir diront si il y a nécessité de modifier légèrement le tracé, soit en le déviant très légèrement, soit en le modifiant pour tenir compte des pentes (création de tunnels, remblais plus hauts, déblais plus profonds).

Focus sur la traversée des Corbières : en vert, les passages forcément en tunnel dans ces zones d'études. En bleu, le couloir des emplacements réservés, qui est dans les PLU et correspond aux tracés voyageurs du projet de référence.

Pour les études et pour la concertation, on doit élargir les zones d'études : ce sont les zones en vert et en jaune, dans lesquelles on pourra proposer des tracés en 2027. Dans ces zones, on a déjà identifié des zones en relief ou en plaine : les zones en vert nécessiteront forcément une traversée en tunnel ; les zones en jaune, des traversées en surface (avec, peut-être, des remblais plus hauts, des déblais plus profonds et des ouvrages d'art), mais un tracé qui pourra rester en surface dans ce massif des Corbières. Voilà les différences importantes que l'on peut avoir sur ce massif.

## Animation - Hugo Martin

Ça, c'était pour les scénarios de mixité ; maintenant, les scénarios de desserte.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Les scénarios de desserte : six scénarios. Le scénario actuel avec deux gares nouvelles ; le scénario sans gare nouvelle ; un scénario avec une seule gare nouvelle à Nissan-lez-Enserune ; et deux scénarios avec une seule gare nouvelle soit à Béziers, soit à Narbonne, avec ou sans raccordement à Nissan-lez-Enserune.

Quels sont les enjeux liés à l'implantation d'une gare nouvelle ?

- Points positifs : une gare nouvelle permet une meilleure desserte. Elle suppose de travailler les accès, y compris par des modes doux. On est sur du transport collectif : on renforce le report modal de la voiture vers le train et, globalement, on réduit les émissions de gaz à effet de serre liées à l'usage des transports (accès à la gare, puis train sur de longues distances plutôt que voiture).
- Points négatifs : artificialisation liée à une gare nouvelle (gare, parkings, zones d'accès), emprise au sol, consommation foncière indirecte pour les accès que devront réaliser les collectivités, installations de chantier (plutôt temporaires), trafic routier supplémentaire pour l'accès à la gare (avec l'objectif qu'il se fasse plutôt par modes doux, transports collectifs et, si possible, électriques), fragmentation agricole et paysagère (liée davantage à la ligne nouvelle, mais la gare aura également une incidence).

Il faut aussi avoir en tête que l'absence de gare nouvelle peut entraîner, pour desservir les gares-centres et reprendre la ligne nouvelle sans perdre de temps, la création de raccordements ferroviaires supplémentaires entre les deux lignes. Ces raccordements

sont parfois plus consommateurs d'espaces naturels que les gares elles-mêmes : c'est un bilan, ce n'est pas simple.

## Animation - Hugo Martin

Merci pour la présentation de ces enjeux. On va entrer un petit peu plus en détail encore dans la thématique du jour des enjeux environnementaux en vous présentant deux grandes thématiques, les sujets environnementaux du milieu humain et du milieu naturel.

Aurélie m'a déjà rejoint. Elle est chargée de mission environnement phase 2 et elle va nous présenter plus particulièrement les enjeux du milieu naturel, donc la biodiversité, la ressource en eau, et les risques d'incendie notamment.

## Aurélie Wittersheim (Chargée de mission Environnement phase 2)

Bonjour à toutes et à tous. Pour information, la présentation des enjeux qui va suivre se concentre sur le secteur des Corbières, mais les enjeux environnementaux sont évalués sur l'ensemble de la zone d'études. Les cartes de la zone d'études sont mises à disposition sur les tables dans la salle, et vous pourrez les consulter lors des ateliers.

- Sur le plan naturel, le massif des Corbières présente de nombreux enjeux. D'abord, une biodiversité riche, qui se reflète notamment dans les différents périmètres Natura 2000 (pointillés orange). La majorité de la zone d'études liée au projet LNMP s'inscrit aussi dans le périmètre du parc naturel de la Narbonnaise en Méditerranée (périmètre vert) et intercepte l'extrémité du PNR Corbières-Fenouillèdes.
- Sur la partie hydrogéologique, le massif présente un contexte karstique très complexe, qui représente un enjeu pour le projet.
- Concernant le risque incendie, le massif a une couverture végétale dense et une sensibilité à un risque de feux de forêt particulièrement élevé. En phase d'exploitation, le projet n'est pas significativement un risque sur ce sujet, car des mesures et des solutions techniques seront mises en œuvre pour limiter l'émission d'étincelles. En complément, la réalisation du projet est aussi une opportunité : elle peut permettre d'améliorer, voire de créer de nouvelles pistes de lutte et d'accès pour la défense de l'incendie.
- Le risque de pollution accidentelle est directement lié à la circulation du fret, notamment au transport de matières dangereuses. En cas de mixité de la LNMP et avec le report modal de la ligne actuelle vers la LNMP, ce risque, traité dans la conception du projet, permettra de réduire le risque de pollution accidentelle le long de la ligne actuelle.

Dans les Corbières, selon les scénarios évoqués, le projet pourra passer soit en tunnel, soit en surface. Le passage en tunnel présente plusieurs avantages : limiter l'emprise au sol et les nuisances associées, notamment le bruit. En revanche, en cas de passage en

surface, ces effets ressortent davantage : les remblais sont plus importants, l’emprise au sol aussi, et le bruit également.

Le passage en tunnel a aussi des inconvénients : il implique de grands volumes excavés, donc des zones de déblais et des installations de chantier plus importantes. Les risques hydrogéologiques, dans ce contexte karstique, sont aussi plus importants en cas de passage en tunnel, et plus réduits en cas de passage en surface.

Pour limiter, de manière générale, les effets du projet sur l’environnement, la conception prévoit de s’inscrire dans la démarche ERC : éviter, réduire, compenser. Cette démarche se décline en trois temps :

1. Éviter les principaux enjeux environnementaux.
2. Si les enjeux n’ont pas pu être évités : mettre en place des solutions techniques et des mesures pour réduire, limiter les impacts négatifs.
3. S’il reste des impacts résiduels : définir des mesures de compensation, pour limiter les impacts sur la biodiversité, voire avoir un gain pour la biodiversité.

Cette démarche ERC est évoquée pour la biodiversité, mais elle s’applique aussi aux autres thématiques de l’environnement.

## **Animation - Hugo Martin**

Merci. Nous passons maintenant à la thématique « milieu humain » avec Elena Binet, responsable du pôle environnement et écoconception de la mission LNMP. Le milieu humain concerne notamment le bruit, le report modal, les paysages et le patrimoine, les risques technologiques, les bâtiments et les activités économiques.

## **Elena Binet - Responsable du pôle environnement et écoconception**

Le milieu humain, c’est la manière dont le projet va être vécu ou perçu dans le territoire. Nous allons évoquer rapidement ces sujets et nous pourrons les approfondir en atelier.

Sur le secteur des Corbières (les cartes pour les autres secteurs sont présentées en atelier) cette carte fait la synthèse des principaux enjeux recensés à ce stade des études. On a des enjeux ponctuels et particuliers, par exemple liés au patrimoine historique et architectural : le château de Salses, la chapelle Saint-Aubin, le château de Fitou, ainsi que les sites inscrits ou classés qui les entourent.

On a aussi les activités humaines (industrielles, militaires), les zones urbaines et d’habitation, et tout ce qui a trait aux déplacements : routes, infrastructures existantes.

Dans ce secteur, notamment à La Palme et à Fitou, les vues paysagères sont relativement ouvertes. Il y a une forte identité viticole et un patrimoine paysager avec de grandes valeurs. On le voit aussi avec la Via Domitia : un axe majeur de déplacement présent depuis l’Antiquité.

Aujourd'hui, ce secteur est très contraint : c'est là que s'est faite l'installation humaine. On a la mer, l'étang, la voie ferrée, l'autoroute, une petite bande de terre très vivante et exploitée avec beaucoup de patrimoine, et ensuite le relief des Corbières. Ce qui veut dire qu'en fonction des scénarios présentés, on n'a pas du tout les mêmes effets : c'est ce que nous venons questionner aujourd'hui. Sur le secteur des Corbières notamment, le passage en tunnel a des avantages : il diminue les nuisances en surface. Le projet est moins visible, moins audible, moins perceptible, donc moins « vécu ». Cela peut réduire certains impacts visuels sur le paysage et le cadre de vie. Mais il y a des contreparties : un bilan carbone supérieur, des installations et des emprises de chantier plus importantes, et des volumes à extraire qu'il faudra gérer.

À l'inverse, les scénarios avec davantage de passage en surface peuvent avoir, en point positif, un bilan carbone moins impactant et une complexité de conception et de réalisation réduite, mais avec des contreparties : un projet plus visible et plus audible, avec des nuisances et des impacts paysagers plus prononcés.

Quand on parle d'environnement et de cadre de vie, on parle aussi du bruit. Une ligne mixte peut générer plus de bruit qu'une ligne uniquement voyageurs, parce qu'elle accueille du trafic fret, qui circule notamment la nuit, ce qui n'est pas le cas sur un projet voyageurs. Mais il faut regarder le projet à grande échelle : les circulations accueillies par la ligne nouvelle, ce sont des circulations en moins sur la ligne existante ; on peut donc réduire le bruit sur la ligne existante, qui traverse aujourd'hui des secteurs plus urbanisés.

Dans tous les cas, pour la protection acoustique, SNCF Réseau a une obligation réglementaire de résultats en façade des habitations concernées, sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Il existe plusieurs solutions, à travailler en atelier avec nos experts. On peut agir dès la source, dès la conception du projet : éloigner la ligne au maximum des zones urbanisées, jouer sur le profil de la ligne (pouvoir l'enterrer, ou au moins l'abaisser). On va avoir des dispositifs techniques : sur une ligne à grande vitesse, on a des longs rails soudés, à la différence des lignes historiques où les rails sont plus courts et soudés entre eux avec un dispositif métallique, qui est à l'origine du « tac-tac » quand les roues passent dessus. Sur une ligne nouvelle, on n'a pas ce dispositif. On peut aussi avoir des traverses en béton qui reposent sur une semelle qui absorbe le bruit : ça, c'est la source, la conception.

Sur la propagation, on a d'autres dispositifs : des merlons anti-bruit (des buttes de terre) pour réduire la propagation, des absorbeurs sur rails, et, dans les secteurs très urbains où l'on n'a pas la place d'un merlon, des écrans verticaux. Enfin, on a l'isolation acoustique : la mise en place de vitrages acoustiques (double ou triple vitrage).

Un autre sujet : l'insertion paysagère. Il s'agit notamment de gérer la covisibilité, c'est-à-dire comment le projet est vu depuis son environnement. Pour gérer ces covisibilités et améliorer l'insertion paysagère, on a plusieurs types de solutions. Les trois principales :

1. Le masque végétal : des plantations en arrière-plan pour créer un écran arboré.
2. Les merlons de protection pour le bruit (qui servent aussi au paysage), plantés ou non.

### 3. Dans les secteurs contraints, notamment urbains : des écrans verticaux.

Le choix du dispositif dépend de plusieurs paramètres : l'objectif, les enjeux, la topographie, les perceptions sensibles et les usages du secteur.

Enfin, une question qui revient souvent : le bilan carbone. Un bilan carbone, c'est un peu comme un bilan comptable. D'un côté, on regarde les émissions générées par le projet pendant sa construction ; de l'autre, les émissions que la réalisation du projet pourrait éviter à long terme : c'est le report modal. Aujourd'hui, le transport de marchandises se fait en grande partie par camions thermiques. Le transport de marchandises par fret, c'est de l'énergie électrique. On fait le bilan de ces deux catégories. L'objectif est d'atteindre l'équilibre. L'enjeu du bilan carbone, c'est le report modal. Il est plus important pour les variantes mixtes, avec une marge de capacité supplémentaire pour le fret. Un train de fret, c'est quelques dizaines de camions, jusqu'à 40 camions en équivalence.

Et, en termes d'émissions, ce qui fait massivement la différence sur la LNMP, ce sont les constructions, les ouvrages d'art. Ce sont les choix retenus pour les tunnels dans le massif des Corbières. Le report modal a donc une incidence sur le bilan carbone. Il se calcule à partir de scénarios nationaux de projection, mais le bilan carbone dépendra du développement effectif du fret ferroviaire et du choix de passage dans le massif des Corbières.

Je ne développe pas ici la partie agricole et viticole : ce sont des enjeux très territorialisés et importants, qui nécessitent des rencontres dédiées. Il y en aura une demain à Rivesaltes et une mardi à Bages, avec nos experts et les acteurs concernés.

## **Animation - Hugo Martin**

Et notamment les chambres d'agriculture, pour détailler les enjeux spécifiques de chacun des départements. Merci pour cette présentation.

Juste avant de passer au temps d'échange, Stéphane, vous l'avez évoqué tout à l'heure : différents scénarios sont proposés à la concertation et l'objectif est aussi de pouvoir les comparer. Est-ce que vous pouvez nous expliquer la méthode mise en place pour les comparer ?

## **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Tout à fait. Dans le dossier de concertation, chacun de ces scénarios est comparé à travers un certain nombre de critères. Ces critères ont été choisis par la maîtrise d'ouvrage et discutés lors du dialogue territorial de l'année dernière, au sein de groupes de travail réunissant les services de l'État, les collectivités et les associations. Ce sont donc des critères qui, aujourd'hui, sont stabilisés, et qui ont été pondérés lors de ces réunions. Ils permettent, pour chaque scénario, de le passer au crible de ces différents critères.

On retrouve notamment des critères sur l'impact environnemental d'un scénario, sur son bilan carbone, plus ou moins important, et sur le report modal. On regarde aussi si ces

scénarios impactent, plus ou moins, le développement économique du territoire, notamment pour les scénarios de desserte : certains augmentent, plus ou moins le trafic voyageurs et pourraient donc permettre, plus ou moins, de développer le tourisme sur les territoires.

Au final, l'ensemble de ces critères vient être noté pour chaque scénario. Les teintes des sphères indiquent si un scénario est moins bon ou meilleur sur un critère donné, et la dimension de la pastille indique la pondération de ce critère, c'est-à-dire son importance pour chaque scénario. Chaque scénario a donc été pondéré et noté au travers de ces différents critères. Je pense qu'ils seront aussi sur les tables : vous pourrez regarder, pour chacun de ces scénarios, comment ils ont été construits et quelles conclusions ils donnent.

### **Animation - Hugo Martin**

C'est un des sujets qui sera abordé notamment dans les ateliers, tout à l'heure, où les grilles seront imprimées sur les tables. Vous pourrez les consulter ; elles sont bien évidemment aussi dans le dossier de concertation.

## **3 TEMPS D'ÉCHANGE**

### **Animation - Hugo Martin**

Je vais ouvrir le premier temps d'échange de cette réunion, donc n'hésitez pas si vous avez des questions. Juste une précision : la réunion de ce soir est enregistrée, comme toutes les réunions de cette concertation. Nous vous demanderons donc de bien parler dans le micro quand vous poserez votre question et de lever la main. Nous vous apporteront un micro. Et, avant de prendre la parole, merci d'indiquer votre nom, votre prénom et la commune où vous habitez.

### **Intervention du public - Habitante de Narbonne**

Bonjour, je suis de Narbonne. J'ai assisté à la précédente réunion et je reviens sur un sujet. Comment faites-vous pour dire qu'un sujet est prêt alors que les problèmes environnementaux n'ont pas été réglés ? Je prends l'exemple de Montpellier-Béziers : vous dites que c'est acté et je crois savoir qu'il y a quand même pas mal de problèmes environnementaux qui sont toujours non résolus.

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

Quand on construit un projet, on est sur une démarche « éviter, réduire, compenser ». Aucun projet d'infrastructure n'a zéro impact : ce n'est pas possible. Quel que soit le

projet, même une ZAC, une route ou une maison particulière, on a un impact sur le territoire, on a un impact sur la biodiversité.

Après le dossier est monté, et c'est ce qu'on est en train de faire : dans les cartes qu'on vous propose, on a tous ces enjeux environnementaux, et d'autres, agricoles aussi, comme on le verra demain, qui sont représentés sur les cartes. Et la première chose à faire, c'est de voir comment on peut créer un projet qui évite ces enjeux. Une fois qu'on les a évités, il en reste qu'on n'a pas pu éviter : donc on va réduire l'impact, et après, on va compenser. Et lorsqu'on a un projet qui est prêt, on le soumet à l'enquête d'utilité publique. C'est l'accord, ou pas, de la Déclaration d'utilité publique qui va venir peser les avantages et les inconvénients d'un projet : est-ce que les impacts résiduels d'un projet sont suffisamment faibles par rapport aux bénéfiques ? Est-ce que la balance penche bien du côté des bénéfiques ? C'est à ce moment-là qu'on peut avoir la Déclaration d'utilité publique, parce qu'aucun projet n'a zéro impact.

Sur la première phase, oui, on a des impacts résiduels, que l'on traite par des mesures compensatoires environnementales. Et, pour ce faire, on a des dossiers d'autorisation à monter pour démontrer qu'on peut mettre, et qu'on va mettre en place ces compensations. Si on le démontre, à ce moment-là, on a l'autorisation environnementale pour faire les travaux. Si on ne le démontre pas, on ne peut pas faire les travaux. Ce n'est pas parce qu'on a une Déclaration d'utilité publique qu'on fera forcément les travaux. Il faut derrière démontrer que toutes les mesures compensatoires que l'on va mettre en place viennent bien compenser les impacts résiduels qui restent sur tout grand projet d'infrastructure.

## **Intervention du public - Habitante de Narbonne**

Il y a quand même des gros points noirs, et qui ne sont pas résiduels, je pense. Je pense à Sète et son alimentation en eau potable.

## **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

On était hier avec l'agglomération de Sète et un groupe de travail pour démontrer aujourd'hui que ce que l'on va réaliser. Sur Sète, c'est un sujet particulier, mais c'est un sujet qu'on va retrouver sur le bassin de Florensac avec le SBL, le Syndicat du Bas Languedoc ; qu'on retrouvera sur des champs captants ici ; ou qu'on retrouvera sur la traversée du massif des Corbières, qui est un milieu karstique, avec des sujets hydrauliques importants. Sur Sète, il y a eu une modification temporaire de la DUP qui va nous permettre de faire des acquisitions de données complémentaires pour démontrer que notre projet n'a pas d'impact sur la ressource en eau. Si on n'arrive pas à le démontrer, on n'aura pas l'autorisation environnementale de faire les travaux. Si on le démontre et si on arrive à caractériser les impacts, on va proposer des solutions techniques pour que ces impacts ne soient plus existants, avec de nouvelles solutions techniques. Et c'est uniquement lorsqu'on aura fait cette démonstration que les services

de l'État, l'ARS, en l'occurrence l'hydrogéologue agréé, nous accorderont l'autorisation environnementale. Si on ne le démontre pas, on ne pourra pas faire le projet.

Et, aujourd'hui, les premiers sondages qui ont été réalisés sur le site d'Issanka, dans la période d'études entre 2012 et 2014 notamment, démontrent que les champs captants sont à une profondeur, dans le passage de la Vène, qui est bien supérieure à la profondeur de nos infrastructures, et notamment des fondations de piles. Mais on va quand même faire des acquisitions de données complémentaires pour être en capacité de le confirmer avant d'avoir l'autorisation environnementale.

### **Intervention du public -Habitant de Sigean**

Bonjour, je suis de Sigean. Sauf erreur, il n'y a pas de réunion prévue à Sigean. En préambule, je tenais à dire que, depuis le mois de décembre, j'ai écrit à [info@lignenouvelle.com](mailto:info@lignenouvelle.com). J'ai mis des mois et des mois pour obtenir les dates. Je trouvais ça très compliqué. Quand on tape sur Internet « tracé SNCF », on ne le trouve pas. Et, à force d'insister par mail, on m'a envoyé ce que vous avez appelé la « zone de passage préférentielle ». Par contre, je trouve que, sur votre tableau et sur votre maquette, on ne voit pas l'autoroute et la nationale, pour que les habitants comprennent comment vous avez réouvert le tracé et qu'il risque de passer juste derrière chez nous.

Moi, j'habite à Sigean, sur la petite colline au bord de la nationale. J'ai été vingt ans journaliste et j'ai fait des reportages sur le tracé Lyon-Marseille : on a été sur place, dans un champ, à 300 mètres d'un monsieur qui avait la ligne en face. Un TGV, c'est une fusée. C'est 110 décibels, et ça, vous ne le dites pas. C'est 110 décibels, et nous, on a le vent qui va dans notre sens.

Donc, à La Palme, en plus, déjà, les gens ont les éoliennes, et vous allez leur mettre un TGV qui ne va pas passer par le tunnel. Je remercie aussi monsieur le Maire, que je ne connaissais pas : je trouve que son discours a été excellent. Par contre, le vôtre, en toute sincérité : vous mettez en avant « oui, on pourrait faire le tunnel, mais, en fait, ce n'est pas terrible ».

Vous parlez de l'ancienne ligne à Port-la-Nouvelle : j'y ai habité vingt ans. Mes parents tenaient un bar. Sur l'ancienne ligne, les trains passent à 50 km/h : ils ralentissent. Est-ce qu'ici, à La Palme, quelqu'un d'entre vous a déjà entendu un TGV à 200-300 mètres ? C'est un avion.

Vous essayez de vendre un truc. Là-haut, ils ont les éoliennes. On a pris des incendies cet été. Ma maison a été touchée à Sigean. Et vous nous dites que, pour des raisons financières, maintenant, on a dévié le tracé. Mettez-le avec l'autoroute et la nationale pour que les gens comprennent que vous allez l'avoir à 100 mètres de chez vous. Et moi, je vais l'avoir peut-être même à 50 mètres. Et on m'a baladé : j'ai des mails. J'ai demandé des interlocuteurs, on m'a baladé. Je trouve ça choquant, moi, de la manière dont vous vous y prenez. Et, aux dernières élections, puisque je suis ami avec monsieur le maire de Sigean, je suis même allé voir l' élu aux transports : il n'était même pas au courant de vos réunions. Elles sont affichées nulle part. Vous ne les avez mises dans aucune boîte aux

lettres. C'est en catimini. J'ai vu l'article du Midi Libre à Fitou : c'est ce qu'a dit le journaliste du Midi Libre. En catimini !

Expliquez aux gens ce que c'est qu'un TGV à 300 km/h, qui fait 110 décibels. Initialement, c'était prévu de l'autre côté de l'autoroute : pourquoi vous revenez, d'un seul coup, avec des grands sabots ? Peut-être qu'il y a des financiers, des financeurs, qui veulent que ça coûte moins cher, que ce soit plus rentable. Vous ne parlez que de tourisme depuis tout à l'heure. L'environnement, ça, c'est très bien. Mais vous ne parlez pas du coût de l'immobilier, des gens qui ont acheté des maisons là-haut, à La Palme, et des gens qui ont acheté des maisons à Sigean. Et, en plus, vous voulez nous mettre le fret la nuit ? Nos maisons, elles vont coûter quoi dans quelques années ?

Je pense qu'il faudrait même qu'avec tous les villages, on se réunisse, parce que si j'ai bien compris, la décision finale se prend fin 2026 : c'est demain. Et vous appelez ça des réunions de concertation, mais, à vous entendre, le projet, vous l'avez déjà ficelé.

Je voudrais aussi vous proposer une chose : mettez en place des bus, et moi, je serai le premier à venir. Mettez en place des bus, qu'on aille sur site avec des protections, tout ce que vous voulez : qu'on aille sur site, à 300 mètres d'un TGV lancé à 300 km/h, pour que les habitants d'ici entendent ce que ça donne. Ce n'est pas du « clap-clap », du clapotis comme à Port-la-Nouvelle. C'est une fusée. Ça sera jour et nuit, grâce au fret, en plus.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Merci, deux choses pour répondre à votre intervention :

- Sur ligne classique, on n'est pas à 50 km/h, on est à 160 km/h. Donc on fait du bruit aussi ;
- Les zones d'études que l'on vous propose aujourd'hui s'inscrivent dans une concertation. On doit donc rouvrir le champ des possibles et proposer des alternatives, des variantes.

Le fait que vous vous prononciez, que vous exprimiez une préférence pour un scénario qui était celui envisagé auparavant, avant que l'on reconcerte, c'est précisément le rôle de la concertation. Tous, ici, faites entendre votre voix et votre opinion ; posez les bonnes questions pour influencer la décision.

Aujourd'hui, certaines collectivités, et, d'ailleurs, le maire vous en a fait part tout à l'heure, la collectivité du Grand Narbonne s'est déjà positionnée pour le passage : donc une ligne mixte, passage en tunnel sous les Corbières. Ce qui veut dire que votre collectivité est déjà restée sur le tracé précédent.

Et, pour être clair : la décision finale sur le tracé et les options, qui sera prise à l'automne, ne relève pas d'un vote de SNCF Réseau. C'est-à-dire que nous proposons des alternatives. Et, quand on concerte, il faut proposer plusieurs variantes ; sinon, on ne fait pas de concertation. Si on était venu avec un seul tracé et qu'on vous disait : « on va concerter », là, vous nous auriez tous dit : « Mais concerter de quoi ? Parce que vous venez avec un seul tracé. » La concertation, c'est bien ouvrir le champ des possibles. Nous, on

s'assure que la zone d'étude que l'on met en place puisse accueillir ces projets techniquement. Et c'est à la collectivité, au grand public, de s'exprimer sur les variantes qu'elle souhaite voir décidées, in fine, lors de la réunion, en comité de pilotage. En comité de pilotage, ce sont les partenaires cofinanceurs qui prennent la décision.

Sur le bruit d'un TàGV : s'il passe en zone urbanisée, ou proche d'habitations, il y aura des murs anti-bruit, ce qui n'existe pas sur une ligne classique. Aujourd'hui, on a des obligations de résultat : 58 décibels la nuit et 62 décibels le jour. Donc on est très loin des 110 décibels. C'est-à-dire qu'on vient, après, quand l'infrastructure est en service, vérifier ces niveaux de bruit et, si on ne les atteint pas, on se doit d'apporter des modifications à nos infrastructures, en protection. Donc, on a des obligations de résultat sur ces installations de protection.

Sur les options de passage, oui : on en propose plusieurs, parce qu'en concertation, on se doit d'en proposer plusieurs, comme sur les gares nouvelles. Là, votre intervention ne parle pas des gares nouvelles. Dans certaines réunions, on nous a demandé : « mais pourquoi six scénarios de gares nouvelles, et pourquoi un scénario sans gare nouvelle ? » Parce qu'on se doit de re-questionner le territoire sur l'ensemble des possibilités qu'un grand projet, comme un projet de grande infrastructure, peut avoir à mettre en place.

Maintenant, exprimez-vous. Vous le faites très bien. Vous pouvez le faire aussi sur le site. Vous pouvez le faire à plusieurs : il n'y a aucun souci. Vous vous exprimez pendant cette concertation pour faire entendre votre voix et qu'elle soit prise en considération par les décideurs, qui sont les collectivités cofinanceurs du projet. En revanche, pardon si on ne vous a pas donné les réponses tout de suite. On n'a pas tardé à mettre en ligne le dossier de concertation, mais on ne pouvait pas le mettre avant, parce que c'était les élections municipales, et ce n'était pas une période intéressante et opportune pour mettre en ligne le dossier. Et si on le donnait aux partenaires cofinanceurs, il fallait le donner à tout le monde ; et ça, c'est une exigence bien compréhensible de la Commission nationale du débat public.

## **Garant de la concertation - Philippe Quévremont**

Selon la loi, les garants doivent veiller à la qualité, l'intelligibilité et la sincérité de l'information donnée au public. Il me semble, je ne suis pas spécialiste du bruit, que vous ne parlez pas exactement de la même chose. Je pense que, dans la salle, vous parliez de décibels en instantané ; et je crois, mais c'est sous votre contrôle, que, quand vous parlez des 58 ou des 62 décibels, vous parlez en moyenne sur une période. On ne va pas aborder ça en réunion, à presque 100 personnes. Mais, sur l'étape de travail, si vous souhaitez approfondir ce point, je pense qu'il faudrait le faire.

## **Animation - Hugo Martin**

Et c'est tout l'objectif des ateliers, justement, qui est proposé juste après, avec des experts qui seront sur site pour répondre à toutes vos questions.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Et sachant que, sur ce sujet des protections acoustiques, la loi évolue pour prendre en compte le bruit au passage. Quand la loi évolue, on appliquera la loi et les nouvelles réglementations.

## Animation - Hugo Martin

Et, juste pour terminer la réponse, pour répondre sur la communication et l'opacité des réunions.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur le nombre de réunions. Avant de lancer cette concertation, et dès que le dossier de concertation a été communiqué à la fin mars, tout début avril, on a mis en place plusieurs canaux d'information :

- une communication sur les réseaux sociaux ;
- une conférence de presse, reprise par les grands journaux locaux ;
- un groupe de correspondants communication dans toutes les communes concernées par le projet ;
- dans chaque mairie concernée, une information sur le projet, avec un registre ;
- et l'ensemble de l'information disponible sur notre site.

Alors oui, la communication a commencé début avril, pas avant. Donc, en janvier et février, on ne pouvait pas communiquer sur cette concertation, ni aux élus, ni au grand public. Les élus nous l'ont reproché : ils auraient souhaité avoir la primeur de cette concertation. Mais l'exercice est ainsi.

À partir du moment où on a pu communiquer, on a mis tous les dispositifs en place pour communiquer le plus largement possible. Je peux comprendre que ce ne soit peut-être pas suffisant, ou qu'il y ait pu avoir des loupés, mais, en notre âme et conscience, on a essayé de faire le maximum.

## Animation - Hugo Martin

Pour répondre sur Sigean : au-delà des réunions publiques dans ce format, il y a aussi des rencontres de proximité, une dizaine sur le territoire. Il y en a une, vendredi matin, à Sigean, justement sur le marché de Sigean : là, ce ne sont pas des invitations, c'est l'équipe projet qui se rend sur le marché pour rencontrer les personnes qui se baladent en ville. Il y en a eu dans une grande partie des villes concernées par le projet.

## Intervention du public - Maire de Roquefort-des-Corbières

Bonjour, merci. Effectivement, il y avait les informations au niveau de nos communes, avec la possibilité de donner les avis depuis un peu plus d'un mois.

Des remarques et des questions :

La première remarque concerne la viticulture. Bien entendu, on en a parlé très peu, puisque c'est à l'ordre du jour d'autres conférences, mais je me dis que si on fait des tunnels, finalement, l'impact sera très limité sur la partie viticole : il suffit donc d'augmenter la longueur du tunnel. Ça, c'était mon premier point.

On a parlé de pente, on n'a pas parlé de courbe. Est-ce qu'il n'y a pas un impact selon les courbures ? Ou est-ce qu'il n'y a pas des obligations d'avoir certaines courbures, qui ont un impact aussi sur nos communes ?

Vous parlez de buttes végétalisées, de façon à limiter le bruit. La végétalisation, il faut y être assez vigilant, notamment quand on a vu les problématiques d'incendie, puisque c'est souvent un cordon qui amène le feu, ou qui permet de faire évoluer le feu. Ça dépend aussi des types de végétaux utilisés, de l'entretien qui va en être fait. Ça aussi, à développer, puisque là, on n'a pas, notamment sur nos communes, quel type de buttes va être mis en place.

Et ensuite, concernant le bruit et le trafic, on n'a jamais trop vu le nombre de convois, de trains, d'amplitudes, ce genre de choses. Donc, peut-être le développer aussi. Merci.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

La mixité ne modifie pas, ou n'impose pas, de nouvelles contraintes sur les courbes. On est vraiment sur les pentes uniquement. Alors, on est un peu sur les dévers. Mais les courbes sont les mêmes. En revanche, les rails ont des dévers un peu moins importants qu'une ligne à grande vitesse, parce que si on avait les mêmes dévers que sur une ligne à grande vitesse dans les courbes, on pourrait faire dérailler les trains de fret. Mais ce n'est pas sur le rayon de courbure : c'est uniquement sur les dévers.

Sur les buttes : oui, il faudra les végétaliser. Bien entendu, on n'en est pas aujourd'hui à la manière de l'insertion paysagère fine de la ligne, mais, sur la phase 1, on travaille sur les espèces. Donc, on a une insertion paysagère qui va se faire avec des espèces endémiques de la région traversée, et on va avoir une attention particulière au risque d'incendie. Ce qui était dit, et vrai aussi, c'est qu'on a eu, pendant un certain temps, des incendies sur le territoire déclenchés par des trains de fret. Les trains de fret déclenchaient ces incendies parce que, notamment sur les trains de fret qui circulent encore (pour certains, mais bientôt plus), ce sont des trains qui sont équipés de freins avec des semelles en fonte. Ces semelles risquaient d'être bloquées, et c'est le blocage de ces semelles contre la plage de roulement qui déclenchait ces étincelles. Aujourd'hui, l'Europe impose, sur les corridors fret européens, et on est sur un corridor fret européen, d'équiper tous les trains de fret de freins à disques composites. Donc, on n'aura plus de risques d'incendies liés au passage des trains de fret. Mais on aura des actions quand

même, ne serait-ce que pour protéger nos circulations des incendies déclenchés en amont ou en aval, pour ne pas que ces incendies viennent perturber nos circulations. On va devoir traiter et travailler sur les espèces de nos emprises ferroviaires pour que le risque incendie soit le moins élevé possible.

Sur les circulations : aujourd'hui, à 2040 ou 2045, c'est difficile de vous dire combien de circulations exactes. On a des études de trafic qui montrent qu'on peut avoir, jusqu'à Perpignan, un nombre de TàGV qui peut tripler par rapport à ce que l'on a aujourd'hui. Et des trains de fret, qui, généralement, sur tout l'axe languedocien, sont plutôt multipliés par deux. Mais on part d'un trafic assez bas, qui, sur l'Espagne jusqu'à Narbonne, pourrait être multiplié jusqu'à trois, parce que tous les ports en Espagne, Barcelone, Tarragone, Valence, Murcie, jusqu'à Algésiras, sont en train d'être raccordés au réseau avec des écartements de rails européens. Et donc, tous ces ports-là ont vraiment une attente particulière de ces chaînons manquants, pour pouvoir basculer une grande partie de leur transport combiné vers le ferroviaire.

Pour les plages de circulation : le fret circule la nuit, oui, mais pas en pleine nuit, parce qu'il faudra aussi des plages pour entretenir la ligne. Donc, on aura des plages où il n'y aura pas de circulation. Et, encore une fois, par rapport à la ligne actuelle, on a une obligation de résultat sur l'insonorisation, donc la protection acoustique à mettre en place, ce qui n'est pas du tout le cas aujourd'hui sur la ligne actuelle.

## **Intervention du public, adjointe à la mairie de Roquefort-des-Corbières**

Je veux parler du fret et de l'émission de CO2. Aujourd'hui, dans le transport de marchandises, on sait que le fret est très largement boudé, puisque les chiffres sont très faibles. Je voulais savoir quels seront les dispositifs mis en place pour inciter les entreprises de transport de marchandises à utiliser le fret ferroviaire, plutôt que de continuer à emprunter les routes et autoroutes. Merci.

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

Deux types d'incitation. La première n'est pas de notre ressort : c'est l'État. On peut faire comme en Suisse, en imposant, pour tous les trafics de transit, de basculer vers le ferroviaire. Est-ce que ça marche ? Est-ce que ça ne marche pas ? Est-ce que ça marcherait en France ? Je ne sais pas. Est-ce que l'État a la volonté ? Je ne sais pas. Et il faut que nous, SNCF Réseau, on s'assure que, sur tout le corridor emprunté, on ait bien la capacité de faire circuler ce nombre de trains supplémentaires. On pourrait l'avoir sur l'arc languedocien, parce qu'on aurait deux lignes, mais ça pourrait peut-être coïncider au niveau de Lyon, ou ailleurs. Donc, il faut bien qu'on s'en assure.

La deuxième incitation que l'on a, et là qui est à la main du projet, collectivement, c'est qu'en mettant en place une infrastructure fiable, résiliente au changement climatique, qui peut offrir de la capacité dans des horaires adaptés aux chargeurs, avec des sillons fiables, donc garantis à des chargeurs qui sont souvent dans des flux tendus, forcément,

on va inciter ces chargeurs à passer au ferroviaire. On va avoir un mode de transport qui sera peut-être même plus sécuritaire que le routier.

Outre le fait que l'Espagne relie ses ports au réseau EIC, on s'aperçoit - c'est le cas, aujourd'hui, au port de Sète, par exemple - qu'on a la multimodalité : on a des trafics de remorques, de semi-remorques, qui viennent de Turquie, qui sont débarquées à Sète et qui sont mises directement sur le train pour aller jusqu'à Douvres et Calais. Parce que ça intéresse aujourd'hui les transporteurs routiers, qui manquent de chauffeurs, et des chauffeurs qui, de plus en plus, n'ont plus envie de faire de la longue distance, mais de rentrer aussi, chaque jour, chez eux le soir. Il faut donc que, de notre côté, on construise une infrastructure de qualité, qui puisse inciter et garantir de la fiabilité et de la qualité de circulation, pour inciter les chargeurs à prendre le ferroviaire.

Après, on peut avoir des investissements de l'État, notamment sur la plateforme du Boulou qui a aujourd'hui six allers-retours par jour. L'État a demandé qu'il y ait des investissements pour augmenter la capacité du chantier du Boulou, pour passer à neuf allers-retours par jour. Neuf allers-retours par jour, c'est trois allers-retours de plus, donc six trains. On est entre 40 et 50 camions par train ; si on prend 50, c'est plus facile, on est à 300 camions par jour, donc multiplié par 360, ou peut-être pas, parce que, les week-ends, certains ne circulent pas. On se dit : 300 camions par jour, quand on compare à 14 000 circulations à la frontière, c'est peu, mais c'est déjà ça. Et, derrière, le fait de faire cette ligne nouvelle, outre ce chantier du Boulou, va permettre un report modal plus important.

Aujourd'hui on n'est pas encore à ce niveau d'étude mais on a déjà des chiffres qui nous permettent de dire qu'on peut être autour de 10 % de retrait des camions, pour un passage vers le fret. Donc, on est sur une réduction du trafic routier importante.

Après, collectivement, ce sont aussi des choix de société. Si l'on continue de manger des fraises en hiver, on aura plutôt des camions sur les routes, parce qu'elles viennent d'Espagne et d'Andalousie. Donc, nos modes de consommation influent aussi beaucoup sur le trafic routier : les trafics de produits primeurs, ou de produits frais, sont peut-être moins captés par le ferroviaire que les trafics lourds. Les causes sont multiples.

## **Intervention du public - Habitante de La Palme**

Bonjour. Malgré mon accent, je suis habitante de La Palme. Et, à un niveau très local : vous êtes en train de nous demander de consulter sur un tracé que je n'arrive pas à trouver exactement. Quel est le tracé ? Comment ça va affecter tous les villages autour, et notamment La Palme ? Et aussi la largeur : quelle est la largeur de ce tracé si on fait mixte, par exemple ?

## **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Entre une solution mixte et une solution voyageurs, cela ne change pas. La largeur de la plateforme est d'environ 15 mètres en terrain plat, avec un peu de ballast, on peut

compter jusqu'à 20 mètres, grand maximum, de plateforme ferroviaire. Ensuite, les emprises ferroviaires, c'est-à-dire le foncier que SNCF Réseau conserve autour de ces emprises pour aménager des pistes et y accéder, sont plutôt de l'ordre de 80 à 100 mètres d'emprise. Mais la partie strictement ferroviaire, c'est 20 mètres. Le reste correspond à une zone végétalisée, qui sera revégétalisée après les chantiers.

Sur les tracés : aujourd'hui, oui, vous ne voyez pas les tracés. On est sur des zones d'études. Les tracés, c'est en 2027. Aujourd'hui, vous choisissez : mixte ou pas mixte. Et, sur la mixité, vous choisissez : solution tunnel sous les Corbières ou solution Corbières littoral. Elles sont matérialisées sur ces cartes où on a la solution mixte « tunnel sous les Corbières » qui passe ici, et les solutions mixtes littorales, qui peuvent passer soit là, soit là. Donc on a un couloir qui est élargi parce qu'aujourd'hui, le tracé, on peut avoir plusieurs variantes, et on se doit d'étudier un périmètre large. Il faut qu'on soit en mesure de voir quel est l'impact environnemental de ces différents tracés, et donc des zones d'études, pour pouvoir les éviter ensuite. Donc on prend une zone d'études large pour pouvoir faire des études environnementales et qualifier les enjeux environnementaux sur une section large, pour qu'on puisse ensuite les éviter.

Aujourd'hui, on n'est pas sur des tracés purs : on est sur des zones d'études. Mais on a une zone d'études « tunnel sous les Corbières », qui est bien identifiée ici, et une zone d'études « Corbières littoral », qui est ici, avec des variantes possibles à l'est ou à l'ouest de Fitou.

## Animation - Hugo Martin

Je précise que ces cartes sont disponibles sur le site Internet et qu'elles sont également imprimées en réunion, ici. Elles sont ramenées à chacune des réunions. Normalement, on les met sur les tables d'accueil, mais on a oublié pour aujourd'hui. Donc vous pouvez les consulter en fin de réunion. Il y a toutes les zones qui sont découpées pour être plus précises. Elles sont ici, et vous avez exactement les mêmes sur le site Internet du projet, en téléchargement, si besoin.

## Intervention du public - Habitant de Narbonne

Bonjour, je suis habitant de Narbonne. J'étais aussi à la réunion qui a eu lieu à Narbonne. Je vais reparler en partie de la même chose, parce que je n'avais eu qu'une partie de ma réponse. On nous laisse le choix entre différents scénarios, mais moi, par exemple, je ne suis pas forcément pour une ligne à grande vitesse. Et là, il n'y a que des scénarios de ligne à grande vitesse, qui ont un impact environnemental, à l'utilisation comme à la construction, le plus important. Vous m'aviez expliqué qu'à la base, il y avait eu cette éventualité. En première consultation, on en parlait encore. Et ensuite, je ne sais plus par quels moyens, il n'y en a pas eu. Ma question, c'est : qui a décidé, et quand ? Est-ce que c'était, par exemple, en consultation publique ou pas ?

Et deuxième point : sur ces réunions-là, je suis assez surpris par le nombre de personnes, et aussi le nombre d'habitants. Enfin, tout le monde est habitant, on est d'accord ; mais il y a quand même une grosse proportion d'élus, de politiques. À la réunion de Narbonne, il y avait à peu près 80 personnes. Je ne sais même pas si on est 100. C'est une ville de 50 000 habitants. Alors, après, on peut dire : on ne va pas forcer les gens à venir. Je suis d'accord. Mais, au niveau de l'information municipale, moi, je suis désolé : elle est inexistante dans les panneaux. Alors, peut-être qu'on va me dire : si vous allez à la mairie, vous rentrez dans cette salle, là, il y a des informations. Mais qui fait ça ? Personne. Et quand je vois que, par exemple, à Fitou, ils ont eu un problème ; le maire a eu peur du tracé, ou que ça ne passait plus comme il voulait, qu'il n'y avait plus le tunnel : du jour au lendemain, il y a eu 200 personnes à la réunion. Donc, le côté participatif et consultatif, je n'y crois qu'à moitié. On le fait pour la forme, j'ai l'impression. Je ne comprends pas pourquoi, pour des travaux aussi colossaux, des projets aussi énormes, il n'y a pas des référendums régionaux, par exemple. Alors, ce n'est pas à vous de le décider, c'est la loi. Mais je trouve ça dingue qu'on soit là à 100 et quelques personnes pour un truc aussi important.

## **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Suite au débat public, la décision a été prise sur un scénario : une ligne à grande vitesse. Sur la base du débat public, et la phase 1 l'est aussi, la grande vitesse est restée demandée par tout le territoire. Donc on n'a pas re-questionné la grande vitesse pour ce projet. On peut questionner, et les garants l'ont demandé et on le fait, l'opportunité du projet. Mais aujourd'hui, on re-questionne sur une ligne à grande vitesse, mixte ou pas mixte. On ne re-questionne pas sur une ligne à 220km/h, par exemple, parce que le territoire, dans le post-débat public, a pris la décision et a demandé qu'on étudie un projet de ligne à grande vitesse, avec des sections mixtes qui restaient à déterminer, et des gares nouvelles. On reste sur cette décision postérieure, prise lors du débat public. En revanche, on re-questionne les sections mixtes et on re-questionne la desserte du territoire.

Après, vient s'ajouter à ça les subventions européennes. Aujourd'hui, on est sur une clé de financement : une participation équivalente entre collectivités et État, et une participation européenne à hauteur de 20 %, à aller chercher. Donc : 40 % État, 40 % collectivités, 20 % Europe. L'Europe souhaite boucler son réseau RTE-T à grande vitesse. Et les subventions sont aussi fonction de l'infrastructure que, collectivement, on va décider. Si on ne passe pas à la grande vitesse sur ce corridor, sur ce réseau RTE-T, on aura moins de subventions européennes. Donc, on aura un financement supérieur à réaliser par l'État et les collectivités. Mais ça, c'est un point qui vient en supplément : ce n'est pas l'origine de la décision de ne pas remettre en question la grande vitesse. Cette origine-là est liée à la décision post-débat public.

En 2009, il y a eu le débat public : un grand débat public organisé par la Commission nationale du débat public, avec une proposition de différents scénarios, dont un scénario qui n'était pas un scénario grande vitesse. Et les conclusions de ce débat public ont

demandé que le projet mis à l'étude soit un projet de ligne à grande vitesse, avec des sections mixtes et des gares nouvelles.

## **Garant de la concertation - Philippe Quévremont**

Je voulais apporter une précision sur la façon dont sont décidées les modalités de concertation. Elles ne sont décidées ni par le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, ni par les garants.

Pendant toute une phase de préparation, qui a duré presque une année, SNCF Réseau prépare un dispositif. Les garants le regardent : on est d'accord, on n'est pas d'accord. En fin de parcours, tout ceci est proposé à la Commission nationale du débat public elle-même, qui arbitre. Il se trouve qu'on était d'accord sur beaucoup de choses, sauf sur un point, qui concernait l'agriculture, et qui fait l'objet des réunions de demain et de la semaine prochaine.

Sur l'affluence : le dispositif a été présenté. Après, les gens viennent ou ne viennent pas. L'expérience montre que, quand il y a un projet ressenti de manière aiguë, il y a plus de monde. Il y a eu plus de monde au Soler. Il y a eu plus de monde à Fitou qu'ailleurs. Pour ce qui est de Narbonne, les garants font un certain nombre de vérifications : par exemple, sur le site Internet du Grand Narbonne, les réunions étaient annoncées. Il y a eu une couverture de presse, en particulier de presse écrite, mais même de presse audiovisuelle, sur l'annonce des réunions, qui dépasse plutôt la moyenne.

## **Garante de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille**

Je voulais juste rajouter, sur le choix du référendum, que la Commission nationale du débat public se base sur l'argumentaire. C'est-à-dire que vous avez pu indiquer si vous êtes pour, si vous êtes contre, si vous préférez une solution, en donnant vos arguments.

La Commission nationale du débat public n'est pas pro-référendum, parce qu'on va vous poser une question, vous allez répondre oui, vous allez répondre non. Certaines personnes vont être bien informées, d'autres n'auront pas été informées en amont. Donc c'est assez difficile de pouvoir répondre au référendum. Et, souvent, les référendums sont juste un effet d'humeur où il manque de fond.

Généralement, pour une consultation, je comprends bien que vous ayez l'impression que c'est juste une formalité. Je pense que non. Il y a un gros travail en amont, comme l'a dit mon collègue. On a beaucoup travaillé sur ce dossier de concertation pour qu'il soit le plus complet possible et le plus informatif possible. Vous avez toutes les cartes dessus pour que, justement, quand vous venez en réunion publique, quand les gens prennent la peine de venir en réunion publique, ils puissent avoir une information en amont, qui leur permette de donner un avis argumenté.

À la fin de cette concertation, on va rédiger un bilan. On va prendre tous les éléments que vous aurez donnés, tous les éléments argumentés ; on va les compiler, les synthétiser, et on va donner tout cela aux maîtres d'ouvrage et aux décideurs, pour éclairer leurs

décisions. Donc, si vous voulez, l'importance de l'argumentaire est primordiale. Alors que, sur un référendum, on va vous poser une question, vous allez répondre oui ou non.

D'ailleurs, le maître d'ouvrage avait vraiment très envie de mettre un questionnaire sur le site. On n'était pas vraiment pour. Bon : on a accepté. Vous avez un questionnaire sur le site, où vous allez répondre : oui, non ; ça me plaît, ça ne me plaît pas. Il va être compilé, il y aura des pourcentages, mais, pour nous, ce n'est pas essentiel, parce que ce qui est important, c'est d'entendre les raisons pour lesquelles vous allez préférer plutôt cette option, plutôt une autre option, ou, pour vous, plutôt pas de TàGV.

Donc, vous pouvez très bien développer un petit argumentaire, le mettre sur le site : pourquoi vous n'en voulez pas du tout, pourquoi vous estimez que la Région n'a pas besoin de ce TàGV. Mais l'argumentaire est essentiel.

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

Pour terminer : vous vous dites peut-être « est-ce qu'on a vraiment une influence ? ». Dans les concertations précédentes, entre 2012 et 2014, et alors même qu'on re-questionne aujourd'hui certains points, des propositions ont été formulées. Et c'est pour ça que, notamment à Fitou, il y a eu une mobilisation importante : des tracés et des choix proposés ont été refusés par le territoire, et n'ont donc pas été retenus.

À Fitou, il y avait une variante qui passait au droit du village. Elle a été rejetée par les habitants et les agriculteurs, parce qu'elle avait aussi un impact sur la vigne. Ce tracé n'a donc pas été retenu. Sur le tracé qui traverse aujourd'hui la Gardiole, nous avons proposé à la concertation des variantes au nord de l'autoroute, beaucoup moins impactantes pour le milieu naturel. Ces tracés ont été refusés par le territoire et, collectivement, les partenaires cofinanceurs ont ensuite décidé d'écouter le territoire et de retenir l'autre option.

Donc oui : vous avez un rôle à jouer dans cette concertation. Les décisions ne sont pas prises.

### **Animation - Hugo Martin**

À la demande des garants : est-ce que les élus peuvent lever la main, ce soir, pour savoir exactement combien il y en a, et s'il y en a plus que d'habitants, ou pas ?

*Plusieurs mains se lèvent*

Voilà, à titre indicatif. On continue avec les questions.

### **Intervention du public - viticulteur à La Palme, président de l'AOC Fitou**

Bonjour, Stéphane, puisque, depuis qu'on se connaît, on pourrait s'appeler par nos prénoms. Pour ceux qui ne me connaissent pas : je suis viticulteur à La Palme et j'ai aussi

la double casquette d'être président de l'Appellation d'Origine Contrôlée Fitou, qui est la plus ancienne appellation du Languedoc-Roussillon rouge.

Aujourd'hui, j'ai deux sujets à dire. On parle de concertation : ça fait huit ans que je suis président du cru, je n'ai jamais été concerté pour n'importe quel sujet. Ensuite, j'ai quand même quelques petites entrées, quelque part. Ça fait un an que je sais que vous allez passer là. Ça fait un an que j'ai vu ce projet. Ça fait un an que le cru d'Appellation d'Origine Contrôlée a voté, en conseil d'administration, unanimement, que le seul tracé acceptable pour nous était le tracé référence, tunnel. Tout le reste sera combattu. Ce n'est pas nouveau.

Je comprends ce que dit le monsieur du TàGV. Je ne veux pas une digue à travers la plaine de Fitou, parce que c'est comme ça que ça va se passer. Le TàGV ne sera pas en ras du sol : il sera sur une digue. Je ne veux pas cette digue-là. Vous passerez dans le tunnel, ou vous ne passerez pas.

### Intervention du public

Bonjour. Comme c'est une séance sur les enjeux environnementaux, je voudrais rappeler quelque chose. Il y a une dizaine d'années, je ne sais pas si c'était au moment du débat ou un peu après, on avait, à la louche, l'idée qu'il allait y avoir des gros dégâts et qu'il faudrait voir à quelle hauteur. Les chiffres étaient autour de 4 000 hectares de compensation à trouver. 4 000 hectares de compensation, c'est quasiment impossible à faire. Je pense que, depuis, l'idée que nous avons tous, les uns après les autres... je suis absolument ravie : tout le monde est pour le tunnel maintenant, il n'y a plus de problème. Tout le monde est pour le fret : il n'y a plus de problème. Ce n'était pas le cas il y a 15 ans. Je pense que l'unanimité là-dessus fait que ce sera le résultat du débat. Je pense qu'il n'y aura pas de marche arrière possible là-dessus.

Du coup, je me dis que, si on passe en tunnel, comme beaucoup des impacts étaient justement dans cette partie des Corbières, avec un petit peu de chance, vous aurez peut-être un peu moins d'hectares à trouver en compensation. Je voudrais juste avoir votre avis là-dessus. Est-ce que ça vous dit quelque chose ?

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, il y aura moins d'impact si on passe en tunnel, malgré les zones de dépôt qu'on aura, puisqu'on va devoir déposer le matériau excavé, ou s'en servir pour les remblais. On va essayer d'avoir un bilan de matériaux le plus équilibré possible, mais on aura toujours des excédents, puisqu'on va avoir l'excavation d'un tunnel : c'est énorme en termes de matériaux. Donc, on va les déposer. Mais les dépôts, on pourra choisir le lieu, et peut-être mieux les adapter, et éviter, bien entendu, des enjeux importants. Donc oui : on aura moins de compensation avec la solution tunnel.

### Intervention du public - Habitant de La Palme

Bonjour. Je souhaite vous présenter une exploitation agricole à La Palme, qui s'appelle les Écuries d'Harmonie. Ma question concerne un cas particulier, et je m'en excuse.

Le scénario actuel, c'est qu'avec ce projet, le temps que tout se décide, on s'est vus à Fitou, nos projets sont en stand-by. Si c'est annulé, l'entreprise coule. Ma compagne est la gérante. De mon côté, j'ai pris un travail à côté. Pour elle, c'est son gagne-pain à 100%. Cela fait dix ans qu'elle investit le moindre euro pour faire grandir la structure et la rendre convenable. Cela fait dix ans qu'elle n'a pas eu de fiche de paie ; donc, pour la retraite, autant dire qu'elle sera ridicule.

Dans l'agriculture, le modèle économique, très souvent, c'est qu'au moment de la retraite on constitue du foncier, puis on le vend, pour avoir un pécule et essayer de tenir jusqu'au bout. Aujourd'hui, elle a 35 ans. Si le projet passe, nos projets actuels de permis de construire tombent à l'eau. Elle survit donc pendant dix ans, et continue pendant dix ans à ne pas gagner d'argent. Et, dans dix ans, donc vers 45 ans, il lui faudrait refaire sa vie.

Ma question est la suivante : si la ligne passe au niveau des cabanes de La Palme et que, concrètement, elle sait qu'elle va devoir travailler pendant dix ans pour rien parce que la parcelle ne pourra jamais être vendue, parce qu'elle ne vaudra plus rien, et parce que personne n'en voudra, que se passe-t-il pour les personnes dans ce cas de figure ?

Je parle pour ma compagne, forcément, mais je pense que nous ne sommes pas un cas isolé.

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

Alors, tout dépend de la période. Aujourd'hui, l'enquête publique est plutôt prévue pour 2030, donc avec une déclaration plutôt en 2031. À ce moment-là, des emplacements réservés seront inscrits dans tous les PLU. Toutes les personnes concernées pourront alors nous mettre en demeure d'acquiescer : l'État, via le pôle d'évaluation domaniale, avec la SAFER, fixera un prix et évaluera le bien. Et nous serons dans l'obligation de vous faire une proposition de rachat.

Donc, ça, c'est en 2030-2031, une fois la Déclaration d'utilité publique prononcée. Avant cela, nous devons, au plus vite, vous apporter une réponse sur le scénario et le tracé retenus, afin de déterminer si, in fine, votre exploitation est impactée. Le dossier est en cours de traitement, et nous ferons notre possible pour vous bloquer le moins longtemps possible.

On sait que, dans l'état actuel du projet, le fait d'avoir rouvert la concertation nous oblige à élargir les zones d'études et, au final, à prononcer davantage de sursis à statuer qu'auparavant. Ces zones d'études figurent aussi dans les PLU. Il est vrai qu'il y a deux ans, nous n'aurions peut-être pas prononcé de sursis à statuer, parce que nous étions sur un tracé voyageurs qui vous évitait. Aujourd'hui, on nous a demandé de reconcerter. Je sais que c'est très pénalisant pour le territoire. C'est aussi pour cela que, au sein de l'équipe, nous essayons de ne pas traiter « au cas par cas », mais de travailler de manière générale, en appliquant les sursis à l'ensemble des situations concernées.

Nous préférons toutefois que, lorsque vous avez un projet ou une difficulté, vous nous en fassiez part en amont : nous l'étudions et nous nous mettons en ordre de marche pour vous apporter, le plus rapidement possible, une réponse.

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

Bonsoir. Ravi de la qualité de ce type de réunion, comme à Fitou la dernière fois. Trois petits messages. Le premier : en tant que maire de Fitou, je soutiens tout ce qui a été dit précédemment par le maire de La Palme, le maire de Roquefort-des-Corbières et, bien sûr, l'emblématique président de l'AOC Fitou.

Ce dossier-là, ce projet, est indispensable dans notre territoire. Donc, pour ma part, je ne peux être que favorable à ce projet en général, mais pas dans n'importe quelles conditions, bien sûr. Je prends la parole aussi ce soir au titre de vice-président du Parc naturel régional de la Narbonnaise, pour vous dire que nous allons voter la charte le 23 juin prochain. Et on a prévu d'être vigilants sur la partie environnementale, bien sûr. Je sais qu'il y a un agent aujourd'hui présent à ce titre.

Je profiterai de la réunion du bureau, qui va se passer à La Palme la semaine prochaine, pour essayer d'évoquer les enjeux environnementaux, mais aussi viticoles, et immobiliers, en perte immobilière. Je vais proposer aux élus du territoire de faire venir, dans les mois qui arrivent, le préfet, pour pouvoir en discuter avec lui directement, et lui faire visiter les lieux qui seront concernés, à titre de maire, pour essayer de lui faire remonter nos inquiétudes, qu'il puisse aussi remonter un peu plus haut, notamment à Paris.

Et ensuite, j'interviens aussi au titre de vice-président de l'intercommunalité Corbières-Salanque-Méditerranée. Comme nos amis du Grand Narbonne, nous avons aussi délibéré la semaine dernière dans le sens de la mixité en tunnel sur la partie ouest des Corbières.

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

Le seul mot que je peux vous donner, c'est que sur la partie impact environnemental sur le parc, oui, on travaille déjà avec le parc et on continuera de travailler le plus étroitement possible, pour prendre en compte tous les impacts que l'on aura sur cette biodiversité et sur les paysages du parc.

### **Animation - Hugo Martin**

On va passer au format atelier, comme prévu. Les échanges vont se poursuivre en table. C'est aussi le but de ces ateliers : continuer les échanges. Il y aura la synthèse aussi tout à l'heure, à la fin de la réunion, si éventuellement il y a des points qui n'ont pas été éclaircis.

### **Intervention du public - Habitant de Sigean**

Vous disiez que c'était enregistré. Vous voyez, on est à peu près 80-90. Il y a la moitié qui ont levé la main : c'étaient des élus. Comme on est plusieurs à vous l'avoir dit, franchement, aucun habitant n'était au courant.

Et vous avez dit, monsieur, tout à l'heure, que vous n'avez pu communiquer qu'à partir d'avril. Il me semble que la première réunion à Narbonne était le 9 avril. Donc, vous m'expliquez comment les habitants du coin peuvent venir et réagir quand on n'est même pas informés.

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

La communication officielle, c'était 15 jours avant. Tous les dossiers étaient mis en ligne 15 jours avant.

### **Intervention du public - Habitant de Sigean**

Mais en ligne... vous avez des habitants qui ont 80 ans : vous voulez qu'ils fassent comment ? Même moi, sur votre site, on n'y comprend rien.

### **Animation - Hugo Martin**

La contribution a été prise. Merci. On va passer aux ateliers. Il y a quatre tables derrière vous : trois derrière et une là. On vous demande de vous répartir équitablement sur les deux thématiques qui ont été présentées tout à l'heure : milieu humain et milieu naturel.

## **4 SYNTHÈSE COLLECTIVE**

### **Animation - Atelier « milieu humain » (table 1)**

Bonjour. J'étais sur l'atelier « milieu humain » avec un expert acoustique : les sujets acoustiques ont donc été largement évoqués. Parmi les points d'attention, il y a eu la question de l'impact sonore à l'entrée et à la sortie d'un tunnel : y a-t-il un ressenti particulier, notamment un effet plus « soudain » du bruit ?

Un participant a également exprimé que la mesure « en moyenne » du bruit lui semblait contestable : selon lui, on ne peut pas faire une moyenne entre des moments sans bruit et des moments avec beaucoup de bruit. L'atelier a permis de préciser la méthode de calcul et la réglementation, avec une différenciation entre le jour et la nuit.

Dans les avantages, une opportunité a été évoquée, même si elle est difficilement mesurable : le bruit le long de la ligne existante pourrait diminuer si une partie du trafic est reportée sur la ligne nouvelle, notamment dans un scénario mixte, où du fret qui circule aujourd'hui dans des zones urbaines pourrait être reporté ailleurs.

Un sujet non acoustique a aussi été mentionné : l'entrée du territoire, et l'intérêt de travailler le design de la ligne.

Enfin, pour répondre à la question posée en atelier (« parmi les impacts environnementaux du projet, lesquels vous semblent les plus importants ? »), les préoccupations sont revenues principalement sur l'acoustique et la vue.

## **Animation - Atelier « milieu humain » (table 2)**

Sur l'environnement humain, le bruit ferroviaire est également revenu. Les participants ont relevé plusieurs chiffres évoqués en plénière, et ont demandé ce que recouvrait le seuil de 58 décibels annoncé. Il y a eu des échanges sur la manière dont cette moyenne est calculée, ainsi que sur le bruit au passage. Les participants ont questionné la prise en compte de toutes les conditions (trafic, vent, etc.).

Un point d'attention a aussi été soulevé sur un éventuel passage en tunnel : l'impact sur les sous-sols (hydraulique et hydrologique), et la question de savoir si l'on connaît précisément où le tunnel commencerait et où il se terminerait.

Pour mieux appréhender les impacts sur l'environnement humain, une remarque a été faite sur la nécessité de visualiser les habitations par rapport au tracé, afin d'évaluer plus concrètement les effets sur les habitant·e·s.

La largeur de la zone d'études, jugée très importante, a aussi suscité des questionnements, ainsi que la question d'éventuelles indemnités.

La recommandation exprimée par le groupe est de ne pas passer en plaine et de passer derrière l'autoroute, conformément au tracé actuel indiqué en bleu.

Parmi les avantages et opportunités, le tunnel a été mentionné comme une sécurité vis-à-vis du risque incendie.

Enfin, en rebond à la plénière, certains participants ont indiqué que l'information était bien disponible sur le site, à condition de la chercher.

Un point d'attention a été exprimé sur le fait que, dans la concertation, certains scénarios sont proposés alors que, pour certaines personnes, des options ont déjà été refusées, notamment un passage à l'est.

Le besoin d'intégrer le Parc naturel régional dans le volet « paysage », et pas uniquement dans la biodiversité, a été souligné.

La ressource en eau est revenue, notamment dans l'hypothèse d'un passage en tunnel.

Sur le paysage, il a été exprimé que les mesures présentées s'apparentent à des « pansements » de dernier recours. L'attente porte sur une conception de qualité paysagère : travailler l'intégration dès la conception des ouvrages, et pas uniquement sur les remblaiements.

Enfin, il a été exprimé que l'option des masques végétaux semble illusoire au regard du changement climatique.

## Rapporteur - Atelier « milieu naturel » (table 1)

Le groupe s'est d'abord accordé pour travailler sur la variante tunnel.

Une remarque a toutefois été formulée sur un possible point de vigilance à la sortie du tunnel - secteur de « La Palme-Caves » -, tandis qu'un participant a indiqué que, du côté de Perpignan, l'impact serait moindre. Le caractère exceptionnellement sensible du territoire sur le plan naturel a été souligné, y compris par une personne de SNCF, en comparaison avec d'autres projets ferroviaires.

La question des compensations environnementales a été discutée. Des exemples de petites mesures ont été cités (murets, insectes, etc.), mais l'idée surtout avancée est de se rapprocher du Parc Naturel Régional afin d'identifier des compensations réellement adaptées au territoire et pertinentes pour le parc.

Sur l'hydrologie, une vigilance forte a été exprimée : le tunnel se situerait dans un milieu karstique complexe, avec le risque de couper des circulations hydrologiques. Il a été indiqué que ce karst est reconnu comme très complexe, et que des expertises sont mobilisées, notamment des échanges avec l'École des mines d'Alès et d'autres spécialistes, afin d'affiner la compréhension du milieu, éventuellement via un comité scientifique.

La question des zones inondables a été posée : comment éviter que certains aménagements (merlons, etc.) ne bloquent les écoulements ? Une attention particulière est attendue sur un territoire où la ligne, orientée nord-sud, croiserait de nombreux écoulements depuis les Corbières vers la mer. Deux secteurs ont notamment été mentionnés : Portel-des-Corbières (débouché de la Berre) et les basses plaines de l'Aude.

L'insertion paysagère a été abordée : il a été indiqué qu'il reste beaucoup de travail à ce stade, et que l'insertion devra intégrer également la proximité de monuments historiques.

Un point jugé intéressant a été soulevé : la mutualisation des aménagements. L'idée est d'identifier si certains aménagements de chantier peuvent répondre à des besoins du territoire et être valorisés après travaux. Un exemple a été donné : les pistes incendies, avec la possibilité de mutualiser certaines pistes de chantier avec des besoins de lutte contre les incendies.

En fin d'atelier, deux mots ont été évoqués sur l'acoustique et les vibrations : pour les vibrations, il a été mentionné l'existence de solutions de type tapis vibratoires ; l'acoustique étant traitée sur une autre table, le sujet n'a pas été approfondi.

Pour conclure, la préférence exprimée par le groupe est : oui aux variantes mixtes, oui au tunnel sur les Corbières.

## Animation - Atelier « milieu naturel » (table 2)

La présence de vigneron à la table a orienté une partie des échanges vers les enjeux viticoles. Une inquiétude partagée a été exprimée : la ligne nouvelle pourrait se comporter comme une seconde digue, en plus de l'autoroute, notamment lors des épisodes de gel. Il a été indiqué que le gel s'arrête aujourd'hui au niveau de l'autoroute, et qu'une nouvelle infrastructure pourrait aggraver ces phénomènes.

Une inquiétude en cascade a également été formulée sur la sécheresse. Au-delà des impacts agronomiques, une question a été posée sur l'appellation : si la qualité des produits évolue, l'appellation pourrait-elle perdurer ? L'inquiétude porte donc aussi sur l'équilibre économique associé à la viticulture. Ces éléments ont conduit le groupe à privilégier les variantes mixtes, et en particulier celle en tunnel.

Le sujet du tunnel a ensuite été abordé sous l'angle des écoulements d'eau. Une inquiétude a été exprimée sur la gestion des enjeux hydrauliques, notamment dans le secteur du château de Lebrettes, où un captage serait situé à proximité. Plus globalement, la question posée est celle de la suffisance des études, afin d'assurer la transparence hydraulique du projet dans un contexte karstique.

Enfin, un échange a porté sur la nécessité de partager les études existantes menées par le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée, afin de s'assurer que l'ensemble des données soient bien partagées entre SNCF Réseau et le parc.

## 5 CLOTURE

### Garante de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille

Merci à toutes et tous les courageux qui sont restés jusqu'au bout. On a quand même perdu beaucoup de monde en route.

Nous avons un peu poussé pour qu'il y ait des ateliers, parce que nous pensons que chacun pouvait mieux s'exprimer qu'en plénière. Nous avons donc essayé de mettre en place un système qui permette à la fois des questions en plénière, que tout le monde entend, et des questions en atelier, qui sont souvent plus précises et plus particulières.

Je pense qu'il y a eu un équilibre, même s'il est un peu relatif, entre les questions sur les impacts sur le milieu humain et les impacts sur le milieu environnemental. On avait un peu l'impression que les impacts sur le milieu humain (bruit, immobilier, etc.) étaient davantage questionnés. Mais, finalement, on se rend compte, notamment avec l'exposé des tables milieu naturel, et même si je n'ai pas pu être présente dans tous les ateliers, que les impacts sur les milieux environnementaux ont aussi été bien questionnés, avec, évidemment, le lien avec le Parc Naturel Régional, qui est à prendre en compte en priorité.

Sur les problématiques de tunnel en milieu karstique, vous avez une réunion le 3 juin, qui est vraiment spéciale sur les impacts sur les milieux karstiques.

Et puis, sur l'agriculture, vous avez deux réunions : une à Rivesaltes demain, plutôt pour les Pyrénées-Orientales, mais les gens des autres secteurs peuvent venir aussi, bien sûr. Ce n'est pas exclusif. Et une autre réunion à Bages, que je suivrai.

Donc, n'hésitez pas, surtout, si vous n'avez pas pu tout dire ce soir, à aller sur le site. Je pense que d'autres personnes ont dit qu'il n'était pas si difficile d'accès que ça. Je remarque juste que les personnes les plus contestataires n'ont pas du tout écouté les comptes rendus d'ateliers des autres groupes. C'est important aussi de s'écouter les uns les autres et, quand on en a l'occasion, de participer aux ateliers.

Je voulais conclure sur ce point : n'oubliez pas d'aller sur le site et de compléter. Vous avez déjà, je crois, à peu près 200 contributions. C'est peu. C'est vrai qu'on voudrait qu'il y ait beaucoup plus de monde. Je l'ai dit plusieurs fois dans les réunions : quand il y a 200 personnes, c'est le bonheur des garants. Mais je pense que les communes ont fait ce qu'elles avaient à faire : elles l'ont mis sur leur site. Les journaux ont quand même relayé. On a essayé vraiment que le territoire soit maillé par ces réunions, et qu'il n'y ait pas plus de 20 kilomètres à faire pour pouvoir aller à une réunion. C'est toujours imparfait, on a toujours envie qu'il y ait plus de monde, qu'il y ait plus de jeunes, qu'il y ait plus d'actifs.

Si vous arrivez à accéder sur le site, qui me paraît quand même accessible - vous verrez qu'il est très dense, et donc peut-être parfois un peu compliqué - n'hésitez pas à faire des cahiers d'acteurs, et à écrire tout ce qui vous tracasse : toutes les questions qui vous restent, et toutes vos opinions argumentées. Ça sera pris en compte. Je dis souvent que la CNDP, un des slogans, c'est : écouter votre parole, la faire entendre. Après, on ne peut pas vous assurer que toutes les opinions vont être prises en compte. Mais, par contre, le maître d'ouvrage va répondre au bilan. Il va dire pourquoi il va plutôt choisir cette option que ça. Donc, vous aurez l'explication. Si votre demande n'est pas prise en compte, au moins, vous saurez pourquoi elle ne l'est pas. On ne peut pas aller au-delà de ça. Merci à toutes et à tous. J'espère vous revoir à d'autres réunions.

## **Animation - Hugo Martin**

Merci à toutes et tous. C'est la fin de la réunion. On vous rappelle une réunion demain à Rivesaltes sur les enjeux agricoles. Une autre le 2 juin à Bages sur les enjeux agricoles de l'Aude et de l'Hérault. Et la dernière pour ces réunions thématiques, ce sera donc le 3 juin sur les enjeux d'un tunnel en milieu karstique. Ensuite, ce sera la réunion de clôture le 16 juin à Narbonne.

Merci à toutes et à tous pour votre présence. Bonne soirée.

## 6 ANNEXES

Thème : *Milieu humain*

AVANTAGES ET OPPORTUNITES	POINTS D'ATTENTION ET INCONVENIENTS
<p>Le tunnel est une sécurité pour les incendies</p> <p>On trouve les informations sur le site de la SNCF si on les cherche</p>	<p>Bruit ferroviaire : plusieurs chiffres pendant la plénière. Qu'en est-il ? Quel est le 58 db annoncé ? Comment est calculé la moyenne ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sujet du bruit au passage</li> <li>➤ Il y a du vent dans la région</li> <li>➤ Vous prenez bien toutes les conditions ? (Trafic, vent, etc. ?)</li> </ul> <p>Si on fait les tunnels, impacts sur les sous-sols : hydrauliques et hydrogéologiques</p> <p>Est-ce que l'on sait où commence et se termine le tunnel ?</p> <p>Pour se rendre compte des impacts sur l'environnement humain, besoin de voir les maisons sur les cartes</p> <p>La largeur de la zone d'études est très importante</p> <p>Quid des indemnités ?</p> <p>On nous a proposé des scénarios qui ont déjà été refusés : passage à l'Est. Cela ne sert à rien.</p> <p>Attention à intégrer le PNR dans le volet paysage et pas uniquement biodiversité</p> <p>Attention aux impacts sur la ressource en eau</p> <p>Paysage : les mesures présentées sont des pansements de dernier recours. Il faut une conception de qualité paysagère (ouvrages, remblais)</p> <p>Paysage : masque végétal illusoire compte-tenu du changement climatique</p>
<p><b>Recommandations du groupe :</b></p> <p>Ne pas passer en plaine : passer derrière l'autoroute, c'est-à-dire le tracé actuel bleu</p>	
<p><b>Synthèse et avis</b></p> <p>Le groupe a-t-il une préférence pour un scénario sur ce critère ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Tunnel sous les Corbières</b></li> </ul>	

*Thème : Milieu humain*

AVANTAGES ET OPPORTUNITES	POINTS D'ATTENTION ET INCONVENIENTS
<p>Bruit moins important le long de la ligne existante si report modal sur la ligne nouvelle</p> <p>Porte d'entrée du territoire si design de la ligne</p>	<p>Impact bruit entrée/sortie tunnel : aspect soudain</p> <p>Les objectifs de réduction de bruit dépendront du niveau moyen sur une période et du jour/nuit</p>
<p><b>Recommandations du groupe</b></p>	
<p><b>Synthèse et avis</b></p> <p>A la question « Parmi les impacts environnementaux du projet, quels sont ceux auxquels vous attachez le plus d'importance ? », les participants ont indiqué l'acoustique et la vue.</p>	

*Thème : Milieu naturel*

AVANTAGES, OPPORTUNITES POINTS D'ATTENTION ET INCONVENIENTS
<p><b>Travail sur le tunnel</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Caves en prend un coup à la sortie du tunnel. Zone Perpignan : moins d'impact</li> <li>2. On est dans un PNR riche qui pourrait bénéficier de la compensation Rare un territoire aussi sensible pour l'environnement On peut avoir des murets pour les insectes Penser aux pistes incendies pour récupérer des pistes de chantier</li> <li>3. Impacts sur l'hydrologie ? Si tunnel (karst) Etudiants école d'Alès pour analyser le karst et de nouvelles sources inconnues Comité scientifique ?</li> <li>4. Quelle mise en œuvre pour gérer les zones inondables ? Une attention particulière aux ruptures et blocages des circulations d'eau En effet la ligne coupe tous les ruisseaux qui vont à la mer Basses plaines de l'Aude Portel-des-Corbières : débouché de la Berre</li> <li>5. Un travail important reste à faire sur l'insertion paysagère y compris sur le panorama des monuments historiques Acoustique et vibration (tapis vibratoires) Mutualiser les aménagements avec les besoins du territoire</li> </ol>
<p><b>Synthèse et avis</b></p> <p>Le groupe a-t-il une préférence pour un scénario sur ce critère ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Oui, les variantes mixtes</b></li> <li>➤ <b>Tunnel sous les Corbières</b></li> </ul>

*Certaines prises de notes étant difficiles à lire, nous ne pouvons garantir une retranscription exhaustive de la grille*

*Thème : Milieu naturel*

AVANTAGES ET OPPORTUNITES	POINTS D'ATTENTION ET INCONVENIENTS
<p>Il est demandé de pousser les études sur la réalisation du tunnel afin d'assurer sa transparence hydraulique qui doit être un objectif central de l'ouvrage.</p> <p>L'irrigation est vu comme un enjeu fort des compensations agricoles.</p> <p>Le Parc naturel régional de la Narbonnaise signale qu'il dispose de nombreuses études qui pourraient venir compléter celles réalisées par SNCF Réseau sur le territoire. Une partage de la ressource est nécessaire.</p>	<p>Inquiétude sur le château Lebrette et la source d'eau qui pourrait être impactée.</p> <p>Inquiétude sur les nuisances potentiels à Roquefort-des-Corbières</p> <p>La construction de remblais agit comme une digue superficielle qui peut stopper le froid l'hiver et accentuer le gel des vignes. Un phénomène déjà existant avec l'autoroute qui pourrait s'accroître avec la ligne nouvelle.</p> <p>Les agriculteurs notent une perte de la qualité des récoltes depuis plusieurs années et craignent que la ligne nouvelle viennent accentuer le phénomène. Si la dégradation du produit est trop forte, cela pourrait entraîner des pertes d'appellation et donc de forts impacts économiques</p>
<p><b>Recommandations du groupe</b></p> <p>Pour ces raisons la variante tunnel sous les corbières est préférée</p>	