

COMPTE RENDU

REUNION PUBLIQUE DE CLOTURE

DE LA CONCERTATION

MARDI 16 JUIN 2026 / 18H - 20H30
NARBONNE - PARC DES EXPOSITIONS

Les chiffres clés de la réunion

Durée de la réunion : 1h55

Nombre de personnes présentes : 120

Nombre d'interventions du public : 17

Durée des temps d'échanges : 1h10

1	INTRODUCTION	2
2	LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE	5
3	TEMPS D'ECHANGES	13
4	LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DES GARANTS	29

1 INTRODUCTION

Animation - Estelle Brasseur

Bonsoir à toutes et tous, et bienvenue à cette réunion de clôture de la concertation sur la phase 2 Béziers-Perpignan du projet LNMP, le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Merci d'être présentes et présents et de prendre le temps, une fois de plus pour certaines et certains d'entre vous, de venir participer à nos échanges. Je suis Estelle Brasseur et je vais vous accompagner tout au long de cette réunion.

Je tiens tout d'abord à m'excuser pour les conditions d'accueil, qui ne sont pas optimales. Je vous explique : soit on essaie de réduire la chaleur et on a du bruit ; soit on réduit le bruit, mais on risque d'avoir très, très chaud.

Je vous propose donc de démarrer comme ça. Et, au bout d'un moment, on coupera peut-être la climatisation si vous êtes trop fatigués par le double bruit de la clim et du micro. Et puis, on verra où on en est en termes de température. Ça vous va comme ça ?

Nous nous retrouvons donc ici ce soir pour cette réunion de clôture, afin de tirer ensemble de premiers enseignements de cette concertation publique, qui a démarré le 9 avril et qui se termine ce vendredi 19 juin. C'est une concertation préalable réglementaire, organisée par les deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, qui a nommé trois garants chargés de veiller à la qualité et à la transparence des échanges. Ils continueront à assurer cette mission ce soir, comme ils l'ont fait tout au long du large dispositif de concertation mis en place depuis le 9 avril.

J'en profite pour rappeler que cette réunion est enregistrée. Il y aura donc un compte rendu exhaustif, qui sera rendu public, comme pour les douze autres réunions d'échanges qui ont eu lieu depuis le 9 avril.

L'objectif de cette concertation est de récolter l'avis du public sur le projet LNMP, phase 2, sur ses grandes composantes : son opportunité, ses caractéristiques, et notamment la mixité et les gares nouvelles, et ses enjeux environnementaux et agricoles. L'équipe projet est donc allée sur le territoire, à la rencontre des habitantes et des habitants, lors de réunions d'échanges et de rencontres de proximité. Une plateforme participative est également ouverte : vous pouvez y déposer votre avis jusqu'à vendredi 19 juin, 23 h 59.

Aujourd'hui, l'objectif de cette réunion est de commencer à tirer ensemble de premiers enseignements. Nous allons passer environ une heure trente à deux heures, en fonction des échanges et des contributions. On aura fini avant le match, je vous rassure !

Trois temps forts sont prévus, après le traditionnel mot d'accueil républicain et le mot des garants.

1. D'abord, une restitution des premiers enseignements par les deux maîtres d'ouvrage : tout d'abord une première analyse quantitative, avec les chiffres clés de l'information et de la participation ; puis une première analyse qualitative sur le

fond. Bien sûr, ces analyses seront enrichies et complétées par ce que nous allons nous dire ce soir, et par ce qui se dira sur la plateforme jusqu'à vendredi, lors des phases ultérieures de bilan qui démarreront dès la semaine prochaine.

2. Ensuite, vous aurez la parole. Nous pourrions répondre à des questions s'il y en a encore, mais l'objectif est surtout que vous puissiez nous donner votre avis sur le projet et sur la concertation, et partager, vous aussi, vos premiers enseignements.
3. Enfin, les premiers enseignements de la concertation par les garants de la Commission Nationale du Débat Public.

Comme vous pouvez le voir, c'est une réunion d'échanges, comme toutes celles que nous avons menées jusqu'ici : il y aura donc un long temps d'échanges en plénière. Je vous demanderai de respecter les règles d'or de la participation. Il y en a trois.

- Première règle : on s'écoute, donc on ne parle pas tous en même temps. Pendant le temps d'échanges, si vous souhaitez vous exprimer, je vous demanderai de lever la main. On vous apportera un micro.
- Deuxième règle : on se respecte, donc on ne s'interrompt pas. On adopte des mots, un ton et une posture respectueuse. Je rappelle que l'objet d'une concertation n'est pas de mettre tout le monde d'accord, mais de permettre à chacune et chacun de s'exprimer.
- Troisième règle : le partage de la parole. Je vous demanderai d'être synthétique dans vos interventions. C'est la dernière réunion publique de cette phase de concertation : il est important que chacune et chacun puisse s'exprimer. À la demande des garants, nous avons mis en place un chronomètre, pour limiter chaque intervention à trois minutes et faciliter ainsi l'équité des temps de parole.

Vous savez tout sur le déroulé de cette réunion. Je vais donc passer la parole à Jean-Louis Rio, vice-président du Grand Narbonne en charge de l'aménagement du territoire, qui nous accueille ici, au Parc des Expositions du Grand Narbonne.

Vice-Président du Grand Narbonne - Jean-Louis Rio

Bonsoir à toutes et tous, et merci d'avoir répondu présent à cette dernière réunion.

Cette concertation, comme cela vient d'être dit, se tient du 9 avril au 19 juin prochain. Elle a vu beaucoup de monde se déplacer : c'est un gage que le sujet intéresse, et que cet exercice était certainement nécessaire.

Je remercie les membres de la Commission Nationale du Débat Public de nous avoir accompagnés et d'être les garants de cette concertation.

Je vous prie d'excuser Bertrand Malquier, maire de Narbonne et Président du Grand Narbonne, qui est retenu sur une autre réunion et n'a pas pu être présent ce soir.

Je ne doute pas que l'ensemble de nos débats sera, malgré tout, très intéressant. Je pense que nous serons sur une synthèse, puisque nous avons eu treize réunions, avec plusieurs thèmes débattus dans chaque lieu, que ce soit dans l'Aude ou dans les

Pyrénées-Orientales. Je salue d'ailleurs les élues et élus des Pyrénées-Orientales présents ce soir.

Je ne suis pas encore dans les trois minutes, mais j'ai bien compris qu'il fallait aller vite. Quand je suis arrivé, j'ai dit : « Ne vous inquiétez pas, j'ai prévu une demi-heure », donc il n'y a pas de problème. Je vais vous laisser très rapidement la parole.

Merci à toutes et tous, et bonne réunion.

Animation - Estelle Brasseur

Merci, monsieur Rio pour ce mot d'accueil effectivement synthétique ! Je vais maintenant passer la parole à Philippe Quévremont, garant de la Commission Nationale du Débat Public, qui accompagne cette concertation.

Garant de la concertation - Philippe Quévremont

Comme on vient de vous le dire, c'est la treizième réunion. Je ne vais donc pas re présenter le rôle des garants : simplement rappeler que nous sommes là pour vérifier que le droit à l'information et à la participation du public est respecté.

Je veux insister sur deux valeurs de la Commission Nationale du Débat Public, qui nous a nommés :

- La première, c'est l'argumentation : on vous demande d'argumenter. On n'est pas là pour compter des voix ; on n'est pas sur un référendum. On est sur des échanges d'arguments.
- La deuxième, comme cela vient d'être dit, c'est l'égalité de traitement. Et, de manière symbolique et aussi pour l'efficacité de cette réunion, nous avons demandé que chaque temps de parole soit limité à trois minutes, pour que le maximum de personnes puissent s'exprimer. Ce n'est pas au mot près : c'est une autodiscipline collective. Si vous avez l'intention de dire quelque chose, regardez comment vous allez le dire : on peut dire beaucoup de choses en trois minutes.

Nous reprendrons la parole tout à l'heure. C'est Anne-Isabelle Pardineille qui tirera les premières conclusions des garants sur cette séquence de treize réunions.

Je vous souhaite une bonne réunion.

2 LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DES MAITRES D'OUVRAGE

Animation - Estelle Brasseur

Merci, Philippe Quévremont, pour ce dernier mot d'introduction de cette treizième réunion. Nous allons alors démarrer, avec l'objet de cette réunion : tirer de premiers enseignements de la concertation.

J'appelle à me rejoindre Anne-Lise Gibbe, responsable de la concertation et de la communication du projet LNMP chez SNCF Réseau, Stéphane Lubrano, directeur du projet LNMP chez SNCF Réseau, et Stéphane Lerendu, directeur des grands projets nationaux chez SNCF Gares & Connexions.

Bienvenue à tous les trois.

Nous allons démarrer avec vous, Anne-Lise Gibbe, sur une première analyse quantitative de la concertation. Les données sont à date d'hier soir. Nous avons tout mis à jour ce matin avec les derniers chiffres, et tout cela sera enrichi jusqu'à la fin de la concertation.

Concertation et communication - Anne-Lise Gibbe (SNCF Réseau)

Pour cette réunion de clôture, il nous paraissait important de revenir sur l'ensemble du dispositif mis en place et d'en donner quelques éléments chiffrés. Les chiffres présentés aujourd'hui sont une photographie à date : ils seront consolidés à la clôture de la concertation, le 19 juin, afin d'alimenter le bilan et le compte rendu avec des données définitives.

La concertation que nous menons est une concertation réglementaire, régie par le Code de l'environnement. Nous avons donc l'obligation de publier un avis réglementaire : c'est l'avis jaune que vous voyez à l'écran. Il a été affiché dans les 34 communes concernées par le projet et publié dans la presse quotidienne régionale, notamment L'Indépendant et Midi Libre, le 25 mars, soit quinze jours avant le lancement.

Au-delà de ces obligations, nous avons voulu aller plus loin en matière d'information. Pour chacune des treize réunions d'échanges, nous avons déployé un plan média avec des annonces presse : deux annonces par réunion dans Midi Libre et L'Indépendant, en version papier et web, pour inviter le public à participer.

En parallèle, une conférence de presse s'est tenue le 7 avril, en présence de la Présidente de Région, du Préfet de région et du Président de SNCF Réseau, qui a suscité de nombreuses retombées presse.

Nous avons aussi communiqué sur les réseaux sociaux : des posts sponsorisés sur Instagram et Facebook (les comptes de SNCF Réseau) et des publications sur LinkedIn (le compte du projet), pour relayer les informations et encourager la participation.

Enfin, nous avons pu compter sur la mobilisation de nos partenaires, grâce à un kit de communication numérique (affiches, textes, visuels) diffusé aux communes,

agglomérations, départements, etc., afin que chacun puisse relayer l'information via ses supports habituels (magazines, sites internet, panneaux d'information). Il y a eu également des relais par SMS.

Sur le dispositif d'information, de nombreux documents ont été produits : dossier de concertation, synthèse, cartes. Sur le terrain, des points d'information et de participation étaient installés dans les 34 communes, avec le dossier et la synthèse à disposition, une urne et un registre de participation.

Nous avons également distribué plus de 10 000 flyers lors de campagnes de tractage pour faire connaître la concertation et inviter aux réunions, ainsi que des affiches sur l'ensemble du territoire. À ce stade, près de 300 dossiers de concertation et environ 4 000 synthèses ont été diffusés en version papier.

Côté internet, un site dédié à la concertation, relié au site du projet, permet d'accéder à l'ensemble de la documentation, aux informations pratiques sur les réunions, ainsi qu'aux présentations et comptes rendus des réunions. À ce stade, nous comptons environ 6 700 visiteurs uniques, soit en moyenne 90 visiteurs par jour.

Sur la participation en présentiel : nous avons tenu treize réunions d'échanges, dont deux réunions publiques (une réunion d'ouverture et la réunion de clôture ce soir à Narbonne), sept réunions thématiques (mixité, gares, environnement, etc) et quatre ateliers focus.

Au total, environ 1 500 personnes ont assisté à ces réunions. Plus de 200 questions ont été posées, pour un temps d'échanges cumulé de 20 h 10. Cela représente près de 70 % du temps de réunion consacré aux échanges, ce qui répondait à une attente forte des garants.

Nous avons également organisé des rencontres de proximité, dans une démarche d'aller-vers, pour informer des personnes qui n'ont pas forcément l'habitude de participer à des concertations : dans des gares, des universités, sur des marchés, sur l'ensemble du territoire de Béziers à Perpignan. Environ 550 personnes ont ainsi été sensibilisées au projet.

Sur internet, la plateforme proposait trois modules participatifs :

- un module d'avis et de questions : plus de 150 avis et remarques, et 22 questions (avec des réponses publiques de la maîtrise d'ouvrage) ;
- un module de dépôt de cahiers d'acteurs, en hausse en fin de concertation : près de 30 cahiers d'acteurs à ce stade (collectivités, associations, acteurs économiques, etc) ;
- un questionnaire en ligne : près de 1 000 questionnaires.

Les thématiques les plus abordées dans les contributions portent d'abord sur l'avis général et donc l'opportunité du projet, puis sur la desserte et les gares nouvelles, puis la mixité, pour près d'un quart des questions et avis, et enfin les enjeux environnementaux, agricoles et la traversée des Corbières.

Voilà pour ce premier point quantitatif. Il sera mis à jour à la clôture de la concertation et intégré au bilan, ainsi qu'à nos réponses aux garants.

Animation - Estelle Brasseur

On n'a même pas eu le temps de le dire : quatre nouveaux cahiers d'acteurs ont été déposés aujourd'hui sur la plateforme. Les cahiers d'acteurs arrivent souvent en fin de concertation. Merci pour ce premier bilan quantitatif.

On va maintenant passer aux premiers enseignements qualitatifs sur le fond. Pour cette réunion de clôture, nous avons réalisé une première analyse de tout ce que nous avons entendu lors des réunions sur le terrain et de tout ce que nous avons lu sur le site internet.

Bien sûr, il faudra actualiser cette synthèse à l'issue de la concertation et, surtout, prendre le temps d'analyser plus finement chacune de vos contributions. Mais ce sont déjà de premières pistes, de premiers enseignements que nous pouvons tirer collectivement.

Nous allons donc commencer par les quatre grands sujets, les grandes thématiques qui étaient au cœur de cette concertation.

Et nous allons démarrer avec vous, Stéphane Lubrano, sur l'opportunité du projet.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Bonjour à toutes et à tous.

Dans ces premières analyses, nous revenons sur les quatre grandes thématiques de la concertation et sur les trois questions qui vous étaient posées : l'opportunité du projet, la mixité, la desserte, ainsi que sur les enseignements liés aux enjeux environnementaux.

Premier enseignement sur l'opportunité du projet : à ce stade, elle est très majoritairement reconnue par le public et par les participantes et participants aux réunions. Beaucoup considèrent que le projet apporte une réponse importante et intéressante aux enjeux de mobilité à venir, et qu'il s'inscrit dans l'évolution des mobilités aux échelles régionale, nationale et européenne. Le projet est également perçu comme un renforcement de l'arc ferroviaire, avec un doublet de lignes qui doit améliorer la fiabilité et la qualité de service.

Il existe toutefois aussi des positions plus réservées sur certaines composantes : notamment au Soler, avec le contournement de Perpignan, qui suscite davantage de questions que le projet dans son ensemble.

Mais aussi certains impacts locaux – la traversée de la plaine de Roquefort-des-Corbières, par exemple, ou d'autres – qui suscitent des questions et demandent à être travaillés plus finement.

Quelques interrogations plus sociétales émergent également : aujourd'hui, la dépense publique est-elle nécessaire pour ce type de grand projet d'infrastructure ? Ne pourrait-on pas l'utiliser plus utilement ailleurs ?

Mais l'essentiel à retenir, c'est que cette concertation montre que l'opportunité du projet est vraiment reconnue.

Sur la mixité, même constat : la mixité voyageurs-fret est jugée indispensable par une très grande majorité des participantes et participants, avec des questionnements inhérents à

la mixité et aux circulations de fret. Depuis très longtemps, l'État et les politiques publiques affichent un objectif de développement du fret, mais il est parfois difficile d'en percevoir les résultats. Des interrogations portent donc sur la cohérence entre les projets et la décarbonation des transports routiers – notamment avec le développement des véhicules électriques, qu'il s'agisse de véhicules particuliers ou de poids lourds de transport de marchandises. La question est de savoir si cette électrification ne risque pas, au final, d'aller au détriment du report modal vers le ferroviaire.

D'autres questionnements concernent la capacité et la volonté des acteurs ferroviaires – entreprises ferroviaires, mais aussi chargeurs – de basculer vers le rail.

Un doute a également été exprimé sur les chiffres de prévision de trafic de fret que nous avons annoncés. Nous y répondons, et nous y avons déjà répondu sur le site, en nous appuyant sur des modèles de calcul et sur des échanges menés avec des entreprises ferroviaires et des chargeurs afin d'estimer ce développement. Ce sont, à ce stade, les chiffres portés dans les études. Bien entendu, pour consolider l'ensemble, il ressort aussi un souhait de disposer d'une stratégie nationale, d'une politique nationale, venant renforcer ce report modal.

Enfin, sur la question de la mixité – tunnel ou non –, il ressort de cette concertation que, très majoritairement, la solution du tunnel sous les Corbières est privilégiée. Elle est jugée plus compatible : la variante littorale est, elle, considérée comme incompatible. La solution tunnel est donc perçue comme davantage compatible avec les enjeux environnementaux, y compris au sens large, c'est-à-dire également les enjeux humains. Voilà pour la partie mixité.

Grands projets nationaux - Stéphane Lerendu (SNCF Gares & Connexions)

Bonjour à toutes et à tous. Sur la partie desserte, ce que l'on peut retenir de la concertation à ce stade, c'est qu'un certain nombre de constats sont partagés sur les objectifs communs. C'est un point important quand on parle de la création d'une gare ou d'un pôle d'échange multimodal, de sa connexion intermodale et de sa position dans le territoire.

Les objectifs partagés portent, de façon quasi unanime, sur l'amélioration de la desserte du territoire, l'accessibilité aux principaux pôles de vie, ainsi que l'attractivité économique et touristique.

En revanche, parmi les six scénarios présentés dans le dossier de concertation – chapitre 4 – et la grille d'analyse associée, aujourd'hui, aucun ne se dégage clairement. Cela montre qu'il reste du travail à mener côté maîtrise d'ouvrage, en interaction avec l'ensemble des parties prenantes – élus et acteurs du territoire – pour mettre au point ces dessertes.

Néanmoins, plusieurs positions ont été clairement exprimées : notamment l'idée que les gares nouvelles et les pôles d'échange multimodal constituent un levier important de développement et d'attractivité économique et touristique au cœur des territoires, et que cela fait pleinement partie du projet de desserte, et du projet de gare en tant que tel. On

le constate d'ailleurs, sur de nombreux projets nationaux : c'est un facteur clé de réussite pour une gare nouvelle.

La notion de binôme revient également souvent, entre la gare centre et les gares nouvelles. On sait aussi que la réussite d'une gare nouvelle est fortement conditionnée par ce binôme, par la liaison et par l'interconnexion entre les gares, puisqu'elles participent à la desserte du territoire.

Des interrogations émergent aussi – et c'est normal à ce stade – sur l'intérêt de créer deux gares nouvelles à faible distance l'une de l'autre.

On relève également l'absence, dans les dossiers, de projets de territoire à Nissan. Tout cela rejoint, je pense, les préoccupations exprimées sur le volet économique et financier : le coût économique et le modèle socio-économique de la ligne en tant que telle.

Enfin, ce qui est jugé important – presque comme une évidence, du point de vue des maîtres d'ouvrage et des futurs exploitants que nous sommes –, c'est l'interconnexion avec la ligne existante et la connexion, évidemment, avec liO, et les trains régionaux donc, qui est très importante.

Animation - Estelle Brasseur

Dernière des quatre grandes thématiques de la concertation : les enjeux environnementaux et agricoles.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Même si ce n'était pas une question posée explicitement dans la concertation, c'est un enjeu majeur, et aussi un critère de choix parmi toutes les solutions proposées. C'est un paramètre, un critère, qui vous tient à cœur, et c'est normal, comme il nous tient à cœur.

Dans ces enjeux environnementaux, nous avons relevé des attentes très fortes concernant la prise en compte des enjeux naturels et humains : la biodiversité, mais aussi – et peut-être surtout –, puisque le public présent, notamment dans certaines réunions thématiques, était composé d'habitants du territoire, une préoccupation importante sur les nuisances sonores et sur la manière dont elles seront traitées ; sur les incidences sur le bâti et sur le cadre de vie, donc sur l'insertion paysagère de la ligne éventuellement ; sur la dépréciation immobilière qui pourrait en découler.

Sur la partie plus strictement environnementale, reviennent également la préservation de la biodiversité, les continuités écologiques, et les impacts potentiels sur les espaces naturels remarquables, notamment le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, que l'on traverse.

D'autres préoccupations ont été exprimées : la transparence hydraulique de l'ouvrage, les enjeux agricoles, la traversée des Corbières, et l'insertion paysagère de la ligne. Ces quatre points font l'objet de la suite de la présentation.

Animation - Estelle Brasseur

En effet, parmi ces enjeux environnementaux et agricoles, quatre premiers points de vigilance ont émergé de la concertation, et nous avons souhaité les traiter plus en profondeur dès ce soir. Nous commençons donc par les enjeux agricoles.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur les enjeux agricoles, tout au long de la concertation, des agriculteurs – notamment des viticulteurs – sont venus participer aux réunions : à Fitou, à La Palme, à Roquefort-des-Corbières, mais aussi à Perpignan, lors des réunions sur l'économie du territoire. Nous avons bien perçu leurs fortes inquiétudes, en tant qu'acteurs économiques, face aux effets potentiels du projet sur leur activité, leurs terres, et donc leurs biens.

Une forte préoccupation a notamment été exprimée vis-à-vis de la variante « Corbières littorale », qui impacterait plus fortement que les autres la traversée des Corbières, ainsi que le vignoble de Fitou et de Rivesaltes.

Des interrogations portent aussi sur le niveau des compensations agricoles. Nous n'avons peut-être pas suffisamment expliqué la distinction entre compensations individuelles et compensations collectives, mais cela reste – et on peut le comprendre – une préoccupation majeure pour ces acteurs, et, au final, pour toutes les personnes directement concernées par le projet.

Des questions ont également été posées sur le calendrier des acquisitions foncières. On se projette très loin, mais cela montre bien l'ampleur de la préoccupation : les acquisitions foncières interviendraient après la DUP, donc après 2032. C'est encore lointain, mais un agriculteur a besoin de visibilité : il travaille ses vignes et a besoin de savoir sur quelle durée il pourra les rentabiliser.

Une autre crainte concerne l'effet de la ligne nouvelle sur la qualité des récoltes. Ce sont des sujets évoqués notamment sur la phase 1 : l'idée que, selon la conception de la ligne (en remblai ou en déblai), des microclimats puissent se créer – par exemple, un gel plus marqué sur certains versants. Ce sont des sujets qui préoccupent les agriculteurs, et c'est normal.

S'ajoutent des préoccupations sur la ressource en eau et la transparence hydraulique. On traverse des territoires particuliers, notamment les basses plaines de l'Aude, avec des enjeux d'inondations (et des événements tragiques en 2009, dont tout le monde se souvient, notamment à Cuxac-d'Aude). Puis on traverse un massif des Corbières, dont une caractéristique est d'être un milieu karstique, encore mal connu, avec de nombreuses veines aquifères qu'il faut mieux comprendre et traiter avec précaution.

Il y a donc des interrogations fortes, dans cette première partie (basses plaines de l'Aude), sur la transparence hydraulique de l'ouvrage, sur la manière dont on va le construire, et sur les incidences potentielles sur les captages d'eau. Ces sujets existent aussi sur la phase 1 : ils sont pris en compte en phase 1, et ils le seront bien entendu en phase 2.

Une attention particulière est également demandée pour les tunnels en milieu karstique, afin d'éviter autant que possible d'intercepter des veines et de perturber les flux et

écoulements d'eau à l'intérieur du massif – d'autant plus que ces eaux ressortent parfois et sont utilisées pour l'agriculture ou l'alimentation en eau potable.

Troisième point de vigilance : la traversée des Corbières. Plusieurs éléments rejoignent ce qui vient d'être évoqué, notamment sur le milieu karstique. Il est ressorti qu'une variante mixte, avec des tunnels sous les Corbières, semblait la plus acceptable pour le territoire. Cela implique toutefois des enjeux majeurs de conception : si cette solution est, a priori, la meilleure pour le territoire et celle portée par le territoire, il faut être particulièrement attentif à la conception, la réalisation et l'exploitation du tunnel. C'est un défi technique important : un tunnel de 12 km en milieu karstique est un ouvrage complexe, qui devra être étudié. Il y a aussi la question des grandes quantités de matériaux excavés, et donc des zones de dépôt à identifier.

La solution peut être perçue comme plus favorable sur certains aspects (on évite des impacts en surface, notamment sur la biodiversité), mais elle génère aussi des matériaux à gérer, ainsi que des risques hydrogéologiques dans un système complexe, qui nécessitent des études à approfondir avant de figer le tracé du tunnel et, bien entendu, avant de commencer les travaux. Sur ce point, des études sont lancées, et les connaissances acquises sur le fonctionnement des champs karstiques et du milieu karstique du massif des Corbières seront restituées au territoire : aux collectivités et au bassin versant (aux syndicats de bassins), pour améliorer la connaissance collective de ce milieu.

Dernier point de vigilance : l'insertion paysagère de la ligne. Cela recoupe les enjeux environnementaux (biodiversité), mais aussi le milieu humain : l'impact sur le vécu, la perception, et la manière dont le projet s'insère dans des territoires habités. L'insertion du projet a suscité de nombreuses contributions lors des réunions, avec des enjeux d'aménagement et des inquiétudes sur les effets sur le cadre de vie : nuisances sonores, coupures visuelles dans le paysage, continuités territoriales, mais aussi la manière dont le projet pourrait intercepter des enjeux d'activité commerciale, des cours d'eau, des voiries départementales et communales, et des voies ferrées existantes.

Nous espérons pouvoir traiter ces sujets ; SNCF Réseau, en tout cas, y travaille. Tout cela complexifie l'insertion de la ligne, mais le travail est engagé, et il sera approfondi – notamment dans la perspective de la deuxième phase de concertation – pour mieux insérer la ligne dans le territoire.

Deux cas illustrent particulièrement ces préoccupations territoriales :

- Le Soler : on sait que le tracé actuel et les contraintes techniques impliquent une traversée de la commune. Il faut donc travailler l'insertion. Le projet de référence prévoyait une tranchée couverte courte. D'autres solutions d'aménagement et d'insertion peuvent être proposées, et un travail est déjà engagé avec le territoire et la commune.
- Roquefort-des-Corbières : aujourd'hui, le projet de référence passe dans la plaine, à 500 m des premières maisons. Des variantes seront étudiées, notamment des tracés à l'Est de l'autoroute.

Ces solutions seront évoquées et rediscutées en 2027, lors de la deuxième phase de concertation.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour ces premiers éléments, ces premiers enseignements, que nous compléterons et que nous enrichirons par la suite. Je rebondis sur ce que vous disiez, Stéphane Lubrano: l'un des cahiers d'acteurs déposés aujourd'hui l'a été par la commune du Soler. Nous l'étudierons attentivement, évidemment.

Avant de vous passer la parole, un dernier point : que se passe-t-il après vendredi 19 juin 23 h 59 ?

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

D'abord, il y a le temps des bilans et des enseignements. Les garants présents, qui nous ont accompagnés, challengés tout au long de la concertation, vont rédiger leur bilan, pour dire ce qu'ils en pensent et si la manière dont nous avons mené cette concertation répond aux objectifs et aux valeurs de la CNDP.

À partir du 19 juillet, nous prendrons connaissance de ce bilan. Nous devrons ensuite rédiger nos réponses, en tant que maîtres d'ouvrage, au bilan des garants. Nous aurons deux mois pour le faire, jusqu'au 19 septembre.

Puis, à l'automne se tiendra un Comité de Pilotage des partenaires cofinanceurs, qui décideront : le choix « mixité littoral » ou « mixité tunnel », le nombre de gares nouvelles, et les communes dans lesquelles elles seront implantées. C'est la partie décision des partenaires cofinanceurs, à laquelle SNCF Réseau ne participe pas.

Une fois que les partenaires auront tranché, l'État devra confirmer ces décisions par une décision ministérielle.

Cela nous amène jusqu'en décembre, si tout se déroule comme prévu.

Ensuite, en 2027, nous reviendrons vers vous, comme annoncé : une fois la solution choisie, nous reviendrons avec des variantes de tracés dans les couloirs d'études proposés, pour affiner et choisir avec vous le tracé définitif. Nous allons donc affiner le projet, poursuivre le traitement des points de vigilance évoqués ce soir, et continuer à les traiter avec vous, pendant la concertation : ce n'est pas la dernière fois que nous concerterons. Nous travaillerons notamment sur l'insertion de la ligne et nous présenterons les variantes de tracés.

Nous avons donc une première phase de concertation, centrée sur le choix d'une variante. Ensuite, nous reviendrons en concertation continue avec ce choix de variante – et donc avec le tracé – qui aura été choisi, pour continuer à améliorer son insertion dans le territoire.

Et, comme pour la phase 1, une enquête publique sera ouverte et menée sur la phase 2. Aujourd'hui, la déclaration d'utilité publique est prévue au deuxième semestre 2030.

Animation - Estelle Brasseur

Merci pour tous ces enseignements et pour les perspectives qui feront suite à cette concertation. Une fois de plus, je tiens à le rappeler : tout ce que nous avons dit ce soir sera enrichi, complété, avec les derniers chiffres et l'analyse fine des contributions, que nous commençons. Tout cela sera restitué de manière fidèle dans le bilan officiel de la concertation.

3 TEMPS D'ÉCHANGE

Animation - Estelle Brasseur

C'est à vous maintenant de vous exprimer. Nous pouvons bien sûr encore répondre à des questions : à chaque réunion, nous avons répondu à 206 questions, de mémoire, jusqu'à maintenant.

Ce soir, puisque c'est la dernière réunion, l'idée est aussi d'entendre votre avis sur le projet et sur la concertation, et que vous nous partagiez vos premiers enseignements de cette concertation.

Je rappelle la règle du chronomètre, pour l'égalité des temps de parole, que vous soyez une collectivité, un acteur économique, une association ou un citoyen : trois minutes chacun.

Qui souhaite prendre la parole ? Comme d'habitude, vous levez la main, et on vous apportera un micro. Je vous demanderai de vous présenter pour la fluidité des échanges, mais aussi pour le compte rendu.

Intervention du public - Agriculteur

Je suis agriculteur à la retraite. C'est ma troisième réunion. La première, je suis allé à Coursan, puis à Roquefort-des-Corbières, et je viens ici pour le même sujet : l'eau dans le karst des Corbières.

Vous avez dit que le tunnel semblait faire l'unanimité. Je ne l'ai pas constaté. Si vous le dites, vous avez vos raisons.

À chaque fois, j'ai mis l'accent sur le danger que représente un tunnel sous le karst des Corbières. À la réunion à Roquefort-des-Corbières, je n'ai pas été rassuré, parce que, comme vous l'avez dit, il n'existe aucun plan qui précise les différents karsts des Corbières. Aucun : ni en profondeur, ni en largeur.

Je parle du karst qui est à proximité de la rive gauche de l'Agly, où il y a énormément d'eau. La quantité d'eau est hallucinante. Le point où cela se déverse, c'est Font Estramar.

J'ai eu des contacts avec des hydrogéologues. J'ai participé à des réunions et à des études avec la Chambre d'agriculture, dont une sur les eaux brutes. Nous avons longuement parlé du karst.

Je ne vois pas comment vous pourrez dire : « Le tunnel va passer ici, sans aucun risque. » Il y aura forcément des risques. Vous allez faire des études : qui va les réaliser ? Deux hydrogéologues sont intervenus – un homme et une femme, je n'ai pas retenu leurs noms. Ils ont expliqué comment, géologiquement, le plan commence à se présenter en karst, mais nous n'avons pas parlé de profondeur, parce qu'il n'y a pas de données. Un hydrogéologue ne peut pas dire, en dessous de 200, 300, 400 m, ce qu'il y a.

Je suis très pessimiste, et les personnes à qui j'en parle me disent la même chose. Peut-être que vous ne l'avez pas ressenti comme ça, mais c'est mon impression. À Coursan, j'ai posé la question à la personne qui animait la réunion – je ne sais pas si cette personne est dans la salle – et je lui ai dit que je trouvais illusoire de prévoir un tunnel sous le karst. Je lui ai demandé de quel côté vous penchiez, tunnel ou côte. Il m'a répondu : « On penche côté tunnel. » J'ai eu un aperçu d'une direction que vous allez prendre qui, à mon avis, est dangereuse.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Je ne sais pas si cela appelle une réponse. Il y a des risques. Je connais la personne qui a animé la réunion à Coursan. Je pense qu'elle a aussi dû vous dire qu'il y avait des risques. Nous savons qu'il y en a. Maintenant, c'est à nous d'étudier et de mener le plus d'investigations possible pour améliorer la connaissance de ce milieu.

Sur la profondeur : on ne descendra jamais à 200 m. Un tel tracé ne sera jamais à 200 m de profondeur. Il sera à 80 m, entre 80 et 100 m, pas plus.

Nous pouvons donc faire des sondages. Nous pouvons mobiliser toutes les connaissances disponibles : les spéléologues, toutes les investigations menées avec les clubs qui travaillent et qui vont dans ces massifs.

Nous avons diligenté une étude auprès de l'IMT d'Alès et de CENOTE, des équipes dont c'est le cœur de métier, et nous allons mettre en place des sondages. Mais nous ne pouvons pas dire, aujourd'hui, que nous évacuons les risques et que nous serons sûrs et certains qu'il n'y en aura pas.

Si cette solution est choisie, nous minimiserons les risques autant que possible.

Animation - Estelle Brasseur

Je précise que l'association de spéléologie a déposé un cahier d'acteurs : il y a donc des éléments.

Intervention du public - Alliance 4F (SNCF pôle Fret)

Sans transition – c’est le charme de ce type de réunion. Je suis du pôle Fret de la SNCF. Je parle aujourd’hui au nom de l’alliance 4F, qui rassemble l’ensemble des entreprises du secteur.

Sans mystère, je suis venu soutenir la mixité, et je suis venu à Narbonne parce que c’est un projet extrêmement important. C’est important parce que nous avons beaucoup de trafic sur la région – au Boulou, à Perpignan, à Port-la-Nouvelle, etc. – mais aussi parce que c’est un maillon très important de l’économie européenne dans son ensemble. Les trains qui partent d’Espagne vont en France, mais aussi dans le Nord de l’Europe, en Allemagne, en Italie, jusqu’en Pologne.

La mixité fait plutôt consensus. J’ai donc adapté mon propos : je veux surtout rassurer sur le fait que, de notre point de vue, les trafics présentés dans les études sont possibles.

Le fret ferroviaire est compétitif si on lui donne de bonnes conditions pour rouler. Aujourd’hui, sur le trafic France-Espagne, nous avons couru le marathon avec un boulet au pied : la différence d’écartement entre la France et l’Espagne. Ce frein est en train d’être levé : on peut aller jusqu’à Barcelone, jusqu’à Tarragone demain, puis Valence dès 2028, puis au-delà, Murcie, toute la façade méditerranéenne. Ce sera un appel d’air énorme.

Nous sommes un peu inquiets sur la capacité des infrastructures à accepter les trafics que nous souhaiterions y faire passer.

La capacité est un point majeur : il faut de la place sur les lignes pour que les trains passent. Le doublet de lignes avec la mixité, comme décrit dans le document du maître d’ouvrage, peut l’apporter.

Le dernier point majeur, pour nous, c’est la résilience. Nous pouvons aller voir des clients et ils nous disent : « Vous n’êtes pas plus cher que le camion, mais est-ce que je serai sûr que mon chargement sera là quand j’en ai besoin ? »

Sur la route, en cas d’accident ou de travaux, on prend une route alternative.

Sur le rail, ce n’est pas toujours possible. Sur cette ligne, en particulier, avec les enjeux climatiques exposés, le risque est réel. La capacité d’avoir cette résilience est donc un point majeur du projet que vous portez.

Merci de rouvrir cette concertation. Nous serons au rendez-vous si les conditions sont offertes.

Intervention du public - ex habitant des Bouches-du-Rhône

Bonjour, je suis un ex-bucco-rhodanien. Je dis cela parce que, tout près des Bouches-du-Rhône, il y a le Var, avec Toulon, qui a réalisé un deuxième tunnel pour le sens Est-Ouest / Ouest-Est ; la première tranche était déjà fonctionnelle. C’est une histoire que je n’ai pas suivie de près : éboulements successifs, dépassements de budget, en relief karstique, puisque Toulon est surmontée d’un plateau – paradis des spéléologues – qui s’appelle le Siou Blanc.

Il y a donc de l'expérience là-bas : tunnel en relief karstique. Cette histoire d'éboulements sur le deuxième tunnel a duré plus de dix ans.

Je voudrais aussi demander : puisque nous sommes ici en zone à fort trafic marchand, pourquoi pas une nouvelle ligne fret, uniquement fret, et la ligne actuelle uniquement pour le transit de voyageurs ? C'est peut-être une idée farfelue.

Merci pour votre réponse, si vous pouvez.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur la 1^{re} partie, concernant le milieu karstique, j'ai déjà en partie répondu : oui, il y a des risques. Des tunnels ont été réalisés ailleurs en milieu karstique, que ce soit en France, à Toulon, ou en Suisse, où il y en a des kilomètres et des kilomètres. Nous savons donc qu'il y a des difficultés et des risques. Nous avons des dossiers, notamment des préconisations de l'État, qui, dans ce genre de situation, nous demandent même de prendre une provision de 50 %. L'objectif est d'investiguer et d'étudier le plus possible ces milieux-là, pour réduire ces risques avant de passer au creusement. Ensuite, on verra.

Sur la partie voyageurs ou fret, pourquoi ne pas créer une ligne nouvelle uniquement fret ? Parce que, dans le débat public de 2009, ce qui n'a pas été remis en question, c'est le choix final – la décision prise à l'issue de ce débat public mené par la CNDP – d'une ligne grande vitesse avec des sections marchandises. Nous sommes restés sur ce sujet-là pour répondre et continuer de répondre aux souhaits du territoire et à l'opinion exprimée par le territoire.

On peut dire que 2009, c'est loin, mais c'est toute une démarche, avec des études qui ont été réalisées pour aboutir à cette décision d'un projet grande vitesse avec des sections mixtes.

Aujourd'hui, nous re-questionnons justement la mixité : est-ce que, sur cette section-là, qui n'était pas mixte jusqu'à présent, on la met en mixité ou on la garde uniquement aux voyageurs ?

Par ailleurs, nous avons aussi des demandes de l'Union européenne : nous sommes sur le chaînon manquant de la grande vitesse. Si nous voulons que l'Europe vienne financer et nous aider à financer cette ligne, il faut aussi répondre aux besoins de l'Europe : des liaisons à grande vitesse entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord.

Intervention du public -Vice-Président du Grand Narbonne - Jean-Louis Rio

J'ai vu avec intérêt les premiers enseignements que vous avez tirés. Effectivement, l'opportunité ne semble pas poser de problème. La ligne mixte non plus. Tout comme le tunnel des Corbières : je ne reviens pas sur les difficultés. Sur ce point, nous sommes d'accord.

En revanche, ce qui m'a interpellé, et ce qui nous interpelle au niveau du Grand Narbonne, c'est le positionnement des gares. Pour nous, c'est un point essentiel. Nous l'avons déjà dit. Nous avons pris une délibération le 21 mai dernier, au niveau du Grand

Narbonne, dans laquelle nous nous sommes exprimés et avons mis ces éléments en exergue.

La gare nouvelle de Narbonne – qui constituerait à termes le binôme de gares de Narbonne avec la gare centre – c’est le projet de Montredon, pour parler directement du sujet. Pour nous, c’est indispensable. Au regard de l’histoire : Narbonne a toujours été un carrefour vers Toulouse ; on est en Occitanie, et c’est important.

Deuxièmement, le développement touristique et le développement économique de la région : ce projet se situe dans un secteur où nous avons déjà des zones d’activité importantes. Nous sommes aussi sur le développement de zones d’activité : ce n’est donc pas une gare au milieu de nulle part. C’est une gare pour laquelle le territoire accompagne totalement cet équipement. C’est un élément fort.

Je ne peux pas me prononcer sur la gare de Béziers, mais, sur la gare de Narbonne, il y a pour nous un intérêt vital, et je pense qu’il l’est également pour la SNCF, ne serait-ce que par rapport aux liaisons interrégionales qui ne manqueront pas de venir.

Voilà les éléments importants. Je ne reviens pas sur les autres sujets : ils sont aussi importants pour nous, puisque nous l’avons dit dans cette délibération. Pour nous, la ligne mixte est incontournable. L’opportunité ne fait pas débat. Et le tunnel, malgré les difficultés que cela occasionnera, nous semble indispensable sur le plan environnemental.

En revanche, j’ai quelques inquiétudes. Je m’excuse, mais je prends aussi ma casquette de maire de Bages : c’est sur le repositionnement de la ligne à l’intérieur du couloir. Dans le débat, vous avez vu qu’il y a eu beaucoup d’interrogations sur le sujet. Il ne me reste plus que 20 secondes : ce point sera important en fonction de ces éléments. Nous y serons très attentifs.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup. Il n’y a pas de commentaires particuliers sur cette position du Grand Narbonne. Effectivement, il y a un cahier d’acteurs, qui a été déposé et a exprimé la position du Grand Narbonne dans le cadre de cette concertation. Donc, l’expression des élus est bien là.

Intervention du public - Narbonne

Bonjour à toutes et tous. Je suis retraité de la SNCF. J’ai également travaillé comme chef de projet adjoint du TGV Med.

J’ai quelques questions ; je vais être très bref.

1. D’abord, quel est l’avenir de la ligne actuelle ? Avec le réchauffement climatique et la montée des eaux, peut-on imaginer qu’elle soit déposée ? Qu’est-ce qui est prévu ?
2. Ensuite, je crains les élections de 2027 : en termes de budget, si une nouvelle présidence arrive et fait d’autres choix économiques, cela peut avoir des impacts.

Je l'ai vécu sur le TGV Med : la ligne devait arriver à Montpellier, et elle est arrivée aux Angles. Il a fallu rebâtir toute l'offre.

3. Enfin, avons-nous une perspective sur l'offre ? Est-ce que les opérateurs (SNCF, Renfe, Trenitalia, etc.) ont déjà des réflexions sur la desserte de notre région ? Je rejoins monsieur le maire de Bages : cette ligne est un enjeu important pour la région, et pour Narbonne aussi. Si, un jour, il y a un choix de gare, la gare de nouvelle de Narbonne, surtout avec l'interconnexion avec la transversale Sud, me paraît essentielle.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur le financement : c'est toujours le talon d'Achille des grands projets. Aujourd'hui, sur la phase 1, les financements sont là : de la part de l'État, et de la part de la société de financement, dont le champ de compétences porte, pour le moment, sur la phase 1. Une fois la DUP obtenue sur la phase 2, elle portera aussi sur cette phase 2. Aujourd'hui, nous n'avons plus de sujet de financement : nous avons le feu vert pour partir. Je ne pense pas que 2027 soit une échéance à craindre : le dialogue compétitif et les études dépassent cette échéance et vont plutôt jusqu'à 2029.

Sur la ligne actuelle : oui, elle est vulnérable, mais elle est indispensable au territoire pour la desserte fine (Port-la-Nouvelle, Port de Leucate, et toutes les communes qui ne seront jamais desservies par la ligne nouvelle). Il faudra maintenir la ligne actuelle. C'est pour cela qu'on parle de doublet de lignes : la ligne classique va arriver à saturation, donc il faut une 2e ligne. Il ne s'agit pas de fermer la 1re, sinon on se retrouverait avec des problèmes de saturation sur la 2e, avec un enjeu de qualité et de continuité de service, qui risquerait aussi d'impacter le fret.

Sur l'offre : nous sommes SNCF Réseau. Nous pouvons discuter ; nous avons commencé avec Renfe, avec ADIF, avec Trenitalia, et avec bien sûr SNCF Voyageurs. Mais, comme on est dans du service librement organisé, nous travaillons avec des modèles qui permettent de faire des études et des prévisions de trafic, pour montrer que le potentiel est là. Il y a un potentiel réel d'augmentation significative de l'offre commerciale ; ensuite, ce sera aux entreprises ferroviaires de se décider.

Animation - Estelle Brasseur

Monsieur a également exprimé un avis sur l'importance de la connexion de la gare avec la ligne existante. Je ne sais pas si cela appelle un commentaire. C'était noté en tous cas aussi dans les enseignements des maîtres d'ouvrages.

Intervention du public - Lézignan-Corbières

Je suis gestionnaire de chambres d'hôtes à Lézignan-Corbières. Je voulais compléter l'intervention du représentant du Grand Narbonne sur l'importance du positionnement

de la gare de Narbonne par rapport aux arrêts possibles des TGV en direction de Toulouse, parce que cela me paraît très important.

J'ai cru comprendre qu'à quelques centaines de mètres près, il était plus ou moins possible de permettre les arrêts de ces TGV, et que sinon il y avait des retournements, ce qui rendrait les choses très compliquées. Je crois donc qu'il est important que la gare soit positionnée pour que ces arrêts soient possibles.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Pour commenter, l'année prochaine, il y aura plusieurs possibilités d'implantation des gares sur un territoire. Aujourd'hui, une implantation est connue : à Montredon-les-Corbières, la gare Pont des Charrettes, qui n'est pas sur la liaison Montpellier-Toulouse. Nous étudions d'autres possibilités d'implantations. Si, techniquement, elles sont viables, nous les proposerons à la concertation en 2027.

Intervention du public - Parc naturel régional de la Narbonnaise

Bonsoir. Je parle au nom du Parc naturel régional de la Narbonnaise.

Le Parc a produit un cahier d'acteurs dont l'objectif est de rappeler les différents avis déjà rendus, au regard de la charte du Parc et des engagements pris par les acteurs de ce territoire pour obtenir le label de Parc naturel régional, notamment en faveur de la mixité du projet et de la vigilance sur sa qualité environnementale.

Dans la prochaine charte du Parc, il y a une disposition spécifique sur ce projet, dont je vais vous lire le titre : « Faire de la LNMP un exemple national de limitation et de suivi des impacts sur les enjeux paysagers et agricoles, et d'évitement sur les enjeux naturels. »

Cela témoigne de la volonté des acteurs de la Narbonnaise d'avoir un projet exemplaire et de qualité, qui préserve les enjeux environnementaux du territoire.

L'équipe du Parc et ses acteurs sont à la disposition de SNCF Réseau pour vous accompagner dans la construction d'un projet exemplaire. Nous avons déjà eu des échanges, mais il reste du travail à faire vers cet objectif.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Nous sommes conscients de ces sujets. Les équipes présentes le sont aussi, d'autant plus qu'elles ont, aujourd'hui, sur la phase 2, la possibilité de travailler sur ces évitements.

Sur la phase 1, la mission est plus ingrate : elle intervient une fois que le projet est arrêté, et il faut trouver de la compensation. Même si, réglementairement, c'est une obligation, ce n'est pas forcément la meilleure solution intellectuellement. Si on écoute les équipes, elles auraient souhaité faire autrement.

Sur la phase 2, avec la possibilité d'ajuster au mieux l'évitement et de travailler avec vous et les acteurs du territoire, il n'y a pas de sujet : nous viendrons travailler avec vous, notamment pour la traversée du Parc.

Intervention du public - Habitant de Narbonne

Bonjour. Je suis un habitant de Narbonne ; je n'ai pas de fonction particulière. Je ne sais pas si c'est une interrogation ou une remarque. C'est par rapport au niveau de la nouvelle ligne : l'objectif principal, c'est de raccourcir les temps de trajet. Sauf qu'avec le changement climatique, on a des étés beaucoup plus chauds : la dilatation des rails oblige parfois certains trains à ralentir. Ici, dans l'Aude, on a aussi eu le cas de gros incendies. J'ai vu qu'on passe sur le côté Ouest de Narbonne : il y a énormément de sols argileux, qui peuvent bouger avec les fortes chaleurs et les pluies.

Dans le cadre des travaux, est-ce qu'il est prévu d'anticiper tous ces facteurs, pour éviter de se retrouver avec une ligne à grande vitesse, mais avec des vitesses réduites à cause de problèmes réguliers liés à ces événements ?

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, tout à fait. Je parlais tout à l'heure de la vulnérabilité de la ligne actuelle au changement climatique. Mais nous ne travaillerons pas sur sa résilience sans construire, a minima, une ligne nouvelle résiliente au changement climatique.

Le retrait-gonflement des argiles, le risque incendie, les risques liés aux hautes températures (caténaires, voie), les risques d'inondations, de crues et d'inondations par ruissellement, avec des effets sur les remblais : tous ces sujets sont étudiés et viendront renforcer la résilience de la ligne nouvelle. Nous les prendrons en compte. Pour le retrait-gonflement des argiles, si on arrive à les éviter, c'est mieux : ce sont des phénomènes très difficiles à traiter, et les départements, qui ont en charge des routes, le savent bien. Nous avons connaissance de ces sujets et nous ferons en sorte que cette nouvelle infrastructure soit résiliente au changement climatique.

Intervention du public - Vigneron de Peyriac-de-Mer

Je suis un ancien vigneron, un cas particulier. J'ai construit mon domaine à Peyriac-de-Mer et j'ai travaillé toute ma vie pour le créer. Aujourd'hui, j'ai la chance que la suite soit prise en charge par mes proches, mes enfants. Mais je me pose une question. Avez-vous imaginé que la ligne puisse passer ailleurs qu'en plein milieu des terres agricoles ? Avez-vous imaginé qu'elle pourrait passer – je sais que cela va vous faire sourire – en haut des collines ? Je comprends que ce soit très onéreux, mais avez-vous pensé au réchauffement climatique, à la montée des eaux ?

Un jour ou l'autre, il y aura un grand projet dans la région – peut-être pas tout de suite, mais dans dix ans, dans vingt ans – pour essayer d'endiguer la montée des eaux de la mer. À ce moment-là, n'aurait-il pas été opportun de conforter, voire de doubler, tripler ou quadrupler la ligne existante au bord des étangs, qui aurait pu servir, en même temps, à lutter contre la montée des eaux ? Cela aurait, en tout cas, épargné énormément de terres agricoles qui vont disparaître définitivement, alors qu'on sait que nous en manquerons dans les décennies à venir.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur l'agriculture, c'est un sujet que l'on prend en compte et que l'on traite. Nous avons eu deux réunions thématiques sur ce sujet : une dans les Pyrénées-Orientales et une dans l'Aude, consacrées à l'agriculture et à la viticulture.

L'objectif, quand on trace une infrastructure, est d'éviter au maximum les impacts : sur l'agriculture, sur l'environnement, et sur les zones à éviter, parce qu'elles peuvent avoir des conséquences sur la stabilité et la durabilité de l'infrastructure.

Nous le faisons, et d'autant plus sur le milieu agricole car on sait que, souvent, les compensations environnementales viennent ensuite mobiliser des terres agricoles. Il peut donc y avoir une « double peine » : impacter l'agriculture avec le tracé, puis impacter de nouveau des surfaces agricoles pour compenser des impacts environnementaux.

L'enjeu est déjà, pour cette 2e phase, de travailler avec les chambres consulaires, les syndicats de vigneron et les AOP pour éviter autant que possible cette double peine. Nous regardons aussi comment travailler avec elles et eux pour développer des mesures de compensation de l'économie agricole qui puissent, par exemple, soutenir ou irriguer certaines terres agricoles.

Nous ne vous garantissons pas un projet qui évite toutes les terres agricoles : ce n'est pas possible dans les milieux que l'on traverse. Mais ce sera un critère important pris en compte dans l'étude des variantes de tracés.

Sur la remarque concernant la possibilité de rehausser la ligne existante, ou d'ajouter des voies en lieu et place de la ligne actuelle : c'est une option qui avait été proposée lors du débat public. On n'est alors pas sur de la grande vitesse, mais sur des vitesses comparables à l'existant.

Le premier sujet, c'est que, si l'on double les voies actuelles, quand on arrive dans les localités – grandes villes comme petites communes – on est contraint de revenir à deux voies, parce que l'urbanisme ne permet pas d'ajouter des voies supplémentaires partout. On recrée donc des goulets d'étranglement. Cela signifie que ce n'est pas une solution qui permet d'augmenter durablement la capacité de la ligne, donc de désaturer, et de répondre au besoin d'augmenter l'offre fret, l'offre de trains liO et l'offre voyageurs.

Le deuxième sujet, c'est que la ligne existante traverse des milieux naturels très sensibles. On peut comprendre que le Parc naturel régional de la Narbonnaise verrait d'un mauvais œil que, plutôt que de proposer une ligne nouvelle qui évite autant que possible ces espaces, on vienne augmenter les emprises au sein de ces secteurs.

Intervention du public - Conseiller régional - Région Occitanie - Benjamin Assié

Je ne vais pas tout redire : beaucoup de choses ont été dites, et je pense que notre participation à l'ensemble des réunions a déjà permis d'exprimer notre position.

Je veux d'abord souligner la qualité de l'exercice démocratique auquel nous avons assisté. Les élus régionaux ont participé à l'ensemble des réunions. Même si certaines ont été plus houleuses, on peut se satisfaire que, dans notre pays, un grand projet qui aura

autant d'impact puisse être discuté aussi ouvertement et librement et mobiliser autant d'habitants.

Ce sont des sujets complexes. Nous avons vu que les habitants, les acteurs économiques – notamment les agriculteurs – se sont saisis des dossiers et les ont travaillés extrêmement consciencieusement. C'est un engagement à saluer.

À la Région, nous sommes pour le doublet de lignes. Nous avons voté notre cahier d'acteurs à l'unanimité de l'assemblée régionale : ce n'est pas si fréquent et c'est donc à souligner.

Nous avons été interpellés pendant toute la concertation sur la demande de davantage de trains du quotidien. En tant qu'autorité organisatrice des trains liO, nous avons un regard particulier : c'est la Région qui a permis la plus forte hausse de fréquentation des trains du quotidien en France, avec +68 % depuis 2019.

Aujourd'hui, l'axe littoral est complètement saturé et de plus en plus impacté par le changement climatique. Nous avons besoin de ce doublet de lignes, et nous en avons aussi besoin pour pouvoir, à l'avenir, réaliser des travaux structurants sur la ligne existante, qui, sinon, sera condamnée, compte tenu de son ancienneté et de sa situation impactée par le changement climatique.

Ensuite, la mixité fret. On a beaucoup parlé du fret international, mais nous voulons aussi insister sur l'opportunité de développement économique du territoire. Nous gérons deux ports régionaux, et nous souhaitons que ces ports – sur lesquels nous avons investi pour en faire des ports de la transition, connectés au ferroviaire – puissent bénéficier de cette ligne : Sète et Port-la-Nouvelle.

Enfin, sur la question des gares nouvelles, qui est très discutée localement, il faut aussi considérer que le plus stratégique est la question des connexions entre les deux lignes. C'est un sujet fondamental.

Narbonne est un carrefour : cela fait 2 000 ans que la ville s'est développée parce qu'elle est un carrefour. Il faut que ce carrefour fonctionne sur les deux lignes.

L'interconnexion entre l'axe atlantique et l'axe méditerranéen est majeure pour le territoire, comme la connexion avec nos ports régionaux pour le fret.

Et, bien sûr, l'objectif est d'avoir le moins d'impact possible. Nous avons entendu et nous comprenons l'inquiétude des habitants, des agriculteurs et des acteurs du territoire. Au vu de l'engagement de toutes et tous dans cette concertation, il y a une grande responsabilité pour la phase 2 : savoir écouter et essayer de trouver les solutions permettant le meilleur compromis possible. Le tunnel sous les Corbières apparaît comme une solution moins impactante.

Intervention du public - Habitante de Narbonne

Bonsoir. Je suis une simple citoyenne de Narbonne. Cela fait cinq ans que j'habite ici. Avant, j'habitais à Toulouse. Je suis étonnée par rapport au milieu karstique. J'ai travaillé plus de dix ans au CNRS à Toulouse, à l'Institut de mécanique des fluides de Toulouse, qui est le laboratoire spécialisé dans l'eau, et donc dans le milieu karstique, en France. Je

n'ai pas forcément grand-chose à ajouter sur ce point, mais je me suis posé une question sur la vitesse.

J'entends beaucoup de personnes dire que c'est un projet un peu aberrant ; j'entends aussi les problèmes de saturation, etc. Mais, sur la notion de vitesse entre Montpellier et Perpignan, je n'en entends pas parler ce soir, et je suis un peu étonnée. Je suis originaire de Besançon, à la base. Chez nous, on a eu la ligne Madrid-Berlin. Il y a eu beaucoup de concertations, il y a une trentaine d'années. J'ai vu des villages autour de Dijon qui ont été très impactés : je les ai vus de mes propres yeux, et c'était difficile à vivre, ne serait-ce que pour les habitants et pour les communes aux alentours.

Donc j'ai une question à ce sujet : est-ce que la technologie italienne – les trains pendulaires – qui permettait de garder une vitesse élevée tout en acceptant des courbes (et donc d'éviter certains tracés très destructeurs), est prise en compte aujourd'hui en France ? Ou est-ce que c'est toujours un refus ? Et donc, concrètement, quel gain de temps vise-t-on entre Montpellier et Perpignan ? Et, autre question : cela dépend aussi des tracés. On est bien sur la phase 2, avec les gares qui seront retenues pour ce tracé ?

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur les gains de temps : on est sur 40 minutes de gain de temps entre Montpellier et Perpignan. On est quand même sur un gain de temps significatif sur 150 km de ligne nouvelle.

Sur le pendulaire, sur la technologie des trains italiens : qu'ils soient italiens ou autres, je pense qu'ils ne sont pas les seuls à avoir développé cette technologie. Aujourd'hui, elle n'est utilisée, en tout cas, sur aucune ligne à grande vitesse. En tout cas, sur le territoire et en Europe, je ne crois pas. Mais je ne suis pas spécialiste, donc je ne mettrais pas ma main à couper. La question est plutôt de savoir si l'utilisation de ce matériel aurait pu permettre de tracer différemment la ligne, pour éviter au mieux les villages ou les communes impactés.

Aujourd'hui, comme on est à 300 km/h, on réduit déjà les tracés « grande vitesse » prévus pour 350 km/h. On sait qu'on n'ira jamais à ces vitesses : le génie civil est réduit, on ne trace plus à 350, on trace à 300, pour permettre d'éviter d'avoir des rayons de courbure trop contraignants et mieux adapter le tracé au territoire traversé. Après, si le pendulaire permet d'aller à la même vitesse, avec des courbes un peu plus serrées, je pense que le gain est minime.

On est surtout sur l'intérêt de travailler sur des variantes de tracés, pour savoir comment on peut éviter au mieux les enjeux. C'est ce que l'on va proposer l'année prochaine : pour la ligne depuis Béziers jusqu'à Perpignan, peut-être deux, trois, quatre variantes de tracés, qui permettent d'éviter plus ou moins les enjeux – humains, environnementaux ou agricoles – afin que le territoire puisse choisir, in fine, ces tracés.

Intervention du public - Association ECCLA - Maryse Ardit

Bonjour. Je ne pensais pas prendre la parole, mais je vais la prendre pour dire des choses un peu différentes. Parfois, en tant qu'écologiste et en tant qu'association environnementale, on se demande si cela vaut le coup de venir, de perdre du temps, d'essayer de discuter et de faire avancer des idées auxquelles on croit, alors qu'elles semblent, en général, perdues d'avance. On les dit, puis on les redit, mais, à la fin, ce n'est jamais cela qui passe. On est parfois un peu désespérés. En particulier, en 2009, on avait plaidé tout autre chose.

Cette consultation m'a toutefois un peu réconciliée avec l'exercice, parce que, dès le début, on a senti que les choses bougeaient. Nous nous battons depuis 2009 pour que le fret revienne, pour que le tunnel soit pris en compte. Petit à petit, on a vu ces idées progresser. Quand on est arrivés à ce débat public, on a eu le sentiment d'avoir déjà marqué un point, et que cela allait se faire.

Vous venez de dire quelque chose qui me reconforte encore plus : au début, on visait 350, et finalement on irait plutôt vers 300. Très bien. Cela suffit très largement. Même 280 conviendrait aussi : on n'est pas à 10 km/h près.

Je voulais donc vous dire que cette consultation m'aura un peu réconciliée : au moins, pour cette fois-ci, on n'a pas complètement perdu notre temps. Merci.

Intervention du public - Association Trains et Territoires - Eric Boisseau

Pour la personne qui questionnait sur l'utilisation du *pendolino* – qui utilise la compensation d'insuffisance de dévers –, à l'issue de la réunion, si cela l'intéresse, je pourrai lui expliquer pourquoi.

Pour rester dans les trois minutes : en mars 1994, nous avons fait venir l'automoteur pendulaire de la DB. Lors de ses essais, avec le président du Conseil régional Jacques Blanc, le temps de trajet de Langogne à Alès est passé de 90 minutes à 60 minutes. Donc Le pendolino réduit bien les temps de parcours.

J'ai une question : à la suite de l'interpellation précédente, vous avez dit qu'au lieu de viser une vitesse de 350 km/h, vous passiez à 300 km/h, de manière à mieux préserver l'environnement. C'est une évolution notable : vous n'êtes plus sur le dogme du 350 km/h aux essais, donc du 320 en vitesse de croisière.

Je vous ai précédemment interpellés sur l'inutilité de passer de rayons de courbure de 2 500 m et 3 000 m à des rayons de courbure de 7 000 m, et de passer de rampes de 35 pour 1 000 à 10 pour 1 000, alors qu'on peut aller jusqu'à 18 pour 1 000, comme ce que l'on constate pour accéder au tunnel du Perthus.

Puisque vous avez commencé à faire évoluer les critères d'élaboration du tracé de 350 à 300, poursuivons cette évolution : à la clé, on retrouverait le tracé proposé par Réseau Ferré de France en mai 2008 à Montpellier, pour une ligne acceptant tout type de train. En 2009, au débat public, cela a dérivé sur une LGV. Le tracé de 2008 coûterait, en proportion, un tiers moins cher sur la totalité du projet.

Comme l'État est impécunieux, il y a une discussion à avoir. Oui, il faut des trains de fret – beaucoup de trains de fret – parce que l'autoroute est trop chargée en camions. Et on n'a pas besoin de tracés à 350 km/h pour décupler le trafic de fret : il faut améliorer la régularité, la fiabilité et la rapidité des trains de fret.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Le 350 km/h n'a jamais été un dogme ; c'était une possibilité offerte dans l'évolution des vitesses. Aujourd'hui, on s'aperçoit que ce n'est plus vers cela que l'on va, et que ce n'est plus nécessaire. Bien entendu, tout ce qui nous permet, d'une part, de réduire les coûts d'un projet, et, d'autre part, d'éviter au mieux les enjeux et les impacts sur le territoire, nous l'intégrons.

Sur les pentes, c'est différent. Les 18 pour 1 000, c'est sur 3 km en sortie et en entrée du tunnel Perpignan-Figueras ; mais on n'a pas les mêmes trains, on n'a pas les mêmes tonnages et on n'a pas les mêmes locomotives aujourd'hui.

Sur la phase 1, on est descendus à 10 pour 1 000 parce que l'objet du projet est de favoriser le report du fret de la ligne classique vers la ligne nouvelle. Si on n'est pas en capacité d'offrir les meilleures conditions possibles de circulation sur la ligne nouvelle, on risque d'avoir des opérateurs qui restent sur la ligne classique.

Sur la phase 2, on verra. On sait que la majeure partie du trafic vient d'Espagne ; donc, s'ils viennent d'Espagne, ils gravissent du 18 pour 1 000. Ils gravissent du 18 pour 1 000 sur 3 km, mais, entre la capacité de montée, la capacité de freinage, et la moyenne maintenue sur 100 km d'infrastructure, ce n'est pas la même chose. Il faut s'assurer qu'un train qui roule à 100 km/h ou 120 km/h puisse maintenir une moyenne sur l'ensemble de l'itinéraire.

Mais nous nous re-questionnons. Nous n'avons pas de dogme : nous réinterrogeons les normes à chaque fois, pour que le projet soit adapté à la promesse de service faite au territoire.

Intervention du public

Je vais être bref. Mes deux voisins ont évoqué le dogme ; je vais pousser dans leur sens. Un Suisse m'a dit un jour : « Chez nous, ça ne marche pas comme ça. On ne dit pas : ils ont décidé, ils ont fabriqué, ils nous ont fait. Nous, on dit : nous avons décidé, nous avons fait. » Le fonctionnement n'est pas le même : ce sont les cantons. Je ne parlerais pas de l'Allemagne. Je connais moins d'Allemands. Je n'en connais pas qui m'aient dit : « Nous, on ne fonctionne pas comme vous en France. » Le dogme, il faut s'en méfier. Ce projet, comme tous les projets, en 2026, va demander beaucoup de prudence. Les Réunionnais ont réalisé une partie de la route du littoral à La Réunion sur environ 11 km dans la mer. C'est la technique danoise : ils savent faire des choses dans la mer.

Je suis curieux : que pensez-vous d'une ligne dans la mer, chez nous ?

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

On n'a jamais eu cette question. On peut aussi faire un tunnel sous la mer : on l'a fait sous la Manche. Je pense que vous parlez plutôt d'un viaduc, comme sur la route du littoral à La Réunion. Les coûts ne sont absolument pas les mêmes.

Ensuite, on parle aussi de gares nouvelles, donc de desserte du territoire : si on commence à aller dans la mer, puis à revenir pour desservir Narbonne ou Béziers, puis à repartir, ce n'est pas cohérent.

Nous n'y avons jamais pensé, parce qu'une ligne ferroviaire, si le territoire le permet, on la construit plutôt sur du sol que l'on connaît. Même si, en milieu karstique, on n'a pas toujours toute la connaissance nécessaire, on préfère tracer sur la terre.

Et il y a aussi l'enjeu de maintenance : maintenir une portion en viaduc maritime est plus compliqué. C'est plus coûteux à construire et, en impacts environnementaux, on en a autant que sur terre. Ce n'est donc pas naturel, pour nous, de construire une voie ferrée en viaduc sur la mer.

Intervention du public - Association Roquefort +

Bonjour. Je prends la parole pour Roquefort +. On s'est interrogés sur la pertinence de la concertation préalable. C'est très bien fait. Il y a beaucoup de documentation.

On a juste un petit souci. Vous indiquez qu'il y a eu 1 500 participants, ce qui est bien, sauf qu'entre Béziers et Perpignan, il y a 350 000 personnes. Ça, c'est la première question.

La deuxième question : entre Portel et Fitou, il y a à peu près 12 000 personnes. Il y a eu à peu près 400 participants, c'est-à-dire à peu près 0,4 %. La question qui se pose, c'est : comment vont être exploités les résultats des 1 000 questionnaires ? D'autant que les propositions de ces questionnaires – c'est une question que j'avais posée à Roquefort, pour laquelle je n'ai pas eu de réponse – sont un peu particulières. Donc, comment allez-vous exploiter les résultats ?

Et je terminerai sur le fait que le Grand Narbonne prend des positions à l'unanimité de ses élus, alors que, pour ce qui est de Roquefort-des-Corbières, il n'y a eu aucune consultation de la population.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur l'organisation de la concertation et le nombre de personnes venues : l'information, on l'a dit, nous, on l'a faite autant qu'on pouvait la faire, avec les multiples canaux qu'on avait à disposition.

Après, il faut que les gens se déplacent. On a des réunions où les gens se sont déplacés. Peut-être que certaines salles étaient même un peu petites. Pour d'autres, les gens ne se sont pas déplacés, malgré l'information. Vous êtes quelqu'un qui s'intéresse au projet et qui vient régulièrement donner son avis. C'est l'objectif de la concertation.

Je peux laisser répondre, peut-être, les garants, s'ils le souhaitent, sur le traitement des contributions et le questionnaire.

Garant de la concertation - Philippe Quévremont

Il faut d'abord voir qu'il y a eu des réunions tout le long du projet. C'était un point très important pour les garants, pour les maîtres d'ouvrage et pour la Commission Nationale du Débat Public. Et les garants ont fait attention à ce que, même si les réunions étaient des réunions thématiques, on puisse parler des problèmes locaux. Je crois que c'est le cas.

Sinon, on peut répondre la même chose que ce que vient de dire Stéphane Lubrano. La Charte de l'environnement, qui a une valeur constitutionnelle, dit : "Toute personne peut participer à l'élaboration des projets ayant un impact sur l'environnement." Toute personne, c'est une démarche volontaire.

Après, reste la question : est-ce que vous avez été bien informés ? Est-ce que tout le monde a été bien informé ? On en fera le bilan, dans notre bilan, justement. Mais je crois qu'en particulier, du point de vue couverture presse, il y a eu une très bonne information ici, localement.

Pour ce qui est du questionnaire : le questionnaire a été conçu, au départ, comme un outil de sensibilisation, pour être utilisé dans le cadre des rencontres de proximité, pour que les gens puissent se rendre compte qu'il y avait des questions qui étaient posées. Il y a, par exemple, une question sur les impacts sur l'agriculture : est-ce que ça vous paraît être beaucoup ou pas ? Il y avait une question sur les gares nouvelles. Ce n'était pas fait, au départ, pour recueillir l'avis des gens ; c'était fait pour sensibiliser aux problématiques et pour inviter les gens à venir en réunion. Je pense que ça a, en partie, fonctionné comme ça.

Maintenant, le questionnaire a aussi été mis en ligne sur le site. Il y a aussi eu des réponses. On a vu des premiers dépouillements qui ont montré une évolution assez notable des réponses entre le mois d'avril et le mois de mai. On va voir ce qu'il en est au mois de juin.

Nous resterons, de toute façon, en tant que garants, très prudents sur ces interprétations, pour des raisons de méthode.

Intervention du public - Conseil départemental de l'Aude

Je suis conseillère départementale et je prends la parole au titre du Conseil départemental de l'Aude. Les élus sont ravis qu'une concertation ait eu lieu, puisque, depuis 2021, à travers une motion, on demandait de re-questionner la mixité de la ligne et également le tracé.

Je suis également ravie de constater, après les différentes réunions, qu'il y a une réelle prise en compte, de votre part, des impacts paysagers et environnementaux, et une réflexion là-dessus pour limiter, justement, les impacts.

Ma question est la suivante : si la ligne que nous souhaitons – c'est-à-dire le passage sous les Corbières – est validée, comment allez-vous revenir vers les collectivités, les habitantes et habitants, les agriculteurs et les associations, afin de réfléchir aux entrées et sorties du tunnel, aux impacts paysagers et aux nuisances sonores, qui ne manqueront pas, même si elles sont limitées sur l'ensemble du trajet ?

Sur ces points-là, il faudra y travailler. Merci.

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Déjà, merci de nous dire qu'on essaie de prendre en compte ces problématiques-là. On vous demande aussi, là, aujourd'hui, mais, dans l'avenir – dans la concertation de 2027 – de rester vigilants.

On viendra construire avec vous, mais c'est aussi à vous de nous orienter sur les solutions et les sensibilités, pour que nous les prenions réellement en compte. C'est votre rôle dans la concertation. Même si cela peut être perçu comme du « poil à gratter » pour le maître d'ouvrage, cela permet d'identifier les points sensibles et les enjeux clés pour un territoire, afin d'y répondre au mieux dans les variantes de tracés que nous vous proposerons en 2027.

Et, bien entendu, dans ces variantes de tracés, on va travailler sur les évitements, mais on va travailler aussi sur les têtes de tunnel : la manière dont on les insère, comment on va les traiter. Si on traite des nuisances acoustiques sur toute la ligne, il est bien entendu qu'on traitera aussi des nuisances acoustiques liées à ces entrées et sorties de tunnel. Donc oui, on traitera tous ces sujets-là. On reviendra vers vous pour ces premières variantes.

Et, une fois que la variante sera retenue et actée par décision ministérielle, on continuera de venir travailler pour une insertion encore plus fine dans le territoire : une insertion paysagère, ou sur les nuisances acoustiques.

C'est une démarche continue qui va durer au moins jusqu'à début 2029, pour les études à mener sur les variantes. Puis après, pour les études qu'on appelle les APS – les avant-projets sommaires nécessaires pour faire le dossier support enquête publique –, où on aura encore la possibilité d'ajuster un peu et de venir compléter cette insertion dans le territoire.

Intervention du public - Habitant de Narbonne

Quand je vous ai entendu dire, au départ, que tout le monde est content pour les gares qui sont mises à l'extérieur des villes, moi, autour de moi, je suis désolée, je n'ai jamais entendu ça. Personne n'est satisfait. C'était la première chose.

Et la deuxième chose : je voulais savoir où on en est, par rapport à la loi et aux décibels que génère un TGV. Moi, à l'époque, il y a trente ans, je sais qu'évidemment ils jouaient sur les chiffres, comme ils font souvent. Donc le TGV est hors-la-loi au niveau des décibels.

Mais, au lieu de moyenniser sur les douze heures au passage d'un TGV, c'est moyenné sur vingt-quatre heures. Où en est-on aujourd'hui ?

Direction de projet LNMP - Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Concernant les gares, je ne pense pas qu'aujourd'hui, ici, nous ayons défendu l'idée de gares excentrées. Concernant les gares nouvelles : les territoires, que ce soit le Grand Narbonne ou Béziers, portent un projet autour de la gare. Ainsi, si l'on implantait la gare « telle quelle » aujourd'hui, on pourrait la qualifier d'excentrée. Mais, au regard des projets et des accès prévus, il s'agit de gares qui ne seront plus excentrées ou, en tout cas, qui seront bien connectées : interconnectées au réseau ferroviaire et reliées aux transports en commun (site propre, mobilités douces).

Nous tirons aussi les leçons de certaines gares nouvelles, parfois surnommées gare « betterave ». Nous savons que cela ne fonctionne pas – notamment parce que ces projets n'avaient pas été conçus avec les territoires. C'est un point essentiel.

Après, la deuxième question portait sur les décibels.

Aujourd'hui, ce n'est plus une moyenne sur vingt-quatre heures : il y a trois périodes. Le bruit est moyenné sur huit heures, et non plus sur vingt-quatre. Mais cela reste une moyenne. C'est d'ailleurs pour cela que les critiques persistent : « Ce qui gêne, c'est le passage d'un train. » Dans la réalité, personne ne se dit, la nuit : « Au global, si on fait une moyenne, c'est en dessous de la norme, donc ça va. » Nous savons que c'est encore un sujet.

Aujourd'hui, la réglementation moyenne le bruit, il y a une obligation de résultat : 62 décibels le jour, 58 la nuit. On ne peut pas dépasser ces seuils. Concrètement, une fois la ligne mise en service, on peut vérifier si le résultat est atteint. Et si ce n'est pas le cas, nous devons adapter nos mesures de protection pour revenir à ces niveaux.

Enfin, la loi tend à évoluer pour prendre en compte le bruit au passage : on ne serait plus uniquement sur une moyenne, mais sur la protection contre le bruit d'un TGV ou d'un train de fret lorsqu'il passe, et pas seulement sur une moyenne sur huit heures. Cette évolution n'est pas encore applicable, mais nous l'avons déjà intégrée sur la phase 1, en modifiant et en renforçant nos protections acoustiques. Et, sur la phase 2, il est très probable que cette loi soit votée et applicable : nous devons donc la prendre en compte pour protéger et dimensionner nos protections acoustiques.

4 CLOTURE

Animation - Estelle Brasseur

Merci à vous pour ces échanges riches, qui viendront, bien sûr, compléter les premières analyses que l'on vous a présentées tout à l'heure.

Et donc, c'est presque avec un peu d'émotion que je passe la parole à Anne-Isabelle Pardineille, pour le mot de clôture des garants et, donc aussi, le partage par les garants des premiers enseignements de la concertation.

Garante de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille

Bonsoir à toutes et à tous. Je vais essayer d'aller vite, parce qu'on a pensé à beaucoup de choses, l'année dernière, quand on a préparé la concertation, en particulier à finir le plus tôt possible pour ne pas attraper la canicule de fin juin. Le ciel ne nous a pas entendus. On a eu la canicule fin mai, et on l'a aussi aujourd'hui. Mais, par contre, on n'avait pas du tout pensé à la Coupe du monde. Je pense qu'il y a beaucoup d'entre vous qui ont envie de voir le match. C'est pour ça qu'on essaie de finir un peu plus vite.

On ne voulait quand même pas terminer cette dernière réunion sans prendre la parole et sans vous donner un premier retour. Je vais être un petit peu plus longue que trois minutes.

Donc il ne s'agit pas d'un bilan officiel. Il sera publié le 19 juillet. Ce qu'on va vous dire aujourd'hui, c'est provisoire, et cela méritera d'être vérifié, complété ensuite. On voulait quand même parler du contexte particulier de cette concertation, qui est celui d'un projet stabilisé depuis dix ans, mais pour lequel la Commission Nationale du Débat Public a décidé de relancer la participation.

Alors, deux questions ont été ouvertes dans la gouvernance du projet : faut-il confirmer ou non les choix autrefois effectués pour les gares nouvelles ? Et, encore plus important, faut-il prévoir une ligne nouvelle ouverte aussi aux trains de marchandises ? Donc on s'est posé deux questions en préalable.

Est-ce que le projet de référence est suffisamment connu du public pour offrir une bonne base de discussion pendant la concertation ?

La deuxième question c'est : pourra-t-on fournir au public une description suffisamment claire des nombreuses alternatives, pour que des discussions fécondes soient possibles ?

Nous avons maintenant la réponse à ces deux questions.

Oui, le public connaît suffisamment le projet de référence. Oui, le dossier de concertation, rédigé par les maîtres d'ouvrage, relu par les garants, validé par la CNDP, a permis de vrais échanges. La qualité de ces échanges a été stimulée par un effort avéré de pédagogie de la part des intervenants, en réunion publique.

On a vu aujourd'hui, ce soir, que beaucoup de questions qui ont été posées avaient déjà été posées beaucoup de fois, plusieurs fois, pendant la concertation. Donc il faut aussi prendre connaissance des verbatims de toutes les réunions, des réponses aux questions sur le site, parce que Stéphane Lubrano a eu beaucoup de patience : il a, à chaque fois, réexpliqué et répondu, parfois aux mêmes questions qui avaient été posées.

L'autre question qui nous avait un petit peu inquiétés, au début, c'était la préoccupation de quelles seraient les réactions du public, mais aussi des élus, en constatant que la loi nous donne pour obligation de débattre de l'opportunité du projet, alors que celui-ci a été annoncé depuis plus de dix ans. Ça a été quand même assez compliqué à expliquer

aux élus et aux habitants, de reparler de cette opportunité. Et toutes et tous, vous avez bien accepté cette règle du jeu que nous avons imposée, et nous vous en remercions.

Pour répondre aussi à la dame tout à l'heure, sur les gares excentrées, nous avons aussi demandé, dès le début, à ce que toutes les alternatives soient étudiées, y compris l'option « aucune gare nouvelle ». Mais on n'a finalement pas eu tellement de gens qui ont rebondi là-dessus. Et, sur les gares excentrées, on a vraiment eu une position : c'est LFI qui a, à chaque fois, martelé qu'ils ne voulaient pas de gare excentrée. Mais c'est vrai que, si vous voulez, ça n'a pas été quelque chose qui a été extrêmement débattu.

Avant de parler des avis, nous allons revenir très brièvement sur le déroulement. Donc je ne vais peut-être pas le redire : réunions thématiques, réunions sur tout le parcours. Je vais essayer d'aller le plus vite possible. On a aussi demandé qu'il y ait des cartes, pour que chacun puisse prendre connaissance du projet, aussi bien des cartes dans le dossier de concertation que des cartes à disposition dans les ateliers, pour que les gens puissent vraiment se situer sur les cartes.

Le public s'est largement exprimé, au point, parfois, de bousculer l'ordonnancement prévu des réunions : on avait parfois prévu des réunions en atelier, on est resté en plénière, etc. On s'est adaptés à la quantité de personnes qui étaient là et au nombre d'interventions. Nombre de personnes sont venues également à plusieurs réunions.

En s'éloignant du terrain des seules institutions, les débats ont souvent gagné en profondeur. Donc, en résumé, pour nous, garants, le porteur de projet a joué le jeu, et le public a pu poser des questions, argumenter et donner son avis.

Sur le fond des avis, selon la loi, le bilan des garants ne doit pas seulement évaluer la qualité de la concertation (c'est notre premier objectif), mais aussi, dans le bilan, on doit inclure, je le cite, une synthèse des observations et propositions présentées. C'est là-dessus, entre autres, que les maîtres d'ouvrage devront répondre.

Donc on va résumer très rapidement les arguments.

L'opportunité du projet est largement approuvée, mais pas par tous. Les arguments de ceux qui doutent, voire s'y opposent, sont ceux de son coût et de ses impacts paysagers et environnementaux.

La transformation d'un projet de ligne à grande vitesse pour les seuls voyageurs en projet mixte, également ouvert aux trains de fret, est largement partagée. L'argument qui a convaincu, encore plus que les possibilités de réduction du trafic routier, c'est celui – qui a été très largement expliqué et argumenté – de la vulnérabilité de la ligne actuelle face au changement climatique, et ce qui plaide pour un doublet de lignes.

Mais la stricte condition qui a quand même été posée par les habitants, c'est que la traversée des Corbières soit assurée par un tunnel, avec effectivement tous les problèmes techniques que cela peut poser.

Comme pour l'opportunité du projet, ce choix d'ouverture au fret n'est pas unanime. Par exemple, la difficulté d'exploiter, sur une même ligne, des trains circulant à des vitesses très différentes a été souvent questionnée. Une défiance sur l'avenir du fret a été exprimée. Une partie du projet a été contestée dans son principe même : celui d'organiser le contournement d'une partie de l'agglomération de Perpignan,

essentiellement pour les trains de marchandises venant d'Espagne. L'argument de la saturation du trafic ferroviaire, comme celui du développement du fret, a été mis en doute. La commune du Soler a d'ailleurs annoncé vouloir recourir à une expertise indépendante sur ces points. Les garants ont souhaité, à la suite de ces réunions, que les débats portant sur l'opportunité de ce contournement et sur ses modalités soient complétés par une présentation des variantes de tracés possibles ou impossibles.

Sur le positionnement des gares nouvelles et leur nombre, les deux réunions à Narbonne et à Béziers ont montré l'attachement des habitants et des élus de chaque agglomération au projet local. Dans l'une et l'autre de ces deux réunions publiques, personne n'a proposé que son agglomération soit la seule à accueillir une gare nouvelle, unique. En revanche, les arguments en faveur d'une gare unique, localisée entre Narbonne et Béziers, ont été entendus. Mais le projet urbain qui devrait accompagner un tel choix n'est pas élaboré actuellement. La nécessité d'une bonne correspondance avec le réseau TER (les trains liO) a été soulignée.

La nécessité d'approches prudentes concernant la gestion des eaux et la construction d'un grand tunnel dans un milieu délicat a été également exprimée.

Concernant l'activité agricole, le public a souligné la nécessité d'accompagner les exploitants, en attente de précisions sur les futurs tracés, et de correctement compenser les impacts qui seraient inévitables.

Sur les autres impacts sur l'environnement, le public a insisté sur la nécessité de protéger le mieux possible une riche biodiversité locale, comme le mentionne l'avis du Parc naturel régional de la Narbonnaise.

Implicitement, par contre, le public a l'air de faire confiance aux nombreuses démarches réglementaires inhérentes aux grands projets.

Mais le public a insisté encore plus sur la nécessité de protéger l'environnement humain du projet, qui a été au centre de beaucoup de réunions, en limitant le bruit et les atteintes au paysage.

Dans trois jours, cette concertation sera terminée. Vous pouvez encore vous exprimer sur le site internet. On a souhaité que la clôture ne soit pas le dernier jour, pour que vous puissiez encore avoir la parole. Le bilan des garants sera publié en juillet. Les maîtres d'ouvrage indiqueront, en septembre, les enseignements. Les co-financeurs – on vous l'a déjà expliqué – se prononceront sur l'avenir du projet. Si celui-ci est confirmé, une nouvelle phase de participation du public s'ouvrira, pour se pencher sur ses modalités. Nous comptons alors sur vous pour y participer.

Les garants vous remercient de votre implication et de votre attention.

Je veux juste remettre un petit mot sur la liaison avec l'enquête publique. Les garants sont nommés par la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), les commissaires enquêteurs sont nommés par le tribunal administratif. Ce n'est pas le même corps, mais on peut avoir une double casquette. La loi autorise que des commissaires enquêteurs qui ont été garants puissent aussi être commissaires enquêteurs à l'enquête publique. Les garants et les commissaires enquêteurs, en général, ne le souhaitent pas : ce n'est pas la même posture. Et puis on peut avoir un petit « syndrome de Stockholm », aussi, à force

de travailler avec le maître d'ouvrage. Donc on préfère laisser nos collègues avoir plus de recul.

Merci à toutes et à tous. On est même presque un peu tristes de vous quitter, mais on est aussi très soulagés à cause de cette chaleur.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup à toutes et tous d'être restés jusqu'au bout. Vous avez jusqu'à vendredi 23h59 pour contribuer sur le site, si vous le souhaitez. On vous retrouve l'année prochaine et l'année d'après, pour continuer ensemble ce beau projet.

Merci à vous.