

COMPTE RENDU

ATELIER FOCUS

LES ENJEUX DE LA RESSOURCE EN EAU

MARDI 12 MAI 2026 / 18H - 20H30

COURSAN

Les chiffres clés de la réunion

Durée de la réunion : 2h30

Nombre de personnes présentes : 60

Nombre d'interventions du public : 7

Durée des temps d'échanges : 25 minutes en plénière, 1h d'atelier, 15 minutes de restitution collective et échanges

1 INTRODUCTION

Animation - Estelle Brasseur

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

Pourquoi sommes-nous réunis ici, ce soir, à Coursan ? Une réunion publique, pourquoi faire ? Pour échanger avec vous sur ce projet LNMP, et plus particulièrement, ce soir, sur la thématique des enjeux liés à l'eau.

Cette réunion est organisée par les deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, dans le cadre d'une concertation publique qui a démarré le 9 avril et qui se déroule jusqu'au 19 juin.

Il s'agit d'une concertation préalable réglementaire, organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a nommé trois garants chargés de

veiller à la transparence et à la qualité des échanges. Tout au long de cette concertation, nous allons parler du projet LNMP, de son opportunité, de ses caractéristiques, et de ses enjeux environnementaux et agricoles.

L'objectif de la concertation, c'est d'abord de vous informer, de vous apporter des éléments de compréhension sur le projet, mais surtout de vous écouter, de répondre à vos questions et de récolter vos contributions, afin de bénéficier de votre expertise d'usage : vous, habitantes et habitants, qui vivez et expérimentez votre territoire au quotidien. Un large dispositif de concertation est proposé. Un compte rendu, un bilan, sera réalisé et rendu public.

Un compte rendu exhaustif de cette réunion sera également réalisé et rendu public en ligne sur le site du projet.

Nous allons passer environ deux heures à deux heures et demie ensemble. Après le mot d'accueil du maire et de la garante de la concertation, un premier temps fort pour vous présenter le projet, et plus spécifiquement, ce soir, les enjeux liés à l'eau, à la fois les eaux souterraines et les eaux de surface. Nous aurons ensuite un moment d'échanges en plénière, après cette présentation, pour répondre à vos questions. Puis, nous passerons en atelier pour approfondir ces enjeux, avec deux groupes thématiques : un sur les eaux de surface, et un sur les eaux souterraines. Nous ferons deux sessions, pour que tout le monde puisse participer aux deux thématiques. Enfin, nous nous retrouverons en plénière pour une restitution collective des travaux en atelier, un enrichissement, puis la clôture de la réunion.

Dans les différents moments d'échanges, je vous demanderai de respecter ce qu'on appelle les règles d'or de la participation :

- S'écouter : ne pas parler tous en même temps. En plénière, si vous souhaitez prendre la parole, levez la main : on vous apportera un micro.
- Se respecter : ne pas s'interrompre et adopter une attitude respectueuse. L'objectif d'une concertation n'est pas forcément de mettre tout le monde d'accord, mais de permettre à chacune et chacun de s'exprimer.
- Partager la parole : essayer de limiter son intervention à deux ou trois minutes, pour pouvoir recueillir un maximum de points de vue.

Je vais maintenant passer la parole à monsieur le maire, Edouard Rocher, qui nous accueille ici, à Coursan.

Edouard Rocher - Maire de Coursan

Bonsoir à toutes et à tous.

Je serai moins long que trois minutes pour vous dire tout simplement le plaisir d'accueillir ici cette réunion de concertation.

Effectivement, nous, élus, nous avons considéré, par le passé, que beaucoup de choses avaient été faites, puisqu'il y avait des dossiers qui avaient été déposés, un certain nombre d'éléments que nous pensions actés. Aujourd'hui, on réinterroge de nombreuses choses au niveau environnemental, au niveau contextuel, au niveau, tout simplement, du fret, des connexions, du nombre de gares. Cela veut dire que le projet avance, et que l'on réinterroge les populations. C'est une bonne chose, et c'est un plaisir de vous accueillir ici.

Merci aussi d'être à nos côtés : madame la conseillère régionale, Catherine Bossi, l'ensemble des élus, le maire de Cuxac-d'Aude.

Il y a des éléments, je vais parler de Coursan et du canton, qui semblent relativement stables : il s'agit du tracé qui passe entre Coursan et Cuxac-d'Aude, même sur la bande des 400 ou 500 m. On n'est pas encore définis, mais on est assez clairs. Ensuite, de nombreuses personnes ici s'interrogent, comme moi, sur la transparence hydraulique. On a identifié comme thème de la réunion la ressource en eau. Il y a la ressource en eau, qu'elle soit souterraine ou pas. Nous, ce qui nous interroge plus particulièrement, c'est celle qui n'est pas forcément souterraine, mais qui arrive de manière importante lors des crues. Un des sujets sera la transparence hydraulique de cet ouvrage, puisqu'en termes de volume, il est assez important, et que nous connaissons régulièrement des inondations sur cette plaine qui est une plaine d'expansion. Il s'agit que l'ensemble des acteurs puisse nous garantir que, demain, un ouvrage supplémentaire ne soit pas une entrave à l'écoulement des eaux. Ça, c'est la parole que je porte, et c'est ce que je porterai au niveau des remarques et des caractéristiques concernant le projet : c'est l'enjeu principal.

Pour le reste, je pense que cette ligne est nécessaire. Elle est un enjeu majeur pour le développement de notre territoire. Mais elle doit se faire dans le respect, à la fois, de la concertation, de la vie des habitants, de la vie des techniciens, bien évidemment, et d'enjeux primordiaux, qui sont la sécurité des biens et des personnes, notamment à travers des inondations, qui sont un enjeu majeur pour notre territoire. Je pense que nous trouverons ensemble l'équilibre entre ces deux enjeux.

Je vous remercie pour l'initiative concernant ce débat, et je remercie les élus qui sont présents à mes côtés.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, monsieur le maire, de nous accueillir ici.

Comme je le disais en introduction, c'est une concertation qui est organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Je passe la parole à Anne-Isabelle Pardineille, garante de cette concertation.

Garante de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille (CNDP)

Bonjour à toutes et à tous.

Je vais vous parler de concertation et de la Commission nationale du débat public. Certains me connaissent, m'ont déjà vue. D'autres se demandent quelle est cette commission. C'est une entité administrative indépendante, qui est chargée de faire respecter votre droit, à toutes et à tous, à la participation. Votre droit à l'information et à la participation sur les sujets qui touchent à votre environnement est inscrit dans la Constitution. La CNDP est chargée, par l'intermédiaire de ses garantes et de ses garants - nous sommes à peu près 200 en France -, de faire respecter ce droit.

Dans ce type de projet, le maître d'ouvrage demande à la CNDP de nommer des garantes et des garants. Nous sommes trois actuellement, et nous partageons le travail. C'est pour ça que je suis toute seule avec vous ce soir. Nous avons veillé à ce que l'information qui va vous être transmise soit totalement transparente, et surtout accessible et compréhensible. Nous avons accompagné le maître d'ouvrage pour la rédaction du dossier de concertation et de la synthèse. Nous avons aussi veillé à ce que cette concertation soit accessible à tous les habitants. Nous avons essayé de mailler le territoire : c'est pour ça que vous avez vu qu'il y avait des réunions tout le long du tracé. Ces réunions, on a essayé de les rendre thématiques, c'est-à-dire au plus près des préoccupations de chaque territoire, de chaque village, de chaque ville.

Nous ne donnons aucun avis sur le fond du projet. Nous donnons notre avis sur la forme : est-ce que la concertation a pu toucher tout le monde ? Est-ce que chacun a pu s'exprimer ? Est-ce que chacun a pu se faire entendre ? Nous écoutons votre parole, et nous la faisons entendre ensuite en rédigeant un bilan. Ce bilan porte sur la forme de la concertation : est-ce qu'elle a été efficace ? Est-ce qu'elle a été inclusive ? Et ensuite, nous relevons tous les argumentaires qui ont été développés pendant la concertation, aussi bien en réunion que sur le site. Chaque parole est équivalente : votre parole, la parole d'un habitant, a autant de poids, à partir du moment où elle est argumentée, que la parole d'une telle mission ou d'un élu.

Nous rédigeons un bilan, et le maître d'ouvrage répond ensuite à ce bilan. Le bilan est rendu dans le mois qui suit. Le maître d'ouvrage répond dans les deux mois. Ensuite, la concertation préalable peut être suivie d'une concertation continue qui ira jusqu'à l'enquête publique.

Merci à tous. Vous pouvez me joindre à la sortie ou pendant la réunion. Sur le site, nous avons tous nos adresses mail. Vous pouvez nous poser des questions directement, ou poser des questions sur le site, que nous validerons.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, Anne-Isabelle, d'avoir resitué le cadre réglementaire de la concertation et rappelé les valeurs de la CNDP. On essaye, pendant toute cette concertation, d'être à la hauteur de ces valeurs.

2 PRESENTATION DU PROJET

Vidéo de présentation du projet

Animation - Estelle Brasseur

Cette vidéo vous permet d'avoir un aperçu global du projet et des modalités de concertation. Pour approfondir certains points, et notamment l'objet de notre atelier focus de ce soir sur les enjeux liés à l'eau, je vais maintenant passer la parole à Sébastien Mis, directeur adjoint du projet LNMP.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Bonsoir à toutes et tous. Sébastien Mis, directeur adjoint du projet. Je vous prie d'excuser Stéphane Lubrano, directeur du projet.

Pourquoi reconcerter le projet aujourd'hui ? Vous l'avez évoqué, monsieur le maire : il y avait déjà un projet inscrit dans les documents d'urbanisme, avec un emplacement réservé, etc. Aujourd'hui, on réinterroge le projet, d'abord parce que le territoire nous l'a demandé. Le territoire l'a demandé lors des concertations de la phase 1, par le passé : il y a eu beaucoup de demandes du territoire et des élus.

Il y a aussi l'évolution du contexte, avec le changement climatique, et je pense que vous en êtes les principaux témoins, sur le territoire, au regard de ce qu'il s'est passé ces dernières années.

Il y a également des enjeux de développement du fret. Aujourd'hui, des objectifs sont affichés en matière de développement du fret, que ce soit pour la plateforme de Port-la-Nouvelle ou dans les relations avec l'Espagne, avec l'objectif d'aller vers un doublement du trafic de marchandises. Les enjeux de la mixité sont donc importants.

Enfin, le dernier enjeu, c'est celui de la décarbonation : la volonté de faire en sorte qu'un maximum de camions qui circulent sur l'autoroute puissent basculer sur le train, dans la mesure du possible.

Animation - Estelle Brasseur

Maintenant que l'on a en tête le pourquoi de la concertation, passons au projet. D'abord : pourquoi le projet ? Faut-il une ligne nouvelle ? Faut-il réaliser une ligne nouvelle ? Et pourquoi ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Avant même de se poser la question « faut-il réaliser une ligne nouvelle », la concertation d'aujourd'hui, qui dure jusqu'au mois de juin, vous offre aussi la possibilité de vous prononcer sur l'opportunité même du projet : c'est aussi l'objet de la concertation. Vous

serez donc amenés à présenter vos arguments sur l'opportunité, mais également sur les fonctionnalités.

Sur ces fonctionnalités, on a vraiment trois niveaux.

- D'abord, un enjeu de fonctionnement en doublet de lignes, qui doit nous permettre demain d'avoir deux lignes qui vivent ensemble : la ligne actuelle qui longe le littoral, absolument nécessaire pour les trains du quotidien, et nécessaire aussi pour desservir le port de Port-la-Nouvelle, par exemple. Malgré les événements climatiques que l'on peut subir, et que l'on peut commencer à anticiper, il y a vraiment un enjeu de préserver ces deux lignes et d'avoir un fonctionnement en doublet de lignes. Le projet répond donc d'abord à un enjeu de desserte régionale : tous les trains que l'on va enlever de l'axe littoral libéreront de la capacité, pour permettre à la région de développer les trains du quotidien.
- Ensuite, à l'échelle nationale, le projet a pour objectif d'améliorer les temps de parcours, que ce soit au sein même de la région, ou vers Paris, Lyon, Barcelone, Toulouse. Le projet apportera des gains de parcours notables sur les relations à longue distance.
- Et enfin, à l'échelle européenne, il y a l'enjeu de connexion avec l'Europe : les relations transfrontalières, et la possibilité de faire en sorte qu'une partie des poids lourds qui circulent aujourd'hui sur l'autoroute A9 puissent demain emprunter le transport de marchandises ferroviaires, et se connecter avec le nord de l'Europe.

On est donc bien sur des enjeux à ces trois échelles.

Sur la logique de doublet de lignes, je l'évoquais : aujourd'hui, quand on traverse les étangs au niveau de Bages, on a des hauteurs de remblai ferroviaire de l'ordre de 1,50 m. On sent bien qu'à l'horizon 2050-2100, il y aura des impacts qu'il faut commencer à anticiper.

Demain, le fait d'avoir une ligne nouvelle mixte permettrait, en cas d'incidence sur la ligne classique, de détourner les circulations ferroviaires sur la ligne nouvelle créée, pour pouvoir réaliser les travaux de renforcement de la ligne existante, ou gérer la maintenance du quotidien. Il y a donc un enjeu très fort de complémentarité, avec l'amélioration de la ligne existante et la conception d'une ligne nouvelle, qui donnera le souffle absolument nécessaire à l'amélioration des trains du quotidien.

Moi, j'ai vécu ici les intempéries de Trèbes, en 2018 : j'étais intervenu sur ces intempéries par le passé. C'était quand même compliqué et douloureux pour le territoire. Je me sens donc assez sensibilisé à cet enjeu. Et il est clair que, demain, l'objectif de ces deux lignes, c'est bien le fonctionnement en doublet, pour lutter contre les difficultés qui sont devant nous en matière de résilience face au changement climatique.

Animation - Estelle Brasseur

Maintenant que l'on a en tête le pourquoi, on va passer au comment, et notamment à l'objet de la réunion : les enjeux liés à l'eau. Je vais appeler à nous rejoindre Nathalie Festor, responsable des études de la phase 2 LNMP, et Aurélie Wittersheim, chargée de mission Environnement phase 2, pour aborder ces enjeux liés à l'eau. On va dresser tout d'abord un panorama de ces enjeux. De quoi parle-t-on quand on parle d'enjeux liés à l'eau ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Globalement, on va rester dans un premier temps sur une approche assez générique. Ensuite, on pourra rentrer plus spécifiquement, en atelier, dans les enjeux du territoire.

Sur l'eau, il y a de gros enjeux. D'abord, les eaux souterraines, notamment la protection des captages d'eau potable, et les enjeux en lien avec les exploitations agricoles. C'est l'occasion pour moi de vous convier, si vous n'avez pas l'information, à la réunion à Bages, où l'on abordera de nombreux sujets en lien avec la thématique agricole, avec l'ensemble des acteurs de la profession, dont la Chambre d'agriculture.

Un autre enjeu, dans la traversée des Corbières, en particulier, c'est le karst. Là, clairement, on a un enjeu fort, avec des enjeux liés au milieu karstique. On va vous faire une présentation tout à l'heure. Nous, à SNCF Réseau, nous nous appuyons sur des experts externes, dont c'est le cœur de métier.

Il y a aussi un enjeu important : le partage de la donnée avec les communes, les collectivités et les collègues du SMMAR (Syndicat Mixte des Milieux Aquatiques et des Rivières), que je salue au passage, qui nous accompagnent avec leur connaissance du territoire. Pour nous, c'est important, parce qu'aujourd'hui nos dernières études datent de 2016. Depuis, il y a eu les travaux des digues de Cuxac-d'Aude, des travaux sur le secteur, et des travaux au niveau des déversoirs. Il faut donc se projeter avec les futurs travaux, et que tout cela soit fait de manière coordonnée. Cela fait le lien avec la thématique du risque d'inondation. Un des principaux enjeux, rappelé par monsieur le Maire, c'est la transparence hydraulique. Demain, on va réactualiser nos études avec les nouveaux projets du territoire et avec notamment les contributions que l'on pourra récupérer auprès de l'ensemble des acteurs du territoire.

Dans le projet de référence, exclusivement voyageurs dans la traversée de la plaine de l'Aude, l'infrastructure était essentiellement une succession de remblais, mais surtout de viaducs, justement en raison de ces enjeux de transparence hydraulique. Demain, on va réactualiser nos études, avec les nouveaux projets du territoire et avec les contributions des acteurs du territoire.

Sur ces enjeux-là, deux thématiques. Il y a les enjeux hydrauliques et les ressources en eau au sens de comment on réalise les travaux, et ensuite comment, derrière, une fois que les travaux sont réalisés, la ligne est exploitée. Il y a donc deux temps. C'est quelque chose qui va s'affiner au fur et à mesure. On va vous le présenter juste après.

Il est important pour nous de pouvoir partager avec vous la donnée et aussi vous rassurer sur un aspect important, très clairement, aujourd'hui, si on fait le projet. Je dis bien si, parce qu'aujourd'hui, on questionne le projet. Si on fait le projet, on sera assujettis à toute la réglementation qui est nécessaire, qui est en place, qui est en vigueur, qui s'est durcie depuis 2018 sur le territoire de l'Aude, suite aux épisodes qui se sont passés, notamment dans le secteur de Trèbes, mais pas que. On appliquera les directives qui sont nécessaires et imposées par les services de l'État et l'ARS. Si le projet se fait, il sera donc assujetti à toutes ces autorisations pour faire en sorte qu'il n'y ait pas d'impact sur la santé humaine, sur les biens, mais également sur les enjeux liés au milieu naturel.

Sur les principes de conception, au global, on a trois niveaux :

- L'enjeu premier est d'assurer la transparence hydraulique. Ça, je l'ai évoqué tout à l'heure, notamment avec la réalisation de remblais transparents. Donc, ça veut dire création d'ouvrages et de décharges qui permettent la transparence du remblai ferroviaire pour faire en sorte que l'on n'ait pas d'impact sur l'écoulement des eaux et sur la situation qu'on aura prise comme une situation dite de référence, comme au point de départ.
- Préserver les zones de captage vis-à-vis de l'alimentation en eau potable. On a déjà identifié dans différents documents d'urbanisme un certain nombre de captages. On cherche justement à faire le tour de tous les acteurs pour venir enrichir la base de données et pouvoir identifier tout ce qui serait à mettre en œuvre en matière de travaux, de protections, pour supprimer le risque d'impact sur ces zones de captage.
- Le dernier enjeu concerne vraiment les milieux, je dirais, plutôt aquatiques, mais au sens environnemental. On a traversé des zones sensibles, les zones Natura 2000. On a aussi, quand on s'approche de Nissan-lez-Enserune, les étangs. De l'autre côté, on a quelques espèces protégées remarquables au niveau de la zone Natura 2000. Aujourd'hui, on se doit aussi de préserver les milieux aquatiques et préserver tous les enjeux au niveau écologique qui feront l'objet aussi d'un atelier spécifique sur la partie environnement le 27 mai 2026.

Animation - Estelle Brasseur

Merci d'avoir resitué ces enjeux liés à l'eau et leurs incidences sur la conception de la ligne nouvelle. On va maintenant rentrer dans le détail, en parlant d'abord des eaux souterraines, puis des eaux de surface.

Aurélié Wittersheim - Chargée de mission Environnement phase 2

Bonjour à tous. Concernant les eaux souterraines, pour pouvoir caractériser une eau souterraine, il y a deux paramètres à prendre en compte. Le premier concerne l'usage,

notamment l'alimentation en eau potable. Le second concerne la vulnérabilité de la ressource en eau.

Pour l'alimentation en eau potable, il y a de nombreux captages présents sur le territoire. Pour la majorité d'entre eux, il existe des périmètres de protection, qui peuvent être de différents niveaux : immédiat, rapproché ou éloigné.

La zone d'étude que vous voyez ici à droite [sur la présentation] permet d'éviter un certain nombre de ces captages et de ces périmètres. Par contre, certains n'ont pas pu être évités : on le voit notamment au niveau de Béziers, de Narbonne et plutôt de Montredon-des-Corbières, et enfin dans la plaine du Roussillon, au niveau du raccordement I. Il faut savoir que le raccordement I concerne uniquement le projet de référence voyageurs.

Concernant le second paramètre, la vulnérabilité de la ressource en eau : pour parler de vulnérabilité, il faut parler d'aquifère. Un aquifère, c'est un ensemble de roches qui accueille une nappe d'eau et qui présente des caractéristiques homogènes. La vulnérabilité reflète le niveau de protection naturelle de cet aquifère face aux pollutions qui viennent de la surface. En d'autres termes, la vulnérabilité permet de caractériser la capacité de l'eau - et des pollutions éventuelles, présentes à la surface ou au sol - à infiltrer le sous-sol, puis à rejoindre la nappe d'eau souterraine.

Cette vulnérabilité peut être évaluée selon trois paramètres :

- Le type et l'épaisseur des formations géologiques qui recouvrent l'aquifère ;
- le type d'aquifère (il en existe, par exemple, des sédimentaires ou des karstiques);
- l'épaisseur de la zone non saturée, au-dessus de l'aquifère.

Cette évaluation de la vulnérabilité a été réalisée au sein de la zone d'étude. Deux zones ont été identifiées comme particulièrement sensibles, vulnérables : la plaine de l'Aude, avec la zone alluviale liée à l'Aude et aux affluents, et le massif des Corbières, en raison du caractère karstique de ce secteur.

Nathalie Festor - Responsable d'études phase 2

Bonjour à tous et à toutes. Je vais vous parler du système karstique des Corbières, qui est très particulier. Il y a d'autres systèmes karstiques au sein de la zone d'étude - on pourra le voir en atelier tout à l'heure -, mais le milieu karstique des Corbières attire notre attention, parce que c'est un milieu complexe. C'est du calcaire, notamment, et c'est constitué d'un vaste réseau de circulation d'eau, parfois profond, avec des grottes, des cavités, des failles.

De nombreuses recherches ont déjà été réalisées sur ce massif, mais il y a encore des zones d'ombre qu'on a identifiées, sur lesquelles on va faire des acquisitions de données complémentaires. On va continuer nos études sur ce massif, pour étudier les scénarios : le scénario voyageurs, plutôt en surface, le scénario mixte-médian, qui passe dans les Corbières plutôt en tunnel, ou le scénario littoral.

Comme vous pouvez le voir sur le schéma, l'eau a altéré la roche, et a créé des galeries et des cavités. Au niveau du massif des Corbières, on a trois systèmes karstiques sur cette zone : Font Estramar, Fitou et La Palme. C'est sur le complexe de La Palme qu'on a encore le plus de questions. On sait qu'on va axer nos recherches un peu plus sur ce complexe, mais on a des questions sur les trois.

On a commencé des études avec CENOTE et l'IMT Alès, qui sont des experts du karst. CENOTE est un expert reconnu, qui connaît déjà très bien ce massif des Corbières. L'IMT Alès, ce sont des chercheurs, qui vont travailler avec des réseaux de neurones à partir des données, et à partir du diagnostic que va réaliser CENOTE. Ils ont déjà appliqué leur méthode sur d'autres sites, par exemple le site de Perrier. Ils vont nous accompagner pendant trois ans. On espère que les recherches aboutiront, et surtout qu'elles nous aideront à comprendre ce complexe, à la fois pour le projet, mais aussi pour le territoire.

On en parlera en atelier.

Animation - Estelle Brasseur

Et il y aura une réunion spécifiquement sur les enjeux d'un tunnel en milieu karstique, le 3 juin, à Roquefort-les-Corbières. On a approfondi les eaux souterraines. Maintenant, on va faire le même approfondissement pour les eaux de surface. J'appelle Anne-Claire Badel, experte en hydrologie, pour nous expliquer ces enjeux liés aux eaux de surface.

Anne-Claire Badel - Experte en hydrologie

Bonjour à toutes et à tous. Je vais vous parler des eaux de surface. On pourra approfondir ce sujet lors des ateliers.

Premier élément : comme l'a rappelé monsieur le maire, les eaux de surface sont un enjeu fort du projet. Nous sommes sur la plaine de l'Aude, et on sait que c'est un sujet très important. Mais si on prend de la hauteur, à l'échelle de toute la zone d'étude, le projet va croiser plusieurs cours d'eau majeurs.

En allant du nord vers le sud, le projet va croiser d'abord l'Orb sur le secteur de Béziers. Ensuite, on entre sur le secteur de la plaine de l'Aude. On a ensuite la Berre, vers Portel-des-Corbières / Sigean, l'Agly sur le secteur de Rivesaltes, et ensuite la Têt. On a donc un panel de cours d'eau qui vont être interceptés par le projet, sur lesquels il faudra assurer une transparence hydraulique.

Sur la carte de droite, vous voyez les zones inondables, en bleu. C'est une carte très dézoomée, mais on voit que ces secteurs sont très visibles. Cela signifie que l'on est sur des cours d'eau qui peuvent largement s'étendre : c'est un point majeur pour la conception du projet.

Si on fait un focus sur la plaine de l'Aude, le secteur sur lequel on se trouve aujourd'hui : c'est un secteur particulier, avec un fonctionnement hydraulique complexe. On a déjà un

secteur très largement inondable. Lorsque l'on a de fortes crues, l'Aude va déborder. Une partie des écoulements continue vers l'est, vers la Méditerranée. Mais une autre partie se dissocie : on a des débordements qui s'écoulent en direction de Narbonne, et qui ne reviennent pas directement vers l'Aude. Vous le savez, bien entendu, on a de très fortes crues qui ont été subies par le territoire. Donc les crues qui ont été prises en compte, notamment pour faire des cartographies de zone inondable du plan de prévention des risques d'inondation, je pense aux crues historiques de 1891, 1930 et 1940, et plus spécifiquement à la crue, malheureusement très dommageable, de 1999, sur le territoire, qui est évaluée en termes de débit à 4 000 m³ par seconde. Et pour vous donner un ordre de grandeur, c'est une crue qui est supérieure à une crue centennale. Donc c'est vraiment un événement majeur et malheureusement qui a été effectivement très préjudiciable sur votre territoire.

En parallèle de ces fortes crues à fort débit, on peut avoir des crues de plus faible ampleur en débit, mais avec des durées longues et des volumes importants, qui inondent la plaine et génèrent aussi des problématiques fortes. Pour faire face à cela, il y a de nombreux aménagements : les digues le long de l'Aude, les digues de Cuxac-d'Aude, et des aménagements comme le chenal de Coursan, avec des travaux très récents, réalisés fin 2025, pour reprendre l'ouverture du chenal, abaisser des déversoirs, etc. Tout cela devra être pris en compte dans la conception du projet.

Comment cela va être fait ? Par des études hydrauliques menées précisément sur chacun des territoires. Ces études hydrauliques ont plusieurs objectifs :

- Caractériser, en état actuel, le fonctionnement de chacun de ces cours d'eau : répartition des écoulements, fonctionnement des zones inondables, etc.
- Ajouter ensuite le projet dans les modélisations, pour caractériser les impacts.
- Et, s'il y a des impacts, apporter des mesures correctives pour assurer la transparence hydraulique du projet.

Ces études sont menées en concertation et en respectant les directives des services de l'État. Elles sont menées avec le SMMAR et le Syndicat mixte du delta de l'Aude, qui apportent leur connaissance du territoire et des crues passées.

Des premières études hydrauliques ont été menées en 2015. Elles sont remises sur la table, et seront retravaillées à l'appui des connaissances nouvelles. Le territoire a connu des crues en 2018-2020, bien documentées : c'est de la matière pour affiner les modélisations. Et les outils ont également progressé, notamment sur les données topographiques : cela permet d'affiner la conception du projet.

Animation - Estelle Brasseur

Vous évoquez le SMMAR, partenaire du projet. J'appelle Kriss Sans, chargé de mission au SMMAR, pour évoquer cette collaboration entre le territoire et le projet LNMP.

Kriss Sans - SMMAR

Je suis en charge au SMMAR des grands projets type LNMP et d'aménagement du territoire. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions nous ont appelés dès le début : comment peut-on travailler ensemble ? Nous, on a une connaissance passée. Vous êtes sur le terrain : vous voyez, vous observez, vous suivez. Donc : quelles données avez-vous ? Nous, on va être fournisseur de données. On l'a déjà été, pour améliorer la connaissance. Et on va récupérer la connaissance produite, pour améliorer nos outils de gestion de crise et notre accompagnement auprès des communes.

Depuis le 1er janvier 2026, le SMMAR est devenu gestionnaire des ouvrages et du système d'endiguement de Cuxac-d'Aude. Il faut donc être attentif à ce système d'endiguement, parce que tout projet futur qui viendrait sur ce système peut participer à la protection du village et des enjeux à proximité.

On est donc porteurs de connaissances, mais aussi garants, localement, de faire attention à ce système : comment ça va se passer, et de ne pas l'oublier.

On répondra à la concertation à travers un cahier d'acteurs, en abordant les thématiques : transports, risques hydrauliques, prévention des inondations, ressource en eau, ouvrages. Et aussi des alertes par rapport au karst des Corbières, notamment.

Si je dézoome, à l'échelle des 97 km de la phase 2 : il y a aussi le projet Rec de Veyret, en cours, mais pas finalisé. Comment prend-on en compte un aménagement, ou pas ? Comment prend-on en compte des zones humides ? Elles ont été en grande partie évitées, mais on ne peut pas tout éviter : on risque d'impacter certains secteurs.

On est fournisseur de données, et on participe activement.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup, Kriss Sans. On va conclure avec quelques mots, pour préparer le travail en atelier et balayer les principaux points de vigilance, ainsi que les mesures envisageables.

Nathalie Festor - Responsable d'études phase 2

Pour synthétiser ce que l'on s'est dit, les points de vigilances repérés sont les suivants.

Pour les eaux souterraines, on parle d'interception de nappe et de circulation des eaux souterraines, que l'on va justement éviter d'intercepter en limitant les pompages pour les travaux dans les périodes qui ne sont pas favorables, ou si on n'a pas le choix et que l'on intercepte une circulation d'eau souterraine, de la rétablir, puisque des solutions techniques existent.

En cas de risque de pollution - en phase travaux, mais aussi en exploitation -, il existe des dispositifs de confinement : des bassins de rétention que l'on peut protéger, des fossés qu'on peut étanchéifier, etc. Ce sont des mesures déjà utilisées sur d'autres projets, et

que nous utiliserons sur le projet LNMP. Ce risque de pollution concerne les eaux souterraines, mais aussi les eaux de surface, avec les mêmes mesures.

Pour les eaux de surface, le risque majeur, c'est l'interception des cours d'eau : on ne peut pas l'éviter. On va traverser un certain nombre de cours d'eau, puisque notre ligne longe l'arc méditerranéen, et que les cours d'eau sont plutôt perpendiculaires au projet. On les interceptera, mais on les rétablira, en assurant une transparence la plus complète possible, avec des ouvrages de franchissement, des viaducs, des ouvrages hydrauliques, etc. Et en cas de remblai en zone inondable - on ne peut pas tout éviter -, il y aura des mesures de compensation, en recréant des surfaces de compensation hydraulique.

On ne peut pas dire qu'on a tout vu, et tout étudié : ça serait faux. On va reprendre les études antérieures et continuer les études, en fonction aussi des scénarios qui seront choisis à l'issue de la concertation.

Tous ces effets seront différents si l'on est sur un projet en tunnel, en remblai ou en viaduc : ce sont des cas différents que l'on peut avoir selon les trois scénarios, que l'on va voir avec vous maintenant en atelier.

3 TEMPS D'ÉCHANGE

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup à tous nos intervenants, pour cette présentation axée, ce soir, sur cette thématique des enjeux liés à l'eau. Maintenant, vous avez la parole. Donc, un premier moment d'échange en plénière. Et puis, on continuera, en atelier, autour de la carte, pour approfondir ces différents enjeux et, justement, aussi récolter vos points de vigilance à vous.

Alors, la règle est simple. Si vous souhaitez prendre la parole, vous levez la main. Manon ou Mareva vous apportent un micro. Je vous demanderai, pour la fluidité des échanges, de vous présenter, de nous dire votre commune de résidence, ou si vous appartenez à une association, une organisation. Et puis, d'essayer de limiter l'intervention à 2, 3 minutes, pour qu'on puisse faire circuler un maximum le micro. Voilà. Alors, qui souhaite poser une question ou apporter sa contribution ? Madame, c'est à vous.

Intervention du public - Coursan

Bonjour. J'habite à Coursan. Je voulais poser une question avant que le débat s'engage et s'affine. La question s'adresse plutôt à M. Sébastien Mis. Vous avez dit, à deux reprises, que le projet est aujourd'hui requestionné. À développer, s'il vous plaît.

Pour ma part, ça me paraît très important, avant de réfléchir à toutes les conséquences possibles, de savoir de quoi il s'agit, dans ce requestionnement.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Merci pour la question. Il est questionné au sens où, effectivement, jusqu'à 2015-2016, on avait un projet qui était voyageur : une ligne nouvelle qui était créée exclusivement pour les trains à grande vitesse, donc, tous les TGV, ou tous les trains d'autres compagnies ferroviaires. Depuis, le questionnement du projet est survenu notamment par le territoire. Aujourd'hui, quand on questionne un projet, la première chose que l'on questionne, c'est aussi l'objet même des procédures administratives : on questionne toujours son opportunité. Donc, vous avez le droit de vous exprimer sur l'opportunité même du projet.

Ensuite, ce qui est surtout questionné sur cette année 2026, c'est plus les fonctionnalités. Donc, globalement, est-ce qu'on veut une ligne dans le futur qui soit apte exclusivement aux transports de voyageurs, tels que cela a été arrêté par le passé, par décision ministérielle ? Elle figure dans les plans d'urbanisme de l'ensemble des collectivités. Ou est-ce qu'on veut s'orienter vers une ligne mixte, et donc qui permette la circulation de trains à grande vitesse et de trains de marchandises ? C'est l'objet même de cette concertation-là.

Une fois que l'on aura fini la concertation, au mois de juin, les garants nous remettront un rapport auquel nous répondrons. Nous présenterons nos éléments de réponse à nos partenaires financiers, l'État et l'ensemble des collectivités territoriales, pour ensuite attendre, de la part de l'État, une décision ministérielle, sur la base de nos éléments rendus, nous orientant sur : est-ce que l'on maintient la solution voyageurs ou est-ce que l'on part sur une solution fonctionnellement mixte ? Ce qui veut dire que, derrière, en 2027, on reviendra vers vous, dans le cadre d'une concertation continue, sur des études de tracés, sur des variantes de tracés.

Et là, on va vraiment rentrer, territoire par territoire, sur le passage fin, pour vous présenter plusieurs variantes de tracés. Mais aujourd'hui, sur 2026, ce qui est questionné, c'est d'abord la partie fonctionnalité du projet.

Animation - Estelle Brasseur

Donc, mixité et gares nouvelles aussi. On en parle moins ce soir parce que ça a moins d'impact sur les enjeux liés à l'eau, mais il y a aussi, comme le montrait la vidéo, différents scénarios pour les gares nouvelles. Alors, monsieur, c'était vous.

Intervention du public - Coursan

Bonjour, j'habite Coursan. J'ai travaillé pendant 30 ans à la SNCF. J'ai fait partie de la mécanisation de Montpellier. J'ai participé à l'élargissement de toutes les courbes de la ligne Elne-Le Boulou, pour faire passer des camions sur des plateformes que je n'ai jamais vues. Alors, est-ce que vous comptez faire la même chose ? Et, comme on m'a

toujours dit : les grands fleuves ont besoin de petites rivières. La ligne de Limoux est en train de fermer. Toutes les petites lignes que je connais sont fermées. Et je vous prends un exemple de l'Aude.

Alors, qu'est-ce que vous comptez faire avec le projet ? Et est-ce que vous comptez faire une deuxième ligne pour faire passer les marchandises ou les voyageurs ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Très bien, merci pour la question. Heureux d'avoir des cheminots dans la salle. Très clairement, aujourd'hui, il y aura deux lignes, ça, il est certain. Aujourd'hui, il est hors de question que la ligne nouvelle que nous allons réaliser remplace la ligne existante. Ça, en tout cas, c'est fondamental. Je pense que vous en mesurez les enjeux, vu votre connaissance du sujet. Et clairement, aujourd'hui, si on fait une ligne mixte, l'objectif, c'est d'essayer de déporter un maximum des trains de marchandises et des trains de voyageurs sur cette nouvelle ligne.

Par contre, resteront sur la ligne classique tous les trains de marchandises qui desserviront le port de Port-la-Nouvelle, avec des perspectives de développement fois 4 d'ici 2030. Donc, c'est quand même quelque chose qui est important. Et également les trains du quotidien, les TER, pour améliorer la desserte autour, je dirais, de l'ensemble des gares et les rabattements autour des gares, et notamment autour, par exemple, de la gare de Narbonne-Ouest.

Mais effectivement, l'objectif, c'est bien de déporter. Derrière, vous avez évoqué le sujet des courbes, etc. Il y a les courbes, il y a les pentes. Et effectivement, si on questionne d'abord les fonctionnalités, ça a été dit tout à l'heure dans la vidéo, mais pour faire circuler un train à grande vitesse, on peut aller à des pentes jusqu'à 35 pour 1 000. Alors que, pour faire circuler un train de marchandises, on a du mal à dépasser les 12,5 pour 1 000, sinon, le train, en cas d'aléa, a du mal à redémarrer. Et donc, ça crée des difficultés d'exploitation. C'est pour ça que le choix de d'abord décider la fonctionnalité est juste fondamental. Mais en tout cas, l'objectif, c'est de développer les trois leviers : le TER, le transport de marchandises et les trains aptes à la grande vitesse.

Intervention du public - Cuxac-d'Aude

Bonjour. J'ai quelques petites questions, notamment sur l'aspect visuel du pont. Parce qu'en fait, j'habite en bordure de l'Aude. Et vous allez construire un viaduc de 8 bornes, c'est ça ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Il y aura essentiellement des ouvrages, mais oui, on peut considérer qu'on sera quand même sur un ouvrage assez long pour traverser les différentes zones.

Intervention du public - Cuxac-d'Aude

Parce qu'en fait, l'aspect visuel... c'est déjà un pont. Ce n'est pas forcément très beau, on va dire ce qui est. Et c'est surtout sonore. Alors ça, c'est ma première question : qu'est-ce que vous avez imaginé pour éviter des nuisances sonores ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

D'abord, sur le parti visuel : aujourd'hui, on a un enjeu, a fortiori. On a l'enjeu hydraulique, on l'a évoqué. C'est un enjeu humain, sanitaire, de santé publique. C'est un enjeu prioritaire. L'aspect visuel, l'aspect acoustique : il y a également des enjeux forts. Une fois qu'on aura, je dirais, validé les solutions fonctionnelles, quand on va rentrer dans le tracé, on va rentrer dans le positionnement précis, le dimensionnement des ouvrages.

Maintenant, un ouvrage d'art, on sait faire du traitement architectural et paysager. Dès l'année prochaine, quand on va rentrer dans les solutions de tracé, on viendra présenter des propositions et des perspectives, pour voir comment on gère l'intégration. Et très souvent, ce qu'on arrive à faire aussi, c'est que quand on est en viaduc, on sait protéger le bruit au plus proche de la source. Le plus proche de la source, c'est le contact entre le rail et la roue. Et donc, on sait mettre en place des mesures de protection au plus proche de la source immédiate.

Aujourd'hui, d'un point de vue acoustique, on sait faire plusieurs typologies de protection. On sait faire des merlons, mais dans la plaine de l'Aude, les merlons, je pense qu'on va éviter, entre nous. On sait faire ensuite des protections, des murs anti-bruit. Et donc, c'est là où il faut qu'on trouve les meilleures combinatoires, d'un point de vue architectural et paysager. Et puis, on a aussi des enjeux forts au niveau patrimonial. Quand on traverse la plaine de l'Aude, on traverse le Canal de la Robine : on aura des engagements forts à prendre là-dessus. Donc, effectivement, on se devra d'avoir un traitement particulier sur l'aspect architectural, paysager, et sur la protection acoustique.

Et sur l'acoustique, on fait des modélisations, bien sûr. Après, les modélisations, elles peuvent avoir des défaillances. Aujourd'hui, on a une obligation de résultats sur la protection acoustique. Et ça, c'est très important : c'est-à-dire qu'on propose des dimensionnements, les murs et autres dispositifs de protection. Derrière, on a un contrôle a posteriori, à la mise en service, et ensuite, pour, justement, venir, s'il le fallait, renforcer les protections acoustiques. Ce sont notamment des choses qui nous ont été demandées sur pleins d'autres projets : pour n'en citer qu'un, Sud-Europe Atlantique, par exemple.

Donc, oui : on a le côté architectural, paysager, acoustique, et même le sujet qui n'a pas été évoqué, mais qu'on évoquera aussi par la suite : le sujet vibratoire. Tous ces différents thèmes, à mesure qu'on va avancer dans le projet, on va pouvoir les dimensionner, avec toujours l'objectif de trouver les meilleurs dispositifs de protection et d'insertion.

Intervention du public - Cuxac-d'Aude

Et la deuxième question : j'ai un terrain, et vous passez juste soit dessus, soit au-dessus. Et on fait comment, du coup ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Je pense qu'on va se voir juste après, en direct, sur plan, et on va essayer d'en discuter, voir plus précisément la zone. Il n'y a pas de souci, on est là avec l'équipe pour ça.

Diffusion d'un slide sur les protections acoustiques

Le schéma est là, mais, par rapport à la traversée de la plaine de l'Aude, il n'est pas assez révélateur. Mais, en tout cas, il y a plein de dispositifs qu'on peut mettre en place.

Ce qu'on a oublié peut-être de vous dire, c'est qu'on a déjà eu beaucoup de réunions publiques, beaucoup d'ateliers, selon les thématiques. Donc la globalité des supports, à mesure des réunions, est mise en ligne, et on essaie de faire en sorte de pouvoir publier les comptes rendus au plus tard une semaine après les réunions. Tout ce qu'on présente sur les autres territoires, dans les autres réunions publiques, est diffusé, est partageable.

En tout cas, on a cette obligation de résultat. Et donc, à la voie, au plus proche de la voie, on sait mettre en place des dispositifs de protection, des semelles et autres dispositifs, pour amortir les vibrations, le bruit. Et après, on sait mettre en place différents types de protections. Ça peut même aller, des fois, jusqu'à faire de l'isolation de façade.

Ça, c'est des éléments qu'on peut être amenés à faire, en fonction des situations qu'on peut rencontrer.

Intervention du public - Cuxac-d'Aude (conseiller municipal)

Vous avez parlé de compensation au sujet des remblais sur les terres inondables. Nous sommes dans un delta. La ligne traverse ce delta, et toutes les terres sont inondables. Il faudra nous expliquer comment vous allez faire pour compenser, d'autant que vous avez parlé, tout à l'heure, des lignes de protection de Cuxac-d'Aude.

Elles ont été conçues... vraiment, ça a été très, très difficile de les caler au niveau des hauteurs, par rapport au débit prévu. Ça a été pensé pour le pire, c'est-à-dire l'inondation de 99. Aujourd'hui, avec le changement climatique, le pire n'est pas à exclure.

Comment vous allez faire, pour compenser, si vous passez en remblai, les difficultés d'écoulement ? Surtout que, si on réduit, on accélère aussi la vitesse et l'érosion. Et ça a donc un impact aussi sur les terres cultivables.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Tout à fait, ce sujet-là, il est central. Il est vraiment devant nous. C'est aussi pour ça qu'on s'appuie sur le SMMAR et un paquet d'experts, parce que, clairement, on a un sujet hypersensible. Dans la modélisation, je pense que, très clairement, on aura des

coefficients supplémentaires, au-delà de l'application de la crue Q100, ou des dernières directives qui ont été réactualisées par la DDTM en 2025, suite à l'épisode 2018.

Effectivement, il y aura des coefficients, à mon avis, supplémentaires, à lier avec l'évolution et le changement climatique, que ce soit des perspectives qu'on peut avoir de 2050 ou 2100.

Aurélie Wittersheim - Chargée de mission Environnement phase 2

Pour la compensation hydraulique, déjà, le principe qu'il faut retenir, c'est que, initialement, les remblais vont être évités au maximum, notamment dans les zones inondables. C'est vraiment s'il y a impossibilité de faire autrement, alors il y aura des remblais. Après, il y a, évidemment, le cadre réglementaire qui impose, de toute façon, une compensation, et il faut que cette compensation soit au sein du même bassin versant.

Donc il faut que cette compensation puisse être réalisée pour pouvoir autoriser le projet, pour que le projet ait l'autorisation environnementale. Il faut que cette solution soit trouvée, pour qu'ensuite, le projet puisse être réalisé. Aujourd'hui, les études ne sont pas jusque-là. On n'a pas encore travaillé finement sur la conception du tracé et de la compensation, mais, en tout cas, c'est un axe qui sera pris en compte, en mettant en place la séquence éviter, réduire, compenser. Tout d'abord, on va éviter de mettre des remblais. Ensuite, on va réduire le risque, et ensuite, on devra compenser s'il le faut.

Intervention du public - Pézilla-la-Rivière

Oui, bonsoir. Je viens de Pézilla-la-Rivière, et je n'ai pas eu l'occasion d'assister à la réunion de Fitou. Mais par contre, j'ai lu le compte rendu, et j'ai vu que pas mal de personnes voulaient prendre la parole et voulaient que le TGV passe sous le karst et les Corbières. Et ça, ils ont été nombreux. Alors moi, je dis que c'est totalement insensé, parce que déjà, c'est un risque énorme de passer sous le karst, parce qu'il n'y a pas de plan qui existe. Et moi, d'après le plan que j'ai vu par un hydrogéologue qui a passé sa vie là-dedans, il m'avait fait voir son plan, et ça allait jusqu'à entre 500 et 800 m de profondeur. Ma question : qu'est-ce que vous avez prévu, si c'est déjà prévu, de passer dessus ou dessous, comme ça a été demandé ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

On va répondre à cette question à deux voix, avec Nathalie, et avec une troisième : celle de nos experts, qui seront présents à la réunion spécifique au milieu karstique, parce qu'on a un atelier qui est prévu le 3 juin, à Roquefort-des-Corbières. Il ne parlera que de ça : un tunnel en milieu karstique. On ne parlera que de cela avec CENOTE et les collègues de l'IMT d'Alès, parce que, justement, on n'a pas la prétention d'avoir la solution immédiate. On doit la construire aussi avec le territoire, et avec la connaissance des acteurs du territoire. Et c'est vrai qu'on s'appuie aussi même sur le milieu associatif pour pouvoir récupérer auprès des spéléologues, de certaines personnalités, même

dans l'Aude, qui connaissent très bien le milieu karstique. Il y a un expert sur le territoire audois, en milieu karstique. On essaie de s'appuyer sur un maximum d'informations pour tout capitaliser.

Aujourd'hui, dès lors que la solution serait un tunnel à réaliser dans les Corbières, tout le travail qu'on a planifié, qui est en cours et qui va arriver derrière, des investigations, devra nous aider à optimiser la solution qui est envisagée pour traverser toutes ces zones-là. Mais aujourd'hui, en l'état : au-dessus, en dessous... je dirais que c'est quelque chose qu'on va affiner à mesure des expertises qui sont devant nous. Et donc, la réponse n'est pas immédiate. Par contre, effectivement, à l'atelier du 3 juin, on va rentrer plus en détail dans l'explication du karst, parce que c'est un enjeu hyper dimensionnant, et vous l'avez ajouté très solidement.

Intervention du public - Pézilla-la-Rivière

Oui, je suppose que vous avez fait une approche déjà, depuis les années que vous y travaillez. Et qu'est-ce que vous avez prévu, donc, déjà, de ce côté-là ?

Nathalie Festor - Responsable d'études phase 2

Il y a eu beaucoup d'études, déjà, qui étaient plutôt axées sur le scénario voyageurs, qui est un scénario en surface, donc avec peu d'impact, même s'il en avait déjà sur le karst des Corbières. Donc là, forcément, on va faire des études beaucoup plus profondes.

Les piézomètres qui avaient été réalisés à l'époque, il y en a qu'on va utiliser, qu'on va réinstrumenter. Il y en a d'autres qu'on va créer, on va faire des traçages. Donc ça, on a déjà identifié un certain nombre d'acquisitions de données à faire, qu'on va commencer cet automne, si on a toutes les autorisations d'accès, et environnementales aussi. Et il y en aura d'autres. Évidemment, ça va continuer, puisqu'on a déjà identifié la prochaine étape qui sera l'année prochaine, avec d'autres acquisitions de données, et on va avancer au fur et à mesure, puisque ces acquisitions de données, elles vont compléter la bibliographie, les études antérieures, toutes les visites terrain qui ont été déjà démarrées depuis le mois de mars. On a des experts qui parcourent l'ensemble des zones du massif, même les zones qui sont interdites d'accès, comme les zones militaires, on a les autorisations pour y aller. Ils ont fait déjà des découvertes, puisqu'ils ont commencé leurs visites pendant des périodes très pluvieuses. Ils ont découvert deux sources, dont une assez importante, qui était répertoriée nulle part, malgré toutes les études qui ont été faites et toute la bibliographie qu'il y a sur le massif des Corbières. C'est là où on voit que, les surprises, on en aura encore, sûrement.

Tout à l'heure, j'ai rapidement parlé d'études avec des chercheurs sur des réseaux de neurones. Alors, ça paraît très abstrait. Ce n'est pas l'IA comme on l'utilise sur ChatGPT. On va alimenter un outil, qui est une modélisation 3D du massif, qu'on va déjà commencer à préconcevoir avec les piézomètres, les traçages et toutes les études antérieures. Et ce modèle 3D on va le tester. On voit qu'on a fait rentrer de l'eau quelque

part, par un endroit, ça sort là. D'autres endroits, ça disparaît. Tout ça, ça va être une intelligence par réseau de neurones qui va essayer de commencer à créer des modèles qu'on va tester. Ça va rater. On va continuer de chercher. Et puis, au bout d'un moment, on espère que ça va marcher. Personne ici ne peut dire à 100 % que ça va marcher. Mais on va dire qu'on va faire des études qui n'auront jamais été faites avant. Donc si ça ne marche pas comme ça, bon, après... ça va être un peu plus complexe. C'est-à-dire qu'on aura des aléas en phase travaux, et c'est ce qu'on ne veut pas. Donc évidemment, on prévoira toutes les mesures dans ce cas-là, en cas d'aléas. Mais c'est bien ce qu'on veut éviter, en passant dans ce massif.

Intervention du public - Pézilla-la-Rivière

Alors ma question, je pense que vous avez un peu répondu, mais ma question complémentaire : est-ce que ce n'est pas l'occasion de faire un plan, actuellement, avec tous les moyens qu'on a maintenant, de ce karst ? Parce que si, je ne sais pas, s'il descend à 200 m ou s'il descend à 600 m, je suppose que là, c'est un piège énorme. Et c'est une eau qu'il ne faut pas gâcher parce que c'est un trésor qu'on a dans les Corbières.

Nathalie Festor - Responsable d'études phase 2

Tout à fait. En fait, on a déjà des nappes : on a trois hauteurs de nappes souterraines qui, comme vous disiez, on n'a pas identifié à 800 m, mais déjà à 300 m de profondeur, et c'est quand même assez profond, puisque ça revient à être au niveau de la mer, mais quand on est plutôt au-dessus du massif. Donc le but, c'est bien ça : c'est de faire un modèle 3D, c'est à dire une carte, mais au lieu d'être que depuis le haut, ça serait vraiment en trois dimensions. C'est ça, l'objectif.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Effectivement, on a ce souhait d'avoir cette proposition, en tout cas, qu'on prépare de notre côté : c'est celle d'un comité d'experts scientifiques, où l'objectif est de partager ces informations avec le territoire, avec les acteurs, avec les agriculteurs, avec les communes traversées, pour que, derrière, ce soit l'occasion, justement, d'enrichir la connaissance, parce que c'est l'opportunité. Ce projet est aussi une opportunité pour créer de la donnée, capitaliser de la donnée, des informations, et réussir à sécuriser les enjeux sur la ressource en eau, qui est quand même un enjeu d'avenir, dimensionnant, pour le territoire.

Intervention du public - Cuxac-d'Aude (conseillère municipale)

Bonsoir. Je voudrais revenir au mur anti-bruit, contre les nuisances. C'est bien, mais quand l'eau monte, elle est bloquée par ces murs. Donc, on fait comment en cas d'inondation ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Aujourd'hui, quand on va faire les modélisations au niveau hydraulique, on va effectivement intégrer tous les objets qui seraient de nature à venir perturber l'écoulement des eaux. Et donc, s'il est nécessaire, justement, d'adapter le dimensionnement du mur anti-bruit ou de mettre en place des dispositifs... Parce qu'on l'a dit tout à l'heure, mais globalement, on sent bien que, sur la traversée, on va être essentiellement en viaduc, si l'on veut éviter les enjeux de remblais, les enjeux inondation et tout ce qui s'ensuit.

La transparence se fera, du coup, par l'objet même, la réalisation des viaducs. Après, charge à nous, dans le dimensionnement que l'on fera, d'anticiper le fait qu'il y aura des murs anti-bruit, de regarder comment les études hydrauliques et les modélisations réagissent. Mais on se doit, dans le devoir de résultat, d'une obligation de résultat, que l'on a sur la partie acoustique et aussi sur le risque d'inondation. Donc, on est obligés de tout prendre dans son ensemble.

4 TRAVAIL EN SOUS-GROUPES

Animation - Estelle Brasseur

Ce qu'on vous propose maintenant, c'est de passer en atelier. Vous l'avez compris : il y a deux sous-thématiques - l'eau souterraine (la ressource en eau) et l'eau de surface (ruissellement, inondation). Nous avons prévu quatre groupes, soit deux thématiques dédoublées.

Nous allons donc travailler sur l'eau souterraine et l'eau de surface. Vous êtes environ une soixantaine : avec quatre groupes, cela fait une petite quinzaine de personnes par groupe. Dans la salle, vous avez quatre tables. Les deux tables les plus proches de nous sont dédiées aux eaux de surface, et les deux tables au fond aux eaux souterraines.

Nous ferons deux sessions : une première, puis une seconde. Vous pourrez ainsi changer de groupe et traiter les deux thématiques. Sur les ateliers, vous voyez qu'il y a du matériel, notamment des cartes. C'est l'occasion de travailler sur carte, de nous indiquer les points de vigilance, et de recueillir votre avis en fonction des enjeux : eaux de surface ou eaux souterraines. Quel scénario vous paraît le plus approprié ? Faut-il rester sur une ligne voyageurs ? Préférer une ligne mixte avec tunnel, ou une variante mixte Corbières-littoral ? Cela alimentera les enseignements de la concertation.

À chaque table, vous serez en direct avec l'équipe d'animation et l'équipe projet. Vous pourrez poser vos questions. Nous mettons à disposition les différentes cartes du territoire, et en particulier celles du secteur où nous sommes, afin que vous puissiez approfondir ces enjeux. Répartissez-vous librement, mais de manière équilibrée : une douzaine à une quinzaine de personnes par groupe.

Vous vous répartissez, nous faisons deux sessions, puis nous nous retrouvons ici, en plénière, pour la conclusion. À chaque table, nous proposerons un rapporteur : si l'un d'entre vous souhaite prendre des notes et restituer ensuite le travail du groupe. Sinon, nous, l'équipe d'animation, pouvons le faire. Le format en petit groupe permet des échanges plus approfondis.

5 SYNTHÈSE COLLECTIVE

5.1 GROUPES "EAUX SOUTERRAINES"

Animation - Estelle Brasseur

Merci à vous d'être restés jusqu'au bout, ceux qui sont encore là.

On fait très rapidement une restitution de ce qui s'est dit à nos tables. Je veux bien commencer par ma table, notamment parce qu'il y a quelques questions auxquelles on n'a pas pu répondre.

Je ne vais pas vous dire tout ce qu'il y a, mais deux constats. La première chose, c'est qu'on a fait pas mal de pédagogie sur la turbidité. On pourrait faire une interrogation écrite, maintenant, sur les rabattements de nappes, sur le pompage. Et première remarque : les eaux souterraines, c'est assez abstrait, parce qu'on ne les voit pas. Donc, c'est vrai que ce n'est pas forcément évident, mais c'était la première chose à dire.

Deuxième chose à dire : deux points de vigilance sur la carte où on nous a indiqué des zones de pompage, de captage, qui sont répertoriées, mais qu'on a bien identifiées sur la carte. Et notamment toute une zone, indiquée par monsieur le maire de Cuxac-d'Aude, qui permet, en fait, de rabattre par un système gravitationnaire. Alors, je ne suis pas spécialiste hydrologue, mais en tout cas, ce système permet, l'hiver, de prélever des eaux sur l'Aude et de les ramener vers Coursan. Donc, on a identifié cette zone : point de vigilance important sur la carte.

Après, bien sûr, gros point de vigilance sur les risques de rabattement de nappes, sur les risques de pollution, avec des questions sur : qui gère les captages ? Qui prévient-on ? Le Grand Narbonne, on vous donne la réponse. Quelles sont les contraintes d'entretien des bassins de rétention qui seront mis en place ?

Ensuite, d'autres risques qui ont été identifiés : tout ce qui impacte les fondations des piles de ponts. Est-ce que c'est aussi gros qu'une fondation d'éolienne ? Et quel est

vraiment l'impact sur les eaux souterraines ? Avec une alerte en disant : attention, à beaucoup d'endroits, la nappe est seulement à 4 m, donc pas très profonde. Donc, de vrais points de vigilance là-dessus.

Un point de vigilance complémentaire : éviter les travaux l'été, pour limiter les impacts sur le niveau de la nappe. Et des points de vigilance sur différents captages - mais ça, j'en ai parlé, c'est sur la carte.

Et après, on avait des questions. Et vraiment, la question qu'on vous posait, mais qui n'est pas évidente : quelle est la différence, quelle est l'incidence de ces enjeux liés à l'eau sur les différents scénarios ? C'est-à-dire : est-ce qu'il y a une plus-value ou des contraintes plus fortes si c'est le projet de référence voyageurs, ou si c'est les variantes mixtes avec le tunnel, ou la Corbières littorale ? Donc, c'est quoi, vraiment, la différence des scénarios sur ces enjeux liés à l'eau ? Peut-être qu'on pourrait avoir une réponse de l'équipe projet.

Des questions aussi sur les différences en termes de coûts : est-ce que ces enjeux liés à l'eau ont un impact sur les coûts, ou pas ? Est-ce qu'il y a un surcoût de l'étanchéité des fossés, etc. ?

Une question sur la durée de construction des piles de ponts : est-ce que ça aussi, c'est un impact sur le niveau de captage ?

Une question plus générale sur les mesures pour traverser une zone Natura 2000. Là, on sort un petit peu : ce sera le thème de l'atelier environnement du 27 mai.

Et une dernière question : est-ce qu'il y a des retours d'expériences sur d'autres projets ? Est-ce qu'il y a eu des impacts négatifs sur les eaux souterraines, ou positifs ?

Nathalie Festor - Responsable d'études phase 2

On a beaucoup échangé. Les profils étaient divers et variés, donc très intéressants. Et on a parlé des forages qui, par exemple, n'apparaissent pas sur nos cartes. On a eu des questions sur les sources aussi qu'on a utilisées pour réaliser nos cartes. Pareil pour les périmètres de protection.

On a eu des questions sur l'interface de notre projet avec le projet Aqua Domitia. Donc est-ce qu'on est déjà en lien avec les équipes ? Est-ce qu'on va le prendre en compte avec notre projet ? Là, on n'en est pas encore à ce stade-là. Ça sera pour les tracés. Mais on va, comme tout autre projet tiers, se mettre en interface avec eux.

Après, on a eu des vigilances. Pour les comparaisons de scénarios, ce qui ressort rapidement pour l'impact de tel ou tel scénario sur les eaux souterraines, c'est que si on fait un tunnel dans les Corbières, on a forcément, rapidement, le risque de rencontrer des nappes souterraines. Donc un risque plus important d'impact des écoulements souterrains. Ça concerne les deux variantes de mixité, puisqu'il ne faut pas oublier que les deux variantes mixtes comportent des tunnels en réseau karstique.

On a un autre enjeu qui n'était pas dans notre grille - et tant mieux qu'on en ait des nouveaux - : l'utilisation de l'eau pendant la phase travaux. Avec des constats de chantiers

qui se sont passés pas loin d'ici, sur des parcs éoliens où ils ont utilisé l'eau à outrance, et du coup des puits privés qui ont été asséchés et qui n'ont toujours pas retrouvé l'eau au fond du puits. Donc c'est bien qu'il y a eu des soucis en phase travaux. Évidemment, on évitera, c'est l'objectif des études, d'avoir ces impacts et de trouver des solutions pour, en phase travaux, réduire au maximum l'utilisation de l'eau. Même si on sait que, pour faire du béton, pour éviter les poussières d'un chantier, on sera obligés d'utiliser de l'eau. Après, il y a des possibilités de recycler l'eau, d'économiser, mais le zéro impact sera compliqué. Donc ça sera aussi la période des travaux qui sera peut-être à réfléchir.

Et puis des questions aussi sur des couplages, par exemple avec les bassins de La Neuve : est-ce qu'on peut imaginer de coupler nos bassins avec ceux de La Neuve ? Ou est-ce que ce sont deux projets qui vivent séparément ? Là, je ne peux pas répondre en séance. Ce sont des sujets qui pourront se poser. On étudiera toutes les possibilités.

Animation - Estelle Brasseur.

J'ai oublié de préciser : on a demandé, en tout cas dans mon groupe, à la première session, si quelqu'un voulait être rapporteur, mais je n'ai trouvé personne.

5.2 GROUPES "EAU DE SURFACE"

Aurélié Wittersheim - Chargée de mission Environnement phase 2

Concernant les eaux de surface, il y a eu plusieurs sujets qui sont ressortis. Le premier concerne, encore une fois, la compensation en zone inondable, avec de vraies inquiétudes liées à la plaine de l'Aude, qui est facilement inondée et facilement « pleine ». Il y a eu des sujets qui ont été évoqués, notamment la possibilité de faire de la rétention d'eau en amont. Mais il faudra que ce soit quelque chose qui soit bien étudié et bien anticipé.

Ensuite, on retrouve des inquiétudes liées aux impacts paysagers des viaducs. Ça a déjà été évoqué lors des questions en plénière, mais notamment au niveau du canal de la Robine et de l'Aude : comment vont s'intégrer ces viaducs dans le paysage ?

Ensuite, on a quand même eu des points positifs associés au projet, notamment le fait d'approfondir les connaissances sur la ressource en eau de manière générale, et que ces connaissances soient mises à disposition du grand public. Ça, c'est quelque chose d'important.

De manière générale, il y a quand même eu un fort soutien pour la variante mixte. Par contre, il y a eu des alertes sur le fait qu'il faudrait pouvoir y mettre les camions en entier, et pas uniquement les chargements. Ça faciliterait l'utilisation de la ligne par les transporteurs.

Et ensuite, je vais terminer sur la partie plutôt au niveau de Narbonne, de Montredon-des-Crobières, et du secteur de la potentielle gare nouvelle, avec des inquiétudes liées au ruisseau du Veyret, puisqu'en effet, il y a une zone inondable assez élargie dans ce secteur-là. Donc c'est inquiétant. Mais aujourd'hui, il y a quand même des possibilités d'aménagement. C'est ce qu'il faut retenir.

Rapporteur - Groupe "eau de surface"

Je vais essayer de rapporter ce qu'a dit le groupe.

- Le groupe a fait le choix de la mixité, et d'un passage d'un tunnel du côté de Fitou.
- Au niveau des risques de pollution en phase de travaux, une vigilance à avoir au niveau des carottages pour tout ce qui est tunnel, etc.
- Une vigilance à avoir sur la gestion des poussières également, et sur les flux de véhicules, avec des plans de circulation, j'imagine, qui seront mis en place avec les communes.
- Au niveau des impacts sur les écoulements : une vigilance à avoir sur les remblais temporaires, même si on a vu qu'il y avait des solutions techniques qui permettraient de les utiliser très peu. Mais pour autant, il peut potentiellement y en avoir.
- En phase d'exploitation, au niveau des risques accidentels : on prévoit - enfin, c'est prévu, mais c'était bien de le rappeler - des ouvrages de stockage de flux qui pourraient être déversés en cas de déraillement.
- Bien entendu, un travail qui sera mené pour les plans communaux de sauvegarde, avec de nouvelles informations à intégrer.
- Au niveau du risque d'impact sur les écoulements : les remblais. Mais on a vu qu'ils seraient au maximum limités grâce aux viaducs.
- On souhaitait être également informés des mesures de compensation hydraulique qui pourraient être faites, forcément sur le bassin versant, mais pas forcément sur la basse plaine et sur la commune directement. Donc, en termes de culture du risque, et de communication, et d'appropriation des ouvrages, c'est important d'être bien associés à cette réflexion.
- Une vigilance particulière à avoir sur les ouvrages hydrauliques agricoles, qui servent effectivement pour irriguer, pour mener des campagnes de submersion pour lutter contre les remontées de sel, mais également pour la période de ressuyage après les crues. Donc voilà : ces ouvrages à conserver.
- Et oui, on l'a dit, mais ça sera pris en compte : un impact sur les vitesses, avec des ouvrages qui pourront être différents selon les secteurs.
- Et une dernière question : c'était sur l'irréversibilité des ouvrages. Savoir s'il y a certains ouvrages sur lesquels on pourrait éventuellement revenir, comme ça a pu

être le cas sur le déverseur du Prat du Raïs : est-ce qu'on peut possiblement revenir un peu en arrière ?

Animation - Manon

Je complète rapidement. On a eu trois autres questions sur les eaux de surface, notamment sur l'aménagement du chantier et les pistes qui seront nécessaires pour le chantier, et donc qui vont impacter le territoire. La question, était : est-ce que cela va gêner l'écoulement des eaux s'il y a une inondation ?

Il y avait aussi une question sur la hauteur du viaduc, pour que cela ne soit pas touché par les inondations, et une remarque sur les bassins de rétention : est-ce que le syndicat mixte va gérer l'eau plus en amont ? Les réponses ont été apportées, mais je vous les partage ici aussi.

Animation - Estelle Brasseur

Merci beaucoup. Est-ce que quelqu'un souhaite ajouter quelque chose ? Il y avait peut-être, avant de donner la parole aux garants pour le mot de clôture, ces questions qui sont apparues sur notre groupe, auxquelles on n'a pas pu répondre : c'est quoi l'incidence, en fait, de ces enjeux liés à l'eau sur les trois scénarios ? Est-ce qu'il y a des scénarios plus avantageux que d'autres ? Il y a des éléments dans le dossier de concertation, mais est-ce qu'il y a une différence en termes de coûts notamment, toujours en lien avec ces enjeux sur l'eau ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

C'est au cœur du sujet. Sur la différence entre les scénarios, je vais d'abord me focaliser exclusivement sur la traversée de la plaine de l'Aude. Globalement, il n'y a pas beaucoup de choses qui les distinguent, que ce soit pour le scénario voyageurs ou le scénario mixte. La seule différence notable que nous aurions, ça sera la nécessité de réaliser des bassins de confinement dans l'éventualité où on a des trains de marchandises qui pourraient déverser des pollutions. La seule véritable différence que nous avons dans la traversée vraiment de l'Aude, c'est celle-ci.

Par contre, dans la traversée des Corbières, le vrai enjeu, la vraie différence - y compris sur la zone de Montredon-les-Corbières, depuis Montredon-les-Corbières jusqu'à l'arrivée en terre catalane -, sera la traversée du tunnel des Corbières, la traversée des enjeux karstiques.

D'un point de vue financier, dans le dossier, aujourd'hui, le scénario voyageurs, c'est à peu près 5 milliards d'euros (conditions de janvier 2025). À peu près 7 milliards pour le scénario mixité avec les tunnels. Pour ne rien vous cacher, le gros du coût, ce sont les tunnels, ici le tunnel de 12 km dans les Corbières. C'est un élément très dimensionnant,

et le fait que, en mixité, on ait une ligne qui soit un peu plus ouvragée et qui nécessite un maximum de viaducs. Mais aujourd'hui, ce ne sont pas forcément les aménagements de bassins, ou autres, qui sont vraiment dimensionnants. Ce qui est dimensionnant dans l'analyse comparative des scénarios, c'est bien la réalisation des gros ouvrages en cas de mixité, et en particulier la réalisation d'un potentiel tunnel dans les Corbières de 12 km.

Animation - Estelle Brasseur

Très bien, merci. Monsieur le maire, vous avez posé une question sur les zones Natura 2000. On vous propose d'aller échanger avec Aurélie juste après. Ou alors : est-ce qu'on répond en plénière, sur comment on traite le passage dans une zone Natura 2000 ?

Aurélie Wittersheim - Chargée de mission Environnement phase 2

Quand la ligne va intercepter des périmètres Natura 2000, il va forcément y avoir une évaluation de l'incidence du projet au sein du site Natura 2000. Il faut savoir qu'en fonction du niveau de protection, parfois, la réglementation peut faire que la procédure remonte à l'Europe. Dans le cadre de cette évaluation, il y a des mesures qui doivent être préconisées, et ensuite appliquées, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation, pour minimiser au maximum les impacts sur la biodiversité. On parle donc de la séquence : éviter, réduire, compenser. Là, on est sur des mesures de réduction. Et s'il reste des impacts résiduels après avoir appliqué des mesures de réduction, alors on arrivera dans la compensation.

6 CLOTURE

Garants - Anne-Isabelle Pardineille

Je voulais vous remercier toutes et tous, y compris ceux qui sont déjà partis. Je suppose que c'était parce qu'ils ont été satisfaits des réponses à leurs questions et du travail qu'ils avaient fait. Je pense que ça a été une soirée riche.

Est-ce que ce format - plutôt que de faire une affirmation -, est-ce que vous pensez que ce format réunion publique, où vous avez pu poser des questions générales et ensuite travailler en atelier, vous a permis de pouvoir être plus participatifs et d'être moins spectateurs de solutions toutes faites ? Est-ce que vous voyez des gens qui hochent la tête ? On va peut-être lever la main.

Est-ce que vous avez appris plus de choses ? Vous avez appris des choses ? D'abord, première question : levez la main, ceux qui ont appris. *Une majorité de main se lève.*

Très bien. Est-ce que vous avez eu des réponses à vos questions ? Voilà. Très bien. *Une majorité de main se lève.*

Et est-ce que vous avez eu l'impression de perdre votre soirée ? *Pas de main levée.*

Intervention du public - Coursan

Sur les viaducs, la protection, pour les personnes qui passent : vous les mettez en bas, ou en haut du viaduc ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Les personnes qui passent, au sens des agents qui font la maintenance ?

Intervention du public - Coursan

La maintenance, et pour protéger les gens qui traversent.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP

Les protections sont bien au niveau de la hauteur, avec un système d'encorbellement. Et puis, vu la vitesse de circulation des trains, dans tous les cas de figure, quand on fait une intervention avec nos agents, on se doit de réduire la vitesse, voire même, des fois, on condamne l'une des deux voies. On a deux voies, et les lignes sont dites banalisées : ça veut dire que les trains peuvent circuler dans les deux sens, et on peut être amenés, par exemple, à intercepter une voie pour permettre l'accès aux agents de la maintenance. Mais effectivement, on est en surface et la protection est assurée à ce niveau-là.

Garants - Anne-Isabelle Pardineille

Je vois qu'il y avait encore une petite question qui traînait. Il ne faut rien laisser en dehors.

Je vous remercie vraiment beaucoup de votre participation, de votre bienveillance les uns avec les autres. On s'est écoutés. Les questions me semblent avoir été posées, vous avez laissé parler les plus timides, donc ça, c'est super.

Et surtout, nous vous invitons à continuer à venir aux autres réunions. Il y a des sujets qui, je sais, intéressent certains d'entre vous plus particulièrement. Vous avez la liste des réunions. Les thématiques seront différentes, les personnes seront différentes, même si l'équipe sera à peu près la même pour vous répondre.

Je remercie vraiment toute l'équipe d'avoir préparé cette réunion, qui a permis, il me semble, une bonne participation citoyenne.

Animation - Estelle Brasseur

On a eu une question sur l'impact de la gare nouvelle envisagée à Narbonne-Ouest, sur justement ces enjeux liés à l'eau. Je vous invite à venir à la prochaine réunion : c'est mardi 19 mai, à Narbonne, sur justement les enjeux de gare nouvelle. On pourra évoquer aussi ce point précisément, parce qu'on n'a pas répondu à cette question-là ce soir.

Merci beaucoup à vous, et bonne soirée. Vous avez la liste des réunions, les documents de synthèse. Il y a le site Internet, il y a le registre en mairie, et puis les différentes rencontres. Merci à vous.

7 ANNEXE

Retranscription des fiches de participation. Une fiche n'a pas pu être récupérée pour le compte-rendu : elle a néanmoins été restituée oralement pendant le temps en plénière, voir partie 5 du présent compte-rendu.

Eaux de surface - Feuille 1

- Remarque : l'Aude passait anciennement par le canal de la Robine, il est donc normal qu'elle reprenne ses droits
- Risque de pollution : attention forage du Ratier à proximité du site gare nouvelle Narbonne (attention, si parking en zone inondable, risque de pollution)

Projet de référence

- L'organisation des transporteurs sera trop compliquée, il faut changer les mentalités sinon la ligne mixte ne sera pas utilisée comme souhaitée

Variantes :

Scénarios mixité

- Continuité de service/doublet de ligne
- Tunnel dans les Corbières : impact sur l'eau souterraine. Mais si on est sûrs que les écoulements souterrains seront rétablis, alors ok
- Attention captages AEP

- Attention, ruisseau du Veyret : inquiétant mais territoire veut gare Narbonne. Prévoir accès gares hors zone inondable.
Pour la gare : le plus adapté au territoire = le plus éloigné des habitations
- Ligne mixte nécessaire mais il faut pouvoir y mettre camions en entier (pas uniquement chargements)
- Attention, efficacité du réseau ferré : à l'époque (encore aujourd'hui ?), depuis le Boulou, plus rapide de monter en camion à Paris via la route plutôt que de passer par le réseau ferriviaire : pas intéressant pour les transporteurs.
- Attention, rétention d'eau en amont : élargir champs d'études car plaine de l'Aude inondée rapidement
- Attention, biodiversité + ressource en eau impactée (puits secs) depuis projet d'éoliennes à Cuxac-d'Aude
- Point positif : alimenter les connaissances et qu'elles soient apportées au grand public et au territoire
- Inquiétude liée aux impacts paysagers des viaducs au-dessus de l'Aude et du canal de la Robinr
- Peu d'inquiétudes sur le dimensionnement hydraulique du projet imposé par la réglementation mais emprises foncières importantes car bassins importants.

Autre :

- Travailler avec BRL sur Aqua Domitia
- Impacts sur autres canalisations à causes des champs *induits* causés par le ferroviaire : échanges avec le Grand Narbonne

Eaux de surface - Feuille 2

- Bassin de rétention pour éviter que l'Orb n'arrive dans la Paline : ici, plutôt phénomène d'écoulement. Le Syndicat Mixte va t-il gérer l'eau plus en amont ?
- Quelle hauteur pour que le viaduc ne soit pas touché par les inondations ?
- L'aménagement du chantier (pistes) qui va impacter le territoire. Est-ce que cela va gêner l'écoulement en cas d'inondation ?

Eaux souterraines - Feuille 1

- Enjeu abstrait car ne se voit pas directement.
- Enjeu complexe : besoin de beaucoup de pédagogie
- Risque de rabattement des nappes => interrogations sur la solution palplanches : suffit-elle vraiment ?
- Risque de pollution :
 - Attention à la zone des Gravières
 - Attention à l'entretien des bassins de rétention : quelles contraintes ?
 - Nécessité de protéger les captages, mais zone déjà concernée par la ligne existante et l'autoroute donc risques suivis et contrôlés. N.B. Méconnaissance du fonctionnement de la gestion de l'eau potable
- Attention aux impacts des fondations des piles de ponts car la profondeur de la nappe à 4 mètres seulement
- Eviter les travaux l'été pour limiter les impacts sur le niveau de la nappe
- Attention aux captages privés / points de forage, nombreux à Coursan, notamment au Nord Est (identifiés sur la carte à disposition).
- Attention au système gravitaire utilisé l'hiver pour alimenter la nappe phréatique de Coursan par de l'eau prélevée dans l'Aude via des canaux (zone identifiée sur la carte à disposition)
- Quelles sont les différences entre les scénarios voyageurs et mixtes sur les enjeux liés à l'eau ? Quels impacts différents des différents ouvrages nécessaires : le dimensionnement de ceux pour une ligne mixte est-il plus important ?
- Quelles différences entre les différents scénarios de mixité en termes de coûts ? Et les enjeux liés à l'eau ont-ils un impact sur les coûts ? Y-a-t-il un surcoût lié à l'étanchéité des fossés ? => Inquiétudes quant au financement du projet
- Quelle durée de construction des piles de pont ?
- Quid des mesures pour la traversé des Zones Natura 2000 ?

- Demande de REX d'autres projets pour analyser les impacts réels.
- Une question sur les eaux de surface : quel impact la gare nouvelle de Narbonne aurait-elle sur les enjeux liés à l'eau, notamment en termes de transparence hydraulique ?
-