



# Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

## CAHIER ACTEUR DE Henri DUCH

*Le monde change et nos portefeuilles avec. Entre l'essence qui flambe et le coût des véhicules électriques – tant à l'achat qu'à l'usage – la voiture individuelle devient un budget croissant pour tous les ménages. Demain, la SNCF pourrait être la réponse aux attentes de la population pour continuer à vivre et à bosser sans se ruiner. Mon projet 'Trains de Vies' est là pour rappeler qu'un tracé de LGV n'est pas qu'une affaire de rails et d'électricité : ce sont des trajectoires humaines.*

*À travers ce cahier, je retranscris les réalités et les doutes que je lis quotidiennement. D'un côté, il y a l'espoir d'une alternative économique à la route pour les déplacements du quotidien. De l'autre, je vois s'exprimer la crainte que cette infrastructure ne serve qu'au transit international ou aux départs en vacances, sans bénéfice réel pour ceux qui vivent sur le territoire.*

*Mon travail consiste à mettre ces observations en lumière. Il ne s'agit pas de juger le projet technique, mais de rapporter ce que la population exprime : le besoin d'une ligne qui réponde à l'urgence sociale et qui ne soit pas vécue comme un simple couloir de passage. En déposant 'Trains de Vies', je vous transmets ces témoignages pour qu'ils soient intégrés à votre réflexion.*

*Ce partage d'informations est essentiel pour que le dialogue entre les concepteurs et les futurs usagers soit le plus fidèle possible à la réalité du terrain. Les commentaires recueillis montrent que l'acceptabilité de cette ligne dépendra de sa capacité à devenir un outil du quotidien accessible à tous. Je me fais ici le relais de ces voix anonymes qui s'interrogent sur la place du rail dans leur vie future.*

*Ma démarche s'arrête là : observer, recueillir et vous livrer ces éléments de réflexion sociale. Il vous appartient désormais de prendre la mesure de ces attentes dans la suite de vos études.*

*C'est en croisant vos données techniques et ces réalités de vie que le projet pourra trouver son équilibre.*



Concertation garantie par



### LOGO de l'entité



### Texte de présentation de l'auteur

**Statut :** Citoyen indépendant et observateur des dynamiques sociales locales.

**Buts et missions:** le projet 'Trains de Vies' est une initiative personnelle née d'un constat simple: la nécessité de faire le pont entre les grands projets d'infrastructure ferroviaire et la réalité économique des habitants du territoire. Ma mission est de collecter, sans filtre et sans jugement, les interrogations et les attentes exprimées par la population concernant l'évolution de la mobilité.

**Engagements :** ma démarche s'appuie sur trois engagements fondamentaux :

**La neutralité :** je ne me positionne ni comme opposant ni comme promoteur du projet LGV, mais comme un relais d'information.

**La transparence :** retranscrire fidèlement les préoccupations lues et entendues, notamment sur les réseaux sociaux et dans les échanges locaux.

**L'intérêt général :** contribuer à la concertation publique en apportant une dimension humaine et sociale qui complète les études techniques et environnementales de la SNCF.

**Ce cahier** d'acteur est le fruit d'une veille citoyenne attentive, visant à éclairer les décideurs sur l'acceptabilité sociale du projet et sur l'importance du rail comme rempart contre la précarité énergétique liée aux transports.

### Contact :

Henri.duch@wanadoo.fr  
0621213742

## Le texte central de la contribution

### Le rail : afin de rester libre de bouger

Aujourd'hui, nous arrivons au bout d'un modèle basé sur la voiture individuelle. Pendant des décennies, posséder un véhicule était le symbole de l'autonomie et de la réussite. Ce temps est en train de s'achever sous la pression économique et énergétique.

Le passage forcé à l'électrique pour l'automobile pose une question de survie pour de nombreux budgets. L'achat d'un véhicule neuf est devenu inabordable pour une grande partie des ménages. Même l'usage quotidien, entre le coût de l'énergie et l'entretien, devient une source d'angoisse financière.

Dans ce contexte, la voiture individuelle n'est plus une liberté, mais une charge. Elle devient un facteur d'exclusion pour ceux qui vivent loin des centres urbains. C'est ici que le rôle de la SNCF devient historique et vital.

### L'efficacité énergétique au service du plus grand nombre

Il faut regarder la réalité en face: l'électrification de millions de voitures individuelles est un défi technique et financier colossal. À l'inverse, l'électrification ferroviaire est déjà une réalité maîtrisée et performante. Un train transporte des centaines de personnes avec une consommation d'énergie par passager bien plus faible qu'une voiture.

C'est cet avantage que nous devons mettre au centre du projet. Le rail est l'outil le plus sobre et le plus juste pour garantir la mobilité de tous. Il permet de mutualiser l'énergie pour offrir un service de masse à un coût partagé.

### Sortir de l'image du "train de vacances"

On entend souvent dire que la Grande Vitesse ne sert qu'à relier les métropoles pour les loisirs ou le tourisme. C'est une vision incomplète qu'il faut absolument dépasser. Pour beaucoup, la future ligne est attendue comme une solution de survie pour aller travailler ou se former.

Le train ne doit pas être un luxe réservé à quelques-uns, mais un outil du quotidien. Si les citoyens craignent que cette ligne ne soit qu'un "couloir de passage", c'est parce qu'ils ont besoin d'être rassurés sur son utilité réelle dans leur vie de tous les jours.

### L'inspiration du VÉLI: vers une mobilité légère

Le monde de l'automobile commence déjà à s'adapter en imaginant des véhicules beaucoup plus légers, comme le projet VÉLI. Ces initiatives prouvent que la technologie doit tendre vers la simplicité et la réduction du poids pour rester durable.

La SNCF peut et doit s'inspirer de cette tendance. Le transport de demain ne se fera pas uniquement de gare à gare, mais de porte à porte. Pour cela, le train doit devenir le partenaire privilégié de ces nouveaux véhicules légers et des vélos.

## Repenser l'intérieur de nos trainslobortis sapien. Curabitur pulvinar, nisl eget mattis

L'aménagement actuel des rames, très rigide et centré sur la place assise, doit évoluer. Nous devons imaginer des espaces beaucoup plus modulables à bord. Il est nécessaire de libérer de la place pour accueillir massivement les outils de micro-mobilité des usagers.

En minimisant certaines zones de sièges au profit d'espaces de stationnement sécurisés, le train devient une plateforme d'intermodalité. L'usager peut alors combiner son véhicule léger et le rail sans aucune rupture de charge. C'est cette fluidité qui convaincra les derniers automobilistes de sauter le pas.

### Une proposition concrète : les "Wagons-Écoles

Pourquoi ne pas ouvrir la conception de ces espaces à la jeunesse et à l'innovation ? La SNCF pourrait confier des wagons réformés ou des rames laboratoires à des écoles d'ingénieurs et de design.

L'objectif serait de laisser les étudiants inventer les aménagements de demain. Ce serait une manière formidable de créer un lien entre l'infrastructure et les futurs talents du pays. Ce partage de savoir permettrait d'accélérer l'adaptation du matériel roulant aux besoins réels de la société.

1. L'équité territoriale et le coût de l'énergie : Comment garantir la mobilité de tous face à la fin du pétrole bon marché et au prix des véhicules électriques ? Le thème central est le passage de la voiture subie au rail accessible.

2. La perception sociale du projet : L'enjeu est de transformer l'image d'un "couloir pour touristes" en un outil de travail et de vie pour les locaux. Il s'agit d'intégrer les réalités vécues au dossier technique.

3. L'adaptation aux nouveaux modes de vie : L'infrastructure doit pouvoir accueillir les véhicules légers de demain (VÉLI) et favoriser une continuité totale du voyage. Le thème de l'intermodalité est ici crucial.

## Sortir de la cohabitation forcée

### Repenser l'accueil pour un train de vie digne

Aujourd'hui, le design des wagons privilégie une rentabilité basée sur le nombre de sièges. Cette approche fige le voyageur dans une position passive. Elle ignore la diversité des nouveaux modes de vie. Les cyclistes, les usagers de trottinettes ou de VÉLI sont souvent perçus comme des variables d'ajustement.

Ils se retrouvent agglutinés dans des zones de passage ou des couloirs étroits. Cette cohabitation forcée crée des tensions inutiles entre les passagers. Le manque d'espaces dédiés rend le voyage stressant pour celui qui transporte son outil de mobilité. On ne peut plus se contenter de "caser" des vélos là où il reste un vide.

Le train de demain doit être un espace de liberté et non une contrainte. Si l'on veut que les citoyens abandonnent leur voiture, l'expérience à bord doit être irréprochable. Cela commence par le respect de l'équipement de chacun. Un cycliste n'est pas un passager encombrant, c'est un acteur de la transition énergétique.

Il est temps de sortir du modèle du "tout-assis" hérité d'une époque où la voiture faisait tout le reste du trajet. Aujourd'hui, le rail est le maillon d'une chaîne. Si ce maillon est inconfortable ou mal adapté, c'est toute la chaîne de mobilité qui se brise. Nous devons concevoir des wagons qui respirent.

La modularité doit devenir la norme, pas l'exception. Libérer de l'espace au sol, c'est offrir de la souplesse au voyage. C'est permettre à une famille, un travailleur ou un touriste de voyager avec ses propres moyens de locomotion sans gêner autrui. C'est cela, la véritable inclusion ferroviaire.

En réorganisant les priorités à l'intérieur des rames, on change le regard sur le transport public. Le train cesse d'être un simple tube de métal pour devenir un service attentionné. C'est en offrant des compartiments réellement adaptés aux attentes que l'on gagnera la bataille de l'adhésion populaire.

Le défi des prochaines années ne sera pas seulement de construire des rails, mais d'offrir une hospitalité ferroviaire à la hauteur des enjeux climatiques. Chaque mètre carré à bord doit être pensé pour faciliter la transition entre les différents modes de transport. En finir avec le sentiment de gêne pour les cyclistes ou les utilisateurs de VÉLI est une priorité absolue.

Le train doit devenir le prolongement naturel de notre mobilité douce. C'est en soignant ces détails d'aménagement que nous transformerons l'usager contraint en un ambassadeur convaincu du rail. La qualité de l'accueil est le premier levier de l'adhésion au projet LGV et TER.

## L'innovation par l'usage: le wagon modulable

L'image ci-contre illustre la vision concrète de 'Trains de Vies'. On y voit la cohabitation naturelle entre les passagers, les vélos classiques et les nouveaux véhicules légers comme le VÉLI. C'est la preuve que le train peut être un espace de vie aéré et convivial, loin du modèle où tout le monde est figé sur un siège.

Le projet VÉLI, inspiré par les travaux de Jérôme Sindy, démontre que la mobilité de demain sera légère et décarbonée. Pour réussir cette transition, la SNCF doit adapter ses rames (TER, TELLi ou LGV) en créant des compartiments dédiés. L'objectif est de ne plus "agglutiner" les usagers, mais de leur offrir une infrastructure qui respecte leur mode de vie.

Transformer un wagon en laboratoire d'innovation permet de tester ces nouveaux aménagements. En libérant de l'espace pour l'intermodalité, on facilite le voyage de porte à porte. Ce visuel montre qu'avec un aménagement intelligent, le train devient le prolongement naturel de notre liberté de mouvement, sans aucune rupture de charge.



L'intégration de tels véhicules légers dans nos trains n'est pas un simple ajout technique, c'est le chaînon manquant de l'intermodalité. En permettant au passager de monter à bord avec un outil de mobilité agile, on supprime la dépendance à la voiture individuelle aux deux extrémités du trajet. Le train ne se contente plus de relier des gares, il connecte des vies et des territoires.

Cette nouvelle ergonomie des rames est la clé pour séduire une génération d'usagers qui refuse l'agglutinement et cherche la fluidité. Investir dans des compartiments modulables, c'est envoyer un signal fort: le rail est prêt à accueillir le futur de la mobilité douce.

Transformer chaque wagon en un espace de liberté retrouvée, où le voyage commence dès le premier tour de roue, bien avant l'arrivée à destination.

## La LGV comme trait d'union des territoires traversés

Si la grande vitesse réduit la contemplation du paysage à un défilé sommaire, elle offre un temps suspendu qu'il faut savoir optimiser. Plutôt qu'un simple wagon-restaurant standardisé, nous devons imaginer un véritable espace d'immersion territoriale. Ce wagon devient le point de rencontre entre la technologie du rail et l'identité locale : un lieu où l'on ne se contente plus de manger, mais où l'on découvre les richesses des Pyrénées-Orientales avant même d'arriver.

Cet espace doit être le prolongement de notre vision connectée. Pendant que le train file à 320 km/h, le voyageur met ce temps à profit pour préparer son escale. Le wagon-restaurant se transforme en vitrine du terroir : on y déguste le vin local (le "VI"), on y consulte des itinéraires pour son futur trajet en VÉLI, et on s'imprègne de la culture catalane. La vitesse n'est plus une barrière à la contemplation, elle devient l'accélérateur d'un tourisme intelligent et préparé.

C'est cette capacité à transformer chaque wagon en un ambassadeur du territoire qui justifie pleinement ma candidature à la Médaille du Tourisme. Nous ne vendons pas des billets de train, nous proposons une immersion. En adaptant le wagon-restaurant aux nouveaux usages et en le connectant directement aux acteurs locaux, la SNCF transforme un projet d'ingénierie en une expérience humaine et culturelle unique.

Ce nouveau wagon-restaurant devient alors le cœur battant du train, un lieu de convivialité où la haute vitesse ne sacrifie plus la proximité. Il ne s'agit plus de consommer de manière anonyme, mais de s'approprier le territoire catalan à 320 km/h. C'est en réinventant ces espaces de vie que nous transformerons durablement l'image du rail et l'économie de nos régions.

## CONCLUSION

### Pour un nouveau contrat social et ferroviaire

En définitive, ma contribution pour la future LGV Montpellier-Perpignan dépasse la simple question technique des infrastructures. Elle propose un véritable contrat social entre la SNCF, la Région et les citoyens des territoires traversés. La nouvelle génération de rames doit impérativement corriger les erreurs du passé en cessant de considérer l'usager comme un passager captif. En finir avec l'agglutinement des voyageurs et de leurs équipements dans des espaces inadaptés est la condition sine qua non pour que cette ligne à grande vitesse soit pleinement adoptée et revendiquée par les habitants du département.

### Mon engagement, à travers le projet 'Trains de Vies'

est de rappeler que la performance technologique n'a de sens que si elle sert le projet de vie de chacun. En concevant des wagons accueillants pour les vélos et les VÉLI, nous faisons de la LGV l'outil d'une liberté de mouvement retrouvée, fluide et sans rupture. C'est en respectant la dignité de l'usager et en lui offrant les moyens de son autonomie que nous bâtissons une mobilité d'avenir : une mobilité rapide, mais profondément humaine, capable de répondre aux défis climatiques tout en préservant notre qualité de vie.

### Porter cette vision au sein d'une candidature à la Médaille du Tourisme,

c'est affirmer que le rail est le premier ambassadeur de notre patrimoine. Chaque aménagement, chaque wagon-restaurant réinventé, chaque mètre carré libéré pour l'intermodalité est une invitation lancée au monde pour découvrir l'authenticité de nos terroirs.

Nous ne construisons pas seulement des voies ferrées, nous tissons les liens qui permettront aux générations futures de continuer à voyager, à explorer et à faire vivre l'économie de nos régions avec fierté et respect.

