

DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

SEQUENCE 2 MODALITÉS DE RÉALISATION D'UNE GARE NOUVELLE

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM

11 DECEMBRE - NARBONNE
COMPTE-RENDU



Point d'actualité du projet et de la démarche

Intervenants présents

SNCF Réseau

- **LUBRANO Stéphane**, Directeur de la mission LNMP
- **MIS Sébastien**, Directeur Adjoint de la mission LNMP
- **FESTOR Nathalie**, Coordinatrice de la phase 2
- **WITTERSHEIM Aurélie**, Chargée de mission Environnement Phase 2
- **GIBBE Anne-Lise**, Responsable de la concertation

SNCF Gares & Connexions

- **BOUVIER Vincent / TRICONNET Christophe**, Direction des Grands Projets du Sud-Ouest
- **REYMOND Lucile**, Responsable opérationnelle gares nouvelles
- **MAGNE Romane**, Chargée de communication et relations institutionnelles



Participants présents

55 participants, dont :

André Christine, Directrice adjointe du pôle services à l'environnement et à la population à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

Baltazar Rémi, Directeur général des services à la commune de Sigean

Bares Marc, Vice-président du MEDEF des Pyrénées-Orientales

Bernard Michel, Co-Président de TGV Sud et Territoires

Buigues Stéphane, Représentant développement territoire à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

Caralp Alain, Président de la Communauté de Communes La Domitienne

Clement Vanessa, Représentante de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Région Occitanie

Cormier Valérie, Directrice d'Eurosud Team

Coste Claude, Chargé de mission DGA-AT au Département de l'Hérault

Crepeau Christian, Président de l'ECCLA

David Catherine, Membre du bureau à la FRENE 66

Devic Bernard, Maire de Caves

Douville François, Porte-parole à la Confédération paysanne des Pyrénées-Orientales

Eckart Alexandre, chef de projet filière logistique à la DDTM66

Escafit Jean-Louis, Secrétaire et Responsable de la commission Mobilité/Transport de la CFDT des Pays du Grand Biterrois

Faury Gilles, Membre de l'association Roquefort +

Formento Julien, Chargée de mission développement agricole durable à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

Gilliot Sophie, Représentante de la commune de Roquefort-des-Corbières

Herail Jean-Pierre, Adjoint au Maire à la commune de Coursan

Houpert Véronique, Déléguée territoriale à la DDTM66

Jansana Jean-Marc, Maire de Montredon-des-Corbières

Lafargue Patrice, Directeur grands projets urbains à la commune de Perpignan

Lauze Jean-Bernard, Secrétaire général à l'UNICEM Occitanie

Le Goff Henri, Vice-Président de TGV Sud et Territoires

Lecoq Patrice, Adjoint au Maire à la commune de La Palme

Participants présents

Mari Stéphane, Responsable service maîtrise d'ouvrage au Département des Pyrénées-Orientales

Milhau Didier, Adjoint à la commune de Sigean

Monie Jean-Marie, Maire de Moussan

Navereau Brice, Directeur d'étude à Echelles & Territoires

Orti Stéphanie, Directrice des mobilités à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

Perrot Christian, Président de la FNAUT Occitanie Pyrénées Méditerranée

Pescay Rémi, chargé de mission Natura 2000 au PNR Corbière-Fenouillèdes

Pinet Pascal, Directeur général de la SLNMP

Pradier Francis, Trésorier à Roquefort +

Pujol Michel, Adjoint au maire à la commune de La Palme

Raioho Gabriel, Chargé de mission à la Direction des mobilités de la Région Occitanie

Richart Fanchon, Référente paysage au PNR de la Narbonnaise en Méditerranée

Roi Catherine, Première adjointe à la commune de Bages

Roussel Eric, Conseiller municipal délégué à l'environnement à la commune de Nissan-lez-Enserune

Saccona Mickaël, Chargé de paysage et de mobilité à la DDTM11

Sans Kriss, département aménagement au SMMAR

Segura Jean-Daniel, Secrétaire à Trains & Territoires

Thibault Jean-Luc, Administrateur à l'ECCLA

Thiboult Jean-Claude, Président de Roquefort +

Thob Fabien, Secrétaire général à TENLOG

Tisseyre Georges, Délégué à l'urbanisme à la commune de Nissan

Torresan Estelle, Responsable pilotage financier et grands projets au Département de l'Aude

Trani Stéphanie, Directrice des mobilités à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

Vié Pierre, Représentant de la commune de Roquefort-les-Corbières

Liot-Dassagne Sabrina, Directrice du pôle développement des territoires à la Communauté de Communes La Domitienne

Macarez Frédéric, Responsable d'opérations au Département des Pyrénées-Orientales

Introduction

❖ La démarche engagée pour le dialogue territorial

- **Estelle Brasseur-Brisset**, animatrice de la réunion, remercie les participants pour leur présence à cet atelier d'approfondissement sur les modalités de réalisation d'une gare nouvelle.
- Elle rappelle que la démarche de dialogue territorial a été introduite en novembre 2024, lors de la réunion de lancement. Elle s'est poursuivie en mars 2025 avec cinq groupes de travail thématiques dont les enseignements ont été présentés le 21 septembre 2025 lors d'une réunion de restitution en plénière. Pour répondre aux besoins d'approfondissement et questionnements des participants, et poursuivre la préparation de la concertation préalable à venir, deux ateliers d'approfondissement ont été proposés : les enjeux d'implantation d'un tunnel et les modalités de réalisation d'une gare nouvelle.
- L'objectif de la séance n'est donc pas d'anticiper les débats et échanges qui auront lieu lors de la concertation à venir sur l'opportunité et les fonctionnalités du projet mais bien d'apporter des éléments pédagogiques qui permettront aux acteurs du territoire d'appréhender au mieux les différents enjeux autour du projet.

❖ Présentation de l'ordre du jour de la séance

- **Un temps en plénière** : introduction sur le projet et la concertation, intervention des garants de la CNDP et présentation du panorama des enjeux de la réalisation d'une gare nouvelle.
- **Un temps de questions / réponses** en plénière sur des sujets de compréhension des sujets présentés.
- **Un temps d'échanges collaboratifs en deux sessions autour de deux sous-groupes :**
 - Planning de réalisation d'une gare nouvelle
 - Acteurs et projet de territoire

Introduction

❖ Point d'actualité sur le projet et sur la concertation préalable relative aux fonctionnalités de la phase 2

- L'animatrice donne la parole à **Stéphane Lubrano**, directeur de la mission Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, qui présente les grandes caractéristiques du projet.
- Le **calendrier** relatif à la phase 2 est à ce jour respecté :
 - Une concertation sur les fonctionnalités en 2026, puis sur les tracés en 2027-2028 ;
 - Une enquête publique en 2030
 - Une mise en service à l'horizon 2040
- Une **nouvelle phase de concertation**, sous l'égide de la CNDP, s'ouvrira ainsi dès 2026 autour de la phase 2 du projet, entre Béziers et Perpignan. Cette étape de concertation préalable traitera de l'opportunité du projet et aura pour objectif de requestionner, à la demande des partenaires co-financeurs, les fonctionnalités de la ligne (mixité et gares nouvelles). L'étude des tracés, ainsi que la concertation associée, interviendront ultérieurement, une fois les fonctionnalités retenues à l'issue de la concertation préalable. Plusieurs scénarios de fonctionnalités seront donc soumis à la concertation à cette fin :
 - 3 scénarii concernant le type de ligne (voyageurs/mixité) avec un projet de référence et deux variantes
 - 6 scénarii concernant le positionnement par agglomération des gares nouvelles avec un projet de référence et cinq variantes
- L'ensemble de ces scénarios a été analysé et intégré au **dossier de concertation**, lequel sera soumis à la Commission Nationale du Débat Public début février pour validation, avant d'être diffusé dans le cadre de la concertation auprès du grand public, entre le 9 avril et le 19 juin 2026.
- L'animatrice donne ensuite la parole à **Anne-Isabelle Pardineille**, garante de la CNDP, qui rappelle les valeurs portées par la CNDP, et notamment dans le cadre de la concertation à venir : l'indépendance, la neutralité, la transparence, l'argumentation, l'égalité de traitement et l'inclusion.

Introduction

❖ Modalités d'information et d'échanges de la concertation préalable de 2026

- L'animatrice donne la parole à **Anne-Lise Gibbe**, responsable de la concertation sur le projet LNMP. Elle rappelle en préambule que le dispositif de concertation est en cours d'élaboration, en lien avec les garants de la CNDP. La validation du dispositif interviendra dans les prochains mois, en amont du lancement officiel de la concertation préalable.
- Le **dispositif envisagé** repose sur plusieurs volets complémentaires :
 - Des dispositifs d'information à destination des élus et des partenaires pour favoriser leur acculturation au projet et partager les éléments techniques disponibles, et expliciter ainsi les principaux enjeux ;
 - Des dispositifs d'information dédiés au grand public ;
 - Un dispositif d'annonce de la concertation dans le cadre de la procédure légale, complétée par une campagne de communication et de mobilisation ;
 - Des dispositifs d'échanges et de concertation pour permettre au grand public de formuler des contributions, que ce soit en ligne, par des supports papier ou lors des temps de rencontre organisés sur le territoire. 13 réunions sont envisagées à ce stade (une réunion publique d'ouverture et une réunion publique de clôture, des réunions thématiques et des ateliers « focus »).
- Conformément aux règles encadrant la concertation préalable, les garants de la CNDP rédigeront ensuite un **bilan** de la concertation, assorti de **recommandations**. Les maîtres d'ouvrage devront apporter des réponses à ces recommandations.
- Enfin, Anne-Lise Gibbe invite les participants à transmettre les coordonnées de leurs **référénts communication**, afin qu'ils puissent relayer les informations relatives à la concertation. L'équipe projet prévoit à cet effet la transmission d'un **kit de communication** clé en main, destiné à faciliter le relais de l'information sur le territoire.

Panorama des enjeux de la réalisation d'une gare nouvelle

Panorama des enjeux en plénière

Pour plus de détails,
cf. la présentation
projetée en séance :
[Présentation](#)
[PowerPoint](#)

❖ Le fonctionnement d'un PEM

- L'animatrice donne la parole à **Vincent Bouvier**, représentant la maîtrise d'ouvrage au sein de la Direction des Grands Projets du Sud-Ouest de SNCF Gares & Connexions.
- La gare nouvelle ne se limite pas au seul bâtiment voyageur. Elle comprend d'une part le bâtiment de la gare (parvis, quais et abris, passages souterrains, et passerelles) et d'autre part, l'ensemble des espaces extérieurs connectés à la gare et au territoire, incluant la voirie, les parkings (longue et courte durée, vélos, motos), le dépose minute et les taxis, la gare routière et l'aire logistique nécessaire au fonctionnement de la gare. S'y ajoutent également des installations de production d'énergie. **Ainsi l' ensemble de services et des fonctionnalités décrites constitue le pôle d'échange multimodal (PEM) qui doit répondre aux besoins et au développement du territoire.**
- Une gare nouvelle se compose de deux grandes catégories d'espaces : **une partie non ouverte au public**, dédiée à l'exploitation de la gare, qui regroupe les entreprises ferroviaires, les transporteurs, les opérateurs, les plateformes logistiques, ainsi que les fonctions techniques nécessaires au fonctionnement et à la sécurité (maintenance des bâtiments, sécurité ferroviaire, tour de contrôle de la gare, back-offices et locaux prestataires). **Une partie ouverte au public**, comprenant qui regroupe les espaces d'attentes et services aux voyageurs (commerce, vente de billets et autres services spécifiques), les espaces extérieurs (parvis, stationnements et accès aux autres mobilités). Au-delà du périmètre du pôle d'échange multimodal ce sont les collectivités territoriales qui assurent la maîtrise d'ouvrage des accès routiers avec le territoire, le développement d'un quartier et de connexions avec la gare.

Panorama des enjeux en plénière

❖ Les objectifs programmatiques

- Lorsqu'une gare nouvelle est développée, un certain nombre d'objectifs programmatiques sont définis à partir des besoins identifiés. Ces objectifs s'articulent généralement autour de cinq grands principes :
 - **Une gare intermodale**, en lien avec l'accessibilité et les différentes formes de mobilité ;
 - **Une gare frugale et résiliente**, intégrant les enjeux environnementaux ;
 - **Une gare territoriale**, pensée en cohérence avec le territoire existant et le projet de territoire ;
 - **Une gare confortable et accessible**, centrée sur les usages et les besoins des voyageurs ;
 - **Une gare exploitable**, intégrant dès la conception les enjeux de maintenance, d'exploitation, d'entretien et d'évolutivité.
- Vincent Bouvier rappelle que le fonctionnement d'une gare repose avant tout sur les **services aux voyageurs et les temps d'attente, en lien avec les déplacements**. Cela inclut les dispositifs de stationnement et de connexion, les espaces extérieurs, l'accueil et l'embarquement des voyageurs, ainsi que les commerces, qui relèvent à la fois d'activités publiques et privées.

❖ L'approche comportementale des usagers

- Il souligne également que les profils de voyageurs jouent un rôle déterminant dans la conception d'une gare. Dans le cas d'une gare LGV, les usages sont majoritairement liés aux déplacements professionnels et aux voyages de loisirs, ce qui diffère fortement des gares dites « hubs », comme celles de Paris, Montpellier, Toulouse ou Marseille, qui accueillent une grande diversité de flux et de profils de voyageurs.

Panorama des enjeux en plénière

- Les voyageurs peuvent être distingués en deux grandes catégories : ceux qui sont en partance et ceux qui sont en arrivée, dont les comportements et les attentes diffèrent :
 - **Les voyageurs en partance** utilisent le temps disponible avant leur départ pour pratiquer l'espace gare, ce qui implique la mise à disposition de services adaptés, tels que des prises électriques, des espaces d'attente confortables, des commerces et une attention particulière portée à l'ambiance et aux émotions liées à l'expérience de la gare.
 - **Les voyageurs à l'arrivée**, à l'inverse, ont principalement besoin d'informations claires et lisibles pour quitter rapidement la gare et rejoindre leur destination finale, notamment par une signalétique efficace vers les sorties, les parkings et les transports en commun. Ces différences de comportement structurent directement les choix d'aménagement et de fonctionnalités de la gare.

❖ Approche comparative des gares nouvelles et rôle des différents acteurs territoriaux

- Vincent Bouvier rappelle qu'il existe aujourd'hui **18 gares LGV en France**, dont la fréquentation annuelle varie fortement, de l'ordre de 800 000 à 4,1 millions de voyageurs par an. D'un point de vue architectural, ces gares présentent des formes et des expressions très différentes, ce qui illustre le fait que **chaque gare est définie par son territoire** et par le projet qui lui est associé.
- Enfin, il précise la **répartition des rôles** dans la réalisation d'une gare nouvelle. La gare elle-même relève de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions, en lien avec SNCF Réseau pour les interfaces ferroviaires. En parallèle, le territoire est amené à imaginer et à co-construire les projets urbains, les aménagements routiers et le pôle de mobilité autour de la gare. Si SNCF Gares & Connexions peut accompagner et contribuer à ces réflexions dans le cadre des accords passés, il s'agit avant tout de projets territoriaux portés par les collectivités.

2

Questions / Réponses en plénière

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Un représentant de l'association FRENE 66** demande si un projet de gare nouvelle induit nécessairement une extension de la ville, avec la construction de nouveaux quartiers, susceptibles de consommer davantage de terres agricoles. La question porte également sur la définition éventuelle des terrains concernés et sur le périmètre autorisé pour cette extension.
 - **Réponse de SNCF Gares & Connexions** : l'emprise d'une gare nouvelle est généralement comprise entre 5 et 10 hectares, selon la catégorie de la gare et les fonctionnalités retenues. Cette emprise dépend notamment des choix effectués en matière d'accessibilité et de mobilités, les transports en commun nécessitant moins d'espace que les voiries dédiées à la voiture. C'est pour cette raison que la gare nouvelle doit être pensée comme un projet de territoire, à construire collectivement dès à présent. La réflexion intègre également la notion de binôme de gares, afin de définir la complémentarité entre la gare de centre-ville et la gare nouvelle. À ce stade, les terrains précis ne sont pas encore définis : la prochaine concertation portera d'abord sur les fonctionnalités (nombre de gares, localisation par agglomération), avant d'aborder la question foncière. Il est toutefois précisé que le projet de référence est déjà intégré dans les documents de planification de Narbonne et de Béziers.
- ❖ **Un représentant de la CFDT des Pays du Grand Biterrois** interroge ensuite l'équipe projet sur la zone de chalandise des gares nouvelles et sur la distance à partir de laquelle les futurs voyageurs pourraient être captés.
 - **Réponse de SNCF Gares & Connexions** : la réflexion ne se limite pas aux périmètres institutionnels des agglomérations concernées. Une gare située à Narbonne par exemple n'implique pas de dialoguer uniquement avec le Grand Narbonne. Les échanges associeront l'ensemble des collectivités concernées, et le périmètre pourra être élargi si nécessaire, dans la mesure où les logiques de déplacement ne se limitent pas à la seule ligne nouvelle. La question de la zone de chalandise relève donc d'une réflexion territoriale plus large, dont les collectivités doivent se saisir pour organiser la manière dont la gare nouvelle dialogue avec les différents territoires.

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Un représentant du Conseil régional d'Occitanie** revient sur l'exemple de la gare de Nîmes Pont-du-Gard, présentée comme interconnectée à la ligne existante, ainsi que sur la question des clientèles touristiques. Il s'interroge sur la possibilité d'identifier les usages des gares nouvelles pour des services non à grande vitesse et souligne l'intérêt, dans le cas d'une gare interconnectée comme la gare nouvelle envisagée de Narbonne, d'éclairer les territoires sur ces possibilités en matière de zone de chalandise.
 - **Réponse de SNCF Gares & Connexions** : certaines gares LGV actuelles sont effectivement interconnectées avec les réseaux ferroviaires de transport régionaux, comme « Nîmes Pont-du-Gard » ou « Valence TGV ». Cette spécificité est prise en compte, car elle génère des profils de clientèle particuliers. Les analyses visent notamment à déterminer si les voyageurs utilisent les trains régionaux pour accéder aux TàGV ou s'ils utilisent la gare comme une gare TER classique, ce qui peut être observé dans des cas comme Avignon-TGV ou Valence-TGV (ce qui pourrait être aussi une vocation de la future gare de « Montauban-Bressols »). À l'inverse, certaines gares, comme la futures gare « Agen-Brax », sont des gares terminus, ce qui oriente différemment les objectifs en matière de services aux voyageurs, d'embarquement et de sécurité (même si dans le cas d'Agen-Brax, la desserte de la zone économique TAG pourrait être une fonctionnalité à prendre en compte, mais nécessitant des dessertes spécifiques) .
- ❖ **Un représentant de la FNAUT Occitanie** interroge l'équipe projet sur les impacts financiers liés à la mise en place d'un binôme de gares, en particulier en termes de coûts de fonctionnement pour les collectivités et les contribuables. Il demande s'il est possible de disposer d'ordres de grandeur ou de fourchettes permettant de comparer les différents scénarios de fonctionnalités.
 - **Réponse de SNCF Gares & Connexions** : les gares d'un binôme n'accueillent pas les mêmes types de trains et n'offrent pas les mêmes fonctionnalités. Les gares de centre-ville disposent généralement de personnel permanent et d'une offre de services plus dense, tandis que les gares nouvelles, du fait de leurs spécificités, ne nécessitent pas la même volumétrie de personnel en continu, même si une présence régulière reste indispensable. Les coûts de fonctionnement sont donc différents, et les deux types de gares sont conçus comme complémentaires. Des leviers existent par ailleurs pour maîtriser les coûts d'exploitation, notamment à travers les choix constructifs et les matériaux utilisés, en lien avec le territoire et le paysage. En revanche, aucun chiffrage ne peut être communiqué à ce stade : les coûts dépendront du projet retenu, de ses caractéristiques et de ses impacts, qui ne pourront être évalués qu'une fois les fonctionnalités définies.

Questions / Réponses en plénière

❖ **Un représentant de la commune de Montredon-des-Corbières** s'interroge enfin sur les différences d'incidences entre une ligne mixte et une ligne voyageurs sur la gare nouvelle, notamment en termes d'emprise, de binôme de gares et d'impacts associés.

- **Réponse de SNCF Gares & Connexions:** pour la construction de la gare en elle-même, la distinction entre ligne mixte et ligne voyageurs ne modifie pas les principes de conception. Une gare nouvelle comporte systématiquement deux voies de passage et deux voies à quai, avec, le cas échéant, des voies supplémentaires pour des liaisons ferroviaires du quotidien. Les gabarits sont compatibles avec le passage de trains de fret. Les principales différences concernent les pentes et les courbures de la ligne, qui relèvent de la conception de l'infrastructure et non de la gare, celle-ci devant être conçue autant que possible à plat et en alignement droit. Il est par ailleurs rappelé qu'il n'existe pas de desserte fret en gare : ces fonctions relèvent d'autres installations, comme les terminaux embranchés, et ne concernent pas le périmètre de SNCF Gares & Connexions.

3

**Sous-groupes de
travail**
Contributions des
participants

Sous-groupe 1

Planning de réalisation d'une gare nouvelle



Les facteurs de réussite (1/2)

❖ Une gare pensée comme un projet de territoire à part entière

Les échanges ont souligné qu'une gare nouvelle, quelle que soit sa taille, doit s'inscrire dans un véritable projet de territoire, construit en lien étroit avec les collectivités. La gare ne peut être pensée isolément : elle doit être intégrée à une vision d'aménagement plus large, associant mobilités, services, usages et qualité de vie. Cette approche permettrait de renforcer l'appropriation locale du projet et d'inscrire la gare comme un équipement structurant au service du territoire. L'exemple de la future gare nouvelle à Montauban a été évoqué pour illustrer cette approche, avec une demande spécifique en lien avec la présence d'un centre hospitalier juste à côté : possibilité d'accueillir ponctuellement des services à destination des habitants, comme un kiosque éphémère de prévention (des maladies cardiovasculaires par exemple.)

❖ Une anticipation forte du phasage et des besoins futurs

La réussite du projet repose sur une capacité à anticiper les évolutions à long terme, au-delà des seuls horizons de mise en service. Les participants ont souligné l'importance de concevoir des gares évolutives, capables de s'adapter à l'augmentation des flux, à l'évolution des usages et aux transformations des objets ferroviaires, par exemple en prévoyant la possibilité d'ajouter ultérieurement des quais ou des voies à quai. Cette anticipation supposerait une vision à long terme, au-delà de 2040.

❖ Un diagnostic territorial approfondi et partagé

Avant toute définition du projet, un diagnostic fin du territoire apparaît indispensable. Celui-ci doit croiser des expertises d'usages (besoins en stationnement, en commerces et en services, pratiques de mobilité), des études environnementales (contraintes liées à la biodiversité et à l'environnement) et une compréhension des attentes locales. Les échanges ont rappelé l'intérêt d'associer étroitement les collectivités à cette démarche, comme cela a été le cas à sur les gares nouvelles du projet LNSO, où le territoire a exprimé des attentes précises sur l'identité architecturale de la gare, notamment à travers l'intégration d'une référence à la brique dans la conception du bâtiment, du bois, d'éléments architecturaux locaux, etc.

Sous-groupe 1

Planning de réalisation d'une gare nouvelle



Les facteurs de réussite (2/2)

❖ **Une insertion paysagère, architecturale et environnementale de qualité**

La qualité de l'insertion paysagère et architecturale est identifiée comme un facteur clé de réussite. Le projet doit respecter les caractéristiques du territoire et assurer une cohérence entre la gare nouvelle et son quartier. Les aménagements extérieurs peuvent également être pensés pour favoriser la préservation de la biodiversité, renforcer la résilience face au changement climatique et améliorer le confort des voyageurs.

❖ **La prise en compte des retours d'expérience de gares nouvelles existantes**

Les échanges se sont appuyés sur plusieurs retours d'expérience de gares nouvelles déjà réalisées. La gare d'Aix TGV illustre qu'une gare peut bénéficier d'une bonne accessibilité à l'échelle du territoire malgré un environnement immédiat contraint. Montpellier Sud de France met en évidence l'importance des connexions avec les transports en commun, dont la montée en puissance progressive renforce l'intégration et l'attractivité de la gare dans le temps (extension réalisée de la ligne 1 du tram depuis octobre 2025). Le cas de Valence TGV montre que le développement des projets autour d'une gare peut s'inscrire dans une temporalité différée, avec des effets positifs sur le long terme.

❖ **Une coordination étroite entre les acteurs du système ferroviaire**

La coordination entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions est apparue essentielle, notamment sur les zones d'interface entre les espaces ferroviaires et les espaces accueillant des services ou des activités commerciales.

❖ **Un portage politique et institutionnel fort des collectivités**

La réussite d'une gare nouvelle repose sur un portage public fort des collectivités territoriales, en particulier sur les enjeux de mobilité, d'accessibilité et de connexion avec les centralités existantes. Les échanges ont souligné l'importance de dépasser les seuls périmètres administratifs pour favoriser une coopération entre collectivités à l'échelle du bassin de vie, notamment dans une logique de complémentarité entre gares.

Sous-groupe 1

Planning de réalisation d'une gare nouvelle



Les points de vigilance

❖ **Des temporalités longues et exposées aux évolutions de contexte**

La réalisation d'une gare nouvelle s'inscrit dans des temporalités longues, généralement comprises entre 9 et 12 ans, qui impliquent de prendre en compte les évolutions possibles du contexte institutionnel et politique et notamment des orientations du projet dès les premières phases.

❖ **Une anticipation financière indispensable**

Les enjeux financiers constituent un point de vigilance majeur. Les financements doivent être anticipés suffisamment en amont, idéalement au moins trois ans avant les décisions formelles, afin de permettre leur inscription dans les budgets et leur vote par les collectivités. À défaut, le calendrier du projet peut être fragilisé.

❖ **La complexité des montages contractuels**

Le choix du mode de contractualisation doit être réfléchi dès les phases amont. Des dispositifs comme les marchés de conception-réalisation peuvent être envisagés pour certaines étapes du projet, comme cela est en cours sur la phase 1 du projet, entre Montpellier et Béziers.

❖ **Les conflits d'usage et l'évolution des pratiques de mobilité**

L'évolution des pratiques, notamment en matière de vélo ou de partage des espaces, peut générer des conflits d'usage qu'il convient d'anticiper. Certaines décisions relèvent des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), comme la possibilité de transporter des vélos dans les TàGV.

❖ **Les contraintes environnementales et réglementaires**

Les documents de planification doivent être adaptés suffisamment en amont, avant l'enquête publique, afin d'éviter des blocages réglementaires. Il a également été rappelé que l'absence de gare ne signifie pas absence d'imperméabilisation, des raccordements restant nécessaires dans tous les cas.

Sous-groupe 2

Acteurs et projet de territoire – Narbonne (1/2)



GOVERNANCE

❖ Comment travailler ensemble ?

Les échanges ont souligné la nécessité d'un accompagnement soutenu des plus petites collectivités impliquées et impactées par le projet. Il est également jugé essentiel d'impliquer étroitement les acteurs économiques du territoire. Le projet d'agglomération existant constitue un cadre structurant pour organiser cette coopération.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

Les intercommunalités, les acteurs économiques et professionnels (CCI, CMA, Chambre d'agriculture, Office de tourisme), ainsi que des acteurs économiques majeurs du territoire tels que la Réserve africaine et Les Grands Buffets.



AMÉNAGEMENTS & URBANISME

❖ Quels sont les aménagements à prévoir ?

Le territoire du Grand Narbonne est engagé dans une dynamique de développement importante, avec un PLH prévoyant environ 12 000 logements supplémentaires par an. La réalisation d'une gare nouvelle doit donc s'inscrire dans une logique de compatibilité et de cohérence avec les documents de planification existants, notamment le PLU et le SCoT. La question de l'articulation entre le projet ferroviaire et les zones d'activités en cours de création est également identifiée comme un enjeu majeur.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

Les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme et de planification, en particulier le Grand Narbonne et les communes concernées.

❖ Quels sont les objectifs recherchés ?

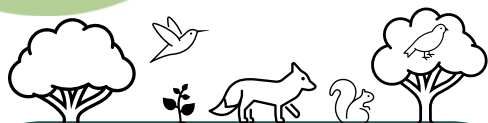
L'objectif est de structurer un véritable projet de territoire autour de la gare nouvelle, en cohérence avec le SCoT 2024 récemment validé, et de faire de la gare un levier d'aménagement et de développement territorial.

❖ Projets connexes ?

Des zones d'activités économiques sont en cours de création et devront être prises en compte dans la réflexion globale.

Sous-groupe 2

Acteurs et projet de territoire – Narbonne (2/2)



ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

❖ Quels aménagements prévoir pour préserver ou valoriser l'environnement ?

Plusieurs principes ont été évoqués : la transparence de la gare dans son environnement, le développement de cheminements piétons, une gestion hydraulique adaptée et la préservation ou la création de corridors pour la faune.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

Le Parc naturel régional de la Narbonnaise, en lien avec les collectivités et les services compétents.

❖ Projets connexes ?

Non identifiés à ce stade.

POLITIQUES DE MOBILITÉ

❖ Quels sont les modes de transport à connecter à la gare ?

Plusieurs solutions ont été proposées :

- Parkings relais avec navettes électriques cadencées toutes les 15 minutes (en cohérence avec les navettes existantes en cours de déploiement)
- Développement des voies douces
- Création / utilisation de parkings intermédiaires en entrée de ville (Nord, Sud, Est, Ouest), en lien avec le développement en cours du réseau de navettes électriques
- Transport à la demande porté par la DSP du Grand Narbonne

Ces aménagements doivent également desservir les zones d'activités.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

L'État, la Région, les EPCI, les communes, ainsi que l'Observatoire du tourisme, dans le cadre du schéma de mobilités du Grand Narbonne 2024.

❖ Quels sont les objectifs recherchés ?

Assurer des cadencements performants avec le centre-ville, renforcer les liens avec Port-La-Nouvelle, améliorer la desserte vers Toulouse et garantir un lien fort entre la gare centre et la gare nouvelle. Le projet s'inscrit dans un territoire accueillant aujourd'hui environ 2,5 millions de voyageurs et disposant d'un bassin d'emplois structurant.

❖ Projets connexes ?

Plusieurs projets en cours ont été identifiés :

- Une étude cofinancée par le Grand Narbonne et le Département de l'Aude, menée par Vinci, sur la création d'un échangeur autoroutier sur l'A61 intégrant les trafics liés à la gare nouvelle (livraison prévue en 2026)
- Un projet de sortie d'autoroute sur l'A61,
- Une nouvelle sortie d'autoroute à Montredon-des-Corbières et un lien avec Lespignan, dans un secteur en forte dynamique.
- La création de parkings intermédiaires en entrée de ville reliés par des navettes autonomes électriques vers la gare existante. Ce dispositif fait l'objet d'un contrat de DSP avec RATP Dev, en cours de déploiement, avec des premiers retours attendus après un an de fonctionnement.

Sous-groupe 2

Acteurs et projet de territoire – Béziers (1/2)



GOVERNANCE

❖ Comment travailler ensemble ?

Les échanges ont rappelé que la décision ministérielle prévoit une gare nouvelle à Béziers, intégrée dans les documents d'urbanisme.

La question du financement apparaît centrale : en l'absence de capacité à financer la gare, le territoire pourrait être amené à renoncer au projet. Il est donc jugé nécessaire de s'accorder sur les financements, notamment pour les aménagements hors gare, et d'assurer une articulation étroite avec les documents d'urbanisme et les acteurs associés.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

L'agglomération, la Région, le Département, les territoires voisins (Agde, Sète, La Domitienne), Port-La-Nouvelle, ainsi que Narbonne, Montpellier et Perpignan.

Les acteurs du fret sont également cités pour les enjeux liés au stockage, aux plateformes et à une réflexion globale sur le développement territorial.



AMÉNAGEMENTS & URBANISME

❖ Quels sont les aménagements à prévoir ?

Un point de vigilance est soulevé à Villeneuve-lès-Béziers, où le gel des terres sur une durée de près de 30 ans génère des pertes. L'implantation de la gare à proximité des autoroutes est identifiée comme un enjeu structurant.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

La communauté d'agglomération de Béziers, la SAFER, avec une attention particulière portée aux compensations agricoles.

❖ Quels sont les objectifs recherchés ?

Assurer la cohérence entre le projet de gare nouvelle et les documents d'urbanisme, qui intègrent déjà le projet. Une vigilance est toutefois exprimée concernant la nécessité d'une enquête publique dans le cadre de la révision du PLU. La réalisation d'un plan de déplacements urbains est également évoquée.

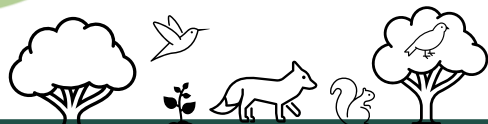
❖ Projets connexes ?

Plusieurs projets sont identifiés :

- Le développement du quartier EDEN, inscrit dans le schéma directeur de Béziers à horizon 2045
- La ZAC de la Mendièrre à cheval entre Béziers et Villeneuve-lès-Béziers
- Un projet d'urbanisation mixte de 24 hectares à Villeneuve-lès-Béziers

Sous-groupe 2

Acteurs et projet de territoire – Béziers (2/2)



ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

❖ Quels aménagements prévoir pour préserver ou valoriser l'environnement ?

Les participants insistent sur la nécessité d'assurer une continuité visuelle et écologique entre la gare et ses abords.

Le retour d'expérience positif de la passerelle de Béziers est cité.

Le territoire de Villeneuve-lès-Béziers présente de nombreuses zones inondables, ainsi que des problématiques de dépôts sauvages et de cabanisation.

La zone du canal à Villeneuve-lès-Béziers est identifiée comme une zone rouge du PPRI [et à été exclue](#) des options d'implantation

La question du franchissement des voies [ferrées \(passerelles, souterrains...\)](#), afin d'éviter les coupures territoriales, est également soulignée.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

Les collectivités territoriales.

❖ Projets connexes ?

Non précisés.



POLITIQUES DE MOBILITÉ

❖ Quels sont les modes de transport à connecter à la gare ?

Les participants mentionnent les cars LiO, les TER, les connexions autoroutières A9 et A75, les TCSP et les mobilités actives.

Ils soulignent l'importance d'assurer une cohérence entre ces modes de transport et l'aéroport de Vias.

Un lien fort entre la gare centre et la gare nouvelle est jugé indispensable, avec une répartition équilibrée des déplacements et des trains.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

La Région (notamment pour le cadencement des TER), le Département de l'Hérault, les chambres consulaires (CCI, CMA), les acteurs du fret, les communes, l'État, les acteurs du tourisme, l'agglomération (PDU déjà transmis à SNCF), les EPCI, BIMCB, les acteurs de l'aérotransport et l'ensemble des sociétés de transport.

❖ Quels sont les objectifs recherchés ?

Garantir une bonne liaison entre la gare centre et la gare nouvelle et améliorer l'accessibilité globale du territoire, notamment via l'A75.

❖ Projets connexes ?

Plusieurs projets sont identifiés :

- Travaux en cours sur la ligne de TCSP à Béziers
- Révision générale du PLU à partir de décembre 2025 à Villeneuve-lès-Béziers
- Création d'un boulevard urbain
- Connexion avec la commune de Cers
- Développement d'un TCSP via la gare nouvelle
- Mise en place d'une navette Nord vers Vias pour l'aéroport
- Projet de BHNS, aujourd'hui contraint par un manque d'espace.

Sous-groupe 2

Acteurs et projet de territoire – Nissan (1/2)



GOUVERNANCE

❖ Comment travailler ensemble ?

La question du financement apparaît centrale. La Ville et l'Agglomération de Nissan ne soutiennent pas l'arrivée d'une gare nouvelle sur leur territoire notamment à cause de ce sujet, mais également car aucun projet de territoire n'a été pensé jusqu'à présent.

Il est proposé de réfléchir collectivement à l'ensemble des aménagements autour de la gare, à leurs coûts et aux retombées pour les territoires concernés. Un accompagnement spécifique des petites collectivités impactées est jugé indispensable.

La gare de Nissan est perçue comme une gare de territoire, au service à la fois de Béziers, Narbonne et Nissan, située à moins de 10 minutes des deux grandes agglomérations. Elle porterait une forte densité d'échanges et s'inscrirait dans une logique de non-métropolisation, à la différence de modèles plus concentrés. Nissan n'est pas envisagée comme une destination finale, mais comme un point d'interconnexion, au service d'un arrière-pays dense.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

Deux niveaux sont distingués : pour les usagers ferroviaires, la gare à Nissan présente un intérêt, notamment du fait de l'intersection avec la ligne classique ; pour les acteurs locaux, un accompagnement renforcé et une coopération étroite entre toutes les communes sont nécessaires. Une demande est formulée pour qu'une étude spécifique soit financée par les partenaires afin d'évaluer l'intégration d'une gare nouvelle sur le territoire de Nissan, notamment à l'échelle de la Communauté de communes La Domitienne.



AMÉNAGEMENTS & URBANISME

❖ Quels sont les aménagements à prévoir ?

Les échanges évoquent un potentiel de développement économique autour de la gare nouvelle. Il est toutefois rappelé que cette hypothèse n'est pas intégrée dans le PLU de 2012, ce qui pose la question de l'adaptation des documents d'urbanisme.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

Non précisés

❖ Quels sont les objectifs recherchés ?

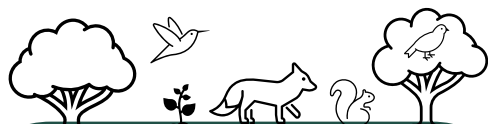
Non précisés

❖ Projets connexes ?

Aucun projet identifié à ce stade.

Sous-groupe 2

Acteurs et projet de territoire – Nissan (2/2)



ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

❖ Quels aménagements prévoir pour préserver ou valoriser l'environnement ?

Non précisés.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

Non précisés.

❖ Projets connexes ?

Aucun projet identifié.

POLITIQUES DE MOBILITÉ

❖ Quels sont les modes de transport à connecter à la gare ?

Des bénéfices sont évoqués en matière de raccordements TER courts, permettant d'augmenter le nombre de trains entre Narbonne et Béziers, et de faciliter l'accès au littoral.

En revanche, plusieurs interrogations subsistent sur l'accès à Nissan en voiture, les usagers ayant tendance à privilégier ce mode de déplacement.

Les modes de transport qu'il faudrait développer dans ce contexte sont :

- Le développement d'une route [en adéquation avec le trafic voyageurs attendu](#)
- La mise en place de navettes reliant les territoires à la gare nouvelle et à la ligne existante.

Une vigilance est exprimée sur le risque de non-utilisation des navettes en cas de ruptures de charge trop nombreuses ou de temps de parcours trop longs.

❖ Quels sont les acteurs à impliquer ?

Non précisés

❖ Quels sont les objectifs recherchés ?

Éviter une logique de mono-agglomération et construire une aire d'attraction élargie, intégrant l'arrière-pays, avec une attention particulière portée à l'accessibilité de la gare et à l'offre de transports en commun.

❖ Projets connexes ?

Aucun projet identifié à ce stade.



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

4

Conclusion

Conclusion

- ❖ **Stéphane Lubrano** remercie les participants pour leur présence et leurs contributions et invite les participants à se rendre sur le site internet du projet pour consulter le compte-rendu des échanges. Il les invite également à participer à la concertation préalable à venir en 2026, du 9 avril au 19 juin.



Retrouvez directement sur le support de présentation de l'atelier via le lien suivant : [Présentation PowerPoint](#)