

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Ligne Nouvelle
Montpellier Perpignan
phase 2

-

Dates de la concertation
Du 9 avril 2026 au 19 juin 2026

Vincent Delcroix

Anne-Isabelle Pardineille

Philippe Quévremont

-

Date de remise du rapport, le 17 juillet 2026



Avant-propos.....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public.....	3
Les enseignements clefs de la concertation préalable.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable.....	5
Introduction.....	7
Le projet objet de la concertation.....	7
La saisine de la CNDP.....	10
Contexte de la concertation.....	10
Décision d'organiser une concertation.....	11
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	12
Le rôle des garant.e.s.....	12
Le travail préparatoire des garant.e.s.....	13
Les résultats de l'étude de contexte.....	13
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	14
Le déroulement de la concertation et la prise en compte par le porteur de projet des recommandations des garant.e.s.....	16
Avis sur le déroulement de la concertation.....	21
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	21
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	22
Synthèse des arguments exprimés.....	23
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	24
La mixité des trafics voyageurs et fret.....	24
Le tunnel en milieu karstique.....	24
L'agriculture.....	27
La desserte du territoire et les gares.....	34
Enjeux économiques et touristiques.....	36
Le contournement de Perpignan.....	38
Biodiversité et paysage.....	40
Les nuisances sonores.....	41
Les problématiques hydrauliques.....	43
Évolution du projet résultant de la concertation.....	45
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	47
Précisions à apporter de la part du porteur de projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées.....	47
Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	47
Liste des annexes.....	49

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 17 juillet 2026 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <https://lnmp.plateformecitoyenne.fr/projet-de-ligne-nouvelle-montpellier-perpignan-2493>.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public. Le porteur de projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation préalable

Les principaux choix relatifs au projet d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Béziers et Perpignan avaient été arrêtés en 2016. Cependant la gouvernance du projet a souhaité rouvrir les débats sur le nombre et le positionnement des gares nouvelles, ainsi que sur l'ouverture éventuelle à une mixité des trafics (voyageurs et fret).

La concertation préalable, décidée par la Commission nationale du débat public (CNDP) en février 2025, a relancé la participation du public en décidant de recourir à une concertation préalable, ce qui mettait également en débat l'opportunité du projet. Cette concertation s'est déroulée du 9 avril au 19 juin 2026.

La participation du public a été nombreuse et active au cours de 13 réunions publiques réparties sur l'ensemble du parcours envisagé pour la ligne (plus de 1500 participant.e.s), ainsi que lors de 10 rencontres de proximité et sur le site internet (près de 8000 visiteurs, plus de 230 avis et 60 cahiers d'acteurs).

De nombreuses personnes se sont exprimés en faveur du projet, notamment les collectivités publiques, compte tenu du développement économique et touristique que le projet pourrait induire. Cette approbation n'a toutefois pas été unanime. Les personnes qui doutent ou s'opposent au projet, en particulier sur le site internet, mettent en avant son coût et ses impacts paysagers, environnementaux et agricoles. De fortes réserves locales ont été en outre exprimées compte tenu de nuisances de proximité (bruit, etc.), en particulier dans les communes du Soler et de Roquefort-des-Corbières.

Une partie du projet a été contestée dans son principe même, celui d'organiser le contournement d'une partie de l'agglomération de Perpignan, essentiellement pour les trains de marchandises venant d'Espagne (ou s'y rendant). L'argument de la saturation du trafic ferroviaire a été mis en doute et une défiance sur l'avenir du fret a été exprimée. La commune du Soler a annoncé vouloir recourir à une expertise indépendante sur ces points.

L'ambition de transformer un projet de ligne à grande vitesse pour les seuls voyageurs en projet mixte également ouvert au fret a été largement partagée, aussi bien par le monde économique que par les acteurs environnementaux. Les arguments exprimés sont les possibilités de réduction du trafic routier et celui de la vulnérabilité de la ligne actuelle face au changement climatique, ce qui plaide pour un doublet de lignes. Toutefois des doutes persistent sur la possibilité de faire circuler sur la même ligne des trains à des vitesses très différentes (voyageurs et fret).

Pour le public, cette mixité des trafics suppose que la traversée des Corbières soit assurée par un tunnel, l'alternative d'un passage en plaine à l'est de Fitou étant durement rejetée. Cependant, il a

été relevé que le percement d'un long tunnel (12 km) en milieu karstique n'est toutefois pas sans risques (coût et impact sur les eaux souterraines).

Les agriculteurs et viticulteurs ont exprimé de fortes craintes : incertitude sur la localisation des tracés et sur le calendrier, prélèvements fonciers importants (environ 900 ha selon le dossier de concertation), fragmentation des exploitations, impacts sur les réseaux d'irrigation et sur les filières aval (coopératives), indemnités insuffisantes.

Sur le nombre et le positionnement des gares nouvelles, les élus et les habitants des agglomérations de Béziers et de Narbonne ont manifesté leur attachement au projet local. La nécessité d'une bonne correspondance avec le réseau des TER (les trains Lio) a été soulignée. Des arguments en faveur d'une gare unique localisée entre Narbonne et Béziers (à Nissan-lez-Enserune) ont été entendus. Mais le projet urbain qui devrait accompagner un tel choix n'est pas élaboré. Le choix de ne réaliser aucune gare nouvelle, qui réduirait les besoins d'artificialisation des terres, a été peu défendu.

La richesse des milieux naturels et des paysages qui seraient impactés par le projet est rappelée par le public. La traversée des Corbières en tunnel éviterait certains impacts, mais des zones de dépôt devront être trouvées pour les déblais. Le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée et des associations appellent à une réalisation exemplaire et en proposent un suivi.

Les enjeux concernant les eaux de surface ont été identifiés, en particulier dans les plaines de l'Aude. La transparence hydraulique des ouvrages doit éviter d'accroître les risques d'inondation. Des impacts sur l'accès à l'eau et les modes d'irrigation sont toutefois craints, en particulier en phase travaux.

Sur les nuisances sonores, le public et le porteur de projet peinent à trouver un langage commun. Celui-ci expose la démarche réglementaire qu'il suivra, le public attend que la limitation des nuisances sonores soit prise en compte dès la conception du projet (en recourant à des tranchées couvertes, par exemple).

Les garant.e.s considèrent que les droits du public à l'information et à la participation ont été respectés au cours de cette concertation. Dans le public, certain.e.s participant.e.s estiment toutefois que les choix auraient été arrêtés avant même la concertation. D'autres personnes attendent surtout une réalisation effective du projet plutôt que de nouveaux débats.



Réunion publique d'ouverture de la concertation à Narbonne (photo garant)

Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au porteur de projet afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

- 1. Dans l'hypothèse où le principe d'implanter une gare nouvelle proche de Narbonne serait retenu, en préciser l'implantation et les modalités pratiques de correspondance avec le réseau existant (correspondance avec les TER et Intercités).
De même pour Nissan-lez-Enserune, en précisant en outre les accès routiers à aménager.*
- 2. Exposer les principes de la nouvelle réglementation sur le bruit ferroviaire en préparation, les étapes nécessaires à sa validation et le calendrier prévisible pour son adoption.*
- 3. Rendre plus facilement accessible sur internet la proposition de SNCF Réseau d'une tranchée couverte allongée pour la traversée de la commune du Soler et assortir les vues en 3 D des explications nécessaires.*
- 4. Publier sur le site Internet de la concertation les avis déposés par le public sur les registres papier en mairie.*

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

- 1. Exploiter avec prudence et méthode les réponses au questionnaire de sensibilisation aux enjeux du projet, proposé au public pendant la concertation préalable, qui ne peut pas être assimilé à un sondage ni un référendum.*
- 2. Maintenir accessible en consultation le site Internet du projet et la plateforme de participation, jusqu'à l'enquête publique correspondante. Dans l'hypothèse où ce maintien en l'état ne serait possible que pendant l'année suivant la clôture de la concertation, en dupliquer tous les éléments sur un site facilement accessible au public.*
- 3. Publier les études de trafic (saturation ferroviaire à Perpignan) et les prévisions de développement du trafic fret entre l'Espagne et la France justifiant la réalisation du contournement de Perpignan (sauf dans*

l'hypothèse où la réalisation de ce contournement serait abandonnée ou différée).

Dialoguer et collaborer avec l'expert indépendant retenu par la commune du Soler, si celle-ci confirme cette intention, en particulier en lui fournissant toutes les données nécessaires disponibles.

4. Orienter résolument la démarche de concertation continue qui devra suivre, si le projet est confirmé, vers un dialogue de proximité avec tous les publics qui le souhaitent, tout le long des tracés envisagés.

5. Prendre en compte les demandes du public d'étude de variantes de tracé, en particulier celles qui viseraient à éviter ou réduire les nuisances de proximité, et en exposer publiquement les résultats. Dans la mesure où certaines de ces demandes n'auraient pas pu être étudiées en détail, en exposer les raisons.

6. Exposer clairement dès que possible aux agriculteurs, et plus généralement aux propriétaires fonciers et à leurs locataires, en quoi ils pourraient être concernés par des prélèvements fonciers, en précisant le calendrier. Avec le concours des Chambres d'agriculture, en exposer les modalités, ainsi que les mesures individuelles et collectives de réduction des impacts et d'indemnisation.

7. Constituer un comité de suivi des impacts prévisibles du projet sur la biodiversité remarquable, en y associant des scientifiques délégués par le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, et l'associer régulièrement à l'avancée du projet selon la démarche E, R, C (éviter, réduire, compenser). Associer le public au résultat de ces travaux.

8. Informer régulièrement le public de l'avancée et des résultats des études hydrologiques et géologiques sur le massif des Corbières.

Introduction

Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués :**

Matthieu CHABANEL, Président Directeur Général de SNCF Réseau et Alain Resplandy-Bernard, Directeur Général SNCF Gares & Connexions.

- **Carte du projet :**



Projet de référence, source dossier de concertation

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

« Attendue et programmée depuis le débat public de 2009, la Ligne [de chemin de fer] Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est le chaînon manquant de la grande vitesse entre la France et l'Espagne, un élément essentiel de la consolidation du corridor fret méditerranéen.

En créant un doublet de lignes complémentaires, cette nouvelle infrastructure viendrait transformer la mobilité sur le territoire en connectant de nombreuses villes du littoral languedocien à la grande vitesse, tout en favorisant le développement des trains du quotidien, grâce à la capacité qui serait libérée pour les circulations régionales.

Ce doublet de lignes complémentaires est donc un enjeu majeur pour le territoire : il rendrait le système ferroviaire plus résilient face aux incidents et aléas climatiques et aurait ainsi la capacité de répondre aux besoins de mobilité croissants du territoire.

La nouvelle infrastructure ferroviaire contribuerait également à la décarbonation des transports et à la lutte contre le changement climatique. Pour l'ensemble de ces raisons, le projet LNMP est inscrit parmi les priorités retenues par l'État dans la loi d'orientation des mobilités de 2019. »

(extrait du dossier de concertation)

Il est à noter que cette concertation ne concerne que le tronçon Béziers-Perpignan (phase 2), la partie Montpellier-Béziers, ayant déjà fait l'objet d'une concertation, est à présent actée.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

L'un des enjeux majeurs de cette concertation préalable concerne la mixité de la ligne nouvelle : doit-elle être dédiée exclusivement aux trains de voyageurs, ou accueillir également des trains de fret ?

Ce choix conditionne la conception de l'infrastructure, ses coûts, ses impacts environnementaux. Une ligne mixte doit en effet répondre à des exigences techniques plus contraignantes (rayon de courbure, pente...), ce qui influence son tracé et ses incidences.

Trois scénarios sont aujourd'hui proposés, un projet de référence uniquement voyageurs et deux variantes de ligne mixte qui diffèrent principalement dans la traversée du massif des Corbières.

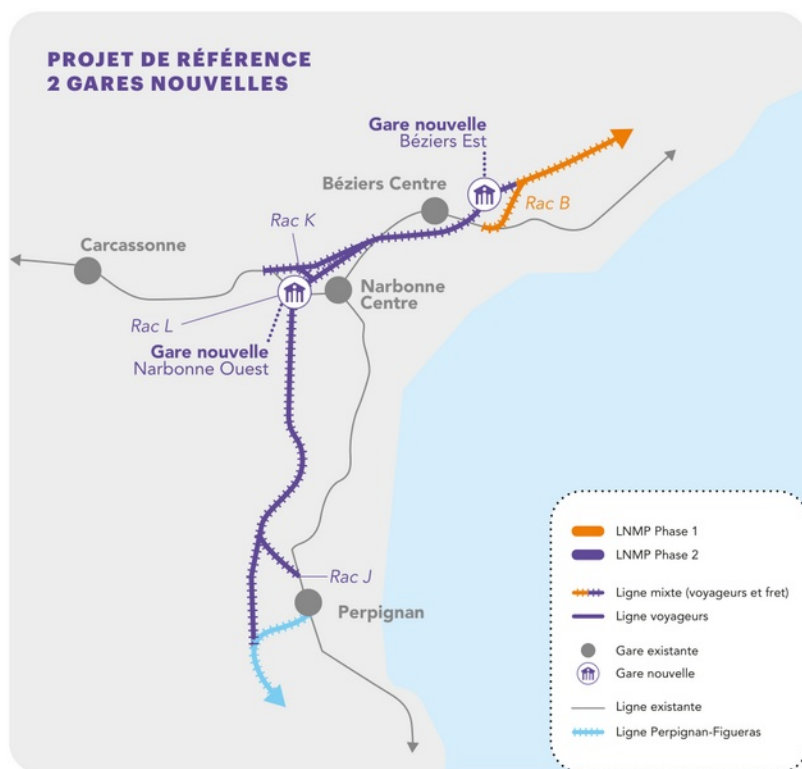
Le projet de référence prévoit deux gares nouvelles à Béziers-est et Narbonne-ouest.

Plusieurs variantes avec une seule nouvelle gare et les raccordements ligne nouvelle/ligne existante associés sont proposés à la concertation :

- une gare à Nissan-lez-Ensérune ;
- une gare à Béziers-est ;
- une gare à Narbonne-ouest avec raccordement à Nissan-lez-Ensérune ;
- une gare à Narbonne-ouest sans raccordement à Nissan-lez-Ensérune.

Et dernière variante, pas de gare nouvelle.

La concertation se doit d'examiner également la non-réalisation de la ligne.



Source dossier de concertation

- **Coût**

Le coût du projet de référence (voyageurs seuls) pour la phase 2 (Béziers-Perpignan) est estimé entre 4,9 et 5,2 milliards d'euros aux conditions économiques de janvier 2025. Le projet de référence avec une ligne mixte voyageurs/fret est estimé entre 6,6 et 7 milliards d'euros.

Les variantes à une gare ou sans gare avec une ligne mixte oscillent entre 6,6 et 7,3 milliards d'euros.

LE COÛT DES SCÉNARIOS DE DESSERTE (aux conditions économiques de janvier 2025)		
CALCULÉ SUR LA BASE DE SCÉNARIOS MIXTES	FOURCHETTE BASSE	FOURCHETTE HAUTE
Projet de référence 2 gares nouvelles	6,6 Md€	7 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Narbonne <i>sans</i> raccordement à Nissan	6,5 Md€	6,8 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Narbonne <i>avec</i> raccordement à Nissan	6,7 Md€	7 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Nissan	6,6 Md€	6,9 Md€
Variante sans gare nouvelle	6,8 Md€	7,1 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Béziers	7 Md€	7,3 Md€

Source dossier de concertation

- **Contexte du projet**

La loi d'orientation des mobilités

La loi d'orientation des mobilités de 2019 a reconnu le projet LNMP comme prioritaire parmi les grands projets ferroviaires.

Le réseau autoroutier

Les circulations denses de camions et poids lourds renforcent une perception forte de saturation des usagers du réseau autoroutier parallèle au projet LNMP et constituent des risques forts d'accidents.

Le réseau ferré

Les deux lignes principales (Nîmes - Port-Bou et Toulouse-Narbonne) ont des caractéristiques de capacité et d'exploitation standards pour des axes nationaux.

La ligne existante a des pentes très faibles, ce qui est un atout pour le fret. Mais, en contrepartie, sa localisation en bordure de Méditerranée est aussi source d'une forte exposition aux agressions marines et au risque de submersion à terme.

D'après les projections citées par les porteurs de projet, en l'absence de contrainte de capacité, le potentiel de fret ferroviaire devrait croître significativement à l'horizon 2045 : les

flux transpyrénéens devraient être multipliés par presque 3, l'ensemble des flux devrait connaître une augmentation importante.

Le nombre global de déplacements ferroviaires devrait croître de 38 % en moyenne sur le périmètre du projet entre 2023 et 2045.

- **Calendrier du projet**

La mise en service de la phase 2 est prévue à l'heure actuelle à l'horizon 2040 à projet inchangé (projet de référence).



Source dossier de concertation

La saisine de la CNDP

Contexte de la concertation

Esquissé en 1990, le projet LNMP est confirmé d'intérêt général en 2000 et soumis au débat public en 2009.

En 2010-2011, une première période d'études et de concertation permet de définir une zone de 1 000 m de passage de la ligne.

En 2012-2013, une concertation et des études permettent de définir le nombre de nouvelles gares et la mixité des sections (fret et voyageurs).

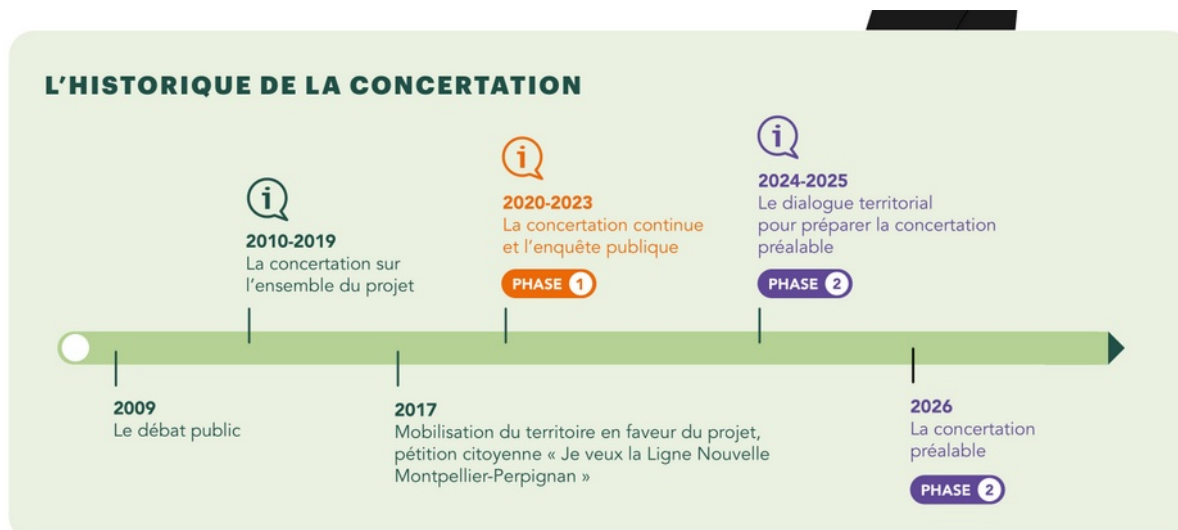
En 2014-2016 une nouvelle phase de concertation permet de définir précisément le tracé dans une bande de 150 m ainsi que la localisation des gares nouvelles.

En 2017, le phasage du projet est acté.

En 2019, l'État acte du caractère prioritaire de la ligne.

De 2020 à 2023 se succèdent concertation, enquête publique et déclaration d'utilité publique de la phase 1 de la ligne (Montpellier-Béziers).

En 2024, le processus études - concertation - enquête publique - DUP (Déclaration d'utilité publique) est lancé pour la phase 2 (Béziers-Perpignan).



Source dossier de concertation

Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du 5 février 2025, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-9 du Code de l'environnement et a désigné M. Pierre-Yves Guiheneuf et Mme Anne-Isabelle Pardineille comme garant.e.s de la concertation, considérant que :

- le délai maximum de cinq ans imparti pour ouvrir l'enquête publique sur la phase 2 (Béziers-Perpignan) de LNMP, à compter de la date de clôture du débat public, est dépassé ;
- une enquête publique pour la déclaration d'utilité publique de la phase 2 (Béziers - Perpignan) est prévue ;
- la participation du public a été poursuivie après la fin du débat public jusqu'en 2020 sur les deux parties du projet mais qu'elle s'est limitée à la seule première partie du projet depuis le 3 juin 2020 ;
- les circonstances de fait et de droit justifiant la phase 2 du projet soumise à la prochaine enquête publique ont subi des modifications substantielles depuis la clôture du débat ;
- l'avis délibéré n°2021-65 du 22 septembre 2021 de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) portant sur l'ensemble du projet qui relève :
 - que la contribution du projet à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone (SNBC) en 2050 reste à expliquer ;
 - qu'il convient de prendre en compte le retour d'expérience de la mise en service récente de lignes et gares nouvelles à proximité, notamment la gare Montpellier Sud de France ;
 - que les enjeux climatiques et environnementaux questionnent la vulnérabilité du tracé envisagé par rapport aux perturbations climatiques.

Le 25 février 2025, Philippe Quévremont est désigné garant de la concertation par la CNDP en complément de Pierre-Yves Guiheneuf et Anne-Isabelle Pardineille précédemment désignés. Le 25 novembre 2025 la CNDP prend acte de la démission de Pierre-Yves Guiheneuf. Enfin le 4 février 2026, La CNDP valide le dossier de concertation, ses modalités

et son calendrier et désigne Vincent Delcroix garant de la concertation préalable, en complément de Anne-Isabelle Pardineille et Philippe QUuévremont précédemment désignés

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

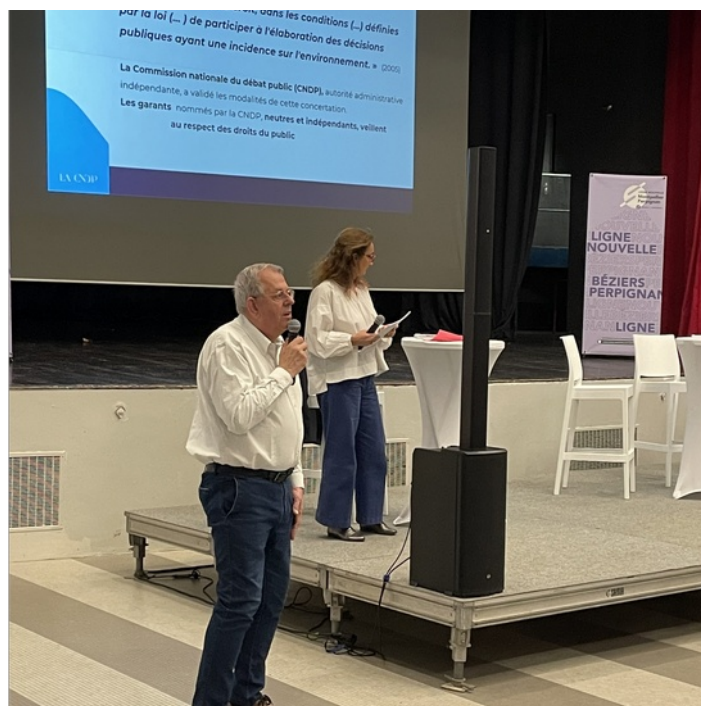
Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des la garant.e.s qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentif.ve.s :

- aux évolutions du contexte du projet ;
- à la nécessité de la présentation de plusieurs alternatives, incluant la non-réalisation du projet, lors de la concertation ;
- à la nécessité de questionner le projet, notamment la place accordée au fret ;
- aux attentes fortes du public et des parties prenantes exprimées lors de la concertation sur la phase 1 et l'absence de concertation sur la phase 2 depuis 2020.



Un garant présentant sa mission et la CNDP

Dans le cadre d'une concertation préalable dite L 121-9, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, si le porteur de projet décide de poursuivre son projet, une concertation continue est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants nommés par la CNDP.

Le travail préparatoire des garant.e.s

Les résultats de l'étude de contexte

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, dans sa phase 2, s'inscrit dans un territoire marqué par des attentes fortes et des tensions latentes. Comme le soulignent plusieurs acteurs, *« il sera difficile de faire venir les gens aux réunions, beaucoup de gens n'y croient plus »*, tant les reports successifs ont érodé la confiance. Pourtant, *« le territoire est en demande de désenclavement »*, et l'urgence climatique, qui menace la ligne historique côtière, renforce cette attente. Le projet, perçu comme *« le chaînon manquant sur l'axe ferroviaire Nord de l'Europe/Espagne »*, cristallise des enjeux à la fois locaux et stratégiques.

Le périmètre géographique de la concertation s'étend, à l'instar du projet de ligne, de Béziers à Perpignan, traversant des paysages variés : zones urbaines, plaines agricoles, et le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, où les impacts environnementaux seront particulièrement scrutés. Les publics à mobiliser sont multiples : riverains, acteurs économiques, associations, collectivités, mais aussi des publics plus éloignés, comme les jeunes, les agriculteurs ou les habitants des zones rurales, souvent moins informés. *« Il faut mobiliser les acteurs économiques. Trop souvent, seuls les opposants au projet s'expriment »*, rappellent certains interlocuteurs, soulignant la nécessité d'une concertation équilibrée.

Les thèmes centraux à aborder sont la mixité de la ligne (voyageurs et fret), les gares nouvelles (leur opportunité, leur localisation, leur intégration urbaine), et les impacts environnementaux et socio-économiques. *« On n'est pas contre le projet, mais il y a des précautions à prendre »*,

résume un acteur local, illustrant l'équilibre délicat entre adhésion et vigilance. Les questions de bruit, de fragmentation des écosystèmes, ou encore de compensations agricoles devront être traitées avec rigueur, tout comme les attentes en matière de désenclavement et de report modal (du camion vers le rail).

Enseignements de l'étude de contexte pour l'organisation de la concertation

L'étude révèle plusieurs enseignements clés pour structurer une concertation efficace et inclusive.

D'abord, la lassitude du public et la méconnaissance du projet imposent une mobilisation active. « *Projet depuis les années 90, les gens ne croiront pas à la concertation, ne se déplaceront pas* », alerte un acteur local. Il faudra donc multiplier les canaux de communication : réunions de proximité, stands dans les gares et les marchés, questionnaires papier, et une pédagogie renforcée sur le site internet, souvent critiquée pour son manque de clarté. « *Il faut donner du contenu pour que les participants puissent discuter valablement* », insistent les acteurs rencontrés.

Ensuite, la concertation devra exposer clairement les controverses et les dilemmes, sans les édulcorer. Il s'agit de comprendre les positions en présence, les choix à faire ; cela suppose de différencier, dans l'information, les parties du projet déjà actées (comme les réservations foncières) des options encore ouvertes (mixité, tracé, gares). « *La concertation est très importante pour l'acceptabilité du projet* », mais elle doit éviter de devenir une simple opération de communication unilatérale.

Par ailleurs, l'étude met en lumière la nécessité d'impliquer tous les publics, y compris ceux traditionnellement éloignés des processus participatifs : il faut aller vers le monde professionnel ; mobiliser dans les gares, les trains, l'espace public ; chercher à mobiliser les jeunes. Ces suggestions soulignent l'importance d'une approche adaptée. Les agriculteurs, par exemple, devront être consultés en période creuse (octobre à mars), et les réunions devront être décentralisées pour toucher les zones rurales.

Enfin, la concertation devra anticiper les tensions locales, comme celles observées à Poussan (opposition au viaduc) ou à Sète (crainte de voir diminuer la fréquence des TGV). « *Attention à ne pas compromettre la revitalisation de cette région* », « *attention à l'esprit de clocher* » : ces mises en garde rappellent que le projet, s'il est porteur d'espoir, peut aussi exacerber des conflits entre territoires. Une animation neutre et rigoureuse, confiant aux garants un rôle actif, sera essentielle pour désamorcer les oppositions et favoriser un dialogue constructif.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

La préparation du dispositif de concertation a commencé à la fin de l'été 2025, une fois défini le calendrier de principe de la concertation, prévu pour le second trimestre 2026.

La priorité a été accordée à l'élaboration de la partie du dossier de concertation consacrée à la présentation du projet. Sa rédaction supposait une bonne pédagogie, compte tenu du caractère particulier de cette concertation, reprenant un projet arrêté en 2016 mais non nécessairement connu de tous. Le dossier devait aussi expliquer les alternatives proposées à la concertation, leurs avantages et inconvénients.

De très nombreux échanges, oraux et écrits, sont intervenus entre le porteur de projet, rédacteurs du dossier, et les garant.e.s qui l'ont relu. Les garant.e.s ont insisté sur la nécessité de choisir un plan exposant clairement les évolutions envisagées pour le projet, et mettant en débat l'ensemble des variantes possibles (6 pour la localisation des gares, par exemple). Ils ont vérifié qu'étaient présentés au public les impacts possibles sur l'environnement et l'activité agricole.

Ils ont veillé à ce que les arguments en faveur du projet soient aussi accompagnés des éléments factuels pouvant en indiquer les limites, par exemple sur la diminution possible de la circulation des camions sur l'autoroute A9.

Une synthèse du dossier de concertation et un court film d'animation présentant le projet et la concertation ont été également préparés.

La mise au point de cartes présentant au public les zones de passage envisagées (baptisées zones d'étude), tout au long des quelques 100 km du projet, a également fait l'objet de nombreux échanges. Ces cartes ont été mises à disposition du public en annexe du dossier de concertation et sur le site internet de la concertation, ainsi que pendant les phases de travail en petits groupes intervenues au cours de plusieurs des réunions publiques (baptisées ateliers) de la concertation.



Le dossier de concertation a été distribué pendant les réunions publiques. Il a été peu téléchargé pendant la concertation (63 fois), de même pour sa synthèse (46 fois). Les retours du public sur le dossier de concertation ont été également peu nombreux. Ceux que les garants ont entendus saluaient la qualité du document, mais en même temps sa richesse était ressentie comme une complexité.

La seconde priorité a été la préparation du dispositif de concertation.

Les points de vue des garant.e.s et du porteur de projet ont convergé assez vite sur le nombre, les thèmes et la localisation des réunions publiques, réparties tout le long du parcours possible de la ligne nouvelle. Ce choix a permis au public de s'exprimer sur les enjeux locaux, y compris au cours des réunions thématiques spécialisées.

Le dispositif retenu pour les réunions publiques était le suivant :

- Une réunion d'ouverture de la concertation (à Narbonne)
- 11 réunions ou ateliers :
 - les enjeux économiques et touristiques (à Perpignan)
 - les scénarios voyageurs ou mixtes (voyageurs et fret) (à Portel-des-Corbières)

- les scénarios de gares nouvelles (Aude et Hérault, 2 réunions distinctes à Narbonne et Béziers)
- les enjeux agricoles (Pyrénées-Orientales, Aude et Hérault, 2 réunions distinctes à Rivesaltes et Bages-d'Aude)
- les enjeux de la ressource en eau (à Coursan)
- les enjeux environnementaux : biodiversité, bruit et paysages (à La Palme)
- les enjeux et alternatives de la traversée du Massif des Corbières (Fitou)
- les enjeux d'un tunnel en milieu karstique (à Roquefort-des-Corbières)
- le contournement de Perpignan (au Soler)
- Une réunion de clôture de la concertation (à Narbonne)

Dix rencontres de proximité ont été en outre mises en place pour dialoguer avec le public.

Un questionnaire a été préparé en vue de ces rencontres de proximité. L'objectif était de permettre d'ouvrir le dialogue avec le public de passage et de le sensibiliser aux enjeux du projet, en présentant de manière simplifiée différents arguments sur les principaux enjeux du projet. Les garant.e.s avaient veillé à l'équilibre des questions posées (pour ou contre le projet et ses alternatives). Ce questionnaire a également été proposé public sur le site internet de la concertations.

La publication du dossier et l'ouverture de concertation sont intervenues après les élections municipales de mars 2026 ; la réunion finale de la concertation s'est tenue le 16 juin 2026. Les réunions avaient été programmées avant que de trop fortes chaleurs ne dissuadent le public d'y participer, les épisodes de canicules précoces ont déjoué les prévisions, mais ne semblent pas avoir trop joué sur une affluence régulière, située dans la moyenne haute des concertations.

Le périmètre de la concertation était élargi aux 34 communes incluant des zones de passage envisagées (zones d'étude).

Le porteur de projet a mis en place un large dispositif d'information du public, reposant sur une mobilisation des outils de communication de ces communes. Une conférence de presse présidée par la présidente de Région et le préfet de région est intervenue peu avant l'ouverture de la concertation. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, les garant.e.s ont renoncé à demander la distribution de flyers dans les boîtes aux lettres de ces communes, dont le coût économique et environnemental aurait été élevé pour une efficacité incertaine.

La couverture de la concertation par la presse régionale et locale a été très dense.

Le déroulement de la concertation et la prise en compte par le porteur de projet des recommandations des garant.e.s

⇒ Les réunions publiques

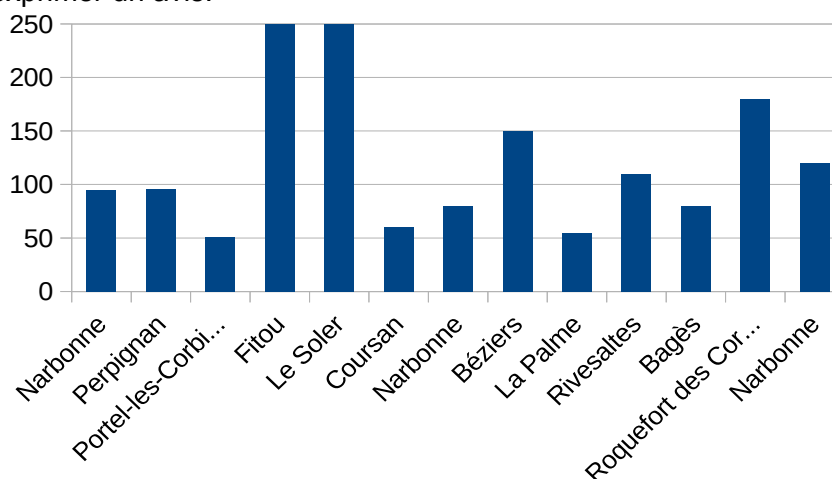
- La réunion d'ouverture à Narbonne (et la réunion de Perpignan consacrée à l'économie qui a suivi) ont donné, comme habituellement, une large place aux institutionnels, notamment aux élu.e.s. Lors des autres réunions, les élu.e.s se sont exprimés dans les mêmes conditions que le public (demande de parole, temps d'intervention, etc.), hormis le/la maire pour un mot d'accueil.
- Par courtoisie, les élu.e.s (maires, parlementaires, conseillers régionaux et départementaux) ont été invité.e.s aux réunions par écrit par le porteur de projet.
- Les exposés en réunion plénière ne devaient pas durer chacun plus de 10 minutes ni occuper ensemble plus de la moitié du temps de réunion.

- Les garant.e.s ont présenté la CNDP et leur rôle en début de réunion ; ils pouvaient intervenir à tout moment lors de la réunion et ont conclu la réunion.
- Le déroulement de chaque réunion avait été préparé en amont avec les garant.e.s.
- Lorsque c'était nécessaire, les garant.e.s ont insisté pour que les controverses soient clairement identifiées et exposées au public. Les garant.e.s ont veillé à ce que le porteur de projet apporte systématiquement une réponse, avec les éléments dont il disposait, à toutes les questions posées en plénière.
- Les réunions thématiques consacrées à l'agriculture ont été préparées en concertation avec les chambres d'agriculture.
- Le déroulement des 10 réunions autres que celles d'ouverture (au sens large, incluant la réunion économie à Perpignan) et de clôture, prévoyait un travail en petits groupes, en vue de faciliter l'information et la participation actives du public. Cette organisation en atelier a été maintenue dans un peu moins de la moitié¹ (4) des cas prévus. Les garant.e.s ont demandé que des questions précises soient posées aux petits groupes, et que leur synthèse soit assurée, en plénière en fin de réunion, de préférence par des rapporteurs issus du public.

Dans les 6 autres cas, quand les thématiques et/ou les enjeux locaux ont suscité une participation très nombreuse du public, la préférence a été donnée à l'épuisement des questions, au déroulement des controverses et à la pleine expression des oppositions en conduisant les réunions comme des réunions publiques classiques, le temps d'échange avec le public étant toujours majoritaire.

Toutes les personnes ayant souhaité participer aux réunions ont pu être accueillies, à l'exception de la réunion à Fitou² où une quinzaine de personnes ont dû renoncer à participer faute de place. Si certaines réunions ont été toniques, aucune n'a pour autant été perturbée.

En moyenne, un peu plus de 100 personnes ont participé à chaque réunion publique³. Un verbatim a été publié sur le site internet du projet pour chaque réunion. Les phases en atelier en petits groupes, lorsqu'elles ont pu être organisées, font l'objet d'une synthèse en fin de verbatim. Au total 223 participants ont pris la parole au cours de ces réunions, pour poser des questions ou exprimer un avis.



Participation aux réunions publiques

¹ Au total, sur 10 réunions prévues sous forme atelier, 4 se sont tenues de manière conforme ou avec des écarts mineurs : à Portel-des-Corbières, Coursan, Narbonne (gares) et La Palme. Les 6 autres réunions se sont tenues sans phase atelier en petits groupes. Pour 3 de ces réunions (à Béziers, Bages et Rivesaltes) les participants qui le souhaitaient ont cependant pu s'informer en petits groupes en fin de réunion. Dans les 3 autres cas la réunion s'est tenue entièrement en réunion publique classique (à Fitou, Le Soler et Roquefort-des-Corbières).

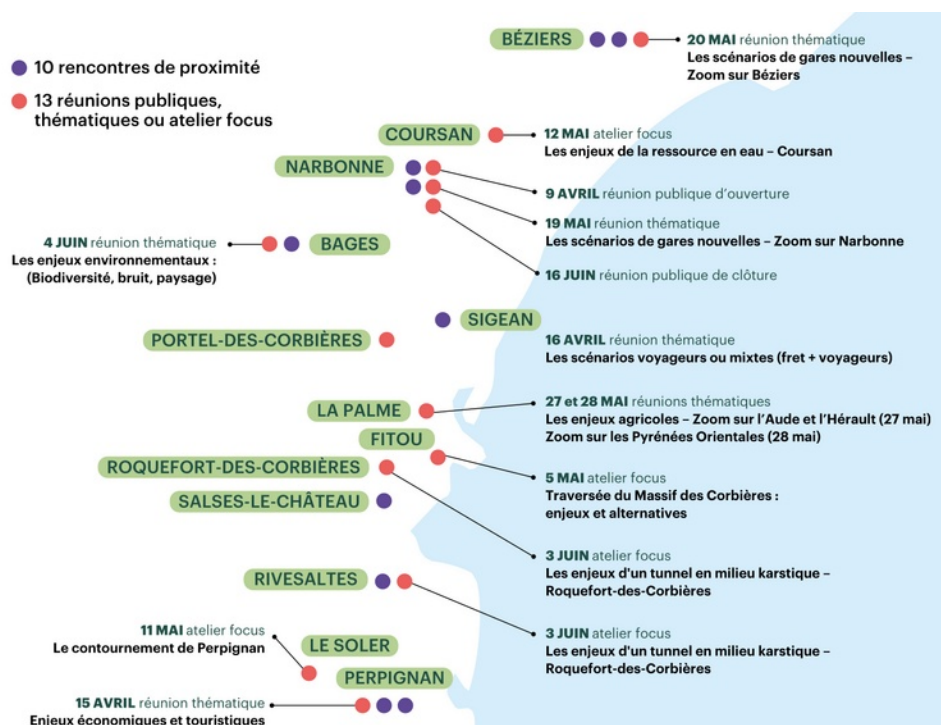
² Le thème de la réunion était les enjeux et les alternatives de la traversée des Corbières.

³ Compte non tenu des échanges en petits groupes, non enregistrés.

⇒ Les rencontres de proximité

10 rencontres de proximité ont été réparties sur le territoire afin de permettre à chacun de participer, quel que soit son lieu d'habitation. Au total 564 personnes ont pu ainsi dialoguer avec les équipes d'animation. Dans presque la moitié des cas (274) un questionnaire a été rempli.

La fréquentation a été diversifiée : nombreuse et largement composée d'étudiants à Perpignan et de personnes en activité dans les gares de Béziers et de Narbonne, elle était plus limitée dans les communes plus petites, et souvent composée de personnes âgées (Bages, Sigean, Rivesaltes, Salses-le-Château).



- Source dossier de concertation

⇒ Le site internet

Le porteur de projet a complété le site internet antérieur consacré au projet LNMP par une plateforme participative, des liens permettant de passer de l'un à l'autre. Les fonctions classiques (présentation des événements de la concertation, mise à disposition des dossiers, questions, avis et cahiers d'acteurs, etc.) des sites internet employés habituellement pour les concertations ont été ainsi assurées.

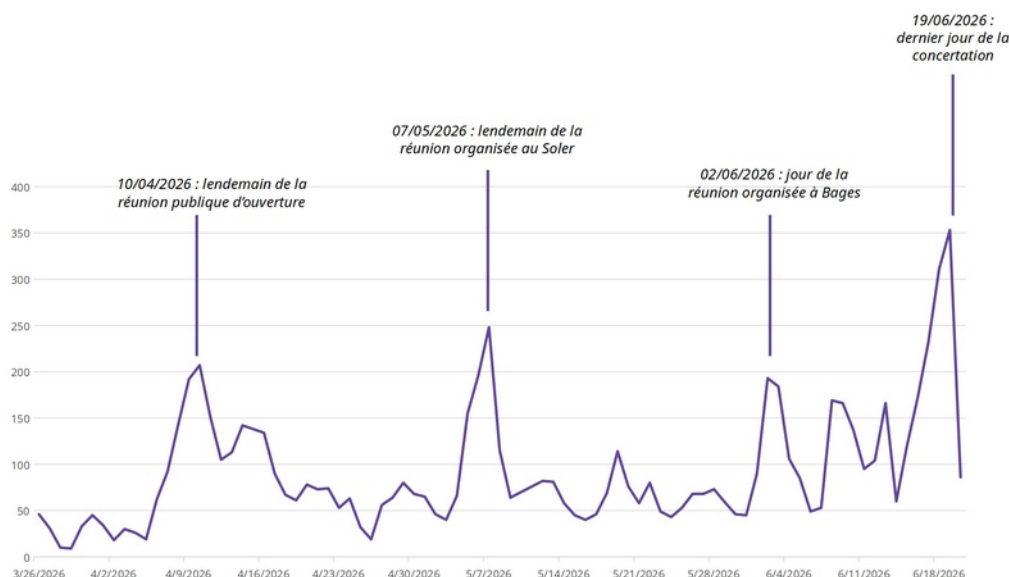
Cette dualité de sites avait cependant quelques inconvénients. Le positionnement, dans la base documentaire du site du projet, des présentations et verbatims des réunions était par exemple peu aisé à trouver. Il en a été de même des vues en 3 D des aménagements proposés par le porteur de projet pour la traversée de la commune du Soler⁴, dont la publication avait été demandée en réunion par les garant.e.s.

- Les questions et les avis ont été publiés sur le site internet (plateforme) dès la modération effectuée. Toutes les questions ont obtenu une réponse apportée, sauf exception, dans un délai raisonnable. Les questions et les réponses ont été visibles par tous les internautes. Aucun problème de modération n'a été signalé. 26 questions

⁴ Ces vues en 3D ont été consultées 6 fois avant la clôture de la concertation, 250 personnes ont participé à la réunion au Soler.

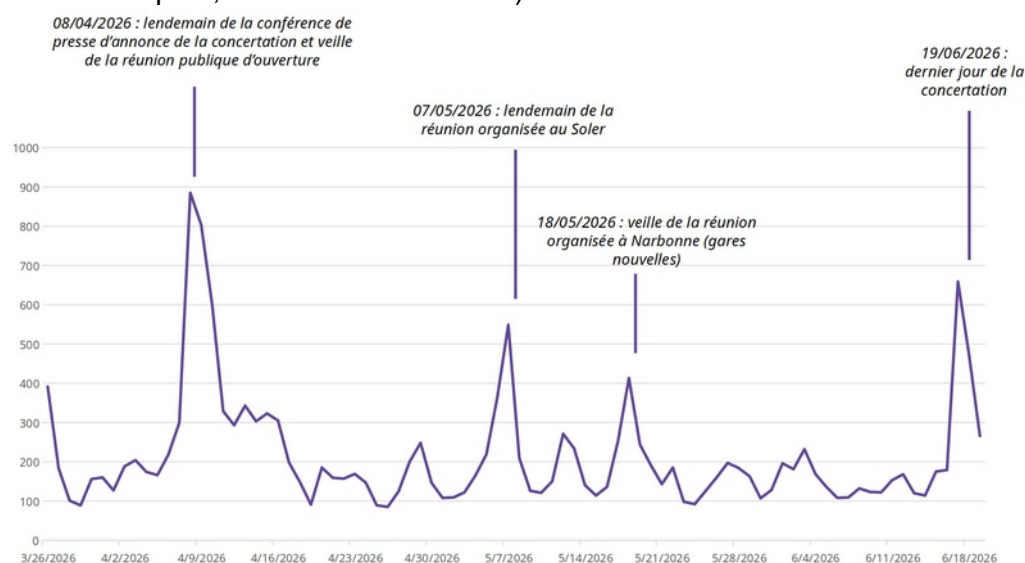
ont été déposées sur le site de la concertation, ainsi que 236 avis et 60 cahiers d'acteurs.

- La vidéo présentant le projet et la concertation, mise en ligne sur le site internet de la concertation, a été vue 2889 fois. En outre, cette vidéo a été projetée au cours de toutes les réunions publiques, sauf en réunion de clôture de la concertation.
- La fréquentation de la plateforme a été élevée, 7986 visiteurs uniques du 26 mars au 19 juin 2026, pour une durée moyenne de l'ordre de 7 minutes, avec des pointes caractérisées liées aux événements de la concertation (voir le schéma ci-dessous, source SNCF Réseau) :



fréquentation de la plateforme participative (source SNCF Réseau)

- Le site internet du projet regroupait des informations relatives aux deux phases du projet LNMP. Sa fréquentation globale pendant la même période, soit 14978 visiteurs uniques du 26 mars au 19 juin 2026 pour une durée moyenne de l'ordre de 5 minutes, ne reflète donc pas uniquement l'activité liée à la concertation préalable. Des pointes liées aux événements de la concertation peuvent toutefois être observées (voir le schéma ci-après, source SNCF Réseau)



Fréquentation du site projet (source SNCF Réseau)

1195 téléchargements des documents précisant le positionnement jusqu'ici envisagé pour les tracés de la phase 2 (tracés 2016, emplacements réservés PIG, etc.) ont été observés sur le site du projet, ce qui confirme l'intérêt du public pour les informations concernant les emprises foncières possibles liés au projet.

⇒ Le questionnaire de sensibilisation aux enjeux du projet

Le questionnaire de sensibilisation a été rempli sur papier par 76 personnes au cours des rencontres de proximité. Il a également été rempli 1047 fois sur le site internet.

Une association a interrogé⁵ les garant.e.s sur l'exploitation prévue des réponses à ce questionnaire. Les garant.e.s ont précisé que le questionnaire invitait à s'exprimer sur les enjeux de projet, non à donner un avis sur le projet lui-même. Il convient en outre d'être prudent pour des raisons de méthode, l'interprétation quantitative de ces réponses reflète en effet les opinions des répondants, mais aussi leur mobilisation à répondre.

Selon la loi, les garant.e.s doivent présenter la synthèse⁶ des observations et propositions présentées au cours de la concertation. Cette synthèse est établie à partir de l'ensemble des moyens d'expression mis à la disposition du public pendant la concertation, incluant les réponses à ce questionnaire, sans qu'il soit nécessaire d'établir une synthèse spécifique pour chaque moyen d'expression.

Les garant.e.s ont demandé au porteur de projet de publier dès que possible sur le site internet de la concertation un dépouillement des réponses à ce questionnaire, agrégeant toutes les périodes et origines de ces réponses.

⇒ Les cahiers d'acteurs

Les cahiers d'acteurs ont donné la parole, sous une forme standardisée, à des personnes morales, associations, entreprises, chambres consulaires, collectivités ou institutions publiques. Ils ont été mis à disposition sur le site internet et annoncés lors des réunions. 60 cahiers d'acteurs ont été déposés au cours de la concertation (voir la liste en Annexe 3).

⇒ Les registres papier

La collecte des registres papier en mairies n'était pas terminée à la date où ce bilan a été réalisé. Les garant.e.s en demandent la publication sur le site Internet de la concertation.

Le dispositif de concertation :

546 Affiches

11 340 flyers

39 points d'information (avec registres papier)

45 annonces presse, 1 conférence de presse, 6 posts sur Instagram et 10 sur LinkedIn

13 réunions publiques

10 réunions de proximité

2 sites Internet (plateforme participative et site du projet)

1 questionnaire

⁵ Une lettre a été adressée aux garant.e.s et une question a été posée en réunion de clôture de la concertation.

⁶ Article L121-16-1 du code de l'environnement.

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

L'information du public en vue de sa mobilisation a été largement assurée par les communes du périmètre de la concertation, par de nombreuses parutions dans la presse locale, et par les rencontres de proximité.

Le public a été nombreux à participer aux 13 réunions publiques de la concertation, soit en moyenne plus de 100 personnes par réunion. Les réunions publiques et les rencontres de proximité jalonnaient le parcours envisagé pour le projet de ligne nouvelle.

Les personnes du public qui ont examiné en détail le dossier de concertation et qui ont échangé avec les garants en ont reconnu la qualité. Ce dossier présentait notamment les alternatives du projet, ainsi que des cartes matérialisant les zones de passage envisagées (zones d'étude), qui ont intéressé le public de proximité. La perception d'une certaine complexité du dossier était inévitable pour un projet de cette ampleur et avec autant d'alternatives. Mais la vidéo de présentation du projet et de la concertation, ainsi que la pédagogie du porteur de projet et des autres intervenants en réunion publique ont largement compensé ce handicap.

Ce projet, dans sa variante réservée au trafic voyageurs, était souvent déjà connu du public. Aucune interpellation du public, déclarant avoir des difficultés de compréhension, n'a été constatée.

Le fait d'avoir réservé la moitié au moins du temps des réunions à des échanges a permis de se prémunir d'une logique de communication descendante. .

Les personnes qui se sont exprimées sur la qualité de cette concertation ont en général formulé des avis positifs. Des réserves ont été cependant exprimées concernant l'utilité et la sincérité de la démarche de concertation dans son ensemble, considérant que les décisions des pouvoirs publics étaient, de fait, déjà prises.

Paroles du public

« Cette consultation m'a toutefois un peu réconciliée avec l'exercice, parce que, dès le début, on a senti que les choses bougeaient [...] au moins pour cette fois-ci on n'a pas perdu complètement notre temps, merci. » (Représentante association ECCLA, Réunion du 16 juin à Narbonne, page 24)

« On s'est interrogé sur la pertinence de la concertation préalable. C'est très bien fait. Il y a beaucoup de documentation. » (Représentant associatif, réunion du 16 juin à Narbonne, p.26)

« Est-ce que l'on verra un jour cette ligne ? » (Rencontre de proximité de Sigean)

« En fait, nous les citoyens n'avons pas compris que tout est déjà acté depuis des décennies. » (avis n°125)

« *La concertation, même dure, est mieux que la rébellion.* » (Notaire de la section Perpignan/Le Perthus, réunion de Rivesaltes du 28/05/2026 , page 25)

Au regard des bons fondamentaux de cette concertation, les garant.e.s considèrent que le droit à l'information du public a été respecté.



Réunion publique à Portel-des-Corbières

On peut cependant regretter que la dualité des sites internet employés pour cette concertation ait induit une ergonomie inhabituelle pour le public. Ainsi par exemple, une variante supplémentaire, améliorant les propositions de SNCF Réseau pour la traversée de la commune du Soler, n'a connu qu'une diffusion quasiment confidentielle⁷.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Environ 1500 personnes ont participé aux réunions publiques. Le partage du temps, en y favorisant les échanges, a contribué à l'expression de plus de 200 avis ou questions. La grande majorité de ces avis respectaient le principe d'argumentation retenu par la CNDP.

Sur le site internet, plus de 200 avis du public ont été déposés. La plupart d'entre eux étaient également argumentés. 60 cahiers d'acteurs y ont été en outre déposés.

Le public a été aussi très nombreux, plus de 1 000, à répondre au questionnaire de sensibilisation. En fin de concertation, l'utilisation possible de ce questionnaire en vue d'un simple décompte quantitatif (pour ou contre le projet, par exemple) a inquiété une association. Les garant.e.s ont précisé les limites méthodologiques⁸ qu'il convient ici de respecter.

Les réponses-type proposées par ce questionnaire incluaient un argumentaire⁹ simplifié, raison pour laquelle les garant.e.s n'en excluent pas l'analyse. Certes, le caractère simplificateur de ces courts arguments réduit la richesse, mais tous les internautes qui ont répondu au questionnaire auraient-ils eux-mêmes rédigé un avis plus argumenté ?

⁷ Voir la partie du bilan : *Evolution du projet pendant la concertation*

⁸ Voir plus haut.

⁹ Par exemple les internautes étaient invités à justifier, s'ils le souhaitaient, leur réserve ou leur opposition au projet, en indiquant préférer d'autres usages prioritaires des fonds publics. Ou à le soutenir en vue de limiter le nombre de poids lourds sur les routes.

Au regard des bons fondamentaux de cette concertation, les garant.e.s considèrent que le droit à la participation du public a été respecté.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

1577 participants aux 13 réunions publiques

32 heures de réunions publiques, 20 heures de temps d'échange, 223 interventions du public

7986 visiteurs uniques de la plateforme participative et 14 978 du site Internet du projet

63 téléchargements du dossier de concertation et 46 de la synthèse

304 dossiers de concertation papier et 3692 synthèses distribués

26 questions écrites / 236 avis écrits

1047 réponses au questionnaire (hors questionnaire papier en attente de dépouillement)

60 cahiers d'acteurs

Synthèse des arguments exprimés

La loi¹⁰ demande aux garants d'inclure dans le bilan de la concertation « *une synthèse des observations et propositions présentées* » au cours de la concertation, ici reprises de la manière la plus exhaustive possible dans un souci de transparence et dans le format et le délai imposés par la loi. Cette synthèse est ici présentée, pour l'essentiel, selon les thèmes retenus pour l'organisation de la concertation.

Le lecteur pourra aussi consulter la *synthèse pour les décideurs et le public*, beaucoup plus courte (2 pages), qui figure au tout début de ce bilan.

Par définition, de telles synthèses ne peuvent être aussi détaillées que la totalité des échanges et contributions intervenus au cours de la concertation, qui représentent tous ensemble un volume documentaire important (près d'un millier de pages de texte).

Le lecteur pourra, s'il le souhaite, se référer à ces documents (verbatim des réunions, avis et questions, cahiers d'acteurs), ainsi qu'au dossier de concertation, qui sont à disposition du public :

- Pour les verbatims, sur le site internet du projet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/mediatheque/document> puis onglets successifs « Concertations et enquêtes publiques », « 2026 Concertation préalable phase 2 », puis « Réunions de concertation ».
- Pour les autres documents, sur la plateforme participative, rubrique « Participez en ligne » : <https://lnmp.platformecitoyenne.fr/projet-de-ligne-nouvelle-montpellier-perpignan-2493> et sur le site Internet du projet.

Les garant.e.s ont demandé au porteur de projet de maintenir l'accès du public à l'ensemble de ces documents pendant toute la concertation continue, c'est-à-dire jusqu'à l'enquête publique.

¹⁰ Article L121-16-1 IV du code de l'environnement

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

La mixité des trafics voyageurs et fret

Une ouverture éventuelle au trafic de marchandises de la ligne nouvelle entre Béziers et Perpignan était l'une des questions principales posées au public pendant cette concertation préalable.

Cette proposition a été accueillie favorablement presque de manière unanime. A Portel-des-Corbières, le public a très peu participé à la réunion thématique consacrée à cette question de fond, ce qui est en général un signe d'approbation implicite. Mais la mixité des trafics a été explicitement approuvée dans presque toutes les autres réunions publiques, souvent de manière assez brève, comme s'il s'agissait d'une évidence.

Les arguments favorables à la mixité des trafics le plus souvent cités sont :

- la nécessité d'encourager le rapport modal, afin de contribuer à la réduction du trafic routier et les pollutions induites ;
- la vulnérabilité au changement climatique de l'actuelle ligne classique, en particulier de la partie qui longe les étangs entre Béziers et Narbonne ;
- la nécessité d'assurer une continuité des trafics de fret entre l'Espagne et la France.

Cet accueil favorable est toutefois strictement conditionné à la réalisation d'un long tunnel pour traverser les Corbières, l'hypothèse d'un passage dans la plaine du Roussillon en contournant le village de Fitou par l'est suscitant au contraire de vives réactions. La destruction des vignobles et les atteintes au paysage seraient jugées alors inacceptables.

Cette convergence des avis en faveur de la mixité des trafics n'est toutefois pas unanime. Les impacts sur le territoire, environnementaux, paysagers et agricoles sont relevés, comme la difficulté à faire circuler des trains à des vitesses très différentes sur la même voie. La circulation nocturne des trains de fret inquiète car elle viendrait accroître les nuisances sonores.

Paroles du public

« Le fret n'est pas une option. Si la ligne ferroviaire n'est pas mixte, on se retrouve avec un grand projet inutile imposé, potentiellement destructeur pour l'environnement, sans avantage réel. » (Élu LFI de Perpignan, réunion du 1 avril 2026 à Perpignan, p. 15)

« Faites un tunnel : je serai votre allié. Si vous passez dans le troisième tracé littoral, je serai votre ennemi. » (Président de l'AOC Fitou, réunion du 16 avril à Portel-des-Corbières, p. 14)

« Comment sera assurée la cohabitation entre trains de fret (100 km/h) et grande vitesse (300 km/h) sur la ligne Montpellier-Perpignan ? Quelles solutions (zones de dépassement dans les Corbières, créneaux horaires) sont prévues pour éviter les blocages ? » (Avis n°14)

Le tunnel en milieu karstique

Inquiétudes sur les risques

Malgré le quasi consensus sur l'intérêt du tunnel, des craintes persistantes sont exprimées quant à la faisabilité technique et aux risques liés au milieu karstique. Plusieurs participants, notamment des agriculteurs et des riverains, soulignent que le karst des Corbières est mal

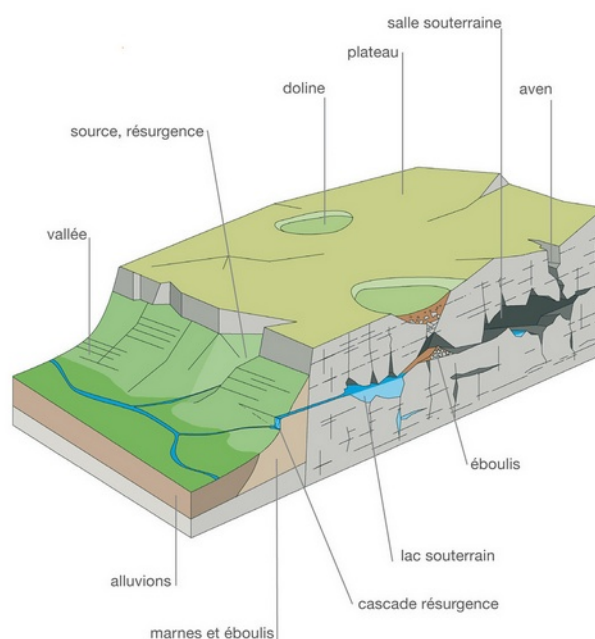
connu en profondeur (200 à 600 m), avec des circulations d'eau complexes (ex. : source de Font Estramar, karst près de l'Agly) et des cavités non cartographiées. L'absence de données précises du BRGM ou d'études approfondies est critiquée, d'autant que des exemples de tunnels en milieu karstique ont connu des éboulements et dépassements de budget sur plus de dix ans.

Paroles du public

« À chaque fois, j'ai mis l'accent sur le danger que représente un tunnel sous le karst des Corbières. Je ne vois pas comment vous pourrez dire : 'Le tunnel va passer ici, sans aucun risque.' Il y aura forcément des risques. » (agriculteur, réunion de clôture, Narbonne, 16 juin 2026, p. 13)

« J'ai lu le compte rendu (de la réunion de Fitou) , et j'ai vu que pas mal de personnes 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. » (Habitant de Pézilla-de-la-Rivière, réunion de Coursan 12/ mai, p. 18.)

« Tout près des Bouches-du-Rhône, il y a le Var, avec Toulon, qui a réalisé un deuxième tunnel [...] en relief karstique : éboulements successifs, dépassements de budget [...] Cette histoire d'éboulements sur le deuxième tunnel a duré plus de dix ans. » (ex-habitant des Bouches-du-Rhône, réunion de clôture, Narbonne, 16 juin 2026, p. 15)



Principe du relief karstique (source CAUE Aveyron)

Le tunnel, une solution technique faisable mais coûteuse et complexe

Le public considère globalement que le tunnel est techniquement réalisable. Cependant, sa construction en milieu karstique implique des défis majeurs : gestion des eaux souterraines (risque de perturbation des nappes), excavation de grands volumes de matériaux (avec des coûts de dépôt ou de réutilisation), et complexité géotechnique (cavités, zones altérées). Certains soulignent à l'inverse que le tunnel pourrait aussi réduire les besoins en

compensation environnementale (moins d'emprise au sol), mais d'autres craignent des impacts résiduels (sorties de tunnel, nuisances sonores localisées).

Paroles du public

« *Le tunnel en milieu karstique est techniquement faisable. [...] On a vu des photos : la galerie des Janots, à Marseille, avec des vides trois fois le volume du tunnelier, et le tunnelier est passé.* » (anonyme, réunion de Roquefort-des-Corbières du 3 juin 2026, p. 44)

« *Avec un petit peu de chance, vous aurez peut-être un peu moins d'hectares à trouver en compensation.* » (anonyme, réunion de La Palme, 27 mai 2026, p. 28)

« *Un tunnelier qui tombe dans un gouffre, c'est un gouffre d'argent, d'ailleurs.* » (anonyme, réunion de Roquefort-des-Corbières, 3 juin 2026, p. 40)

Demande de transparence et d'études approfondies

Le public souhaite des études hydrogéologiques et géotechniques poussées, impliquant des experts indépendants (BRGM, École des Mines d'Alès, spéléologues) pour cartographier précisément le karst et évaluer les risques. La coordination avec les acteurs locaux (Parc naturel régional, chambres d'agriculture, communes) est jugée indispensable pour intégrer les enjeux de transparence hydraulique, de biodiversité et de paysage. Plusieurs propositions visent à mutualiser les données avec d'autres projets (ex. Aqua Domitia) ou à anticiper les impacts sur les sources et les captages.

Paroles du public

« *Vous allez faire des études : qui va les réaliser ? [...] Un hydrogéologue ne peut pas dire, en dessous de 200, 300, 400 m, ce qu'il y a.* » (agriculteur, réunion de clôture, Narbonne, 16 juin 2026, p. 14)

« *Réfléchir aux entrées/sorties du tunnel, aux impacts paysagers et aux nuisances sonores, qui ne manqueront pas, même si elles sont limitées sur l'ensemble du trajet.* » (élue, Conseil départemental de l'Aude, réunion de clôture, Narbonne, 16 juin 2026, p. 28)

Des tranchées couvertes en complément du tunnel

En complément du tunnel, certains participants proposent d'étudier des tranchées couvertes pour optimiser la longueur du passage en souterrain afin de limiter les impacts en surface. Ces solutions sont perçues comme un compromis entre coûts, faisabilité et préservation du territoire, notamment dans les zones où le relief est moins marqué.

Paroles du public

« *C'est comme des tunnels, sauf que ça vous coûtera beaucoup moins cher que les tunnels. Ça cache la ligne et ça permet de répondre à la protection contre le bruit et contre, éventuellement, les nuisances.* » (habitant de Roquefort-des-Corbières, réunion de Roquefort-des-Corbières, 3 juin 2026, p. 27)

« *Si on fait des tunnels, finalement, l'impact sera très limité sur la partie viticole : il suffit donc d'augmenter la longueur du tunnel.* » (élu, Roquefort-des-Corbières, réunion de La Palme, 27 mai 2026, p. 21)

Craintes sur les impacts résiduels et la gestion des matériaux

Même avec un tunnel, des impacts résiduels sont redoutés : sorties de tunnel (bruit, paysage), zones de dépôt des matériaux excavés (artificialisation, pollution), et perturbations hydrauliques (coupure de veines karstiques). Le public demande que ces aspects soient intégrés dès la conception et fassent l'objet de mesures d'atténuation (ex. : végétalisation adaptée au risque incendie, gestion des eaux).

Paroles du public

« La construction de remblais agit comme une digue superficielle qui peut stopper le froid l'hiver et accentuer le gel des vignes. » (restitution de groupe, réunion du 27 mai 2026, p. 38)

« La végétalisation, il faut y être assez vigilant, notamment quand on a vu les problématiques d'incendie, puisque c'est souvent un cordon qui amène le feu. » (élu, Roquefort-des-Corbières, réunion de La Palme 27 mai 2026, p. 21)



Tunnel ferroviaire en construction (source Duchène SA)

L'agriculture

Le monde agricole confronté au passage de la ligne nouvelle

Dès l'étude de contexte les garant.e.s avaient déterminé que la problématique agricole serait un des temps forts de la concertation préalable. Dans cette perspective une réunion dans chaque département (Aude et Pyrénées-Orientales) avait été programmée avec l'appui des chambres d'agriculture respectives. Néanmoins lors du passage du dossier de concertation en CNDP, un manque de précisions a été constaté concernant les enjeux agricoles, amenant à une demande de complétude. Avec l'accord des garant.e.s deux fiches thématiques sont venues compléter le dossier.

Sans attendre les réunions spécifiques, les questions et les inquiétudes des agricultrices et agriculteurs ont émergé quasiment à chaque réunion publique et dans les avis déposés sur le site. Une délégation des jeunes agriculteurs était présente à la réunion de Perpignan, dévolue à l'économie et au tourisme. Au Soler, à Fitou, à la Palme... les exploitants et les élus se sont

exprimés ; mais ce sont les deux réunions publiques spécifiques qui ont permis le plus important échange d'arguments entre le monde agricole, les chambres d'agriculture et les techniciens du porteur de projet (responsables du projet et responsable des indemnités). Ces réunions ont parfois été houleuses particulièrement à Bages-d'Aude sur le sujet des indemnités individuelles et collectives. D'ailleurs, compte-tenu du nombre de questions et de témoignages, les formats de ces réunions ont été adaptés, le temps de la plénière a été allongé et les ateliers prévus remplacés par des entretiens en petits groupes avec les nombreux techniciens présents sur des problèmes spécifiques soit au territoire traversé, soit aux exploitations possiblement impactées.

Une atteinte au droit de propriété chèrement conservé et le deuil de la transmission

Au-delà de la perte purement matérielle, c'est l'atteinte au patrimoine familial et sentimental qui suscite l'émotion la plus vive. L'infrastructure vient brutalement interrompre une lignée de transmissions, là où des générations ont façonné le paysage au prix d'un labeur acharné.

Paroles du public

« *Il faut vous rendre compte que tous ces gens ont des terres de nos ancêtres, qui nous ont été transmises [...]* » (habitant de Cuxac-d'Aude, réunion à Bages d'Aude 2 juin, p. 37)

« *Ce tracé est impactant. [...] La terre de mes ancêtres, que je laisse à mes enfants, je ne vous autorise pas à vous l'approprier.* » (vigneron à La Palme, président de l'AOC Fitou, réunion à Portel-des-Corbières 16 avril, p. 14)

Dans un contexte où la viticulture subit déjà de plein fouet l'arrachage des vignes et l'abandon des terres, le tracé est perçu comme le coup de grâce porté à un mode de vie historique et à un patrimoine à l'ancrage générationnel. Entre résignation face à une spoliation, que certains jugent inéluctable, et expression d'une révolte, les participant.e.s manifestent leurs craintes. Parfois le ton se fait menaçant.

Paroles du public

« *Perdu pour perdu, on va indemniser du mieux qu'on peut ce qui reste [...] Et puis tant pis pour nos paysages et notre agriculture.* », (habitant d'Armissan, réunion à Bages d'Aude 2 juin, p. 23) ;

« *Je ne vais pas débattre sur le passage de la LGV parce que on sait qu'elle passera, ce sont des enjeux internationaux et ça on le sait* » (habitant de Cuxac-d'Aude, réunion à Bages-d'Aude 2 juin, p.27) ;

« *Nous, à la Confédération Paysanne, on est contre l'utilisation des fonciers agricoles : tous les jours, de la surface agricole nutritive qui peut produire de la nourriture disparaît* », (Confédération paysanne, réunion de Rivesaltes 28 mai, p.24).

« *Nous utiliserons tous les moyens démocratiques, institutionnels, juridiques et politiques à notre disposition pour défendre notre territoire* » (maire de Fitou, réunion à Fitou 5 mai, p. 4)

« *Je l'affirme aujourd'hui : ne passez pas par le tracé Est, sinon mon tee-shirt, qui aujourd'hui est rouge de la couleur du vin, risque d'être rouge sang* » (viticulteur à La Palme, président AOC Fitou, réunion à Fitou 5 mai, p. 20).

La crainte de la dépossession économique et de l'insuffisance des compensations

Le passage sur des terres de haute valeur agronomique est particulièrement redouté.

Paroles du public

« Le territoire le plus porteur en matière agricole, au niveau de la vigne, c'est de Rivesaltes au Soler. [...] Ce contournement nous enlève presque toutes les terres [...] et je suis étonné qu'il n'y ait pas plus de voix pour crier au secours, pour tout ce monde rural qui est presque laissé de côté [...] » (maire de Peyrestortes réunion du Soler 6 mai, p.18) ;

« Donc on aimerait un minimum de respect. Je rappelle que ce sont les agriculteurs qui vont vous fournir les terres. Respectez-les, s'il-vous-plaît. » (habitant de Cuxac d'Aude, réunion du Soler 6 mai, p. 28).

Sans être dans une opposition systématique, le président des jeunes agriculteurs des PO se pose en interlocuteur incontournable : « Nous ne sommes pas ici dans une posture d'opposition, nous sommes ici dans une posture de responsabilité. Mais nous ne tolérerons pas qu'une fois de plus, les agriculteurs soient la variable d'ajustement économique de ce type de projet. Ce que nous demandons est clair :

- de la transparence totale sur les tracés, sur les impacts ;
- un accompagnement anticipé, construit avec le terrain, qui prenne en compte la déstructuration de nos outils d'exploitation pour nous aider à les restructurer ;
- en accompagnement économique à la hauteur des pertes réelles : pas une compensation théorique. Parce que derrière chaque hectare, il y a une exploitation, il y a des familles, il y a une économie locale.

Je suis là aujourd'hui avec une volonté simple : travailler ensemble. Mais travailler ensemble, ce n'est pas simplement informer : c'est co-construire, c'est anticiper, c'est respecter les équilibres agricoles existants. Nous serons présents dans ce processus non pas comme des spectateurs, mais comme des acteurs et des relais du terrain. Et soyons-en certains : nous serons là pour faire le lien, mais aussi pour défendre la réalité agricole de ce territoire. » (Président des Jeunes Agriculteurs, réunion à Perpignan, p. 20) ;

Au-delà des pertes de terres (654 ha de SAU impactés dans l'étude de 2021), exprimées par les vigneron (AOC Fitou, Corbières, Muscat de Rivesaltes) les sujets de la fragmentation des parcelles et des limitations d'accès sont souvent évoqués.

Paroles du public

« ça me coupe mon exploitation en deux », (arboriculteur à Baho, réunion de Rivesaltes , 28 mai, p.24) ;

« J'ai de grosses interrogations sur mon exploitation, parce qu'au nord de Rivesaltes, entre Rivesaltes et Espira-de-l'Agly, il y a beaucoup de lignes qui sont dessinées aujourd'hui sur le tracé. J'ai un entrepôt de 8 000 m² sur lequel on conditionne, on expédie les fruits. Et, sur le tracé actuel, je me retrouve coincé entre deux lignes de TGV, et sans accès à l'exploitation (...) Est-ce que ça a été identifié, déjà, qu'il y avait un entrepôt sur le trajet ? Est-ce qu'on pourra garder un accès poids lourds ? Voilà : savoir un peu où on va. Parce que c'est un bâtiment qui vaut à peu près 10 millions d'euros : ça serait embêtant de le déplacer », (exploitant à Rivesaltes, réunion de Perpignan, 15 avril, p. 20).

Le reproche sur le manque de visibilité quant au calendrier du projet est récurrent, car il constitue un frein au développement des exploitations.

Paroles du public

« *J'ai un projet qui est bloqué [...] ça fait 10 ans qu'on bosse dessus...* » (habitant de La Palme, réunion du Soler 6 mai, p. 27)

« *Il faut penser aussi qu'un tel projet congèle le territoire [...] on impose une patience et une adaptation au territoire...* », (président de la FDSEA, réunion de Rivesaltes 28 mai, p. 22)

À cela s'ajoute l'inquiétude pour les efforts de diversification, notamment l'agritourisme, qui lie intimement la beauté des paysages à la survie des domaines.

Les viaducs et remblais sont critiqués pour leur effet "cicatrice" sur des territoires où est soulignée l'interdépendance du tourisme, de la viticulture et de la qualité des paysages.

Paroles du public

« *Or, il va y avoir, invariablement, un impact sur une partie de l'activité, qui est la partie agritourisme* » (1^{er} adjoint de la mairie de Bages, réunion de Bages d'Aude 2 juin, p. 14) ;

« *La filière œnotouristique [est un atout], avec des professionnels engagés* », (représentante d'Ad'Occ, réunion à Perpignan 15 avril, p. 23).

« *Une ligne non mixte, avec tout en déblais-remblais, va créer une vraie cicatrice dans le paysage. [...] Ce sont des communes qui vivent sur deux piliers économiques : viticulture et tourisme. La "carte postale" d'un Parc Naturel Régional comme celui de la Narbonnaise, ce sont ses paysages* » (représentante du PNR de la Narbonnaise, réunion à Portel-des-Corbières 16 avril, p. 12)

Face à tous ces impacts la colère des exploitants gronde face à ce qu'ils qualifient « *d'indécence financière* ». L'enveloppe globale allouée aux mesures compensatoires collectives est vécue comme un mépris de la valeur réelle de leur travail et des externalités négatives subies (dépréciation des domaines, destruction de l'image de marque). Les compensations agricoles (estimées à 30-35 M€) sont jugées dérisoires par les professionnels présents à Bages d'Aude.

De plus, le système d'indemnisation est jugé partiel : s'il s'adresse aux propriétaires et exploitants directs, certains participants jugent qu'il omet un maillon essentiel de l'économie solidaire viticole, à savoir les caves coopératives, qui verront leurs volumes d'apport chuter drastiquement sans contrepartie. Ce modèle d'indemnisation est également dénoncé par un responsable de cave, qui pointe la ruine silencieuse des outils collectifs de vinification.

Paroles du public

« *Quand on sait que le financement du projet s'élève à 7 milliards d'euros, 35 millions d'euros représentent 0,5 %. Quelque part, c'est une insulte à la profession* », (viticulteur de La Palme et président de l'AOC Fitou, réunion à Bages d'Aude 2 juin, p. 36).

« *Nos coopératives vont avoir une perte économique sèche* », (vigneron et Président de la cave coopérative à Montredon-des-Corbières, réunion à Bages d'Aude 2 juin, p. 26).

Malgré les explications détaillées données par le porteur de projet sur les modes de compensations : individuelles ou collectives, ce dernier point a constitué un sujet clivant qui méritera un effort, notamment de pédagogie. L'inclusion des caves coopératives dans des projets de compensation collective vaudra d'être accompagné.

Des inquiétudes se font jour également sur le fait que la compensation reste locale.

Paroles du public

« Il serait quand même fondamental que, sur ce projet, l'argent qui sera mis vienne à la viticulture locale et reste local, pas installer un berger au fin fond de la Lozère », (habitant de Cuxac d'Aude, réunion à Bages d'Aude 2 juin, p.37),

« Aujourd'hui [...] vous êtes prêts à certifier que ça ne sera pas du greenwashing la compensation ne se fera pas à Dunkerque ou en Ardèche ? Vous êtes bien d'accord avec ça ? » (viticulteur à La Palme, réunion à Bages d'Aude 2 juin, p.35).

Dans le même esprit, est posée la question cruciale de la raréfaction des terres disponibles pour les compensations, par exemple par les maires d'Opoul-Périllos et de Peyrestortes lors de la réunion de Rivesaltes.

Paroles du public

« Quand la Chambre d'agriculture parle de compensation : madame, aujourd'hui, sur mon territoire, il y a 35 hectares de compensation pour la prison de Rivesaltes. Après, je n'en ai plus. Ces 35 hectares, ce sont des cailloux en haut. Je ne sais pas comment vous allez compenser des terres de plaine par des cailloux sur des collines ? » (maire de Peyrestortes, réunion de Rivesaltes 28 mai, p. 23).



Atelier à Coursan (photo garante)

Entre menaces et espoir de solutions adaptées au contexte de changement climatique.

En effet les conséquences du passage de la LGV ne sont pas seulement en surface, elles sont aussi souterraines. L'agriculture méditerranéenne dépend d'équilibres hydriques complexes et fragiles. Le massif des Corbières agit comme un château d'eau naturel dont les résurgences irriguent les plaines ; l'aménagement de tranchées ou de fondations en béton fait redouter une rupture définitive des veines d'eau souterraines nécessaires aux cultures.

Paroles du public

« *La question première c'est l'accès à l'eau* », (président de la FDSEA, réunion de Rivesaltes 28 mai, p. 22)

« *Vous allez faire passer une ligne nouvelle qui va couper, en partie, l'arrivée d'eau des Corbières pour la commune de Bages. Est-ce que vous y avez pensé ? une veine quand elle est coupée, elle est coupée..* » (habitant de Bages-d'Aude, réunion à Bages-d'Aude, 2 juin, p.15).

Dans la perspective des épisodes de sécheresse et du changement climatique, les propositions du public à propos d'exemples de compensations collectives concernent principalement les aides techniques et financières à l'irrigation. Proposition en particulier d'une réflexion commune avec les acteurs d'Aqua-Domitia 2 (réunion à Rivesaltes, p. 20) ou évocation d'autres possibilités. Également une proposition de reprise de conduite de gaz bientôt délaissée par TEREKA pour amener de l'eau (réunion de Bages d'Aude, atelier).

Paroles du public

« *On a un projet, aujourd'hui, plutôt avancé, qui s'appelle le maillage de l'Agly et qui est en recherche de financement pour deux postes : c'est la création et, potentiellement, l'accompagnement du coût de l'eau résiduel. Est-ce que ces compensations agricoles ne pourraient pas le permettre ?* » (président de la FDSEA, réunion de Rivesaltes 28 mai p. 21)

« Un oui mais » des agriculteurs au fret

Enfin, le fret ferroviaire est parfois perçu comme une menace commerciale : les agriculteurs craignent que ces voies nouvelles ne facilitent l'importation massive de denrées étrangères à bas coût, achevant de déstabiliser la production locale. L'accélération de la mondialisation des flux est perçue comme un « cheval de Troie économique ». La référence à l'échec du « *train des primeurs* » est un argument négatif cité plusieurs fois en particulier au Soler.

Paroles du public

« [...] *le fret, c'est quelque chose qui va encore mettre à mal l'agriculture française. On va encore rentrer des denrées alimentaires d'origine espagnole [...]* » (habitant de Cuxac-d'Aude, réunion à Bages d'Aude 2 juin, p. 27)

« [...] *des produits espagnols qui ne respectent pas nos règles sanitaires* » Avis n°270

« *Vous allez détruire notre bel environnement dans le littoral au niveau viticole, pour faire passer des produits espagnols le plus vite à Rotterdam : c'est encore pire, ça devient presque insultant.* » (viticulteur de La Palme, réunion à Fitou 5 mai, p. 19)

« *Faire gagner 8 minutes à des fruits et légumes qui proviennent d'Afrique du Nord : je trouve que ça fait un peu cher la minute.* » (maire du Soler, réunion du Soler 6 mai, p. 6)

Le tunnel, un choix de moindre impact pour l'agriculture ?

Face à ce projet jugé destructeur à plusieurs niveaux, une seule voix quasi unanime s'élève parmi les défenseurs du monde rural : le choix du tracé en tunnel sous le massif des Corbières. C'est une solution technique qui trouve grâce aux yeux des élus locaux et des exploitants, car elle permet d'effacer visuellement et physiquement l'infrastructure, protégeant domaines et terres, préservant paysage et environnement. Un élu régional se fait l'écho de cette demande reprise, entre autre, par plusieurs conseils municipaux dans les cahiers d'acteurs, également par la communauté d'agglomération du Grand Narbonne.

Paroles du public

« La solution qui a le moins d'impact [...] c'est évidemment la traversée du massif des Corbières en tunnel. C'est le projet qui a le moins d'impact sur l'agriculture et la biodiversité », (Élu à la Région Occitanie réunion Bages d'Aude 2 juin, p. 40)

Pour les vignerons, renoncer au tunnel pour de simples raisons budgétaires équivaldrait à sacrifier délibérément leur outil de travail.

Paroles du public

« Le trajet initial est tout à fait possible, même avec le fret, si ce n'est qu'il faut un tunnel. [...] Je suppose que c'est juste une histoire de coût », (Vigneronne à Fitou, réunion à Bages d'Aude 2 juin, p. 31)

Cependant même si c'est un compromis jugé acceptable par le monde agricole, soutenu par un grand nombre d'élus, les possibles impacts du tunnel sur le cycle de l'eau ne sont pas évacués, ni les conséquences des travaux sur les écoulements et donc la problématique des inondations, comme nous le verrons dans d'autres chapitres du rapport.

En résumé, de l'ensemble des expressions recueillies il ressort, sans surprise, que pour les vignerons (agriculteurs les plus représentés dans ces secteurs), la terre n'est pas une simple emprise technique ou une surface à calculer et à indemniser ; elle est une mémoire vivante, un outil de travail séculaire et le cœur battant d'une économie locale déjà fragilisée par les crises successives et les aléas du dérèglement climatique. L'annonce de la relance de la ligne nouvelle, même si elle peut être vécue comme un soulagement pour certains, dont les projets d'extension ou de modernisation sont bloqués par l'emprise des fuseaux depuis de nombreuses années, ravive ainsi des fractures profondes, mêlant un sentiment d'injustice, une incompréhension économique, une perception de déracinement culturel menant par instant à l'affrontement entre deux mondes dont les temporalités sont opposées par nature : celui du temps long de la terre et celui du temps pressant des flux de transports à grande vitesse. Les gens de la terre demandent à être écoutés, respectés, compensés, à la juste valeur de leur investissement et de celui qui les ont précédés, à la mesure du sacrifice consenti pour laisser le passage à la LGV, au nom d'une modernité qui leur paraît se construire sans eux, voire contre eux.



Atelier à Narbonne (photo garant)

La desserte du territoire et les gares

Le dossier de concertation décrivait méthodiquement six variantes possibles pour la desserte du territoire, soit :

- La création de deux gares nouvelles, à Béziers-est et Narbonne-ouest (solution de référence retenue en 2016)
- La création d'une seule gare nouvelle à Béziers-est
- La création d'une seule gare nouvelle à Narbonne-ouest (avec deux variantes)
- La création d'une seule gare nouvelle à Nissan-lez-Enserune (à 11 km de Béziers et 18 km de Narbonne)
- Une variante sans création de gare nouvelle.

Ces propositions ont été mises en débat, en particulier au cours de deux réunions publiques, dans l'Aude (à Narbonne) le 19 mai 2026, et dans l'Hérault (à Béziers) le 20 mai 2026. Au cours de chacune de ces réunions, le projet local a été fortement soutenu, par les élus de chaque intercommunalité comme par la plupart des habitants participant à ces réunions. Les arguments en faveur de chaque gare nouvelle sont ceux d'un soutien au développement économique local et d'une meilleure desserte des zones périurbaines. L'importance d'assurer une bonne correspondance en gare nouvelle entre les TàGV et les TER régionaux Lio est soulignée dans le public.

L'hypothèse d'une gare nouvelle proche de Perpignan, qui n'était pas présentée dans le dossier de concertation, répondant en cela à la volonté antérieurement exprimée par le territoire d'une desserte par la gare-centre a été ponctuellement abordée par le public. Le porteur de projet a fait remarquer que l'évolution du territoire ne permet plus certains positionnements et certaines infrastructures qui étaient envisageables lors des concertations précédentes. SNCF Réseau ajoute que l'attractivité de Perpignan suffit à garantir la desserte de la gare centre.

Paroles du public

« Cette nouvelle gare [Béziers] va nous permettre d'aller chercher ces marchés et de consolider les emplois saisonniers. » (Représentant syndicat hôtellerie, réunion du 20 mai à Béziers, p. 21).

« Il y a différents questionnements et points de vue concernant le scénario de gare nouvelle à Nissan. Certains pensent que Nissan est une fausse bonne idée car il n'y a pas de projet de territoire, mais d'autres pensent que c'est un projet plus raisonnable en termes de coûts et qu'en plus, c'est une gare interconnectée. » (rapporteur d'un petit groupe, réunion du 19 mai à Narbonne, p. 33)

« Est-ce qu'il peut y avoir un impact positif, c'est-à-dire un billet moins cher ? Ou, au contraire, est-ce que l'investissement sera répercuté ? Je vois que c'est un projet très coûteux : cela va donc impacter les usagers. » (public, réunion du 19 mai 2026 à Narbonne, p. 29)

« L'interconnexion entre les TàGV et les trains régionaux est la clé du succès des futures gares et de leur utilité pour les habitants de notre territoire. » (représentant de la Région Occitanie, réunion du 20 mai à Béziers, p. 29)

« Si, sur leur fonctionnement, les deux gares sont déficitaires, qui paye, à ce moment-là, la différence et le déficit ? » (Association TGV Sud territoires, réunion du 20 mai 2026 à Béziers, p. 35)

A Béziers la desserte de la gare-centre serait assurée depuis la gare nouvelle par un bus à haut niveau de service (BHNS), dont le tracé, déjà déterminé, a été présenté en réunion. A Narbonne une interconnexion avec la ligne classique Toulouse-Narbonne serait recherchée, sans que ses modalités pratiques (position exacte de la gare nouvelle et modalités de correspondance) soient déjà précisées.

Le président de la Communauté de communes La Domitienne accueillerait favorablement un projet de gare nouvelle à Nissan-lez-Enserune, interconnecté avec la ligne classique Béziers-Narbonne, dans le cadre d'un projet urbain et de desserte routière qui reste à élaborer. Le principe d'un tel projet est soutenu par une partie du public.

Pour le public, des questions restent ouvertes : est-ce que la desserte de la gare-centre par les TàGV serait maintenue en cas de réalisation d'une gare nouvelle ? Quel sera l'impact sur le prix des billets de train ? Qui supportera financièrement le déficit d'une gare nouvelle si le trafic voyageur ne correspond pas aux prévisions ? Quelle serait l'incidence d'une gare nouvelle sur les déplacements de Béziers vers Millau ?

SNCF Réseau précise que le prix des billets et les choix de desserte sont librement choisis par les opérateurs ferroviaires, et que c'est l'importance de la clientèle attendue qui guidera les choix de desserte.

A la question relative à un déficit éventuel des gares nouvelles, SNCF Gares & Connections répond qu'une péréquation par groupes de gares assure en général un équilibre financier.

L'hypothèse d'une desserte totalement assurée par les actuelles gares-centre est peu défendue par le public. A ce sujet, SNCF Réseau alerte sur la complexité des circulations ferroviaires qu'elle induirait, avec des TàGV quittant la ligne nouvelle vers le réseau classique, puis y retournant. L'allongement du temps de parcours pourrait alors dissuader les opérateurs ferroviaires de prévoir un arrêt en gare-centre.

Paroles du public

« Nous croyons qu'avoir la gare hors de la ville, se déplacer vers une gare, c'est un problème. Nous avons un problème à Tarragone : la gare est à 20 km. Et ces gares ne marchent pas. » (Directeur des transports Barcelona Regional, réunion de Perpignan le 15 avril, p.27)

« Je ne suis pas convaincu que ce TGV va nous faire gagner un temps fou — surtout si on met des gares tous les trois kilomètres. Mais peu importe [...] Maintenant, il faut qu'on accélère, qu'on aille vite, et bien. On fait un projet structurant, qui a une vraie valeur ajoutée pour le consommateur et pour les exploitants. » (Président de l'UMIH¹¹ 66, réunion de Perpignan le 15 avril 2026 pp. 25-28).

« J'entends la pertinence pour Narbonne, qui irrigue la partie Toulouse–Bordeaux, mais par exemple Béziers. Il y avait quand même un projet de gare dans le secteur de Rivesaltes. Pourquoi est-il oublié ? » (Habitant de Rivesaltes, réunion de Perpignan le 15 avril 2026).

« Mettre des gares tous les 30 ou 60 km sur une LGV, personnellement je ne vois pas l'intérêt » (syndicat cheminots CGT, réunion de Perpignan du 15 avril 2026, page 18)

Enjeux économiques et touristiques

Des opportunités à saisir...mais aussi des risques pour des territoires ou des secteurs oubliés ?

Le projet LNMP est perçu majoritairement lors des interventions dans les réunions publiques et dans les cahiers d'acteurs institutionnels comme un levier pour :

- Le développement touristique
 - en facilitant l'accès des stations du littoral, des zones d'attractivité et des sites majeurs ; sont notamment cités Narbonne (et son Grand Buffet !), les sites patrimoniaux remarquables (abbaye de Fontfroide), la réserve de Sigeon... à condition d'une bonne desserte (gares bien situées, connexions avec les TER).
 - en soutenant le tourisme d'affaire qui représente une part croissante des nuitées dans la région.
 - en améliorant les connexions avec les aéroports (Montpellier, Toulouse, Gérone, Barcelone)
 - en développant l'agritourisme et l'oénotourisme en lien avec l'augmentation des liaisons TER prévue sur la ligne historique, sous condition de préserver vues et paysages.
- L'attractivité économique : création d'emplois, installation d'entreprises (ex. : projet EDEN à Béziers, ZAC de la Palme-Caves). Les plateformes logistiques (Saint-Charles, Le Boulou, Port-la-Nouvelle) pourraient bénéficier d'un report modal, qui est généralement perçu comme un bon outil pour réduire la saturation de l'autoroute A9.
- La connectivité européenne : renforcement des liens avec l'Espagne (Barcelona, Valence) et le nord de l'Europe.

¹¹ Union des métiers et des industries de l'hôtellerie

Paroles du public :

« Il faut une réalité économique. Et la réalité économique, c'est à nous de la créer, dans ce territoire. C'est à nous de créer l'envie des visiteurs de venir consommer, travailler, vivre, et découvrir ce territoire fabuleux. [...] ce TGV va envoyer un message, un message clair de proximité. Et il va enfin confirmer l'investissement qu'il y a eu : la gare TGV... c'était 2009, à peu près. J'avais 19 ans, j'en ai 36 : le TGV, on m'en parle depuis que je suis né. » (Président de l'UMIH 66, réunion du 15 avril à Perpignan, p. 26).

« Ce projet permettra d'allonger notre saison [touristique]. » (Association des campings de Vias, réunion du 20 mai à Béziers, p. 20)

« C'est un vecteur majeur du renforcement des flux économiques. » (Préfet des Pyrénées-Orientales, réunion du 15 avril à Perpignan, p. 9).

« Le tourisme d'affaires représente entre 24 % et 55 % des nuitées générées dans l'économie régionale. » (Représentante d'Ad'Occ, réunion du 15 avril à Perpignan, p. 25)

« L'agritourisme et l'oénotourisme sont des solutions qu'ont trouvées les agriculteurs pour faire face à la crise agricole. » (1^{er} adjoint de la mairie de Bages-d'Aude, réunion du 02 juin à Bages-d'Aude, p. 14)

« Cette LGV peut être un outil de communication. Moi, je n'ai entendu personne dire : Ce train, il y aura des grappes de raisin dessus. Il y aura marqué Rivesaltes, Fitou, Corbières. Et ça, ce n'est pas de la publicité pour l'alcool. C'est de la publicité pour un terroir, pour une vie, pour de l'activité locale. Je pense qu'on se reverra, et j'espère qu'on pourra se serrer la main en disant : - Le TàGV nous a apporté quelque chose, et pas : - Le TàGV nous a coûté quelque chose. » (Public, réunion à Bages d'Aude 2 juin, p. 42).

« Le fret ferroviaire est un signal fort en matière de développement industriel [...] la LGV ne doit pas servir qu'au tourisme... ». (Secrétaire général FO, réunion du 15 avril à Perpignan, p. 18)

« L'aéroport de Barcelone est le troisième d'Europe. » (Directeur de Barcelona Regional, réunion du 15 avril à Perpignan, p. 27)

Mais, de nombreuses voix modèrent l'engouement pour un projet pourtant longtemps attendu

- Qui occasionne des blocages de projets locaux, en effet les zones d'études (emplacements réservés) bloquent depuis des années des projets immobiliers ou économiques, créant ainsi une insécurité juridique et financière qui retardent ou annihilent les investissements (voir en particulier le chapitre Agriculture du bilan).
- Qui peut créer un déséquilibre économique en favorisant le fret et les déplacements internationaux au détriment des intérêts locaux (tourisme agriculture). (Voir aussi chapitre Agriculture).
- Qui est contesté :
 - dans sa rentabilité socio- économique (notamment en matière de fret dont les données et les projections sont contestées au point que la ville du Soler, soutenue par les habitants des communes alentours veut avoir recours à une expertise indépendante). (Voir aussi le chapitre agriculture)
 - par ses possibles impacts négatifs sur les paysages, facteurs d'attractivité pour le tourisme.
 - à cause d'un manque de garanties sur les retombées économiques locales (emploi, attractivité) attendues sur l'ensemble du territoire ; le TGV ne fera-t-il que traverser en portant atteinte à l'environnement, l'agriculture, le paysage ? les

territoires les plus impactés (Corbières, plaine du Roussillon...) seront-ils justement les oubliés des bienfaits attendus ? les liaisons régionales Occitanie et vers la Catalogne seront-elles améliorées grâce au doublet de voies ?

Paroles du public

« *Le fret, ça ne pourra jamais compenser ça [le volume des camions].* » (Association PMCV, réunion du 6 mai au Soler, p. 29)

« *Les camions sur les routes, c'est vrai, on s'en plaint tous, mais c'est une économie européenne.* » (Maire de Peyrestortes, réunion du 6 mai au Soler, p. 19)

« *Perpignan n'est pas une simple étape ; c'est un point d'entrée stratégique* » (Adjoint au maire de Perpignan, réunion du 15 avril à Perpignan, p. 5)

« *Il y a un risque que dans le triangle Barcelone- Montpellier- Toulouse, Perpignan devienne un angle mort de la métropolisation* » (élu LFI de Perpignan, réunion du 15 avril à Perpignan, p. 15)

« *Ça ne marche pas si on n'a pas des horaires qui fonctionnent. Et pourtant, ce qui est important, ce sont les horaires, et aussi les correspondances. En ce moment, les deux réseaux — le réseau espagnol et le réseau français — sont deux réseaux indépendants. Il y a très peu de trains qui traversent la frontière : pour la ligne conventionnelle, et aussi pour la ligne à grande vitesse. Donc oui : c'est important qu'il y ait des trains qui arrivent à Perpignan ; des trains qui arrivent à Figueras, à Girona ; et des correspondances avec les trains régionaux des deux pays* » (directeur de Barcelona Regional, réunion du 15 avril à Perpignan, p. 27)

« *Faire un contournement qui va coûter entre 700 et 800 millions d'euros, alors qu'on a des difficultés pour faire aboutir le TGV à Béziers... C'est des prévisions qui sont illusoires.* » (Ancien maire de Perpignan, réunion du 6 mai au Soler, p. 26)

« *Il y a un moment où il faut aussi regarder aussi l'humain, le côté humain. On est tous là à se demander ce qu'on va faire de nos maisons.* » (Habitant de Fitou, réunion du 5 mai à Fitou, p. 17)

« *Il s'agit de porter une volonté politique d'aménagement du territoire, d'irrigation des différents territoires, de la mer jusqu'à l'intérieur des terres.* » (Syndicat de l'hôtellerie de plein air, réunion du 20 mai à Béziers, p. 24)

En résumé, même si l'arrivée de la LGV est globalement perçue comme un levier économique pouvant permettre d'accroître la fréquentation touristique, de faciliter les échanges, de diversifier les clientèles, d'être un facteur d'attractivité pour les entreprises ; l'option fret allégeant le trafic sur l'A9 et donc améliorant également les mobilités routières ... son acceptabilité sociale dépendra de sa capacité à limiter les impacts négatifs sur les territoires traversés, à apporter encore plus précisément la preuve de son efficacité en matière de développement économique sur chaque secteur géographique des territoires concernés, à fluidifier et solidifier l'offre de transport ferroviaire global régional, inter-régional et frontalier.

Le contournement de Perpignan

Le porteur de projet a proposé de créer un contournement ferroviaire de la ville de Perpignan, partant au sud de la voie existante Perpignan-Figueras et se raccordant au nord à la ligne nouvelle vers Rivesaltes. Ce tronçon ne serait pas utilisé par les trains de voyageurs (TàGV), devant s'arrêter systématiquement en gare de Perpignan, mais uniquement par les trains de

fret. Le contournement de Perpignan traverserait notamment la commune du Soler, au niveau des emplacements réservés sur les documents d'urbanisme

Cette proposition a été critiquée avec dureté, en particulier au cours de la réunion publique organisée au Soler le 6 mai 2026. Les intervenants, habitants et élus de proximité, contestent depuis des années l'opportunité d'inclure ce contournement dans le projet LNMP, ainsi que le choix des zones de passage envisagées et les modalités de traversée de la commune du Soler, sans pour autant s'opposer au reste du projet LNMP lui-même.

Selon ces intervenants, ce contournement serait coûteux (800 M€). Il faciliterait principalement des trains de fret venant d'Espagne, transportant par exemple des produits agricoles concurrents de ceux produits en Roussillon. Les estimations d'augmentation du trafic de marchandises avancées par SNCF Réseau ne sont pas crédibles, les estimations antérieures ont d'ailleurs été régulièrement démenties par les faits. La gare de Perpignan n'est pas saturée. Et il n'y aurait aucune garantie que des trains de voyageurs n'empruntent pas ce contournement, délaissant ainsi les arrêts en gare de Perpignan. Les impacts urbains, paysagers et agricoles seraient élevés.

Le porteur de projet a maintenu l'estimation d'un triplement du trafic fret entre l'Espagne et la France. Il a aussi indiqué que les trains de voyageurs continueraient à s'arrêter à Perpignan puisque c'est là que se situe la clientèle la plus nombreuse.

La maire de la commune du Soler a annoncé vouloir engager une expertise indépendante sur les points justifiant ce contournement.

Dans le public présent au Soler, aucun participant n'a défendu ce contournement. La question des nuisances sonores liées au trafic de fret n'a été évoquée que pour le contournement, sans mention du bruit le long de la ligne actuelle.

La nécessité de ce contournement a cependant été défendue, notamment par une association d'utilisateurs, au cours d'une autre réunion publique, le 20 mai.

Paroles du public

« Ce contournement représente un coût de 800 millions d'euros pour un projet dont l'utilité reste à démontrer. » (Maire du Soler, réunion du 6 mai p. 7)

« Quelles retombées économiques directes sur le département, sur la région ? » (habitant du Soler, réunion du 6 mai, p. 27)

« Au Soler, ça gronde. » (habitant de Sigeon, réunion du 2 juin, p.18)

« Baho, Espira-de-l'Agly, Peyrestortes, Le Soler dénoncent également l'absence d'alternatives de tracés et d'insertion suffisamment approfondies. Elles demandent que la nécessité même du contournement soit objectivement démontrée au travers d'études indépendantes. » (cahier d'acteur de Perpignan Méditerranée Métropole)

« Il serait dommage de supprimer le raccordement au nord de Perpignan, qui permet aussi d'éviter Perpignan, non pas pour éviter la ville de Perpignan pour les voyageurs, mais surtout pour ... éviter ... de traverser l'agglomération avec des trains de fret. » (Président de la FNAUT¹² Occitanie, réunion à Béziers le 20 mai, p. 21)

Postérieurement à cette réunion, SNCF Réseau a expliqué sur le site de la concertation, en réponse à une question des garants, que le point sud de jonction du contournement à Toulouges était déjà prévu sur la ligne Perpignan-Figueras, sans préciser en quoi la jonction au nord à Rivesaltes avec la ligne nouvelle conditionnait aussi le tracé envisagé. Il est

¹² Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports

cependant probable que l'étalement urbain de l'agglomération de Perpignan n'offre désormais guère d'autre solution qu'un passage par Le Soler pour traverser l'agglomération selon un axe sud-nord.

Les modalités de traversée de la commune du Soler, en aérien ou en tranchée couverte, ont été présentées au cours de cette réunion publique par SNCF Réseau, sans convaincre. Une variante allongeant la partie en tranchée couverte y a été également annoncée par SNCF Réseau. Des vues 3D la présentant ont été ajoutées sur le site internet du projet à la veille de la réunion de clôture de la concertation. Elles n'ont quasiment pas été examinées par le public (https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/sites/lnmp.com/files/2026-06/Vues%203D-%20Le%20Soler-Juin%2026_0.pdf).



Réunion de clôture à Narbonne (photo garant)

Biodiversité et paysage

Une réunion publique à La Palme était consacrée le 27 mai 2026 aux impacts du projet sur l'environnement, incluant notamment la biodiversité, le bruit et les paysages.

En ce qui concerne la biodiversité, le public s'est majoritairement positionné dans la même logique que le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, qui depuis 2009 soutient ce projet, à condition qu'il prenne en compte la richesse patrimoniale de ce territoire, notamment en matière de biodiversité et de paysage.

La création d'un comité de suivi pluridisciplinaire est suggérée pour la partie du projet traversant le territoire du Parc, ainsi que l'élaboration précoce de prescriptions d'intégration paysagère et architecturale.

Les associations FNE¹³ Occitanie Méditerranée et ECCLA¹⁴ conditionnent également leur soutien au projet au choix de la mixité des trafics (voyageurs et fret), ainsi que du franchissement des Corbières en tunnel. Une grande vigilance est cependant nécessaire pour minimiser les impacts environnementaux, compte tenu de la richesse des milieux naturels à traverser par le projet.

¹³ France nature environnement

¹⁴ Écologie du Carcassonnais des Corbières et du littoral audois

L'association ECCLA cite, par exemple, 12 sites Natura 2000 directement concernés, 2 ZICO3¹⁵ (zones importantes pour la conservation des oiseaux), 37 ZNIEFF4¹⁶, 67 zones humides à enjeu fort, etc. Au sein du projet LNMP dans son ensemble, la phase 2 est la plus critique pour l'environnement, et en particulier l'Aude.

L'ampleur des compensations aux impacts qui ne pourraient pas être évités inquiète (4000 ha sont cités), ainsi que l'importance des zones de dépôt nécessaires pour stocker les terres excavées lors du percement du tunnel sous les Corbières.

Paroles du public

« Dès 2009, le Parc de la Narbonnaise [...se] positionnait résolument en faveur de l'arrivée de cette nouvelle infrastructure de transport, à condition qu'elle prenne en compte l'exceptionnelle richesse patrimoniale de ce territoire. » (cahier d'acteur n° 12 du Parc)

« Avec un projet d'une telle ampleur et des impacts environnementaux très lourds, il est essentiel de ne pas se tromper dans les choix. » (cahier d'acteur ECCLA)

« La question des compensations environnementales a été discutée. [...] l'idée surtout avancée est de se rapprocher du Parc Naturel Régional afin d'identifier des compensations réellement adaptées au territoire ? » (Restitution du travail en petit groupe, réunion du 27 mai, p. 33)

« Créer un comité de suivi propre au territoire du Parc, pluridisciplinaire et pluri-partenarial, dont le rôle serait de veiller à l'optimisation des choix et de la préservation des enjeux. » (cahier d'acteurs du Parc)

« Le besoin d'intégrer le Parc naturel régional dans le volet « paysage », et pas uniquement dans la biodiversité, a été souligné. » (Restitution du travail en petit groupe, réunion du 27 mai, p. 32)

« J'espère que la vue de la mer ne sera pas trop abîmée par ce projet. » (avis n°264)

« Élaborer, en amont des projets, des prescriptions précises d'intégration paysagère, architecturales et environnementales sur les tronçons à forte sensibilité paysagère. » (cahier d'acteurs du Parc)

Les nuisances sonores

La question du bruit était aussi inscrite à l'ordre du jour de la réunion à La Palme le 27 mai 2026. Mais le public a aussi spontanément abordé cette nuisance de proximité dans d'autres réunions, en particulier celles pour lesquelles la cartographie des zones d'étude faisait apparaître une possibilité de passage proche de zones habitées.

Sur le sujet des nuisances sonores, le public et le porteur de projet ont du mal à se comprendre. Pour simplifier, SNCF Réseau explique la réglementation, qui conduit, une fois un projet élaboré, à modéliser des protections phoniques (mur anti-bruit, merlon, etc.) nécessaires pour réduire le bruit moyen pour le voisinage par période diurne ou nocturne. Le public demande que la réduction des impacts sonores soit traitée dès la conception du projet, par exemple en prévoyant des passages en tunnel ou en tranchée couverte pour les zones les plus sensibles.

¹⁵ Zones importantes pour la conservation des oiseaux

¹⁶ Zones naturelles d'intérêts écologique, faunistique et floristique

Le public soulève d'abord la question du bruit instantané en contestant une règle basée sur le bruit moyen. SNCF Réseau évoque à ce sujet une possible évolution de la réglementation, sans en préciser la teneur ni les échéances.

Pour le public, le bruit fait ainsi partie des inconvénients majeurs associés à la proximité d'une ligne à grande vitesse et à la circulation des trains de marchandises, avec les impacts sur le paysage et le cadre de vie.

En réunion publique le 3 juin 2026 à Roquefort-en-Corbières des participants ont en outre évoqué une possible dévalorisation des biens immobiliers. Un refus du projet a été vivement exprimé par plusieurs canaux, sauf si des solutions radicales sont mises en œuvre, modification des tracés envisagés ou extension du tunnel sous les Corbières, par exemple.

Ce point de la dévalorisation des biens immobiliers a également été abordé au Soler et à Fitou. Sur le même sujet, les conséquences possibles des vibrations sur les édifices sont interrogées.

Les questions relatives à l'environnement humain sont ainsi apparues au premier plan des préoccupations exprimées par le public de proximité.

Paroles du public

« Un participant a également exprimé que la mesure « en moyenne » du bruit lui semblait contestable : selon lui, on ne peut pas faire une moyenne entre des moments sans bruit et des moments avec beaucoup de bruit. » (restitution du travail en petit groupe, réunion du 27 mai à La Palme, p. 31)

« Je ne vois aucun bénéfice pour les habitants des Pyrénées-Orientales, uniquement des nuisances supplémentaires : bruits et contraintes liés aux travaux puis au passage des trains dans les communes touchées par la nouvelle ligne. » (site internet, avis n°136).

« Un TGV, ça fait 110 décibels, et vous ne le dites pas. À La Palme [...] vous allez leur mettre un TGV qui ne va pas passer par le tunnel. » (Habitant de Sigean, réunion du 27 mai 2026 à La Palme, p. 20).

Il faudrait peut-être étudier d'autres alternatives, et notamment les passages en tranchées couvertes contre le bruit. [...] Ça cache la ligne et ça permet de répondre à la protection contre le bruit. » (Habitante de Roquefort-des-Corbières, réunion du 3 juin à Roquefort-des-Corbières, p. 18)

« Projet inutile [...] Destruction de l'habitat des propriétaires qui sont le projet d'une vie avec des trains qui leur passent sous les fenêtres. » (avis n°206)

« Il serait intéressant que vous disiez aussi aux Fitounais, la décote de leur maison. Et d'ailleurs, il y a quelques agents immobiliers que je connais dans la salle : s'ils sont là, ce n'est pas pour rien. » (Habitant de Fitou, réunion à Fitou du 5 mai , p. 18)



Roquefort-des-Corbières (photo garant)

Les problématiques hydrauliques

Ce sujet, compte tenu des épisodes de sécheresse récurrents et de ceux, traumatisants, des inondations, a constitué un des « fils rouges » de la concertation. La population constate, à travers ses interventions, leur amplification par les changements climatiques. La réunion de Coursan le 12 mai, consacrée à cette thématique a été l'espace privilégié pour en débattre et permettre aux habitants concernés d'exprimer leurs inquiétudes, de poser de nombreuses questions, d'apporter leur expertise de terrain en formulant recommandations et propositions lors des ateliers qui ont suivi la plénière.

La transparence hydraulique et le risque d'inondation en plaine d'expansion

L'inquiétude majeure des participants à la réunion « Focus sur les enjeux de la ressource en eau » réside dans l'effet d'entrave que les infrastructures nécessaires à la LGV pourraient causer lors des crues. Un élu local a rappelé la complexité du secteur, qualifié de « *delta où toutes les terres sont inondables* ». Il a formulé une alerte sur les conséquences des remblais sur les écoulements.

L'interférence entre les ouvrages anti-bruit et les crues

Les riverains craignent que les dispositifs de protection acoustique fassent obstacle à l'eau.

L'impact sur les eaux souterraines et les captages privés

L'étroite distance séparant le sol de la nappe phréatique suscite des craintes concernant la pénétration des fondations. Le public signale qu'à de multiples endroits, la nappe est seulement à 4 m, donc peu profonde. L'existence de nombreux forages et captages privés, non cartographiés par le porteur de projet, a également été mise en exergue lors des ateliers.

Le choix de scénarios incluant un tracé souterrain de 12 km sous les Corbières engendre des inquiétudes vives quant aux risques de détournement permanent ou de tarissement des flux hydriques souterrains. (Voir aussi chapitre sur les répercussions d'un tunnel en milieu karstique).

Paroles du public

« Ça a été pensé pour le pire (les lignes de protection) 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. » (Conseiller municipal de Cuxac d'Aude, réunion de Coursan 12 mai, p. 17)

« 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 ? » (Habitante de Cuxac d'Aude, réunion de Coursan 12 mai, p. 21)

« Concernant notre commune, et Coursan, et d'autres bien sûr, par rapport au risque d'inondation : comment vous allez gérer les ouvrages d'art (ponts, viaducs, etc.) pour fluidifier ? En gros, c'est un nouvel obstacle pour l'écoulement des eaux. » (Habitant de Cuxac-d'Aude, réunion du 9 avril à Narbonne, p. 30)

Ces constats ont amené le public à préciser les points de vigilance et à faire diverses propositions et recommandations, lors des ateliers.

Le recours massif aux viaducs plutôt qu'aux remblais

Afin de préserver la dynamique des écoulements et la sécurité des biens, le public et les acteurs locaux exigent une transparence absolue. Face à cette problématique, il est demandé au porteur de projet de s'orienter vers une ligne qui comporte un maximum de viaducs pour éviter les impacts des remblais. Cependant l'impact sur le paysage des viaducs n'est pas négligé par les participants.

Une vigilance accrue en phase de travaux

Celle-ci doit être de mise face aux risques de pollutions des nappes lors des carottages ; sur la gestion des poussières ; sur les flux de véhicules de chantier, avec la demande de mise en place de plan de circulation aux niveaux des communes, et l'inquiétude que les pistes créées soient un obstacle à l'écoulement des eaux. En phase chantier l'utilisation de l'eau doit être maîtrisée et se tourner quand ce sera possible vers le recyclage. Les participants à un atelier demandent d'être vigilant sur les consommations en se basant sur « 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 n'ont toujours pas retrouvé l'eau au fond du puits. » (Conclusion de l'atelier, réunion de Coursan, p. 24.)

L'adaptation du calendrier des travaux

Le public préconise une planification rigoureuse des chantiers en vue de ménager les milieux. La recommandation formulée est d'éviter les travaux l'été, pour limiter les impacts sur le niveau de la nappe.

Le respect et le rétablissement des systèmes d'alimentation

Les participants aux ateliers ont identifié et cartographié des aménagements hydrauliques stratégiques. En priorité il faut respecter les ouvrages destinés à l'agriculture qui servent pour irriguer, pour mener des campagnes de submersion pour lutter contre les remontées de sel. L'attention a notamment été portée sur un système gravitaire qui permet, l'hiver, de prélever des eaux sur l'Aude et de les ramener vers Coursan. L'impact sur les bassins de rétention a été interrogé. Le public exige que si une circulation d'eau souterraine venait à être interceptée, l'engagement soit pris de la rétablir techniquement.

La sanctuarisation de l'accès aux infrastructures

En ce qui concerne l'implantation des futures gares, les usagers insistent sur la nécessité d'une résilience absolue du réseau routier connexe. Le public demande ainsi de prévoir les accès aux gares hors zones inondables.

Le partage et l'enrichissement des données est considéré comme un point positif pour alimenter les connaissances et des participants demandent qu'elles soient publiées pour bénéficier au grand public et au territoire. Le Syndicat Mixte des Milieux Aquatiques et des Rivières (SMMAR) ainsi que les citoyens qui ont participé aux ateliers de la réunion de Coursan se positionnent comme des partenaires techniques pour optimiser les outils de gestion de crise.

Sur ce sujet particulièrement sensible, les échanges entre les techniciens et ingénieurs « sachants », les habitants souvent « experts » de leur territoire et le porteur de projet devront être maintenus, par exemple sous forme d'ateliers, qui lors de la réunion de Coursan ont prouvé leur efficacité et ont emporté l'adhésion du public. (cf. Verbatim p. 27).



L'équipe technique des réunions (photo garant)

Évolution du projet résultant de la concertation

Une seule évolution du projet a été actée pendant la concertation.

Les propositions de SNCF Réseau en vue de la traversée de la commune du Soler par le contournement de Perpignan, ont été affinées au cours de la concertation. Les deux variantes initialement proposées, passage en aérien ou grâce à une tranchée couverte, ont été enrichies d'une variante dont la tranchée couverte est allongée.

Cette variante annoncée en réunion publique au Soler a été ensuite présentée sous forme de vues 3 D sur le site du projet (et non sur la plateforme de la concertation). Malheureusement, sur ce site elle n'est accessible, en six étapes, que si on sait où la trouver : onglets « Médiathèque », puis « Concertations et enquêtes publiques », puis « 2026 concertation préalable phase 2 », puis « Documents d'information et de participation », puis enfin en téléchargeant le document « Possibilités d'insertion de la LNMP sur le Soler - Vues 3D. » Ces vues sont présentées, sur ce site, sans explication¹⁷.

Possibilités d'insertion de la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan sur la commune du Soler
Vues 3D



Vues 3D commune du Soler (source SNCF réseau)

Sans constituer à proprement parler une modification du projet, le porteur de projet (SNCF Réseau) a en outre annoncé, au cours de la réunion de clôture de la concertation, être disposé à étudier quelques variantes afin d'aller à la rencontre des préoccupations du public.

Paroles du porteur de projet

« Aujourd'hui, comme on est à 300 km/h, on réduit déjà les tracés « grande vitesse » prévus pour 350 km/h [...] On trace à 300, pour permettre d'éviter d'avoir des rayons de courbure trop contraignants et mieux adapter le tracé au territoire traversé. [...] On est surtout sur l'intérêt de travailler sur des variantes de tracés, pour savoir comment on peut éviter au mieux les enjeux. C'est ce que l'on va proposer l'année prochaine : pour la ligne depuis Béziers jusqu'à Perpignan, peut-être deux, trois, quatre variantes de tracés, qui permettent d'éviter plus ou moins les enjeux — humains, environnementaux ou agricoles — afin que le territoire puisse choisir, in fine, ces tracés. » (Stéphane Lubrano, SNCF Réseau, réunion du 16 juin à Narbonne, verbatim p. 23).

¹⁷ Voir <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/mediatheque/document>

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du porteur de projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Au cours de chaque réunion publique, les temps d'échange ont été plus importants que les exposés préparés par le porteur de projet et celui-ci a répondu patiemment aux questions du public. En fin de concertation il reste donc peu de questions sans réponse. Les garant.e.s ont toutefois relevé 4 questions qui méritent d'être éclaircies.

- Dans l'hypothèse où le principe d'implanter une gare nouvelle proche de Narbonne serait retenu, en préciser l'implantation et les modalités pratiques de correspondance avec le réseau existant (correspondance avec les TER et Intercités).

De même pour Nissan-lez-Enserune, en précisant en outre les accès routiers à aménager.

- Exposer les principes de la nouvelle réglementation sur le bruit ferroviaire en préparation, les étapes nécessaires à sa validation et le calendrier prévisible pour son adoption.
- Rendre plus facilement accessible sur internet la proposition d'une tranchée couverte allongée pour la traversée de la commune du Soler et assortir les vues en 3D des explications nécessaires.
- Publier sur le site Internet les avis déposés par le public sur les registres en mairie.

Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Si le projet est confirmé, le porteur de projet devra organiser une concertation continue avec garant, en application directe de l'article L121-14 du code de l'environnement. Ce garant sera

chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Les garants de la concertation préalable, conformément à l'usage recommandé par la CNDP, formulent à l'issue de leur bilan 8 recommandations afin d'installer cette future concertation continue sur de bonnes bases, en l'orientant résolument vers un dialogue de proximité avec tous les publics qui le souhaiteront.

- Exploiter avec prudence et méthode les réponses au questionnaire de sensibilisation aux enjeux du projet, proposé au public pendant la concertation préalable, qui ne peut pas être assimilé à un sondage ni un référendum.
- Maintenir accessible en consultation la plateforme de participation, jusqu'à l'enquête publique correspondante. Dans l'hypothèse où ce maintien en l'état ne serait possible que pendant l'année suivant la clôture de la concertation, en dupliquer tous les éléments sur un site facilement accessible au public.
- Publier les études de trafic (saturation ferroviaire à Perpignan) et les prévisions de développement du trafic fret entre l'Espagne et la France justifiant la réalisation du contournement de Perpignan (sauf dans l'hypothèse où la réalisation de ce contournement serait abandonnée ou différée). Dialoguer et collaborer avec l'expert indépendant retenu par la commune du Soler, si celle-ci confirme cette intention, en particulier en lui fournissant toutes les données nécessaires disponibles.
- Orienter résolument la démarche de concertation continue qui devra suivre, si le projet est confirmé, vers un dialogue de proximité avec tous les publics qui le souhaitent, tout le long des tracés envisagés.
- Prendre en compte les demandes du public d'étude de variantes de tracé, en particulier celles qui viseraient à éviter ou réduire les nuisances de proximité, et en exposer publiquement les résultats. Dans la mesure où certaines de ces demandes n'auraient pas pu être étudiées en détail, en exposer les raisons.
- Exposer clairement dès que possible aux agriculteurs, et plus généralement aux propriétaires fonciers et à leurs locataires, en quoi ils pourraient être concernés par des prélèvements fonciers, en précisant le calendrier. Avec le concours des Chambres d'agriculture, en exposer les modalités, ainsi que les mesures individuelles et collectives de réduction des impacts et d'indemnisation.
- Constituer un comité de suivi des impacts prévisibles du projet sur la biodiversité remarquable, en y associant des scientifiques délégués par le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, et l'associer régulièrement à l'avancée du projet selon la démarche E, R, C (éviter, réduire, compenser). Associer le public au résultat de ces travaux.
- Informer régulièrement le public de l'avancée et des résultats des études hydrologiques et géologiques sur le massif des Corbières.

Liste des annexes

- **Annexe 1 : tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s**
- **Annexe 2 : lettre de mission des garants**
- **Annexe 3 : liste des cahiers d'acteurs**

Annexe 1 : tAu cours de chaque réunion publique, les temps d'échange ont été plus importants que les exposés préparés par le porteur de projet et celui-ci a répondu patiemment aux questions du public. En fin de concertation il reste donc peu de questions sans réponse. Les garants ont toutefois relevé 4 questions qui méritent d'être éclaircies.ableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse du porteur de projet JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<i>1. Dans l'hypothèse où le principe d'implanter une gare nouvelle proche de Narbonne serait retenu, en préciser l'implantation et les modalités pratiques de correspondance avec le réseau existant (correspondance avec les TER et Intercités). De même pour Nissan-lez-Enserune, en précisant en outre les accès routiers à aménager.</i>			
<i>2. Exposer les principes de la nouvelle réglementation sur le bruit ferroviaire en préparation, les étapes nécessaires à sa validation</i>			

<i>et le calendrier prévisible pour son adoption.</i>			
<i>3. Rendre plus facilement accessible sur internet la proposition de SNCF Réseau d'une tranchée couverte allongée pour la traversée de la commune du Soler et assortir les vues en 3 D des explications nécessaires.</i>			
<i>4. Publier sur le site Internet de la concertation les avis déposés par le public sur les registres en mairie.</i>			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
<i>1. Exploiter avec prudence et méthode les réponses au questionnaire de sensibilisation aux enjeux du projet, proposé au public pendant la concertation préalable, qui ne peut pas être assimilé à un sondage ni un référendum.</i>			
<i>2. Maintenir accessible en consultation le site Internet du projet et la plateforme de participation, jusqu'à l'enquête publique correspondante. Dans l'hypothèse où ce maintien en l'état ne serait possible que pendant l'année suivant la clôture de la concertation, en dupliquer tous les éléments sur un site facilement accessible au public.</i>			
<i>3. Publier les études de trafic (saturation ferroviaire à Perpignan) et les prévisions de développement du trafic fret entre l'Espagne et la France justifiant la réalisation du contournement de</i>			

<i>Perpignan (sauf dans l'hypothèse où la réalisation de ce contournement serait abandonnée ou différée).</i> <i>Dialoguer et collaborer avec l'expert indépendant retenu par la commune du Soler, si celle-ci confirme cette intention, en particulier en lui fournissant toutes les données nécessaires disponibles.</i>			
<i>4. Orienter résolument la démarche de concertation continue qui devra suivre, si le projet est confirmé, vers un dialogue de proximité avec tous les publics qui le souhaitent, tout le long des tracés envisagés.</i>			
<i>5. Prendre en compte les demandes du public d'étude de variantes de tracé, en particulier celles qui viseraient à éviter ou réduire les nuisances de proximité, et en exposer publiquement les résultats. Dans la mesure où certaines de ces demandes n'auraient pas pu être étudiées en détail, en exposer les raisons.</i>			
<i>6. Exposer clairement dès que possible aux agriculteurs, et plus généralement aux propriétaires fonciers et à leurs locataires, en quoi ils pourraient être concernés par des prélèvements fonciers, en précisant le calendrier. Avec le concours des Chambres d'agriculture, en exposer les modalités, ainsi que les mesures individuelles et collectives de réduction des impacts et d'indemnisation.</i>			
<i>7. Constituer un comité de suivi des impacts</i>			

<i>prévisibles du projet sur la biodiversité remarquable, en y associant des scientifiques délégués par le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, et l'associer régulièrement à l'avancée du projet selon la démarche E, R, C (éviter, réduire, compenser). Associer le public au résultat de ces travaux.</i>			
<i>8. Informer régulièrement le public de l'avancée et des résultats des études hydrologiques et géologiques sur le massif des Corbières.</i>			

Annexe 2 : lettre de mission des garants



La Vice-Présidente

Paris, le 12 mai 2025

Madame, Messieurs,

Lors de la séance plénière du 5 février 2025 et de la séance plénière électronique du 25 février 2025, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné.e.s garant.e.s du processus de concertation préalable pour la phase 2 (Béziers-Perpignan) du projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet qui comporte des impacts significatifs sur l'environnement et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

Pour mémoire, le débat public sur la **Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)** s'est tenu du 3 mars au 9 juillet 2009, puis le phasage de la ligne été acté et l'enquête publique sur la phase 1 du projet LNMP (tronçon Montpellier-Béziers) a déjà été menée.

La relance de la concertation préalable pour la phase 2 de ce projet a été décidée en application de l'article L. 121-12 du code de l'environnement (dans sa rédaction applicable aux projets pour lesquels des débats publics sont intervenus avant le 1^{er} janvier 2017) qui permet à la CNDP de décider de relancer la participation du public "**si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet, plan ou programme ont subi des modifications substantielles**", lorsqu'un délai de plus de 5 ans s'est écoulé depuis la fin du débat public.

Comme le précise l'article L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de **l'organisation d'une concertation préalable**. Elle en **définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant*** ».

I. Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement précise que celle-ci doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du

territoire ;

- des solutions alternatives (non seulement techniques), y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Il est important que vos interlocuteurs, vos interlocutrices et l'ensemble des parties prenantes aient connaissance des dispositions légales.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, voici les points sur lesquels je souhaite que vous attiriez l'attention des maîtres d'ouvrage :

- depuis 2009, plusieurs événements intervenus pourraient modifier l'appréciation des enjeux par le public car des questions nouvelles se posent concernant l'emplacement des gares nouvelles avec le retour d'expérience concernant la gare de Montpellier Sud de France par exemple (ouverte en 2018) adaptée à la grande vitesse mais éloignée du centre-ville ; la vulnérabilité aux intempéries avec l'accélération du changement climatique, les événements climatiques extrêmes s'étant multipliés depuis 2009, impactant directement les infrastructures ferroviaires (inondations, embruns salés et canicules entraînant des dommages divers) ;

- la nécessité, inhérente à la concertation préalable, de questionner l'opportunité du projet et de présenter plusieurs alternatives lors de la concertation ;

- la nécessité soulevée par les MO eux-mêmes de re-questionner les fonctionnalités et les caractéristiques du projet et notamment la place accordée au fret ferroviaire ;

- les attentes fortes exprimées par les parties prenantes et par le public concernant la phase 2 du projet lors de la concertation continue consacrée à la phase 1 et l'absence de concertation (y compris continue) sur la phase 2 depuis 2020.

II. La définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable et son déroulement

La définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP (art. L. 121-8 et R. 121-8 CE). L'organisation pratique de la concertation revient, quant à elle, au maître d'ouvrage.

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du code de l'environnement, il appartient à **la CNDP de définir les modalités et la durée de la concertation, ainsi que de valider le calendrier et le dossier proposés.**

L'étude de contexte, c'est-à-dire l'analyse du territoire, des enjeux du projet et des publics spécifiques est la première étape que vous avez à réaliser. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre des acteurs concernés (notamment riverain.e.s, associations environnementales, syndicats professionnels, acteurs économiques, collectivités territoriales, services de l'État, etc.) afin d'identifier les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, mais également les modalités d'information, de mobilisation et de participation les plus adaptées.

L'étude de contexte vous permettra de définir **les modalités de concertation adaptées**, naturellement en collaboration avec la CNDP. S'il est fortement souhaitable que les MO soient consultés sur vos propositions et préconisations, il appartient à la CNDP en séance plénière d'adopter les modalités, la durée et le calendrier de la concertation.

Vous réaliserez **une synthèse** de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour justifier vos propositions de calendrier, d'outils et support d'information et de participation. Cette synthèse, accompagnée du dossier et des modalités de concertation sera présentée à l'équipe de la CNDP un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP.

Le dossier de concertation des MO

D'une manière générale et conformément à l'article L121-1-1 III du code de l'environnement, vous devez veiller à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public

Vous accompagnerez également les MO dans sa constitution du **dossier de concertation**. Il doit être complet et compréhensible pour présenter au public les objectifs du projet, ses alternatives, ses caractéristiques, son opportunité et ses impacts (avantages et inconvénients).

Des éléments d'information émanant d'autres acteurs locaux doivent pouvoir être présentés au public afin qu'il bénéficie d'une information pluraliste et contradictoire sur le projet.

La concertation préalable

Il est important que vous puissiez amener les MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation.

La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP. En effet, le public doit être informé au minimum 15 jours avant le début de la concertation de ses modalités et de sa durée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) (**art. L. 121-16 CE**). Vous veillerez à la pertinence du choix des lieux

et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation.

En votre qualité de garant.e.s, il vous appartiendra de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée aux MO, au respect par ces derniers des modalités proposées par vous et validées par la CNDP, ainsi qu'au respect des principes de la participation par l'ensemble des participantes et participants.

Rôle et missions des garant.e.s

Vous devez rester à disposition du public pour l'informer de ses droits.

Comme vous le savez, vous devez exercer votre mission dans le plus strict respect du principe de **neutralité et d'indépendance**. Il exige de n'avoir aucune attitude, acte ou intervention témoignant de votre prise de position quant au projet, aux arguments exprimés ou acteurs de cette concertation.

Toute préconisation, recommandation ou demande de complément au MO, en phase préparatoire et pendant le déroulement de la concertation, en matière d'information et de participation du public, doit lui être envoyé par écrit. Ces préconisations et demandes ont vocation à être publiques.

III. Conclusions de la concertation préalable

Vous devrez rédiger et publier votre bilan dans le mois suivant la fin de la concertation préalable.

Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, doit présenter la façon dont la concertation s'est déroulée. Il comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il présente la méthodologie préconisée et votre appréciation indépendante sur la manière effective dont le MO a organisé la concertation. Il doit intégrer la liste des questions du public restées sans réponse et vos recommandations aux MO pour améliorer l'information et la participation du public qui suivra la concertation préalable.

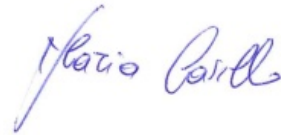
Ce **bilan**, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis aux MO qui le publie sans délai sur leur site ou, à défaut, sur celui des préfectures concernées par le projet (art. R.121-23 CE). Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par les MO aux enseignements de la concertation, aux questions du public et aux recommandations contenues dans votre bilan, **dans les deux mois suivant sa clôture** (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site

internet des MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **vosre analyse quant à la complétude de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations. Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer les MO que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique associée à l'autorisation environnementale du projet**. Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements des MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Messieurs, à l'assurance de ma considération distinguée.

A handwritten signature in blue ink, reading 'Ilaria Casillo'.

Ilaria CASILLO

Monsieur Pierre-Yves GUIHENEUF
Madame Anne-Isabelle PARDINEILLE
Monsieur Philippe QUEVREMONT

Garant.e.s de la concertation préalable LNMP phase 2

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - ilaria.casillo@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Annexe 3 : liste des cahiers d'acteurs

Nota :

- Cette liste est classée par ordre alphabétique.
- Les numéros renvoient à la numérotation du site. Il y a 60 cahiers numérotés de 1 à 67, car certains expéditeurs ont réitéré leur envoi, la modération a supprimé les doublons qui, cependant, avaient un numéro déjà attribué.

# 56	Association G16 Industrie
# 29	Association Protection et Maintien du Cadre de Vie (PMCV)
# 66	Association Roquefort+
# 35	CCI de l'Aude
# 48	CCI des Pyrénées-Orientales
# 2	CCI du Tarn
# 47	CCI Hérault
# 13	CCI Occitanie
# 42	CCI Tarn et Garonne
# 55	Centre des Jeunes Dirigeants Perpignan
# 40	CESER Occitanie / Pyrénées - Méditerranée
# 15	CGT Secteur fédéral Cheminots Montpellier
# 31	Comité Départemental de Spéléologie de l'Aude
# 8	Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée
# 53	Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée
# 57	Communauté de communes La Domitienne
# 30	Commune de Béziers
# 39	Commune de Baho
# 22	Commune de Cers
# 37	Commune de Le Soler
# 58	Commune de Nissan-Lez-Enserune
# 61	Commune de Saleilles
# 38	Commune de Villeneuve-les-Béziers
# 46	Control Formation Groupe SIRO
# 11	DB CARGO France
# 44	Département de l'Aude
# 16	Département des Pyrénées-Orientales
# 27	ECCLA Ecologie du Carcassonnais des Corbières et de Littoral Audois
# 43	Echelles et Territoires
# 3	Elus de Vabres l'abbaye (12400) et Tournemire
# 7	EUROSUD TEAM
# 36	Fédération des Transporteurs Occitanie Méditerranée
# 25	Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie
# 59	Femmes Chefs d'Entreprises des Pyrénées Orientales
# 26	FERRMED, ASBL
# 6	FNAUT Occitanie - Pyrénées- Méditerranée
# 45	France Nature Environnement Occitanie-Méditerranée, FNE
# 23	Fret ferroviaire français du futur 4F

# 5	Generalitat de Catalunya
# 67	Groupe local Les Ecologistes du Narbonnais
# 52	Lafage Concilio
# 51	Les Celliers du Soleil
# 24	LFP - Linea Figueras Perpignan
# 17	MEDEF Mouvement des Entreprises de France des Pyrénées Orientales
# 65	Ministère des transports de l'Espagne
# 62	Montpellier Méditerranée Métropole
# 63	Office du Tourisme Côte du Midi
# 60	Perpignan Méditerranée Métropole
# 12	PNR Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée
# 54	Port de Barcelona
# 41	Port de commerce Port-La Nouvelle SEMOP
# 4	Port de Sète
# 33	PSCCT Perpignan Saint-Charles
# 14	Région Occitanie / Pyrénées - Méditerranée
# 20	Services Portuaires Sétois SPS
# 28	SMMAR EPTB Aude
# 64	SNCF Voyageurs
# 34	TELT Tunnel Euralpin Lyon Turin
# 9	TGV Sud Territoires - Environnement
# 1	Trains de "vi" des P.O.

