

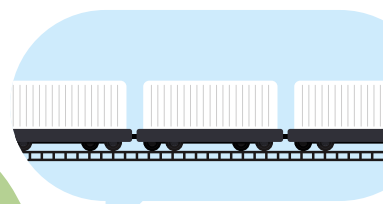
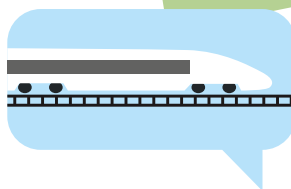
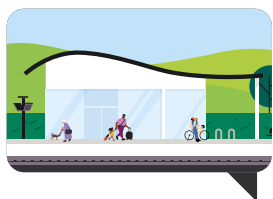


Une ligne nouvelle pour notre territoire ?

Concertation préalable
du 9 avril au 19 juin 2026

Contributions
déposées durant
la concertation
préalable

Septembre 2026



LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#6	10/04/2026	Pour une gare nouvelle à Coursan	Je pense qu’une gare nouvelle à Coursan serait très intéressante car elle se situerait à 10 min en voiture ou bus de la gare actuelle de Narbonne, 20 min de celle de Béziers. La gare de Coursan est déjà fonctionnelle contrairement à celle de Nissan, avec un bassin populationnel plus important, avec des liaisons bus opérantes et proches. Enfin, c’est plus proche de la mer que Nissan tout en restant à côté de Nissan
#7	10/04/2026	Tgv attention impact	D'accord pour mixité de la ligne diminuer les poids lourd sur autoroute gros problème avec beaucoup d'accident attention à l'environnement notre village vert et clame on va peut être perdre ce choix de vie beaucoup de vignobles vont être impacté dommage
#8	10/04/2026	Nouvelle gare à Perpignan indispensable	Avec le marché international St Charles la proximité avec l'Espagne et un département approchant les 500000 habitants comment et t'il possible que les po soit oublié comme sa ??? Il faudrait Figueres en Espagne perpignan, Narbonne/ béziers Montpellier... Incompréhensible en étant frontalier !!!!
#9	10/04/2026	Ligne nouvelle d'abord, grande vitesse ensuite	Si cette ligne est construite, il ne faut pas la réserver à des TGV qui traversent la région le plus vite possible sans s'y arrêter. L'équipement de la voie doit permettre d'accueillir tout type de train, afin de permettre le développement du fret, la ponctualité des intercités Bordeaux Marseille, le passage de trains de nuit... Que cette ligne puisse être utilisée en cas de travaux ou d'incidents affectant la ligne classique pour plus de résilience du réseau ferroviaire local ! Et si nous voulons retirer des poids lourds des routes, il faut des mesures fortes pour cela ! Interdiction du transit des poids lourds par la route, solutions de feroutage, infrastructures de transbordement... et penser également les services express régionaux métropolitains pour réellement retirer des voitures aussi de la route. Une idée pour le financement : l'Alsace travaille en ce moment à établir une taxe kilométrique pour les PL qui utilisent ses routes... Cette infrastructure sera un échec si elle détruit des terres fertiles et exproprie pour seulement induire un nouveau trafic, sans remplir un rôle essentiel de report modal de l'avion ou de la route vers le rail.
#10	10/04/2026	Avis global et question sur la desserte de la gare nouvelle de Béziers	Bonjour, J'écris ceci car j'ai une question et remarques à faire sur la gare nouvelle prévu à Villeneuve-Lès-Béziers « Béziers Est ». Tout d'abord, je tiens à dire que je suis pour le projet dans sa globalité c'est-à-dire la création d’une LGV entre Béziers et Perpignan pour l'amélioration et une meilleure desserte de notre territoire. Je suis également pour la création des 2 gares nouvelles prévu dans le projet initial à Béziers (« Béziers Est ») et à Narbonne (« Narbonne Ouest »). Cependant, j'é mets des doutes sur l’accessibilité de la future gare nouvelle « Béziers Est ». Je ne comprends pas qu’aucune liaison avec le réseau existant soit prévu. Selon moi, ceci est un choix complètement aberrant et incompréhensible... D'autant plus que ce scénario s'est déjà présenté par le passé avec la gare de Montpellier Sud De France qui, je le rappelle, n'a toujours aucune connexion avec la ligne existante (TER) depuis la ville de Sète et ces alentours. Je tiens à rappeler qu'à cause de cette non connexion avec la ligne existante (TER) l’ouverture de cette gare (Sud de France) fut un semi échec et je ne comprends pas qu’une telle erreur risque de se reproduire et est prévu avec la nouvelle gare de Béziers. N'y a-t-il aucun moyen de rendre cette nouvelle gare connectée au réseau existant d’une manière que ce soit ? Car même si on nous propose des connexions avec des bus ceci ne sera pas suffisant et risque créer plus de confusion qu’autre chose pour les touristes et les locaux. Je pense, de manière théorique, que les habitants d’Agde ou des autres villes/villages alentour ne vont pas s’embêter à prendre le TER jusqu’à la gare du centre de Béziers pour ensuite prendre le bus pour aller à la nouvelle gare Béziers Est. Non, ils prendront, sûrement leurs véhicules personnels ou autre pour aller directement à la gare nouvelle ce qui va à l’encontre de ce projet qui, je le rappelle, a pour but de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Pour terminer, J’ai remarqué que lors de phase 1 du projet la ligne Vias- Lodève va être remise en état lors des travaux, il n’y a pas moyen de se servir de cette remise en état pour créer une correspondance avec le réseau existant avec la gare nouvelle de Béziers ? Merci
#11	10/04/2026	Impact sur les sites classés, l'environnement, la faune et la population	Bonjour, j’ai regardé avec attention ce projet TGV (Beziers -Perpignan). Ce que je constate, c est que la futur ligne va passer proche de site inscrit ou classé ou même UNESCO! Oppidum de nissan, forteresse de Salses,canal de la robine, via domitia , chateau de FITOU (et son terroir viticol!),la Chapelle saint laurent (moussan). Ce qui ne pourra que mettre en « peril » les sites . Sur moussan et le parc de la campane , le trajet va défigurer nos garrigues et forets!On a deja assez perdu d arbres et de guarrigues avec les incendies de l an dernier !!!! Le trajet va passer par la grotte de la ratapanade ,site classé natura 2000 depuis 2008,pour la protection des chauves souris qui y réside. La zone cuxac moussan est inondable,donec il y aura surement une sur élévation de la voie ! une vraie verrue pour nos campagnes. Mise en danger , de nos terres agricoles pour gagner quelques minutes !. On nous parle de facilité d accès à notre région , mais doit on tout détruire et construire une verrue dans notre zone !!!Quel prix à payer pour rejoindre l Espagne!!!! Pour finir , nous sommes dans une zone migratoire d oiseau nord sud ,ce trajet est défini est ouest , il apparait que le TGV ait un impact considérable sur les oiseaux migrateurs ,une perle non négligeable de notre région!. Je regrette et bien sur qu il n y ait pas une étude d impact environnemental et faunistique par un bureau indépendant et les associations locales (LPO,CEN...) Je suis contre aussi , car le TGV va passer à 3 , 4km de chez moi avec évidemment les nuisances sonores que cela va provoquer !!et ne me parler pas de l augmentation des biens immobiliers « grâce à la ligne TGV »,les nuisances sonores n entraineront qu une dépréciation!!! J espère et j invite la population à se mobiliser contre ce projet!
#12	10/04/2026	Délester le trafic de rtransport routier de l'A9	Bonjour, ce mot pour évoquer la proportion qu'a pris le transport routier de marchandise sur le tronçon d'autoroute Narbonne-Nîmes. Chaque année les usagers de la route constatent l'augmentation du nombre de camion sur les voies de l'A9. Le matin, au trafic domestique français s'ajoutent celui du frêt routier international qui occupe à présent 2 des 3 voies du tronçon précité. La dangerosité du segment s'est accru en proportion considérant les écarts de vitesse entre voitures et camions, notamment lors des dépassements. La France doit être au rendez-vous de l'écologie sur cet axe en incitant au maximum le transport des conteneurs non plus sur camion mais sur les rails. C'est un enjeu majeur en 2026. La Suisse a su le faire, nous devons tout mobiliser en ce sens. Les lignes ferroviaires actuelles étant saturées, la mixite LGV-frêt est impérieuse dans ce nouveau projet d'infrastructure Montpellier-Perpignan. Pour notre planète, pour nos enfants, pour notre sécurité. Je vous remercie pour votre lecture.
#13	12/04/2026	Oui à la mixité de la ligne et à 2 gares	À faire une ligne nouvelle à grande vitesse, il me semble essentiel de prévoir la mixité de la ligne : voyageurs et fret. Vu l'état dense du trafic autoroutiers et du nombre de camions entre Montpellier et Perpignan et donc aussi l’impact environnemental, ce serait une aberration que de ne pas le prévoir quand bien même cela fait grimper la facture. Dans ce sens, je suis favorable au tunnel sous les Corbières qui aura un impact environnemental visuel moindre et qui fait s'éloigner la ligne du front de mer. Concernant les gares nouvelles, faire une gare nouvelle dans un no man’s land à Nissan, bien au contraire de satisfaire quiconque, ne fera que des mécontents. Il me semble essentiel de faire les 2 gares à Béziers et Narbonne pour bien mailler le territoire. Il faut par contre étudier le raccordement de la gare nouvelle à la ligne TER pour répondre aux besoins des voyageurs non biterrois mais dans la zone de rayonnement de la ville, penser que les transports en commun sont la solution ne fonctionne pas, Béziers ne disposant ni de métro ni de tramway.
#15	13/04/2026	Mixité, tunnel des Corbières et gare du Soler	Déjà la mixité est trop vorace en espace naturel touché et puis les trains marchandises sont plus lents, alors lignes séparées. Le tunnel permet de moins toucher à l'espace naturel et réduit le bruit. Il serait bien que la gare du Soler connecte la nouvelle ligne avec la ligne Perpignan-Prades ainsi le TGV serait finalement proche du centre de Perpignan d'un côté et de l'autre rapprocherait de la montagne.
#16	11/04/2026	Pour une gare TGV à Rivesaltes	Bonjour, Perpignanais, je voudrais alerter sur le fait capital du choix de la gare TGV. Si nous conservons l'option de la gare TGV actuelle de Perpignan (inadaptée et enclavée pour un trafic moderne et d'avenir) je suis persuadé que nous regarderons passer la quasi totalité des trains. Sans gare nouvelle à proximité Il faudra donc dans la plupart des cas se rendre à Narbonne pour prendre un TGV en provenance du sud de l'Europe ou de régions de France, voir de pays voisins. Ne répétons pas l'erreur fatale de certaines villes qui ont refusé au XIXeme siècle la venue du chemin de fer à vapeur et qui aujourd'hui encore en payent les graves conséquences ! L'option d'une gare TGV à Rivesaltes serait une opportunité formidable à ne pas rater. En effet, une gare à proximité de l'aéroport, de l'autoroute, et de la voie ferrée classique permettrait de créer, une plate-forme multimodale qui donnerait énormément d'avantages au Département. On dit : « dans la vie le train (TGV ?) ne passe qu'une fois » alors ne le ratons pas...!. Enfin ,Oui à une ligne LGV MIXTE permettant au fret de circuler sur cet axe pour réduire la trop importante circulation des poids lourds sur l'A9, la pollution et la dangerosité qu'ils engendrent !
#17	14/04/2026	Quels impacts personnels ?	En plus de la démesure de ce projet par rapport aux réels besoins des gens d'ici, aucune indication sur l'impact que cette ligne va avoir sur les crues de l'Aude et les habitations possiblement engagées ? Idem pour le bruit ? Les vibrations ? Les accès aux espaces naturels traversés ?
#18	14/04/2026	Une remarque	Pourquoi deux gares simplement une entre Béziers et Narbonne Tunnel sur les Corbiere et conserver la deuxième voie pour le transport de marchandises

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#19	14/04/2026	Désaturation fret de la gare de Perpignan/le Soler	Un constat alarmant : le goulot d'étranglement du Soler. L'actualité de la fin janvier 2026 a mis en lumière la vulnérabilité critique de l'infrastructure ferroviaire transfrontalière. Plusieurs médias (20 Minutes, France Info) ont rapporté une saturation totale des voies en gare du Soler, entraînant une paralysie du fret entre la France et l'Espagne – des dizaines de convois bloqués à la frontière. - 20 minutes : www.20minutes.fr/societe/4198736-202... - France Info : www.franceinfo.fr/economie/le-fret-f... Un obstacle majeur aux ambitions de décarbonation. Ce phénomène de congestion ne peut être considéré comme un incident isolé, mais le symptôme d'une infrastructure arrivée à ses limites techniques. Avec la croissance annoncée des flux de marchandises transfrontaliers, cette saturation risque de devenir structurelle. Elle constitue dès lors : • Un frein au report modal : l'impossibilité de garantir un flux fluide décourage les chargeurs de passer de la route vers le rail. • Une entrave à la décarbonation : Chaque train bloqué ou supprimé se traduit par des milliers de camions supplémentaires sur l'A9, augmentant mécaniquement l'empreinte carbone du transport de marchandises, en contradiction directe avec les objectifs climatiques nationaux. Questions et attentes vis-à-vis du projet LNMP phase 2 Face à cette situation d'urgence, la phase 2 du projet LNMP doit apporter des réponses concrètes. Il apparaît indispensable de clarifier les points suivants : 1. Capacité et résilience : quelles solutions concrètes le projet LNMP apporte-t-il pour résorber durablement le nœud ferroviaire de Perpignan/Le Soler ; et pour garantir la continuité et la fluidité du trafic fret avec l'Espagne ? 2. Calendrier de réalisation : face à l'urgence climatique et la récurrence des blocages constatés en 2026, est-il envisageable d'accélérer la mise en service des solutions techniques prévues pour lever ce verrou ferroviaire ? Si non, pourquoi ?
#20	14/04/2026	Gare de Nissan uniquement	Bonjour, personnellement, je préfère voir la réalisation de la ligne nouvelle avec une nouvelle gare à Nissan, elle sera reliée à 10min en TER (Gare TER/TGV, c'est bien mieux qu'une gare au milieu de nulle part), et d'un parking voiture et vélo, ce qui me semble une bonne solution notamment pour les trajets longues distances (Barcelone - Paris par exemple) avec Lyon Part Dieu, Montpellier TGV, Nissan TGV et Perpignan centre. La réalisation de deux gares à Narbonne et Béziers est à mon sens pas le mieux, elle seront assez proche, de plus elle pénaliseront les temps de parcours sur de longs trajets.
#21	14/04/2026	Davantage de report modal - désaturer le complexe ferroviaire de Perpignan/ le Soler	Les événements de janvier 2026 ont mis en lumière la fragilité des flux ferroviaires de marchandises entre la France et l'Espagne. La saturation constatée en gare de Perpignan/le Soler n'est plus une hypothèse de travail, mais une réalité opérationnelle qui paralyse le fret ferroviaire transfrontalier. Avec l'accroissement prévu des trafics, ce blocage ponctuel deviendra un verrou structurel, rendant caduques les ambitions de décarbonation du transport. Références presse : • 20 Minutes : www.20minutes.fr/societe/4198736-202... • France Info : www.franceinfo.fr/economie/le-fret-f... Interrogations et attentes vis-à-vis du projet LNMP phase 2 Dans ce contexte de crise de fluidité, la crédibilité de la politique de report modal dépend de la fiabilité de l'infrastructure ferroviaire. La Phase 2 de la LNMP ne peut se contenter d'un horizon lointain alors que le point de rupture est déjà atteint. 1. L'infrastructure existante est-elle suffisamment dimensionnée pour contribuer activement au report modal, absorber la croissance des trafics fret (de nouveaux terminaux ont ouverts en Espagne) et garantir une fiabilité des transports transfrontaliers ? 2. Quelles sont les solutions techniques prévues dans la phase 2 de la LNMP pour décongestionner le complexe ferroviaire de Perpignan/Le Soler ? 3. Alors que l'urgence climatique impose un report modal massif de la route vers le rail, comment le projet LNMP phase 2 garantira la continuité et la fluidité des flux fret pour éviter des situations de blocage ? 4. Au regard de la récurrence des saturations, est-il possible d'accélérer le calendrier de réalisation de cette phase ? Si une accélération est jugée impossible, quels sont les obstacles (techniques, fonciers ou financiers) qui contraignent le calendrier actuel, malgré la saturation manifeste constatée ? Pourquoi ne pas accélérer cette séquence pour un report modal fiable et efficace ?
#22	14/04/2026	Priorité au fret ferroviaire	Je suggère de garantir que la ligne soit réellement mixte sur l'ensemble du tracé. Pour décarboner durablement, il est impératif de sortir les camions de l'autoroute A9. La technologie doit permettre une cohabitation fluide entre TGV et trains de marchandises.
#23	14/04/2026	Intermodalité intelligente	Les nouvelles gares ne doivent pas être des « gares de betteraves » isolées. Je propose une synchronisation parfaite avec les réseaux de transports locaux (TER, bus, pistes cyclables sécurisées) dès l'ouverture, avec un billet unique pour tout le trajet.
#24	14/04/2026	Résilience climatique renforcée	Au vu des épisodes méditerranéens de plus en plus violents dans l'Aude et l'Hérault, les ouvrages d'art doivent être surdimensionnés par rapport aux normes actuelles pour éviter toute interruption de trafic en cas d'inondation majeure.
#25	14/04/2026	Protection acoustique innovante	Je suggère l'utilisation de revêtements de sol et de murs antibruit de nouvelle génération, plus esthétiques et performants, pour minimiser l'impact sonore sur les communes traversées.
#26	14/04/2026	Quel bénéfice pour le quotidien ?	En dehors des trajets vers Paris ou Barcelone, quel sera le gain de temps réel et la fréquence supplémentaire pour un usager qui fait un trajet local, comme Narbonne-Béziers, grâce au désengorgement de la ligne historique ?
#27	14/04/2026	Quel coût final pour l'usager ?	Une nouvelle infrastructure coûte cher. Comment comptez-vous garantir que les prix des billets resteront accessibles pour ne pas transformer cette ligne en un service réservé à une élite professionnelle ?
#28	14/04/2026	Comment protéger nos terres agricoles ?	Le dossier mentionne les enjeux agricoles. Quelles garanties concrètes avez-vous pour éviter le mitage des terres autour des nouvelles gares et assurer une compensation écologique qui soit réellement à proximité du tracé ?
#29	14/04/2026	Quelle connectivité à bord ?	À l'heure du télétravail, quelle technologie sera déployée pour assurer une couverture 5G/6G continue et stable, même à 300 km/h et dans les tunnels ?
#30	14/04/2026	Mixité et gares	Bonjour, de manière générale, très favorable au projet. Cependant, pour moi, le projet n'a du sens que si la ligne est mixte. Car maintenir les trains de fret sur la ligne historique, c'est potentiellement réduire les possibilités de nouveaux trains régionaux. La non-mixité, c'est aussi devoir interrompre la circulation des fret lors que la ligne historique est en travaux ou bloquée par un incident, donc ce n'est pas résilient du tout. Au sujet des gares nouvelles, elles peuvent être acceptables que si elles sont directement connectées à la ligne historique pour des correspondances directes vers le centre-ville, pour éviter des cas comme la gare Montpellier Sud de France, qui dispose de 4 voies à quai très largement sous utilisées, ou encore les cas de gares TGV peu utilisées comme TGV Haute Picardie, Meuse TGV et Lorraine TGV.
#31	15/04/2026	Gare nouvelle Narbonne et Béziers	Il serait judicieux de construire une seule gare nouvelle entre Narbonne et Béziers, à Nissan à l'intersection avec la ligne classique, étant donné la faible distance entre Béziers et Narbonne et ainsi desservir cette gare par navette ferroviaire entre les deux villes ou avec un meilleur cadencement des TER de façon à avoir une desserte fréquente et régulière de la gare nouvelle et pouvoir ainsi effectuer facilement des correspondances avec les TGV.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#32	15/04/2026	Avis global sur le projet	En tant que résident du département de l'Hérault, et utilisateur très régulier du train, je soutiens la phase 2 du projet LNMP jusque Perpignan et plus globalement les projets de nouvelles lignes ferroviaires. La ligne mixte possède à mon avis davantage d'intérêt pour nos besoins actuels et futurs, à l'heure où il faut décarboner le fret. Je ne connais pas l'état de saturation de la section de ligne classique entre Narbonne et Perpignan, mais il me semble important de dégager un maximum de sillons pour nos trajets du quotidien et nos trains régionaux. Je suis également favorable à un tracé en tunnel limitant au maximum l'impact sur l'environnement. Il est urgent de ne pas dégrader les espaces naturels, et si il existe une variante, bien que légèrement plus onéreuse, mais à moindre impact, je pense qu'elle devrait être largement soutenue. Le coût sur l'environnement ne se mesure pas en euros... Je m'interroge sur les gares nouvelles. J'ai du mal à saisir l'intérêt de créer 2 gares nouvelles à des distances si proches, perdant tout l'intérêt d'une LGV puisque le train ne roulerait à pleine vitesse qu'une courte partie de son trajet (le temps d'accélérer et de freiner). Dès lors j'écarterai d'emblai tout scénario à 2 gares nouvelles. En revanche, je ne saurai me positionner sur le meilleur scénario parmi ceux restants. Je pense toutefois qu'il est absolument primordial que cette gare nouvelle soit positionnée sur la ligne classique existante afin de faciliter sa desserte et les connexions. Le cas de la gare de Béziers-Est par exemple me semble être le contre exemple de ce qu'il faudrait faire car non desservie par TER. Merci pour votre travail.
#33	15/04/2026	Favoriser la limitation des nuisances	Avec moins de voitures pour les déplacements ponctuels et/ou réguliers sur les moyennes et longues distances. Avec moins de camions en créant une obligation de transport ferroviaire pour les longues distances et la traversée de la France. Mmes et Mrs les politiques et décideurs, il faut avoir une attitude courageuse en pensant à l'avenir de nos enfants et en ne succombant pas aux sirènes des lobby.
#34	16/04/2026	Pas de nouvelle gare	L'intérêt d'une ligne à « grande vitesse » est justement d'aller vite. Si le TGV, à peine lancé de Montpellier, doit s'arrêter à Béziers puis encore à Narbonne, autant ne pas faire la LGV. Donc pas d'arrêt à Béziers/Narbonne, ou à la limite, faire une gare commune, desservie pour 1 TGV sur 2 ou 3. Il n'y a qu'à voir sur la ligne Montpellier-Paris, l'arrêt à Nîmes casse complètement la vitesse.
#35	16/04/2026	Pour des gares nouvelles de correspondance TGV et TER	Il aurait été judicieux de décaler la gare nouvelle de Béziers de deux kilomètres au sud afin qu'elle puisse être desservie simultanément par des TGV et des TER sur deux niveaux distincts de quai et ainsi offrir des correspondances ferroviaires, à l'image de la gare nouvelle Nîmes Pont du Gard, Valence TGV ou encore Méroux TGV et surtout pas sur le modèle de Montpellier Sud de France ou Le Creusot TGV où les correspondances avec les lignes TER sont impossibles. La gare nouvelle de Narbonne ainsi que toute autre gare nouvelle devant être construite ailleurs en France doit être conçue comme une gare de correspondance TGV et TER localisée à l'intersection des lignes ferroviaires grande vitesse et classique. Le développement du TGV doit aller de pair avec le développement du TER et certainement pas avec le développement de la voiture. Les gares nouvelles TGV doivent systématiquement privilégier les correspondances ferroviaires plutôt que les correspondances routières.
#36	16/04/2026	Oui aux gares nouvelles, mais sous conditions	J'ai vécu à Montpellier lors de l'ouverture de la nouvelle gare Montpellier Sud de France : quelle catastrophe ! On nous avait promis que le tram y serait prolongé avant l'ouverture de la gare. Résultat : plusieurs années de retard malgré l'inauguration tardive de la nouvelle gare, et un arrêt mal placé, loin de la gare, loin de son emplacement prévu originel; un vrai fiasco et une honte, surtout quand on sait que tout avait été prévu dès le départ. Même quand on prévoit les choses correctement, on arrive à mal finir. Il faut absolument éviter de renouveler cet échec et s'assurer d'une desserte décente en transports publics lors de l'ouverture. Je ne suis pas contre la création de gares nouvelles, à condition qu'elles soient construites à des endroits cohérents. Montpellier Sud de France n'est pas si mal placée que ça, comparé à Nîmes Pont du Gard qui est complètement au milieu de nulle part. Ridicule ! Ce placement hasardeux ne fait qu'allonger les temps de trajets pour la majorité des usagers, qui préfèrent partir/arriver du centre-ville. Mais créer des gares nouvelles me paraît nécessaire si on veut absorber les flux futurs sans engager de travaux encore plus lourd et plus coûteux dans les gares existantes. En résumé, OUI aux gares nouvelles, NON aux gares en pleine campagne, NON aux gares mal desservies. Je sais qu'historiquement, les gares étaient éloignées du centre jusqu'à que les villes s'agrandissent et finissent par complètement les absorber dans le tissu urbain, encore faut-il qu'elles soient bien placées. Même dans un siècle, Nîmes n'arrivera pas jusqu'à Pont du Gard.
#37	29/04/2026	Proximité du projet	J'habite au 179 avenue des alberes à baho, sur la route reliant baho à villeneuve la riviere soit à moins de 100m du projet que ce soit le mixte ou TGV seul. Est il prévu un trajet sous terrain à cet endroit? à défaut des merlons ou équivalent ? Cordialement
#38	17/04/2026	Mixité tunnel et 1 gare nouvelle à narbonne seulement	Au vu du dossier, au moyen et long terme la mixité est impérative. Le tracé par tunnel est la meilleure option dans un rapport coût/bénéfice à longs terme. La gare nouvelle de Beziers est inefficace (contrainte par la voiture, l'argument de agde est contrebalancé par une correspondance beziers centre par ter jusqu'à agde ou marseillan, absence de correspondance sur la ligne de Millau donc perte d'usagers supplémentaires qui devront se rendre par le train jusqu'à Narbonne). Par conséquent : mixité, tunnel, 1 seule gare nouvelle
#39	14/04/2026	Grands travaux inutiles	Quelle tristesse de voir que ce capitalisme moribond s'échine toujours à détruire ce qui existe encore ! Quelle colère de voir cette avidité et cette bêtise avoir/vouloir encore autant de moyens de nuire ! Aller plus vite où ? Dans le mur ? Il n'y a qu'une urgence : celle de ralentir. Pour prendre soin de nos enfants, de nos ainé.es, de tout le vivant, de l'eau qui va bientôt manquer... pour boire, pour vivre. Il y a du ferroutage à imaginer sur les lignes existantes, des tas de petites lignes rurales utiles à ré-ouvrir, des toilettes sèches à installer et à utiliser, de la chimie à dégager de nos champs, de nos assiettes, de nos corps, des multinationales et des milliardaires à faire payer... Qui de nous profitera de ces grands travaux inutiles ? Les grands groupes bétonneurs, les actionnaires riches, les cols blancs à mallettes ? Allez, arrêtons ce délire malsain et choisissons la vie !
#40	19/04/2026	Une gare à Béziers/ Villeneuve	On peut parfois avoir l'impression de prêcher dans le désert, mais au bout du compte il ne faut pas abandonner les idées dont on est persuadé qu'elles sont les bonnes. La SNCF avait envisagé plusieurs solutions pour l'implantation de la gare TGV de Béziers : une implantation sur la commune de Nissan et deux possibilités sur la commune de Villeneuve les Béziers. Des études ont été réalisées sur ces sites allant jusqu'à la modélisation de la fréquentation par les voyageurs. La solution la plus efficace, facilitant le mieux le transport ferroviaire est apparue de façon très nette : la meilleure implantation est celle de Villeneuve les Béziers , au sud du péage autoroutier de l'A9. Un projet de quartier d'affaires et d'activités tertiaires a été préparé par la Sebli (ancêtre de Viatera). Puis , certains ont développé un lobbying pour obtenir que la gare TGV soit installée sur la gare SNCF.Ce serait une décision à courte vue ! Certes, le coût serait moindre , la commune de Villeneuve les Béziers serait moins impactée , et certains pourraient croire qu'ils renforcent ainsi le centre ville. En réalité nous passerions à côté d'un vrai projet d'avenir pour plusieurs raisons : - la gare TGV ne sera pas seulement la gare de Béziers mais la gare de tout l'Ouest de l'Hérault , voire même d'une partie de l'Est Audois. Au débouché des autoroutes A9 et A75 , avec de larges parkings ,la gare serait facile d'accès ,non seulement pour les habitants de Béziers mais également pour les touristes de Valras, de Marseillan et du Cap d'Agde mais aussi pour tous les usagers de la vallée de l'Hérault, jusqu'à Lodève. Et cela sans avoir besoin de s'engager dans les embouteillages autour de la gare actuelle, même réaménagée. Il ne s'agit pas de desservir 80000 habitants de la ville mais 300000 usagers du rail. - je prends fréquemment le TGV vers Paris .Certains TGV font halte aux gares de Montpellier Sud de France et Nîmes Pont du Gard et non dans les gares de centre ville. On me disait que ces gares étaient des gares fantômes. En réalité, chaque fois que j'y suis passé les parkings étaient largement garnis , ce qui signifie que ces gares ne desservent pas seulement les deux grandes villes mais aussi de larges secteurs géographiques autour des villes et que les voyageurs apprécient de pouvoir y accéder et y stationner facilement. - enfin pour l'Agglo (et pour Villeneuve les Béziers) ce serait l'opportunité de créer un quartier d'affaires entre les autoroutes et l'aéroport et cela donnerait un coup de fouet au tourisme du littoral et de l'arrière pays. Il suffit de voir comment la gare TGV de Valence impacte l'activité du secteur pour réaliser l'intérêt du projet de la gare dite « A9 ». On peut jouer petit bras. On peut aussi voir loin avec un vrai projet d'avenir qui renforce l'attractivité du train, en préservant l'environnement. Je me devais de le dire.
#41	20/04/2026	Assurer la desserte de Béziers par la Grande Vitesse.	Tant que la seconde phase du projet (Béziers/ Perpignan) ne sera pas réalisée tous les TGV venant de Montpellier et ceux venant de Perpignan passeront par la gare de Beziers(et pourront y faire halte)puisque l'embranchement avec la ligne classique sera situé au niveau de Cers. Par contre, dans l'état actuel du projet, quand la ligne sera terminée les TGV venant de Montpellier pourront choisir de quitter la ligne à grande vitesse à la bretelle de Cers pour desservir la gare de Béziers mais, au delà, ils ne pourront pas revenir sur la ligne rapide avant Le Soler,ce qui représente 47 minutes perdues. Quelle compagnie (SNCF,RENFE,TRENITALIA,DEUTSCHE BAHN..) acceptera de retarder ses voyageurs internationaux pour desservir Béziers ? Plus grave, dans l'autre sens, les TGV venant de Perpignan sur la ligne nouvelle passeront au large de Béziers car ,en l'état actuel du projet, ils n'auront pas de bretelle d'accès pour rejoindre la gare de Béziers. Il est donc impératif qu'une nouvelle gare soit créée à Villeneuve les Béziers, au débouché des autoroute A9 et A75 ,desservant une zone économique de 350000 à 400000 habitants. Pour ceux qui douteraient du risque majeur pour Béziers de ne pas avoir sa gare TGV à Villeneuve on peut présenter quelques exemples de villes(Montelimar, Poitiers, Angoulême, Chatelleraut...) qui ont fait le choix des gares-centre et dont la desserte par les TGV s'est réduite comme une peau de chagrin.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#42	29/04/2026	Lebrette	Objet : Contribution à la concertation – Projet de ligne nouvelle TGV Béziers–Narbonne – IME Louis Signoles Rte de Marcorignan (Narbonne) Madame, Monsieur, Dans le cadre de la concertation relative au projet de ligne nouvelle TGV entre Béziers et Narbonne, je souhaite porter à votre connaissance plusieurs éléments importants concernant le secteur du domaine de Lebrette, situé à Narbonne. En ma qualité de cadre logistique au sein de l'IME Louis Signoles, établissement médico-social implanté au château de Lebrette (route de Marcorignan), et relevant de l'APAJH Aude, locataire du site appartenant au Département de l'Aude, je souhaite attirer votre attention sur un point particulièrement sensible. Le tracé envisagé de la future ligne semble longer l'IME et traverser le domaine de Lebrette. Or, l'IME accueille quotidiennement des personnes en situation de handicap, dont la prise en charge repose sur des infrastructures essentielles, notamment l'alimentation en eau. À ce titre, il est important de souligner la présence d'un réseau d'eau vital pour le fonctionnement de l'établissement. Ce réseau repose sur une canalisation alimentant l'IME depuis un forage situé à plusieurs centaines de mètres. Cette alimentation en eau est indispensable au fonctionnement quotidien de la structure (hygiène, restauration, accompagnement des usagers, sécurité). Au regard des éléments de tracé portés à connaissance, il apparaît que cette canalisation pourrait être impactée. Dans ce contexte, je souhaiterais obtenir des précisions sur les points suivants : • Le tracé définitif prévoit-il effectivement une interception de cette canalisation ? • Quelles mesures sont envisagées pour garantir la continuité de l'alimentation en eau de l'établissement ? • Des dispositifs de protection sont-ils prévus (enfouissement renforcé, gaine technique, passage sous ouvrage, dévoiement du réseau, etc.) ? • Quelles garanties seront apportées en phase travaux et en phase d'exploitation pour éviter toute rupture de service ? • Une étude spécifique des réseaux existants sur le domaine a-t-elle été réalisée, en lien avec les usagers du site ? Au regard de la vulnérabilité des publics accueillis et du caractère indispensable de cette ressource, il est essentiel que ce point fasse l'objet d'une attention particulière et d'un traitement sécurisé et anticipé. Je vous remercie par avance pour les éléments de réponse que vous pourrez apporter et reste à votre disposition pour tout échange ou visite de site permettant de mieux appréhender les enjeux. Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.
#43	17/04/2026	Sur la gare de Narbonne	Je ne pense pas que ce soit opportun de construire une nouvelle gare sur Narbonne à l'extérieur. Vous me dites que l'on va gagner 2 minutes entre Béziers et Narbonne mais nous perdrons 10 minutes pour aller à la nouvelle gare. La gare actuelle donne accès plus rapidement au centre ville que votre nouvelle gare. Cette gare va avoir un coût pour ne peut-être pas être utilisé à plein. Nous avons la possibilité de prendre un T.E.R jusqu'à Montpellier et récupérer le T.G.V. Vous avez compris que je suis contre cette nouvelle gare.
#44	21/04/2026	Impact sur les Corbières et la commune de Fitou	La nécessité d'envisager le chemin de fer dans un contexte de changement climatique est primordiale mais pas à n'importe quel prix ! Aucun intérêt de réaliser de si grands travaux coûteux tant en argent public, en terres agricoles, en enjeux sociaux ou encore environnementaux qui sont nombreux sur ce tracé même partiellement en surface pour réaliser une voie uniquement voyageurs qui existe déjà. Désaccord avec l'option 1 - projet de référence uniquement voyageurs - tunnels et viaducs en zone Corbières. Une voie mixte est donc justifiable pour des raisons économiques (accessibilité, débouchés, ouverture à l'Espagne, gares nouvelles, ...), ainsi que la limitation du transport routier (uniquement si cela devient un réel report). Par contre cette voie mixte ne peut pas être littorale, notamment à Fitou car le piémont des Corbières accueille à cet endroit de nombreux faisceaux. Les enjeux environnementaux (Espèces protégées, Natura2000 et zones humides) seraient fortement perturbés. Socialement, le bas du village de Fitou se trouverai encore plus exposé au bruit qu'il ne l'est actuellement dans un secteur déjà saturé (Départementale, Autoroute, voie ferrée...). Désaccord avec l'option 3 - Variante mixte Corbières littorale. Il nous reste donc à privilégier l'option 2 « variante mixte tunnel sous les Corbières ». Cette voie assurant le fret et transport de voyageur dans un tunnel de 12kms de long permettrait de limiter les impacts agricoles, paysagers et environnementaux dans le Corbières (contrairement à la version tunnel et viaducs avec fortes pentes). Toutefois deux facteurs limitants sont également à prendre en compte. Sans hiérarchiser, il faudra noter le surcoût d'un si long tunnel, et l'impact inévitable de travaux en milieu karstique qui auront irrémédiablement des conséquences sur les aquifères et le fonctionnement hydraulique du massif des Corbières dans un secteur déjà en tension sur la disponibilité en eau.
#45	22/04/2026	Rénovation et modernisation des infrastructures	Détaillez votre contribution. Je pense qu'il est primordial de prendre en compte la rénovation et la modernisation des infrastructures techniques et technologiques existantes, dans le cadre du futur projet. Je pense qu'une politique de remise en état et de modernisation pourrait être indispensable pour les infrastructures ferroviaires, qu'elles soient en gares ou sur les voies. Je pense notamment à la rénovation de l'éclairage de toutes les gares existantes et qui vont être construites (passage à un éclairage 100% LED en gare, sur les voies et les quais, dans toutes les gares), ainsi que la rénovation des écrans d'affichage des prochains trains, le remplacement des automates de commande billet vétustes, la modernisation du mobilier urbain (mise en place systématique d'abris pour les voyageurs sur les quais, mise en place de nouvelles corbeilles à déchets plus nombreuses en gare, rénovation des ascenseurs, des escaliers, du marquage au sol, remise en état et remise aux normes des infrastructures mobiles, etc.). Intégrer également les nouvelles technologies de pointe en gare et sur les voies : nouvelles rames de train plus modernes, prises USB en gare, sur les quais et à bord, WiFi Très Haut Débit en gare, sur les quais et à l'intérieur des trains, bornes tactiles digitales d'information en gare, sur les quais et à bord des trains, plus de confort à bord des trains, augmenter les places assises, mettre en place davantage de distributeurs de nourriture en gare, sur les quais et également à bord des trains. Rénover tous les éléments techniques et technologiques à bord des trains. Mettre en place des écrans d'affichage plus nombreux à bord des trains. Créer de nombreuses nouvelles places de parking à proximité de toutes les gares, en intégrant des places de stationnement pour les deux, des abris-vélos et une desserte en cars et en bus renforcée autour des gares, notamment dans les petites villes et les villages, s'il vous plaît ! Plus de propreté en gare et sur les quais, avec une équipe dédiée à la propreté présente à toute heure du jour et de la nuit, tous les jours, tant que les trains circulent, afin d'assurer une propreté maximale en gare, sur les quais et également à bord des trains. Assurer une présence humaine en gare, tous les jours et à des horaires élargis plus tôt le matin et jusqu'à tard le soir. Augmenter le nombre de trains et la fréquence de passage : + de trains aux heures de pointe (objectif d'un train toutes les 10 minutes) et augmenter le nombre de train la nuit et le week-end et augmenter la fréquence et l'amplitude horaire (trains circulants toute la nuit le week-end par exemple) et plus tôt le matin jusqu'à plus tard le soir en semaine. Mettre en place des trains doubles rames systématiques aux heures de pointe. Desservir davantage de gares en TGV (augmenter la desserte de nouvelles gares). Mettre en place des portiques anti-fraude dans toutes les gares et sur les quais. Rénover toutes les gares existantes et faire en sorte qu'elles soient 100% accessibles : installer de nouveaux ascenseurs dans toutes les gares et pourquoi pas également mettre en place des escalators automatiques au lieu des marches habituelles, pour plus de confort et de modernité en gare ! Concernant les nouveaux trains, il faudrait qu'ils soient équipés de manière à être plus confortables : - Fauteuils et assises plus larges, - Ecrans digitaux dans chaque rame afin de visualiser en temps réel le trajet du train, - WiFi Très Haut Débit à bord de chaque trains, - Eclairage tamisé pour plus de confort, avec prises USB individuelles, climatisation et pare-soleil sur les vitres, - Soigner l'esthétique des gares et des trains avec par exemple de la moquette colorée, de la tapisserie sur les murs, mettre en place des bandes LED RGB multicolores le long des couloirs des rames de train et sur les quais des gares, pour une esthétique soignée, moderne et au style ""futuriste"", - Améliorer la propreté à bord des trains et offrir davantage de services (wagons bars, distributeurs de nourriture à bord et dans les gares) Enfin, renforcer la présence d'agent de sécurité dans toutes les gares, sur les quais et également à bord des trains, car la sécurité doit être la priorité maximale ! Je vous remercie pour la prise en compte de ma contribution dans le cadre de l'élaboration de votre projet, en espérant que toutes mes requêtes pourront être prises en compte et mises en place.
#46	22/04/2026	1 ou 2 gares	Bonjour. Ma participation ici pour exprimer uniquement mon avis. Je pense qu'une gare est largement suffisant pour répondre aux enjeux de desserte du territoire. La création de 2 gares engendrerait des couts surdimensionnés. Restons raisonnable sur la dépense publique. Qu'en à sa localisation, je n'ai pas d'avis tranché. Le scenario positionnant une gare entre Béziers et Narbonne est une possibilité consensuelle. Merci pour votre travail. Bien cordialement
#47	22/04/2026	Urgence de la ligne mixte fret voyageurs passant par Perpignan	La voie historique va bientôt être submergée et pose déjà des problèmes la ligne mixte fret voyageurs est indispensable pour diminuer les camions sur les routes. Il faut que la ville de Perpignan bénéficie de cet arrêt TGV et non pas créer de toutes pièces une nouvelle gare.
#48	23/04/2026	Avis passage de la ligne ferroviaire	Mieux vaut un passage en tunnel que près du littoral. Ainsi moins de visibilité sur le train. Plus discret que sur le littoral à la fois pour les nuisances sonores des habitants que pour le visuel en général.
#49	23/04/2026	Gare de délestages	Pourquoi ne pas dédoubler la ligne Perpignan -Espagne et créer une gare pour faire monter les camions sur les wagons afin de les transporter sur au moins 1000 km ?

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#50	24/04/2026	Enclavement des bâtiments de l'exploitation Le Verger Bio de Véronique	Bonjour, Mon exploitation Bio produit autour de 1500T de fruits Bio chaque année. Les fruits sont conditionnés et expédiés dans toute la France grâce à un bâtiment d'environ 10 000 m² situé au Chemin du Mona entre Rivesaltes et Espira. D'après le tracé actuel du projet, notre seule route d'accès se retrouve coupée des 2 cotés de nos bâtiments et donc l'exploitation se retrouve totalement enclavé entre le TGV et l'Agly comme vous pouvez le voir sur le fichier joint. Lors du pic d'activité, nous avons 150 employés sur le site, une vingtaine de tracteurs qui circulent ainsi qu'une dizaine de semi-remorques qui traverse l'exploitation quotidiennement. Nous avons donc besoin d'un accès Poids Lourd adapté à notre activité afin de permettre la continuité de notre exploitation agricole. Je me tiens à votre disposition pour discuter du tracé et construire avec vous un une ligne TGV qui impacterait le milieu agricole le moins possible.
#51	24/04/2026	Contournement Fitou	J'espère que la solution choisi ne sera pas la ligne est mais une ligne ouest, au dessus de Fitou et sur une grosse partie en tunnel. Passer la ligne le long de l'A9 est la pire solution environnementale. grosses pertes de valeurs immobilières, nuisances sonores, paysages dégradés.
#52	26/04/2026	Le seul projet de LGV ne suffit pas il faut penser autour	La LGV seule ne solutionnera pas les problèmes, il faudrait : - avoir du fret pour remplacer les camions - éviter les gares décentrées qui incite à prendre la voiture, oblige à payer des parking ou à se faire accompagner. Il faut aussi penser à limiter l'usage de la voiture ! - avoir des omnibus des villages vers la gare TGV /LGV pour chaque train à grande vitesse afin d'éviter la quantité de voiture qui amène à la gare - avoir des trains omnibus ter (billet valable à n'importe quelle heure de la journée) entre les villages et Perpignan toutes les heures de 6h à minuit à un prix très abordable pour éviter que les gens prennent la voiture pour aller travailler ou sortir. Ce qui me aussi permettre dans l'autre sens de faire vivre les villages ! - réintégrer des gares et petites lignes omnibus dans les villages d'une certaine pour mieux desservir le territoire - éviter toute nuisance sonore de la nouvelle ligne mettre des éléments pour cacher le son à proximité des habitations et village. Ici le vent porte facilement le bruit ! - la cacher pour éviter de gâcher le paysage mais permettre un agrandissement plus tard afin de ne pas à nouveau détruire les écosystèmes plus tard. Anticiper la quantité de flux pour ne pas trouer tout le paysage local ! On a déjà le tgv, la route, l'autoroute,... - mutualiser les zones pour préserver la Biodiversité !! Passer par des endroits déjà « dégradés » : bords d'autoroute ou de routes, les parc solaires ou éoliens, les barrages, ... par exemple (sauf contre indication technique mais les rapprocher ou profiter des ces travaux pour anticiper) - réintroduire de façon intensive des espèces et biodiversité après travaux mais pas en mode forêt de pin cadrillée en ligne pour se donner bonne conscience, un vrai travail de naturaliste !
#53	27/04/2026	Une LGV oui. Mais une vraie !	Habitant Perpignan, la ville la plus excentré de la futur ligne LGV, le tain est l'une des deux seules options pour se déplacer hors du 66 (je laisse l'avion de côté qui ne relie que la capitale). De ce fait, c'est soit un trajet ferroviaire ou un trajet routier pour se déplacer entre grande ville. Qu'est-ce que je cherche dans ce projet: - ne pas utiliser ma voiture : nécessiter de rester sur Perpignan pour prendre le train, d'où une première interrogation sur les possibles nouvelles gares. Si les personnes sont obligées de prendre la voiture (ou un transport en commun à condition que ce dernier existe) pour prendre la nouvelle ligne, l'intérêt est limité. - temps de trajet: sur la ligne actuelle c'est la catastrophe. Un TGV qui s'arrête dans quasiment toutes les gares c'est un contre-sens. Limiter les arrêts est aussi un point crucial dans une LGV. Un arrêt entre Narbonne et Montpellier est il une nécessité ? Un mix entre les deux ? (30 minutes de Narbonne / 45 minutes de Montpellier par la route et 50 minutes par la ligne actuelle en TER). - un vrai corridor européen: la LGV Perpignan-Barcelone est en état de mort cérébrale, il faut que ce nouveau tronçon redonne du punch à ce premier tronçon déjà existant depuis des années et surtout faire en sorte qu'une LGV soit une vrai ligne à GRANDE VITESSE. Le fret ferroviaire n'a pas sa place en journée sur une LGV. La ligne actuelle est largement suffisante pour les marchandises. Faire une LGV pour qu'un TGV soit limité la vitesse d'un TGV parce que un train de marchandise le précède est une hérésie et une perte d'argent.
#54	27/04/2026	Anticipation intégration d'une future connexion à la LNSO Toulouse	Ce projet doit absolument intégrer une future connexion à la LNSO Toulouse sinon le maillage n'aurait aucun sens, merci
#55	28/04/2026	Contre le projet mixte	Je suis contre la ligne qui traverse et défigure le village de Fitou. Un tunnel serait beaucoup plus protecteur pour l'environnement et le tourisme.
#56	29/04/2026	Gare à Narbonne	J'aimerais bien que la gare soit à Narbonne car j'habite à Narbonne. Pas de gare autre part pour raison financière (trop cher). Mettre des navettes en place depuis les centres villes jusqu'à la gare (et gratuite quand on a un billet de train).
#57	29/04/2026	Utilité du projet au regard des gains de temps et choix du tracé	1. Sur l'utilité et la proportionnalité du projet. Le gain de temps attendu entre Montpellier et Perpignan, de l'ordre de 10 à 20 minutes, reste relativement limité au regard de l'ampleur des investissements nécessaires et des impacts induits par la création d'une nouvelle infrastructure. Dans ce contexte, il apparaît légitime de s'interroger sur la proportionnalité du projet, ainsi que sur son phasage, en particulier concernant la section la plus au sud. Par ailleurs, l'amélioration de la ligne existante (modernisation, optimisation de l'exploitation, augmentation de capacité) constitue un levier complémentaire qui mérite d'être pleinement intégré dans la réflexion globale. 2. Sur les impacts environnementaux et territoriaux La réalisation d'une ligne nouvelle entraîne des conséquences significatives : - artificialisation des sols, - fragmentation des milieux naturels, - nuisances sonores et visuelles durables. Ces enjeux sont particulièrement sensibles dans les territoires littoraux et viticoles concernés, qui présentent une forte valeur paysagère, écologique et économique. 3. Sur le choix du tracé et la préservation des territoires proche de Fitou. Concernant les variantes étudiées, je souhaite exprimer une opposition claire au tracé Est, en raison de ses impacts directs sur le territoire de Fitou. Ce secteur se caractérise par un paysage ouvert, structuré par des espaces naturels et viticoles, qui participent pleinement à l'identité du village et à son attractivité. L'insertion d'une infrastructure ferroviaire à grande vitesse dans cet environnement entraînerait une rupture visuelle significative, particulièrement perceptible depuis les zones habitées et les axes de circulation locaux. En outre, la topographie du secteur, relativement dégagée, accentuerait la propagation des nuisances sonores, affectant durablement la qualité de vie des habitants. Le territoire concerné étant également marqué par une activité viticole reconnue, toute dégradation du cadre paysager serait susceptible d'avoir des répercussions économiques indirectes, notamment en matière d'image et de fréquentation touristique. À l'inverse, le tracé Ouest apparaît comme une option plus équilibrée, en s'inscrivant davantage à distance des zones habitées et en limitant les atteintes aux paysages caractéristiques du secteur. 4. Position et demande En conséquence, ma position est la suivante : veiller à la proportionnalité du projet au regard des gains attendus, intégrer pleinement les solutions d'amélioration de l'existant, privilégier, en cas de réalisation, un tracé minimisant les impacts territoriaux, écarter le tracé Est en raison de ses conséquences locales disproportionnées. Je vous remercie de l'attention portée à cette contribution.
#58	29/04/2026	Mixité oui, tunnel corbiere, pas gare nouvelle sans connection TER	La mixité s'impose pour avoir un doublon de ligne résilient et le tunnel des corbieres est plus court: cela a un cout mais plus rentable et pro-climat sur le long terme. Par contre la gare TGV de Beziers Est est de nouveau une gare parking alors qu'il faut un effet reseau TGV-TER que seul Beziers centre et Narbonne Ouest fournissent.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#59	03/05/2026	Fortement défavorable pour ce projet	Je suis très fortement contre ce projet, car il va entraîner l'abattage de centaine de milliers d'arbres vivants et la disparition de plusieurs milliers d'hectares agricoles, d'espaces naturels et de biodiversité ; qui a déjà fortement baissé ces dernières années à cause de l'urbanisation à outrance et des incendies de forêts. La nature a déjà été assez malmené ces dernières années. Je croyais que l'état été trop endetté pour nous donner les aides pour payer l'essence et le gazole et là il y a assez d'argent (comme par hasard) pour détruire la flore et la faune sauvage. C'est un projet écocide, qui va porter préjudice à l'environnement irréremdiablement ! Stop, à ces projets anti-écologique ! C'est à cause de toutes ces destructions qu'il y a de plus en plus de canicules, qu'elles sont de plus en plus longues et fréquentes. Que les sécheresses sont de plus en plus nombreuses suivis par des inondations puisque le cycle de pluie ne se régulent plus.
#60	03/05/2026	Opposition vive pour ce projet de LGV entre Montpellier et Perpignan	Je suis fortement opposé à ce projet de LGV, qui va défigurer le département de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées. Cela va impacter et détruire fortement les milieux naturels, et entrainer la coupe de très nombreux arbres parfois centenaires et en pleine vie. De nombreux agriculteurs vont se faire exproprier de leurs terres qu'ils ont parfois depuis plusieurs générations, pendant que d'autres vont perdre de nombreuses surface. Il y a que du négatif à ce projet, tout cela pour gagner quelques minutes. Les employeurs et les administrations ont qu'à nous donner plus de jours de télétravail, ça serait mieux. Ce projet va avoir pour conséquence aussi l'abattage du peu de forêts qui restent et qui ont échappés aux incendies, dans ces départements surtout l' Aude qui a été ravagé par les feux de Narbonne, Ribotes en Août 2025 et Bézens en juillet 2025. Les forêts sont nos poumons et sont nécessaires à notre survie. Les arbres absorbent le dioxyde de carbone qui autrement pourrait nous nuire. Ils émettent également de l'oxygène, un composant essentiel de l'air que nous respirons. Environ 80% de la faune e de la flore terrestres vivent dans les arbres et les forêts. Sans les forêts, la vie serait impossible. Lorsqu'un espace naturel est détruit, c'est tout un écosystème, avec les innombrables bienfaits qu'il apporte, qui disparaît. Qui dit moins de végétation et d'arbres dit plus de pollution atmosphérique. Cette pollution peut causer des maladies cardiovasculaires et le cancer du poumon. Chaque année, elle cause quelque sept millions de décès prématurés et encore plus depuis une dizaine d'année où le nombre d'arbres surtout ceux de grande taille diminuent au fur et à mesure. Pourtant les arbres, arbustes et plantes grimpantes rendent de précieux services aux hommes et à leur environnement. Les arbres sont nos meilleurs alliés face à l'urgence écologique ! Ils ont un effet "filtre" des polluants et des particules fines : le feuillage de l'arbre absorbe des gaz polluants. Les particules fines sont lessivés par la pluie ou tombent au sol avec les feuilles. À la clé : un air pur ! Il a un effet « piège à carbone » : l'arbre absorbe pendant sa croissance de grandes quantités de CO₂, de l'atmosphère et le stocke durablement dans ses branches, son tronc, ses racines et dans le sol. Il a un effet « éponge » qui prévient les inondations : l'arbre facilite l'infiltration de l'eau et la retient dans les sols. Il a un effet parapluie : tige et feuillage interceptent une partie des précipitations, diminuant l'eau qui arrive à la surface du sol.
#61	19/04/2026	Gare nouvelle à Perpignan	Inclure Perpignan dans ce projet serait un vrai levier économique pour le département sachant que Montpellier, Béziers et Narbonne sont les plus avantagés.
#62	03/05/2026	Vive opposition au projet de LGV	Ce projet de LGV entre Montpellier et Perpignan est anti-écologique, car il va entraîner l'abattage de nombreux arbres et va avoir un effet néfaste sur les espaces forestiers, les prairies et les espaces agricoles. Les arbres et les plantes grimpantes n'ont que des bienfaits, ils ont un effet « brise-vent » qui dissipe la force des courants d'air, lorsque les arbres sont en masse. Ce qui diminue l'assèchement, le réchauffement et le refroidissement des espaces. L'arbre est un rempart contre le bruit et bien entendu, il donne de la valeur à nos paysages et améliore notre carde de vie. Les arbres selon l'espèce planté peut faire baisser la température de 2 à 8 degrés en période estivale, c'est l'équivalent de plusieurs climatiseurs surtout avec les fortes chaleurs qui touchent le Sud ces dernières années. Ils ont un effet « radiateur » : il reflète les rayons du soleil, mais aussi ceux qui sont réémis par le sol, et les libère progressivement la nuit. À la clé : une baisse des factures de chauffage en hiver ! Les arbres ont un effet « gîte et couvert » : l'arbre accroît la biodiversité, en fournissant aux plantes et animaux (oiseaux, insectes...) un habitat, de la nourriture et une protection. L'évapotranspiration et l'ombrage des arbres contribuent au rafraîchissement du climat urbain, ils produisent du dioxygène par photosynthèse. L'enracinement contribue au maintien et à la structures des sols, ils empêchent l'érosion et enrichissent la terre et augmentent la biodiversité. Il y en a plus que marre de tous ces promoteurs et des entrepreneurs du BTP (bâtiment et travaux publics), qui détruisent de magnifiques endroits à travers toute la France depuis une dizaine d'années. Stop ! Ils foutent toutes les normes environnementales en l'air et ils n'aiment pas la nature, j'en ai bien l'impression.
#63	03/05/2026	Non à la nouvelle ligne a grande vitesse Narbonne perpignan	En tant que citoyen du pays catalan je m oppose a ce projet qui est absolument hors sol et qui va encore soutenir des intérêts financiers et donner de l argent a des banques ou des entreprises qui n ont pas idée du désastre écologique que ca représente. Nous avons déjà une ligne de chemin de fer qui relie Narbonne a perpignan, pourquoi en faire encore une qui va détruire notre belle nature et nos paysages catalans.
#64	04/05/2026	Avis mitigé quant à la LGV	Je fais part ici de mon avis mitigé quant à cette ligne nouvelle. Jusqu'à présent j'y étais assez favorable car la liaison aérienne Paris-Barcelone est la plus utilisée d'Europe et cette ligne pourrait fortement diminuer le nombre d'avions. De plus pour les liaisons transversales dans le sud de le France, par exemple Marseille-Bordeaux ou même Lyon-Bordeaux on pourrait à terme imaginer des TGV faisant ce trajet. Mais il est vrai que la ligne traverserait des zones naturelles sensibles qu'il faut songer à préserver. Je comprends que des projets de cette envergure doivent pouvoir faire l'objet de dérogations, surtout pour des lignes ferroviaires qui vont dans le bon sens en matière environnementale, mais peut-être qu'allouer ces fonds au développement des lignes existantes en France, notamment pour le fret, aurait un impact écologique positif encore meilleur. Dans l'idéal il aurait plutôt fallu ne pas construire d'autres projets routiers et privilégier le ferroviaire. Quoiqu'il en soit je pense qu'un passage en tunnel Corbières est préférable et qu'une ligne mixte serait adaptée.
#65	05/05/2026	Handicap	Votre projet est très bien mais avez vous prévu de mettre la gare de Narbonne aux normes Handicapées ? Il y a 3 ans j'avais eu l'information par le chef de gare que cela serait fait pour 2026. Je pense que cela freine certaine personne quand il faut descendre et remonter des escaliers avec des valises
#66	04/05/2026	Très favorable à cette LGV Montpellier Perpignan	En tant que citoyen de l'Hérault proche de Béziers je suis totalement pour ce projet. La ligne actuelle est trop saturé et en conséquence elle n'est plus fiable aujourd'hui niveau ponctualité. Un seul problème sur un train (que ce soit TGV, TER, FRET) entraîne un arrêt total et une paralysie générale sur tout le réseau. Ce genres de problèmes ne sont plus acceptable de nos jours surtout pour une ligne qui fait la connexion entre 2 pays européens (Espagne et France). Un doublet de ligne réglerait ce problème comme c'est déjà le cas pour le contournement Nîmes Montpellier lors de problème de circulation. D'autant plus qu'on ne peux pas se permettre d'être le seul chaînon manquant pour relier l'Espagne, la France et la Belgique en TGV via une LGV. IL FAUT une ligne pour TàGV qui doit relier Madrid à Paris (voire Bruxelles) et la section Montpellier-Perpignan est le seul morceau manquant de tout cela. Car rappelons que c'est cela le but final de cette création de LGV entre Montpellier et Perpignan : Relier Madrid à Paris (et, apparemment, certaines personnes ont oublié cela...) et la ligne classique ne peux pas permettre cela même modernisé. Pour terminer, il faut une ligne mixte pour réduire les camion sur nos routes. Cette mixité devrait être par le tracé du tunnel dans les Corbières pour limiter les impacts environnementaux. Cordialement.
#67	06/05/2026	Un enjeu majeur pour le Biterrois	Le projet de ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan est une vraie opportunité pour notre région. Pour qu'il soit pleinement utile, il est essentiel de prévoir des gares à Béziers et Narbonne. Notre territoire reste plus rural et moins connecté que Montpellier. Sans arrêts ici, nous risquons de passer à côté des bénéfices du projet. Avec des gares locales, ce serait au contraire un vrai moteur : plus d'activité, plus d'emplois, et un coup de boost pour le tourisme, qui est déjà un pilier important chez nous. Le train à grande vitesse permettrait aussi de mieux relier notre région à des grandes villes comme Paris ou Lyon, et de faciliter l'arrivée de touristes, y compris venant du nord de l'Europe. Aujourd'hui, l'accessibilité reste un frein pour beaucoup. C'est aussi un choix logique sur le plan écologique : moins de voitures sur les routes, moins de pollution, et des déplacements plus durables. En résumé, ce projet peut vraiment faire la différence pour notre territoire, à condition de ne pas oublier Béziers et Narbonne. C'est une question d'équilibre, de bon sens et d'avenir pour notre région.
#68	06/05/2026	Préservation du bien être des habitants et des professionnels concernés	Une nouvelle ligne semble nécessaire mais le tracé doit privilégier les zones inhabitées, les zones non cultivées et protéger les habitants des nuisances sonores et visuelles. C'est le préalable pour maintenir un cadre de vie agréable pour le plus grand nombre et protéger les producteurs locaux. Privilégier un tracé en tunnel, éloigné de zones urbanisées est donc indispensable. Les gares en centre urbain sont plus facilement accessibles. Mieux vaut les adapter, sous réserve que les populations urbaines concernées ne s'y opposent pas.
#69	06/05/2026	Ligne Montpellier Perpignan	Tous concernés ,tous impactés , réunion hier à Fitou et d'emblée ils privilégient le passage en littoral et aérien ce qui est totalement inconcevable tant au niveau cadre de vie ,impact environnemental ,impact économique sur le village, désertification à cause des nuisances sonores ,il faut savoir que Fitou est déjà impacté par la ligne existante ,la rn9 la A9 si la ligne Est devait voir le jour c'est la mort assurée du village des commerces des viticulteurs des agriculteurs des zones naturelles de la biodiversité de la faune de la flore etc.... Une extension de l'école du village vient d'être inaugurée ! Qui vivrait dans un village qui serait soumis à autant d'impacts néfastes ? Donc NON au projet EST et mitigé au projet OUEST ! Qu'ils optimisent la ligne existante et renforcent les luttes contre les nuisances sonores au village .il est un fait lorsqu'on voit les montants nécessaires pour cette opération ,j'estime que si ils ne peuvent pas se donner les moyens pour réaliser un projet qui impacte les habitants un minimum ,et bien qu'ils ne le mette pas en œuvre !

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#70	07/05/2026	Gène visuelle et sonore	Bonjour, Je suis habitant et propriétaire sur la commune de Fitou, nous ne laisserons pas dégrader le village avec un passage en surface qui impacterais les propriétaires et viticulteur avec des suppressions de terres et habitations qui de plus ceux qui resteraient auraient une dégradation visuelle et sonore de leurs quotidien. Aussi un impact financier sur notre immobilier serait catastrophique. Je demande à ce que le projet soient réalisés mais avec le passage en tunnel sur la branche ouest initialement prévu. Cordialement.
#71	07/05/2026	Pourquoi une nouvelle consultation ?	Nous avons été consultés en 1989, puis en 2008, à chaque fois, nous nous sommes exprimé contre de nouveaux tracés sur le versant Est de nos villages de Lapalme ou Fitou, indiquant que le projet initial avec sa solution "Corbières" était le seul à avoir nos suffrages... Allez vous continuer de lancer de nouvelles concertations tant que le résultat ne vous plaira pas ?
#72	07/05/2026	Réfractaire à une ligne qui passe devant/dans Fitou	J'ai assisté à la réunion d'hier, je suis étonné que l'on puisse présenter un budget sans savoir répondre au nombre d'expropriations concernées par une ligne Est, ceci ne rente-t-il pas en ligne de compte dans le budget ? Je me suis senti manipulé par de beaux discours et des réponses évasives. Quoi qu'il en soit, la ligne Ouest (tunnel) est à privilégier pour les raisons suivantes : - Fitou n'est pas entièrement représenté sur vos cartes, placer une ligne de train à cet endroit couperait le village en 2 ! - Fitou est majoritairement construit sur le versant, en hauteur. Une bonne partie du village, probablement non concernée par une expropriation, verront leur maison subir une forte décote, aujourd'hui la vue est sublime, c'est un manque de respect envers tous les propriétaires, venir gâcher une telle vue et pour une partie l'investissement d'une retraite. -cela rajouterait des nuisances sonores. - vous passeriez en partie par l'étang, quid de la biodiversité et des dégâts provoqués par les travaux + les problèmes de circulation tout le temps des travaux. - un train en hauteur à cet endroit présente un danger en cas de coup de vent (réguliers à Fitou), preuve en est un conteneur perdu d'un train de Fret au niveau de la Palme dernièrement ! - le village, déjà impacté par le manque d'emploi, verra ses emplois saisonniers s'amoinrir. Le village vit en partie du tourisme, qui souhaitera encore s'arrêter à Fitou, village pittoresque qui ne le sera plus dès l'entrée du village, l'image renverra à une zone HLM. - que faites-vous des personnes ayant mis toutes leurs économies dans des projets de logement de tourisme ? Avez-vous tenu compte de ces paramètres dans vos etudes ? Pour toutes ces raisons, un tunnel qui passe derrière Fitou est fortement à recommander et j'ai envie de dire l'unique option à retenir. Une belle communauté étrangère ont des secondes résidences à Fitou, je suis belge et m'y suis complètement installé il y a 7 ans avec des enfants en bas-âges. Ce train aurait été présent il y a 7 ans, jamais je ne me serais installé à Fitou. J'ai beaucoup de visiteurs belges chaque vacances. Tous ces étrangers propriétaires et leurs visiteurs font également vivre le village, ce qui ne sera plus le cas si le choix d'une ligne Est devait aboutir. Fitou est administré par un maire qui s'investit depuis des années, le fait vivre et évoluer dans le bon sens. Installer une ligne Est engendrera la mort du village à moyen terme, avec tous les soucis que ça engendrera. En avez-vous également tenu compte dans votre étude ?
#73	07/05/2026	Jpm	Je suis pour le passage du train en tunnel sous les Corbières
#74	07/05/2026	Non au contournement du soler	Je souhaite exprimer mon opposition au projet de contournement ferroviaire actuellement présenté dans le cadre de la concertation publique. Je tiens à préciser que je suis favorable au développement du ferroviaire et à la Ligne à Grande Vitesse (LGV), mais que je considère que ce projet de contournement soulève de nombreuses inquiétudes et ne démontre pas aujourd'hui son utilité réelle pour notre territoire. En effet : Le projet semble principalement destiné au transport de fret international traversant notre territoire sans bénéfice direct pour les habitants ; Aucune démonstration claire de saturation de la gare de Perpignan n'a été apportée à ce jour ; L'étude d'opportunité et les alternatives possibles n'apparaissent pas suffisamment approfondies ; Les impacts environnementaux, agricoles, paysagers et sur la qualité de vie des riverains seraient considérables ; Le coût annoncé, estimé à plusieurs centaines de millions d'euros d'argent public, interroge au regard des priorités locales et de l'absence de bénéfices clairement identifiés pour notre bassin de vie. Je demande donc : Le retrait du projet de contournement de la concertation liée à la LGV ; La réalisation préalable d'études indépendantes démontrant clairement la nécessité réelle de cette infrastructure ; L'étude sérieuse de solutions alternatives moins impactantes pour les habitants, l'environnement et les terres agricoles ; Une transparence totale sur les flux de marchandises concernés, les nuisances attendues et les conséquences pour les communes traversées. Je souhaite que les décisions prises respectent les habitants, les territoires et l'intérêt général.
#75	07/05/2026	Contournement le Soler	Je souhaite faire part de ma profonde réserve concernant le projet de contournement ferroviaire actuellement soumis à la concertation publique. Je précise d'emblée que je suis favorable au développement du transport ferroviaire et à la Ligne à Grande Vitesse (LGV), qui constituent des outils importants pour l'avenir des mobilités et la transition écologique. Cependant, le projet de contournement présenté aujourd'hui ne me paraît ni suffisamment justifié, ni réellement adapté aux besoins de notre territoire. Plusieurs éléments suscitent en effet de fortes interrogations : - Ce contournement semble avant tout répondre à une logique de transit de fret international traversant notre département, sans retombées concrètes clairement identifiées pour les habitants et les communes concernées ; - Aucune preuve objective de saturation actuelle ou future de la gare de Perpignan n'a été clairement démontrée publiquement ; - Les études d'opportunité et l'examen des alternatives possibles apparaissent insuffisants au regard des enjeux ; - Les conséquences environnementales, agricoles, paysagères et humaines seraient particulièrement lourdes pour les territoires traversés ; - Le montant financier envisagé, représentant plusieurs centaines de millions d'euros d'argent public, soulève des questions légitimes quant à la pertinence des priorités retenues et à l'utilité réelle du projet pour notre bassin de vie. Dans ce contexte, je demande : - Le retrait du projet de contournement du cadre actuel de la concertation liée à la LGV ; - La conduite d'études indépendantes et transparentes permettant d'établir clairement la nécessité réelle de cette infrastructure ; - L'analyse approfondie de solutions alternatives moins destructrices pour l'environnement, les terres agricoles et la qualité de vie des habitants ; - Une information complète et transparente sur les flux de marchandises concernés, les nuisances prévisibles et les impacts concrets pour les communes et populations concernées. Les décisions prises sur un projet d'une telle ampleur doivent s'appuyer sur une réelle démonstration d'intérêt général, dans le respect des habitants, des territoires et de leur avenir.
#76	07/05/2026	Contournement	Je suis contre le contournement qui traverse le Soler avec des impacts sur la commune

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#77	07/05/2026	Demande de visualisation 3D du tracé et des impacts locaux	Afin de permettre aux habitants d’Espira de l’Agly de comprendre précisément les impacts du projet de LGV sur leur cadre de vie, il est demandé que soit réalisée une modélisation 3D complète du tracé aux abords de la commune, à l’instar de ce qui a été annoncé le 06/05/2026 pour la commune du Soler. Cette visualisation devra impérativement intégrer : • Le tracé exact de la future ligne dans sa section espiranoise, après franchissement de l’Agly, et situé à moins de 150 mètres des premières habitations. • La hauteur des infrastructures selon les secteurs : - Sections en surélévation (merlons, viaducs), - Sections en excavation (tranchées, tranchées couvertes), - Sections affleurantes. • Le type d’ouvrage retenu pour chaque portion (merlon, viaduc, tranchée, tranchée couverte, etc.). • Les dispositifs de protection acoustique prévus, avec : - Hauteur des écrans, - Matériaux, - Efficacité estimée en décibels, - Zones protégées et zones non protégées. Cette demande vise à garantir une information transparente, accessible et compréhensible pour les habitants, et à permettre une évaluation objective des impacts visuels, sonores et paysagers. Elle devrait être généralisée pour l’ensemble des communes impactées.
#78	07/05/2026	Cohérence entre l’augmentation annoncée du trafic marchandises et les impacts économiques régionaux	Lors de la réunion publique du 06/05/2026 au Soler, il a été indiqué que : • Les études en cours prévoient un triplement du trafic marchandises à moyen terme sur la ligne, • Les ports espagnols de la façade Est se préparent déjà à cette montée en charge en renforçant leur connexion au réseau ferré, • Le projet générerait des retombées économiques positives pour la région. Or, ces deux annonces peuvent apparaître contradictoires, notamment au regard de la situation actuelle du secteur agricole régional, déjà fragilisé par : • L’augmentation des importations de produits agricoles espagnols, • Une concurrence déloyale liée à : - Un coût de main d’œuvre plus faible, - Des normes de production moins strictes, • Une pression accrue sur les prix, mettant en difficulté les exploitations locales. Dans ce contexte, il est légitime de s’interroger : • Comment le triplement du trafic marchandises, incluant potentiellement davantage de produits agricoles importés, pourrait-il être compatible avec la promesse de retombées économiques locales ? • Quelles mesures d’accompagnement sont prévues pour éviter une aggravation de la concurrence subie par les agriculteurs du département ? • Comment le projet entend-il garantir que les bénéfices économiques annoncés ne se fassent pas au détriment du tissu agricole local ? Ces questions doivent recevoir des réponses précises, chiffrées et documentées dans le cadre de la concertation
#79	07/05/2026	Opposition au projet	Je souhaite exprimer mon opposition au projet du contournement ferroviaire.
#80	07/05/2026	Questions mal	Le formulaire comporte des tournures de phrases qui peuvent induire les contibuteurs en erreurs !
#81	07/05/2026	Evitez les villages !	Le tracé à Fitou (entre autre) est aberrant. Comment de nos jours, avec l'importance prise par l'écologie et l'attachement à notre patrimoine et notre qualité de vie, peut on envisager un tracé passant à proximité immédiate des habitations ? Si TGV il y a, on ne doit pas sacrifier la qualité de vie pour minimiser les coûts. A minima le choix est un éloignement significatif ou un tunnel pour éviter de défigurer nos beaux villages et de sacrifier notre qualité de vie. Si nous n'en avons pas les moyens alors ce projet n'est pas envisageable.
#82	11/05/2026	OPPOSITION	Je suis CONTRE ce projet de contournement ferroviaire actuellement présenté dans le cadre de la concertation publique. Le projet semble principalement destiné au transport de fret international traversant notre territoire sans bénéfice direct pour les habitants ; Aucune démonstration claire de saturation de la gare de Perpignan n’a été apportée à ce jour ; L’étude d’opportunité et les alternatives possibles n’apparaissent pas suffisamment approfondies ; Les impacts environnementaux, agricoles, paysagers et sur la qualité de vie des riverains seraient considérables ; Le coût annoncé, estimé à plusieurs centaines de millions d’euros d’argent public, interroge au regard des priorités locales et de l’absence de bénéfices clairement identifiés pour notre bassin de vie.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#83	11/05/2026	Avis très favorable à la ligne nouvelle mais la concertation se trompe d'échelle. C'est un projet européen, pas seulement occitan	Remarque liminaire : pour le citoyen de base que je suis, se retrouver en 2026 à devoir participer de nouveau à une « concertation préalable » sur le sujet de la Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan quinze ans après avoir participé au débat public de 2009 est particulièrement frustrant, pour ne pas dire exaspérant. Verrai-je les travaux de cette ligne et pourrai-je un jour prendre un de ces trains pour aller en Espagne avant de mourir ??? Rien ne bouge, rien n'avance, on ne fait que débattre et rien ne se décide. On a vraiment l'impression que tous ces débats ne sont faits que pour amuser la galerie et pour nous mener en bateau ! Deux phrases du document de synthèse (page 3) sont d'ailleurs particulièrement éloquentes : « les partenaires co-financeurs et les acteurs du territoire ont souhaité approfondir et réinterroger certains choix structurants du projet » et « cette nouvelle phase de concertation permet au public de (...) faire des propositions et des observations sur l'opportunité du projet ». Tout est dit ! Plus de quinze ans après, on approfondit, on réinterroge, on rediscute de l'opportunité du projet !!! Encore du bla-bla, du bla-bla pour ne pas avoir à décider. A moins que ce soit une façon hypocrite de refiler la patate chaude à d'autres décideurs dans quelques années, qui auront alors la lourde responsabilité de devoir annoncer publiquement que le projet est abandonné ? Ceci étant précisé, je vais commencer par répondre à deux des points sur lesquels on demande au public de s'exprimer, tout en réitérant mes regrets sur le fait qu'on en soit encore là : l'opportunité du projet et ses incidences environnementales. Il est bien évident que ce projet est utile et même indispensable ! Il ne concerne d'ailleurs pas que le modeste « axe ferroviaire littoral de l'Occitanie » contrairement à ce qu'indique le paragraphe introductif du document de synthèse (page 2). Ce qui est en jeu, c'est un maillon essentiel d'un réseau européen de trains à grande vitesse capables de supplanter l'avion dans les liaisons intra-européennes. Il s'agit de pouvoir aller rapidement de Toulouse à Barcelone ou Valence, de Milan, Turin, Marseille ou Lyon à Barcelone et Madrid, de Bordeaux et Toulouse à Marseille et Nice, etc. sans être obligé de prendre un avion. De mon point de vue, il est particulièrement regrettable que le dossier de synthèse n'évoque cet objectif principal que de façon très anecdotique en moins de 10 mots (« + de TàGV pour la mobilité ferroviaire longue distance« , page 2) et accorde la même importance aux effets bénéfiques locaux qui résulteraient de la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse, en particulier le fait que supprimer les liaisons grandes lignes de la voie classique permettrait de faire circuler « + de TER pour les déplacements du quotidien » . Dans le document présenté par RFF, l'effet secondaire devient un objectif principal alors qu'il est bien évident qu'il serait totalement inimaginable, dans l'état actuel des finances publiques, de dépenser plusieurs milliards d'euros juste pour faire circuler quelques TER de plus sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie. Quant aux incidences environnementales du projet, plus celui-ci sera mené à bien rapidement plus elles seront bénéfiques. Elles sont évidentes si on veut bien prendre la peine de rappeler que l'objectif poursuivi par la construction de cette ligne c'est de pouvoir supprimer des dessertes intra-européennes en avion, moyen de transport reconnu le plus polluant pour chaque kilomètre parcouru par les voyageurs. Comme toujours, certains se limiteront à mettre en avant les dégâts occasionnés localement à tel site ou à tel type de végétation exceptionnel mais il est bon de rappeler que les entreprises savent maintenant mener des chantiers exemplaires sur le plan environnemental et qu'il y aura, une fois la déclaration d'utilité publique prononcée et le projet reconnu d'intérêt public majeur, toute une phase de mise au point détaillée, qui prendra naturellement en compte l'insertion paysagère de la ligne et les compensations environnementales à mettre en œuvre. Il n'y a aucune inquiétude à avoir sur ce plan-là. J'en viens maintenant aux caractéristiques du projet et aux scénarios proposés. D'une façon générale, je considère qu'il faut avant tout être réaliste : vu l'état des finances publiques on n'aura jamais les moyens de tout financer. Si on veut tout (ligne mixte, tunnels, gares intermédiaires), le coût va exploser et on n'aura rien. Quand je lis les commentaires qui ont déjà été publiés, j'ai malheureusement l'impression qu'une grande partie des contributeurs se prononce comme si les budgets étaient illimités et c'est un peu décevant. Ce travers est toutefois peut-être un peu dû au dossier de présentation qui est particulièrement discret sur les aspects financiers et les surcoûts énormes de toutes les « options » qui sont envisagées dans le cadre de la concertation. 1) Première mesure pratique que je soutiens : non à une ligne mixte, au moins entre Narbonne et Perpignan. Cette position se justifie par le fait que, d'une part, le coût de la construction de la ligne va exploser à cause des terrassements nécessaires et du linéaire de tunnels à creuser en raison du relief du secteur au sud de Narbonne (surcoût d'un milliard et demi, deux milliards ?) et, d'autre part, l'exploitation d'une ligne mixte grande vitesse - marchandises sur plusieurs centaines de kilomètres conduira à des difficultés telles que la capacité de la ligne pour des trains de voyageurs sera significativement réduite, sauf à multiplier les kilomètres de voie d'évitement. L'argument principal pour justifier cette variante, consistant à dire qu'en construisant une ligne mixte on pourra disposer d'un doublet de lignes offrant « un itinéraire alternatif moins exposé aux aléas climatiques, notamment vis-à-vis du risque de submersion marine » , est très loin de me convaincre, vu son coût. N'oublions pas que l'objectif principal est de construire un tronçon d'un réseau européen de lignes à grande vitesse. Si l'itinéraire existant peut être considéré fragile et exposé aux aléas, le problème ne concerne que des tronçons relativement limités (une dizaine de kilomètres entre Sète et Agde et peut-être cinq au sud de Port-la-Nouvelle) et, pour les protéger/renforcer/reconstruire, les dépenses à engager seront significativement inférieures au surcoût apporté à la ligne nouvelle pour la rendre « mixte » , c'est-à-dire plus d'un milliard d'euros, d'après des estimations du dossier que je trouve très minimalistes. Le dossier omet d'évoquer cette hypothèse de renforcement de la ligne existante (et donc de la chiffrer) mais, en tout état de cause, s'il faut renforcer, reconstruire ou doubler quelques kilomètres de voie sur l'itinéraire existant, cela ne devrait pas coûter beaucoup plus cher que les nombreux aiguillages et kilomètres de voie d'évitement à envisager sur la ligne nouvelle et cela évitera de construire pour rien des kilomètres de tunnel dans la garrigue. Par ailleurs, le rapport passe complètement sous silence un des risques majeurs pour la qualité de service d'une ligne mixte grande vitesse - marchandises : le fait que les pannes des trains de marchandises ne sont pas rares (en tout cas beaucoup plus fréquentes que celles des TàGV) et que, sur une ligne mixte de plusieurs centaines de kilomètres, la moindre panne perturbera gravement l'exploitation des trains de voyageurs. En ce sens, on peut dire que le rapport de présentation manque totalement d'objectivité : les smileys en page 5 du document de synthèse font croire que mettre des trains de marchandises sur une ligne à grande vitesse est plus favorable à la qualité de service, ce qui est évidemment totalement faux. L'autre argument mis en avant pour favoriser le choix d'une ligne mixte est le célèbre « report modal ». A plusieurs reprises, les éléments du dossier laissent entendre que seule la mixité de la ligne nouvelle permettrait de réduire la trop importante circulation des poids lourds sur l'A9. De mon point de vue, ce raccourci est tout-à-fait abusif : le problème de l'incitation au transport des marchandises sur des trains plutôt que sur des camions est totalement indépendant de la possibilité de faire rouler des trains de marchandises sur une ligne nouvelle envisagée pour des trains à grande vitesse. On peut très bien faire du report modal sur des lignes traditionnelles et c'est d'ailleurs ce qu'il se fait la plupart du temps. Vu leur profil très favorable, une fois qu'elles seront débarrassées des liaisons grandes lignes les infrastructures existantes entre Narbonne et Perpignan ont largement la capacité de recevoir tous les trains de fret que les opérateurs voudront mettre sur les voies dans les prochaines décennies (vu ce qui se passe dans la « vraie vie » , le chiffre de 75 sillons par jour annoncé pour 2045 dans le dossier en page 61, me paraît très surestimé). Le développement du report modal entre Narbonne et Perpignan ne devrait donc pas être utilisé pour justifier l'important surcoût d'une ligne mixte. 2) Le cas du tronçon Béziers - Narbonne devrait pouvoir être traité différemment. C'est le tronc commun des liaisons de Montpellier vers Toulouse et vers Barcelone et il est donc forcément plus chargé. Par ailleurs il traverse les deux grosses agglomérations du secteur où les nuisances sonores ont le plus d'impact, notamment la nuit. Il paraîtrait donc logique qu'on prévvoie que la ligne nouvelle de contournement soit conçue comme une ligne mixte afin qu'elle puisse être utilisée, occasionnellement (la nuit) ou non, par des trains de marchandises. Le problème principal de ce tronçon, outre les études de tracé et de raccordements à reprendre pour en faire une ligne mixte, se situe au niveau des gares. Faut-il des gares nouvelles et, si oui, combien ? Sur cette aspect du problème, j'aurais tendance à laisser la décision aux collectivités locales, à condition bien évidemment qu'elles contribuent à due proportion aux éventuels surcoûts que leurs choix impliqueraient (je pense essentiellement au coût des gares nouvelles). A mon avis, la difficulté essentielle pour le projet de Ligne Nouvelle Béziers - Perpignan va se situer au niveau du financement. Le dossier évoque un montant de l'ordre de 5 à 7 milliards suivant les options choisies mais on sait très bien que ce montant risque de très vite déraper. De révision en révision, on pourrait vite s'approcher de 8 ou 9 milliards si on veut tout faire. A ma connaissance, dans les circonstances actuelles un tel montant n'est pas finançable si on vise l'échéance 2040 pour la mise en service, à moins de passer par une concession longue. Pour éviter cette difficulté, il me semble qu'une solution raisonnable, dans l'état actuel du dossier, serait de « phaser » la phase 2 : - Durant une phase 2A on construirait uniquement la ligne nouvelle entre Narbonne et Perpignan suivant le projet de référence voyageurs, en prévoyant simplement les deux raccordements nécessaires au niveau de l'ouest de Narbonne (Montredon-des-Corbières) en direction de Montpellier et Carcassonne. Le projet est quasi prêt, les emprises sont connues et inscrites dans les documents d'urbanisme donc la partie administrative (enquête UP, etc.) pourrait démarrer assez vite. Le financement ne devrait pas poser de problème insurmontable (on pourrait même imaginer que sur ce tronçon à visée plus « internationale« l'Europe et l'État fasse un effort plus marqué que les 20 et 40"% envisagés pour le moment, quitte à laisser aux collectivités locales le soin de faire à leur tour un effort pour la phase 2B, plus « occitane«) et viser un début de chantier vers 2034 pour une mise en service vers 2040 paraît plausible. Cette phase 2A apporterait le gros du gain de temps pour les voyageurs (15 minutes d'après le dossier) et les deux agglomérations de Béziers et Narbonne continueraient à être desservies par leurs gares-centres, dans lesquelles passeraient tous les TàGV. - Ultérieurement une phase 2b (qui reste à affiner) concernerait le contournement Béziers - Narbonne, avec ou sans gares nouvelles, si le besoin n'a pas évolué d'ici là. Mais on aura largement le temps d'en reparler...

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#84	11/05/2026	Un grand NON	La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est présentée par la SNCF et ses promoteurs comme un projet d’avenir. Pourtant, derrière les discours officiels sur la modernité, l’écologie et la mobilité ce projet est une catastrophe. Son coût exorbitant, ses conséquences environnementales majeures, ses impacts sur les habitants et son utilité contestée en font pour beaucoup un projet disproportionné et inadapté aux besoins réels du territoire. Le premier problème majeur concerne le coût financier du projet. Plusieurs milliards d’euros d’argent public seraient engagés pour construire une nouvelle ligne à grande vitesse alors que les lignes ferroviaires existantes nécessitent déjà des rénovations importantes. Cet investissement colossal pèsera sur les finances publiques pendant des décennies. Beaucoup d’habitants estiment qu’il serait plus utile d’investir cet argent dans les trains du quotidien, les TER, les petites lignes régionales et l’entretien du réseau actuel plutôt que dans une infrastructure destinée principalement aux liaisons longue distance. Le gain de temps annoncé est lui aussi ridicule! Les quelques dizaines de minutes économisées entre Montpellier et Perpignan ne justifient pas un chantier aussi destructeur. LNMP ne répond pas à ces besoins quotidiens. Elle privilégie surtout les grandes métropoles et les flux internationaux au détriment des territoires traversés. Le projet représente également une menace importante pour l’environnement. La construction de la ligne entraînerait une artificialisation massive des sols, la destruction de terres agricoles et la fragmentation des espaces naturels. Plusieurs zones sensibles seraient impactées, notamment la disparition d’habitats naturels, les atteintes à la biodiversité et les risques pour les zones humides. Le chantier lui-même aurait un impact écologique considérable. Des milliers de tonnes de béton et d’acier seraient nécessaires pour construire les voies, les ponts, les remblais et les ouvrages d’art. Les travaux généreraient d’importantes émissions de CO₂ pendant plusieurs années. Pour beaucoup, il est incohérent de détruire des espaces naturels au nom d’un projet présenté comme écologique. Le contournement de Perpignan est encore plus problématique! Un tracé inutile qui couperait des communes, détruirait des terres agricoles et dégraderait durablement le cadre de vie. Des exploitations agricoles pourraient être fragilisées par la fragmentation des parcelles, de plus les nuisances sonores, des vibrations et de la pollution visuelle, n’importe qu’elle vraie étude d’impact environnemental (juste et impartiale) pourrait le confirmer. En conclusion nous avons un manque d’écoute de la SNCF des populations locales et les décisions sont prises avant même la fin des consultations publiques. Notre belle région ne doit pas porter la cicatrice de la SNCF.
#85	11/05/2026	Tracé ouest si passage TGV	Le tracé ouest ou rien. Pour les populations locales quelle intérêt de la ligne mixte ? Le fret ferroviaire espagnol est de 4% donc les marchandises sur le train d Espagne vers la France ou vice versa n apportera aucun effet sur la route s il n’y a pas de volonté politique nationale et européenne. De plus les espagnols privilégient le fret maritime avec le nouveau port à Port la Nouvelle et non pas Port Vendres le fret commercial sera orienté vers ce pôle. Ensuite pour les populations locales le tgv ne nous simplifiera pas la vie pour l utiliser il nous faudra la voiture donc empreinte Carbone..... Pourquoi ne pas améliorer les propositions de trafic Ter Lio sur la ligne actuelle avec ce même budget. Actuellement toutes ces nouvelles études (qui ont déjà été faites) bloquent des projets privés qui donnent une vraie activité économique locale sans TGV. Le tracé Est va défigurer notre paysage pour un apport local inexistant ou peu intéressant. Donc le passage du TGV par le tracé ouest et bien sûr en tunnel il faut être ambitieux pour léguer un territoire propre et beau à nos descendants.
#86	11/05/2026	abberation	Je colle de message de Serge qui résume complètement mon opinion : le tracé à Fitou (entre autre) est aberrant. Comment de nos jours, avec l'importance prise par l'écologie et l'attachement à notre patrimoine et notre qualité de vie, peut on envisager un tracé passant à proximité immédiate des habitations ? Si TGV il y a, on ne doit pas sacrifier la qualité de vie pour minimiser les coûts. A minima le choix est un éloignement significatif ou un tunnel pour éviter de défigurer nos beaux villages et de sacrifier notre qualité de vie. Si nous n'en avons pas les moyens alors ce projet n'est pas envisageable.
#87	11/05/2026	Évitez le village de Fitou	J'étais présent à la concertation au village de Fitou. Je confirme pour ma part m'opposer au passage à l'est qui impactera fortement le village. Le passage à l'ouest est préférable avec la partie tunnel pour le fret et protéger la vue.
#88	12/05/2026	Contre le projet de la nouvelle ligne SNCF	Je suis contre ce projet qui mettra en difficulté les aspects suivants d'une occitanie dont les ressources sont de plus en plus en diminution et de plus en plus avec des nuisances : la nouvelle ligne étant affectée au transport du fret uniquement les transports routiers vont être très endommagés et nombre d'entreprises auront des difficultés pour survivre, les parcelles agricoles vont être expropriées rendant encore encore plus en dessous du niveau de vie des viticulteurs qui ont déjà beaucoup de mal à rentabiliser leurs parcelles de leurs domaines viticoles, les communes n'auront plus les ressources que les domaines et entreprises affectés par cette ligne de déviation leurs fournisseurs dans l'économie communale et les habitants de ces communes jouxtant cette déviation auront à subir toutes les nombreuses nuisances qu'elle leur apportera ! ! ! (expropriation, bruit, nuisance routière, diminution de la faune locale).
#89	12/05/2026	Proximité d'un terrain de camping sur tracé Ouest (partie Corbières - commune de Caves)	Bonjour, je me permets de vous contacter afin d’émettre un avis défavorable pour la proposition du tracé Ouest sur la partie Corbières maritimes autour de la commune de Caves. Il est indiqué sur vos dernières cartes (vu lors de la concertation et des réunions d'information) que le tunnel ne commencerait qu sud de La Blanquette (lieu dit) hors le camping de Caves se trouve juste à quelques mètres du lieu dit La Blanquette et donc du tracé. Il est impossible pour un camping de pouvoir vendre un lieu de vacances avec une ligne de train à seulement quelques mètres ! Je ne suis pas totalement contre le projet mais je demande juste de faire bien attention au tissu économique et touristique de la région et à ses différents acteurs. Je vous remercie de l'attention que vous porterez à cet avis. Cdlt.
#90	11/05/2026	Protection acoustique & nouvelle gare	La ligne Montpellier-Béziers avec une nouvelle gare interconnectée avec les différents mode de transport a du sens, elle évite le littoral et au niveau temps un gain de 22 minutes. Après la deuxième phase de projet et limité en gain de temps, 2 minutes pour Béziers-Narbonne et 18 minutes au global pour Béziers - Perpignan, avec un impact écologique très fort (les corbières, les vignes et les monuments historiques sur le parcours). Faut-il vraiment une nouvelle gare à Narbonne ? Si le projet abouti, il faut l'utilisation de revêtements de sol et de murs antibruit de nouvelle génération, plus esthétiques et performants, pour minimiser l'impact sonore sur les communes traversées. Après, au niveau cout global, c'est quand même des grands travaux, qui à mon avis sont inutile au regard du temps « gagné » la solution est peut-être par la modernisation de réseaux existant.
#91	11/05/2026	Contournement de Perpignan / Question des garants	La réunion du 6 mai au Soler a permis de débattre de l’opportunité du contournement de Perpignan, ainsi que des modalités du passage de la LGV à LE SOLER si le tracé présenté en réunion était retenu. Afin de compléter l’information du public, il est en outre demandé à SNCF Réseau de répondre aux questions suivantes, afin d’éclaircir d’éventuelles hypothèses alternatives à ce tracé, : 1. Pour le tracé présenté en réunion, quels seraient les points de raccordement des voies du contournement aux lignes à grande vitesse, au sud (vers l’Espagne) et au nord (vers Narbonne) ? Pourquoi ces points de raccordement ont-ils été retenus ? Serait-il possible d’éviter la traversée de LE SOLER en maintenant ces points de raccordement ? 2. Dans l’hypothèse où le contournement de Perpignan serait réalisé selon un autre tracé, quelles seraient les solutions.
#92	11/05/2026	Pour un ligne nouvelle mixte et la création d'une gare TGV à Narbonne	Ce projet de ligne nouvelle permettra enfin de parachever la desserte de l’arc méditerranéen et de développer plus avant les territoires du sud Hérault, de l’Aude et des Pyrénées Orientales. Ce projet d’aménagement ferroviaire est d’importance capitale pour le département de l’Aude, situé géographiquement au carrefour entre Toulouse et Montpellier, et, actuellement en pleine expansion avec la signature d’un accord de coopération économique partenarial entre le Grand Narbonne et Toulouse Métropole, autour de la création du 1er port vert de la Méditerranée, à Port la Nouvelle. La création d’une gare nouvelle Narbonne Ouest / Cote du midi sera particulièrement structurante pour l’avenir du bassin Narbonnais. La projection de cet équipement au sein de la ZAI de Montredon-des-Corbières est d’ailleurs actée de longue date, ainsi que la création d’un nouveau quartier de gare, comme le développement d’activités tertiaires génératrices d’emplois, qui seront, demain, des leviers essentiels pour le développement économique et touristique. A ce titre, la création d’un échangeur autoroutier sur l’A61, à hauteur de la commune de Bizanet, doit parachever la desserte de cette future gare et de sa zone d’activités. Le potentiel que représente l’implantation d’une gare nouvelle Narbonne Ouest / Cote du midi sur ce nœud ferroviaire déjà existant est donc un rendez-vous important à ne pas manquer pour confirmer la centralité du département de l’Aude au cœur de la région Occitanie. En outre, la question de la mixité de la ligne pour le fret ferroviaire me semble indispensable, tant pour engager la transition écologique que pour limiter la saturation de l’autoroute A9, dont l’une des voies est occupée, quotidiennement, par les transporteurs lourds. Cette mixité permettra aussi d’apporter davantage de sillons voyageurs sur la ligne classique pour favoriser les mobilités locales et répondre aux besoins des habitants dans le cadre de leurs déplacements domicile/travail. A ce jour, la liaison ferroviaire de Béziers vers Narbonne s’effectue en 8 minutes, et permet déjà, depuis Narbonne, une desserte rapide de l’agglomération de Béziers depuis Toulouse, ainsi que le pratiquent déjà un grand nombre de voyageurs. Narbonne est d’ailleurs devenue la 4ème gare d’Occitanie, largement plus fréquentée que celle de Béziers avec 2,6 millions de voyageurs en 2023. Je réfute donc totalement l’idée d’implantation d’une gare nouvelle à Nissan lez Ensérune, dans la mesure où cette localisation est trop éloignée des villes de Narbonne et de Béziers et, des besoins de mobilité des voyageurs. Une telle localisation n’offre entre autre aucune perspective d’aménagement et de développement territorial, sauf à vouloir en faire une « gare patate ». Je ne vois pas davantage l’intérêt de connecter une gare nouvelle avec l’A75, dans la mesure où le massif central ne dispose que d’une très faible couverture ferroviaire, l’interconnexion ferroviaire est donc particulièrement limitée et l’intermodalité des transports très hypothétique.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#93	12/05/2026	Traversée de Roquefort des Corbières	Je suis opposé au tracé initial prévu à 300 mètres des habitations de Roquefort . Nuisances importantes , dévalorisation du patrimoine touristique et des habitations. C'est inacceptable ! Oui au tunnel sous les Corbières et à un tracé qui passerait entre l'autoroute et la départementale (concentration des nuisances) ? Pour ce qui est du fret et du desengorgement des routes ce serait effectivement une bonne chose toutefois le ferroutage fonctionnera t'il un jour en France ?
#94	13/05/2026	Tracé de la ligne TGV	Je suis , comme l'ensemble des habitants de Fitou, totalement opposé à un tracé passant dans le village. Le TGV dans le village , c'est tuer le village privilégiez le passage en tunnel au dessus (Roquefort Salses) nous avons déjà l'autoroute qui nous apporte une grosse nuisance , je pense qu'il ne faut pas en rajouter !
#95	13/05/2026	Tracé traversée des corbières	Je suis opposée au passage de la nouvelle ligne dans le village de Fitou, qui le défigurerait. Il ne serait pas normal d'imposer cela aux habitants , et compromettrait l'avenir et l'attractivité du village. Le tracé (tunnel sous les Corbières, appelé ouest) permettant d'éviter le village ayant été décidé il y a longtemps reste donc le plus acceptable et adéquat. Il s'agit là du respect des fitounais.
#96	13/05/2026	Absence de gare TGV à Perpignan	Je souhaite exprimer mon inquiétude concernant le projet de nouvelle ligne TGV entre Narbonne et Perpignan et, plus particulièrement, sur la question de la desserte du territoire des Pyrénées-Orientales. Il apparaît incompréhensible qu'un département frontalier stratégique comme les Pyrénées-Orientales puisse voir sa desserte TGV affaiblie, alors même que Perpignan représente un bassin de population majeur, supérieur à celui de Narbonne et comparable à celui de Béziers, villes qui bénéficieraient, elles, d'une desserte renforcée. Les habitants catalans ne peuvent pas être contraints à se rendre jusqu'à Narbonne pour accéder à des TGV vers Paris ou l'Espagne. Une telle organisation serait incohérente sur le plan écologique, puisqu'elle encouragerait des déplacements supplémentaires en voiture ou en TER avant même de pouvoir emprunter le train à grande vitesse. Par ailleurs, Perpignan joue déjà un rôle essentiel dans les liaisons ferroviaires internationales avec l'Espagne. La gare accueille notamment les contrôles de police aux frontières dans les TGV internationaux, précisément parce qu'il s'agit du principal département frontalier concerné, contrairement à l'Aude. Le projet devrait donc garantir une desserte TGV forte et directe de Perpignan, adaptée au poids démographique, économique et stratégique du territoire catalan.
#97	15/05/2026	Tracé Ouest, mixité et gare de Nissan	Je suis opposé au tracé Est qui passerait par le village de Fitou. Cela défigurerait le paysage et représenterait une nuisance sonore supplémentaire. Le tracé Ouest avec souterrain aurait moins d'impact. Je ne comprend pas l'intérêt de la mixité sur la LGV. Le frêt routier concerne avant tout les produits frais qui ne sont pas concernés par le frêt ferroviaire. La LGV libèrera de la disponibilité pour le frêt sur la ligne classique. Pourquoi chercher encore plus de croissance pour le frêt ? La gare de Nissan me semble un non sens, les nouvelles gares de Narbonne Ouest et Béziers est permettront des dessertes plus rapides et plus en ligne avec les besoins de la population.
#98	15/05/2026	Oui à un moyen de transport efficace et vertueux !	Nous attendons depuis longtemps cette LGV qui est un outil indispensable au maintien et au développement de l'activité économique de notre région mais aussi de liaison avec nos voisins espagnols ! Le train est un moyen de transport à haute valeur environnementale. La LGV incitera les acteurs économiques à préférer le train à l'avion. Ils réduiront ainsi leur impact sur l'environnement.
#99	15/05/2026	La ligne du littoral ne doit plus servir au trafic marchandise	Oui à la ligne mixte. Libère des créneaux pour le transport du quotidien. Permet l'accroissement du trafic. A réaliser une infrastructure aussi importante on le fait avec toutes les options,quitte à ce que cela revient plus cher.
#100	15/05/2026	Je suis opposée au projet de contournement ferroviaire actuellement présenté dans le cadre de la concertation publique	Je souhaite exprimer mon opposition au projet de contournement ferroviaire actuellement présenté dans le cadre de la concertation publique. Je tiens à préciser que je suis favorable au développement du ferroviaire et à la Ligne à Grande Vitesse (LGV), mais que je considère que ce projet de contournement soulève de nombreuses inquiétudes et ne démontre pas aujourd'hui son utilité réelle pour notre territoire. En effet : Le projet semble principalement destiné au transport de fret international traversant notre territoire sans bénéfice direct pour les habitants ; Aucune démonstration claire de saturation de la gare de Perpignan n'a été apportée à ce jour ; L'étude d'opportunité et les alternatives possibles n'apparaissent pas suffisamment approfondies ; Les impacts environnementaux, agricoles, paysagers et sur la qualité de vie des riverains seraient considérables ; Le coût annoncé, estimé à plusieurs centaines de millions d'euros d'argent public, interroge au regard des priorités locales et de l'absence de bénéfices clairement identifiés pour notre bassin de vie. Je demande donc : Le retrait du projet de contournement de la concertation liée à la LGV ; La réalisation préalable d'études indépendantes démontrant clairement la nécessité réelle de cette infrastructure ; L'étude sérieuse de solutions alternatives moins impactantes pour les habitants, l'environnement et les terres agricoles ; Une transparence totale sur les flux de marchandises concernés, les nuisances attendues et les conséquences pour les communes traversées. Je souhaite que les décisions prises respectent les habitants, les territoires et l'intérêt général.
#101	18/05/2026	Mixité, tracé et intégration du projet avec le CNM	Cette deuxième phase de la LNMP semble tout aussi indispensable que la première. Le placement d'une gare nouvelle à Béziers Est et d'une autre à Narbonne Ouest semble tout à fait adéquat et bien positionné pour les années à venir, où l'on pourrait imaginer l'arrivée d'une LGV Toulouse-Narbonne. Sans compter que les deux agglomérations ont bien réfléchi à leur intégration. Changer la position des gares à ce niveau du projet semble être une mauvaise idée. Rendre cette LGV mixte est un gros atout : cela libère de la capacité sur la ligne existante au bénéfice des TER, tout en offrant une redondance complète entre les deux lignes, indispensable lors des travaux de maintenance sur la ligne côtière. De plus, cela inciterait au report modal pour les marchandises dans cet endroit clé du corridor méditerranéen européen. Au niveau de la traversée des Corbières, le tracé en tunnel semble à privilégier, bien que plus onéreux (de 300M€ si j'en crois le dossier), il permet de diminuer les nuisances induites aux riverains et à l'environnement dans cette zone sensible. Enfin, une remarque complémentaire : il serait intéressant d'intégrer un budget dans ce projet pour la modernisation de la signalisation du CNM (passage à l'ETCS niveau 2, en remplacement de l'ETCS niveau 1 et du KVB actuels), afin de disposer d'un véritable arc à grande vitesse méditerranéen sans la limitation actuelle à 220 km/h. C'est uniquement la signalisation qui bride aujourd'hui les performances de cet axe. La réalisation du dernier tronçon de LGV manquant entre Paris et l'Espagne est une occasion idéale pour porter l'ensemble de l'arc à des vitesses maximales de 300+ km/h, pour un coût marginal par rapport au bénéfice obtenu.
#102	18/05/2026	Phase 2 gain de temps illusoire pour Béziers Narbonne	On le voit bien avec les exemples de Montpellier Sud de France et Nîmes Pont du Gard que les nouvelles gares excentrées feront perdre beaucoup de temps au futur voyageur pour Béziers et Narbonne qu'il faudra rejoindre en bus ou un taxi. Le gain de temps annoncé n'est valable que pour les voyageurs qui vont à Perpignan et au-delà soit un faible pourcentage de voyageurs puisque le train est passablement vide à partir de Montpellier car je suis un utilisateur régulier de la ligne entre Narbonne et Paris. Je suis donc opposé à la construction de ces nouvelles gares car le point le plus intéressant quand on voyage en train c'est d'arriver dans la ville directement.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#103	18/05/2026	Pour une collaboration renforcée Béziers - Narbonne	Béziers et Narbonne sont proches, très proches que ce soit géographiquement, économiquement et sociologiquement. Dans le désordre : 35 km, 15 min de portes d'autoroute à portes d'autoroute. Monoculture viticole et ses incidences périphériques. Difficultés socio-économiques. Tourisme estival du littoral Méditerranéen. Carrefour autoroutier A9-A75, A9-A61 La logique est de favoriser l'évolution vers une collectivité territoriale commune et quoi de mieux qu'une gare LGV commune, plutôt que de maintenir une guerre des clochers archaïque !
#104	18/05/2026	Opposition au projet	Je suis opposée au passage de la nouvelle ligne dans le village de Fitou. Imposer aux habitants une voie de transport supplémentaire, ne me semble pas acceptable. Une route nationale ainsi qu'une autoroute + une ligne ferroviaire traversent déjà le village. Rajouter une ligne à grande vitesse compromettrait son avenir et celui de ses habitants. Le tracé, appelé « ouest », évite le village et semble être le plus acceptable et adéquat à ce jour. Il s'agit là du respect et de l'équilibre de tout un village !
#105	18/05/2026	Opposition LGV	Je suis opposée à la défiguration du paysage et notamment la création d'un viaduc au-dessus de l'étang de Thau, aux forages à Issanka et à la réduction du nombre de TGV dans les gares qui ne seront pas desservies par la LGV, qui va enclaver les territoires, notamment Sète, ma ville. De façon générale, j'appelle à plus de prise en compte des intérêts des habitants de tous les territoires même hors grandes agglomérations.
#106	19/05/2026	De l'accessibilité	L'exemple de la gare Sud de France à Montpellier est l'exemple même de la dérive technocratique éloignée des besoins réels des clients: routes d'accès étroites, difficiles à trouver, liaison St Roch <-> Sud de France longue, parking cher, fréquences réduites, pas de TER... Plus un handicap pour tous ceux qui n'habitent pas à sa proximité alors que la population résidentielle et touristique se concentre entre la Gde Motte au Cap d'Agde, villes toutes mal reliées fer à cette gare de plein champ. Qu'en sera t'il de celle de Béziers???
#107	19/05/2026	Passage TGV à Fitou	Bonjour, suite à la présentation du projet, la seule option envisageable pour les habitants de Fitou est le tracé ouest avec le tunnel, ce qui préservera l'environnement, ne gâchera pas la vue et ne viendra pas s'ajouter aux nuisances sonores déjà présentes par l'autoroute. NON au tracé longeant l'autoroute et OUI au tracé tunnel passant par l'arrière pays !
#108	19/05/2026	Raccordement vers Toulouse	Je pense qu'il faut intégrer des le depart à Narbonne un raccordement vers Toulouse, pour anticiper une future LGV Toulouse/Narbonne. Au final avoir une LGV sud Bordeaux/Marseille/Nice avec un raccordement pour Barcelone et au-delà, pour des regions dont la population augmente et dont les previsions sont à une augmentations dans les années qui suivent. Precision, le tracé en triangle fait que le positionnement de la gare à Narbonne, sera un point critique, doit-on privilégier deux boucle plutôt qu'un triangle pour faciliter l'accès à cette gare.
#109	19/05/2026	Trop de camions	Certes le projet est très impactant sur le paysage et l'environnement. Néanmoins, la circulation sur l'A9 est impactée par les camions, impacts environnemental pour la pollution et sécuritaire. Construire la ligne mixte permettra de renforcer le ferroutage et améliorer ces 2 points.
#110	20/05/2026	Le contournement des étangs est-il vraiment nécessaire ?	Le contournement des étangs est-il vraiment nécessaire ? on nous dit que la ligne actuelle Narbonne Perpignan est souvent fermée pour cause d'intempéries est-ce vrai ? probablement pas.... d'après l'IA sans laquelle il est impossible de trouver des chiffres, sur les 20 dernières années on estime 1 à 2 fermetures par an inférieures à 24h, plus de 24h tous les 2 où 3 ans je mets volontairement de côté la coupure historique (centennale même) de 2019 qui ne s'est pas produite dans les étangs mais à Villeneuve lés Béziers donc pas de qui justifier le contournement phase 2 auquel je suis opposé
#111	20/05/2026	Coût et Gestion d'une gare LGV	Questions sur le coût et la gestion d'une gare LGV et annexes ? Invitation aux Opérateurs Voyageurs et Fret pour participer à la Concertation et répondre aux questions ... Contributions de la pièce-jointe : Propriété du Foncier ? Avant et après si Décision Gare effective ? (Achat par SNCF, offert par Collectivités, autres ?) Coût prévisionnel ? (différentes Infrastructures ...) Qui finance les Gares SNCF ? Qui en est Propriétaire ? (% participation Collectivités ?) Qui gère les Gares ? Quelles Recettes (Péage trains, boutiques, parkings, etc ...) ? Dépenses ? Les Comptes sont-ils équilibrés ou nécessiteront-ils des Subventions ? (type pour Aéroports !) Gare avec 2 Raccordements (possibilité alternative pour accès TER et autres trains ..) Gare sans raccordement ? (aucune possibilité interconnexions / pas envisageable !) Emprise au Sol globale ? (Gare + Parkings + Plate-forme Intermodale + Accès ...) - Nb Ha ? Compensation environnementale E. R .C ? Quelques Exemples concrets réalisés et suivis ! Quid des différentes possibilités d'accès Transports ? (Emprise, Coûts , Enquêtes, ERC ..) Projet Immobilier autour de la Gare SNCF ? (conformité SCOTT / PLU / DDTM et autres ...) Inviter Opérateurs Transports Ferroviaires Voyageurs et Fret pour répondre directement aux questions du Public sur la Fréquentation potentielle et les Perspectives de Fret au vue des Investissements des Sociétés d'Autoroutes pour l'électrification des Poids-Lourds... Enquête préalable ? CNDP / Déclaration Utilité Publique ? Calendrier prévisionnel ?

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#113	21/05/2026	Impact du fret sur les constructions voisines	Le flux de marchandises actuel a une réelle incidence sur les fondations de bâtiments anciens et récents. L'accroissement de ce flux, en plus de nécessiter des interventions fréquentes sur le réseau ferroviaire, du fait de la vitesse et de la charge de certains trains, va également fragiliser des constructions qui n'avaient pas intégré l'incidence d'une telle fréquentation. Je suis donc favorable à un tracé qui allège la charge du fret en ville.
#114	21/05/2026	NON à la ligne TGV qui contourne Perpignan	Je suis CONTRE ce projet qui va saccager 6 villages du 66, dont le mien Le Soler. Encore des travaux, encore des terrains naturels détruits, un village coupé en 2, sans compter tous les travaux qui vont déranger la vie quotidienne des habitants. Un coût exorbitant pour un projet dont l'utilité n'est pas démontrée. Encore un projet pour transporter des marchandises du nord au sud de l'Europe, au détriment des paysans et des artisans locaux. Aucune desserte à St Charles, nous allons encore SUBIR et détruire nos paysages et nos terres pour arranger les grandes entreprises de l'agroalimentaire. 800 millions alors que nous n'avons plus d'argent pour les écoles, les hôpitaux, les retraites ! Et un désastre écologique, sous couvert de green washing : c'est pour qu'il y ait moins de camions! Il y a déjà une ligne de fret camion/train à Perpignan, qu'on a menacé de fermer alors qu'elle servait justement à mettre ces camions sur les rails. Encore une fois pour arranger quelque uns, on détruit tout et on dépense NOTRE argent commun, qui doit servir aux SERVICES PUBLICS !!!!
#115	22/05/2026	Tout est déjà fait !	J'ai participé à la réunion qui se déroulait à Narbonne et j'ai bien noté que le maire de Moussan, vice-président de l'Agglo, était pour et avait intégré dans son discours la création d'une gare nouvelle, Narbonne ouest. De surcroît, ce discours correspond à l'avis du sénateur, Sébastien Pla, #92. Je n'ai pas vraiment l'impression que les Grands Décideurs vont tenir compte de l'avis des gens. Un peu comme les cahiers de doléance de 2018. Je pense que la messe est dite !
#116	22/05/2026	Projet à très, très... très long terme !	Français, vous perdez votre temps à « discuter » sur un projet dont vous ne verrez jamais la réalisation !!!
#117	21/05/2026	Avis général	Connaissant Narbonne depuis 1972, ce projet arrive bien tard. Je suis pour. Il y a bien longtemps que cela aurait dû être fait 7.30h Belfort Narbonne en TGV,de nos jours,c'est trop long. Cela supprimerait aussi tous ces camions sur l'A9 et sur 2 files.
#118	24/05/2026	Une LGV mixte, sans gare nouvelle dans un premier temps mais avec les raccordements C, D, H et J construits dès l'origine.	La future ligne Montpellier-Perpignan doit impérativement être conçue comme une LGV mixte, sans gare nouvelle dans un premier temps, combinant TGV, FRET et TER sur l'intégralité de son tracé. C'est pourquoi la construction de nombreux raccordements est un impératif incontournable pour avoir un doublet de lignes résilient en toutes circonstances. Malgré le coût initial important, les raccordements C, D, H et J doivent donc être construits dès l'origine. Pour être totalement objectif, le dossier de concertation devrait présenter : 1) Une Etude comparative et détaillée de l'intérêt de chaque raccordement en fonction des aléas possibles, pour permettre aux citoyens de choisir la meilleure variante et évaluer la continuité du service pour le FRET et les TER en situation de crise. Exemples concrets de scénarii critiques et solutions associées : • Inondation de la vallée de l'Orb avec Interception de la ligne classique au niveau du pont de Béziers (ex. : Villeneuve-lès-Béziers, 2019) : Le Raccordement D est indispensable pour rediriger FRET et TER depuis Narbonne centre vers Montpellier via la LGV mixte. • Inondation de la plaine de l'Aude avec interception de la ligne classique : Le Raccordement C est indispensable pour rediriger FRET et TER depuis Béziers centre vers Perpignan via la LGV mixte. • Incendie du massif de la Gardiole avec interception de la LGV mixte : Le Raccordement C est indispensable pour rediriger TGV, FRET et TER depuis la LGV mixte vers Montpellier via la ligne classique. • Incendie dans les Corbières avec interception de la LGV mixte : Le Raccordement D est indispensable pour rediriger TGV, FRET et TER depuis la LGV mixte vers la ligne classique. • Submersion marine (secteur des étangs entre Narbonne et Salses-le-Château) : Les Raccordements H et J sont indispensables pour rediriger FRET et TER depuis Narbonne centre vers Perpignan et Cerbère via la LGV mixte. 2) Une étude d'impact de la nouvelle LGV-mixte Montpellier-Perpignan sur le Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) et sa ligne historique. Le dernier rapport de synthèse du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) de 2026 (Pages 40 à 46) mentionne que : • La section entre Nîmes et Montpellier est répertoriée comme zone de cogestion identifiée et accru sur le périmètre de la plateforme grand sud. • Un SERM ambitieux est projeté par la région Occitanie et la métropole de Montpellier mais il est actuellement impossible de le déployer pour son volet ferroviaire sans capacité nouvelle. • Pour le fret, dans le cadre du plan d'exploitation émergent (PEE) à horizon 2035, 4 sillons par heure et par sens sont demandés entre Montpellier et Narbonne (2 sur la ligne classique et 2 sur la ligne nouvelle), soit entre 120 et 140 sillons par jour ouvrable. L'ouverture de la LGV Montpellier-Perpignan va ainsi fortement aggraver la saturation ferroviaire déjà observée entre Nîmes et Montpellier. Pour faire face à l'augmentation du trafic qui en résultera, il faudra réaliser en parallèle des aménagements complémentaires sur le CNM et la ligne historique Nîmes-Montpellier, dès la construction de la LGV. Il est donc essentiel d'anticiper et de planifier ces travaux sans tarder : • Sur le CNM : - o Créer des voies d'évitement pour fluidifier le trafic. - o Relever la vitesse de 220 à 300 Km/h pour les TGV. • Sur la ligne historique : - o Créer une 3ème voie entre Nîmes et Montpellier pour le Fret, le SERM et les TER. - o Déployer la signalisation ERTMS. • Pour améliorer l'interconnexion et la résilience du doublet de lignes Nîmes-Montpellier : - o Réaliser le raccordement de Lunel Gallargues-le-Montueux pour desservir Nîmes centre depuis Montpellier-sud-de-France. - o Réaliser le raccordement de Saint-Brès pour desservir Montpellier Saint-Roch depuis Nîmes-Pont-du-Gard. Conclusion : La ligne Montpellier-Perpignan doit être plus qu'une simple LGV : c'est un projet structurant pour l'Occitanie, qui doit allier performance, résilience, intégration territoriale et optimisation des sillons. Son ouverture risque cependant d'aggraver la saturation ferroviaire déjà critique entre Nîmes et Montpellier. Pour y répondre, il faudra, dès la construction de la LGV, prévoir des aménagements complémentaires sur le CNM et la ligne historique Nîmes-Montpellier, en plus de construire les raccordements essentiels, d'anticiper les risques et de repenser l'utilisation des voies. Seule cette approche globale garantira un réseau ferroviaire moderne, fiable et durable, au service des habitants, de l'économie et de l'environnement.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#119	25/05/2026	Non au contournement de Perpignan	Ce projet va détruire le paysage et l'environnement des Pyrénées Orientales et ne pas lui servir. Au contraire, avec le fret, il permettra de remonter plus facilement les légumes du sud de l'Europe et du Maroc, faisant concurrence à nos paysans. Sans arrêt dans les PO, pas d'intérêt pour les voyageurs non plus. Le seul intérêt et celui des personnes habitant les grandes villes et les grandes entreprise (surtout espagnole). De plus ce projet va couter très cher à la région et l'état (seul 20% est financé par l'Europe), alors qu'il manque de l'argent pour nos hôpitaux...
#120	25/05/2026	NON au contournement de Perpignan	Bonjour, en tant que père-gestionnaire de famille, je me pose une simple remarque : Nous souhaitons gagner quelques minutes entre 2 villes par le train pour un coût annoncé de 800 millions d'euros, alors que la nécessité n'est même pas prouvée. D'où provient cet argent ? Comment arrive-t-on à le trouver ? Nous avons des hôpitaux sur notre territoire, et pour eux ils n'y a d'argent pour des projet afin de minimiser le temps d'attente aux urgences, pour soutenir les médecins et infirmières. Nous avons des écoles, et là aussi pas d'argent pour soutenir nos équipes enseignantes et accompagner nos enfants. Je ne comprends pas que la priorité soit donnée à des fruits et légumes remontants du sud espagnole plutôt qu'à d'autres causes nécessiteuses. Gagner 8 minutes de train et accepter de rester 9 heures aux urgences....quel beau mode de réflexion.
#121	25/05/2026	Usage et usagers	Utilisatrice régulière du train (TER et tgv) je m'inquiète fortement du principe de gare nouvelle extérieure à Narbonne. le choix de créer une gare nouvelle et/ou des raccordements au réseau actuel me semble indissociable de la qualité de la déserte de cette gare. Hors, ce choix n'est pas encore fait et se trouve séparé du projet train. Actuellement, la route de Carcassonne est saturée matins et soirs. pour aimer une nouvelle gare a l'extérieur, il faudrait m'assurer qu'il existera une desserte efficace avant et après chaque train en transport en commun, quelque soit l'horaire en gare (même tôt et même tard, même les dimanches et fériés) et que le parking soit suffisamment grand et gratuit pour y laisser ma voiture lorsque je m'absente plusieurs jours. Dans le cas contraire, je vais perdre en service car je ne pourrais pas utiliser cette nouvelle gare et les trains qui s'y arrêterons. Après plus d'un an d'utilisation quotidienne du TER, je suis favorable à une nouvelle ligne mixte. En particulier j'aimerais qu'elle permet aux trains du quotidien de ne plus être bloqués à quai et retardés parfois de plus de deux heures derrière un autre train en panne. après ma journée de travail, j'ai juste envie de pouvoir compter sur un transport pour rentrer chez moi. Cordialement.
#122	26/05/2026	Non au TGV à Fitou	Le village de Fitou est déjà très fortement impacté par l'autoroute, par la nationale et la voie ferrée existante. Ajouter une voie ferrée supplémentaire pour des trains à grande vitesse serait catastrophique pour tous les habitants ainsi que pour la faune et la flore dont celle des rives de l'étang de Leucate. Le seul tracé envisageable est celui de « l'ouest » avec les tunnels. Merci d'avance pour la prise en compte de cet avis.
#123	24/05/2026	Oui au projet de LGV mixte fret voyageur	Je souhaite exprimer un soutien fort au projet de Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan, qui constitue une infrastructure stratégique pour l’Occitanie, la France et l’Europe. Ce projet doit être pensé dans une logique de long terme, de transition écologique et de résilience territoriale. 1. Privilégier une ligne mixte voyageurs + fret Je soutiens une ligne mixte permettant la circulation des trains voyageurs et du fret. Le contexte a changé depuis 2016 : saturation de l’A9, nécessité du report modal, enjeux climatiques et souveraineté logistique rendent cette évolution pertinente. Une ligne mixte renforcerait durablement la capacité ferroviaire du corridor méditerranéen. 2. Construire une infrastructure résiliente face au changement climatique La ligne historique littorale est vulnérable aux aléas climatiques. La LNMP doit devenir une infrastructure de résilience permettant de sécuriser les mobilités ferroviaires en cas d’inondation, submersion ou incident majeur. 3. Étudier sérieusement les solutions ambitieuses dans les Corbières Même si certaines variantes représentent un coût plus important, il me paraît nécessaire d’étudier les solutions techniques les plus robustes et les mieux intégrées dans les Corbières, y compris des ouvrages ambitieux si cela améliore la capacité, la résilience et l’insertion environnementale du projet. Les couts supplémentaires doivent être accepté dans une logique de long terme de l ’infrastructure. 4. Veiller à la pertinence des gares nouvelles Les gares nouvelles peuvent être utiles si elles sont réellement connectées aux transports du quotidien. La gare Béziers Est peut avoir du sens grâce à sa position stratégique, mais uniquement avec de bonnes connexions TER et transports collectifs. Pour Narbonne, il me semble important de privilégier les solutions renforçant également la centralité urbaine existante. 5. Développer le fret ferroviaire méditerranéen La LNMP doit permettre un report massif du fret routier vers le rail et renforcer les connexions avec les ports méditerranéens et les plateformes logistiques. C’est un enjeu écologique, économique et stratégique majeur pour les décennies à venir. 6. Porter une vision européenne de long terme La LNMP est un maillon essentiel du corridor méditerranéen européen entre l’Espagne et le reste de l’Europe. Ce projet doit être conçu avec ambition afin de répondre aux besoins de mobilité et de développement durable des générations futures. Je réaffirme donc mon soutien au projet LNMP et souhaite que les choix retenus privilégient une vision ambitieuse, durable et résiliente du ferroviaire méditerranéen.
#124	26/05/2026	Tunnel dans les Corbières, avis d'expert	Ci-après une question qui a été posée aux garants, dont la réponse donnée par SNCF réseau mérite d'être portée à connaissance. « Concernant un éventuel tunnel dans le secteur de Roquefort des Corbières, avez-vous pensé à demander l'avis d'un expert en karstique » comme Michel Bakalowicz Chercheur au C.N.R.S ? En effet,même si ce projet n'est pas « pharaonique », il semble y avoir de nombreuses implications d'ordre géologique ; notamment l'écoulement de l'eau. Si le projet se décide sans tunnel, il faudra prévoir une route de désenclavement de Roquefort-des-Corbières et pendant ces travaux gigantesques il faudrait aussi prévoir une piste cyclable qui pourrait être liée au projet AVELO2 en cours.
#125	26/05/2026	La messe est dite !	En fait, nous les citoyens n'avons pas compris que tout est déjà acté depuis des décennies. Il y a eu des reculs par le passé pour mieux y revenir. Consultez la Dépêche du midi du 8 mai ... C'est instructif ! J'ai tenu à participer à la réunion du 19 mai à Narbonne. J'ai eu l'impression que la seule préoccupation des élus et acteurs concernés (SNCF entre autre) était de nous démontrer que l'emplacement de la gare nouvelle, Narbonne ouest, serait une bonne chose pour la région. Imaginez : Toulouse-Paris 3 h 10 ! Alors qu'on devrait peut-être envisager un peu plus de démocratie réellement participative et une gestion des régions décentralisée, on tend encore et toujours vers le contraire. Je ne parlerai pas des coûts gigantesques entraînés par ces travaux, ni de la détérioration des éco-systèmes nous entourant... C'est décevant !
#126	27/05/2026	Oui à la ligne nouvelle !	Cette deuxième phase est indispensable, notamment vis-à-vis du risque de submersion futur de la ligne existante. Et il faut mettre les camions sur des trains, donc pour cela il faut des lignes fret de qualité, je suis donc favorable à la mixité globale de la phase 2. On parle d'un investissement pour une infrastructure qui va encore servir dans au moins un siècle, quand il n'y aura plus de pétrole et quand le train sera redevenu une solution de transport primordiale pour notre pays. Ce serait donc très dommage de se limiter aujourd'hui pour quelques économies et de devoir tout reprendre dans 40 ans. Concernant la gare nouvelle, celle de Béziers semble nécessaire pour la bonne desserte du territoire, y compris le sud de l'agglo, Agde et Pézénas. Elle ne présente pas de surcoût important, ne sera pas au milieu de nulle part et s'intègre avec le projet local de BHNS pour une bonne desserte. Pour les correspondances TER, elles seront possibles à Montpellier et Narbonne, ce qui devrait être suffisant, selon la destination. Pour la correspondance entre les TGV Montpellier-Toulouse et Montpellier-Perpignan, elle sera idéale. Pas d'avis sur la gare de Narbonne, qui ne change pas mon analyse sur celle de Béziers. Mais encore une fois, je pense qu'il faut regarder à très long terme et se projeter à un siècle, quand les enjeux financiers d'aujourd'hui sembleront dérisoires et quand les enjeux de mobilités et de transport post pétrole seront primordiaux.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#127	27/05/2026	UN TUNNEL OU RIEN	Cette ligne nouvelle ne peut être que mixte fret et voyageurs étant donné les difficultés d'entretien et les risques de submersion de la ligne actuelle qui doit perdurer pour assurer les liaisons locales. La seule solution est le percement d'un grand tunnel sous le massif des corbières pour ne pas impacter les paysages, zones agricoles et d'habitat. Divers arguments sont avancés contre ce tunnel d'intérêt international Européen lié a son cout largement supérieur au trajet littoral en surface. Ces arguments doivent être revus en tenant compte de la durée de service d'un tel investissement de niveau Européen qui justifie à elle seule le surcout. Les contraintes liées au sous-sol karstique ont déjà été traitées sur des chantiers en France et en Europe, comme cela a été présenté lors de réunions précédentes.
#128	27/05/2026	Quel bénéfice pour la région et la France ?	Bonjour, serons nous plus riches du fait de cette nouvelle ligne ? Pour la région la réponse est d'évidence non, mais de combien ? REGARDER (Et petit, regarde le beau tas de remblais visible depuis des kilomètres là ou était encore hier le potager de tes anciens) et ECOUTER passer les trains (douce musique qui placée en hauteur rayonne merveilleusement à l'oreille des sourds) n'a jamais enrichi personne. Avez-vous chiffré les pertes de valeur des biens (maisons et terres) et pas seulement en immédiate proximité ? Et la France alors, sera-t-elle plus riche du fait de cette nouvelle ligne ? En quoi améliorer la compétitivité de l'industrie de l'Allemagne et de l'Espagne bénéficie à la France en dehors du plaisir de voir passer les trains? En 40 ans à payer des consultants on devrait quand même avoir des projets concrets justifiant qu'une France endettée au delà du raisonnable, avec des services publics chancellants investisse au seul bénéfice de nos voisins en sacrifiant au passage notre avenir touristique, nos emplois, et notre patrimoine? Rien dans ce que je lis à part du c'est mieux parceque c'est mieux! C'est comme refaire ce qui à échouer en espérant un résultat différent sans argument autre que la qualité de service dans les trains ???? Vous plaisantez ? Bien cordialement
#129	22/05/2026	La messe est dite !	Lorsque j'ai participé à la réunion de concertation le 19 mai à Narbonne, j'ai écouté attentivement le discours d'ouverture du vice-président de l'Agglo, également maire de Moussan. J'ai eu la nette impression qu'il annonçait la bienvenue à la future nouvelle gare de Narbonne ouest. Et lorsqu'on lit le commentaire de M. Sébastien Pla, sénateur, c'est quasiment le même discours. Tous les élus ou acteurs majeurs dans la prise de décision présents le 19 n'étaient là que pour nous vanter tous les atouts de ce gigantesque projet. Enfin, c'est l'impression que j'en ai eu. Je pense que tout est déjà acté. On en reparlera dans quelques années. Tiens, au fait, où sont passés tous nos cahiers de doléances de 2019 ? Et à quoi ça a bien pu servir...
#130	28/05/2026	Le train est un enjeu environnemental et économique	Je suis pour le développement du train pour desservir les différents territoires et alléger le fret sur les autoroutes de plus en plus saturées. Mais le train doit permettre aux habitants d'être desservi au plus près de leurs lieux de résidence. Les gares en centre ville doivent être conservées. Inutile de construire des gares nouvelles trop coûteuses et qui nécessitent ensuite une desserte entre la gare excentree et le centre ville. Par contre, le coût du train est encore trop élevé par rapport à l'avion ce qui est incompréhensible.
#131	29/05/2026	Diagnostic critique du projet de contournement TGV de Perpignan	Le projet de nouvelle ligne TGV et de contournement ferroviaire de Perpignan soulève de nombreuses interrogations quant à sa pertinence économique, territoriale et environnementale. À ce stade, les éléments disponibles laissent apparaître un projet particulièrement coûteux, aux bénéfices locaux limités, voire inexistants pour une grande partie du territoire des Pyrénées-Orientales. Une infrastructure redondante et peu justifiée. Perpignan dispose déjà : -d'une gare TGV existante ; -d'une connexion ferroviaire vers l'Espagne ; -d'infrastructures permettant déjà le transit des voyageurs internationaux. Dans ce contexte, la création d'un contournement supplémentaire apparaît difficilement justifiable. Le principal objectif semble être l'accélération des flux longue distance entre la France et l'Espagne, sans réelle prise en compte des besoins locaux. Le risque est clair : les trains traverseront le territoire à grande vitesse sans générer de retombées économiques significatives pour la région. Les voyageurs internationaux ne s'arrêteront pas davantage dans les Pyrénées-Orientales ; ils ne feront que transiter plus rapidement vers Barcelone ou d'autres destinations espagnoles. Une gare délocalisée à Rivesaltes : une perte d'attractivité pour Perpignan L'hypothèse d'une gare située à Rivesaltes constitue également un point de forte inquiétude. Au lieu de renforcer l'accessibilité de Perpignan, cette solution risque : -d'allonger les temps de correspondance ; -de complexifier les déplacements des voyageurs ; -de détourner une partie des flux du centre-ville ; -d'affaiblir davantage le dynamisme économique de Perpignan. Pour de nombreux usagers, cette configuration représenterait une perte de temps supplémentaire et une dégradation du confort de voyage, sans avantage concret identifiable. Un impact territorial et humain majeur Le projet entraînerait également des conséquences importantes pour les villages concernés par le tracé : -artificialisation des terres ; -dégradation des paysages ; -nuisances sonores ; - perte de qualité de vie ; -baisse potentielle de la valeur immobilière ; -atteintes au patrimoine naturel et agricole. De nombreuses communes risquent d'être durablement dénaturées par une infrastructure lourde dont les bénéfices locaux restent très contestés. Au-delà des impacts matériels, ce type de projet génère également un profond sentiment d'injustice et de désespoir parmi les habitants concernés, qui voient leur cadre de vie sacrifié au profit d'une logique de transit international. Un coût public considérable face à d'autres priorités. Dans un contexte budgétaire déjà tendu, la mobilisation de plusieurs milliards d'euros pour une infrastructure dont l'utilité territoriale demeure discutable pose une véritable question de priorité publique. Ces investissements pourraient être orientés vers des besoins jugés plus essentiels par la population : -santé et hôpitaux ; -éducation ; -transports du quotidien ; -rénovation énergétique ; -sécurité ; -soutien aux services publics de proximité. Le territoire a davantage besoin d'améliorations concrètes du réseau local et des infrastructures existantes que d'un nouveau corridor de transit à grande vitesse. Conclusion : Le projet de contournement TGV de Perpignan apparaît aujourd'hui comme une infrastructure disproportionnée au regard des bénéfices attendus pour le territoire local. Entre coût financier élevé, impacts humains et environnementaux majeurs, et absence de retombées économiques clairement démontrées, de nombreux habitants considèrent qu'il s'agit d'un projet déconnecté des réalités et des priorités régionales. Avant tout engagement irréversible, un débat public approfondi et transparent semble indispensable afin d'évaluer objectivement l'utilité réelle du projet et ses conséquences pour les générations futures.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#132	29/05/2026	Traversée des Corbières (tunnel ou plaine)	Le projet de liaison à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan constitue un véritable trait d’union permettant de parachever le plus grand des axes européens de ligne à grande vitesse reliant, par l’Occitanie et la façade méditerranéenne, l’Espagne au nord de l’Europe. Le lancement d’une concertation préalable sur la 2^{ème} phase du projet LNMP entre Béziers et Perpignan rend ainsi tangible l’émergence de ce projet, utile aux voyageurs, utile aux territoires et nécessaire à l’interconnexion transfrontalière. A ce titre, le département de l’Aude dispose de nombreux atouts pour accueillir des infrastructures ferroviaires qui seront demain l’un des leviers de développement de la Narbonnaise, avec la possibilité d’implantation d’une gare TGV et le développement d’un quartier, relié au port de Port la Nouvelle, et se situant à un carrefour ferroviaire existant, qui permet la desserte de l’occitanie vers Toulouse, et, au-delà, vers le bassin aquitain. Si la ligne frêt et la ligne à grande vitesse doivent être envisagées concomitamment afin de libérer les voies autoroutières de l’axe A9 totalement saturé quotidiennement, il demeure cependant essentiel que le choix des tracés se fonde sur une démarche de moindre impact, tant pour les paysages que pour la qualité de vie des habitants résidant le long du tracé. Ainsi, la commune de Fitou, qui figure sur le périmètre des infrastructures projetées, ne saurait accepter un tracé sur la branche est, lequel viendrait à modifier le tracé de référence voyageurs comprenant un tunnel qui permettrait de limiter l’empreinte de cette infrastructure ferroviaire sur la forme urbaine, au profit d’immenses ouvrages d’art qui constituerait un atteinte paysagère irréversible, avec pour corrolaires, des nuisances sonores, une dépréciation des biens et une artificialisation de l’espace. Qu’il s’agisse de la réalisation d’une voie en surplomb ou le long de l’axe routier de l’autoroute A9, ces propositions emportent toutes deux le risque de créer une fracture territoriale irréversible au sein de la commune de Fitou, au sujet de laquelle le Conseil municipal par la voix de son Maire s’exprimant au nom des habitants de ce territoire, s’alerte légitimement. Aménager le territoire grâce à ce nouvel équipement ferroviaire est un levier majeur pour le développement de l’Aude, mais cet aménagement ne peut se faire en allant à l’encontre de la volonté des habitants, qui plus est, quand il existe des solutions alternatives de moindre impact. Afin d’assurer l’acceptabilité de ce projet ferroviaire majeur pour l’arc méditerranéen, il me semble dès lors primordial de tenir compte des demandes des habitants, directement impactés par la proximité avec le tracé. Des solutions techniques existent, pour cela, le scénario de la branche ouest comprenant un tunnel est à retenir car il en va du devenir de cette commune des Corbières.
#133	01/06/2026	Espace naturel sensible	Habitant à Bages, commune traversée par la ligne nouvelle, j’aimerais manifester mon inquiétude, non pas face à l’infrastructure (bénéfique sous tous points de vue) mais face à son implantation. Le territoire est un microcosme naturel aussi rare que fragile et sa préservation devrait occuper tout l’espace et primer sur le reste. Ici PNRNM et villages remarquables imposent à chacun des contraintes élevées sur les constructions afin de préserver le littoral (exemple: pas de panneaux solaires possibles sur la commune). Dans le même temps, on ne préserve pas la commune. Les nuisances s’empilent (enfouissement à Lambert, éoliennes en mer visibles en projet d’extension, éoliennes terrestres visibles, port industriel en plein développement au grau de Port la Nouvelle qui constituent déjà de fortes sources de pollution diverses (air, eau, bruit, vue etc.). Il me semble indispensable d’écarter le tracé TGV au maximum dans les terres. A mon sens, le risque est qu’à force il ne reste plus rien de la typicité du territoire et qu’il n’y ait plus rien à préserver. Que font nos élus ? Ce n’est pas une publication sur panneaux pocket qui va informer la population sur un sujet aussi primordial.
#134	01/06/2026	Nécessité de la phase 2	Ce projet apparaît essentiel dans le contexte actuel, notamment d’état de la circulation sur la transversale Sud. Il est donc très pertinent de réaliser la phase 2 pour assurer le doublement de la ligne actuel sur tout le linéaire jusqu’à Narbonne. Il faudrait idéalement penser à l’articulation de ce projet avec la ligne vers Toulouse afin de garantir de meilleurs déplacements entre les capitales occitanes.
#135	01/06/2026	Préservation d'un espace naturel remarquable et de son activité	Je suis propriétaire d'un terrain situé sur le tracé étudié. Au-delà de sa valeur foncière, ce lieu constitue un espace naturel d'une qualité écologique, paysagère et humaine exceptionnelle. Ce terrain abrite plusieurs sources naturelles ainsi que 2 ruisseaux aux eaux particulièrement préservées, créant un environnement rare et remarquable. Il offre également une vue directe sur le massif du Canigou et bénéficie d'un calme et d'une sérénité qui en font un véritable refuge pour la biodiversité comme pour les personnes qui le fréquentent. J'y exerce une activité professionnelle de médiation animal. J'y accompagne des enfants, des adultes et des personnes en situation de fragilité dans un processus de reconnexion à eux-mêmes grâce au vivant, à la nature et à la relation avec les animaux. Cette activité repose sur la présence de chevaux, de moutons, et de mon chien, dans un cadre naturel apaisant qui constitue lui-même un élément essentiel de l'accompagnement proposé. La richesse de ce lieu ne peut être dissociée de son environnement. Les bienfaits observés auprès des personnes accueillies sont directement liés à la qualité du paysage, à la présence de l'eau, au silence, à la faune, à la flore et à l'absence d'artificialisation. Dégrader cet équilibre reviendrait à compromettre la vocation même du site et l'utilité sociale de l'activité qui y est exercée. Par ailleurs, ce terrain est déjà soumis à plusieurs contraintes importantes. Il est classé en zone rouge du Plan de Prévention du Risque d'Inondation (PPRI), ce qui limite fortement les possibilités d'aménagement. Une ligne électrique souterraine à haute tension traverse également la propriété. Ces servitudes existantes représentent déjà une contribution significative aux contraintes supportées par ce territoire. Dans ce contexte, l'ajout d'un contournement ferroviaire sur ce secteur entraînerait un impact considérable sur un espace naturel particulièrement sensible et sur une activité professionnelle tournée vers le bien-être humain, le respect du vivant et la préservation de l'environnement. Je souhaite donc que toutes les solutions alternatives de tracé soient étudiées avec la plus grande attention afin d'éviter ou de détourner le passage de cette infrastructure sur ce site. La préservation de cet espace apparaît pleinement compatible avec les objectifs d'intérêt général, notamment en matière de protection des milieux naturels, de qualité de vie, de santé, de biodiversité et de développement d'activités respectueuses de l'environnement. Je vous remercie de l'attention portée à cette contribution et reste à votre disposition pour toute visite du site ou tout échange permettant d'apprécier concrètement les qualités exceptionnelles de ce lieu.
#136	01/06/2026	Que des nuisances et aucun bénéfice dans le 66	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 alors que les voyageurs pour Perpignan vont continuer à emprunter la ligne actuelle. Le département va être traversé de part en part pour des voyageurs qui vont en Espagne et leur faire gagner pour eux seuls quelques minutes de trajet au détriment de tous les habitants du 66. Et ne faites pas croire que c'est pour faire passer plus de frêt et rendre la ligne écolo car si la ligne de fret de St Charles a été remise en service c'est grâce à l'acharnement de quelques uns suite à l'arrêt unilatéral de la sncf. Je suis donc contre ce projet sur le tronçon des Pyrénées-Orientales.
#137	02/06/2026	Je suis tres tres loin d'être contre mais pas avec ce tracé	Depuis le nombre d'année que cette ligne devrait exister pour désenclaver notre département, mais Mme Delga s'occupe bien plus de l'autre pole de l'Occitanie pour la LGV de Toulouse, mais bon passons le tracé tel qu'il est prévu ne me convient pas, pourquoi ne pas suivre en parallèle au plus prêt le tracé actuel, qui n'impactera pas autant la coupure du département une nouvelle fois.
#138	03/06/2026	Menaces climatiques sur la ligne ferroviaire actuelle	Il faudrait prendre en compte l'état actuel de la ligne ferroviaire actuelle, son coût d'entretien précis (qu'il faut rendre public) et les conséquences inévitables de la montée du niveau de la mer et ses impacts financiers. S'il fallait à plus ou moins long terme la fermer définitivement, il y a l'obligation de construire une ligne mixte entre Narbonne et Perpignan pour l'avenir.
#139	03/06/2026	Pour la LGV mais contre le tracé	Beaucoup de nuisances, notamment sonores pour les travaux et par la suite avec le passage des trains à qq mètres d'un lotissement de notre village, et sûrement une grande dépréciation de la valeur immobilière... un autre tracé devrait être envisagé.
#140	03/06/2026	Oui à la ligne mais non au tracé	La nuisance visuelle du talus haut de 8 mètres. Dégradation du paysage et du cadre vue. Dévalorisation des biens immobiliers. Le tracé doit être plus réfléchi et plus loin de toutes habitations.
#141	03/06/2026	Soutien de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée au projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et de gare nouvelle sur le site de Béziers-Est, commune de Villeneuve-les-Béziers	La Communauté d’Agglomération Béziers Méditerranée souhaite réaffirmer, dans le cadre de la concertation en cours, son soutien au projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et de gare nouvelle sur le site de Béziers-Est, commune de Villeneuve-les-Béziers. Ces infrastructures sont indispensables pour accompagner le développement des territoires et urgentes pour répondre aux besoins de déplacement de demain. La délibération ci-jointe de la Communauté d’Agglomération Béziers Méditerranée exprime son positionnement argumenté sur l’opportunité et les caractéristiques de ce projet.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#142	03/06/2026	66 : Gaspillage financier pour zéro bénéfice	Je suis contre ce gâchis financier et environnemental dans le 66. La ligne existante convient parfaitement au niveau du 66. La gare de perpignan est loin d'être saturée. Rien ne justifie de dégrader notre environnement à ce point pour zéro bénéfice. Impact sur la faune, la flore. Le tracé va quasiment toucher mon lotissement. Incroyable on passe du rêve lieu préservé et riche en faune au cauchemar sans aborder les nuisances sonores et la perte de valeur de notre patrimoine...alors que RIEN ne le justifie dans le 66.
#143	03/06/2026	Contre ce projet	Il y a trente j'étais déjà contre et je le suis toujours, la ligne de port la nouvelle est déjà bien suffisante, des travaux avaient été réalisés pour permettre le passage du TGV.
#144	03/06/2026	Passage ligne TGV Peyrestortes	Quelle catastrophe pour des tas de raisons !
#145	03/06/2026	contre ce tracé	Les habitants de peyrestortes vont être impactés plus plus par toutes les nuisances pour les travaux et la suite (bruit des tgv) les maisons vont perdre de la valeur +++ inadmissible de ne pas en prendre en compte de plus toutes ces terres agricoles vont disparaître NON A CE TRACE
#146	03/06/2026	Contre la LGV à Peyrestortes	Quel honte de sacrifier la commune, nuisance sonore nous avons déjà l'aéroport, la perte économique sur nos maisons va être catastrophique, notre paysage dévalorisé. L'environnement la on s'en préoccupe pas, j'aimerais savoir quelles est la durée de l'amortissement d'un tel projet. Aucun intérêt, aucun avantage, aucune indemnisation.
#147	03/06/2026	Contre le contournement Perpignan	Bien entendu que la LGV présente un intérêt mais le contournement de Perpignan est une gabegie. On parle d'un demi milliard d'euros et de saccager le territoire. Ma commune du Soler coupée en deux ! Reconsidérez qu'avec une bonne gestion des sillons ferroviaires, les flux mixtes peuvent continuer à passer par le tracé existant.
#148	04/06/2026	Le TER en complément du TGV, pas la voiture.	La gare TGV de Béziers semble être un aspirateur à voitures. Comme à Alx TGV où c'est la galère pour prendre le TGV. Et impossible de s'y rendre en TER, donc de profiter des dessertes de transport en commun existantes. Comme pour Macon TGV ou Le Creusot TGV, il faudra espérer avoir un bus pour rejoindre la ligne TER et ses gares... Une gare à Nissan permettrait aux usagers de continuer à laisser leur voiture au même endroit qu'aujourd'hui (chez eux, devant la gare de leur ville, etc.) et de bénéficier de leurs trains actuels qui marqueraient un arrêt supplémentaire à Nissan. Vous me direz qu'à ce compte là, autant desservir directement Béziers. Mais un arrêt sur LGV va coûter quelque chose comme environ 5/10 min au train grande ligne. Bien plus en passant par le centre. Résultat: le paris Bordeaux qui dessert les gares intermédiaires met 3h au lieu de 2 à force de sortir et rentrer sur LGV. Alors qu'un paris Lyon omnibus (avec les gares sur la LGV) ne dépasse pas les 15 min de temps de trajet supplémentaire (pour un trajet direct aussi d'environ 2h). Valence TGV, Massy TGV, Marne la vallée TGV, Aéroport cdg TGV sont des gares reliés à des lignes déjà existantes et renforcées. Ça marche très bien. Besançon, Reims, Avignon ont aussi leur desserte TER parfois prolongée en région et c'est tellement plus simple qu'un car, un taxi ou une location de voiture pour rejoindre sa destination ! Bref, vive les correspondances TàGV/TER sans pour autant plomber le temps de trajet du train grande lignes et de ses voyageurs.
#149	04/06/2026	Lgvm	Bonjour, Peut-être, que en 1990 c'était un sujet d'actualité mais avec tout ce qui se passe dans le monde le coût de la vie la misère social et économique etc investir sur autre choses pour Perpignan ça ne servira pas à grand chose et notre petite, je ne pense pas que j'ai besoin de, je n'existe
#150	04/06/2026	Travailler en co-construction, pas en concertation	La quasi totalité du village est contre ce projet, d'autant que les nuisances seront encore pires si la mixité du trafic est retenue. Pourquoi ne pas travailler en co construction avec les riverains et les communes, et envisager un passage en tranchée couverte, qui supprimerait nuisances auditives et paysagères ?
#151	04/06/2026	Pas d'accord pour ce tracé	Je suis totalement contre ce tracé qui en plus de coûter une somme astronomique que l'état n'a pas, il va défigurer notre département durablement. Il faut revoir le tracé.
#152	05/06/2026	Le fret a besoin de fiabilité, pas de grande vitesse	Concernant le fret, l'intérêt d'une ligne nouvelle à grande vitesse mérite d'être questionné. Les marchandises n'ont généralement pas besoin de circuler à 300 km/h : pour les chargeurs, la régularité, la fiabilité et le coût sont bien plus importants que la vitesse maximale. L'expérience montre aussi qu'une fois qu'une ligne nouvelle est créée, les investissements et l'attention se concentrent souvent sur celle-ci, au détriment de la ligne historique. Or cette dernière reste essentielle pour le fret. À terme, cela peut conduire à une dégradation de son entretien, une baisse de son attractivité et une moindre rentabilité de son exploitation. On peut citer l'exemple des liaisons transversales comme Lyon–Bordeaux, où le manque d'investissements sur les lignes classiques a progressivement réduit leurs performances et leur utilisation. De même, la disparition du célèbre train frigorifique Perpignan–Rungis n'était pas liée à un besoin de grande vitesse, mais avant tout à l'état des infrastructures, à leur disponibilité et aux choix d'investissement réalisés sur le réseau ferroviaire. Avant de construire une infrastructure nouvelle coûteuse, il conviendrait donc d'évaluer si la modernisation et l'entretien renforcé des lignes existantes ne permettraient pas d'obtenir des résultats comparables pour le fret, à moindre coût et avec un impact environnemental plus limité.
#153	05/06/2026	Désenclavement l'Espagne	Bonjour, rare point d'entrée/sortie du ferroviaire espagnol vers le reste de l'Europe, cette ligne mérite le meilleur projet du collectif européen. Ne soyons pas, pour une fois, franco-français mais europo-européen! La ligne actuelle est saturée et soumise aux aléas climatiques, surtout maritimes. Déjà on entend parler de déplacer la ligne classique vers l'intérieur des terres. Choisissons, pour la LNMP, un tracé qui, avec une extension possible, pourra accueillir, sur la plus grande distance possible, la ligne classique. Choisissons la mixité voyageurs/ferroviaire. Pour les échanges commerciaux. C'est ce qu'il y a de mieux. Et nous mettons en œuvre l'esprit Européen. Ne choisissons pas les gares externes qui ajoutent des coûts de construction et d'exploitation trop élevés. Artificialisent de la terre et ne simplifient pas le voyage longue distance, surtout quand on sera obligé d'utiliser, un taxi, un car, ou un opérateur concurrent pour pouvoir prendre son train longue distance. Les gares externes comme Lorraine TGV, Aix en Provence, Picardie et Montpellier SdF, sont l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire, car sans liaisons directes avec la gare - centre, sauf avec un opérateur privé (taxi). Le schéma de la LGV SEA est ici, à reproduire.
#154	05/06/2026	Contre le contournement Perpignan et le tracé coupant Le Soler en deux	Pour la LGV nécessaire pour le territoire mais contre le contournement de Perpignan et la commune du Soler coupée en deux. Pour éviter une énième cicatrice sur la plaine et la massacre des terres agricoles. La ligne mixte doit continuer à passer par le tracé existant.
#155	05/06/2026	Contribution de la Région à la concertation préalable sur la phase 2 Béziers-Perpignan	La délibération ci-jointe et le cahier d'acteur versé sur la plateforme dédiée constituent la contribution de la Région Occitanie / Pyrénées – Méditerranée à la concertation préalable sur la phase 2 Béziers-Perpignan du projet LNMP.
#156	06/06/2026	Nos impôts vos intérêts	Cette ligne n'apportera rien de positif aux habitants des petites communes. Avec nos impôts vous allez enrichir les espagnols et le commerce européen et faire gagner 10 minutes aux voyageurs du Grand Narbonne! Il n'y a aucune industrie dans le département de L'Aude qui en bénéficiera. RDV aux prochaines élections...
#157	08/06/2026	Enjeux économique et touristique	La nouvelle ligne LGV est primordiale, cela fait 40 ans que tout le monde connaît le tracé, le raccordement à Toulouges est même déjà construit ! La nécessité d'une nouvelle gare, à cet endroit justement, permettrait de desservir la gare centrale de Perpignan très rapidement et les autres gares du département, Sa construction est donc essentielle pour une ligne utile à tout le département et ne pas voir passer les trains de Perpignan à Barcelone.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#158	09/06/2026	Voie fret à jumeler avec voie voyageur	En novembre 1999 une tempête de vent marin a provoqué l'échouement de trois navires sur la plage de Port-La Nouvelle. La voie ferrée a été déchaussée. Les rails sont restés suspendus dans le vide pendant un mois. Toute cette franche du littoral est fragilisée par la montée des eaux consécutive au changement climatique. Le 12 février 2026 la tempête NILS, avec des vents à 140kms/h et des pointes à 180, a provoqué des effets inverses au regard de la voie ferrée. Du Jamais vu. (la planimétrie de l'étang accélère le vent). La voie ferrée, posée sur des vases, a toujours nécessité des apports de mâchefer pour la maintenir hors d'eau. Avec le changement climatique, les tempêtes, de plus en plus fortes dans les deux sens, vont exposer cette franche du littoral à des désordres de plus en plus graves. Nul ne peut contester ces faits. La VISION à LONG TERME qu'impose la nouvelle ligne TGV oblige à jumeler fret et voyageurs dans le nouveau tracé à l'étude. Très cordialement.
#159	09/06/2026	Scénario Corbières et contournement de Perpignan	Bonjour, j'aimerais faire une dernière contribution concernant ce projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan surtout concernant le trajet dit « Corbières littorale » appelé « Est » et le contournement de Perpignan. Je tiens à dire dès le début que je ne suis pas habitant de Fitou ni du Le Soler mais cela pourrait être intéressant d'avoir l'avis d'une personne extérieure mais il faut évidemment prioriser l'avis des habitant et élus locaux, ceci est indéniable. Pour commencer je suis totalement pour cette LGV Montpellier-Perpignan qui est essentiel pour le désenclavement de notre territoire, de l'Espagne et de toute l'Europe du nord car rappelons que c'est le seul chaînon manquant de LGV pour relier notre territoire et l'Espagne avec l'Europe du nord (Angleterre, Belgique, Pays-Bas) ce qui en fait une ligne saturée et non fiable. Pour preuve au moment où j'écris cela (09/06/2026) tous les trains ont minimum entre 3h et 7h de retard et la pluparts des trains sont annulés pour cause d'une panne de train Fret sur les voies, ces problèmes arrivent malheureusement trop souvent et ceci n'est plus acceptable. La LGV réglerait enfin ce problème de fiabilité de nos trains du quotidien tout en ayant plus de trains sur nos lignes. Je vais commencer par les scénarios des Corbières, je peux concevoir que les LGV peuvent passer non loin des villages QUAND il n'y a pas d'autres solutions possibles mais ici ce n'est pas le cas. Je ne comprends pas comment le scénario « Est » a pu être présenter ? C'est limite inadmissible. La solution tunnel satisfait le plus grand nombre car peu d'impact visuel mais surtout on évite le village de Fitou et ceux alentours, quasiment tout le monde (de ce que j'ai vu) ne veux pas du trajet « Est » et veux le trajet en tunnel d'autant plus que le trajet « Est » n'avait pas été retenu en 2016 alors pourquoi le re proposer ? Quel est l'intérêt à part créé de l'incompréhension et des avis contre cette LGV essentielle alors que le scénario de référence fait quasiment l'unanimité. Personnellement, je préfère le scénario mixte en tunnel pour que les nuisances soient réduites au maximum et pour réduire le nombre de camion sur nos routes. En ce qui concerne le contournement de Perpignan, j'ai lu le compte rendu de la présentation du Le Soler et comme la dit Mme la maire du Le Soler si effectivement, à l'heure actuelle, la saturation de la gare de Perpignan n'est pas démontrée ce contournement est-il vraiment nécessaire ? 800 millions d'€ pour un contournement dont la nécessité n'est pas encore prouvée et qui pourra pousser les opérateurs à éviter la gare de Perpignan et passer directement par le contournement me semble contre-productif d'autant plus que le désenclavement des P.O ne sera pas total à cause de cela. Je suis d'accord avec les propos de Mme la maire de Le Soler de retirer ce contournement et d'en faire un traitement distinct. Si effectivement un cabinet indépendant démontre la saturation de la gare de Perpignan après la mise en place de la LGV alors oui il faudra faire ce contournement mais pour l'instant rien n'est démontré alors ce contournement semble prématuré d'autant plus que sans ce contournement les trains resteront uniquement 8 minutes sur la ligne classique avant de reprendre la LGV. Je vous remercie, et encore une fois il faut que cette ligne soit construite c'est une nécessité et celle-ci a déjà été démontré. Cordialement
#160	10/06/2026	Développement d'une gare à Nissan	L'équilibre général du Biterrois reflète une tendance commune à de nombreuses villes moyennes françaises : la centralisation. Les communes périphériques dépendent fortement de la ville principale, qui poursuit son développement au détriment de la périphérie. Si les collectivités côtières sont moins touchées grâce à un tourisme plus naturel, les autres voient leurs perspectives d'avenir fragilisées. L'Ouest-Biterrois est plus affecté par ce phénomène que l'Est-Biterrois, en raison de son héritage viticole marqué, aujourd'hui fragilisé par le réchauffement climatique et les prévisions pessimistes des scientifiques quant à l'avenir de la vigne. Ces territoires ont besoin de raisons de continuer à se développer, et les vecteurs de mobilité jouent un rôle crucial dans cette stratégie. L'installation d'infrastructures routières et ferroviaires a permis le développement de territoires autrefois considérés comme perdus, en facilitant l'installation de professionnels et en stimulant la création d'emplois. Béziers restera la ville centrale de ce bassin, mais la périphérie mérite un développement harmonieux grâce à une meilleure connexion entre les différents espaces. L'installation d'une gare TGV à Nissan s'impose comme une solution intelligente et moderne. Elle générera de nouveaux flux humains, que ce soit pour le tourisme ou les engagements professionnels. L'éloignement de la gare de Béziers n'est pas un problème majeur, car la continuité du transport est assurée dans d'autres villes importantes qui ont leurs gares en extérieur. Les usagers conserveront une qualité de transport équivalente, sans changement de bénéfice. En revanche, les territoires de l'Ouest-Biterrois en tireront des gains considérables, créant les conditions d'une régénération du territoire tout en préservant son authenticité.
#161	11/06/2026	AVIS - COMMUNE DE LA PALME	Le projet de ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan (LNMP) est un projet majeur pour le territoire. Ce projet entre aujourd'hui dans une nouvelle phase de concertation publique pour sa phase 2 entre Béziers et Montpellier. Le projet s'étend sur 150 km pour un coût global estimé de 7,3 milliards d'euros. La phase 2 comprend un linéaire de 98 km avec un coût estimé de 5 milliards d'euros et prévoit une mise en service au plus tard en 2040. Cette infrastructure entend répondre à : -la demande croissante de mobilité sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie ; -l'augmentation des capacités de circulation du réseau régional ; -la nécessité d'assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne tout en contribuant au maillage global Européen. Cette ligne sera complémentaire de la ligne classique et doit ainsi permettre de disposer d'un réseau ferroviaire plus performant, plus fiable et plus résilient face au changement climatique. La deuxième phase du projet est entrée dans un nouveau temps de concertation sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 9 avril au 19 juin 2026. La commune de LA PALME a la possibilité de produire une contribution en se positionnant sur les scénarios proposés à la concertation : -la mixité, c'est-à-dire le choix entre une ligne exclusivement voyageurs ou une ligne combinant le trafic voyageur et fret. Ce choix aura une incidence sur le futur tracé du projet, notamment le franchissement du Massif des Corbières. -les modalités de desserte du territoire, c'est-à-dire le nombre et l'emplacement des gares nouvelles. Pour mémoire, la décision ministérielle de 2016 prévoit une ligne voyageurs et une desserte locale autour de deux gares nouvelles à Narbonne-Ouest et Béziers-Est qu'il convient de réinterroger aux regards des évolutions suivantes : - les incidences du changement climatique ; - la volonté de développer le trafic ferroviaire de marchandises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ; - l'adaptation à la hausse du trafic ferroviaire voyageurs sur le secteur du littoral d'Occitanie. En outre, cette ligne à grande vitesse constitue le maillon manquant entre l'Espagne et l'Europe du Nord. Elle sera aussi le garant d'une amélioration des mobilités locales en favorisant la mobilité ferroviaire quotidienne et en renforçant la politique d'intermodalités du Grand Narbonne autour de la réalisation des trois Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) à Narbonne, Leucate-La Franqui et Port-La Nouvelle. Outil performant et rapide (gain de 40 minutes sur le trajet entre Perpignan et Montpellier) au service des usagers de toute nature, la ligne à grande vitesse constitue un enjeu majeur pour le développement économique et touristique du territoire. Pour une mixité de la ligne à grande vitesse.Tout d'abord, la ligne se doit d'être mixte pour optimiser son usage en accueillant à la fois le trafic voyageurs et celui de fret de marchandises. Assurer le report modal route/fret permettra d'une part, de décongestionner en partie la forte circulation de poids lourds sur l'A9 et d'autre part, de réduire les pollutions sur le territoire, notamment les émissions de CO₂ qui constitue aujourd'hui le poste le plus émetteur de gaz à effet de serre. Par ailleurs, la mixité permettra d'augmenter le nombre de sillons sur la ligne actuelle pour les déplacements du quotidien, favorisant ainsi les mobilités décarbonées sur le territoire de l'agglomération. La mixité, c'est enfin garantir des conditions d'exploitations fiables de la ligne actuelle qui dessert des points stratégiques tel que le port de Port-La Nouvelle. Enfin, la mixité de la ligne est aussi un vecteur de sécurisation de la ligne actuelle qui devra probablement subir des travaux pour s'adapter à l'élévation du niveau de la mer, ce qui permettra un report momentané sur la ligne à grande vitesse en phase travaux. Pour une traversée du Massif des Corbières par un tunnel. La notion d'intégration environnementale et paysagère du tracé et des ouvrages doit être au cœur des préoccupations du territoire. En effet, son patrimoine et ses espaces naturels sensibles en font un de ses atouts et le tracé passe également pour partie au sein du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée. L'intégration paysagère du projet serait fortement impactée par une traversée des Corbières maritimes et suscite donc l'opposition des élus du territoire. L'étude d'un tunnel sous les Corbières depuis Roquefort-des-Corbières jusqu'à Fitou doit être la solution retenue malgré les surcoûts engendrés. Enfin, il sera aussi nécessaire de garantir la transparence hydraulique de la ligne, pour lutter contre les risques d'inondations qui touchent la plupart des communes et d'aborder le point sensible de la mobilisation des terres agricoles. Pour une la gare nouvelle « Narbonne Ouest-Côte du Midi ». La desserte locale est également un enjeu majeur pour le territoire et la décision ministérielle de 2016 retenant l'implantation d'une gare nouvelle à l'ouest de Narbonne doit être confirmée. Le territoire souhaite développer le concept de gare binôme avec celle du centre-ville de Narbonne où le déploiement d'un PEM ambitieux est en cours qui permettra d'optimiser les liaisons entre les deux gares. Cette complémentarité entre les deux gares constituera également une porte d'entrée pour l'accueil des touristes dans un environnement remarquable générant un tourisme 4 saisons (22 millions de nuitées par an) qui sera très prochainement labellisé « Green Destination ». Les sites majeurs (Palais des Archevêques, Abbaye de Fontfroide, musée Narbo Via, Réserve Africaine de Sigean, Canal du Midi, Les Grands Buffets...) assurent le rayonnement du territoire en France et en Europe (17 bassins de clientèle). Ce rayonnement est également renforcé par des événements sportifs et culturels à vocation internationale : Défi Wind à Gruissan, Mondial du Vent à Leucate, Festival Jazz à l'Hospitalet à Narbonne.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#161 (SUITE)	11/06/2026	AVIS - COMMUNE DE LA PALME	La future gare nouvelle de Narbonne Ouest/Côte du Midi se situerait également au carrefour des dessertes ferroviaires de l'axe Carcassonne-Toulouse et au cœur de projets intermodaux : -projet de nouvel échangeur autoroutier sur l'A61 à Bizanet, -étude du doublement de la RD 6009, -réalisation d'une piste cyclable reliant Narbonne à Montredon-des-Corbières via le site de la gare nouvelle de Narbonne (étude de faisabilité réalisée et engagement des travaux à venir), -desserte de la future gare nouvelle de Narbonne par une offre de transport interurbaine depuis les villages et extension du réseau de navettes gratuites existantes depuis la ville centre, -réalisation de parking relais en entrée de ville de Narbonne situés à proximité du site de la future gare LGV. Enfin, sa situation géographique garantirait un faible impact environnemental, car elle se situerait en continuité de la ville centre dans un milieu déjà anthropisé. En matière de développement économique la future gare de Narbonne serait implantée dans un territoire en plein essor (53 zones d'activités) et à proximité des bassins d'emplois du Lézignanais et du Carcassonnais. Elle serait également à proximité immédiate d'équipements publics et de services existants: hôpital privé du Grand Narbonne, restaurants, centre commercial, station-service... Elle bénéficierait du port de Port-La Nouvelle orientée vers la transition écologique (éoliennes en mer, usine de production d'hydrogène) et du rayonnement de pôles d'excellence à vocation internationale : laboratoire des biotechnologies de l'INRAE, laboratoire SUEZ sur les biodéchets, Narbonne Accessoires, groupe Gérard Bertrand, ORANO, Ateliers d'Occitanie, ...). La gare nouvelle de Narbonne répondrait donc pleinement aux attentes liées aux temps de parcours, à l'accessibilité aux trains et à l'organisation des mobilités locales. Monsieur le Maire demande à l'assemblée de se prononcer. Le Conseil Municipal, Oui l'exposé de son Président, A l'Unanimité, - EMET un avis favorable pour une gare nouvelle à « Narbonne Ouest -Côte du Midi » et pour une ligne mixte avec l'hypothèse d'un tunnel sous les Corbières, depuis Roquefort-des-Corbières jusqu'à Fitou. La Commune de La Palme entend placer l'intégration environnementale et paysagère du tracé et des ouvrages de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan au cœur des préoccupations qu'elle défend. D'une part son patrimoine culturel avec la chapelle Saint Pancrace, ainsi que la viticulture avec l'appellation CRU FITOU, la plus ancienne appellation de France, la sensibilité de ses espaces naturels, en font des atouts majeurs de son territoire à protéger et préserver. D'autre part, les projets de développement économique de la nouvelle ZAC de LA PALME seraient fortement compromis. À cet égard, le tracé mixte dit « Corbières Littoral » porterait une atteinte grave et irréversible à l'environnement, aux paysages, au patrimoine communal et à son développement économique. Il suscite, en conséquence, l'opposition des élus de la Commune de La Palme. - CHARGE Monsieur Le Maire des démarches nécessaires.
#162	12/06/2026	Trafic des voyageur	Il me semble qu'il est important pour l'économie locale que le train passe par Perpignan et qu'il n'est pas de contournement vu le peu de fret que l'on a vu que l'agriculture disparaît en France.
#163	12/06/2026	Avis général sur le projet	Avis de la commune de Cuxac d'Aude sur la 2ème phase de consultation du projet de ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.
#164	15/06/2026	Un tel projet doit être ambitieux et à la hauteur des enjeux des territoires	La ligne nouvelle est une opportunité de développement des territoires de l'Aude et des Pyrénées Orientales, pour faciliter leur accessibilité nationale et internationale. Pour autant, compte tenu des très forts enjeux des territoires traversés (espaces naturels à forte valeur patrimoniale, parcs naturels régionaux, zones agricoles, etc), le projet ne doit pas se faire au détriment de la qualité des paysages et de l'attractivité des territoires. C'est pourquoi, qu'importe le surcoût engendré, le scénario de tunnel sous les Corbières doit être privilégié sous réserve des faisabilités techniques. De plus, face à l'élévation du niveau de la mer et l'exposition déjà réelle de la ligne existante Perpignan-Montpellier aux impacts des embruns, il semble indispensable de privilégier un scénario mixte fret/voyageur sur la ligne nouvelle. La ligne actuelle est malheureuse condamnée à disparaître ou à être fortement impactée à moyen terme par les effets du changement climatique. Il est donc nécessaire d'anticiper ces évolutions et de garantir que la ligne nouvelle puisse assurer du transport de personnes et de fret au cas où la ligne actuelle ne puisse pas/plus le faire. Enfin, considérant l'inefficience des mesures compensatoires à compenser convenablement les pertes de biodiversité associée à la réalisation des projets (déjà bien illustré par la bibliographie), il ne semble pas sérieux de promouvoir un projet qui nécessite des mesures compensatoires. En application du principe « Eviter, réduire, compenser », il est préférable de privilégier le scénario le moins impactant environnementalement parlant, certainement le scénario avec tunnel. Pour conclure, je suis favorable à une ligne nouvelle à condition qu'elle soit mixte et via un tunnel sous les Corbières qui limite au maximum les impacts environnementaux et paysagers. Il conviendra dès lors aux institutions publiques d'établir si la gain économique et de temps sur le trajet Perpignan-Montpellier justifie des dépenses publiques de cet ordre.
#165	12/06/2026	Désenclaver les Pyrénées-Orientales et Perpignan	Contribution concertation LNMP du 9 avril au 19 juin 2026. Désenclaver les Pyrénées-Orientales et Perpignan. Je participe à cette concertation car je crois en l'utilité d'une Ligne Nouvelle ferroviaire. Explications. Dès l'origine, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est destinée à relier la France et l'Espagne. Elle est le maillon manquant indispensable du corridor européen Méditerranée, notamment pour le fret ! Or, la réalisation, avec une mise en service complète le 9 janvier 2013, du tronçon transfrontalier entre Figueres et Perpignan a brouillé la bonne compréhension de la finalité du projet LNMP et a masqué les conséquences futures très concrètes du tracé en traversée de la plaine du Roussillon, dans les Pyrénées-Orientales et pour certaines communes. Un peu comme si l'on mettait la charrue avant les bœufs ! Un engrenage inéluctable s'était mis en place dès le 8 octobre 2001, date du décret déclarant d'Utilité Publique cette liaison à grande vitesse transfrontalière Figueres-Perpignan ! Le point de démarrage de la suite de tracé de la LNMP était alors reporté dans le document d'Urbanisme de Toulouges... Il y a 25 ans ! Le dossier, très documenté, actuellement mis à disposition de la population dans le cadre de la concertation préalable poursuit néanmoins ce flou par la méthodologie proposée. Le maître d'Ouvrage revisite aujourd'hui uniquement certaines fonctionnalités mais en reportant par exemple à 2027 le sujet du tracé, alors même que des études de tracé existent déjà très certainement, et c'est cela qui intéresse les habitants. Cette approche que l'on pourrait qualifier « en forme d'entonnoir », ferme progressivement les portes de certaines options et ne permet plus de retour en arrière. C'est la difficulté de l'exercice de la concertation. On y reviendra. Avec le temps qui passe, les espoirs déçus, on arrive à la situation où la question de la réalisation, ou non, du barreau ferroviaire à vocation mixte, traversant la Plaine du Roussillon, cristallise aujourd'hui une opposition grandissante. Le résultat : Les habitants des Pyrénées-Orientales, pourtant plutôt favorables en grande majorité au « TGV » sont aujourd'hui confrontés à un vrai dilemme : - Ou ils s'opposent massivement à la réalisation du barreau ferroviaire dans la Plaine du Roussillon (comme ils l'ont fait pour la THT France-Espagne !), pour ne pas dégrader le cadre de vie des riverains concernés par le tracé. Dans cette hypothèse, l'Etat et le maître d'ouvrage pourraient décaler à nouveau (pour combien de temps ?) ce projet, d'autant que la compétition entre projets de LngV est rude. Perpignan et le Département des Pyrénées-Orientales resteraient à l'écart des dynamiques de développement, avec à la clé le risque bien concret de coupures de la circulation des trains sur la ligne historique durant des semaines, isolant encore plus notre département. Les nombreux habitants de Perpignan, Toulouges aussi, riverains de la ligne existante subiraient eux, sans espoir de vraie solution, les nuisances qui inéluctablement augmenteraient. Mais ont-ils conscience de ce risque qui pour l'instant leur semble lointain ? - Ou bien ils reconnaissent sous conditions la nécessité de ce barreau qui, en l'état, semble encore à prouver en particulier auprès des riverains. Pourtant, c'est la réalisation de ce barreau ferroviaire, à vocation mixte, et en continuité de la mixité de la ligne nouvelle en traversée des Corbières, qui permettra réellement un fonctionnement pérenne en doublet de ligne tout le long du tracé, garantissant le désenclavement d'un territoire et une gare-centre qui pourra pleinement fonctionner... mais ce serait alors au détriment des proches riverains du Soler et de Baho, Peyrestortes notamment, sans parler de l'impact sur les terres agricoles. C'est là où des conditions s'imposent ! Ce dilemme est le résultat d'un enchaînement de circonstances, voulues ou pas (?), qui se traduit par un record de lenteur. On parle de cette ligne nouvelle à grande vitesse depuis 1990 (rapport Querrien) Sans refaire l'historique complet des hauts et des bas de ce dossier, force est de constater que les arbitrages successifs et les décisions prises n'ont pas facilité la bonne compréhension des enjeux et des choix faits. D'abord, le projet a été strictement réservé aux voyageurs, le fret circulant sur les lignes historiques. Il fallait concurrencer l'avion ! Puis progressivement, avec l'entrée de l'Europe et ses schémas de transports, le fret a fait son apparition, lors de la concertation de 2009. Puis avec la réalisation du tronçon transfrontalier Figueres-Perpignan, totalement opérationnel en janvier 2013, et enfin le contournement Nîmes-Montpellier, inauguré le 18 décembre 2017, tous les deux à vocation mixte. Au milieu la LNMP ! Et pourtant en janvier 2016, une décision Ministérielle (DM) arrêta les finalités de la ligne nouvelle à grande vitesse (LNGV) entre Montpellier et Perpignan, qui devait être mixte... là où l'urgence était avérée ! Dit autrement, mixte entre Montpellier et Béziers, et le reste en Grande Vitesse uniquement pour les voyageurs, sauf dans la Plaine du Roussillon, où la ligne redevient mixte vu la nécessité de se raccorder à la ligne GV transfrontalière au point imposé sur la commune de Toulouges. Ce point est d'ailleurs reporté dans les documents d'urbanisme de cette commune, depuis 2001, il y a 25 ans ! Cette DM est à relier au rapport de la commission « Mobilité 21 » de 2013 remis au ministre des Transports qui ne considérait pas comme priorité 1 la LNMP, sauf si une saturation du réseau allait arriver ! Economie budgétaire, ou déjà stratégie des petits pas annonçant un futur découpage du projet de LNMP ? Finalement, cette DM n'a pas pu être mise en œuvre pour au moins deux raisons : un arrêt du Conseil d'Etat en avril 2016, a modifié profondément le contenu d'un dossier de DUP en imposant d'y joindre le partenariat arrêté pour réaliser la future ligne, bloquant de fait le dossier de la LNMP, et la création de nouvelles Régions au 1er janvier 2016, ce qui supposait de revisiter le dossier de la LNMP et des attendus de la Région Occitanie, notamment en considérant l'important pôle économique de Toulouse. Actuellement Toulouse est tributaire des liaisons aériennes vers Paris ! En 2017, les partenaires ont donc été amenés à scinder le projet LNMP en 2 phases, avec 2 DUP, pour sécuriser le dossier de la phase 1, tronçon Montpellier-Béziers à vocation mixte, où la saturation du réseau était reconnue ! Ce choix a provoqué un fort ressentiment des relégués de la phase 2 et créé des tensions. Il est vrai que la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, a acté le caractère prioritaire du projet de LNMP et fixé un calendrier de réalisation, avec notamment un délai de réalisation de 10 ans entre la phase 1 et la phase 2, confirmant quand même le degré d'urgence différent. Ceci a permis néanmoins la signature d'un protocole de financement de la phase 1 de la LNMP le 22 janvier 2022 par les partenaires, dont les collectivités territoriales. Ce protocole fixe également une clause d'engagement pour la seconde phase du projet et le principe de solidarité des collectivités pour le financement des 2 phases ! La phase 1 est en cours, après avoir obtenu le décret de DUP (2023), et comme le temps a passé depuis 2009, une nouvelle concertation est lancée pour la phase 2. Ans déjà ! La concertation 2026 Le temps long de ce dossier et les découpages successifs font qu'aujourd'hui le projet de la phase 2 est maintenant encadré par des lignes nouvelles à vocation mixte. Ce constat est implacable aujourd'hui dans ses conséquences en traversée les Pyrénées-Orientales, conséquences qui ont conduit au rejet, par une partie de la population, du barreau traversant la Plaine du Roussillon.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#165 (SUITE)	12/06/2026	Désenclaver les Pyrénées-Orientales et Perpignan	Alors à quoi pourrait bien servir la présente concertation débutée le 9 avril 2026 ? D'abord, elle pose clairement la question de la mixité totale sur toute la ligne, et non plus partiellement. Cette évolution reflète la prise de conscience, maintenant bien partagée, de la grande vulnérabilité de la ligne historique, notamment entre Narbonne et Perpignan. Des exemples récents en témoignent. De plus il y aurait incohérence à garder un seul secteur non mixte ! D'autre part, la nécessité d'assurer une gestion (exploitation et maintenance) plus fluide, sécurisée et résiliente des différents types de trains, sur toute la longueur de la LnGV s'avère vitale. Identifiée comme axe ferroviaire européen majeur, entre péninsule ibérique et Europe centrale, par l'Union Européenne (UE), la phase 2 de la LNMP est devenue de fait le « chaînon manquant » nécessaire pour garantir la libre circulation des marchandises et des personnes, à grande vitesse vers l'Europe du nord et centrale. D'autant qu'à terme la ligne historique ne pourra peut-être plus garantir ce service de façon continue. Il deviendrait difficile de revenir à l'idée d'une ligne partiellement réservée aux voyageurs... en oubliant le fret. Inacceptable pour les professionnels de la logistique ! La concertation pose aussi la question du nombre de gares nouvelles (1 ou 2,) et où ? Il est étonnant qu'à revisiter les décisions prises en 2016, la question d'une gare à Rivesaltes, certes à long terme, n'ait pas été reposée ! Pour ce qui est des gares extérieures à Narbonne et Béziers, on peut s'interroger sur la faible distance entre les deux gares. Par contre, Narbonne est historiquement un carrefour, depuis toujours, ferroviaire et routier ! Il est aussi étonnant que la concertation ne propose pas de revisiter la question de la vitesse de référence, notamment celle d'une ligne mixte circulant à 220km/h. Par le passé, dans un souci de cohérence avec la vitesse d'exploitation des lignes à grande vitesse existantes de part et d'autre, le choix de cette vitesse avait été balayé. Mais à l'occasion de cette concertation, il aurait néanmoins été intéressant de vérifier si les caractéristiques techniques de la voie nouvelle, moins contraignantes à cette vitesse, auraient permis une traversée plus facile des Corbières et à un coût nettement moins important qu'une ligne mixte à grande vitesse nécessitant un tunnel de 12 km pour une perte de temps de 10 minutes ! D'autant que l'exploitation en aurait été plus aisée, le différentiel de vitesse entre trains voyageurs et fret étant moindre ! Et côté Union Européenne, rien ne dit que les financements européens n'auraient pas été attribués, du constat même de la Cour Européenne des Comptes pointant dans un rapport les grandes disparités, notamment de vitesse, du grand réseau européen ! A l'occasion de la concertation, le constat actuel est mitigé pour les Pyrénées-Orientales et l'Agglomération Perpignanaise : - Une population et des entrepreneurs qui attendent depuis très (trop) longtemps cette Ligne Nouvelle, mais qui doutent de la voir un jour ! - Une desserte qui ne sera pas effective avant 2040, voire plus si le tracé de référence n'est pas retenu ce qui serait logique au regard des arguments avancés, ce tracé apparaissant en fort décalage avec les arguments développés aujourd'hui. - Le choix du projet de référence reviendrait à fragiliser la desserte, notamment fret, de l'agglomération perpignanaise, puisque les trains seraient reportés sur la ligne historique à la pérennité non garantie, ce qui n'est plus envisageable. La Décision Ministérielle de 2016 supposait que l'on investirait massivement sur la ligne historique pour la préserver, mais hors budget de la LnGV (Qui paiera alors ?), et avec un résultat restant incertain, dans une zone naturelle sensible ! - Sauf à ne pas réaliser la 2ème phase de la LNMP, le barreau, mixte ou pas, sera construit car aucun dossier de DUP ne sera acceptable sans la continuité des lignes à grande Vitesse encadrant ce tronçon. Dans les deux versions, les insertions urbaines de la ligne ferroviaire seront à traiter, avec les mesures de protection qui seront nécessaires. - Le blocage du projet à cause de la vocation mixte du barreau Plaine du Roussillon, pourrait avoir des conséquences sur notre propre activité logistique d'autant que le risque existe de différer à beaucoup plus tard cette réalisation. Pas sûr en effet que le port de Marseille voie d'un œil favorable la concurrence du fret (en containers) ferroviaire ibérique, notamment venant de Barcelone. Et qu'en serait-il des financements européens sur le reste du projet de la phase 2 ? - La réalisation du barreau, uniquement pour des trains de voyageurs, reviendrait à réduire de façon importante les capacités d'accueil de trains voyageurs dans la gare-centre de Perpignan, fragilisant même son rôle à terme. - Un barreau dédié aux trains de voyageurs uniquement dans la Plaine du Roussillon, alors que la traversée des Corbières serait mixte, ferait prendre un énorme risque puisqu'en cas d'incident grave entre la gare-centre et le secteur de l'aéroport, tout le trafic fret (local, régional et international) serait bloqué et la desserte par les trains de voyageurs serait très dégradée, voire impossible. Le maillon faible de la ligne ! - L'absence de nouvelle réflexion soumise à la concertation sur la possibilité d'une gare extérieure à Rivesaltes à long terme est préoccupante alors qu'il s'agit d'un projet où il faut pouvoir se projeter à 50 ans et au-delà ! Comment évolueront les besoins, dans une économie qui doit se décarboner par nécessité, alors même que le réseau autoroutier (A9 en France) arrivera à saturation et que l'aéroport subit une forte concurrence transfrontalière, mais aussi au sein de la Région Occitanie ? Néanmoins, le choix de la gare-centre, au moins tant que la gare n'est pas saturée, permet d'utiliser efficacement l'ensemble de tout le grand système routier départemental, ainsi que celui des transports en commun des deux Autorités Organisatrices des TC ... qui convergent vers Perpignan et sa gare-centre. - Le projet de référence nécessitait au nord de la Plaine du Roussillon une sorte de grand « X » permettant la desserte « voyageur » de la gare de Perpignan depuis et vers la LnGV, et au fret allant ou venant de la ligne nouvelle transfrontalière pour rejoindre la ligne existante, d'éviter la gare-centre de Perpignan, ce qui impactait fortement les espaces agricoles et naturels. En cas de mixité du barreau, seul l'embranchement entre LnGV et gare-centre serait nécessaire, soit une moindre consommation d'espaces agricoles. Alors 3 questions : 1- Existe-t-il, au vu de ce constat, des possibilités de tracé alternatif pour le barreau ? - Dans le cadre de la concertation, aucune alternative n'est proposée au tracé du barreau traversant la Plaine du Roussillon. Des associations disent que cela est encore possible. Avec un point de départ imposé sur Toulouges (depuis 25 ans !), les marges de manœuvre sont réduites. Et il n'est pas acceptable de reporter les contraintes induites par le tracé actuel sur d'autres, un remède pire que le mal ! - Toutes les études de tracé ultérieures (à 2001) du projet de LNMP ont utilisé cette origine, au risque sinon de fragiliser inutilement le dossier. Par contre, si avant 2001 d'autres tracés avaient été étudiés pour la ligne grande vitesse transfrontalière, ils avaient tous été rejetés. Et aujourd'hui par exemple, tous les tracés bordant l'autoroute A9 ne sont plus réalisables du fait du développement urbain ! - Il apparait aujourd'hui difficile de remettre en cause ce point de départ du barreau. - A partir de ce point imposé, le développement de l'urbanisation constaté dans le triangle Le Soler, Toulouges et Perpignan ne laisse pas vraiment de place à une inflexion du tracé du barreau incriminé vers l'Est (zone économique de Sainte-Eugénie et quartier d'habitation sur Perpignan). - En rive gauche de la Têt, la situation est tout aussi complexe. Un passage au Sud de Saint-Estève, en zone inondable pour éventuellement se raccorder vers la ligne existante à l'est de Saint-Estève et frôler l'aéroport pour rejoindre ensuite la LnGV apparait tout aussi compliqué. Les rayons de courbures possibles ne permettraient pas la Grande Vitesse. - Et quel que soit le tracé retenu de la LnGV dans les Corbières, les légères inflexions du tracé dans la Plaine du Roussillon n'apporteraient pas d'amélioration notable pour Le Soler et Baho. - Une démonstration devrait être en être faite dans le futur dossier de demande de DUP ! - Enfin, le dossier de la LNMP devrait présenter une variante du projet de référence (LnGV voyageurs uniquement en traversée des Corbières), complétée par une ligne, à vitesse « normale » pour TER et trains de fret, à considérer comme une mesure compensatoire permettant un fonctionnement en vrai doublet, et venant remplacer à terme la ligne historique qui sera progressivement déclassée et mesurer les incidences que cette solution pourrait, ou pas, avoir sur les fonctions du barreau traversant la Plaine du Roussillo ! Le coût de cette variante sera à comparer avec les 2 options de traversée des Corbières en LnGV mixte, qui continueront d'exiger un entretien et une mise en protection de la ligne historique, dont le coût ne sera pas négligeable, mais non imputé au projet LNMP phase 2 ! 2- Quelles pourraient être les propositions à faire pour que la balance avantages/inconvénients penche vers l'acceptation de ce barreau ? Quelques pistes : Le projet soumis à la concertation devrait présenter une batterie d'arguments audibles pour rendre le projet de barreau, à vocation mixte, recevable, au moins par le plus grand nombre. Ce n'est manifestement pas le cas aujourd'hui, au vu de la contestation clairement exprimée par les participants à la réunion organisée au Soler par SNCF Réseaux le 6 mai 2026. L'acceptation de la LnGV en Plaine du Roussillon devrait passer par une démonstration plus argumentée défendant un tracé totalement mixte fonctionnant comme un vrai doublet de ligne, tout en ne sacrifiant pas à terme la desserte voyageurs de l'agglomération perpignanaise, qui en poids démographique pèse pourtant autant que celles de Béziers et Narbonne réunies ! On a effectivement bien compris que SNCF Réseau doit offrir une ligne nouvelle attractive, financièrement et en services offerts, pour encaisser les péages payés par les futurs opérateurs... mais ce sont bien les opérateurs qui feront circuler les trains et décideront du nombre. C'est bien là le pari des Collectivités Territoriales : participer, de façon non négligeable, au financement d'une infrastructure d'intérêt national et européen, sans avoir la garantie que les TàGV desserviront leurs territoires comme elles l'aimeraient. Il faudrait faire confiance aux études de marché... mais confiance en berne dans les Pyrénées-Orientales ! Une clarification de la situation est nécessaire. Plutôt que de subir un scénario qui risque de s'imposer, il semble préférable d'obtenir des garanties de l'UE, de l'Etat et du Maître d'Ouvrage du projet LNMP sur les conditions de la réalisation du tronçon traversant les Pyrénées-Orientales : D'abord, et malgré les efforts faits dans le dossier de concertation, il faudrait mieux expliquer pourquoi 10 ans après, une ligne mixte deviendrait nécessaire sur tout le tracé, y compris en traversée des Corbières, alors qu'une Décision Ministérielle en 2016 avait pris le risque de décider une mixité partielle ? Est-ce uniquement lié au nouveau volontarisme politique ? Ou bien les coûts de mise en sécurité de la ligne historique sont tels qu'à terme elle sera abandonnée, nécessitant alors cette totale mixité ? Ensuite, la sous-utilisation de la LNGV transfrontalière que chacun peut constater a jeté le discrédit, localement, sur les études prévisionnelles de trafic qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, même si des explications existent (notamment la non réalisation de la LNMP) ! Et pourtant, l'Espagne, avec l'aide massive de l'Europe est engagée dans un plan de développement accéléré de LGV, dont certaines à vocation mixte. Le réseau classique espagnol passe à la norme UIC (écartement des rails utilisé en France et en Europe) mais effectivement très lentement. Actuellement toute la chaine logistique du fret, en Espagne, repose sur le réseau routier, le fret ferroviaire étant marginal ! Autant d'éléments qui ne plaident pour l'urgence de la mixité, mais une grande marge de progression existe bien ? Qu'en sera-t-il en 2040, avec les objectifs à remplir de décarbonation des transports ? C'est pourquoi, il faut redonner une réelle crédibilité aux études de prévision de trafic, en développant un Observatoire transfrontalier spécifique au corridor européen Méditerranée chargé de suivre et d'expliquer les évolutions des trafics routiers et ferroviaires, voir maritimes et aériens sur la façade méditerranéenne. Il faut prouver que le scénario national de référence (scenario AMS) utilisé en France, gère bien la prise en compte de ces flux internationaux et transfrontaliers. L'idée serait d'abord de comparer les évolutions réelles de trafic et les prévisions de trafic (voyageurs et fret) sans la LnGV dans la Plaine du Roussillon, et ensuite en intégrant la réalisation du barreau selon les différentes configurations : fret uniquement/voyageurs/mixte. Le but : pouvoir mesurer le degré d'implication réelle des opérateurs ferroviaires dans le temps. Et ainsi cerner le moment, en tenant compte de l'évolution de la vulnérabilité de la ligne historique, où le barreau traversant la Plaine du Roussillon deviendrait une nécessité et devrait être réalisé. Plusieurs solutions sont possibles : soit en même temps que le tronçon à vocation mixte traversant les Corbières, soit au contraire en dernier si la croissance du fret n'est pas au rendez-vous, ce qui supposera de passer par la gare-centre.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#165 (SUITE)	12/06/2026	Désenclaver les Pyrénées-Orientales et Perpignan	Il faudra en établir le bilan avantages/inconvénients pour les Pyrénées-Orientales et sa gare-centre. Ce partage régulier de l’information, avec les habitants, éviterait les incompréhensions, comme c’est le cas aujourd’hui. Ainsi, de la mixité en traversée de la Plaine du Roussillon qui s’avère vitale. Il serait utile de soumettre à la concertation les études montrant pourquoi un barreau à la vocation strictement voyageur n’est pas concevable : fonctionnement en doublet de ligne impossible avec maintien d’un maillon faible, ruptures de services, dysfonctionnement de la gare-centre, etc. ? Il faudrait aussi comparer le fonctionnement de la gare-centre selon différents scénarios : barreau à vocation mixte ou barreau uniquement voyageur et en évaluer l’impact sur les capacités de fonctionnement de la gare-centre à différentes échéances. De même, ne pas réaliser le barreau dans la Plaine du Roussillon à l’horizon 2040, qu’il soit mixte ou strictement voyageur, n’empêchera pas les futurs trafics France-Espagne de passer puisqu’il s’agit d’un des fondements de l’UE : la liberté de circulation des biens et des personnes dans un espace européen commun. Ils se feront dans de mauvaises conditions, au détriment du développement des dessertes reliant Perpignan au reste de la France. A terme, comme il ne sera pas possible de doubler la ligne existante en milieu urbain, le barreau traversant la Plaine du Roussillon s’imposera tant le bilan avantages/ inconvénients, profitera au plus grand nombre. Le moment venu, pendant la phase d’étude et de concertation précisant le tracé du barreau Plaine du Roussillon (notamment altimétrie), il faudrait établir un comparatif sur les impacts pour les riverains générés soit par une ligne mixte, soit par une ligne transportant uniquement du fret, ou des voyageurs. Enfin, le dossier de concertation devra s’enrichir d’une présentation des différentes mesures de protections possibles à mettre en œuvre et présenter une estimation du coût de ces protections au regard des bénéfices attendus, notamment phoniques et anti-vibrations, à réaliser pour « effacer » la voie nouvelle : tranchée couverte au Soler avec aménagements possibles en surface pour réunir les deux parties de la ville du Soler, ouvrage de franchissement (avec isolation acoustique) de la Têt traité comme un signal architectural, talutage et dispositifs phoniques esthétiques en bordure de Baho, en tenant compte des contraintes de la zone inondable de la Têt, buttes paysagères entre Baixas et Peyrestortes, isolation phonique renforcée des bâtiments (mais attention à l’été), voire acquisitions d’immeubles pour faciliter les changements de logement... Bien sûr il y a les obligations légales à remplir, mais il faudrait chiffrer les efforts pouvant être réalisés en plus pour rendre acceptable le projet, surtout pour les riverains ! A cet occasion, l’établissement d’un bilan comparatif du nombre d’habitants concernés, à Perpignan, Le Soler, Toulouges, Baho, Peyrestortes, serait à faire entre la solution avec barreau Plaine du Roussillon et sans , ce qui veut dire le transit via Perpignan impliquant des transferts de circulation par la gare-centre. Evaluer les coûts des dispositifs de protection des habitants dans chacun des cas, et le degré d’efficacité des mesures compensatoires à mettre en œuvre (y compris achat d’immeubles pouvant être nécessaires). 3- Une gare extérieure à terme ? La prospective à très long terme est un exercice difficile. Contrairement à Béziers, les décideurs locaux des Pyrénées-Orientales ont estimé que la gare-centre de Perpignan devait être le point de desserte du territoire par les TàGV, du fait de l’organisation du système des transports actuel, reflet de l’histoire de ce territoire. Dans une approche de sobriété énergétique soutenable, c’est certainement la solution la plus adaptée et permettant un bilan carbone global intéressant. Mais dans 50 ans, comment aura évolué le territoire et quels seront les besoins en termes d’organisation dudit territoire ? Raisonner à très long terme nécessite de prendre en compte d’autres évolutions possibles : forte évolution des flux voyageurs/fret transfrontaliers et internationaux, saturation du réseau autoroutier, réorganisation du système des transports aériens, bases de l’économie locale qui auront évolué. Aujourd’hui, l’argument d’une perte temps, pour les TàGV voyageurs d’environ 12 minutes pour faire le détour par la gare centre est balayé, renforcé par les conclusions des études menées par SNCF Réseau sur l’importance du bassin de vie de l’agglomération Perpignanaise. Mais que feront réellement les opérateurs à court terme, et à long terme ? Comme déjà dit, cela suppose que les études capacitaires de la gare-centre soient soumises au débat pour bien mesurer les enjeux : - Quels scénarios pour la répartition des trains de fret, entre ligne historique et LGV, de jour et de nuit ? Selon quel schéma de croissance du trafic fret et voyageur allant et venant de la péninsule ibérique ? Quel impact sur le fonctionnement de la gare-centre ? Quels arbitrages possibles selon quelles priorités ? Comment se répartiraient alors et avec quelles capacités de développement, les flux de trains de fret entre ceux venant de Saint-Charles et Cerbère versus ceux venant de la ligne à grande vitesse transfrontalière ? - Quel échéancier de réalisation du barreau de liaison traversant la Plaine du Roussillon serait préférable, selon qu’il serait à vocation voyageurs uniquement ou mixte, pour garantir un fonctionnement optimal de la gare-centre, notamment du fait que les projets alternatifs au projet de référence n’offrent plus la connexion entre LnGV et voie historique (le grand « X ») ? - Quelles seraient les conséquences de la réalisation d’un barreau ferroviaire uniquement voyageur sur le fonctionnement à court moyen et long terme de la gare-centre ? - Quelles répartitions prévisibles entre les TàGV, TER et autres Intercités, avec ou sans fonctionnement de la ligne historique ? Comment fonctionnerait la gare-centre si la ligne historique devait être abandonnée ? - Quelles peuvent être les conséquences sur la gare-centre des arbitrages qui seront faits pour le nœud ferroviaire de Narbonne entre gare-centre et gare extérieure ? - Qui arbitrera in fine la répartition des trains en cas de saturation de la capacité de passage et d’arrêts de trains de la gare-centre ? Sauf à croire que tout cela n’arrivera jamais, ces quelques interrogations montrent la nécessité de poser dès aujourd’hui la question d’une possible gare extérieure, vraisemblablement à Rivesaltes. Et à tout le moins prendre les dispositions permettant de la rendre techniquement et fonctionnellement possible, et prévoir dès le dossier de DUP, les réserves foncières nécessaires. Ma contribution au débat public : - Sur la nécessité de réaliser cette Ligne Nouvelle : En tant que « chaînon manquant » d’un corridor européen, vu l’impact favorable attendu pour le développement de l’économie locale et face à la nécessité d’intensifier l’électrification des déplacements (personnes et biens), vu la vulnérabilité de plus en plus grande de la Ligne Historique traversant les étangs, vu le rôle positif que jouera cette ligne nouvelle comme outil d’aménagement réduisant l’espace-temps du territoire régional , Il serait inacceptable qu’un bout du territoire français de plus de 500 000 habitants ne soit pas desservi de façon pérenne et continue par un réseau ferré sécurisé, apte à transporter voyageurs et fret à des coûts abordables. Je suis donc favorable à une Ligne Nouvelle mixte sur la totalité du tracé. - Sur la question de la nécessité de la grande vitesse : Par souci de cohérence avec les vitesses de référence utilisées pour les LGV encadrant ce tronçon, j’accepte l’idée que la Grande Vitesse serve de référence sans être opposé à une ligne mixte à 220km/h, moins contraignante et moins coûteuse, option crédible pouvant rendre financièrement acceptable le projet et permettant des mesures de compensation plus importantes. Cette alternative, bien que non soumise à la concertation, devrait être étudiée par le Maître d’Ouvrage, en restant dans la zone d’étude actuelle, pour être versée le moment venu au dossier de la DUP, au risque de créer sinon une faiblesse ! - Sur la question des fonctions du barreau à réaliser en traversée de la Plaine du Roussillon : Qu’il soit mixte ou uniquement dédié aux voyageurs, le barreau est nécessaire. Sous réserve d’avoir apporté toutes les réponses précises et argumentées sur l’impact (négatif) qu’aurait le report de la circulation des trains de fret via la gare-centre, la réalisation d’un barreau à vocation mixte me semble préférable pour le développement des Pyrénées-Orientales, plutôt que celle consistant à reporter le transit international du fret uniquement par la gare-centre, car beaucoup plus d’habitants seraient concernés alors ! - Par contre, en cas de mixité du barreau, ce qui laisse supposer des nuisances plus fortes notamment de nuit, il est impératif que les dispositions anti-nuisances permettant de rendre la ligne nouvelle « transparente », comme on le fait pour le risque inondation, notamment dans les différentes séquences du tronçon allant de Toulouges à Rivesaltes, soient maximales pour réduire au minimum le bruit, les vibrations, les divers risques industriels, l’impact visuel et environnemental. Cela veut dire, par exemple, de calculer ces protections en prenant en compte des éléments aussi importants localement que le sens des vents dominants, les chaleurs estivales qui obligent à vivre les fenêtres ouvertes, etc. Les premières pistes de solutions ont été esquissées par SNCF Réseau. Elles doivent être approfondies et devenir un élément fort et incontournable du projet. Ces mesures compensatoires doivent être présentées et expliquées très rapidement aux habitants et riverains. Ces dispositions seraient d’ailleurs beaucoup plus difficiles (voire impossibles) et plus coûteuses à mettre en œuvre sur la ligne existante, en milieu urbain ! - Sur l’échéancier de réalisation du barreau à vocation mixte, tout dépendra d’une part de l’importance donnée à la place du fret en France, ou transitant par le réseau français, au regard des besoins en transport des voyageurs, et de l’autre, de la rapidité du report modal du fret vers le rail en Espagne. A partir des données de l’observatoire transfrontalier corridor européen Méditerranée, à développer, pour suivre l’évolution des flux logistiques tous modes, et sous réserve également que le réseau ferroviaire français n’atteigne pas ses limites capacitaires à certains nœuds ou certains tronçons déjà chargés (vallée du Rhone, Région Parisienne), apporter, dans la transparence, les éléments justifiant la date de réalisation la plus pertinente du barreau qui garantira la continuité d’un fonctionnement optimal de la gare-centre de Perpignan. - Sur la question non abordée dans la concertation d’une gare extérieure à terme vers Rivesaltes, je suis favorable à la constitution de réserves foncière
#166	13/06/2026	Ne va rien apporter à notre ville	Cette ligne ne va rien apporter à notre ville à part. Des désagréments aussi bien pour les propriétaires environnants la ligne aussi bien que pour les autres habitants du soleil qui vont se retrouver avec une ville coupée en deux
#167	13/06/2026	Aucun intérêt	Ce projet n’apportera rien à part des désagréments, tout ça pour faire gagner quelques minutes de trajet. Terminer la voie de TGV entre Perpignan et Montpellier ce sera plus utile.
#168	13/06/2026	Contre ce projet	Je souhaite exprimé mon avis qui est contre ce projet

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#169	13/06/2026	Q	Quel sera l’impact environnemental ? Une solution moins coûteuse pour notre environnement à telle été engagée ?
#170	13/06/2026	Svp ne couper pas Le soler	Pour le bien être de mon village, il est nécessaire de abandonner ce tracé.
#171	13/06/2026	Non au contournement	Habitant à proximité du futur trajet, non aux nuisances sonores!!!!!! Non à la dévalue de nos biens immobiliers qui seront invendables. Une voie existe déjà! Modernisez-là!
#172	13/06/2026	Non à ce projet	Nuisance sonore et environnementale. Coût important pour peu ou pas de positif! Inutile est trop couteux
#173	14/06/2026	Refus catégorique	Je m'oppose au projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Perpignan et Montpellier tel qu'il est actuellement envisagé sur la commune du Soler. Ce tracé couperait la ville en deux, entraînerait la destruction d'habitations, porterait atteinte à la qualité de vie des riverains et dégraderait durablement nos paysages ainsi que nos espaces naturels. Le développement des infrastructures est nécessaire, mais il ne doit pas se faire au détriment des habitants, du patrimoine local et de l'environnement. Des solutions alternatives et moins impactantes doivent être étudiées afin de concilier mobilité, respect du territoire et intérêt général. Si je ne dis pas de bêtises, le passage par le Soler est rendu obligatoire suite à des travaux réalisés sur un pont au niveau de Toulouges. Pourquoi ne pas simplement modifier ce pont ?
#174	14/06/2026	Non au projet	Je dis non au projet
#175	14/06/2026	Contournement de PERPIGNAN phase 2 LNMP	L'utilité du contournement de PERPIGNAN est contestable pour plusieurs raison : 1. Un besoin contestable au regard de la demande réelle : Le projet repose sur des prévisions de trafic à long terme (2045) incertaines, alors que les usages peuvent évoluer (télétravail, sobriété des déplacements). La saturation actuelle concerne surtout certains tronçons (ex : Narbonne–Lattes), mais cela ne justifie pas forcément une infrastructure lourde sur tout le linéaire jusqu'à Perpignan. Des solutions plus ciblées comme l'optimisation de la ligne existante, nouvelles signalisation, modernisation pourraient suffire. 2. Un coût très élevé pour un gain limité : La phase 2 est estimée à plusieurs milliards d'€ pour des gains de temps annoncés qui restent relativement modestes (≈17 minutes). Le rapport coût/bénéfice est très discutable, surtout en période de contraintes budgétaires publiques. 3. Un risque de sous-utilisation : L'exemple d'autres LGV montre que certaines sections intermédiaires sont peu fréquentées. La desserte dépendra de choix commerciaux des opérateurs, avec incertitude sur les arrêts et les flux réels. Le risque est que l'investissement ne bénéficie pas réellement aux territoires traversés (effet « ligne de transit »). 4. Une concurrence avec les besoins du quotidien : Le projet mobilise des ressources importantes alors que les trains du quotidien (liO) manquent de moyens. La priorité pourrait être donnée à la régénération du réseau existant. Il faut éviter la mauvaise priorisation des investissements, au détriment des usagers locaux. 5. Une alternative crédible : améliorer l'existant. Modernisation des voies, amélioration de la signalisation, développement du fret sur créneaux dédiés (solutions souvent moins coûteuses et plus rapides à mettre en œuvre qu'une nouvelle ligne). 6. Impacts environnementaux et territoriaux Le projet implique : - de nouvelles emprises foncières importantes, - des impacts sur les paysages et milieux naturels. Il y a une forte contradiction entre l'objectif écologique et l'artificialisation des sols. 7. Une logique de « tout LGV » contestée : Le projet prolonge une stratégie orientée grande vitesse alors que : les besoins principaux sont régionaux et périurbains, la grande vitesse bénéficie surtout aux longues distances. Il y a un décalage entre l'infrastructure proposée et les mobilités réelles. 8. Une forte incertitude sur le fret : Le projet mise sur le report modal des camions vers le rail, mais cela dépend de facteurs économiques et logistiques (coût, organisation du transport). Les entreprises n'adopteront pas automatiquement le ferroviaire qui présente de nombreux inconvénients, comme le montre par exemple la fermeture récente de la ligne Saint Charles/ Rungis et toutes les études qui indiquent que le fret ferroviaire européen tout entier est sous pression avec une activité en baisse, fortement concurrencé par la route (Plus rapide, plus fiable et moins chère). 9. Dépendance aux financements publics et européens : Le projet repose sur des financements lourds (État, Europe), en cas de retrait ou retard de financement, le risque financier serait majeur pour les collectivités à l'image du tunnel du Perthus sous les Pyrénées ou le concessionnaire a fait faillite en 2016 à cause d'un trafic insuffisant (contrairement aux prévisions beaucoup trop optimiste) Encore une nouvelle fois les arguments avancés par la SNCF et la Région Occitanie se basent sur des prévisions beaucoup trop optimistes, infondées qui présentent à terme un risque financier majeur au détriment des besoins réels quotidiens
#176	14/06/2026	Impact du projet LNMP sur la parcelle cadastrée [numéro anonymisé] – Commune du Soler – Demande de clarification et de réexamen des emprises réservées.	Les documents portés à la connaissance du public font apparaître qu’une partie de ma parcelle [numéro anonymisé] est grevée d’un emplacement réservé au profit de SNCF Réseau, alors même que cette zone se situe à environ 300 mètres du passage pressenti de la ligne nouvelle. 1. Un impact foncier significatif sans lien direct avec la plateforme ferroviaire. La distance constatée entre l'axe pressenti de la LGV et la partie réservée de ma parcelle interroge sur la finalité réelle de cette emprise, dès lors qu'elle ne correspond ni à la plateforme ferroviaire, ni à un ouvrage principal identifié. Cette situation entraîne toutefois des conséquences immédiates et concrètes : • Gel de l'usage foncier, • Contraintes fortes sur l'évolution du bien, • Incertitude patrimoniale durable, sans bénéfice clairement identifié pour le projet. 2. Une demande de clarification sur l'utilité de l'emplacement réservé. Je sollicite explicitement : • Une explication précise et écrite sur la fonction envisagée de cette réserve à 300 m de la LGV (zone technique, compensation, accès, bassin hydraulique, etc.), • L'identification du caractère strictement nécessaire ou non de cette emprise à ce stade du projet. 3. Demande de réexamen et d'optimisation du périmètre réservé. Compte tenu : • De l'éloignement par rapport à l'infrastructure ferroviaire, • De l'absence de contrainte technique évidente, • Et du principe de proportionnalité des atteintes foncières, Je demande que le périmètre de l'emplacement réservé au droit de la parcelle [numéro anonymisé] fasse l'objet d'un réexamen, voire d'une réduction ou d'une suppression, dans le cadre de l'optimisation des emprises du projet. 4. Une contribution pour un projet plus juste et proportionné. Convaincu de la nécessité de concilier intérêt général et respect des situations individuelles, je souhaite que cette contribution soit pleinement prise en compte dans le bilan de la concertation préalable.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#177	16/06/2026	Délibération du Conseil d'Administration du Syndicat du Cru Fitou du 25/06/2025	Extrait de délibération concernant le tracé de la LGV TGV Béziers / Perpignan Tracé TGV Béziers / Perpignan Le Président informe les membres du conseil que le projet de tracé de la ligne TGV entre Béziers et Perpignan, reste un dossier sensible du fait de son potentiel impact sur l'aire d'appellation, son attractivité notamment paysagère et oenotouristique. En ce sens, les scénarios privilégiant un passage souterrain sous le massif des Corbières ou celui passant au-dessus de l'autoroute A9 sont les seuls scénarios à défendre malgré les coûts qu'il pourrait induire. L'ODG restera très vigilant sur ce dossier pour défendre les intérêts et l'intégrité de l'AOP.
#178	12/06/2026	Délibération du GRAND NARBONNE communauté d'agglomération votée en conseil communautaire	Par délibération du 21 Mai 2026 en conseil communautaire, le GRAND NARBONNE décide: - d'approuver la création de la ligne nouvelle Béziers/ Perpignan, - de valider la notion de mixité voyageurs/fret (avec un aménagement en tunnel sous les Corbières), -de soutenir la création du gare nouvelle Narbonne- Côte du Midi.
#179	15/06/2026	Pour l'après pétrole...	Pour en finir avec cette double file ininterrompue de camions et de voitures qui lacère notre territoire... Et au regard du cout financier , du sacrifice environnemental , des nuisances sonores et visuelles qui vont impacter les « futurs » riverains (et la valeur de leurs biens) on a pas droit à l'erreur. Dès lors , seule une ligne au trafic mixte avec des gares nouvelles à Beziers Est et Narbonne Ouest permet d'espérer un avenir meilleur mais aussi une desserte des territoires impactés.
#180	15/06/2026	TGV de Perpignan comme une menace pour notre territoire	Je pense que le projet de nouvelle ligne TGV voyageurs et fret autour de Perpignan constitue une erreur pour les Pyrénées-Orientales, un sentiment que notre territoire risque de supporter les contraintes d'une infrastructure majeure sans en retirer de véritables bénéfices. À mes yeux, la première question est celle de l'utilité. Perpignan possède déjà une gare TGV moderne, une liaison ferroviaire vers l'Espagne et des infrastructures capables d'assurer les besoins actuels. Je me demande donc pourquoi il faudrait construire une nouvelle ligne dont l'objectif principal semble être d'accélérer les flux internationaux entre la France et l'Espagne. J'ai l'impression que les Pyrénées-Orientales sont avant tout considérées comme un espace de passage. Les trains traverseraient notre département toujours plus vite pour rejoindre Barcelone ou d'autres destinations européennes, sans véritable impact positif pour les habitants. Je ne crois pas que le simple fait de voir passer davantage de trains à grande vitesse crée automatiquement de l'activité économique locale. Les voyageurs qui ne s'arrêtent pas ne consomment pas sur place, et les commerces comme les centres-villes risquent de ne tirer aucun avantage concret de cette infrastructure. Ce qui m'inquiète le plus concerne sans doute le fret ferroviaire. Je pense que ses conséquences sur la qualité de vie sont largement sous-estimées. La circulation de convois de marchandises jour et nuit entraînerait inévitablement davantage de bruit, de vibrations et de nuisances pour les riverains. J'estime également que l'artificialisation de nouvelles terres agricoles ou naturelles représente une atteinte importante à notre environnement et à nos paysages. À mon sens, ce projet risque de fragiliser durablement l'identité des villages traversés. Je comprends les habitants qui craignent de voir leur cadre de vie se dégrader, leur tranquillité diminuer et la valeur de leur patrimoine immobilier affectée. Je pense que l'on ne mesure pas suffisamment les conséquences de long terme sur les communes rurales concernées. Je suis également perplexe face à l'hypothèse d'une gare développée à Rivesaltes au détriment du rôle central de Perpignan. Pour moi, cela reviendrait à éloigner une partie des voyageurs du centre-ville et à compliquer certains déplacements. Je trouve paradoxal qu'un projet censé améliorer la mobilité puisse, dans certains cas, rendre l'accès à Perpignan moins pratique pour les usagers locaux. La question financière me paraît tout aussi préoccupante. Je trouve difficile de justifier des investissements de plusieurs milliards d'euros alors que de nombreux besoins essentiels restent insuffisamment satisfaits. Quand je vois les difficultés auxquelles sont confrontés les hôpitaux, les écoles, les services publics ou encore les transports du quotidien, je me demande si ces ressources ne pourraient pas être utilisées de manière plus utile et plus proche des attentes de la population. Pas de nouvelle et contournement dans les villages des Pyrénées Orientales. Enfin, au-delà des aspects techniques et économiques, j'ai le sentiment que ce projet est vécu par beaucoup comme une décision imposée d'en haut. De nombreux habitants ont l'impression que leur avis compte peu face aux grandes stratégies nationales ou européennes. Je comprends ce sentiment d'être écarté des choix qui concernent pourtant directement leur avenir. Pour toutes ces raisons, je pense que ce projet mérite d'être profondément réévalué. À mes yeux, les Pyrénées-Orientales ne doivent pas devenir un simple corridor logistique entre le nord de l'Europe et l'Espagne. Notre territoire mérite un développement qui profite réellement à ses habitants, respecte son environnement et préserve son identité.
#181	15/06/2026	Projet de contournement ferroviaire à grande vitesse de Perpignan : enjeux, impacts et interrogations pour le territoire	Je considère que le projet de contournement ferroviaire à grande vitesse de Perpignan mérite une analyse particulièrement approfondie au regard de ses conséquences potentielles sur les Pyrénées-Orientales. Bien qu'il soit présenté comme une infrastructure stratégique destinée à renforcer les échanges entre la France et l'Espagne, il me semble que ses effets sur le territoire local soulèvent de nombreuses interrogations qui ne peuvent être ignorées. À première vue, ce projet vise à améliorer la fluidité du trafic ferroviaire européen, notamment pour les liaisons à grande vitesse et le transport de marchandises. Toutefois, j'estime que cette logique de performance internationale ne doit pas occulter une question essentielle : quels seront les bénéfices réels pour les habitants des Pyrénées-Orientales ? Le département dispose déjà d'infrastructures ferroviaires importantes. Une gare TGV est implantée à Perpignan, les connexions avec l'Espagne existent et les échanges transfrontaliers sont déjà assurés. Dans ce contexte, je m'interroge sur la nécessité de créer une nouvelle ligne dont la vocation principale semble être l'accélération des flux de transit internationaux. J'ai le sentiment que le territoire risque davantage d'être traversé qu'accompagné dans son développement. Je demeure également réservé quant aux retombées économiques souvent mises en avant pour justifier ce type d'investissement. L'expérience montre que le passage d'infrastructures majeures ne garantit pas automatiquement une création de richesse locale. Lorsqu'un territoire devient avant tout un axe de circulation, les bénéfices se concentrent fréquemment dans les grands pôles métropolitains tandis que les espaces intermédiaires supportent principalement les contraintes liées à ces aménagements. Il me paraît donc légitime de s'interroger sur la réalité des avantages annoncés pour les entreprises, les commerces et les habitants du département. La question du fret constitue, selon moi, l'un des aspects les plus sensibles du dossier. L'intégration d'un trafic important de marchandises pourrait entraîner une transformation durable de l'environnement des communes concernées. Les nuisances sonores, les vibrations, la multiplication des convois et l'occupation de nouveaux espaces naturels ou agricoles représentent des impacts qu'il convient d'évaluer avec la plus grande rigueur. J'estime que ces conséquences ne doivent pas être minimisées. Elles pourraient affecter la qualité de vie des riverains, altérer certains paysages emblématiques du territoire et fragiliser l'équilibre de plusieurs communes rurales. Au-delà des considérations techniques, il s'agit également de préserver un patrimoine environnemental et paysager qui participe fortement à l'identité des Pyrénées-Orientales. L'éventualité d'un développement des flux ferroviaires autour d'une gare située à Rivesaltes soulève également des interrogations. Il me semble qu'une telle orientation pourrait réduire le rôle central de Perpignan dans l'organisation des mobilités régionales. Je m'interroge notamment sur les conséquences pour les usagers qui pourraient être amenés à effectuer davantage de correspondances ou à parcourir des distances supplémentaires pour accéder au réseau à grande vitesse. Une amélioration des performances ferroviaires ne devrait pas se traduire par une complexification des déplacements locaux. Par ailleurs, la dimension financière du projet appelle, selon moi, un débat transparent et approfondi. Les montants évoqués se chiffrent en milliards d'euros dans un contexte où les besoins en matière de santé, d'éducation, de transports du quotidien et d'entretien des infrastructures existantes demeurent considérables. Il me paraît légitime de s'interroger sur la hiérarchisation des priorités publiques et sur l'équilibre entre les investissements destinés aux grands corridors européens et ceux qui répondent directement aux attentes des habitants. Enfin, je constate qu'au-delà des aspects techniques et budgétaires, ce projet nourrit un sentiment d'éloignement entre les décideurs et les populations concernées. De nombreux habitants ont le sentiment que les choix structurants pour l'avenir du territoire sont élaborés à des échelles éloignées des réalités locales. Cette perception mérite d'être entendue, car l'adhésion des populations constitue une condition essentielle à la réussite de tout projet d'aménagement. Pour l'ensemble de ces raisons, je considère qu'une réévaluation approfondie du projet est nécessaire. Les enjeux environnementaux, économiques, sociaux et territoriaux sont trop importants pour être appréhendés sous le seul angle de la performance des transports internationaux. À mes yeux, le développement des Pyrénées-Orientales doit s'appuyer sur une vision équilibrée, conciliant les impératifs de mobilité avec la préservation du cadre de vie, des ressources naturelles et des intérêts des habitants qui vivent et construisent l'avenir de ce territoire.
#182	15/06/2026	LGV, oui mais mixte et en tunnel	Nous habitons sur la Commune de Treilles au hameau des Perdigals situé à proximité immédiate du tracé arrêté en 2016. Nous sommes favorables à cette ligne grande vitesse à condition qu'elle soit mixte afin de favoriser le transport des camions sur le rail et limiter leur circulation sur les routes et autoroutes. Nous sommes aussi favorables à une option tunnel sur le tracé Ouest pour limiter l'impact paysager de la ligne dans la traversée des Corbières. Nous sommes toutefois préoccupés par le positionnement de l'entrée du tunnel au niveau des communes de Caves et Treilles. En effet, le vallon situé à l'est de la Bade entre la RD 27 et les éoliennes de Fitou est d'une grande qualité paysagère et reste un secteur de la commune encore planté de vignes et d'oliviers. Un passage de la ligne sur cette zone en aérien serait très dommageable car il viendrait détruire un paysage remarquable et barrer la vue à une partie du village et de plus augmenterait le risque de déprise agricole.
#183	16/06/2026	Soutien de la ville de Béziers au projet de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan et de gare nouvelle sur le site de Béziers - Est	La ville de Béziers souhaite réaffirmer, dans le cadre de la concertation en cours, son soutien au projet de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan et de gare nouvelle sur le site de Béziers - Est. Ces infrastructures sont indispensables pour accompagner le développement des territoires et urgentes pour répondre aux besoins de déplacement de demain. La délibération du Conseil Municipal de la ville de Béziers, ci-jointe, exprime son positionnement argumenté sur l'opportunité et les caractéristiques de ce projet.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#185	16/06/2026	Erreur de périmètre sur Roquefort-des-Corbières, une omission grave aux conséquences irrémédiables	Je m'oppose au projet de référence tel que présenté, et souhaite attirer l'attention sur le sort particulier de Roquefort-des-Corbières. Le dossier reconnaît que l’implantation de la ligne, combinée à la présence de l'A9, va isoler et fragmenter les parcelles agricoles autour de Roquefort-des-Corbières. Ce que le dossier omet, c'est que ce village est un village historique des Corbières (son nom en atteste de manière évidente et indubitable!!) que le maître d'ouvrage a pourtant choisi de ne pas rattacher au secteur ""Corbières"" dans sa cartographie des enjeux, minorant ainsi artificiellement les impacts patrimoniaux et agricoles réels. Cette erreur de périmètre n'est pas anodine. Elle signifie que quel que soit le scénario retenu, y compris la variante mixte avec tunnel sous les Corbières, Roquefort-des-Corbières ne bénéficiera d'aucune des mesures de protection prévues pour le massif si ce rattachement n'est pas corrigé. Le tunnel sera dimensionné et tracé sans tenir compte de ce village, qui se retrouvera de facto sacrifié par une erreur cartographique du maître d'ouvrage. Concrètement, ce tracé va détruire des vignobles AOP Corbières, enclaver le village entre deux infrastructures majeures rendant l'habitation durablement dégradée, et porter atteinte à un patrimoine historique et paysager irremplaçable, à proximité immédiate de zones Natura 2000 et du PNR Corbières-Fenouillèdes. Au-delà de Roquefort, le projet entraîne plus largement entre 120 et 150 hectares de vignes AOP détruites sur le seul secteur Biterrois, une artificialisation irréversible contraire à la loi Climat et Résilience de 2021, pour un coût entre 4,9 et 7,3 milliards d'euros d'argent public afin de gagner 22 minutes de trajet supplémentaires à l'horizon 2040. Je demande en premier lieu que Roquefort-des-Corbières soit pleinement et formellement intégré au secteur des Corbières dans la cartographie des enjeux du projet, et que le bilan environnemental soit révisé en conséquence avant toute décision d'utilité publique.
#186	16/06/2026	Délibération de la commune d'Armissan	Avis du Conseil Municipal de la commune d'Armissan - délibération du 5 juin 2026
#187	16/06/2026	Un projet qui ne prend pas en compte les habitants des villages des Corbières	Un projet qui ne prend pas en compte les habitants des villages concernés. Habitante de Roquefort-des-Corbières, je suis résolument hostile au projet de LGV. Il illustre une fois de plus une logique que les habitants de nos villages connaissent bien : on privilégie les grandes métropoles et les grandes infrastructures au détriment des zones rurales et des villages. Roquefort-des-Corbières, les villages de charme des Corbières sont les grands absents de ce dossier. Insuffisamment défendus, mal cartographiés, ignorés dans l'analyse des impacts, ils subissent de plein fouet un projet qui ne leur apportera rien. C'est le Grand Narbonne qui négocie, ce sont les petits villages qui paient. Sur le plan technique, les nuisances sont concrètes et documentables. Roquefort-des-Corbières compte plus de 1 000 habitants et se situe à moins de 300 mètres du tracé envisagé. Les nuisances sonores générées par une LGV à cette distance sont incompatibles avec des conditions de vie normales. L'option 1 « ligne voyageurs » est inacceptable. Par ailleurs, l'option 2 « voyageurs+fret » prévoit un tunnel sous les Corbières qui débouche à l'entrée du village. Elle est donc totalement inacceptable également pour les mêmes raisons que l'option 1 car elle va générer une nuisance supplémentaire spécifique en créant une onde de micro-pression à l'émergence — phénomène acoustique bien documenté pour les LGV —. Son impact sur les riverains n'est pas traité dans le dossier de concertation. L'attractivité de cette région ne repose pas sur 22 minutes de trajet gagné à l'horizon 2040. Elle repose sur ses vignobles, ses paysages, son patrimoine, sa qualité de vie. Détruire tout cela ne fera pas venir plus de touristes, ni plus d'habitants. Ces mêmes milliards seraient infiniment mieux employés à réhabiliter les petites lignes régionales : entre 2012 et 2020, 3600 km de voies ferrées de desserte locale ont été fermées faute de financement, pendant que l'État programmat des dizaines de milliards pour des LGV. Je demande que les enjeux des villages soient mieux pris en compte et représentés équitablement dans cette concertation. Je demande que les arbitrages budgétaires soient remis à plat.
#188	16/06/2026	Le Soler condamné	Mon village est déjà trop sclérosé par la RD66, la ligne Perpignan-Villefranche,... ne rajoutons pas une contrainte supplémentaire, sans aucune retombée économique locale. De plus, à ce saucissonnage de Le Soler, coupé de toute part, entouré de nuisances sonores, défiguré, son attractivité sera en berne. Je dis non à ce projet actuel et ai un doute sur la prise en compte de nos avis, vu l'existence du raccord prévu au droit de Toulouges et l'infrastructure déjà en place. Une étude d'un nouveau tracé s'impose.
#189	16/06/2026	Protection de notre littoral	La traversée des Corbières doit se faire obligatoirement par l'ouest. Le projet ne doit pas défigurer nos territoires et perturber les habitants qui n'ont pas à subir la vue, le bruit d'un train qui peut passer via un tracé qui ne dérangera personne. La quasi totalité des habitants de Fitou et des villages traversés sont d'accord avec moi. Alors soyez intelligent car un projet n'a pas vocation à détruire certains pour le bien d'autres. Nous ne lâcherons rien. Merci.
#190	16/06/2026	Les citoyens ?	La réflexion de ce projet a été catastrophique. Ces trains ne devraient pas passer aussi prêts !
#191	17/06/2026	Délibération de la commune de Caves	Avis du Conseil Municipal de la commune de Caves - délibération du 5 juin 2026
#192	17/06/2026	Catastrophiques pour notre belle région Audoise	Non à cette nouvelle ligne dans l'Aude ! Ce projet menace nos terres agricoles, notre environnement et la beauté de nos paysages. Plus de bruit, plus de béton, moins de nature. Préservons notre biodiversité, notre qualité de vie et l'identité de notre territoire. L'Aude n'est pas un couloir à bétonner. Protégeons notre patrimoine pour les générations futurs.
#193	17/06/2026	Avis sur la traversé du train sur la commune de le Soler + quelques questions ?	Bonjour, je vous contacte car je réside à la commune de le Soler. Commune coupé déjà par la rivière et le rail d'où son profil allongé, j'ai appris que le projet ferroviaire passe de façon verticale et surtout profonde. Je sais qu'un réseau souterrain d'eau important existe puisque chaque jardin dispose historiquement d'un forage. Ce sous-sol, il est très sensible à la bétonisation (nous sommes en haut d'une falaise et on aspire pas de l'eau de la Têt en contrebas), il se constate à la construction des demeures disposant des fondations profondes provoque des modifications de débits de veines. Mais la je vois que ça va être une coupure nette et très profonde. Si vos études d'impact géologiques émettent un avis défavorable justement sur ce sujet, que faites-vous ? La ligne passe en aérien avec des pylônes ? Est-ce que ces études d'analyse géologiques seront publiées ? J'ai constaté lors de la réunion publique que très peu d'infos techniques sont publiés dans vos tracts ou papier d'information, tout est passé en visionneuse et sans diffusion. C'est quand même une aberration de penser que ces travaux peuvent engendrer des modifications profondes et définitives sur un produit aussi vital qu'est l'eau souterraine naturelle et sur son écosystème sans oublier que notre région a tendance à aller vers un climat désertique. Cordialement.
#194	17/06/2026	Un tunnel sinon rien	Dans le cadre de la traversée de Fitou je tenais à affirmer mon opposition au tracé coupant Fitou en deux. Seul le tracé en tunnel est acceptable.
#195	17/06/2026	TRAVERSEE DES CORBIERES EN TUNNEL IMPÉRATIVE	Contre ce projet. Notre paysage est déjà impacté par l' autoroute la nationale, le train, les éoliennes qui défigurent notre paysage. Stop on laisse la nature. On a ce qui faut pour se déplacer. Pas de nouveau tracé. Et sinon TRAVERSEE DES CORBIERES EN TUNNEL IMPÉRATIVE
#196	17/06/2026	Avis phase 2 LNMP	Au vu du dossier, la mixité fret voyageurs semble la bonne option. La traversée des Corbières sous tunnel est un peu plus chère, mais avec une meilleure acceptabilité, il faudrait donc aller dans cette direction. La gare nouvelle de beziers est ne sera pas raccordée au réseau classique, il faudrait donc l 'abandonner au profit du raccordement de Nissan afin de créer des liaisons rapides Montpellier beziers vers Toulouse et Perpignan. Le raccordement de Montpellier saint roch devrait alors être réquisitionné, mais c'est un autre sujet. La gare nouvelle de Narbonne ouest doit être créée pour les trois courants Toulouse Montpellier, Perpignan Montpellier et Toulouse Perpignan. Plus cher peut-être, mais nécessaire pour une bonne couverture territoriale.
#197	17/06/2026	Non a la ligne Est Litoral	Étant de Fitou je trouve honteux que l'on nous propose une telle aberation autant pour le tourisme pour la vigne imaginez ce monument devant les yeux nous avons l auto route c est grandement assez et la devaluation de nos biens on va laisser quoi a nos enfants cette horreur le tunel sous les Corbieres arrange tout le monde. Non a la ligne EST oui a la ligne Ouest.
#198	17/06/2026	Arrêtez ce massacre	Bonjour, beaucoup d’informations sont diffusées dans les médias pour souligner l’absurdité de ce projet dans le contexte actuel et futur. Nous avons besoin de biodiversité pour lutter contre le réchauffement climatique. Arrêtez l'artificialisation des sols. Nous subissons une 2° canicule en ce moment, vos projets nous condamnent. Ce qui est fait sur le site Issanka est inadmissible.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#199	17/06/2026	Refus de la nouvelle ligne	Nous sommes opposés au projet de nouvelle ligne de train passant par Fitou. Cette infrastructure aurait un impact important sur le paysage, qui fait partie de l’identité et du patrimoine de notre territoire. Elle risque également de nuire aux espaces naturels, à la biodiversité et à la qualité de vie des habitants. Nous souhaitons que des solutions plus respectueuses de l’environnement et du cadre de vie local soient privilégiées.
#200	17/06/2026	Un développement ferroviaire respectueux des habitants et des activités locales	Je souhaite exprimer mon opposition au tracé actuellement envisagé pour la future ligne TGV entre Béziers et Perpignan lorsqu'il passe à proximité immédiate du village de La Palme. Si l'amélioration des infrastructures ferroviaires peut répondre à des besoins de mobilité à l'échelle régionale et nationale, elle ne doit pas se faire au détriment des territoires locaux et de leur développement. Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est actuellement en phase de concertation sur son tronçon Béziers-Perpignan, notamment concernant ses impacts environnementaux et agricoles. Le passage de cette infrastructure à proximité de La Palme entraînerait une dégradation significative de la qualité paysagère qui constitue pourtant l'une des principales richesses du village. Les habitants comme les visiteurs bénéficient aujourd'hui d'un cadre de vie remarquable, ouvert sur les vignobles, les étangs et les espaces naturels. L'implantation d'une ligne à grande vitesse, avec ses remblais, ouvrages d'art et nuisances associées, porterait atteinte à cette identité paysagère. Ce tracé menace également l'activité viticole locale, pilier historique et économique du territoire. La fragmentation des parcelles, les contraintes d'exploitation et la perte de surfaces agricoles risquent de fragiliser durablement les exploitations viticoles déjà confrontées à de nombreux défis économiques et climatiques. La concertation officielle reconnaît d'ailleurs l'importance des enjeux agricoles liés au projet. Enfin, cette infrastructure pourrait compromettre le développement futur de la zone artisanale prévue sur la commune. Cette zone représente une opportunité essentielle pour l'emploi local, l'accueil d'entreprises et la diversification économique de La Palme. Il serait regrettable qu'un projet d'intérêt national vienne limiter les perspectives de développement d'un territoire rural qui cherche à renforcer son attractivité économique. Pour toutes ces raisons, je demande que des solutions alternatives soient étudiées avec sérieux, notamment des variantes plus éloignées des zones habitées, agricoles et économiques sensibles. Le développement des infrastructures de transport doit s'inscrire dans une logique d'équilibre entre intérêt général, préservation du cadre de vie, protection des terres agricoles et respect des projets de développement locaux. Je demande donc que le tracé retenu évite le secteur de La Palme et préserve durablement les paysages, les vignobles et les perspectives de développement économique de la commune.
#201	17/06/2026	Avis sur la nouvelle zone d'étude	Bonjour, élue sur la commune de la Palme et exploitante agricole dans la plaine de celle-ci, j'ai suivi attentivement le dossier. Le nouveau projet consistant contourner le massif des Corbières en passant dans la plaine entre Roquefort des Corbières et Fitou est une aberration. Beaucoup d’exploitations agricoles sont concernées et bloquées dans leurs projets. Les exploitants se fichent des mesures compensatoires et ne veulent pas céder leurs exploitations, qui sont le travail de toute une vie. Des sites locaux de patrimoines historiques sont menacés, ainsi que cette plaine dans son ensemble où s'exercent beaucoup d'activités (chasse, randonnée pédestres et VTT...) et qui abrite faune et flore à sauvegarder. Ce serait également catastrophique pour l’immobilier local, en cause le paysage défiguré par cette nouvelle ligne ainsi que les nuisances sonores quasi incessantes engendrées par le fret. Les habitants de La Palme et des communes alentours sont unanimes contre le tracé passant à l’est de l'autoroute et veulent conserver le tracé initial à l’ouest.
#202	17/06/2026	À l'ouest dans les corbières sinon rien !	Notre territoire vit principalement du tourisme et de la vigne. Faire passer la ligne à l’est sur notre magnifique littoral serait une hérésie pour l’environnement, l’économie, la vie locale de nos villages. Non à la pollution visuelle et sonore ! De plus, la différence de coût entre l'est et l'ouest n'est pas significative et ne peut donc être considérée comme un argument en faveur de l’Est. Pour la paix citoyenne avancez sereinement et intelligemment !
#203	18/06/2026	Fitou n'est pas à vendre	Nous refusons que notre village, ses vignes, ses paysages, son patrimoine et son cadre de vie soient sacrifiés au nom d’un projet qui apportera nuisances et dégradation de notre environnement. Cette ligne entraînerait une pollution sonore permanente, une pollution visuelle importante et une artificialisation supplémentaire de nos espaces naturels. Le passage continu de trains de voyageurs et de fret porterait atteinte à la tranquillité des habitants, à la biodiversité, à l'activité viticole et à l'attractivité touristique de notre territoire. Une fois les rails posés, il sera trop tard. Le calme, la beauté des paysages, l’identité de notre village et son authenticité ne se reconstruisent pas. Le véritable progrès consiste à développer les infrastructures tout en respectant les territoires et ceux qui y vivent. Pour Fitou, c'est un non clair et déterminé. Un passage à l’ouest ou rien. Parce que Fitou n'est pas à vendre.
#205	17/06/2026	Contribution défavorable au projet de Ligne	Contribution défavorable au projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) Je m'oppose au projet de référence tel qu'il est présenté, qu'il s'agisse de la variante avec tunnel ou sans tunnel, en raison des conséquences particulièrement graves pour la commune de Roquefort-des-Corbières et ses habitants. Je partage pleinement les observations déjà formulées concernant le traitement réservé à Roquefort-des-Corbières dans le dossier. En effet, alors que ce village appartient historiquement, géographiquement et culturellement aux Corbières – son nom même en témoigne sans ambiguïté – le maître d'ouvrage a choisi de ne pas le rattacher au secteur « Corbières » dans sa cartographie des enjeux environnementaux et patrimoniaux. Cette dissociation artificielle n'est pas une simple question administrative. Elle conduit à minimiser les impacts réels du projet sur le territoire et prive potentiellement Roquefort-des-Corbières des mesures de protection envisagées pour le massif des Corbières. Ainsi, même dans l'hypothèse d'un tunnel sous les Corbières, le village resterait exposé aux conséquences du projet sans bénéficier pleinement des mesures compensatoires ou de préservation associées. Le projet entraînerait une fragmentation supplémentaire du territoire déjà traversé par l'autoroute A9. Roquefort-des-Corbières se retrouverait progressivement enclavé entre plusieurs infrastructures majeures, provoquant une dégradation durable du cadre de vie, du paysage et de la qualité environnementale du secteur. Cette situation porterait également atteinte au patrimoine privé des habitants. La perte de quiétude, l'altération des paysages, la multiplication des nuisances visuelles et sonores ainsi que la dégradation générale de l'environnement local risquent d'avoir un impact direct sur la valeur des biens immobiliers. Les habitants supporteraient ainsi les conséquences d'un projet d'intérêt national sans qu'une juste prise en compte de leurs intérêts et de leur qualité de vie ne soit assurée. Par ailleurs, le dossier reconnaît lui-même les impacts sur les parcelles agricoles et les vignobles. La destruction de surfaces viticoles relevant de l'AOP Corbières constitue une atteinte supplémentaire à l'identité économique et culturelle du territoire. Ces pertes apparaissent difficilement conciliables avec les objectifs de préservation des espaces agricoles et de limitation de l'artificialisation des sols. Enfin, la proximité de secteurs à forte valeur écologique, notamment les espaces liés au réseau Natura 2000 et au Parc naturel régional Corbières-Fenouillèdes, impose une vigilance renforcée qui ne semble pas pleinement reflétée dans l'analyse actuelle du projet. En conséquence, je demande : - l'intégration formelle et explicite de Roquefort-des-Corbières au secteur des Corbières dans l'ensemble des documents du projet ; - la révision de l'évaluation environnementale et patrimoniale afin de tenir compte des impacts réels sur la commune ; - une analyse approfondie des conséquences sur la qualité de vie des habitants, la valeur du patrimoine immobilier et l'attractivité du village ; - la réévaluation des variantes de tracé à la lumière de ces éléments avant toute déclaration d'utilité publique. Le respect des habitants, de leur cadre de vie, de leur patrimoine et de l'identité des Corbières exige que ces éléments soient pleinement pris en considération avant toute décision définitive.
#206	18/06/2026	Un immense CONTRE	Projet inutile. Destruction de l’environnement, de l’habitat des animaux. Destruction de l’habitat des propriétaires qui sont le projet d’une vie avec des trains qui leur passent sous les fenêtres. Vous nous parlez de réchauffement climatique, respect de l’environnement et vous voulez créer cette monstruosité. Vous êtes en totale contradiction avec « pas de chiens, pas de voitures sur les plages, Pas de mobilhome comme lieu de vie à l’année etc » et vous n’êtes pas choqué par votre projet. Vous êtes bien conscient des catastrophes qui s'enchaînent et qui sont dues à la destruction de la nature. Et pour finir, un énorme investissement a été fait pour le port de PLN, je trouve que c'est amplement suffisant.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#207	18/06/2026	Commune de Le Soler	Je suis contre le contournement par la Commune de Le Soler. Cela va créer plusieurs nuisances supplémentaires en plus de la RD66: nuisances visuelles et sonores. Et je suppose, car pour le moment rien n'a été exposé, mais cela va aussi changer la circulation aux abords de l'entrée du village. Cela va faire baisser la valeur des biens immobiliers sur la Commune de Le Soler en créant une nouvelle ligne alors qu'il existe déjà une ligne qui passe par Perpignan. Beaucoup de contraintes pour peu de bénéfices. Gagner quelques minutes pour des trajets dont les habitants du Soler ne bénéficieront pas. Faire gagner quelques minutes à des fruits et légumes importés de l'étranger alors que la ligne de contournement du Soler va détruire des parcelles agricoles permettant de cultiver des fruits et légumes profitants aux habitants du Soler et villages alentours. Le village serait traversé par cette ligne (sans arrêt) et donc il n'y a aucun intérêt pour le village et ses habitants à part des nuisances. Les parcelles concernées par cette ligne constituent notamment des terres agricoles qui vont impacter plusieurs exploitants de la Commune. Et comme indiqué lors de la réunion tenue à Le Soler il y a aussi des enjeux environnementaux à prendre en compte non négligeables notamment concernant les nappes phréatiques, assèchement des soles, sachant que nous sommes un des Département en France les plus touchés par la canicule. A mon sens il y a lieu de privilégier un passage exclusif à Perpignan en renforçant les infrastructures déjà présentes à Perpignan. Cette LGV est nécessaire pour conserver l'attractivité de la Commune de Perpignan. En faisant la ligne par le Soler, certaines compagnies étrangères sur laquelle on aura aucun pouvoir pourront vouloir utiliser le contournement par le Soler ce qui entrainerait des nuisances pour Le Soler et serait dommageable pour la Commune de Perpignan. Si cette LGV fait gagner du temps et enlève des camions sur les routes pourquoi pas mais cela peut se faire par Perpignan seulement sans impacter d'autres populations comme les habitants de Le Soler et les Communes avoisinantes.
#208	17/06/2026	REMARQUES SUITE AUX REUNIONS	Lors de reunions pourquoi présenter nouveaux projets alors qu'un avait été retenu en 2016 nous parler de fret , alorq la ligne Perpignan st Charles / Rungis a été abandonnée faute de soutien, étonnant non ? lors des réunions, la population, qui a travers les impôts, participe au financement de ce type de projet, s'est exprimée non pas contre le tgv, mais sur les 2 NOUVEAUX PROJETS ; merci d'en tenir compte pour terminer, rappelez vous le slogan publicitaire de la SNCF AVEC LA SNCF , C'EST POSSIBLE et aussi le proverbe suivant LA OU IL Y A UNE VOLONTE , IL Y A UN CHEMIN.
#209	18/06/2026	Avis personnel	Bonjour, étant étudiante sur Perpignan vivant à Narbonne, je trouve que cette ligne serait une opportunité plus rapide et plus efficace et qui permettrait de désengorger certains TER. Aussi je sais que la gare de Narbonne a subi quelques modifications ce qui est super mais il faudrait une gare beaucoup plus adaptée pour les personnes avec un handicap ou les personnes âgées qui ont des problèmes pour monter les escaliers.
#210	18/06/2026	Avis défavorable	Mon avis porte sur la traversée de la commune de LE SOLER. Mettant de côté le fait que notre département ne serait que traversé pour les lignes voyageur, sans arrêt par la gare de Perpignan (SNCF réseau confirme qu'il n'ont pas la main sur la planification des lignes par les compagnies, ne soyons pas naïfs, le contournement de Perpignan sera systématique pour relier plus rapidement MONTPELLIER et BARCELONE), ce qui retire tout intérêt pour le département globalement, le territoire de la commune du SOLER serait défiguré. Ce village subit déjà les nuisances d'une voie rapide qui pollue en tout point, n'en rajoutons pas. Ce serait terrible pour sa population
#211	18/06/2026	Contribution de la ville de Toulouges	La ville de Toulouges transmet son avis par délibération du conseil municipal.
#212	18/06/2026	Avis nuancé	La région Occitanie a réellement besoin de modes de transports alternatifs à la voiture/camion, des pôles d'intermodalité pour permettre aux gens de se déplacer simplement. Je rappelle que le transport représente le pôle le plus important de l'impact carbone dans le monde. Aujourd'hui l'intermodalité en Occitanie est quasi inexistante, donc la création d'une gare à Nissan, permettant de relier aussi bien le TGV que le TER et des lignes de bus, super idée en soi, à mon sens meilleure que de construire encore deux gares en béton à Narbonne et Béziers. Par contre ce projet ne doit pas se faire au détriment du patrimoine historique, ainsi que du patrimoine naturel de la région. Il est sûrement possible de faire autrement qu'un ouvrage d'art de 12m de haut dans la vallée! Il y a toujours une solution, mais sûrement moins facile. En soit la grande vitesse, on s'en fiche un peu, le plus important c'est de pouvoir avoir un moyen de transport plus vert pour se déplacer facilement sans doubler ou tripler son temps de trajet par rapport à la voiture. Sans détruire un endroit absolument magnifique et plein de vie.
#213	18/06/2026	Préserver la beauté	De Gruissan à Port-Leucate / Salses, le littoral et l'arrière-pays ont, à peu près, mis à part les éoliennes et l'autoroute, été préservés de l'artificialisation des sols et des zones très laides où sont implantés des hangars démesurés comme ils ont été préservés des constructions et implantations liées au développement du tourisme de masse. Il en résulte que l'on bénéficie d'un espace géographique et de paysages désormais malheureusement assez rares, et donc très précieux, qu'il convient de préserver à tout prix, surtout en ces temps où le risque de basculer vers l'irréparable n'a jamais été aussi élevé. S'il faut absolument une ligne à grande vitesse, alors le prix à payer sera celui d'un tunnel. Mais, est-ce que le gain de temps d'un quart est vraiment un gain de temps ? Je ne le pense pas, il s'agit plutôt de frénésie pathologique ! Si la raison est de diminuer le trafic routier et de le remplacer par le ferroviaire, alors, pourquoi ne pas doubler la ligne actuelle ? L'impact sur le paysage serait quasi nul et le coût économique peut-être même amoindri ; à vérifier. Si l'hubris technologico-financiaro-autoritaire devait encore une fois l'emporter, je changerais de comportement. J'ai toujours été un réformiste respectant le droit, ne recourant qu'à des modes d'actions modérés et j'ai un âge où la capacité d'agir se réduit. Mais, si donc le pire devait être commis, j'entrerais en résistance active et je n'exclurais aucune façon d'agir ; je pense par ailleurs que je ne serais pas une exception et que nous serions nombreux à agir de même.
#214	18/06/2026	Délibération de la commune de Treilles	Avis du conseil municipal de la commune de Treilles - délibération du 5 juin 2026
#215	18/06/2026	LGV voyageur et ligne classique nouvelle	Le dossier de concertation propose de comparer un projet de référence LGV voyageurs à 2 variantes à vocation mixte. C'est un peu réducteur. Il aurait été très utile de comparer avec une solution de doublet LGV voyageur, comme le projet de référence + 1 ligne classique (fret et trains régionaux en priorité), donc à vitesse classique permettant une plus facile insertion dans la zone des Corbières. La comparaison devrait permettre de mesurer les écarts de coûts entre cette solution et la variante mixte passant à l'ouest des Corbières, le projet de référence ne permettant pas un fonctionnement pérenne du fret, vu la fragilité de la ligne historique. Cette solution, qui avait été déjà avancée par le passé, présentait l'intérêt de préparer la future fermeture de la ligne historique traversant les étangs, sauf à payer très cher son maintien, et d'assurer à terme un vrai doublet de ligne!

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#216	18/06/2026	Contre ce projet totalement édulcoré et aux impacts minimisés voire occultés	OBSERVATIONS GÉNÉRALES Au regard des éléments présentés lors de la concertation, ce projet, tel qu’il est aujourd’hui envisagé, soulève de très nombreuses interrogations et suscite une opposition croissante parmi les habitants directement concernés. Plusieurs aspects de la procédure de concertation apparaissent particulièrement contestables, tant sur la forme que sur le fond. I. UNE CONCERTATION INSUFFISANTE ET INÉGALE Les réunions publiques présentées comme des réunions de concertation n’ont pas fait l’objet d’une information adaptée à l’ensemble de la population. Aucune distribution systématique de courriers ou de tracts n’a été effectuée dans les boîtes aux lettres des habitants directement concernés par le projet. Certaines vidéos promotionnelles publiées sur la chaîne YouTube de la SNCF annonçaient des réunions publiques après leur tenue. Ainsi, des vidéos mises en ligne le 14 avril annonçaient des réunions qui s’étaient déroulées plusieurs jours auparavant. Cette situation interroge sérieusement sur l’efficacité et la sincérité du dispositif d’information mis en œuvre. Cette situation est d’autant plus problématique que notre territoire compte une importante population âgée dont une partie n’utilise pas internet et ne peut être informée par des moyens exclusivement numériques. Par ailleurs, aucune réunion n’a été organisée dans certaines communes pourtant parmi les plus concernées par le projet. C’est notamment le cas de Sigean, commune de près de 7 000 habitants et chef-lieu de canton. De nombreux habitants ne disposent ni de véhicule personnel ni de moyens de transport adaptés leur permettant de parcourir 10, 20 ou 30 kilomètres pour assister à une réunion publique. Une véritable concertation suppose que les citoyens puissent effectivement participer aux débats. II. UNE PRÉSENTATION PARTIELLE DES ENJEUX Au cours des réunions publiques, les avantages du projet ont été largement mis en avant alors que ses impacts potentiels ont souvent été minimisés. De nombreuses questions posées par les habitants sont restées sans réponse précise ou ont donné lieu à des réponses vagues, incomplètes ou détournées. Les nuisances sonores, les impacts sanitaires, les conséquences foncières et immobilières ainsi que les modifications potentielles du tracé ont notamment fait l’objet d’explications insuffisantes. Le fret ferroviaire est régulièrement présenté comme une solution d’avenir incontournable, voire miraculeuse, sans qu’un débat équilibré soit organisé sur son efficacité réelle, son coût, sa rentabilité ou ses conséquences pour les populations concernées. III. UN QUESTIONNAIRE ORIENTÉ ET DÉPOURVU DE VALEUR REPRÉSENTATIVE Le questionnaire mis en ligne apparaît fortement orienté. La formulation de plusieurs questions conduit implicitement le participant à approuver le projet. À titre d’exemple, la question portant sur la réduction du nombre de camions sur les routes ne laisse guère de place à une analyse nuancée du sujet. Plus fondamentalement, aucune question ne permet aux habitants d’exprimer clairement leur opposition au projet lui-même. Les participants peuvent choisir entre plusieurs variantes mais ne disposent jamais de l’option consistant à refuser purement et simplement la création de la nouvelle ligne. Par ailleurs, le caractère anonyme du questionnaire, associé à la possibilité de multiplier les participations à partir d’adresses électroniques distinctes, limite fortement sa valeur représentative. IV. LA QUESTION DU BRUIT : UN SUJET MAJEUR OCCULTÉ La nuisance sonore constitue probablement l’un des enjeux les plus importants de ce projet pour les riverains. Pourtant, cette question est largement minimisée lors des réunions publiques. Lorsque les habitants évoquent le bruit, il leur est systématiquement répondu que le projet respectera les normes réglementaires et que les niveaux sonores resteront conformes aux seuils autorisés. Cette présentation est profondément trompeuse car elle ne permet pas de comprendre la réalité du bruit qui sera effectivement perçu. Les porteurs du projet s’appuient notamment sur l’indicateur acoustique LAeq, qui correspond à une moyenne énergétique du bruit calculée sur une période donnée. Or cette méthode présente une limite majeure : elle réalise une moyenne entre les pics sonores générés lors du passage des trains et les longues périodes de silence. Concrètement, cette méthode peut conduire à afficher une moyenne réglementaire acceptable alors même que les habitants subissent régulièrement des pics sonores particulièrement élevés. Selon les données historiquement utilisées dans le cadre des projets de lignes à grande vitesse : environ 110 dB(A) à 1 mètre ; environ 90 dB(A) à 50 mètres ; environ 84 dB(A) à 150 mètres. Ces niveaux sont sans commune mesure avec le bruit actuellement perçu dans de nombreuses communes concernées. Aujourd’hui, les habitants entendent principalement un léger bruit routier lointain et intermittent. Les nuits sont calmes. Les dimanches sont calmes. Le projet reviendrait à introduire du bruit supplémentaire en journée mais également durant la nuit, alors même que ces nuisances n’existent pas actuellement dans de nombreux secteurs. Avec des passages pouvant intervenir toutes les dix minutes, y compris pour le fret, la réalité vécue par les riverains sera celle d’une succession permanente de pics sonores. Lors de certaines réunions publiques, il a même été indiqué que l’adaptation des habitations pourrait passer par le renforcement des fenêtres ou par leur fermeture durant la nuit. Une telle perspective est particulièrement préoccupante dans une région où de nombreux logements ne disposent pas de climatisation et où les habitants vivent une grande partie de l’année fenêtres ouvertes. Les recommandations de l’OMS L’Organisation Mondiale de la Santé recommande des niveaux de bruit plus protecteurs. Pour le bruit ferroviaire, elle préconise notamment : 54 dB Lden ; 44 dB la nuit (Lnight). Ces recommandations sont nettement plus protectrices que certains seuils réglementaires utilisés dans les projets d’infrastructures. L’écart peut atteindre près de 15 décibels selon les indicateurs comparés. Or une différence de 15 décibels représente une différence considérable en matière de perception sonore et de qualité de vie. Il est légitime de s’interroger sur les raisons pour lesquelles les porteurs du projet ne prennent pas l’engagement de viser ces recommandations sanitaires plus protectrices. Les impacts sanitaires du bruit Les effets du bruit sur la santé sont aujourd’hui parfaitement documentés. Ils incluent notamment : les troubles du sommeil ; le stress chronique ; l’anxiété ; les troubles dépressifs ; les risques cardiovasculaires ; la diminution de la qualité de vie. Des milliers d’habitants pourraient être concernés à long terme. Jurisprudences relatives aux nuisances ferroviaires Le respect des seuils réglementaires ne suffit pas toujours à exclure l’existence d’un préjudice. Dans une décision du Conseil d’État du 20 janvier 1989, une augmentation du bruit de fond comprise entre 8 et 18 dB(A) a été reconnue comme génératrice d’un préjudice anormal ouvrant droit à indemnisation. Dans un arrêt de la Cour administrative d’appel de Paris du 22 février 2006, la juridiction a retenu l’existence d’un préjudice anormal lié à environ 110 passages de TGV par jour. La répétition des passages, l’intensité des nuisances et la dépréciation immobilière ont été prises en compte par le juge. Ces décisions démontrent que la réalité vécue par les habitants demeure un élément essentiel d’appréciation.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#216 (SUITE)	18/06/2026	Contre ce projet totalement édulcoré et aux impacts minimisés voire occultés	La seule référence à une moyenne acoustique ne saurait résumer l'ensemble des impacts d'une infrastructure de cette ampleur. V. UNE DÉGRADATION MAJEURE DU CADRE DE VIE Aujourd'hui, de nombreuses communes concernées bénéficient encore d'un environnement relativement préservé. Les habitants perçoivent essentiellement un bruit routier lointain et intermittent. Les nuits restent généralement calmes. Les dimanches demeurent des périodes de tranquillité. L'arrivée d'une nouvelle infrastructure ferroviaire modifierait profondément cette situation. Les habitants seraient confrontés à une présence sonore permanente, de jour comme de nuit. Pour beaucoup d'entre eux, il deviendrait impossible de dormir fenêtres ouvertes ou de profiter normalement de leurs jardins et espaces extérieurs. VI. UN IMPACT ÉCONOMIQUE ET IMMOBILIER SOUS-ESTIMÉ Les conséquences sur l'immobilier apparaissent largement sous-évaluées. Les nuisances sonores constituent un facteur reconnu de dépréciation immobilière. Selon les situations, les pertes de valeur évoquées dans différentes études ou retours d'expérience peuvent atteindre entre 10" et 50" pour les biens les plus exposés. Les habitations, commerces, exploitations agricoles et entreprises situés à proximité du tracé pourraient subir des dépréciations importantes. Il est donc surprenant d'entendre affirmer qu'aucun impact significatif n'aurait été constaté dans certains territoires traversés par le TGV. Une telle affirmation mérite d'être étayée par des données objectives, publiques et vérifiables. VII. LE REFUS DE L'OPTION « AUCUNE LIGNE » La première question de la communication du projet est explicite : « Faut-il une nouvelle ligne pour notre territoire ? » Pourtant, aucune possibilité n'est offerte aux citoyens de répondre « non ». Les habitants sont invités à choisir entre plusieurs variantes de tracé mais jamais à remettre en cause l'opportunité même du projet. Une véritable concertation devrait pourtant inclure cette possibilité. VIII. UN RISQUE POUR LE TOURISME LOCAL Les communes de Narbonne, Prat-de-Cest, Sigean, La Palme, Fitou ou encore Caves fondent une partie importante de leur attractivité sur la qualité de leur environnement. Le développement d'un trafic ferroviaire intense pourrait réduire cette attractivité. Les hébergements touristiques, hôtels, chambres d'hôtes, gîtes et locations saisonnières pourraient subir les conséquences d'une dégradation du cadre de vie et d'une augmentation des nuisances sonores. Il est légitime de s'interroger sur l'impact qu'aurait le passage fréquent de trains de jour comme de nuit sur l'attractivité touristique du territoire. IX. UNE ABSENCE DE VISIBILITÉ SUR LE TRACÉ RÉEL L'un des points les plus préoccupants concerne l'absence d'information précise sur le tracé définitif. Il est demandé aux habitants de se prononcer sur des scénarios intégrant ou non le fret alors même que les conséquences sur le tracé peuvent être majeures. La Zone de Passage Préférentielle (ZPP) atteint parfois plus de 5 kilomètres de largeur. Dans ces conditions, certains habitants ignorent encore si la future infrastructure pourrait passer à plusieurs kilomètres ou à seulement 50 mètres, 100 mètres ou 150 mètres de leur habitation. Cette incertitude est incompatible avec une prise de décision éclairée. X. LE RESPECT DU TRACÉ HISTORIQUE Depuis plus de vingt ans, les habitants, les entreprises, les agriculteurs et les collectivités ont construit leurs projets en tenant compte du tracé historique inscrit dans les documents d'urbanisme. Des maisons ont été achetées. Des entreprises ont été implantées. Des exploitations agricoles ont été développées. Des investissements considérables ont été réalisés sur la base de ce tracé. Modifier aujourd'hui profondément celui-ci reviendrait à remettre en cause des choix effectués depuis plusieurs décennies. Cette évolution pourrait entraîner des expropriations supplémentaires, une dévalorisation importante de certains biens et une rupture de confiance entre les citoyens et les pouvoirs publics. XI. LE RISQUE INCENDIE Le risque incendie mérite une attention particulière. Notre territoire est particulièrement exposé aux épisodes de sécheresse et aux incendies. Des incidents récents sur le réseau ferroviaire français ont rappelé que les infrastructures ferroviaires peuvent être à l'origine de départs de feu, notamment à la suite d'étincelles ou d'incidents liés aux équipements électriques et aux caténaires. Dans un contexte de changement climatique, cette question ne peut être minimisée. XII. LES INTERROGATIONS SUR LE FRET FERROVIAIRE L'argument du fret constitue l'un des fondements majeurs du projet. Pourtant, plusieurs questions demeurent sans réponse. Une ligne fret existe déjà. Pourquoi transférer ces nuisances vers de nouveaux territoires actuellement préservés ? Pourquoi imposer des circulations nocturnes à des communes qui n'en connaissent aujourd'hui aucune ? Pourquoi ajouter du bruit 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et 365 jours par an dans des secteurs aujourd'hui relativement préservés ? Par ailleurs, les données économiques du fret ferroviaire mériteraient d'être présentées de manière complète. La Commission européenne a examiné plusieurs mesures de soutien accordées à Fret SNCF représentant : entre 4 et 4,3 milliards d'euros d'avances de trésorerie ; 5,3 milliards d'euros d'effacement de dette ; 170 millions d'euros de recapitalisation. Ces montants considérables démontrent que la question de la viabilité économique du fret ferroviaire mérite un débat transparent. XIII. UNE ACCESSIBILITÉ AU TGV QUI POURRAIT DIMINUER Les gains de temps annoncés doivent être analysés avec prudence. Le coût du projet est régulièrement estimé à environ 7 milliards d'euros. Le gain annoncé est d'environ 15 minutes. Ce rapport entre coût et bénéfice mérite d'être débattu. Par ailleurs, certaines villes actuellement desservies pourraient voir leur accessibilité se dégrader.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#216 (SUITE)	18/06/2026	Contre ce projet totalement édulcoré et aux impacts minimisés voire occultés	Les habitants pourraient être contraints d'effectuer davantage de trajets routiers pour rejoindre les futures gares nouvelles. Dans certains cas, le gain de temps annoncé sur le parcours ferroviaire pourrait être compensé, voire dépassé, par l'augmentation des temps d'accès aux gares. Les habitants de Béziers, appelés les Biterrois, sont directement concernés par cette problématique. XIV. DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX MAJEURS Le projet entraînerait une artificialisation importante des sols ainsi que des impacts potentiels sur : - la biodiversité ; - la faune ; - la flore ; - les espaces naturels ; - les terres agricoles ; - les ressources en eau ; - les paysages. Ces conséquences doivent être examinées avec la plus grande rigueur. CONCLUSION Les habitants de notre territoire ont construit leur cadre de vie depuis plus de vingt ans autour d'un projet initialement présenté comme une ligne voyageurs suivant un tracé identifié et connu. Aujourd'hui, ils découvrent la possibilité de modifications substantielles du tracé ainsi que l'introduction d'un trafic fret susceptible d'engendrer des nuisances permanentes. Avant toute décision, il apparaît indispensable : - d'assurer une véritable concertation ; - de garantir une information complète et transparente ; - d'étudier sérieusement les alternatives ; - de maintenir le tracé historique lorsque cela est techniquement possible ; - de prendre en compte les impacts réels du bruit, notamment les pics sonores, les circulations nocturnes et la fréquence des passages ; - de protéger effectivement la santé, le cadre de vie et le patrimoine des populations concernées. Au regard des éléments actuellement présentés, de très nombreuses interrogations demeurent sans réponse et justifient la plus grande prudence quant à la poursuite de ce projet. Les habitants ont le droit d'obtenir une information complète, sincère et équilibrée avant toute décision engageant durablement leur territoire pour les décennies à venir. A titre personnel j'entamerai tous les recours nécessaire contre une nouvelle ligne si celle-ci est FRET et que le tracé est modifié en se rapprochant des habitations. Des collectifs sont en train d'être constitués.
#217	19/06/2026	Contribution de Perpignan Méditerranée Métropole	Veillez trouver ci-jointe la contribution de Perpignan Méditerranée Métropole Communauté Urbaine.
#218	19/06/2026	DELIBERATION DU CM DE LA VILLE DE LE SOLER PORTANT AVIS SUR LE PROJET DE LA LNMP PHASE 2 ET SON CONTOURNEMENT DE PERPIGNAN	POUR LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN MAIS CONTRE LE CONTOURNEMENT OUEST DE PERPIGNAN
#219	19/06/2026	Oui à la Mixité si tracé Ouest de l'A9. Opposition au tracé à l'Est de l'A9 au regard des projets de développements économiques en cours à Caves et La Palme	La communauté d'Agglomération du Grand Narbonne investi dans le développement de 2 parcs d'activités économiques sur les communes de Caves (environ 10 hectares) et de La Palme (environ 30 hectares). Le parc d'activité de La Palme situé en continuité du village des Cabanes a été déclaré Projet d'Envergure Régionale (PER) par la Région Occitanie au regard de son importance pour le développement du port de commerce de Port-La Nouvelle. Le dossier de création de ce parc d'activité de La Palme a été approuvé par délibération du conseil communautaire du Grand Narbonne le 3 décembre 2025. Par ailleurs, la nouvelle station d'épuration de La Palme doit être construite dans le périmètre de cette opération. Dans le zoom 8/13 des cartes de zone d'études du dossier de concertation il apparait ces 2 opérations majeures de développement économique du sud de l'agglomération du Grand Narbonne se situent dans le secteur surligné en jaune « passage en surface (variante mixte) ». Certains porteurs de projets qui se situent dans ce secteur surligné en jaune sur les cartes se sont vu opposer des « sursis à statuer » découlant des modifications de tracé qui pourraient être induites à la suite de la concertation en cours. Dans ces décisions de sursis à statuer il est précisé que la situation des projets pourra être réexaminée « dans le courant de l'année 2028 » par SNCF réseau. Cette situation ne me paraît pas acceptable pour ce qui concerne les projets de développement de parcs d'activités économiques initiés par le Grand Narbonne depuis plusieurs années au regard du tracé alors opposable de la ligne nouvelle (cf. décision ministérielle du 14 novembre 2011 définissant la zone de passage préférentielle de la LNMP). Si la validation du périmètre d'étude intégrant le périmètre de ces parcs d'activités implique un sursis à statuer de 2 ans pour toute demande d'autorisation d'urbanisme déposée dans les périmètres de ces parcs d'activités, je ne peux que vous faire part de mon opposition au projet tel que décrit. Je suis néanmoins favorable à la LNMP, si possible avec un usage mixte si et seulement si un passage à l'ouest de l'A9 est possible. Si un passage par l'Ouest n'est pas possible dans le cas d'une ligne mixte, alors je serai favorable au maintien d'une ligne voyageurs sans mixité à l'Ouest, comme c'était prévu et validé avant cette concertation de 2026.
#220	19/06/2026	Protection village de Peyrestortes	Notre village subit des nuisances durd aux bruits apportes par: L'aéroport (dont nous sommed tres pres. La circulation automobile intense. Maintenant l'apport d'un train a grande vitesse qui passera selon les plans etablis bien trop pres du centre du village.je ne suis pas contre le projet de train a condition que sa trajectoire soit suffisamment eloigne du village,ce qui ne semble pas le cas au vu du projet erabli.
#221	19/06/2026	Avis défavorable	Nous venons de faire construire sur Fitou (y'a même pas 5ans) nous avons déjà l'autoroute à gauche et en contre bas départementale et voie ferrée je pense sincèrement qu'il y en a largement assez !! Le projet initial (avec tunnel et sur les hauteurs) est et restera la meilleure option ! Nous ne voulons pas de la nouvelle ligne qui passe le long de l'autoroute et encore moins sur un pont qui dénaturerai tout l'ensemble du village.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#222	19/06/2026	Avis d'une simple citoyenne qui prend très peu le train	J'étais à la concertation publique du 16 juin à Narbonne. Ravie d'avoir compris l'histoire de la CNDP. J'ai trouvé dommage que suite aux réponses données aux questions des intervenants, aucune discussion n'est possible. Je m'explique : à la question du 1er intervenant sur ses craintes concernant le tunnel des Corbières et son milieu karstique peu voire pas connu à ce jour, la réponse est que tout sera mis en place pour le préserver au mieux et des études pourront être menées sur ce milieu grâce à la réalisation du tunnel (dit lors de la présentation). Est-ce que cela rassure ? Non. C'est souvent comme cela, certains projets sont acceptés et en découlent nombres d'études ; l'inverse me semblerait plus adéquate même si cela n'est pas de mise (j'en comprends les coûts et les difficultés) pour nombre de projets, j'ai toujours trouvé cela gênant. Concernant les gares excentrées, j'avais cru comprendre lors de la présentation que c'était "un +", ce que nombre d'utilisateurs déplorent. A ma question m'a été répondu que non, au vu des expériences précédentes, les problèmes des gares excentrées sont connues. Ok, alors, pourquoi les proposer au projet ? Et pourquoi continuer à vouloir en créer ? Je n'ai jamais compris le sens du "toujours plus et toujours plus vite" comme si cela était un atout. Pour qui ? Les travailleurs en déplacement (de longs débats avec des relations il y a + de 30 ans sur ce point au sujet de la ligne TGV passant à Besançon, en gare excentrée - les villages de mon enfance et adolescence sont dénaturés, je n'arrive même plus à y aller tellement cela me paraît insensé et me fait mal au coeur, vous dire ! - ceci revenait à un intérêt personnel qui passe avant la Nature, comme souvent pour ne pas écrire toujours), les voyageurs (français ou étrangers) pour le tourisme (avec tout ce que cela implique pour les habitants de ces lieux. J'ai écouté il y a 2 ans je dirais les grandes questions sur ces problématiques, tant à Barcelone qu'à San Sebastian qui discutaient avec Bordeaux, genre "inextricable" ! De plus en plus de lieux en France sont soumis à cette problématique à la quelle aucune solution à ce jour n'est proposée, je ne pense pas me tromper), les étudiants sûrement (moins de 25 ans, grâce à la carte jeunes. J'ai personnellement arrêté de prendre le train - le trajet qui m'intéresse est quasiment infaisable par ce moyen de transport ! Et ce, depuis mon arrivée à Toulouse en 97 - depuis mes 26 ans). Je rejoins donc Sylvain Carrière, député de l'Hérault, sur sa position au sujet de ce projet. J'ai bien compris les problèmes concernant la ligne existante, à saturation (je l'ai remarqué pour mes rares trajets en TER Narbonne-Toulouse, dont assise par terre car complètement plein) mais je n'aurais de cesse de me questionner sur les déplacements incessants que notre vie moderne impose (faire de Toulouse, pour ne citer qu'elle, la banlieue parisienne via l'avion, quelle aberration ! Cela a été le cas de Dijon lors de la mise en place de la ligne TGV qui date maintenant etc). Vu les enjeux concernant le tunnel des Corbières (je crains les problèmes qui en découleront), les enjeux agricoles et viticoles, je ne peux être pour ce projet. J'ai compris mardi soir que c'est le tronçon restant pour relier Madrid à Berlin (Besançon ayant subi la 1ère tranche des travaux je pense dans les années 90), avec grand étonnement ! Quand je vois le nombre de covoiturages augmenter entre l'Espagne et l'Allemagne, cela me questionne tout autant. Je pourrais continuer mais cela me semble déjà bien assez long. Pour finir, si ce projet se réalise, il est évident que je me sentirai contrainte et forcée de quitter Narbonne. Comme beaucoup trop de régions sont impactées par nombre de projets imposés par l'Europe, je ne suis pas la seule à me demander : où est-il possible de vivre tranquillement en France sans rencontrer ce genre de difficultés ? A bientôt pour les futures réunions.
#224	19/06/2026	Préserver à tout prix FITOU et ses environs	Nous refusons que Fitou, ses paysages, ses vignes et son cadre de vie soient sacrifiés par ce projet. Cette ligne générerait des nuisances durables, porterait atteinte à la biodiversité, à l'activité viticole et à l'attractivité touristique de notre territoire. Préserver notre patrimoine et notre qualité de vie est une priorité. Pour Fitou, c'est un non : un passage à l'ouest ou rien. Parce que Fitou mérite d'être préservé !
#225	19/06/2026	Contre le tracé en bordure d'autoroute	Habitante de Fitou, je suis contre le tracé prévu en bordure d'autoroute. Cela va impacter énormément de villages (caves, Fitou ...) sur le plan humain, visuel, économique et touristique. Le tracé au milieu des corbières serait celui à retenir.
#226	19/06/2026	Un projet rétrograde au regard du changement climatique	Je suis totalement opposé à la création de cette nouvelle ligne à grande vitesse pour quatre raisons principales. - La première, la plus importante, est qu'elle va fortement impacter le massif des Corbières dont l'inaccessibilité majoritaire, excepté quelques champs d'éoliennes, a permis une excellente conservation de ces fragiles milieux arides et de ces falaises très prisées par les grands rapaces comme l'aigle royal, l'aigle de Bonelli ou le hibou Grand-Duc. Le dérangement au moment de la construction et le passage régulier des TGV condamnent inéluctablement cette spécificité écosystémique. - La deuxième raison concerne le gain de temps potentiel par rapport à la ligne classique. Sur cette courte distance, à peine 100 km, il sera au mieux de quelques minutes. Ce gain mérite t'il de massacrer définitivement le massif des Corbières ? Je n'en suis pas persuadé. - La troisième raison concerne l'accessibilité de cette ligne nouvelle. En effet, la SNCF développe des nouvelles gares à l'extérieur des agglomérations, mais ne s'est jamais soucié de la liaison locale, forçant les voyageurs à venir en voiture et d'essayer de les garer dans des parkings toujours sous-dimensionnés. - Enfin, la quatrième raison concerne la desserte des gares intermédiaires qui ne sont pratiquement plus desservies. Si vous êtes dans le Nord, essayez d'aller à Albert qui a un très beau beffroi. Le TGV n'y passe pas bien sûr, mais la SNCF a considérablement réduit le trafic sur la ligne classique. Que va t'il se passer pour les habitants de Leucate ou Port La Nouvelle? Ils n'auront sûrement pas autant de trains que maintenant pour aller ou revenir du travail. Un dernier motif, plus philosophique celui-là : Va-t-on vouloir continuer à vivre de plus en plus vite? À consommer de plus en plus de ressources qui ne se renouvelleront pas ? N'est-il pas temps que l'humanité ait une vision plus réaliste de l'avenir catastrophique qu'elle se prépare et essaye de renverser la vapeur? S'il n'est pas déjà trop tard !
#227	19/06/2026	Refus catégorique du tracé mixte de la ligne nouvelle	L'option de mixité du tracé de la ligne nouvelle au niveau de Fitou ne pourra se faire qu'au niveau de la chapelle st Aubin, c'est à dire au nord de Fitou. Quel en soit le coût , envisager de faire passer cette ligne entre l'autoroute et le village est inadmissible. Trop d'impacts sur la population, les biens agricoles, le bien vivre . Pollution visuelle, sonore etc...
#228	19/06/2026	Pour une meilleure prise en compte du territoire et des habitants concernés sur la commune de Béziers	L'association « Comité de Défense de Badones – Montimas » (CDBM) se préoccupe, depuis 1992, de la préservation de la qualité de vie et de l'environnement d'un large secteur semi-rural et agricole de 2.500 hectares, situé à l'est de la commune de Béziers. Après ses inquiétudes manifestées dans les années 90 et dans sa contribution au débat public sur la « Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan » organisé en 2009 (lettre à la commission particulière du débat public en date du 3 juillet 2009), quant à un tracé qui aurait pu traverser le quartier, l'association prend acte, avec satisfaction, du choix d'un tracé définitif situé au sud de l'autoroute A9. Dans la mesure où la ligne nouvelle à grande vitesse pourrait entraîner une baisse du trafic routier le plus polluant, celui des camions, sur l'autoroute A9, et compte tenu de l'impact limité sur le quartier, l'association est favorable à un projet de ligne mixte voyageurs-fret. Toutefois, le Comité de Défense de Badones – Montimas souhaite attirer l'attention des promoteurs et responsables du projet sur quelques aspects qui ne sont pas ou sont insuffisamment traités dans le dossier de concertation et qui représentent, pour les riverains, des sujets d'inquiétude : 1°) les nuisances sonores : le bruit généré par le trafic ferroviaire s'ajoutera aux nuisances sonores de l'autoroute A9, en particulier la nuit, si la voie nouvelle est utilisée pour le fret (dont les trains génèrent des bruits spécifiques) ; des études spécifiques sur l'impact pour les riverains seraient bienvenues et devraient, le cas échéant, déboucher sur des dispositifs d'atténuation du bruit adéquats ; 2°) la continuité des voies de communication rurales : le quartier est relié aux communes environnantes et à plusieurs secteurs naturels et agricoles par un réseau de voies (des chemins ruraux pour la plupart) qui permettent, en deux endroits, le franchissement de la barrière que constitue l'autoroute A9 : au niveau du bois de Bourbaki et au niveau du domaine de La Caumette (chemins ruraux n°50 et n°56 en direction de Cers) ; pour les habitants et les agriculteurs du quartier, il serait important de préserver ces voies et d'assurer leur continuité par-delà la ligne nouvelle à grande vitesse ; 3°) l'aménagement foncier du secteur envisagé pour l'implantation de la nouvelle gare : l'expérience des parcs d'activité et des ZAC (zones d'aménagement concerté), réalisés sur le quartier (La Giniesse, La Domitienne, Mazeran, La Méridienne) montre qu'il est généralement fait peu de cas des déplacements et des usages du territoire antérieurs ; le projet de réalisation d'une nouvelle gare en limite des communes de Cers et de Villeneuve-les-Béziers, et les aménagements qui l'accompagneraient pour accueillir de nouvelles activités, devraient tenir compte de l'impact sur les voies de circulation et les activités existantes (préservation des chemins ruraux, accès au bois de Bourbaki, etc.) ;

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#228 (SUITE)	19/06/2026	Pour une meilleure prise en compte du territoire et des habitants concernés sur la commune de Béziers	4°) l’impact sur l’environnement naturel : si la construction de la nouvelle ligne le long de l’autoroute A9 paraît être de nature à limiter l’impact de l’infrastructure sur l’environnement dans ce secteur, il reste regrettable que soit sacrifiée la partie sud du bois de Bourbaki ; pour limiter l’impact sur la partie restante, des mesures compensatoires pourraient être envisagées pour préserver ce qui peut l’être et pour valoriser la partie nord du bois (amélioration des accès, dispositifs contre le bruit tenant compte de la voie nouvelle mais aussi de l’autoroute A9, etc.) ; 5°) la prise en compte, d’une façon plus large, des mobilités et de l’aménagement du territoire : à la préoccupation de proximité au sujet des aménagements autour de la future gare, s’ajoute une réflexion qu’il conviendrait d’approfondir sur l’insertion de cet équipement dans le territoire et sur ses fonctionnalités ; en particulier, il apparaît nécessaire que soit étudiée une liaison ferroviaire entre la future gare et la gare du centre ville de Béziers, afin de permettre la jonction des deux en train et pas seulement par voie routière (l’intérêt est évident pour tous les habitants du centre ville, mais surtout pour tous les territoires desservis par la ligne Béziers-Neussargues) ; une même réflexion conduirait à prendre en compte l’intérêt d’un liaison avec la ligne ferroviaire historique pour la jonction avec d’autres gares ; à cette perspective pourrait s’ajouter une réflexion plus générale sur l’intermodalité, y compris la desserte de la nouvelle gare par des voies cyclables.
#229	19/06/2026	Un projet essentiel pour l'avenir ferroviaire de l'Occitanie, avec une desserte repensée	En tant qu'habitant de Perpignan, je soutiens pleinement la création de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan dans sa phase 2, entre Béziers et Perpignan. Ce projet répond à des enjeux majeurs pour notre territoire, notre région et l'ensemble de l'axe ferroviaire méditerranéen. Un projet nécessaire et urgent L'axe Montpellier-Perpignan est l'un des plus saturés du réseau ferroviaire français. Face à la croissance démographique de l'Occitanie et à l'impératif de réduire les émissions de CO liées aux transports, une ligne nouvelle n'est pas un luxe mais une nécessité. Je suis tout à fait favorable à ce projet, qui permettra de réduire significativement les temps de trajet pour les habitants de Perpignan et du sud de la région, tout en renforçant la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne. La mixité voyageurs/fret : une priorité pour le report modal Je soutiens fortement l'option d'une ligne mixte, accueillant à la fois les voyageurs et le fret ferroviaire. Le transport de marchandises par rail est une solution concrète et efficace pour réduire le nombre de poids lourds sur les axes routiers et autoroutiers, notamment sur la RN9 et l'A9, particulièrement saturées dans notre région. Chaque train de fret supplémentaire, c'est des dizaines de camions en moins sur nos routes, moins de pollution, moins d'accidents, et une infrastructure routière moins dégradée. La mixité est une opportunité à saisir. Sur la question des gares : privilégier les centres existants C'est sur ce point que je souhaite apporter une nuance importante. Si des gares nouvelles en périphérie peuvent sembler attractives pour desservir un territoire plus large, elles risquent en pratique de fragmenter l'offre, de complexifier les correspondances et de nécessiter un véhicule personnel pour y accéder, ce qui va à l'encontre des objectifs de mobilité durable. Je recommande donc de concentrer les investissements sur le renforcement des gares centres existantes, mieux intégrées dans les réseaux urbains de transport en commun, et donc accessibles au plus grand nombre sans voiture. Si des gares nouvelles devaient tout de même être créées, elles devraient impérativement être connectées aux réseaux de bus, tramway et vélo dès leur conception, et non pas être de simples arrêts autoroutiers ferroviaires isolés. Conclusion Ce projet est une chance historique pour notre territoire. Je fais confiance aux maîtres d'ouvrage pour mener ce chantier avec sérieux, et j'encourage la SNCF et les décideurs publics à aller de l'avant, en veillant à ce que cette ligne nouvelle serve réellement tous les habitants, y compris ceux qui n'ont pas de voiture, grâce à une desserte ancrée dans les centres urbains existants.
#230	19/06/2026	Concilier ambition ferroviaire et préservation des Corbières : une exigence, pas une option	En tant qu'habitant de Perpignan, directement riverain du tracé envisagé entre Béziers et Perpignan, je souhaite apporter ma remarque sur la question du passage par les Corbières et des enjeux environnementaux et agricoles qui y sont liés. Un soutien de principe au projet, assorti d'une vigilance forte Je rappelle d'abord mon soutien à ce projet de ligne nouvelle, indispensable pour l'avenir ferroviaire de notre région. Mais ce soutien ne doit pas être un soutien aveugle : la traversée des Corbières est sans doute l'un des points les plus sensibles de ce tracé, et elle mérite une attention particulière. Sur le choix tunnel ou plaine Les Corbières constituent un territoire au relief karstique exceptionnel, avec des enjeux hydrogéologiques majeurs : nappes phréatiques, résurgences, grottes et réseaux souterrains qui alimentent en eau une partie du territoire. Je considère qu'un passage en tunnel, bien que plus coûteux et plus complexe techniquement, est probablement la solution la plus respectueuse de cet équilibre fragile, à condition que les études géotechniques garantissent l'absence d'impact durable sur les ressources en eau souterraines. Un passage en plaine, s'il est privilégié pour des raisons de coût, ne doit en aucun cas se faire au détriment de la préservation de ces ressources et des terres agricoles qui en dépendent. Sur l'artificialisation des sols agricoles et naturels Je suis convaincu qu'une ligne nouvelle est nécessaire, mais je suis également préoccupé par l'artificialisation des terres agricoles et des milieux naturels qu'elle implique inévitablement. Le territoire entre Béziers et Perpignan abrite une activité viticole et agricole importante, qui constitue une part essentielle de l'identité économique et paysagère de la région. Je demande que : Le tracé final privilégie autant que possible les infrastructures existantes (autoroutes, voies ferrées actuelles) pour limiter l'emprise sur des terres encore vierges ; Des mesures de compensation agricole réelles et proportionnées soient mises en œuvre, et non de simples mesures symboliques ; Les exploitants agricoles impactés soient associés très tôt aux discussions sur les modalités de passage, et indemnisés de manière juste. Sur la biodiversité des Corbières Ce massif abrite des espèces protégées et des habitats naturels remarquables (rapaces, chiroptères, milieux karstiques). Je demande que les études d'impact environnemental soient menées avec la plus grande rigueur, en amont des choix de tracé définitifs, et non pas comme une simple formalité une fois le tracé arrêté. Conclusion Je crois fermement que ce projet peut et doit concilier ambition ferroviaire et respect du territoire. Le passage par les Corbières est l'exemple parfait d'un point où des choix techniques courageux, même plus coûteux, sont préférables à des solutions de facilité qui hypothéqueraient durablement notre patrimoine naturel et agricole. J'invite les maîtres d'ouvrage à privilégier la qualité environnementale du tracé sur la seule logique de coût à court terme.
#231	19/06/2026	Gâchis écologique et financier	Je suis contre ce projet, la ligne existante est suffisante quitte a la moderniser. Pas besoin d'un tracé supplémentaire. Gâchis écologique et financier.
#232	19/06/2026	Le chemin des papillons entre Fitou et Treilles	Il y a quelques semaines, découvrir ce petit chemin au départ de Fitou a été un véritable émerveillement. Il serpente au sein d'une jolie végétation (par exemple, orchidée en forme de bourdon...) et son charme est renforcé par le plaisir d'y trouver tous ces jolis papillons.... quelle tristesse, voire quelle colère de découvrir qu'il se situe sur une des zones envisagées pour le trajet de cette ligne. Je ne comprends pas comment on peut envisager de sacrifier un tel miracle de beauté...
#233	19/06/2026	NON à la ligne MIXTE	Au vu des éléments présentés, cette nouvelle ligne mixte n'a d'intérêt que le développement du FRET au détriment des agriculteurs français, de l'environnement du département des Pyrénées Orientales. Vous nous avez expliqué que les études montrent un développement du nombre de train en car de Perpignan sans en montrer les chiffres. De plus, les opérateurs n'auront aucun intérêt à faire s'arrêter les TGV en gare de Perpignan. Cette ligne mixte ne favorisera que la poursuite du développement des villes de Toulouse et Montpellier, toujours au détriment de Perpignan. Je vous rapelle que l'objectif du projet était de désenclaver le département des Pyrénées Orientales, ce qui ne sera pas le cas. Ce projet n'a donc d'intérêt que pour l'Europe qui ne finance que 20%, et pour Toulouse et Montpellier et toujours au détriment des PO. Seul intérêt, moins de camion sur la route. Pourquoi ne pas développer l'aéroport, remettre en route la ligne ST Charles Rungis.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#234	19/06/2026	Triage ferroviaire	Bonjour. En préalable je voudrais me positionner très clairement en faveur de la mixité de la ligne nouvelle. Elle est le chaînon manquant d'un corridor transeuropéen majeur. mais pour qu'une tel infrastructure profite au territoire qu'elle traverse, elle doit l'irriguer. Lors du démantèlement de fret SNCF une carte éclairante apparaissait sur leur site internet. Elle montrait la vingtaine de triages ferroviaires stratégiques pour le fret à l'échelle nationale. En bonne place figurait le triage de Narbonne qui est un noeud dont l'importance est également reconnue à l'échelle européenen (RTE-T). Lors de la concertation j'ai posé la question de la connexion de la ligne nouvelle fret à un triage dans le Narbonnais. Aucune n'est prévue. Il m'a été rétorqué deux choses. D'abord personne n'aurait demandé. La seule chose envisagée étant une infrastructure vers Perpignan pour répondre à une contrainte réglementaire sur les langues parlées par le conducteurs de train. Contrainte réglementaire qui d'ailleurs aura peut être disparu lors de la finalisation du projet. Ensuite, le triage de Saint Jory jouerait déjà le rôle de pôle de concentration pour la région Occitanie. Ces réponses m'apparaissent en profond décalage avec les enjeux d'aménagement du territoire et appellent les remarques suivantes : 1. La géographie prime sur les doctrines éphémères : Les réorganisations de la SNCF, ou les contraintes réglementaires du moment, ne changent pas la réalité physique imposée par la mer et les montagnes. Narbonne est un carrefour naturel reconnu à l'échelle européenne. Les infrastructures d'aujourd'hui façonnent les pratiques du siècle à venir. Le transfert de charge au niveau d'un tel nœud finira par s'imposer comme une évidence énergétique indispensable pour permettre le report modal. 2. Une incompréhension de la logistique régionale : L'Occitanie ne se résume pas à Toulouse. Penser que Saint-Jory peut absorber et distribuer efficacement le fret de l'arc méditerranéen démontre une méconnaissance de la notion de nœud logistique. En conclusion, le dossier actuel est lacunaire. La question des triages ferroviaires pour le fret n'a pas été étudiée avec le sérieux qu'exige un projet de cette ampleur. La décision finale ne pourra être éclairée sans une étude approfondie qui se détache des choix d'organisation à court terme. Je demande formellement par cette contribution : Qu'une étude indépendante soit menée sur la pertinence d'un raccordement de la Ligne Nouvelle à un pôle de fret narbonnais. Que les différentes options soient chiffrées et débattues : création d'une bretelle ou d'une infrastructure de rebroussement au début de la ligne vers Toulouse pour connecter Narbonne-centre ou le nouveau triage de Port-La-Nouvelle, ou bien inclusion d'une infrastructure nouvelle dédiée dans l'enveloppe budgétaire du projet.
#235	19/06/2026	Conséquences sur le rabattement des nappes d'eau souterraines	Bonjour, je suis habitant de la commune du Soler qui selon toute vraisemblance devrait voir son territoire coupé en deux avec une partie de la nouvelle ligne en tranchée couverte. Cette configuration implique un creusement du sol sur une assez grande profondeur et sur un long linéaire de plusieurs centaines de mètres. En tant que géologue, je m'interroge sur la question de l'eau et de l'impact de ce projet sur le possible rabattement des nappes d'eau souterraines profondes et superficielles qui parcourent notre territoire communal. Une tranchée dans le sol, si elle coupe une nappe ou une zone saturée, peut créer un effet de drain et abaisser localement le niveau piézométrique autour de l'ouvrage. Dans un contexte de travaux de terrassement, cela peut se traduire par un cône de rabattement plus ou moins étendu selon la perméabilité du terrain, la profondeur de la tranchée, et sa continuité par rapport à la nappe. Une tranchée ouverte ou drainante peut intercepter l'écoulement souterrain et faire baisser la nappe à proximité, ce qui "dénoue" le fond de fouille et facilite les travaux certes, mais qui de fait pourrait assécher les sols sur une distance non négligeable à déterminer. Les terrains mio pliocènes du Roussillon ont une perméabilité faible à moyenne ($k \approx 10^{-7}$–10^{-4} m/s) et une transmissivité modérée ($T \approx 10^{-2}$–10^{-1} m²/s), très hétérogène selon les faciès. Ils sont vulnérables à un fort rabattement de nappe : la nappe est déjà en déséquilibre chronique, certains secteurs sont en crise, et un rabattement accru peut inverser la drainance, augmenter les prélèvements nécessaires. Pour une voie ferrée en tranchée, il est donc impératif de réaliser une étude hydrogéologique locale avec piézomètres et essais de pompage avant tout projet. Je ne doute pas que cette étude sera menée. J'aimerais savoir quelles seront les conséquences sur les terrains avoisinants sur la ressource en eau et quelles seront, le cas échéant, les mesures compensatoires proposées.
#236	19/06/2026	Opposée au projet	Je suis opposée au projet du TGV Le 19 juin
#237	19/06/2026	Pourquoi je suis opposé au projet de contournement TGV de Perpignan	On nous présente cette nouvelle ligne comme une nécessité pour l'avenir et pour le développement des échanges européens. Pourtant, j'ai le sentiment qu'elle répond avant tout à des besoins de transit international, sans apporter de bénéfices réels aux habitants des Pyrénées-Orientales. Je m'interroge d'abord sur son utilité. Nous disposons déjà d'une gare TGV à Perpignan, d'une liaison ferroviaire vers l'Espagne et d'une infrastructure transfrontalière existante. Dans ces conditions, je ne vois pas pourquoi il faudrait construire une nouvelle ligne dont le principal objectif semble être d'accélérer le passage des trains entre la France et l'Espagne. J'ai l'impression que notre département risque surtout de devenir un simple couloir de circulation où les trains passeront toujours plus vite sans s'arrêter. On nous promet des retombées économiques importantes, mais je reste sceptique. Lorsqu'un train traverse un territoire sans y faire étape, je ne vois pas comment les commerces, les entreprises locales ou les centres-villes pourraient réellement en profiter. Selon moi, les principaux bénéficiaires seront surtout les grands opérateurs du transport et les grandes métropoles reliées par ces axes européens. L'aspect fret m'inquiète particulièrement. Je pense que les habitants des communes concernées devront supporter pendant des décennies les nuisances liées au passage de convois de marchandises : bruit, vibrations, dégradation des paysages et consommation de nouvelles terres agricoles ou naturelles. À mon sens, le coût environnemental et humain est largement sous-estimé. Je comprends parfaitement les riverains qui craignent pour leur qualité de vie et pour la valeur de leur patrimoine. Je suis également perplexe face à l'idée de développer davantage une gare à Rivesaltes plutôt que de renforcer la gare existante de Perpignan. J'ai du mal à comprendre la logique qui consiste à éloigner les voyageurs du centre-ville alors que l'on prétend améliorer les déplacements. Pour moi, cela risque surtout de compliquer les trajets et d'affaiblir encore davantage l'attractivité du cœur de ville. La question financière me paraît tout aussi importante. Je trouve difficile de justifier plusieurs milliards d'euros pour un projet aussi controversé alors que de nombreux besoins essentiels restent insuffisamment couverts. Quand je vois les difficultés rencontrées par les hôpitaux, les écoles, les collectivités ou les transports du quotidien, je me demande si cet argent ne pourrait pas être investi de manière plus utile et plus proche des préoccupations des habitants. Au-delà du projet lui-même, j'ai le sentiment que les Pyrénées-Orientales sont une nouvelle fois considérées comme un territoire de passage. Beaucoup d'habitants ont l'impression que les décisions se prennent loin d'eux et qu'ils devront en assumer les conséquences sans avoir réellement voix au chapitre. Cette impression de subir un projet plutôt que de le choisir nourrit une défiance qui me semble légitime. Pour toutes ces raisons, je pense qu'il est indispensable de réexaminer en profondeur ce projet avant toute décision définitive. Les enjeux sont trop importants pour le territoire, son environnement et ses habitants pour se contenter de promesses de développement dont les bénéfices locaux restent, selon moi, largement à démontrer.
#238	19/06/2026	TGV et Réchauffement : Le projet de trop pour notre département	Un projet d'une telle envergure, qui met des décennies à sortir de terre, ne sera-t-il pas déjà dépassé technologiquement le jour de son inauguration ? Face à l'émergence de concepts de transports du futur et aux évolutions rapides du secteur ferroviaire, on peut légitimement s'interroger sur la pertinence à long terme de construire une ligne TGV classique aujourd'hui. De plus, nous constatons à ce jour de gros soucis sur le réseau ferroviaire français, notamment des pannes à répétition causées par la chaleur liée au réchauffement climatique. Comment penser que la future ligne ne sera pas concernée par ces pannes ? C'est d'autant plus inquiétant que notre département sera peut-être le plus chaud de France à l'avenir. Si les fortes chaleurs impactent inévitablement le tourisme local, elles fragiliseront tout autant une infrastructure payée au prix fort.
#239	19/06/2026	garantir le désenclavement des Pyrénées-Orientales et de Perpignan	En 1862 la création de la gare de Perpignan a permis de relier les Pyrénées-Orientales au reste de la France et a permis son développement économique. Aujourd'hui, la fragilité de plus en plus grande de la ligne historique risque d'isoler à nouveau le département quant bien même il y aurait l'autoroute et un aéroport. L'A9 est déjà très encombré de camions, et l'aéroport subit une forte concurrence, sans oublier le coût des voyages vers Paris. C'est pourquoi la réalisation d'une ligne nouvelle, à vocation mixte, est vitale. C'est l'objet de la contribution jointe.
#240	19/06/2026	Un prolongement inutile et couteux	L'importance du projet de prolongement de la Ligne Nouvelle Montpellier -Perpignan (LNMP) avait bien besoin de concertation car il impacte fortement la Commune de LE SOLER en coupant la ville en son tiers. Bien que cette concertation préalable soit orientée entre le choix de transport, fret et/ou voyageur ou le choix de l'implantation d'un hypothétique gare, les conséquences du projet doivent porter sur une réflexion plus globale. Le projet questionne sur le bénéfice/coût de ce contournement de Perpignan alors que la ligne existante sera conservée et même aménagée. Le choix de ce doublon n'est justifié que par des contraintes techniques (délestage suivant un risque de surchauffe ?), un gain de quelques minutes avec le remisage du fret pour permettre à la ligne voyageur de continuer sur la ligne qui passe par Perpignan et donc le coût du contournement n'est pas justifié puisque la liaison directe est déjà possible et peut être améliorée. D'ailleurs la rentabilité du fret ferroviaire sur cette ligne n'est pas démontrée (le train qui va à RUNGIS est déficitaire d'année en année) car le transport routier est plus souple, avec la possibilité d'arrêts fréquents et va devenir plus écologique avec le remplacement des moteurs thermiques par des solutions alternatives, hydrogène, électricité qu'ils convient d'accompagner. Il est regrettable que le dossier ne fasse pas apparaître clairement les choix retenues pour la traversée du Soler (remblai, déblai ?) avec des intégrations graphiques qui permettent de visualiser l'impact et surtout les moyens mis en œuvre pour garantir la protection contre le bruit et contre les vibrations suivant les choix retenus. Même choses pour le maintien des ruisseaux, agouilles, zone humides à Toulouges et nappes et veine phréatiques que le projet risque de faire disparaître, notamment le canal de Sainte - Eugénie et les veines qui nous viennent du Canigou. Ce serait un gaspillage insensé par ces temps de sécheresse. Enfin, l'emplacement réservé pour la Ligne à Grande Vitesse, ER n°32 du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, fait apparaître sur la commune du Soler une excroissance à l'Ouest, vers la rue Aristide Maillol qui n'est pas précisément documenté quant à son intérêt et son lien avec le projet de prolongement ultérieur de la LNMP. Pour tous ses éléments, le prolongement de la LNMP par le contournement Ouest semble inutile par rapport à son coût, d'autant plus que la ligne existante, qui peut être aménagée, suffira à relier Barcelone à Bézier.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#241	19/06/2026	Liaisons Toulouse Lyon/ Marseille	Le triangle de Narbonne sera à très fort enjeu et la localisation de Narbonne TGV interroge. La configuration actuelle n’inciterait pas les TGV à s’y arrêter... Mais l’alternative en boucle péjorerait certainement la vitesse... Leur passage par Narbonne Centre avant de rejoindre la LGV serait bien plus pertinent pour garantir qu’ils s’y arrêtent. Ou bien ils ne s’y arrêteraient purement et simplement plus.
#242	19/06/2026	Pour un veritable choix : deux projets alternatifs crédibles	Une fausse concertation • L’absence d’alternative. Le choix proposé aux citoyens est trop « cadré ». Il s’agit seulement de se prononcer sur les modalités du projet de ligne nouvelle (création de nouvelles gares, ligne voyageurs avec ou sans fret). A aucun moment il n’est proposé un choix entre deux alternatives crédibles, à savoir la création de la nouvelle ligne et, par exemple, la modernisation de la ligne classique. Le devenir de la ligne classique, usée et menacée par la montée des eaux, n’est qu’effleuré et cette alternative est immédiatement rejetée. Pourtant, les deux sujets devraient être traités en même temps, avec le même sérieux. • Les véritables décisionnaires se sont déjà prononcés. Il apparaît que les séances de « concertation » de juin 2026 ne sont que des séances d’information et de libre expression : les organisateurs ont précisé que le véritable choix sera opéré par les élus locaux. Or il semblerait que ceux-ci se soient déjà prononcés en faveur de la nouvelle ligne, sans même attendre les résultats de la concertation, et sans prendre la peine de se concerter en amont avec les habitants. La LGV, un mégaprojet inutile et dévastateur pour les Corbières littorales • Une catastrophe environnementale et paysagère. La construction d’une ligne TGV dans une bande littorale étroite et fragile se traduira inévitablement par la dévastation de centaines d’hectares de terres agricoles et d’espaces naturels, et par la défiguration de paysages à échelle humaine qui séduisent les résidents et attirent des milliers de touristes chaque année. En outre, le creusement de tunnels risque de fracturer un massif karstique fragile et de mettre en péril une ressource en eau devenue particulièrement rare et précieuse. • Le gain de temps escompté est marginal, voire nul. Obtenir un gain de temps théorique de 10 mn entre Narbonne et Perpignan justifie t-il de transpercer les Corbières littorales ? D’autant que la création de nouvelles gares autour de Narbonne et Perpignan oblige à des correspondances compliquées avec les gares classiques, annulant la gain de temps (voir l’exemple de la gare TGV Montpellier Sud). • Le coût financier de 7 milliards €, probablement sous-estimé, reposerait en grande partie sur les collectivités locales. Est-il raisonnable de dépenser des milliards d’euros pour un projet dévastateur qui n’apporte aucun bénéfice aux Corbières ? Le montant annoncé de 7 milliards € sera à réévaluer, compte tenu de l’inflation et de la situation géopolitique, mais aussi des demandes (légitimes) d’enfouissement de la ligne. La dérive des coûts des mégaprojets est bien connue : chiffré il y a quelques années à 14 milliards €, le projet de LGV Bordeaux-Toulouse-Dax est passé aujourd’hui à plus de 20 milliards en portage public (et 27 milliards en partenariat public-privé). Il est à craindre que la part du financement (40%) à la charge des collectivités locales, lesquelles sont déjà dans des situations financières très tendues, ne soit révisée à la hausse. Que vont devenir les autres priorités (développement économique, social, transition écologique etc) ? Un désengagement de l’État, qui doit en principe financer 40"%, est vraisemblable. Bercy manifeste déjà des réserves sur de nombreux mégaprojets et demande une meilleure priorisation, en s’appuyant sur les rapports du Conseil d’orientation des Infrastructures (COI). • Le fret sur la LGV, un mirage ? Reporter le fret camions sur le rail est un objectif essentiel : l’engorgement de l’autoroute et de la départementale est une réalité inquiétante. Mais au plan national, la part modale du fret rail ne cesse de faiblir. Au plan local, l’arrêt du train des légumes Perpignan-Rungis est aussi un mauvais signal. Dans ce contexte peu porteur, la LGV aurait-elle la capacité à attirer du fret ? De plus, est-il réaliste de vouloir faire passer des trains de produits chimiques toxiques et inflammables dans un tunnel d’une dizaine de kilomètres, compte-tenu des enjeux de sécurité et des risques de pollution ? Les chargeurs demandent de doubler la ligne existante : pourquoi ne pas doubler la ligne classique sur les étangs ? Zéro bénéfice pour les Corbières et pour Roquefort-des-Corbières Chacun comprend que le bénéfice pour les terroirs des Corbières littorales sera nul, en dépit des formules creuses sur « le développement économique généré par le TGV ». Bien au contraire, cette atteinte aux paysages et à l’environnement risque d’affaiblir l’attractivité du littoral. Le système territorial formé par Roquefort, Sigean, La Palme et Port-la-Nouvelle, qui dépend pour une bonne part de l’économie touristique, va être cassé par l’installation d’une infrastructure géante s’ajoutant à l’autoroute et à la départementale. Une barrière difficilement franchissable va se dresser entre ces communes, rendant plus pénibles les circulations du quotidien. Il faut également prendre en compte le temps du chantier : quelle durée ? 3 ans, 5 ans, davantage ? A Roquefort, le village devra supporter la poussière, le bruit, les remblais, le ballet des bulldozers et des camions du matin au soir... pas vraiment ce que les touristes viennent chercher ! Une alternative : l’étude de la modernisation de la ligne classique Rejeté a priori sans qu’on ait vu d’études sérieuses, la modernisation de la ligne classique doit être étudiée et discutée. En particulier, une meilleure régulation du trafic, la modernisation des voies et le confortement/doublement du passage sur les étangs, menacé par la montée des eaux. A La Réunion, un viaduc en mer est construit pour éviter les éboulements sur la nouvelle route littorale. Un viaduc ferroviaire de 8 km de long relie Venise à la terre ferme. La région Occitanie installe des éoliennes en mer à Port-la-Nouvelle. Et il serait impossible de faire un viaduc de 3 m au-dessus des étangs pour doubler la ligne existante ? Au total, la modernisation atteindrait peut-être 1 milliard €, un coût acceptable au vu des enjeux. La modernisation de la ligne classique obligerait certes à des compromis : passage du TGV en moyenne vitesse, coexistence partielle entre le TGV, les TER et le fret, faisceau ferroviaire partagé dans les gares existantes. Mais c’est le prix à payer, un prix raisonnable comparé à la démesure du TGV, pour sauver les Corbières littorales. Le TGV n’est pas une fatalité : la LGV Sud-Ouest est remise en question. Aujourd’hui, certaines lignes de TGV au coût faramineux et à l’utilité contestable, sont remises en question. En juin, une centaine de maires et de parlementaires ont manifesté leur opposition à la ligne Bordeaux-Toulouse-Dax et ont demandé la rénovation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse1. Pour sauver les Corbières littorales, une alternative : étudier la modernisation de la ligne classique.
#243	19/06/2026	Avis d'un personne convaincue par le train	Dans les Pyrénées-Orientales, l’industrie ne représente qu’environ 10"% de l’emploi contre près de 13"% à l’échelle nationale, dans un département marqué par un taux de chômage autour de 12"% (contre 7% au niveau national4) . Les emplois sont souvent précaires et saisonniers avec un clivage littoral//arrière-pays. En découle un niveau de pauvreté supérieur de 5 points3 à la moyenne nationale. Les entreprises du G16 contribuent à limiter cet écart en développant des activités, en maintenant des emplois qualifiés et en assurant des retombées économiques directes et indirectes pour l’ensemble du territoire. La Loi d’orientation des mobilités a déjà depuis 2019 définit le projet LNMP comme prioritaire. L’autoroute A9 concentre jusqu’à 143 000 véhicules par jour selon les sections, avec entre 18 et 30"% de poids lourds, soit jusqu’à 14 000 camions quotidiens. Cette intensité de trafic engendre des phénomènes de congestion, une dégradation des conditions de circulation et une augmentation des coûts logistiques pour les entreprises. Le tronçon Montpellier–Perpignan est aujourd’hui le seul segment sans double ligne performante entre la France et l’Espagne, son aménagement est stratégique à l’échelle européenne sur la ligne Madrid Budapest. Sur le plan environnemental, le risque de submersion de la voie actuel est réel, un doublet serait salutaire. Concernant le bruit, la ligne ne fait pas plus de bruit qu’une église. Enfin les continuums d’écosystèmes peuvent être assurés avec des solutions bien connues. La stratégie va plutôt être sur la gestion des transferts et des parkings entre gares. Ce projet n’a que des avantages pour le développement économique du département et son désenclavement.
#244	19/06/2026	positionnement des gares... et des parkings !	On ne parle que des gares mais pas des parkings. Attention à ne pas commettre les erreurs de la gare d'Aix par exemple ou d'autres gares excentrées. Un mauvais arbitrage a des conséquences sur le démarrage des gares et leur fréquentation.
#245	19/06/2026	NoPasaran contribution 18 juin 2026	Association NoPasaran, membre de la Coordination Régionale Inter-associative CRI. Contribution en PJ
#246	19/06/2026	Très favorable sous conditions	C'est tant en ma qualité de conseiller départemental du canton Corbières Méditerranée, que de DGS de la Ville de Port-La Nouvelle, que d'habitant que la Commune de Sigean que je suis convaincu par l'intérêt pour notre territoire de la LNMP. Toutefois, pour avoir participé à plusieurs réunions publiques et avoir bien saisi la méthode d'un "requestionnement" sur cette phase 2 sensé ""explorer tout le champ des possibles"", je m'interroge et même m'inquiète sur certains champs des possibles dans les options proposées qui de mon point de vue n'auraient jamais dû être proposées tant le bon sens suffit à admettre qu'elles ne peuvent qu'être unanimement rejetées, au point même de susciter des oppositions au projet lui-même, alors que je le rappelle, ce territoire, par l'intermédiaire du Grand Narbonne et du Conseil Départemental de l'Aude, mettent la main à la poche pour la phase 1 allant de Montpellier à Béziers. Ce n'est donc pas pour voir la ligne s'arrêter à Béziers... Or, si cette ligne devait d'une part, emprunter le tracé Est Littoral, avec les conséquences catastrophiques pour les communes traversées de Sigean à Fitou, et devait, d'autre part, ne pas proposer de ligne nouvelle, de sorte que le territoire subirait tous les inconvénients sans les avantages évidents d'une desserte, nous préférons la voir s'arrêter à Béziers, et bien sûr arrêterons de payer cette partie... Ainsi, je souhaite en la forme réaffirmer mon avis très favorable sur ce projet aux conditions strictes suivantes : - Choix de la traversée souterraine de Roquefort jusque après Fitou - Création d'une gare nouvelle à Narbonne Ouest - Choix de la mixité de la ligne

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#247	19/06/2026	Contournement de perpignan	Dans le cadre de la nouvelle concertation SNCF il est rappelé que la ligne nouvelle bénéficie de trois projets : n°1 de référence, n° 2 du tunnel sous les Corbières et n°3 corbières littoral. Cette nouvelle distribution entraine pour la section plaine du Roussillon la création du contournement de Perpignan en ligne Fret. En 1965 Charles de Gaulle criait « Cabri, l'Europe ! l'Europe ! » En 2026, lors de la réunion d'échange à LE SOLER les lobbyistes du projet crient « Le Ferroutage ! le Ferroutage ! ». Alors même que les communes situées sur le contournement s'opposaient à ce tracé. TRACE CONTOURNEMENT Au niveau de la Plaine du Roussillon, le tracé contournement de Perpignan ramène tous les inconvénients du fret sur les villages d'Espira-de -l'Agly, Baixas, Peyrestortes, Baho, Villeneuve de la Rivière, Le Soler et Toulouges. A TERME ce contournement représentera la globalité du passage fret international pour l'Europe du sud. En effet, dès le départ, les prévisions SNCF avec l'appui des lobbys internationaux ont présenté des « prévisions optimistes – 200 trains / jours !!! » pour donner une assise à sa ligne internationale. Aujourd'hui le projet nous annonce 110 000 camions annuel en moins sur une réalité de 15 000/jour soit 5 400 000 annuel. Une prévision de grandes améliorations écologiques de 2% !!! On note que ce projet contournement de Perpignan évite la Zone St Charles et le rend donc hors de ce tracé. En effet les accès entrée-sortie des trains de marchandises sur la plate-forme ferroviaire de Saint- Charles restent exclusivement sur la ligne classique via Gare Centre Perpignan, pour rejoindre Rivesaltes. En l'état, rien ne change pour la Z.I. de St Charles, mais que deviendra-t-elle lors de la création du « contournement de Perpignan » ? ALORS QU'UN ACCES DIRECT A LA PLATEFORME ST-CHARLES SUFFIRAIT pour continuer de valider ce projet et garder la valeur économique du tracé en Roussillon. En effet, il existe à partir du moyen Vernet une solution zone de déviation possible de 3 km (plan annexé) pour accéder directement à la plateforme St-Charles tout en évitant la Gare Centre, ainsi St-Charles deviendrait « passage et gare fret pour tout le commerce international local » sans enfreindre profondément les règles européennes et éviterait une emprise de 20 km, à laquelle il convient d'ajouter les divers raccordements complémentaires. Les trains directs passeraient hors de cette zone. Ainsi le Roussillon bénéficierait de deux gares fret PERPIGNAN ST CHARLES et LE BOULOU pour l'économie marchande et une gare VOYAGEUR CENTRE INTERNATIONALE. Nous communiquons notre proposition aux communes « contournement de Perpignan » et vous demandons donc d'étudier avec vos services cette proposition qui n'est pas un tracé mais un accès à l'existant pour répondre aux inconvénients de la situation prévue. Dans l'attente de votre étude et restant à votre disposition pour tout complément d'information Cordialement.
#248	19/06/2026	Ville de Port-la-Nouvelle	Avis du conseil municipal sur le projet LNMP.
#249	19/06/2026	Contribution relative à la situation de Roquefort-des-Corbières	Contribution soulignant la situation particulière du village de Roquefort des Corbières qui est le principal point noir du tronçon Béziers-Perpignan et critiquant les deux principaux trajets étudiés : voyageurs (en plaine, à proximité immédiate du village) et mixte (tunnel sous Corbières débouchant directement devant le village) et le refus inexplicable d'intégrer Roquefort-des-Corbières dans le massif des Corbières
#251	19/06/2026	Traversée des basses plaines de l'Aude	Bonjour, j'interviens en tant que ancien maire de la commune de Cuxac d'Aude. Si il y a de nombreuses opportunités à la réalisation de la ligne nouvelle, il y a aussi de nombreux enjeux à respecter. je ne citerai que la faune, la flore, la viticulture donc, l'économie, et surtout, avant tout, la sécurité donc les populations. Vue la situation de la commune face aux crues du fleuve Aude . vue les digues de protection qui ont parfaitement joué leur rôle, plusieurs fois ,depuis leur réalisation (aucune habitation n'a été impactée). Vue la limite de précision des calculs (dixit les techniciens). Je maintiens que L'ouvrage sur lequel sera construite la ligne nouvelle dans la traversée des basses plaines de l'Aude ne peut être qu'un viaduc. Depuis le « pas du loup » sur la commune de Nissan-les-Ensérunes jusqu'à la limite de la commune de Moussan en amont du canal de la robine seul un viaduc aurait une moindre conséquence, sur les deux rives du fleuve, quant aux crues à venir. Pas de remblais ni de remblais percés qui auraient des conséquences sur l'orientation , la vitesse, la mobilité des eaux de crues et surtout sur la hauteur des crues en regard de la hauteur des digues de protection. Il n'est jamais trop trop tard et il n'est jamais trop tôt pour prendre en considération des remarques en liens direct avec la sécurité des populations. Merci
#252	19/06/2026	Refus	Je ne vois aucunement le bénéfice que pourraient en retirer les soleriers, que des désagréments aux profits de décision prises par des personnes déconnectées de la réalité. La promesse de moins de camions sur l'autoroute me semble louable mais nous avons déjà une gare de fret sur St charles qui ne tourne pas donc encore une fois un argument qui n'est que du vent. En revanche un village coupé en deux et des habitants lésés, deux conséquences qui elles sont bien réelles.
#253	19/06/2026	ROQUEFORT + :Une procédure de consultation incomplète	Une procédure de concertation incomplète 1.1 Insuffisance du dispositif participatif La concertation préalable organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) au titre de l'article L.121-9 du Code de l'environnement fixait trois objectifs de délibération : l'opportunité du projet, ses caractéristiques principales (notamment la mixité), et la question des gares nouvelles. Or, l'unique questionnaire proposé au public comporte neuf affirmations sans correspondance structurée avec ces trois objectifs. Cette absence de corrélation rend impossible toute interprétation rigoureuse des résultats par thème de concertation et affaiblit la portée du dispositif participatif, dont la légitimité repose précisément sur la capacité du public à se prononcer de manière éclairée sur chacune des caractéristiques structurantes du projet. Par ailleurs, si des points d'information physiques ont été installés dans les 34 mairies concernées, le dispositif numérique a constitué le canal de participation principal, sans que des alternatives suffisantes aient été proposées aux publics qui en sont exclus — en particulier les personnes âgées et celles dépourvues d'accès internet — portant ainsi atteinte au caractère universel de la participation. 1.2 Prise de position anticipée d'un co-financeur Antérieurement à la clôture de la présente concertation préalable, la Communauté de Communes du Grand Narbonne a officiellement délibéré — à l'unanimité de ses 37 élus — en faveur d'un scénario déterminé (gare nouvelle à Narbonne Ouest, ligne mixte avec tunnel de Roquefort à Fitou). Cette délibération publique, intervenue avant que les garants de la CNDP aient établi leur bilan, soulève une question procédurale sérieuse. Observation procédurale : Une prise de position formelle d'un co-financeur public sur les caractéristiques structurantes du projet, avant la clôture de la concertation préalable, est susceptible de compromettre la portée effective de celle-ci, en ce qu'elle préjuge d'une décision que la concertation est précisément censée éclairer. L'association demande aux garants de la CNDP de se saisir de cette question dans leur bilan. 1.3 Absence d'information indispensable Des questions essentielles n'ont pas reçu de réponse à l'issue de la concertation : Durée réelle des travaux sur la commune de Roquefort-des-Corbières ; volume, origine et destination des déblais générés, notamment compte tenu de la nature karstique du sous-sol ; impacts sur la circulation locale et sur la carrière du Pla de Roquefort ; mesures de protection des habitations anciennes sans fondations face aux vibrations. ROQUEFORT+ demande que ces informations soient intégralement communiquées avant toute décision d'engager les études de tracé.
#254	19/06/2026	Rec de Veyret, et aménagements autour de Montredon	Quelques reflexions sur le stockage à maintenir par l' ancien étang de Montredon, les matériaux, l'archéologie
#255	19/06/2026	Gare TGV de Béziers : Non au tout-routier périphérique, priorité au centre-ville et au rail local	L'arbitrage de ce projet ne doit pas se résumer au seul gain de temps du TGV. La priorité absolue doit être de renoncer à la construction d'une nouvelle gare périphérique et de privilégier la gare existante de Béziers Centre via les raccordements. Si le site de Béziers Est est malgré tout imposé, son ouverture doit être conditionnée à une interconnexion ferroviaire directe. D'abord, l'absence d'interconnexion TER quai à quai à Béziers Est brisera la chaîne du voyage pour les flux touristiques estivaux. Obliger les voyageurs chargés de bagages à louer une voiture ou prendre une navette, une gare TGV déconnectée du rail régional échouera à irriguer proprement l'économie touristique du littoral biterrois. Ensuite, excentrer la gare aggravera la fracture sociale. Le centre-ville de Béziers subit un taux de pauvreté de 57% dans ses quartiers prioritaires. Imposer un surcoût et un trajet d'approche contraignant en navette aux habitants non motorisés créera une ségrégation territoriale, réservant de fait la grande vitesse aux ménages aisés de la périphérie. De plus, faciliter l'accès depuis Paris ou Lyon sans transport local performant augmentera paradoxalement le trafic automobile sur place. Le ratio officiel affirmant qu'une voiture émet 5 fois plus de CO₂ qu'un TER est ici sous-estimé : cette moyenne inclut des lignes au gazole, alors que l'axe Montpellier-Narbonne est 100% électrifié. Sans maillage rail-rail, le bilan carbone s'effondrera au dernier kilomètre. Enfin, si l'implantation sur une friche industrielle limite le sacrifice agricole direct, ce nœud routier provoquera une bétonisation indirecte. L'effet aimant de la gare entraînera la création de parkings géants, d'hôtels et de zones logistiques qui grignoteront par ricochet les espaces naturels environnants, contrairement à l'option sobre de la gare centrale. En conclusion, la priorité reste le maintien des dessertes en centre-ville. Si l'État impose le site de Béziers Est, sa création doit être indissociable d'une halte TER connectée pour refuser le modèle du tout-routier.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#256	19/06/2026	ROQUEFORT + Contribution de Roquefortois	CONTRIBUTION pour la concertation sur le projet de ligne LGV Narbonne-Perpignan 12 juin 2026 Une fausse concertation - L'absence d'alternative. Le choix proposé aux citoyens est trop « cadré ». Il s'agit seulement de se prononcer sur les modalités du projet de ligne nouvelle (création de nouvelles gares, ligne voyageurs avec ou sans fret). A aucun moment il n'est proposé un choix entre deux alternatives crédibles, à savoir la création de la nouvelle ligne et, par exemple, la modernisation de la ligne classique. Le devenir de la ligne classique, usée et menacée par la montée des eaux, n'est qu'effleuré et cette alternative est immédiatement rejetée. Pourtant, les deux sujets devraient être traités en même temps, avec le même sérieux. -Les véritables décisionnaires se sont déjà prononcés. Il apparait que les séances de « concertation » de juin 2026 ne sont que des séances d'information et de libre expression : les organisateurs ont précisé que le véritable choix sera opéré par les élus locaux. Or il semblerait que ceux-ci se soient déjà prononcés en faveur de la nouvelle ligne, sans même attendre les résultats de la concertation, et sans prendre la peine de se concerter en amont avec les habitants. La LGV, un mégaprojet inutile et dévastateur pour les Corbières littorales - Une catastrophe environnementale et paysagère. La construction d'une ligne TGV dans une bande littorale étroite et fragile se traduira inévitablement par la dévastation de centaines d'hectares de terres agricoles et d'espaces naturels, et par la défiguration de paysages à échelle humaine qui séduisent les résidents et attirent des milliers de touristes chaque année. En outre, le creusement de tunnels risque de fracturer un massif karstique fragile et de mettre en péril une ressource en eau devenue particulièrement rare et précieuse. - Le gain de temps escompté est marginal, voire nul. Obtenir un gain de temps théorique de 10 mn entre Narbonne et Perpignan justifie t-il de transpercer les Corbières littorales ? D'autant que la création de nouvelles gares autour de Narbonne et Perpignan oblige à des correspondances compliquées avec les gares classiques, annulant la gain de temps (voir l'exemple de la gare TGV Montpellier Sud). - Le coût financier de 7 milliards €, probablement sous-estimé, reposerait en grande partie sur les collectivités locales. Est-il raisonnable de dépenser des milliards d'euros pour un projet dévastateur qui n'apporte aucun bénéfice aux Corbières ? Le montant annoncé de 7 milliards € sera à réévaluer, compte tenu de l'inflation et de la situation géopolitique, mais aussi des demandes (légitimes) d'enfouissement de la ligne. La dérive des coûts des mégaprojets est bien connue : chiffré il y a quelques années à 14 milliards €, le projet de LGV Bordeaux-Toulouse-Dax est passé aujourd'hui à plus de 20 milliards en portage public (et 27 milliards en partenariat public-privé). Il est à craindre que la part du financement (40%) à la charge des collectivités locales, lesquelles sont déjà dans des situations financières très tendues, ne soit révisée à la hausse. Que vont devenir les autres priorités (développement économique, social, transition écologique etc) ? Un désengagement de l'État, qui doit en principe financer 40%, est vraisemblable. Bercy manifeste déjà des réserves sur de nombreux mégaprojets et demande une meilleure priorisation, en s'appuyant sur les rapports du Conseil d'orientation des Infrastructures (COI). - Le fret sur la LGV, un mirage ? Reporter le fret camions sur le rail est un objectif essentiel : l'engorgement de l'autoroute et de la départementale est une réalité inquiétante. Mais au plan national, la part modale du fret rail ne cesse de faiblir. Au plan local, l'arrêt du train des légumes Perpignan-Rungis est aussi un mauvais signal. Dans ce contexte peu porteur, la LGV aurait-elle la capacité à attirer du fret ? De plus, est-il réaliste de vouloir faire passer des trains de produits chimiques toxiques et inflammables dans un tunnel d'une dizaine de kilomètres, compte-tenu des enjeux de sécurité et des risques de pollution ? Les chargeurs demandent de doubler la ligne existante : pourquoi ne pas doubler la ligne classique sur les étangs ? Zéro bénéfice pour les Corbières et pour Roquefort-des-Corbières. Chacun comprend que le bénéfice pour les terroirs des Corbières littorales sera nul, en dépit des formules creuses sur « le développement économique généré par le TGV ». Bien au contraire, cette atteinte aux paysages et à l'environnement risque d'affaiblir l'attractivité du littoral. Le système territorial formé par Roquefort, Sigean, La Palme et Port-la-Nouvelle, qui dépend pour une bonne part de l'économie touristique, va être cassé par l'installation d'une infrastructure géante s'ajoutant à l'autoroute et à la départementale. Une barrière difficilement franchissable va se dresser entre ces communes, rendant plus pénibles les circulations du quotidien. Il faut également prendre en compte le temps du chantier : quelle durée ? 3 ans, 5 ans, davantage ? A Roquefort, le village devra supporter la poussière, le bruit, les remblais, le ballet des bulldozers et des camions du matin au soir... pas vraiment ce que les touristes viennent chercher ! Une alternative : l'étude de la modernisation de la ligne classique. Rejeté a priori sans qu'on ait vu d'études sérieuses, la modernisation de la ligne classique doit être étudiée et discutée. En particulier, une meilleure régulation du trafic, la modernisation des voies et le confortement/doublement du passage sur les étangs, menacé par la montée des eaux. A La Réunion, un viaduc en mer est construit pour éviter les éboulements sur la nouvelle route littorale. La région Occitanie installe des éoliennes en mer à Port-la-Nouvelle. Et il serait impossible de faire un viaduc de 3 m au-dessus des étangs pour doubler la ligne existante ? Au total, la modernisation atteindrait peut-être 1 milliard €, un coût acceptable au vu des enjeux. La modernisation de la ligne classique obligerait certes à des compromis : passage du TGV en moyenne vitesse, coexistence partielle entre le TGV, les TER et le fret, faisceau ferroviaire partagé dans les gares existantes. Mais c'est le prix à payer, un prix raisonnable comparé à la démesure du TGV, pour sauver les Corbières littorales. Le TGV n'est pas une fatalité : la LGV Sud-Ouest est remise en question. Aujourd'hui, certaines lignes de TGV au coût faramineux et à l'utilité contestable, sont remises en question. En juin, une centaine de maires et de parlementaires ont manifesté leur opposition à la ligne Bordeaux-Toulouse-Dax et ont demandé la rénovation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse. Pour sauver les Corbières littorales, une alternative : étudier la modernisation de la ligne classique.
#257	19/06/2026	Contre !!	Contre ce projet de LGV qui va traverser et défigurer notre environnement , notre lieu de vie , une catastrophe écologique avec une betonisation de nos sols , disparition de nos terres , perturbation de la faune et de la flore , catastrophe pour nos nappes phréatiques dans un département où l'eau est en déficit et désagrément sonores et visuels pour les habitants du Soler et des communes à proximité !! Contre ce projet qui n'apportera rien et dépense de l'argent public ! Merci pour les habitants et pour leur qualité de vie de stopper ce projet
#258	19/06/2026	ROQUEFORT + Contribution	Je suis radicalement contre la construction d'une LGV sur le tronçon manquant Béziers/ Perpignan. Actuellement, le TGV fonctionne sur ce tronçon en empruntant la ligne SNCF historique à travers les lagunes de Bages/Sigean et Leucate/Salses, à une vitesse compatible avec son état, environ 80 km/h. Pourquoi ne pas considérer que c'est une parenthèse touristique dans la grande vitesse à300 km/h ? Entre Béziers et Perpignan, le paysage vu du train est exceptionnel, on peut y admirer les flamants roses, les îles toujours vertes, les couleurs changeantes de l'eau suivant que ça souffle du cers ou du marin, celles du ciel au lever ou au coucher du soleil. Toutes les personnes de ma connaissance qui empruntent ce tronçon pour la première fois soulignent cette possibilité unique de « slow travel », dont les magazines de voyage nous parlent aujourd'hui... legoutduvoyage.net/slow-tourisme-voy... Et cela au prix de... une demi-heure de temps de trajet supplémentaire entre le nord de l'Europe et Barcelone ? Mais quand on est à une demi-heure près sur un voyage de plusieurs centaines de km, on prend l'avion ! Notre région Occitanie n'aurait strictement rien à gagner avec la LNMP, on ne pourra prendre le TGV qu'à Narbonne, comme aujourd'hui. En revanche, toute la zone des Corbières maritimes y perdrait son âme. Il suffit de consulter la carte des tracés possibles pour comprendre que tous les villages traversés deviendront une zone morte, infréquentable ! Traversée 20, 30 fois / 24 h (jour et nuit) par un engin dont le bruit est comparable à un avion au décollage. Qui aura envie de continuer à vivre, d'habiter ou de prendre ses vacances dans ce secteur ? Sans parler du coût extravagant du projet, de l'argent bien mal dépensé au nom du développement de notre région. Il vaudrait cent fois mieux se pencher sur les possibilités de renforcement de la ligne actuelle pour que tous les trains qui l'empruntent puissent le faire en toute sécurité à une vitesse normale, malgré les risques de montée des eaux de la Méditerranée. Le nouveau grand port de Port-La Nouvelle n'est pas relié au projet de LNMP pourquoi ? Comment sont acheminées actuellement les nouvelles marchandises (voitures en provenance de Chine) qui arrivent à PLN ? pas par le train, à ma connaissance, mais par camions qui empruntent l'autoroute A9 ! Fin de ma contribution. Habitant à Roquefort-des-Corbières, membre de l'association Roquefort+
#259	19/06/2026	ROQUEFORT + Contribution	Contribution en pj
#260	19/06/2026	ROQUEFORT + Contribution	Contribution individuelle — Concertation LNMP Phase 2 Je m'oppose au projet de référence tel que présenté, et souhaite attirer l'attention sur le sort particulier de Roquefort-des-Corbières. Le dossier reconnaît que l'implantation de la ligne, combinée à la présence de l'A9, va isoler et fragmenter les parcelles agricoles autour de Roquefort-des-Corbières. Ce que le dossier omet, c'est que ce village est un village historique des Corbières — son nom en atteste — que le maître d'ouvrage a pourtant choisi de ne pas rattacher au secteur “Corbières” dans sa cartographie des enjeux, minorant ainsi artificiellement les impacts patrimoniaux et agricoles réels. Cette erreur de périmètre n'est pas anodine. Elle signifie que quel que soit le scénario retenu, y compris la variante mixte avec tunnel sous les Corbières, Roquefort-des-Corbières ne bénéficiera d'aucune des mesures de protection prévues pour le massif si ce rattachement n'est pas corrigé. Le tunnel sera dimensionné et tracé sans tenir compte de ce village, qui se retrouvera de facto sacrifié par une erreur cartographique du maître d'ouvrage. Concrètement, ce tracé va détruire des vignobles AOP Corbières, enclaver le village entre deux infrastructures majeures rendant l'habitation durablement dégradée, et porter atteinte à un patrimoine historique et paysager irremplaçable, à proximité immédiate de zones Natura 2000 et du PNR Corbières-Fenouillèdes. Au-delà de Roquefort, le projet entraîne plus largement entre 120 et 150 hectares de vignes AOP détruites sur le seul secteur Biterrois, une artificialisation irréversible contraire à la loi Climat et Résilience de 2021, pour un coût entre 4,9 et 7,3 milliards d'euros d'argent public afin de gagner 22 minutes de trajet supplémentaires à l'horizon 2040. Je demande en premier lieu que Roquefort-des-Corbières soit pleinement et formellement intégré au secteur des Corbières dans la cartographie des enjeux du projet, et que le bilan environnemental soit révisé en conséquence avant toute décision d'utilité publique.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#261	19/06/2026	ROQUEFORT + Contribution	La nouvelle ligne entre Montpellier et Perpignan, notamment sur le tronçon Narbonne-Perpignan, suscite plusieurs réflexions. D’abord, la question de la gare nouvelle : je pense qu’excentrer la gare sur un autre point ne serait pas judicieux. Le trajet entre ces deux arrêts prendrait du temps, ce qui n’est pas le but recherché. Ensuite, je soutiens l’idée d’une ligne voyageurs et fret, car il faut être prêt pour l’avenir et nous ne sommes pas en mesure de connaître le carburant de demain. D’autre part, afin d’harmoniser les souhaits de tous les villages traversés, si un tunnel pouvait être envisagé, ce serait un atout considérable. Bien que coûteux, il offrirait une solution durable, préservant le paysage et supprimant les nuisances sonores, et ce malgré les défis techniques et financiers actuels. Le tracé pourrait en ce cas dévier des traces actuelles pour répondre à ces défis. Bien cordialement.
#262	19/06/2026	ROQUEFORT + Contribution	Contribution – résident Roquefort des Corbières 1- OBJET DU DOCUMENT Ce document constitue une contribution libre et volontaire destinée à exprimer une position argumentée sur la phase 2 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, et plus particulièrement sur son extension entre Béziers et Perpignan dans le secteur des Corbières maritimes, de Portel-des-Corbières à Caves, avec une attention particulière portée à la commune de Roquefort-des-Corbières. Le contenu de cette contribution relève de la seule responsabilité de son auteur. 2- PRESENTATION GENERALE La commune de Roquefort-des-Corbières est située au cœur des Corbières maritimes, à proximité immédiate de l’autoroute A9 et de la D6009, entre Sigean et La Palme, à environ cinq kilomètres du littoral. Au regard de ses caractéristiques géographiques et des contraintes physiques qui structurent son territoire, notamment la présence d’un sous-sol karstique, toute infrastructure majeure destinée à optimiser les flux de transport nationaux ou internationaux doit impérativement intégrer les réalités locales : proximité des zones habitées, préservation du cadre de vie et maintien des activités économiques. La conception des grands projets d’aménagement impose une prise en compte équilibrée des enjeux nationaux et territoriaux. Elle doit s’inscrire dans une logique de développement harmonieux, respectueuse des populations concernées et de l’intégrité des espaces de vie. Si le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan répond à une logique de continuité stratégique entre la péninsule ibérique et le nord de l’Europe, il ne génère, à ce stade, aucune perspective directe de développement pour Roquefort-des-Corbières. À l’inverse, il pourrait fragiliser durablement ses équilibres territoriaux, économiques et résidentiels. Par le présent cahier d’acteur, l’auteur entend ainsi défendre la préservation de la qualité de vie des habitants et des acteurs économiques, tout en formulant des propositions concrètes d’aménagement destinées à prévenir, réduire ou neutraliser les nuisances visuelles et sonores que pourrait générer cette infrastructure. 3- DIAGNOSTIC TERRITORIAL Roquefort-des-Corbières est adossée à des reliefs rocheux au sud, ainsi qu’à des collines au nord et à l’ouest. L’autoroute A9, située à moins de 500 mètres des premières habitations, génère déjà des nuisances visuelles et sonores significatives, notamment lorsque les vents marins rabattent les flux acoustiques vers le village. Le tracé actuellement envisagé pour la future ligne nouvelle, implanté entre l’autoroute et le village, rapprocherait l’infrastructure à moins de 400 mètres des premières habitations. La commune est reconnue pour sa qualité de vie, son attractivité résidentielle et son développement démographique maîtrisé. Son tissu économique, historiquement structuré autour de la viticulture, connaît aujourd’hui de fortes tensions liées aux aléas climatiques, aux difficultés commerciales et à la concurrence internationale. Ses principaux atouts reposent désormais sur : • La proximité des grands axes de communication, susceptible d’ouvrir des perspectives de développement économique local ; • La qualité préservée de son environnement, qui constitue aujourd’hui l’un de ses principaux leviers d’attractivité, notamment sur le plan touristique et résidentiel. Roquefort-des-Corbières connaît ainsi une évolution progressive vers une économie résidentielle et touristique, portée par le développement de l’hébergement, des gîtes et de l’investissement privé. Dans ce contexte, l’implantation d’une ligne nouvelle à grande vitesse, dont l’utilité locale demeure limitée, pourrait remettre en cause ces équilibres si des mesures de protection adaptées n’étaient pas intégrées dès sa conception. La commune ne saurait supporter durablement les nuisances générées par une infrastructure de transit, sans bénéfices directs, au seul motif d’un gain marginal de temps pour des usagers longue distance. Le maintien de la qualité environnementale et la réduction effective des nuisances sonores et visuelles doivent constituer des exigences fondamentales pour garantir la pérennité du territoire, la santé des habitants et la préservation de la valeur patrimoniale locale. 4- OPPORTUNITE D'UNE LIGNE LGV ET FRET a. Position des grands acteurs L’État affiche une ambition forte de développement du fret ferroviaire, avec un objectif de doublement de sa part modale à horizon 2030. Dans cette perspective, les grandes collectivités et métropoles desservies considèrent la liaison Montpellier-Perpignan comme un maillon stratégique de l’axe méditerranéen européen. Le scénario privilégié repose sur une infrastructure mixte, combinant circulation « voyageurs à grande vitesse » et fret ferroviaire. Cette logique répond à des objectifs de capacité, de report modal et d’intégration transfrontalière. b. Position des acteurs locaux Les acteurs locaux ne contestent pas la nécessité de développer le fret ferroviaire pour réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, ils s’interrogent légitimement sur la réalité économique de cette ambition, ainsi que sur sa cohérence opérationnelle. L’exemple du train de fret Perpignan-Rungis illustre les fragilités structurelles du modèle actuel : malgré sa valeur stratégique, cette ligne a connu des interruptions, des restructurations et des incertitudes persistantes jusqu’à son abandon. Ces éléments justifient pleinement la demande d’une expertise indépendante sur les perspectives réelles de développement du fret sur cet axe. Par ailleurs, une infrastructure mixte implique mécaniquement une augmentation des plages horaires d’exploitation, du nombre de convois et des nuisances potentielles, y compris en période nocturne. Cette réalité impose d’intégrer, dès la phase de conception, des dispositifs de protection renforcés. Parmi ceux-ci, outre les tunnels (parfois plus coûteux), les solutions de tranchées couvertes ou semi-couvertes apparaissent particulièrement adaptées. Elles permettent : • De limiter l’impact visuel de l’infrastructure ; • De réduire significativement les nuisances acoustiques ; • D’assurer une meilleure insertion dans le paysage ; • De préserver les continuités territoriales existantes. Le surcoût de tels aménagements ne saurait être analysé de manière isolée, dès lors que les coûts indirects liés à la dépréciation foncière, aux impacts sanitaires et aux pertes économiques locales pourraient s’avérer durablement supérieurs. 5- BILAN DE LA REUNION D'INFORMATION DU MAITRE D'OUVRAGE La réunion d’information organisée par le maître d’ouvrage a permis une présentation des scénarios envisagés. Toutefois, le sentiment largement partagé est celui d’une concertation davantage orientée vers la validation d’options préexistantes que vers une véritable co-construction. Le scénario d’une ligne mixte intégrant le fret apparaît fortement privilégié, sans que les conditions réelles de son développement ne soient pleinement démontrées. Le report modal vers le rail constitue un objectif pertinent, mais il suppose des politiques publiques fortes, cohérentes et contraignantes. L’incitation seule ne saurait suffire. Les habitants et élus locaux expriment une attente forte : celle d’une évaluation sincère et complète des impacts, intégrant : • Les nuisances sonores ; • Les effets sur l’environnement ; • La dépréciation patrimoniale ; • L’impact sur l’économie touristique ; • Les conséquences sanitaires. Le développement économique attendu de cette infrastructure bénéficierait principalement aux grandes métropoles desservies. Les territoires traversés, eux, supporteraient prioritairement les contraintes. Cette situation justifie une vigilance renforcée et une exigence de compensation adaptée. 6- CONCLUSION En l’état actuel, le projet ne réunit pas les conditions suffisantes d’adhésion locale. Si le développement des infrastructures ferroviaires peut répondre à des objectifs légitimes d’intérêt général, leur mise en œuvre ne peut s’effectuer au détriment des populations riveraines. Le respect des habitants, la protection de leur cadre de vie et la prise en compte des spécificités territoriales doivent constituer des principes structurants du projet. En conséquence, toute poursuite de ce projet doit être conditionnée à la mise en œuvre effective d’aménagements de protection adaptés, proportionnés et garantissant la préservation durable des équilibres locaux.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#263	19/06/2026	Contribution de l'Association des Maires, des Adjointes et de l'Intercommunalité de Pyrénées Orientales (AMF66)	L'Association des Maires, des Adjointes et de l'Intercommunalité des Pyrénées-Orientales(AMF66) souhaite contribuer à la concertation publique engagée sur la phase 2 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). L'AMF66 tient tout d'abord à réaffirmer son soutien au développement du transport ferroviaire et à la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier- Perpignan, infrastructure structurante attendue depuis de nombreuses années et indispensable au désenclavement du territoire catalan, à son attractivité économique et touristique, à son rayonnement universitaire ainsi qu'à la transition écologique et au report modal vers des modes de transport plus durables. Dans un contexte marqué par l'augmentation des échanges entre la France et l'Espagne, la croissance démographique du territoire et les enjeux de décarbonation des transports, le renforcement des capacités ferroviaires constitue un objectif partagé par une très large majorité des élus locaux. L'AMF66 partage également la nécessité de développer les capacités de transport de marchandises par le rail afin d'accompagner l'activité économique du territoire, notamment autour des plateformes logistiques du Grand Saint-Charles et du Boulou, tout en contribuant à réduire la pression exercée sur l'autoroute A9 et sur les infrastructures routières départementales. Toutefois, si le principe général de la LNMP fait largement consensus, les modalités de réalisation du contournement Ouest de Perpignan suscitent de fortes interrogations parmi les communes directement concernées. Au cours de la concertation, plusieurs collectivités ont exprimé des préoccupations légitimes concernant les impacts potentiels du projet sur les espaces agricoles, les exploitations viticoles, les paysages, la biodiversité, les activités économiques et la qualité de vie des habitants. La commune de Peyrestortes a notamment rappelé qu'elle n'était pas opposée à la future ligne à grande vitesse mais au tracé actuellement proposé à proximité immédiate de son territoire. Les élus soulignent les conséquences que pourrait entraîner la création d'ouvrages ferroviaires de grande hauteur sur le paysage communal, les nuisances potentielles pour les riverains ainsi que les impacts susceptibles d'affecter durablement les vignobles qui participent à l'identité, à l'économie et au patrimoine du village. D'autres communes, parmi lesquelles Espira-de-l'Agly, Opoul-Périllos, Villeneuve-la-Rivière, Le Soler ou encore Rivesaltes, ont également exprimé des réserves portant sur les conséquences humaines, agricoles, environnementales et paysagères du projet ainsi que sur le rapport entre les coûts engagés et les bénéfices attendus. Les préoccupations exprimées par les élus locaux apparaissent d'autant plus légitimes qu'à ce jour, aucune étude indépendante, contradictoire et actualisée démontrant la saturation effective du réseau ferroviaire existant entre Béziers et Perpignan n'a été rendue publique. De même, les éléments permettant d'apprécier précisément la saturation future de la gare de Perpignan, les besoins réels en matière de fret et de transport de voyageurs ou encore l'opportunité du contournement Ouest demeurent insuffisamment documentés. L'AMF66 considère ainsi que les conditions de réalisation du contournement de Perpignan, ses impacts territoriaux, ses modalités d'insertion et son utilité au regard des besoins futurs doivent faire l'objet d'études complémentaires approfondies, transparentes et partagées avec les collectivités concernées. L'Association souligne également l'attachement exprimé par de nombreux élus au maintien du rôle central de la gare de Perpignan dans l'organisation future des mobilités. Le développement des capacités ferroviaires du territoire ne doit pas conduire à affaiblir la desserte voyageurs du cœur de l'agglomération, qui constitue aujourd'hui le principal point d'accès des Pyrénées-Orientales au réseau ferroviaire national et international. Dans cet esprit, l'AMF66 demande : - que les décisions futures relatives au contournement Ouest de Perpignan reposent sur des expertises indépendantes, contradictoires et actualisées concernant la saturation du réseau existant, la capacité de la gare de Perpignan, l'évolution des flux de voyageurs et de marchandises ainsi que les impacts du projet ; - que les variantes de tracé et les solutions alternatives permettant de réduire les impacts sur les communes concernées soient étudiées de manière approfondie ; - que soient systématiquement examinées les solutions techniques de nature à limiter les nuisances et à améliorer l'insertion territoriale du projet, notamment par le recours à des profils en long bas, des déblais couverts, des tranchées couvertes, des protections acoustiques renforcées ou toute autre solution adaptée ; - que les impacts sur les espaces agricoles, les exploitations viticoles, les paysages, la biodiversité et les activités économiques fassent l'objet d'une attention particulière et que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation soient définies en concertation avec les territoires concernés ; - que soit maintenue une gouvernance transparente et partenariale associant étroitement les communes et les intercommunalités à l'ensemble des phases d'élaboration du projet ; - que la réalisation de la LNMP s'accompagne d'une amélioration effective de la desserte ferroviaire des Pyrénées-Orientales, tant pour les voyageurs que pour le fret, afin que notre territoire bénéficie pleinement des retombées économiques, sociales et environnementales attendues. L'AMF66 réaffirme sa volonté de travailler de manière constructive avec l'État, SNCF Réseau, la Région Occitanie, le Département, Perpignan Méditerranée Métropole et l'ensemble des partenaires institutionnels afin de concilier les objectifs nationaux et européens de développement ferroviaire avec les exigences légitimes de préservation des territoires, des paysages, des activités agricoles et du cadre de vie des habitants. Enfin, l'AMF66 souhaite attirer l'attention sur la question du financement de cette infrastructure. Alors que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit pleinement dans les objectifs européens de développement du corridor méditerranéen, de renforcement des échanges transfrontaliers et de report modal vers le rail, il serait particulièrement regrettable qu'un projet d'une telle envergure européenne ne bénéficie pas d'un niveau de financement européen à la hauteur de ses ambitions. Cette exigence apparaît d'autant plus légitime que les Pyrénées-Orientales figurent parmi les départements les plus fragiles sur le plan socio-économique en France métropolitaine. Les collectivités locales, déjà fortement contraintes dans leurs capacités d'investissement, ne sauraient supporter seules les conséquences financières d'un projet dont les enjeux dépassent largement le cadre départemental et régional. L'AMF66 appelle donc l'État et l'Union européenne à mobiliser l'ensemble des financements européens disponibles afin de garantir la réalisation de cette infrastructure stratégique sans faire peser une charge disproportionnée sur les collectivités et les habitants du territoire. Parce qu'il engage durablement l'avenir de notre département, un projet de cette ampleur doit pouvoir s'appuyer sur des données objectives, transparentes et démocratiquement partagées. C'est à cette condition qu'il pourra recueillir l'adhésion des territoires et contribuer pleinement au développement équilibré des Pyrénées-Orientales. Le Bureau de l'AMF66
#264	19/06/2026	Vue	J'espère que la vue de la mer ne sera pas trop abimébp par ce projet. Beaucoup de monde regarde la vu de mer depuis Fitout comme un grand atout.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#265	19/06/2026	La balance avantages / inconvénients est en défaveur de ce projet de LGV	Je suis CONTRE ce projet de LGV Béziers-Perpignan pour plusieurs raisons : 1/ La ligne actuelle n'est pas saturée. Malgré que les prévisions d'il y a 20 ans prévoyaient une augmentation important du trafic, cela n'a pas eu lieu. Les prévisions fournies sont basées sur des prévisions de besoins d'industriels espagnols à qui cela ne coute rien de prévoir la croissance de leurs activités. Il est oublié que la croissance réelle et physique n'est plus d'actualité depuis plusieurs années, pratiquement 20 ans en Europe. Le pic pétrolier est passé et avec lui la société de consommation en croissance. L'économie consomme de l'énergie afin de transformer des biens naturels en objets de consommation puis en déchets. Cette énergie commence à manquer et donc l'activité industrielle et de transport décroît en tendance. 2/ La population demande des trains du quotidien. Cela passe par l'entretien et la rénovation des lignes TER existantes et la réouverture de lignes aujourd'hui désaffectées qui fonctionnaient pourtant il y a quelques années. (Exemples lignes Rivesaltes-Carcassonne, Perpignan-Barcarès...) En effet, le besoin de décarbonation des transports passe par ce type de services. Le TGV rapproche les métropoles mais isole les zones rurales 3/ L'impact environnemental est terrible. Les territoires se retrouvent coupés. Même si le réseau routier sera rétabli, les chemins d'exploitation et les sentiers seront coupés. Des zones naturelles riches de biodiversité vont être détruites sous les coups des pelleteuses. La majeure partie de la Faune ne pourra plus passer cette zone large et clôturée. Les gros animaux comme les sangliers pourront utiliser des passages prévus mais une voie ferrée aussi large sera plus traversables pour un grand nombre d'animaux. Les écoulements d'eaux seront modifiés et des microclimats vont se créer. C'est une artificialisation supplémentaire et une saignée inadmissible à travers la plaine du Roussillon. 4/ L'impact agricole est fort. Le tracé prévu passe par les vignobles AOC du Roussillon mais aussi sur des secteurs fertiles où sont produits des fruits et des légumes. Toute cette perte alimentaire se rajoute à toutes les autres dues à l'artificialisation des terres agricoles sous l'étalement urbain, routier et industriel. C'est une perte de souveraineté alimentaire de plus. 5/ Le développement économique attendu par certains acteurs n'arrivera pas par la LGV. La mise en place d'une ligne LGV n'a jamais changer la donne d'un territoire. C'est juste un moyen de locomotion supplémentaire. C'est, par contre, l'attractivité du territoire qui peut changer l'économie. (Chose de plus en plus difficile pour les raisons évoquées plus haut) 6/ Il faut rénover la ligne actuelle face à la montée des eaux. Si la ligne actuelle présente de plus en plus de risques d'inondations dues au Réchauffement Climatique, alors il faudrait certainement essayer de limiter ce RC et surtout faire des travaux sur cette partie quitte à déplacer celle-ci. 7/ Si un des objectifs est de décarboner le transport, il serait certainement intéressant de faire passer une partie du Fret sur les rails mais cela ne va concerner qu'une faible partie (grosse quantité d'un point A à un point B) car l'essentiel du besoin de transport de marchandise a besoin de beaucoup plus de souplesse. La solution est plutôt à chercher du côté de l'électrification des poids lourds par batterie et ligne type trolleybus par caténaire sur l'autoroute (voir travaux du Shift Project). Cela permet d'assurer les longs trajets mais avec la souplesse des camions assurant la desserte locale même pour des quantités non importantes. 8/ Le coût pharamineux de cette ligne impose une profonde réflexion. Alors que le déficit public est déjà très inquiétant, rajouter des infrastructures non nécessaires (il y a déjà des lignes existantes à rénover) me paraît inconscient. En réalité, peu d'usagers des TGV ont besoin de gagner quelques dizaines de minutes régulièrement. La plupart des utilisateurs de TGV acceptent très bien que le trajet dure quelques minutes supplémentaires sur une durée de plusieurs heures. Pour toutes ces raisons, non à ce projet de LGV Béziers Perpignan et surtout NON au contournement de Perpignan !
#266	19/06/2026	Traversée des Corbières (tunnel ou plaine) - Roquefort-des-Corbières	Ma contribution est en pièce jointe
#267	19/06/2026	ROQUEFORT + Contribution	Contribution individuelle — Concertation LNMP Phase 2 Je m'oppose au projet de référence tel que présenté, et souhaite attirer l'attention sur le sort particulier de Roquefort-des-Corbières. Le dossier reconnaît que l'implantation de la ligne, combinée à la présence de l'A9, va isoler et fragmenter les parcelles agricoles autour de Roquefort-des-Corbières. Ce que le dossier omet, c'est que ce village est un village historique des Corbières — son nom en atteste — que le maître d'ouvrage a pourtant choisi de ne pas rattacher au secteur "Corbières" dans sa cartographie des enjeux, minorant ainsi artificiellement les impacts patrimoniaux et agricoles réels. Cette erreur de périmètre n'est pas anodine. Elle signifie que quel que soit le scénario retenu, y compris la variante mixte avec tunnel sous les Corbières, Roquefort-des-Corbières ne bénéficiera d'aucune des mesures de protection prévues pour le massif si ce rattachement n'est pas corrigé. Le tunnel sera dimensionné et tracé sans tenir compte de ce village, qui se retrouvera de facto sacrifié par une erreur cartographique du maître d'ouvrage. Concrètement, ce tracé va détruire des vignobles AOP Corbières, enclaver le village entre deux infrastructures majeures rendant l'habitation durablement dégradée, et porter atteinte à un patrimoine historique et paysager irremplaçable, à proximité immédiate de zones Natura 2000 et du PNR Corbières-Fenouillèdes. Au-delà de Roquefort, le projet entraîne plus largement entre 120 et 150 hectares de vignes AOP détruites sur le seul secteur Biterrois, une artificialisation irréversible contraire à la loi Climat et Résilience de 2021, pour un coût entre 4,9 et 7,3 milliards d'euros d'argent public afin de gagner 22 minutes de trajet supplémentaires à l'horizon 2040. Je demande en premier lieu que Roquefort-des-Corbières soit pleinement et formellement intégré au secteur des Corbières dans la cartographie des enjeux du projet, et que le bilan environnemental soit révisé en conséquence avant toute décision d'utilité publique.
#268	19/06/2026	Une dimension européenne et une interconnexion réseau à renforcer	Cette nouvelle ligne est essentielle pour consolider l'axe ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Le choix d'une infrastructure mixte (fret et TGV) répond à un impératif d'efficacité : en créant un doublet de voies, elle va augmenter significativement la capacité et la vitesse sur ce littoral saturé. C'est un levier indispensable pour fiabiliser l'ensemble du trafic, voyageurs comme marchandises, actuellement pénalisé par de fréquents retards opérationnels, et pour capter une part majeure du trafic aérien vers la France, ainsi que vers la Suisse, le Benelux, l'Allemagne et le Royaume-Uni. L'expérience montre que les trajets de moins de 5 heures bénéficient d'un report modal massif vers le rail, mais le succès de liaisons plus longues en Europe centrale (comme Zurich-Vienne, environ 8 heures) prouve que la clientèle internationale répond présent dès que l'offre est performante et sans couture. Pourtant, les projections officielles minorent ce potentiel transfrontalier en n'attribuant qu'environ 15 à 20% du trafic attendu aux flux internationaux, l'essentiel des calculs restant centré sur les trajets nationaux et radiaux. De plus, la réussite du projet repose sur sa robustesse : pour garantir la résilience de l'ensemble des circulations face aux aléas d'exploitation réguliers, des maillages et des interconnexions beaucoup plus poussés entre la ligne nouvelle et le réseau classique s'avèrent nécessaires afin de rendre les deux systèmes pleinement complémentaires. Même si ces trains de long parcours n'ont pas tous vocation à s'arrêter dans le Languedoc, concevoir cette infrastructure mixte comme un grand corridor transeuropéen et hautement interconnecté permettrait d'ajuster le projet à sa réelle échelle stratégique.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LA PLATEFORME			
NUMÉRO	DATE DE PUBLICATION	INTITULÉ DE LA CONTRIBUTION	CONTRIBUTION
#270	19/06/2026	Oui pour le Tgv mais pas à n'importe quel prix	Je ne doute pas de la nécessité pour notre département de bénéficier de la ligne à grande vitesse voyageurs. Mais je suis totalement opposée aux modalités présentées : couper la ville du Soler en deux est hallucinant. Je précise que, bien qu'habitant du Soler, je suis éloignée géographiquement de la zone impactée. Par ailleurs, je ne comprends pas que l'on nous interroge maintenant sur ce sujet en nous expliquant la nécessité incontournable de nous raccorder à Toulouse et que donc oui ... cela implique de couper le Soler en deux ! N'aurait-il pas fallu commencer par prévoir autrement le raccordement de Toulouse ? De plus, j'ai dû mal à accepter l'argument du flux « fret » dans la mesure où les lignes de ferroutage ne paraissent pas être un succès économique (compte tenu sans doute de la fiabilité limitée du transport ferroviaire). L'objectif d'amener le tgv dans notre département était d'en permettre le développement économique. Or, que nous apporterait un train qui ne ferait que passer, pour transporter des produits espagnols, provenant d'une agriculture qui ne respecte pas nos normes phytosanitaires ? Et tout cela au prix d'un énorme gâchis environnemental dans notre département !
#271	19/06/2026	Délibération de la commune de Coursan	Délibération de la commune de Coursan
#272	19/06/2026	DRAC Occitanie	DRAC Occitanie

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LES REGISTRES PAPIERS, EN MAIRIE	
COMMUNE	CONTRIBUTION
Baho	Réunie en assemblée générale, le vendredi 15 mai 2026, la question du contournement de Perpignan et le passage sur notre commune a été abordée. Il s'avère que notre territoire serait coupé en deux Nord Sud impactant toute notre activité cynégétique en rendant impossibnle notre pratique et à terme à la disparition pure et simple de notre association. Il faut noter que nous avons déjà été impacté par la construction d'une route de contrournement (Est Ouest) du village menant à la déchetterie départementale de Calces. En conséquence, c'est une opposition totale qui a étévotée à l'unanimité de ses membres contre ce projet dément pour un gain de quelques minutes de trajet et favoriser des projets européens qui portent atteintes à notre région, notre environnement sans aucun bénéfice ! (bruit, paysage défiguré...etc). Soyez sûrs que nous serons vigilants au suivi de ce dossier et aux projets agrivoltaïques qui précéderont ou suivront.
Montredon-des-Corbières	La municipalité de Montredon-des-Corbières, par la voix de son maire, déplore l'absence de réunion de concertation sur la commune alors que 4 réunions ont eu lieu à Narbonne (souvent dans des conditions peu avantageuses) alors même que notre commune doit accueillir une gare nouvelle dans 3 scénarios sur 6 présentés à la concertation. La compréhension et l'acceptation par la population de Montredon-des-Corbières auraient été facilitées par une réunion ou un atelier ici. Maire de Montredon-des-Corbières Le 19 juin 2026
Moussan	J'espère qu'au niveau de l'État, le sens des priorités dans les dépenses publiques l'emportera sur des intérêts bassement libéraux (sous couvert de développement durable) et que ce projet qui impacterait grandement Moussan, tant au niveau environnemental que patrimonial, ne verra pas le jour. En attendant, depuis quarante ans, l'argent du contribuable (notre argent) est gaspillé dans des études successives et stériles.
Narbonne	Pharmacien retraité et habitant à Cuxac depuis 73 ans j'ai connu toutes les inondations et en particulier celle de novembre 1999 qui a causé la mort de 25 personnes dans l'Aude (dont 5 à Cuxac = des amis). L'Aude coulait 5000m3 seconde. Les Cuxanais ont été noyés au moment de la rupture sous la pression de l'eau de la voie ferrée Narbonne Bize. Cela fait plusieurs fois que cette ligne a été emportée. Cela a été amélioré. A Cuxac une digue a été mise en place grâce aux maires de Cuxac et de la Ministre Nelly Olin !! Merci. Mon seul souhait = que la future ligne TGV ait un ballast équipé d'assez de passages pour laisser passer l'eau des crues - sinon la voie ferrée sera emportée par la montée des eaux et tous les villages et aussi Narbonne seraient très dangereusement impactés. En novembre 1999 j'ai vu les frigos flotter dans la pharmacie de ma fille à Cuxac - et la plaine entre Coursan et Moussan ressemblait à une petite mer. Je ne parle pas pour moi (ai 97 ans) mais pour les habitants de la Nabornaise ! Sincères salutations
Perpignan	Le projet qui semble enfin se concrétiser dans le prolongement de la ligne à Grande Vitesse jusqu'à Perpignan est une réelle opportunité d'attractivité et de modernité pour notre territoire, profitant aux enjeux sociaux, touristiques et économiques. A noter la cohérence de ce projet de ligne nouvelle qui permettra de poser à grande vitesse le dernier sillon manquant entre Madrid et le reste de l'Europe. Sur l'opportunité qui n'a pas été retenue d'une gare nouvelle en périphérie de Perpignan : Une gare nouvelle en périphérie de Perpignan n'a aucun sens, cela ne rendra pas plus attractif le territoire. C'est à la ville et au Département de mettre en oeuvre des politiques publiques attractives pour attirer des visiteurs, des habitants et autres investisseurs. Des retours d'expériences côté espagnol ont démontré l'inefficacité des gares éloignées des villes centres, faisant naître des problèmes de connexion, de raccordement des mobilités, de logistique, de transport et d'hébergement. En revanche, la ville de Perpignan doit indéniablement rester connectée à la LGV ce qui est le cas dans tous les scénarios présentés. <u>Sur la mixité de la ligne :</u> La vulnérabilité de la ligne actuelle aux vents violents, aux submersions marines, à l'agression saline des équipements, phénomènes qui seront très probablement accentués avec le changement climatique, est une réalité qui doit être prise en compte. Sans abandonner la ligne actuelle nécessaire à la desserte des petites gares, la mixité est une solution de bon sens. Elle doit être retenue.Par ailleurs, la compétitivité d'une ligne mixte permettra certainement de dédensifier le trafic routier sur l'A9 et ainsi de réduire les émissions de CO ₂ . <u>Sur la fréquentation et la tarification des trains, ce sujet est essentiel :</u> L'enjeu est bien de réduire l'usage de la voiture et les émissions de CO ₂ qui en découleront. La tarification des trains et le niveau de fréquentation ne doivent en aucun cas s'inspirer du modèle actuel entre Perpignan et Barcelone qui est totalement contre-productif avec une fréquence beaucoup trop faible à des prix prohibitifs ce qui pour le coup rend toujours la voiture plus compétitive. Ce projet est aussi un réel atout pour les étudiants, il permettra d'améliorer la compétitivité en gain de temps de leur déplacement sur l'axe Montpellier-Barcelone.
Peyrestortes	Malgré que je sois favorable à la LGV. Je suis tout à fait contre le contournement qui va anéantir ce qu'il reste de l'activité agricole sur la plaine du Roussillon appellation Rivesaltes et mettre en péril mon village Peyestortes avec d'un côté l'aéroport Perpigan Rivesaltes et de l'autre la ligne LGV. Je souhaite que la ligne actuelle soit améliorée pour permettre le frêt et les passagers. L'argent public sera alors utilisé a bon escient.
Peyrestortes	Je suis contre le tracé de la nouvelle ligne. Je veux conserver la tranquillité de mon village. Ainsi que la faune et la flore.
Peyrestortes	Je souhaite m'opposer à tout évènement pouvant perturber la qualité de vie de mon village.
Peyrestortes	Défavorable à la construction d'une nouvelle ligne pour toutes les nuisances occasionnées.
Peyrestortes	Je suis usagère du train de préférence à la voiture. Je me sens pas du tout enclavée par rapport aux autres régions. Nous avons assez de TGV, ce n'est pas la peine d'en rajouter ça coûte cher et ça crée des nuisances au niveau de l'environnement. Je ne suis pas d'accord pour avoir une ligne supplémentaire à proximioté de chez moi.
Portel-des-Corbières	Lundi 04 mai 2026 Type de tracé TGV seul ou mixte avec fret. Objet : Observation sur les nuisances sonores et vibratoires. Projet de LGV Montpellier/Perpignan. Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de la ligne à grande vitesse Montpellier/Perpignan, je souhaite attirer l'attention sur les impacts potentiels pour la commune de Portel-des-Corbières. Le tracé étant situé en contrebas du village, celui-ci se trouvant derrière une colline pouvant faire écran, il convient néanmoins d'évaluer précisément les nuisances sonores résiduelles en fonction de la topographie locale. La question des vibrations mérite également une attention particulière compte tenu de la nature des sols et de l'existence passée d'une mine de schiste au lieu-dit"la Bade", au sommet de cette colline, susceptible d'influer sur leur transmission vers les habitations. Par ailleurs, l'incertitude actuelle sur la nature du trafic (voyageurs seuls ou trafic mixte incluant du fret) ainsi que les conditions d'exploitation, notamment en période nocturne, appellent à une évaluation prudente des impacts. Le fret pouvant générer des nuisances sonores et vibratoires plus marquées. Dans ce contexte, il serait souhaitable de : -disposer d'une évaluation précise des niveaux sonores et vibratoires ; -s'assurer du respect des seuils réglementaires ; -prévoir si nécessaire des dispositifs de protection adaptés ; -mettre en place un suivi après la mise en service. Cette observation vise à concilier la réalisation du projet avec la préservation du cadre de vie des habitants. Je vous remercie de l'attention portée à cette contribution.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LES REGISTRES PAPIERS, EN MAIRIE	
COMMUNE	CONTRIBUTION
Le Soler	Je souhaite que la partie TGV qui sera le long de la gendarmerie de Le Soler soit enterrée de plusieurs mètres en profondeur. Lorsque j'ai acheté le foncier à Mr. Gonclara, une personne de la SNCF m'avait confirmé que si la ligne passait dans ce secteur, elle serait enterrée de plusieurs mètres et qu'il n'y aurait pratiquement pas d'impact sonore. Voilà mon souhait et je vous en remercie.
Le Soler	Nous sommes contres la nouvelle ligne LGV
Le Soler	Je suis contre ce nouveau projet qui va défigurer et abimer l'écosystème environnemental, qui va bétonner une part de notre planète, qui est exsangue, et qui a créer des dizaines de milliards d'euros de dépenses que la SNCF ne peut pas financer : les contribuables bouchent le déficit depuis des années. Tout ça pour que des ingénieurs et des élus puissent dire avec une prétendue fierté "on l'a fait" et que des gens qui ne savent plus regarder la nature puissent gagner 5 min. Le saccage de la nature, des millions de dépenses pour 5 minutes !!! Vanistas vanitatum, omnia vanitas
Le Soler	Je suis contre la nouvelle ligne LGV qui n'apporte rien à notre commune et l'impacte sévèrement.
Le Soler	Non a une nouvelle ligne de chemin de fer alors que les lignes du pont de chemin de fer existent sur le pont de la TeT et qu'elles viennent d'être refaites a neufs.
Le Soler	Je suis contre ce projet de passage d'une ligne ferroviaire quelle soit FRET ou TGV ce sera une dénaturalisation du paysage Solérien et des nuisances sonores étant habitante du lotissement les Méravelles. Cela va coûter une dépense faramineuse alors que nous avons déjà une nouvelle gare à Perpignan. Pourquoi vouloir encore construire cette nouvelle ligne ? Je suis très fortement opposée à ce projet et espère que la Mairie du Soler que je soutiens depuis 13 ans fera son maximum pour défendre ses soléniens. Opposons nous à ce projet et ne baissons pas les bras - Sempre en Davant !!
Le Soler	Nous sommes totalement contre ce projet tel qu'il nous est présenté : le fret est actuellement déficitaire, traversée de la commune est totalement irresponsable dans la mesure où la gare de Perpignan est tout à fait en capacité de recevoir les TàGV. Il serait inconcevable de détourner les rails en prenant possession de terres cultivables et cultivées. Ce projet nous a été enjolivé pour nous faire croire qu'il va nous apporter (aux citoyens du Roussillon) une richesse supplémentaire alors qu'il n'en n'est rien. Merci de revoir la copie en meilleure concertation avec la population et surtout en tout transparence et franchise.
Le Soler	Je souhaite que la partier TGV qui sera le long de la gendarmerie de Le Soler soit enterree de plusieurs mètres en profondeur. Lorsque j'ai acheté le foncier a [nom anonymisé] une personne de la SNCF m'avait confirmé que si la ligne passait dans ce secteur elle serait enterré de plusieurs metres et qu'il n'y aurait pratiquement pas d'impact sonore. Voilà mon souhait et je vous en remercie.
Le Soler	Opposée à la nouvelle ligne TGV.
Le Soler	Objet : Impact du projet LNMP sur la parcelle cadastrée [nom anonymisé] - Commune do Soler - Demande de clarification et de réexamen des emprises réservées. Je soussigné, propriétaire de la parcelle cadastrée [nom anonymisé] - Commune du Soler, souhaite contribuer à la concertation préalable relative à la phase 2 du projet de Ligne Nouvelle Monteperllier-Perpignan. Les documents portés à la connaissance du public font apparaître qu'une partie de ma parcelle [nom anonymisé] est grevée d'un emplacement réservé au profit de SNCF Réseau, alors même que cette zone se situe à environ 300 mètres du passage pressenti de la ligne nouvelle. 1. Un impact foncier significatif sans lien direct avec la plateforme ferroviaire La distance entre l'axe pressenti de la LGV et la partie réservée de ma parcelle interroge sur la fianlité réelle de cette emprise, dès lors qu'elle ne correspond ni à la plateforme ferroviaire, ni à un ouvrage principal identifié. Cette situation entraîne toutefois des conséquences immédiates et concrètes: - Gel de l'usage foncier, - Contraintes fortes sur l'évolution du bien, - Incertitude patrimoniale durable, sans bénéfice clairement identifié pour le projet. 2. Une demande de clarification sur l'utilité de l'emplacement réservé Je sollicite explicitement : - Une explication précise et écrite sur la fonction envisagé de cette résevre à 300m de la LGV (zone technique, compensation, accès, bassin hydrauliquen etc.) - L'identification du caractère strictement nécessaire ou non de cette emprise à ce stade du projet 3. Demande de réexamen et optimisation du périmètre réservé Compte tenu : - De l'éloignement par rapport à l'infrastructure ferroviaire, - De l'absence de contrainte technique évidente, - Et du principe de proportinoalité des atteintes foncières, Je demande que le périmètre de l'emplacement réservé au droit de la parcelle [nom anonymisé] fasse l'objet d'un réeexamen, voire d'une réduction ou d'une suppression, dans le cadre de l'optimisation des empruses du projet. 4. Une contribution pour un projet plus juste et proportionné Convaincu de la nécessité de concilier intérêt général et respect des situations individuelles, je souhaite que cette contribution soit pleinement prise en compte dans le bilan de la concertation préalable.
Le Soler	Non au contournement ferroviaire - + de nuisances sonores - destructions des habitations - destructions des commerces argent dépensé pour rien car il y a déjà la gare de Perpignan - destruction de la nature, des paysages, de la terre agricole, - ville de Soler coupée en deux - aucun bénéfice pour la ville du Soler - Construire une LGV pour gagner 08 minutes = ridicule
Le Soler	Non au contournement ferroviaire. Nuisances locales ++ Projet cher pour peu de temps gagné. Les gens de Perpignan aimeraient peut-être ne pas être « évités » pour gagnerr l'Espagne plus vite, et les gens du Nord de la France aimeraient gagner rapidement Perpignan et pas seulement Montpellier.
Le Soler	Bien inutile dans son ensemble. Aucun argument favorable

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LES REGISTRES PAPIERS, EN MAIRIE	
COMMUNE	CONTRIBUTION
Le Soler	Arrivés depuis 2 ans au [adresse anonymisée] avec nos 3 enfants, nous avons déjà pu constater les merveilleuses évolutions du quartier en peu de temps : création du parc city, création des halles, etc... La ville doit développer son dynamisme et son image autour de la sérénité, des pistes cyclables, de la création d'espaces verts pour effacer son image de « ville dortoir » de Perpignan. L'arrivée du TGV serait une mise en péril de tout ce qui a été créé : - fin des commerces et donc de la convivialité - nuisances sonores amplifiées de la 4 voies - urbanisation extrême contre l'écologie ; asséchant les sols, diminuant les espaces ombragés... - pollution augmentée, plus de trafic routier au lieu de développer les pistes cyclables réduisant les embouteillages - rendre inutile les budgets investis dans la gare de Perpignan Comment peut-on encore lancer des projets aussi insensés au détriment des habitants, de la nature dans le contexte de sécheresse actuel ? Protégeons les générations futures, arrêtons le béton, non au contournement ferroviaire au Soler, à la Palme, etc...
Le Soler	Non au contournement de la ligne LGV. Habitant proche de la future ligne LGV. Beaucoup plus de nuisances. Source de pollution visuelle ainsi que d'un ravage environnemental. Ligne inutile ayant déjà une autre ligne à Perpignan.
Le Soler	Non au contournement de la ligne LGV. Coupant Le Soler en deux.
Le Soler	Nous nous opposons formellement à ce projet. Nous sommes arrivés au Soler il y a une vingtaine d'années. Nous avons une maison dans un lotissement au-dessus de la voie rapide et près du rond-point d'Intermarché. Le trafic a cette époque était acceptable. Depuis les nuisances sonores ne cessent d'augmenter toujours plus de voitures. Nous ajouter maintenant ce TGV est inacceptable et impensable. Nous envisageons de quitter Le Soler si ça se concrétisait.
Le Soler	La famille [nom anonymisé] s'oppose formellement au contournement de la ligne à grande vitesse.
Le Soler	Nous nous opposons formellement au projet du futur tracé de LGV. J'ai acheté une maison au Soler il y a 5 ans, quelle stupéfaction d'entendre cela. Tout ce projet va impacter la valeur de ma maison, ainsi que les nuisances sonores, TGV, voiture, etc. Nous nous y opposons FORMELLEMENT.
Le Soler	Je suis contre la nouvelle ligne LGV.
Le Soler	Je suis formellement opposée à cette ligne LGV. N'apporte rien sinon que des désagréments.
Le Soler	Je suis totalement contre ce projet de contournement de Perpignan qui va nuire à la commune du Soler.
Le Soler	Je suis formellement contre ce projet du futur tracé du TGV au Soler.
Le Soler	J'habite dans le lotissement St Eugénie. Propriétaire de ma maison individuelle, je suis contre ce projet qui va impacter sa valeur financière, sans parler des nuisances sonores, etc.
Le Soler	Je n'approuve pas cette solution.
Le Soler	Je n'approuve PAS cette solution.
Le Soler	Je suis contre la nouvelle ligne grande vitesse.
Le Soler	Cette ligne ferroviaire n'a aucun intérêt. Elle nous est proposée avec uniquement une ligne qui existe déjà. Donc sauf à générer des nuisances considérables : Moins de 500 m de voies ferrées = invivable Moins de 1000 m de voies ferrées = difficulté à vivre. Bruit d'une ligne Fret = 150 décibels. C'est le bruit d'une boîte de nuit à ciel ouvert qui va arroser toute la plaine et l'ensemble des villages qu'elle va traverser. Sur le réseau TGV existant : peu ou très peu de murs anti-bruits, ce qui montre le désintérêt de RFF pour les habitants. Donc pour toutes ces raisons et plein d'autres nous sommes CONTRE.
Le Soler	Nous sommes stupéfaits de constater que, dans le "grand n'importe quoi" l'État et la SNCF reprennent l'idée de cette ligne ferroviaire... quoi qu'il en coûte !! Pour les raisons suivantes, nous sommes contre cette ligne : - destruction d'hectares de nature, faune, flore : saccage du paysage - couper notre village en 2 en obligeant des commerces existants à être déplacés - expropriations - nuisance sonore - nuisance visuelle - pour du fret et gagner 10 mn : que les trains continuent à utiliser la ligne actuelle - argent public gaspillé
Le Soler	Je suis contre le projet de contournement. Il me semble que l'argent public peut être utilisé de façon plus publique. Si la SNCF n'a pas d'idée on peut lui en trouver. Habitant près de cette ligne, les nuisances vont être importantes sans que le bénéfice tiré de cette dépense soit réel. Il n'y a pas assez d'argent pour les travaux indispensables alors pourquoi le gaspiller inutilement.
Le Soler	Il est vraiment dommage pour la ville de cette ligne qui coupe ou sépare la ville en 2. Alors qu'il existe plusieurs autres solutions. Dont celle de la mise en conformité de la ligne existante qui desservirait la préfecture perpignanaise. Il pourrait par ailleurs être étudié un axe passant entre St-Estève et Baho pour passer en sortie de Le Soler après St-Eugénie. Avec toute votre attention.
Le Soler	Nous pensons que ce projet va dénaturer les quartiers Est du Soler, commerces et habitations. La valeur des biens immobiliers va être en forte baisse et certains habitants risquent l'expropriation. Nous sommes fortement opposés à ce projet.
Le Soler	Complètement opposés à ce projet. Le soler fortement impacté.

LES CONTRIBUTIONS LIBRES DÉPOSÉES SUR LES REGISTRES PAPIERS, EN MAIRIE	
COMMUNE	CONTRIBUTION
Le Soler	Je trouve incensé et inacceptable de sacrifier des infrastructures, des commerces et des terres agricoles (si nécessaires !), des installations qui ont coûté beaucoup d'argent pour ce projet. Inacceptable de détruire toute une partie de la ville et de causer de graves nuisances à des habitants dont les propriétés vont perdre de la valeur. D'autres solutions sont à trouver, il en existe, à n'en pas douter. Non à ce projet.
Le Soler	Je dis non au passage d'une ligne TGV qui aurait pour effet de couper l'Est du Soler du reste de la ville, en expropriant de nombreuses entreprises de tous ordres, des exploitants agricoles parmi les derniers qui subsistent. Est-ce d'utilité publique que de supprimer toute une partie de ce qui fait la vie du Soler, mettre plus à mal des agriculteurs déjà en souffrance, apporter des nuisances à des lotissements construits récemment, dévégétaliser des surfaces considérables et par là même contribuer encore plus au réchauffement climatique ? Des solutions plus raisonnables sont à envisager.
Le Soler	Nous sommes contre cette ligne nouvelle qui sera une ligne fret, ce projet est inacceptable pour les Solériens de voir leur village coupé en 2. Sans compter les nuisances, les problèmes sur les habitations. Sans compter que celle-ci sera à moins de 200 mètres de notre lotissement. NON – NON – NON au projet.
Le Soler	Opposée à ce projet.
Le Soler	Opposé à ce projet.
Le Soler	Opposée à ce projet.
Le Soler	Je n'approuve pas cette solution.
Le Soler	UN PROLONGEMENT INUTILE ET COUTEUX L'importance du projet de prolongement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) avait bien besoin de concertation car il impacte fortement la Commune de LE SOLER en coupant la ville en son tiers. Bien que cette concertation préalable soit orientée entre le choix de transport, fret et/ou voyageur ou le choix de l'implantation d'un hypothétique gare, les conséquences du projet doivent porter sur une réflexion plus globale. Le projet questionne sur le bénéfice/coût de ce contournement de Perpignan alors que la ligne existante sera conservée et même aménagée. Le choix de ce doublon n'est justifié que par des contraintes techniques (délestage suivant un risque de surchauffe ?), un gain de quelques minutes avec le remisage du fret pour permettre à la ligne voyageur de continuer sur la ligne qui passe par Perpignan et donc le coût du contournement n'est pas justifié puisque la liaison directe est déjà possible et peut être améliorée. D'ailleurs la rentabilité du fret ferroviaire sur cette ligne n'est pas démontrée (le train qui va à RUNGIS est déficitaire d'année en année) car le transport routier est plus souple, avec la possibilité d'arrêts fréquents et va devenir plus écologique avec le remplacement des moteurs thermiques par des solutions alternatives, hydrogène, électricité qu'ils convient d'accompagner. Il est regrettable que le dossier ne fasse pas apparaître clairement les choix retenus pour la traversée du Soler (remblai, déblai ?) avec des intégrations graphiques qui permettent de visualiser l'impact et surtout les moyens mis en œuvre pour garantir la protection contre le bruit et contre les vibrations suivant les choix retenus. Même choses pour le maintien des ruisseaux, agouilles, zone humides à Toulouges et nappes et veine phréatiques que le projet risque de faire disparaître, notamment le canal de Sainte-Eugénie et les veines qui nous viennent du Canigou. Ce serait un gaspillage insensé par ces temps de sécheresse. Enfin, l'emplacement réservé pour la Ligne à Grande Vitesse, ER n°32 du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, fait apparaître sur la commune du Soler une excroissance à l'Ouest, vers la rue Aristide Maillol qui n'est précisément documenté quant à son intérêt et son lien avec le projet de prolongement ultérieur de la LNMP. Pour tous ces éléments, le prolongement de la LNMP par le contournement Ouest semble inutile par rapport à son coût, d'autant plus que le ligne existante, qui peut être aménagée, suffira à relier Barcelone à Béziers.
Treilles	TGV = pour les riches car billet très cher = bruit (si tunnel, pour le fret ça sera à l'entrée et à la sortie du tunnel le même bruit que le mur du son !) est un pont aérien = pollution visuelle et sonore aussi, et dégradation du paysage = des travaux bruyants pendant des années et des années = pollution visuelle et pollution tout court. = grosse violence sur la faune, la flore, etc... etc... tout ça pour quoi ? pour faire plaisir à qui ? Je suis contre ! résolument
Treilles	Recommandations : prolonger le tunnel de roquefort pour protéger la qualité du paysage et de l'environnement du bassin versant des Corbières entre Roquefort et Salses. Il faut tout d'abord souligner que la version de référence montrant la traversée du massif des Corbières (page 89 paragraphe 2.2) et la moins impactante pour la commune de Fitou, mais est très impactante pour celle de Caves et pour le versant est de la commune de Treilles. Donc si on part du principe selon lequel la version mixte doit être retenue, dans ce cas, le choix impacte sévèrement la commune de Caves. On voit sur le schéma du dossier (une nouvelle pour le territoire, p.89) que la voie ferrée passe en tunnel sous la falaise de Roquefort alors pourquoi ne pas prolonger le tunnel jusqu'à retrouver celui de salses et ainsi protéger Caves et le versant est de la commune de Treilles ? Bien sûr cela va coûter cher mais la qualité de vie des habitants des 2 communes et le potentiel touristique du bassin versant de la commune de Treilles qui se veut le « balcon de la Méditerranée » ne valent-ils pas plus cher ? Donc les communes de Caves et Treilles méritent cet effort budgétaire qui préserve la richesse naturelle de leur environnement. Il paraît donc important de préserver la beauté naturelle de ces espaces.



Pour en savoir plus : ligne-montpellier-perpignan.com