



Concertation garantie par

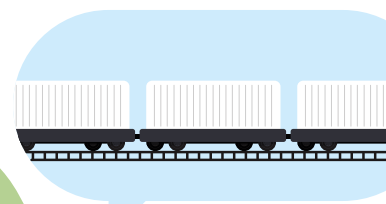
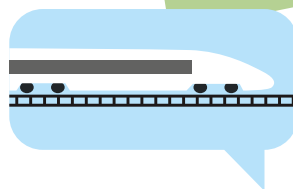
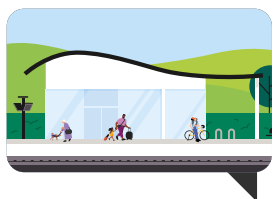


Une ligne nouvelle pour notre territoire ?

Concertation préalable
du 9 avril au 19 juin 2026

Compte-rendu
de la concertation
par les maîtres
d'ouvrage

Septembre 2026



La concertation
préalable, en résumé 4

01
LE PROJET LNMP PHASE 2

1. Le projet LNMP en bref 7
2. Les acteurs du projet
et le financement 8
3. L'historique du projet et de
la concertation 9
4. La phase 2, un projet de référence
questionné 10
5. Les scénarios présentés
à la concertation 11

02
LE DISPOSITIF DE
CONCERTATION

1. Le cadre réglementaire 15
2. Les objectifs de la concertation 16
3. Le périmètre géographique 17
4. Le dispositif de concertation
préalable - synthèse 18
5. Les modalités de mobilisation
et d'annonce 20
6. Les modalités d'information 26
7. Les modalités de participation 32

03
L'ANALYSE QUANTITATIVE
DE LA MOBILISATION ET
DE LA PARTICIPATION

1. Les chiffres de la mobilisation 41
2. Les chiffres de la participation 46



04
L'ANALYSE QUALITATIVE
DES CONTRIBUTIONS

1. Analyse globale 59
2. Les objectifs et les modalités
de la concertation 61
3. L'opportunité du projet 64
4. La mixité 67
5. La desserte et les gares nouvelles 69
6. Les enjeux humains
et environnementaux 71
7. Les enjeux agricoles 75

05
LES RÉPONSES DES
MAÎTRES D'OUVRAGE
AUX DEMANDES
DE PRÉCISIONS ET
RECOMMANDATIONS
DES GARANTS DE
LA CONCERTATION 78

06
LES ENSEIGNEMENTS
DE LA CONCERTATION
ET LES SUITES À DONNER

1. Les enseignements de
la concertation 87
2. Les prochaines étapes 91



LA CONCERTATION PRÉALABLE, EN RÉSUMÉ



13 056

supports d'information diffusés



19

publications sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram, LinkedIn)



71

encarts publicitaires dans la presse



152

articles de presse



13

réunions d'échanges



10

rencontres de proximité



2 102

participants aux réunions et rencontres de proximité



7 900

visiteurs uniques sur la plateforme participative



2 210

contributions au total dont :



577

contributions en réunion d'échanges



262

avis et questions sur le registre numérique



57

avis et questions sur les registres papiers



60

cahiers d'acteurs



1 254

questionnaires

UNE CONCERTATION PERÇUE COMME OUVERTE, QUI A FORTEMENT MOBILISÉ LE TERRITOIRE

Le projet est connu et a suscité **une forte mobilisation des habitants, des collectivités, des associations, des acteurs économiques et du monde agricole**. Les participants ont exprimé une attente forte d'écoute, de prise en compte de leurs préoccupations et de poursuite du dialogue. Si le sujet est technique, si les enjeux sont complexes, la concertation a su susciter l'intérêt : **les échanges ont été riches et ont été perçus comme ouverts**.



DES ENJEUX HUMAINS ET ENVIRONNEMENTAUX AU CŒUR DES ATTENTES

Les contributions mettent en avant **la nécessité de soigner l'insertion paysagère de la ligne et de limiter son impact sur le cadre de vie**. Elles soulignent également la nécessité de **sécuriser la ressource en eau** et prévenir l'aggravation des risques d'inondation, ainsi que de limiter les nuisances sonores et renforcer les dispositifs de protection. Enfin, elles mettent en avant la nécessité de **préserver la biodiversité** et de mettre en œuvre des mesures ambitieuses d'évitement, de réduction et de compensation.



DES ATTENTES FORTES DU MONDE AGRICOLE

Les agriculteurs expriment de **fortes attentes sur la préservation des exploitations, les modalités de compensations individuelles et collectives** qui seront mises en place, la gestion du foncier et la recherche de solutions adaptées à chaque territoire.

L'OPPORTUNITÉ DE LA LIGNE NOUVELLE LARGEMENT SOUTENUE

Le principe du doublet de lignes est **reconnu comme nécessaire** pour répondre aux besoins de mobilité, développer le transport ferroviaire et renforcer la résilience du réseau face au changement climatique. Si certaines composantes du projet, comme le contournement de Perpignan, suscite des interrogations et inquiétudes, la majorité des participants souligne les bénéfices socio-économiques que le projet apporte, notamment en termes d'attractivité du territoire et de levier de développement économique et touristique.



UNE LIGNE MIXTE VOYAGEURS-FRET PLÉBISCITÉE

La grande majorité des participants soutient le principe d'une ligne nouvelle mixte. La variante avec tunnel sous les Corbières se distingue nettement, sous réserve d'un approfondissement des études techniques et environnementales pour limiter les impacts sur la ressource en eau et le sous-sol karstique des Corbières.



DES GARES NOUVELLES PERÇUES COMME DES LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT ET D'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Si **aucun consensus n'a émergé parmi les scénarios proposés**, chaque collectivité porteuse d'un projet a pu présenter les perspectives d'aménagement en lien avec la gare nouvelle envisagée sur son territoire, sans toutefois remettre en cause les autres scénarios. Les contributions font ressortir une vision commune **des gares nouvelles, considérées comme des leviers de développement économique, d'attractivité et d'intermodalité, lorsqu'elles s'inscrivent dans un véritable projet de territoire**. Pour garantir leur bonne intégration, il est souligné qu'une gare nouvelle doit anticiper son insertion locale, être bien connectée à tous les réseaux de transport, notamment à la ligne ferroviaire existante, et s'articuler avec les projets de développement du territoire d'accueil.

UNE CONCERTATION QUI PRÉPARE LES CHOIX À VENIR

Cette concertation a permis de **confirmer l'intérêt d'une ligne nouvelle et d'approfondir les principaux points d'attention du territoire**. Elle va **contribuer à nourrir les décisions futures** sur les fonctionnalités de la ligne, à savoir la mixité et le positionnement des gares nouvelles, et permettre également d'**orienter les solutions de tracés** qui seront présentées au territoire lors des prochaines phases de concertation.



01

LE PROJET LNMP PHASE 2



Le projet de référence de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan phase 2 (Béziers-Perpignan) présenté à la concertation préalable porte sur la réalisation de 97,7 km de ligne nouvelle, complétés par 23 km de raccordements au réseau existant. Estimé à 4,9 milliards d'euros (aux conditions économiques de 2025), il permettrait, à sa mise en service prévue en 2040, un gain de temps de 17 minutes entre Béziers et Perpignan, et, sur le projet global incluant la phase 1, un gain de temps de 39 minutes entre Montpellier et Perpignan.



1. LE PROJET LNMP EN BREF

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) prévoit la réalisation de 150 km de voie ferrée à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan en complément de la ligne existante, et l'aménagement de gares nouvelles. Cette ligne supplémentaire permettrait de répondre à la demande croissante de mobilité sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie en créant un doublet de lignes pour les voyageurs et pour le fret, formant ensemble un réseau ferroviaire plus performant, plus fiable, et plus résilient face au changement climatique. Le projet est réalisé en deux phases: d'abord le tronçon Montpellier-Béziers (phase 1) puis celui de Béziers-Perpignan (phase 2).

UNE LIGNE EN +

**c'est plus de trains
pour tous,
sur toutes les lignes!**



La LNMP poursuit 3 grands objectifs

Contribuer

à la réduction des
émissions de gaz
à effet de serre.

Assurer

la continuité de la
connexion grande vitesse
France-Espagne.

Permettre

la montée en puissance
et en qualité des trains
du quotidien.

2. LES ACTEURS DU PROJET ET LE FINANCEMENT

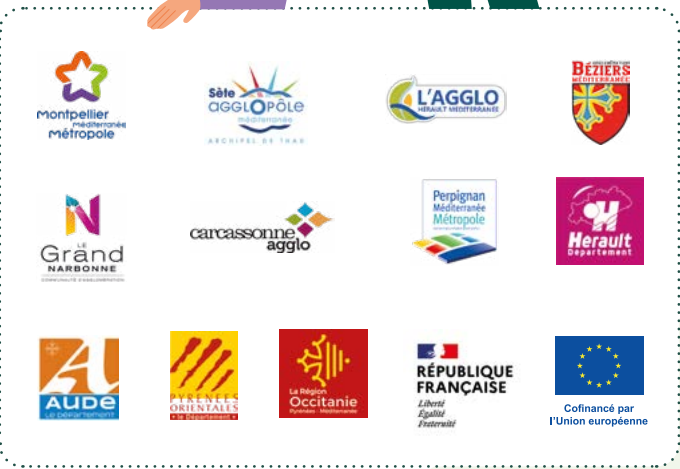
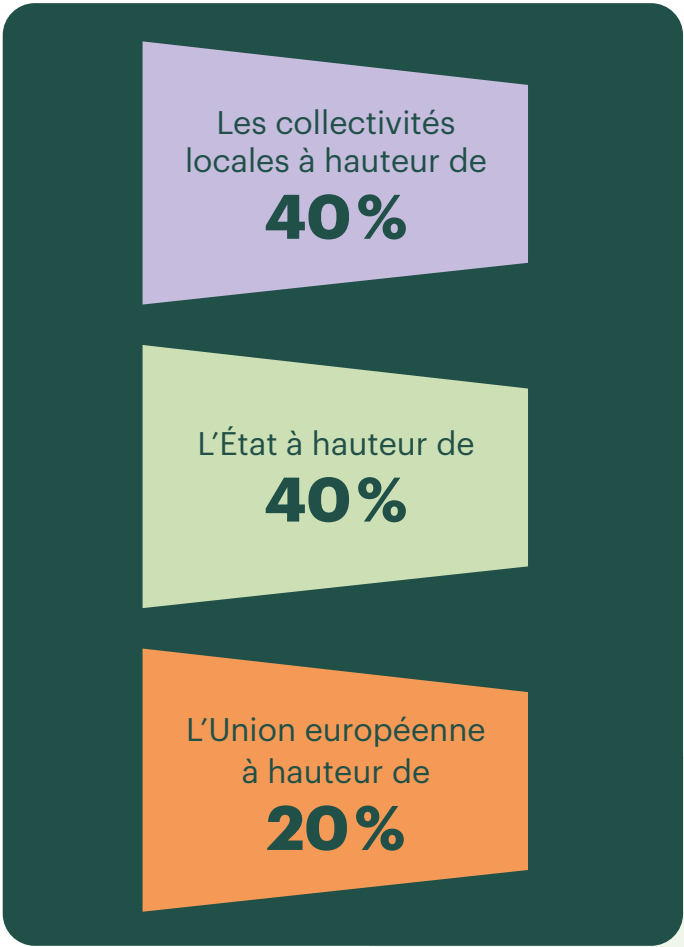
En tant que gestionnaire des infrastructures ferroviaires, **SNCF Réseau** est le maître d'ouvrage du projet de ligne nouvelle. Il coordonne l'ensemble du projet, conduit les études et anime la concertation avec les acteurs du territoire sur l'ensemble du projet, phase 1 et phase 2 (en collaboration avec SNCF Gares & Connexions).

SNCF Gares & Connexions est le maître d'ouvrage des gares nouvelles. Il a notamment la responsabilité de conduire les études techniques et de coanimer la concertation avec les acteurs du territoire sur la phase 2 du projet (en collaboration avec SNCF Réseau).

La gouvernance du projet est définie afin de garantir une prise de décisions cohérente et partagée entre le groupe SNCF et les partenaires co-financeurs. Treize partenaires participent à cette gouvernance, au financement et à la définition du projet au plus près des attentes du territoire: l'Europe, l'État, la Région Occitanie, les départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, la Métropole de Montpellier et les communautés d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée, Hérault Méditerranée, Béziers Méditerranée, le Grand Narbonne, Carcassonne Agglo et Perpignan Méditerranée Métropole.

Un « **protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la LNMP** » a été signé le 22 janvier 2022 entre l'État, les collectivités locales et SNCF Réseau.

Le protocole fixe aussi une clause d'engagement pour la seconde phase du projet, et le principe d'une solidarité des collectivités pour le financement des deux phases du projet. Il prévoit un financement par:



3. L'HISTORIQUE DU PROJET ET DE LA CONCERTATION

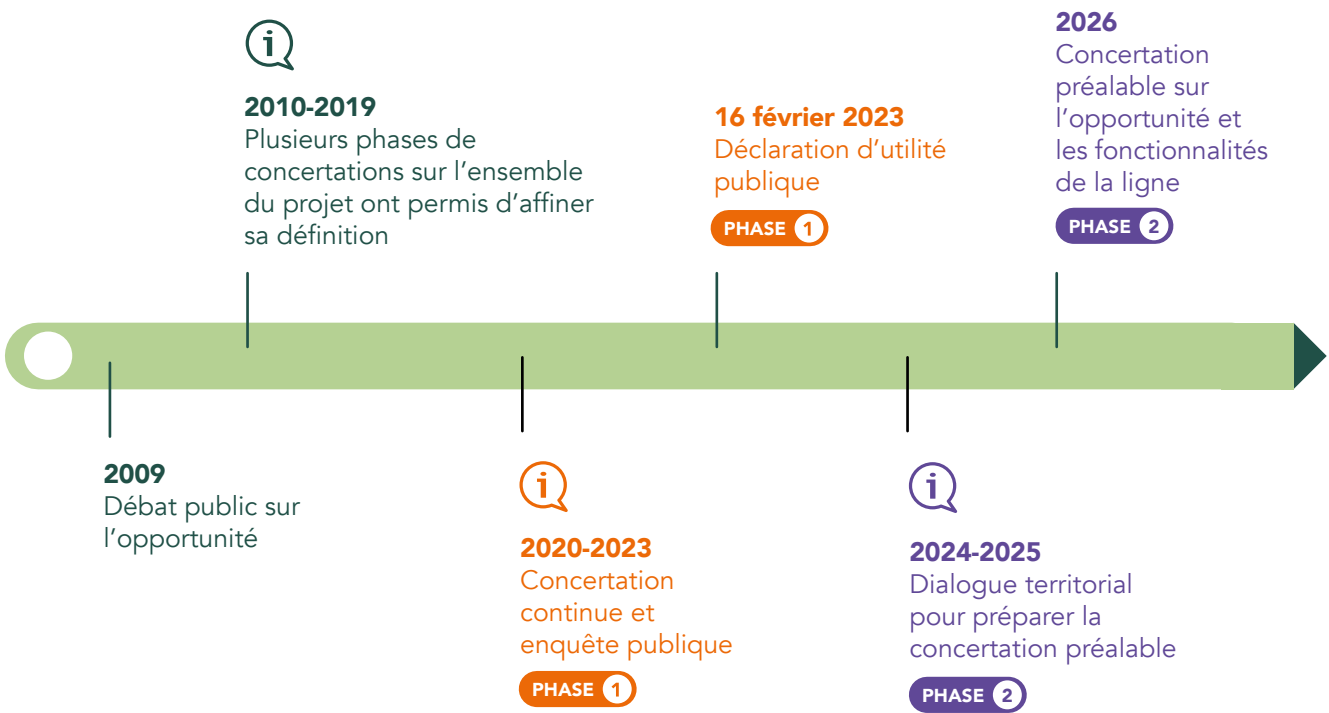
Esquissé en 1990, le projet LNMP est confirmé d'intérêt général en 2000 et soumis au débat public en 2009. Plusieurs périodes d'études et de concertation se succèdent entre 2010 et 2016 pour définir le tracé de la ligne nouvelle, le positionnement des gares nouvelles et le niveau d'offre de services qui sera proposé aux utilisateurs.

En 2017, le projet est confirmé par décision ministérielle avec une réalisation en deux phases: d'abord le tronçon Montpellier-Béziers (phase 1) puis celui de Béziers-Perpignan (phase 2).

En 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) acte le caractère prioritaire du projet LNMP et fixe le calendrier de réalisation avec un début des travaux avant fin 2029 pour la phase 1, déclarée d'utilité publique en février 2023, et un délai de réalisation de 10 ans maximum entre la phase 1 et la phase 2.



L'HISTORIQUE DE LA CONCERTATION



4. LA PHASE 2, UN PROJET DE RÉFÉRENCE REQUESTIONNÉ

ZOOM SUR
Le projet de référence LNMP phase 2

Le projet de référence a été arrêté par décision ministérielle en 2016. Cette phase 2 du projet LNMP prévoit la réalisation d'environ 100 km de ligne nouvelle entre Béziers et Perpignan, dans le prolongement de la phase 1, ainsi que la création de deux gares nouvelles, à Narbonne Ouest et à Béziers Est.

Pour la phase 2, ses caractéristiques sont les suivantes:

Une ligne Béziers ↔ Perpignan composée de deux sections:

- Une section « voyageurs » entre Béziers et Rivesaltes
- Une section mixte « voyageurs et fret » dans la plaine du Roussillon entre Rivesaltes et la ligne Perpignan ↔ Figueras

Deux gares nouvelles:

- **Béziers Est**: au sud de l'échangeur A9/A75, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers
- **Narbonne Ouest**: sur le site « Pont des Charrettes », à l'interconnexion avec la ligne existante, sur la commune de Montredon-des-Corbières

Le comité de pilotage du projet LNMP a validé le requestionnement de la phase 2 du projet pour:

- Tenir compte du temps écoulé entre le débat public de 2009 et l'enquête publique sur la phase 2 prévue à l'horizon 2030;
- Tenir compte des enseignements de la concertation ayant précédé l'enquête publique de la phase 1, organisée en 2020 et 2021, et des recommandations exprimées par les garants dans leur bilan;
- Répondre aux demandes des acteurs du territoire et partenaires co-financeurs du projet.

Ces requestionnements sont également justifiés par une évolution du contexte du projet:

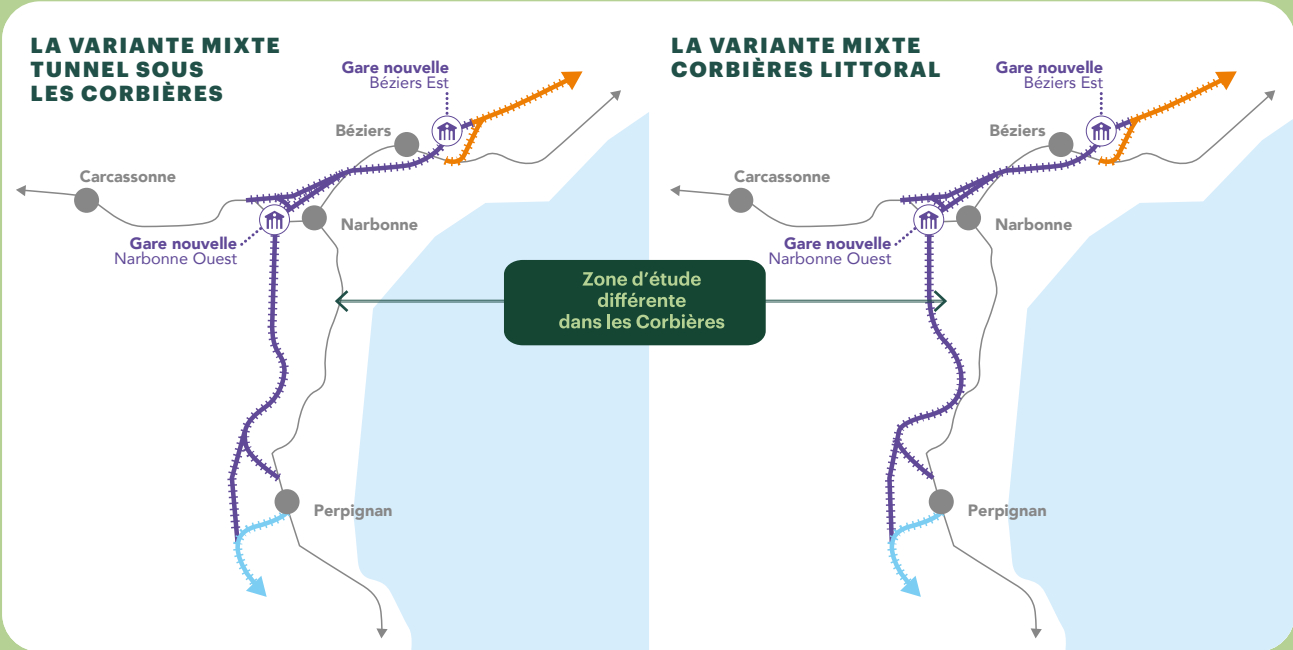
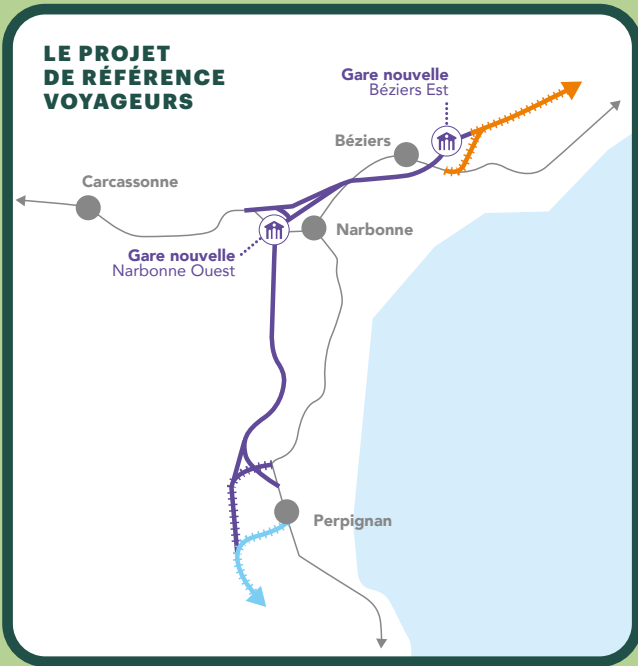
- Les incidences accrues du changement climatique sur la ligne existante et une nécessaire prise en compte de la vulnérabilité de la ligne existante aux aléas météorologiques dans le projet de doublet de lignes;
- L'évolution du contexte économique et la montée en puissance de l'ambition de la politique fret aux échelles nationale et européenne, ainsi que les demandes formulées par les acteurs économiques espagnols;
- L'évolution des besoins de mobilités et des perspectives de trafic dans un contexte de renforcement et d'accélération des objectifs nationaux de décarbonation des transports;
- Le développement économique et démographique des territoires, et leurs enjeux d'attractivité et d'accessibilité.

5. LES SCÉNARIOS PRÉSENTÉS À LA CONCERTATION

3 scénarios

pour requestionner
la mixité de la ligne:
1 projet de référence et 2 variantes

La concertation préalable portant sur la phase 2 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (Béziers-Perpignan) a permis de présenter plusieurs scénarios aux participants, sur la mixité de la ligne et la desserte du territoire.



6 scénarios

pour questionner la desserte du territoire:
1 projet de référence et 5 variantes

LNMP Phase 1

LNMP Phase 2

Ligne mixte (voyageurs et fret)

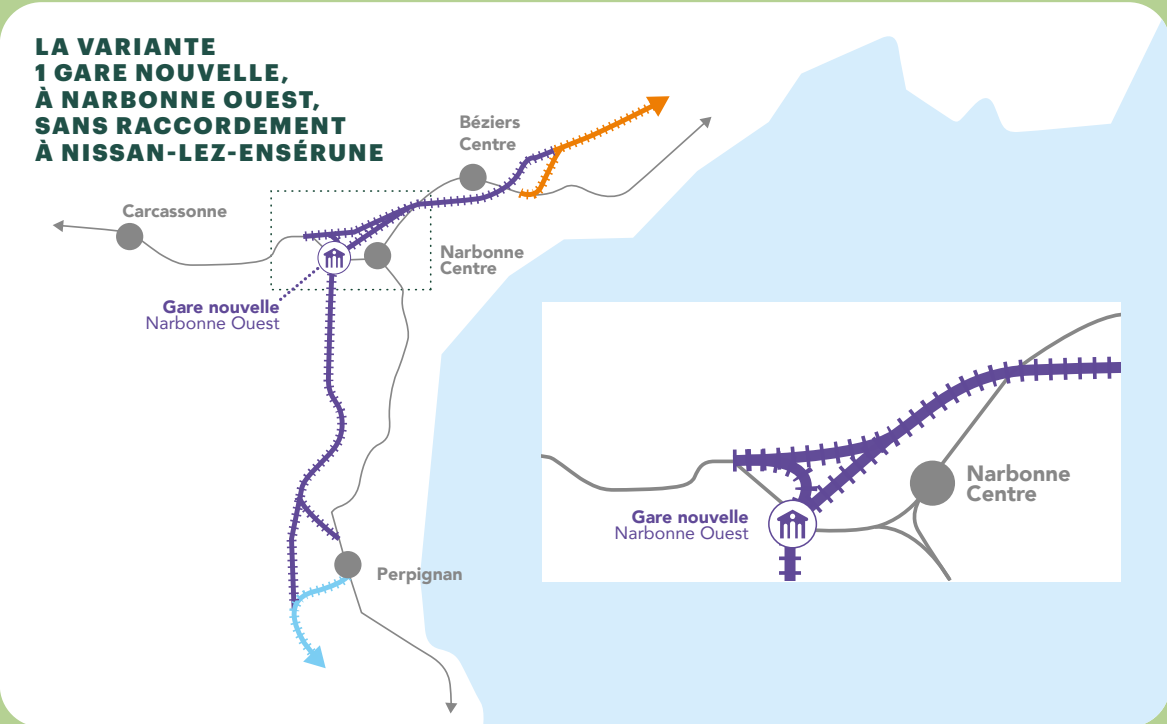
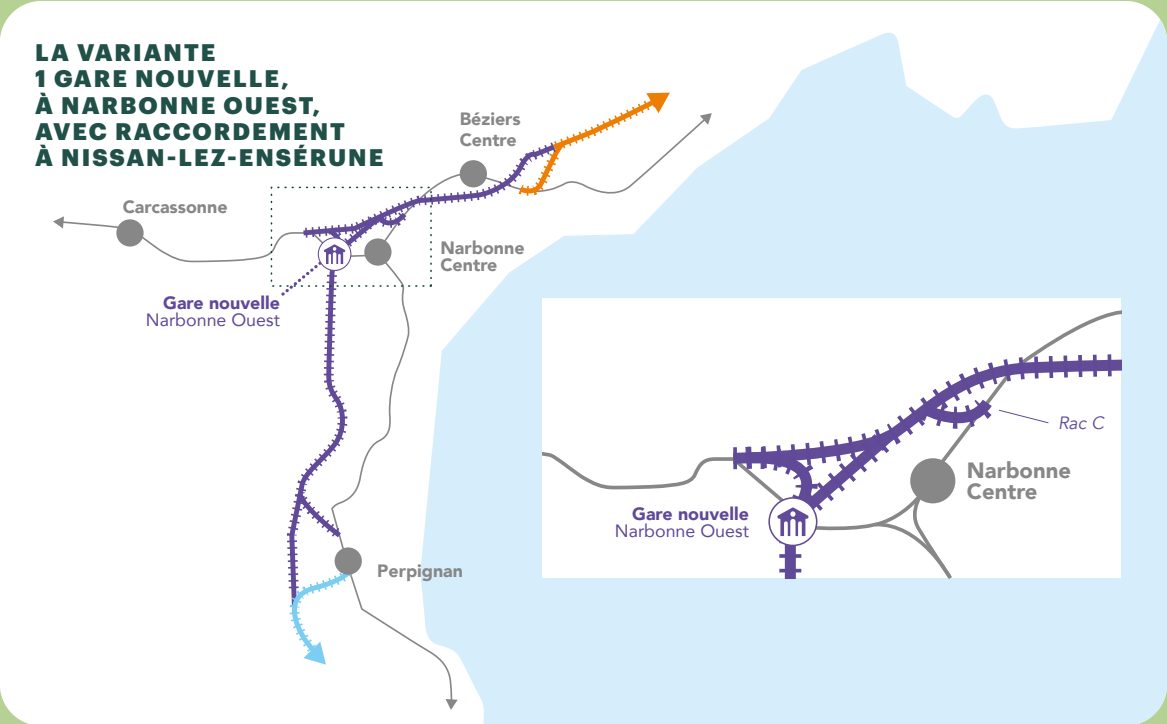
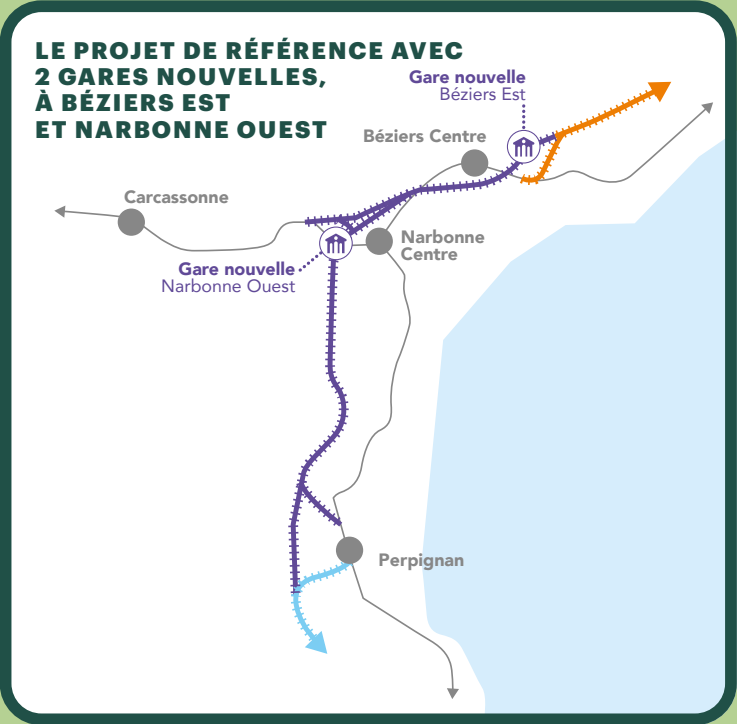
Ligne voyageurs

Gare existante

Gare nouvelle

Ligne existante

Ligne Perpignan-Figueras



02

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION



Organisée pendant 2,5 mois sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), la concertation préalable s'est déployée sur l'ensemble du territoire concerné par le projet. Elle a reposé sur un large dispositif d'information et de participation, associant des modalités en ligne et en présentiel, afin d'assurer au public un accès facilité à l'information et aux dispositifs de contribution, une bonne compréhension du projet et des objectifs de la concertation, une communication claire sur les marges de manœuvre et les sujets proposés à la concertation et enfin des informations précises sur les événements permettant de participer à la démarche.



1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Pour tenir compte de l'évolution du contexte, les partenaires co-financeurs du projet et les acteurs du territoire ont souhaité approfondir et réinterroger certains choix structurants de la phase 2 du projet entre Béziers-Perpignan. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont ainsi saisi la Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante, en janvier 2025. La CNDP a décidé, le 5 février 2025, d'organiser une concertation préalable selon l'article L. 129-1 du Code de l'environnement.

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



↑ De gauche à droite, les garant.e.s de la concertation préalable nommés par la CNDP : Vincent Delcroix, Philippe Quévremont et Anne-Isabelle Pardineille



FOCUS SUR

Un travail collaboratif avec les garants

Afin de garantir le bon déroulement de la concertation préalable décidée par la Commission nationale du débat public (CNDP), trois garants ont été désignés : Anne-Isabelle Pardineille, Vincent Delcroix et Philippe Quévremont.

Tout au long de la préparation puis pendant la concertation préalable, un travail étroit et régulier a été mené entre les maîtres d'ouvrage et les garants afin de proposer des modalités d'information et de participation larges et variées : élaboration des documents d'information, organisation des réunions publiques, ateliers thématiques et rencontres de proximité, traitement des questions et suivi des échanges, etc.

Les garants ont ainsi veillé à la bonne application des modalités fixées par la CNDP et au respect du droit à l'information et à la participation du public.

2. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Comme indiqué dans l'article L.121-15-1 du Code de l'Environnement, « la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. »

Cette nouvelle phase de concertation a ainsi permis au public de donner son avis, de faire des propositions et des observations sur :



l'opportunité du projet



ses caractéristiques



ses incidences environnementales



les différents scénarios proposés

3. LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE

Dans le cadre de cette nouvelle phase de concertation, les maîtres d'ouvrage ont souhaité mobiliser et échanger avec le public le plus large possible, sur les trois départements concernés par le projet : l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées-Orientales.

La concertation s'est ainsi déroulée sur l'ensemble du territoire afin de rencontrer :

- les riverains et plus largement, les habitants des communes des zones de passages et de dessertes (pour l'ensemble des scénarios);
- les habitants et les usagers du territoire (actifs, touristes, étudiants, retraités...);
- les usagers de la ligne existante et les futurs usagers de la ligne nouvelle;
- les représentants associatifs : associations d'usagers, environnementales, collectifs de riverains;

- les acteurs institutionnels : acteurs du patrimoine et du littoral, milieux agricole et viticole, industrie touristique, aménageurs publics;
- les élus locaux du territoire : maires, présidents de communautés de communes et d'agglomération, élus départementaux et régionaux;
- les acteurs socio-économiques : entreprises du territoire, chambres de commerce et d'industrie, organisations professionnelles, entreprises ferroviaires;
- les acteurs européens, notamment espagnols.

LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE DU PROJET

PÉRIMÈTRE PHASE 2
Béziers-Perpignan
34 communes concernées

PÉRIMÈTRE PROJET GLOBAL
Montpellier-Perpignan
Dont les 18 communes de la phase 1

VERS TOULOUSE ET BORDEAUX
Carcassonne

VERS NÎMES MARSEILLE ET LYON
Montpellier Saint-Roch
Montpellier Sud de France
Sète
Agde

VERS BARCELONE

PÉRIMÈTRE RÉGIONAL ET FRONTALIER (pour les acteurs)

Legend:

- LNMP Phase 1
- LNMP Phase 2
- Ligne mixte (voyageurs et fret)
- Ligne voyageurs
- Gare existante
- Gare nouvelle
- Ligne existante
- Contournement Nîmes-Montpellier
- Ligne Perpignan-Figueras



FOCUS SUR
Des fonctionnalités remises en discussion

Certaines fonctionnalités du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan phase 2 ont été remises en discussion dans le cadre de la concertation préalable, du 9 avril au 19 juin 2026. Ce requestionnement a notamment porté sur :

- **La mixité**, c'est-à-dire le choix entre une ligne exclusivement « voyageurs » entre Béziers et Rivesaltes ou une ligne mixte « voyageurs et fret ». Ce choix aura des incidences sur le futur tracé du projet, et notamment pour le franchissement du massif des Corbières;
- **Les modalités de desserte du territoire**, c'est-à-dire le nombre et l'emplacement des gares nouvelles.



FOCUS SUR
Les 34 communes du projet de référence LNMP Phase 2

Le projet de référence LNMP Phase 2 traverse les périmètres des 34 communes suivantes : Bages, Baho, Baixas, Béziers, Caves, Coursan, Cuxac-d'Aude, Espira-de-l'Agly, Fitou, La Palme, Lespignan, Marcorignan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Névian, Nissan-lez-Ensérune, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Peyriac-de-Mer, Portel-des-Corbières, Rivesaltes, Roquefort-des-Corbières, Salses-le-Château, Saint-Estève, Sauvian, Sigean, Le Soler, Toulouges, Treilles, Vendres, Villeneuve-la-Rivière, Villeneuve-lès-Béziers.

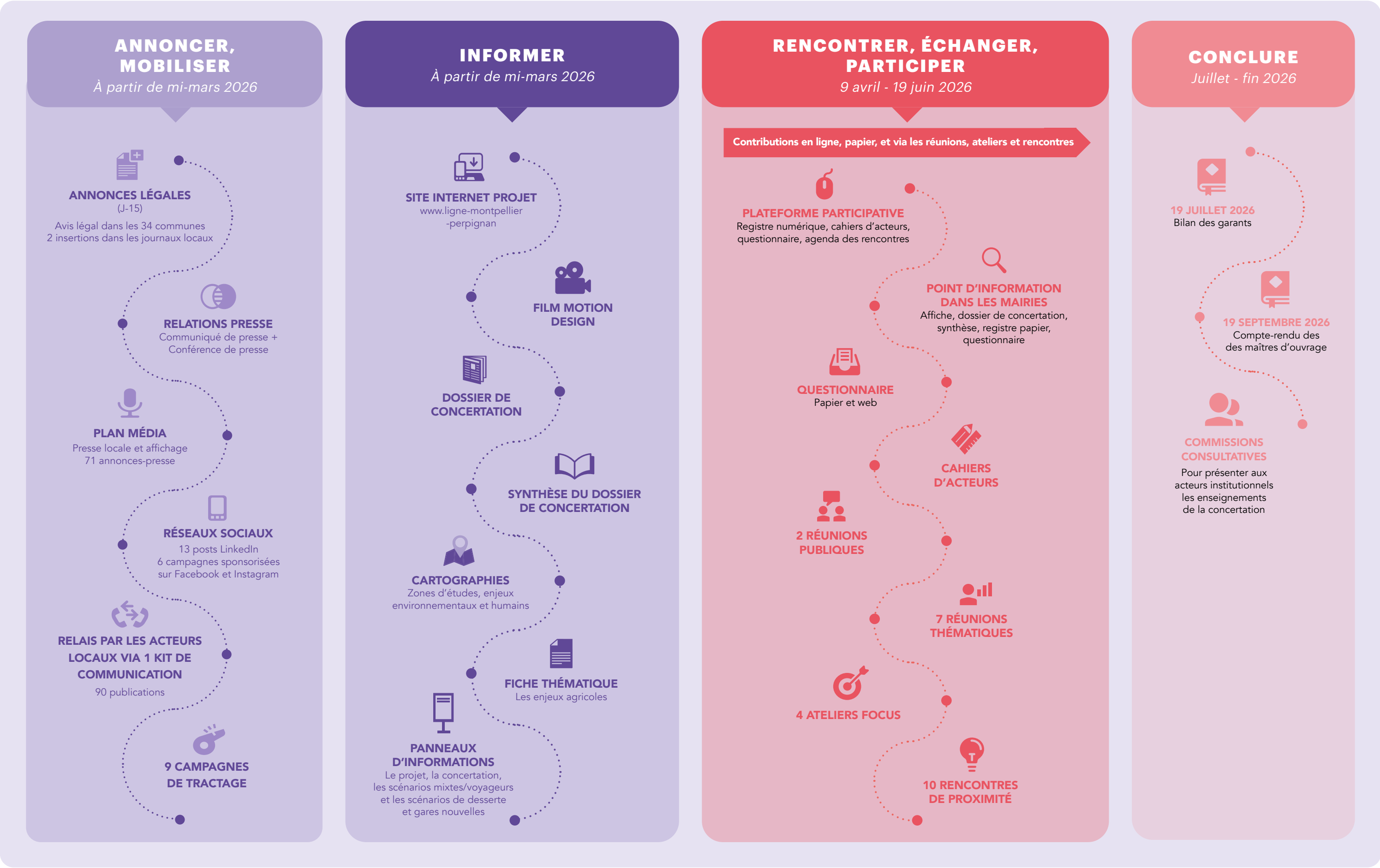
16

COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE • SEPTEMBRE 2026

COMPTE-RENDU DE LA CONCERTATION PAR LES MAÎTRES D'OUVRAGE • SEPTEMBRE 2026

17

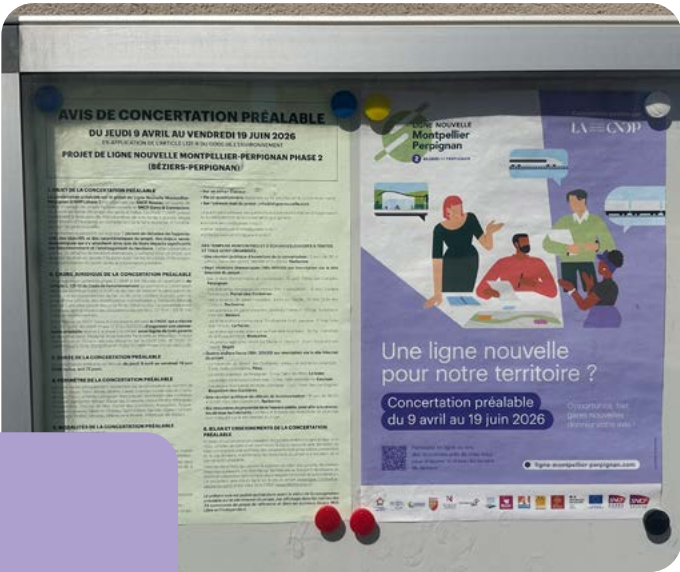
4. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION PRÉALABLE - SYNTHÈSE



5. LES MODALITÉS DE MOBILISATION ET D'ANNONCE

La communication légale

Le Code de l'Environnement (art. L.121-16 CE) prévoit que l'annonce de la concertation préalable soit réalisée 15 jours avant sa tenue. Conformément à l'obligation de publicité, les maîtres d'ouvrage ont publié, dans les délais prévus par la réglementation, **une annonce réglementaire** sur le site internet du projet, par affichage dans les 34 communes du projet de référence LNMP Phase 2 et dans les journaux locaux L'indépendant et Midi Libre le 25 mars 2026. Afin de s'assurer du respect des obligations d'affichage, les communes ont transmis aux maîtres d'ouvrage des certificats attestant du début et de la fin de l'affichage réglementaire.



CHIFFRES CLÉS

34

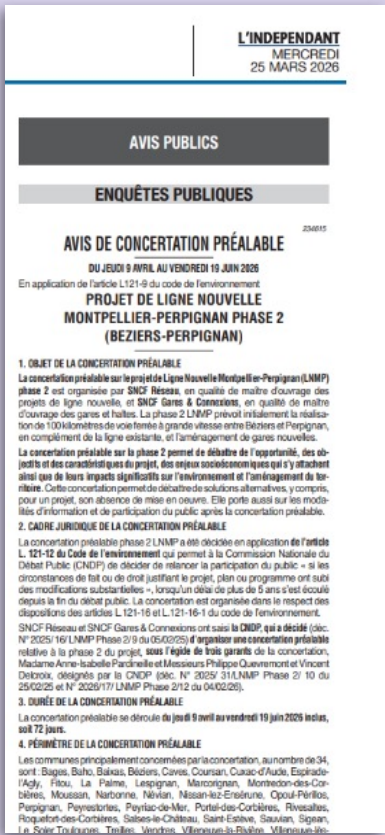
avis réglementaires affichés en mairie

2

journaux locaux relais de l'annonce réglementaire

L'indépendant, 25 mars 2026

Midi Libre, 25 mars 2026

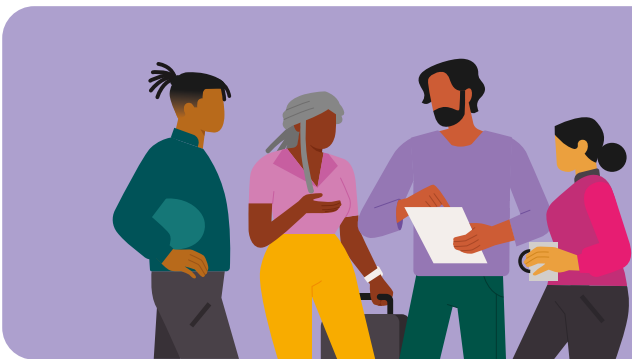


Affiche diffusée par les mairies

Les relations presse

Mardi 7 avril 2026, Matthieu Chabanel, président-directeur de SNCF Réseau, aux côtés de Pierre-André Durand, préfet de la région Occitanie, et Carole Delga, présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée a annoncé au cours d'une **conférence de presse** le lancement de la concertation préalable de la phase 2. Cette conférence de presse, suivie par 10 journalistes, a donné le coup d'envoi de la concertation et permis le relais de l'information dans de nombreux médias. Trente-cinq articles évoquant la concertation ont ainsi été publiés la semaine du 6 avril 2026.

Un **communiqué de presse** co-signé par la Préfecture de région, La Région Occitanie et SNCF Réseau a également été diffusé le 7 avril 2026. De nombreux journalistes étaient également présents lors des réunions d'échanges organisées sur l'ensemble du territoire permettant une couverture presse continue de la concertation préalable dans les médias locaux.



CHIFFRE CLÉ

152

articles

consacrés à la concertation recensée entre le 11 mars et le 24 juin 2026

Voir partie 3 pour le détail quantitatif

Plan média

Afin de s’assurer de la diffusion de l’information au plus grand nombre et de la mobilisation du territoire pour la concertation préalable, un plan média permettant de couvrir les trois départements concernés par le projet a été établi (Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales).

• Au lancement de la concertation

- **En format papier**, l’affiche générique de la concertation a été diffusée en format pub commerciale grand angle (pleine page) dans les trois départements le 6 avril 2026 : Midi Libre et l’indépendant ;
- **Sur le web**, une diffusion publi-rédactionnel a été effectuée du 6 au 12 avril.
- **Avant chaque réunion publique ou atelier**
- **En format papier**, les affiches spécifiques par réunion/atelier étaient diffusées par le biais de 2 parutions consécutives le jeudi-vendredi la semaine avant la réunion dans les décrochages locaux Midi-Libre et l’Indépendant ;
- **Sur le web**, une diffusion de 3 jours en format pavé sur le bassin de vie et une diffusion sous forme de Gif sur les sites internet des médias Midi-Libre et l’Indépendant.

Réseaux sociaux

En complément des médias traditionnels, les réseaux sociaux **Facebook, Instagram et LinkedIn** ont été utilisés afin d’assurer une diffusion large, rapide et régulière des actualités de la concertation. Facebook et Instagram ont permis de toucher un large public, notamment par le biais de publications sponsorisées. LinkedIn a complété ce dispositif en relayant les informations auprès d’un public institutionnel et professionnel.



CHIFFRES CLÉS

13 posts LinkedIn pour 40 023 impressions

6 publications sur Facebook et Instagram pour 1899 878 impressions

Voir partie 3 pour le détail quantitatif



CHIFFRE CLÉ

2 400 flyers distribués

Kit de communication pour les institutions locales

Afin de relayer l'information auprès des habitants et habitantes du territoire au plus près de leurs usages et en s'appuyant sur leurs canaux d'information habituels, les services communication des 34 communes directement concernées par le projet, 6 EPCI, 3 départements, la Région, la préfecture de région et les sous-préfectures ont reçu un kit de communication papier et numérique comprenant :

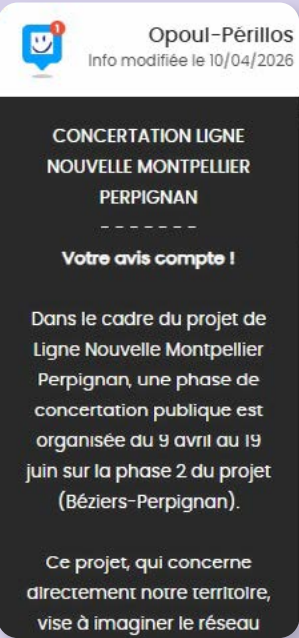
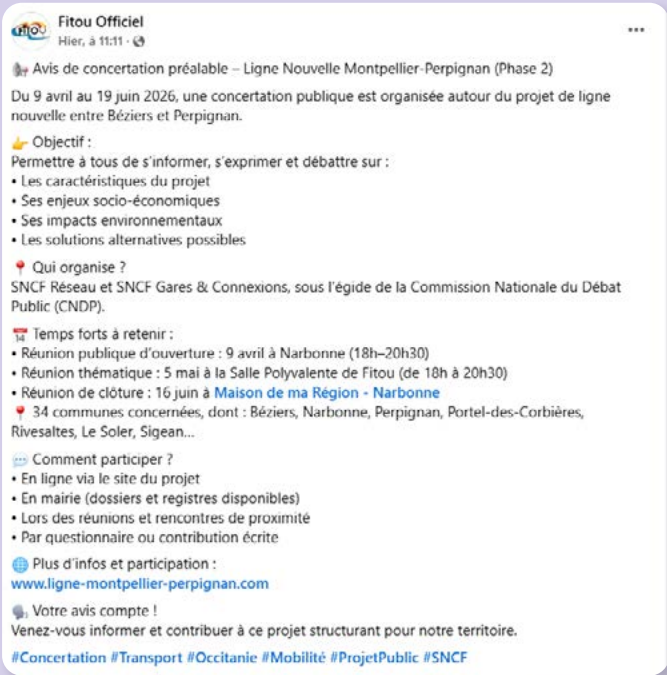
- Le **dossier de concertation**
- La **synthèse du dossier de concertation**
- Le **flyer de la concertation**
- L'**affiche de la concertation**, en version papier et numérique
- L'**affiche numérique** déclinée pour chaque réunion publique et atelier
- Une **proposition d'article** pour leur **site internet**
- Une **proposition d'article** pour les **réseaux sociaux**
- Un visuel type pour les **réseaux sociaux**
- La **vidéo motion-design** de la concertation



Le déploiement de ces différents outils est venu compléter l'information diffusée par les maîtres d'ouvrage, contribuant à élargir la communication autour de la concertation et la participation en mobilisant les institutions territoriales comme relais de la concertation.

Pour accompagner et coordonner l'action de ces acteurs locaux, **deux Comités communication** ont été organisés en février et mars 2026 par les maîtres d'ouvrage. Les membres du comité ont ainsi été incités à communiquer via leurs journaux communaux, leur site web, leurs réseaux sociaux ou encore Panneau Pocket, en plus de la mise en place des documents physiques dans un corner dédié à l'entrée de leur institution.

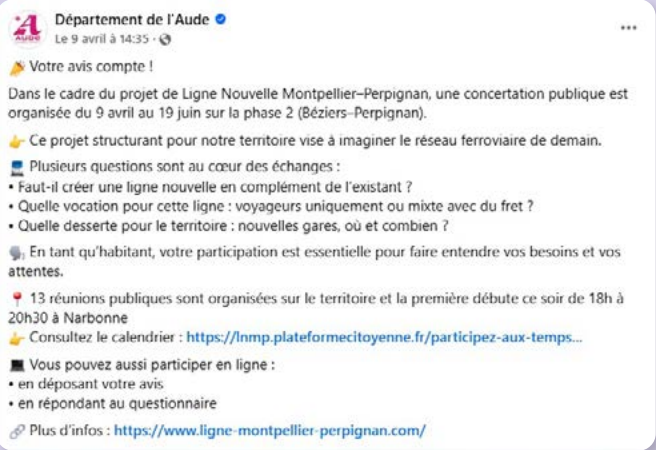
Exemples de relais de la concertation sur le réseau social Facebook et sur Panneau Pocket



CHIFFRE CLÉ

90 publications

dédiées à la concertation publiée par les institutions locales
Voir partie 3 pour le détail quantitatif



6. LES MODALITÉS D'INFORMATION

En amont puis au cours de la concertation préalable, de nombreux supports d'information ont été diffusés en ligne et sur le territoire pour permettre à chacun de prendre connaissance du projet, de ses enjeux et des modalités de la concertation.

Le dossier de concertation

Document de référence de la concertation préalable, le dossier de concertation explique de manière approfondie et détaillée l'ensemble du projet. Au travers de 6 chapitres et 159 pages (hors annexes) le lecteur était invité à découvrir :

- Les enjeux et objectifs du projet;
- Le territoire et son évolution;
- Les scénarios proposés concernant la mixité de la ligne (ligne voyageurs ou ligne mixte);
- Les scénarios de gares nouvelles proposés;
- La concertation préalable, ses objectifs et modalités;
- Les étapes après la concertation préalable.

Imprimé en 455 exemplaires, le dossier de concertation était mis à disposition du public :

- Dans les mairies des 34 communes concernées par le projet;
- Dans les locaux de 3 sous-préfectures/préfectures, de la Région, des 3 départements concernés par le projet et des 6 EPCI (Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, Communauté d'agglomération Béziers-Mé-diterranée, Communauté de Communes Corbières Salanque Méditerranée, Communauté de Communes La Domitienne, Perpignan Méditerranée Métropole et Carcassonne Agglo);
- À chaque rencontre de la concertation : réunion d'échanges et rencontres de proximité;
- Sur la plateforme de concertation et le site internet du projet.



CHIFFRES CLÉS

13 056

supports diffusés dont :

- 274 dossiers de concertation
- 330 synthèses du dossier
- 8 891 flyers
- 618 affiches



La synthèse du dossier de concertation

La synthèse a permis de présenter de manière concise les grandes caractéristiques du projet et des scénarios proposés à la concertation. Imprimée en 4810 exemplaires, ce document était disponible dans les mêmes lieux que le dossier de concertation, afin d'assurer une complémentarité des documents.

Grâce à son format concis, les participantes et participants ont souvent emporté ce support afin de le lire ultérieurement.



La vidéo du projet

Afin de présenter de manière synthétique, pédagogique et sous un autre format le projet, une vidéo dédiée à la concertation phase 2 a été réalisée.

Disponible sur la plateforme de concertation et le site internet du projet, cette vidéo était également diffusée en introduction de chaque réunion publique et ateliers. Elle permettait aux participants de comprendre en moins de cinq minutes les grands enjeux du projet, les scénarios proposés à la concertation ainsi que les modalités de participation à la concertation préalable.

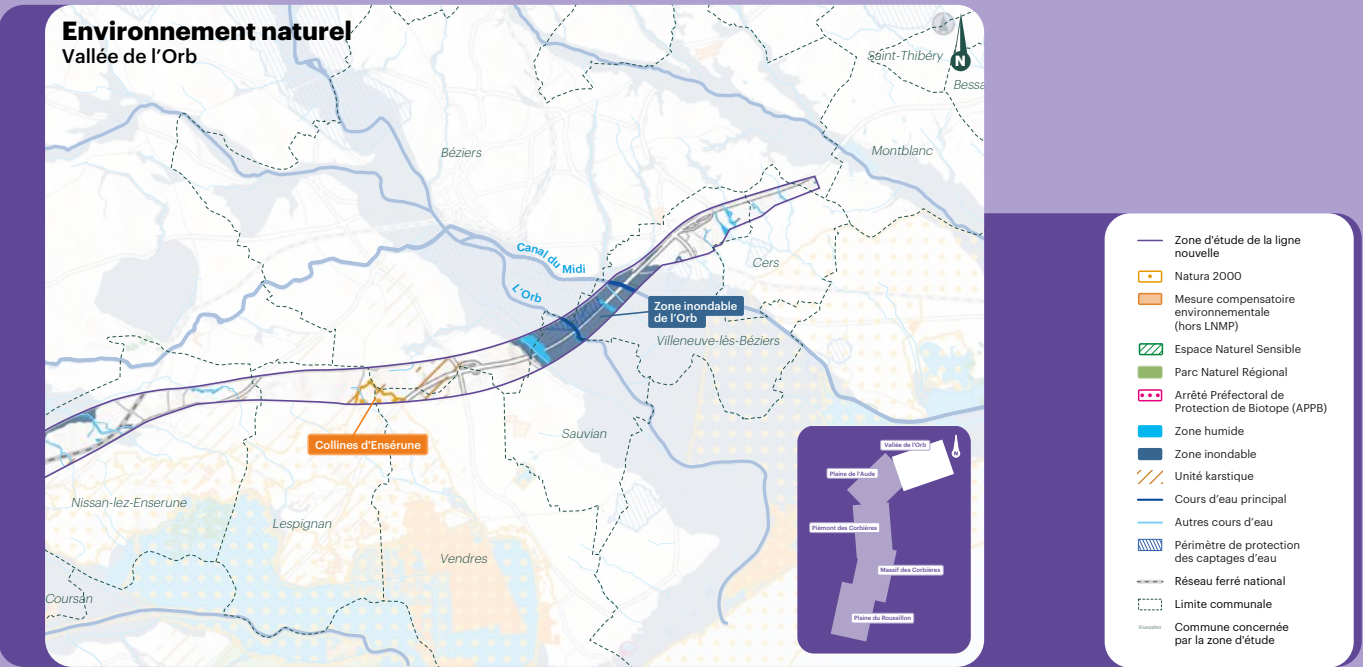
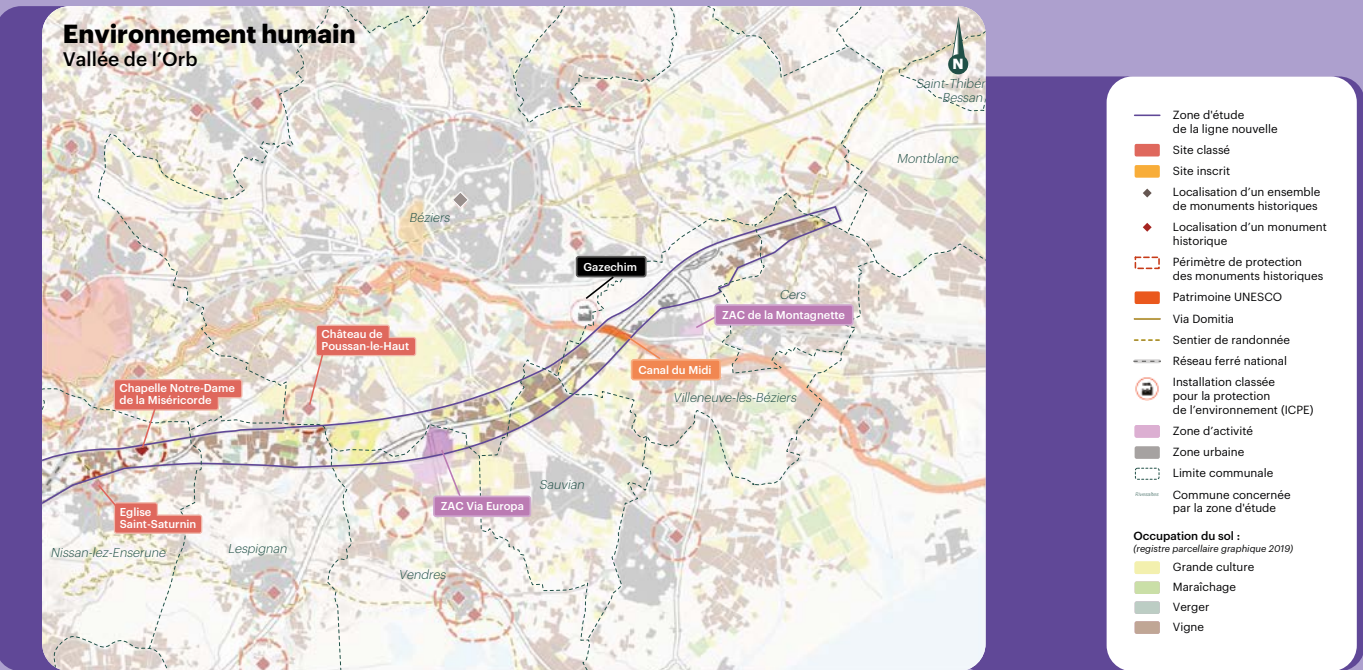


Les cartes des enjeux environnementaux

Pour permettre aux habitantes et habitants d’identifier les enjeux environnementaux de leur territoire, des cartes environnementales ont été réalisées. Disponibles dans le dossier de concertation, en ligne sur plateforme participative, sur le site internet du projet, et en libre consultation au cours des réunions publiques et ateliers, ces cartes incluent les dimensions naturelles, humaines, agricoles, paysagères et d’autres composantes de l’environnement. Cinq entités géographiques représentant la totalité de la zone d’étude ont été présentées à travers ces cartes: vallée de l’Orb, plaine de l’Aude, piémont des Corbières, massif des Corbières et plaine du Roussillon.



Exemple de cartes pour la vallée de l’Orb

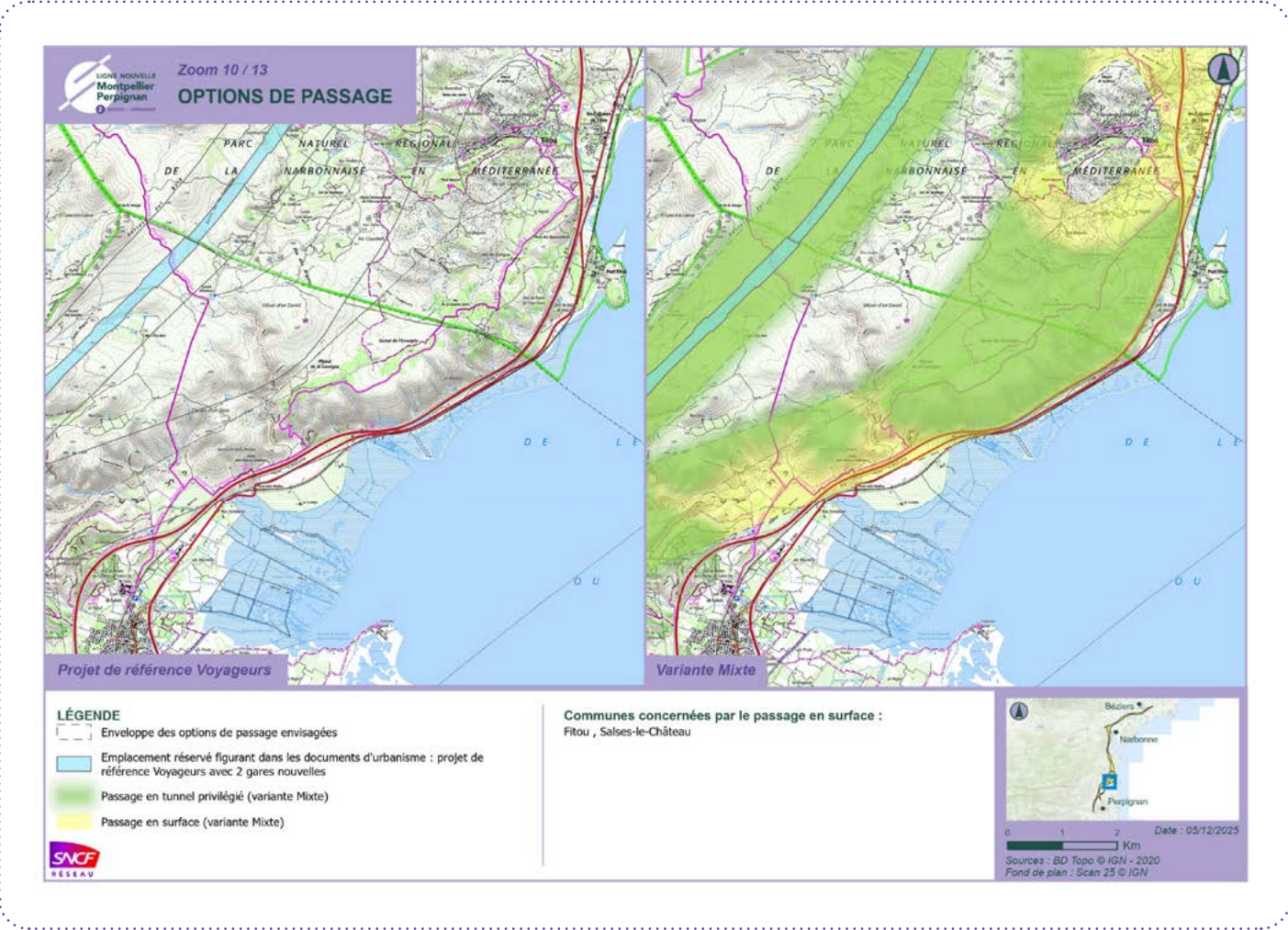


Les cartes de la zone d’étude

La zone d’étude de la ligne nouvelle pour la phase 2, c’est-à-dire le périmètre géographique à l’intérieur duquel les différentes possibilités de tracé de la future ligne seront recherchées et comparées, a été retranscrite sous forme de cartes afin de permettre aux habitants de localiser plus facilement la zone concernée par le projet sur leur territoire. Au total, 26 cartes ont été réalisées, à raison de deux par zone géographique, l’une représentant le projet de références voyageurs et l’autre les

variantes mixtes. Dans le cas des variantes mixtes qui nécessiteraient la réalisation de tunnel, les communes concernées par le passage en surface sont clairement identifiées.

À l’instar des cartes des enjeux environnementaux, les cartes de la zone d’étude étaient disponibles dans le dossier de concertation (en annexe), en ligne sur la plateforme participative, sur le site internet du projet, et en libre consultation au cours des réunions publiques et ateliers.



La fiche thématique Enjeux agricoles

Réalisée à la demande des garants de la CNDP en complément du dossier de concertation, la fiche sur les enjeux agricoles présente les spécificités agricoles des départements de l’Hérault, de l’Aude et des Pyrénées-Orientales, ainsi que les incidences des scénarios sur ces espaces. Disponible en version numérique sur la plateforme participative du projet et sur le site internet du projet, cette fiche a également été distribuée en version papier au cours des deux ateliers thématiques dédiés aux enjeux agricoles, le 28 mai 2026 à Rivesaltes et 2 juin 2026 à Bages.

Les panneaux d’information

Quatre panneaux d’information, exposés à chaque réunion publique et atelier, ont permis de présenter :

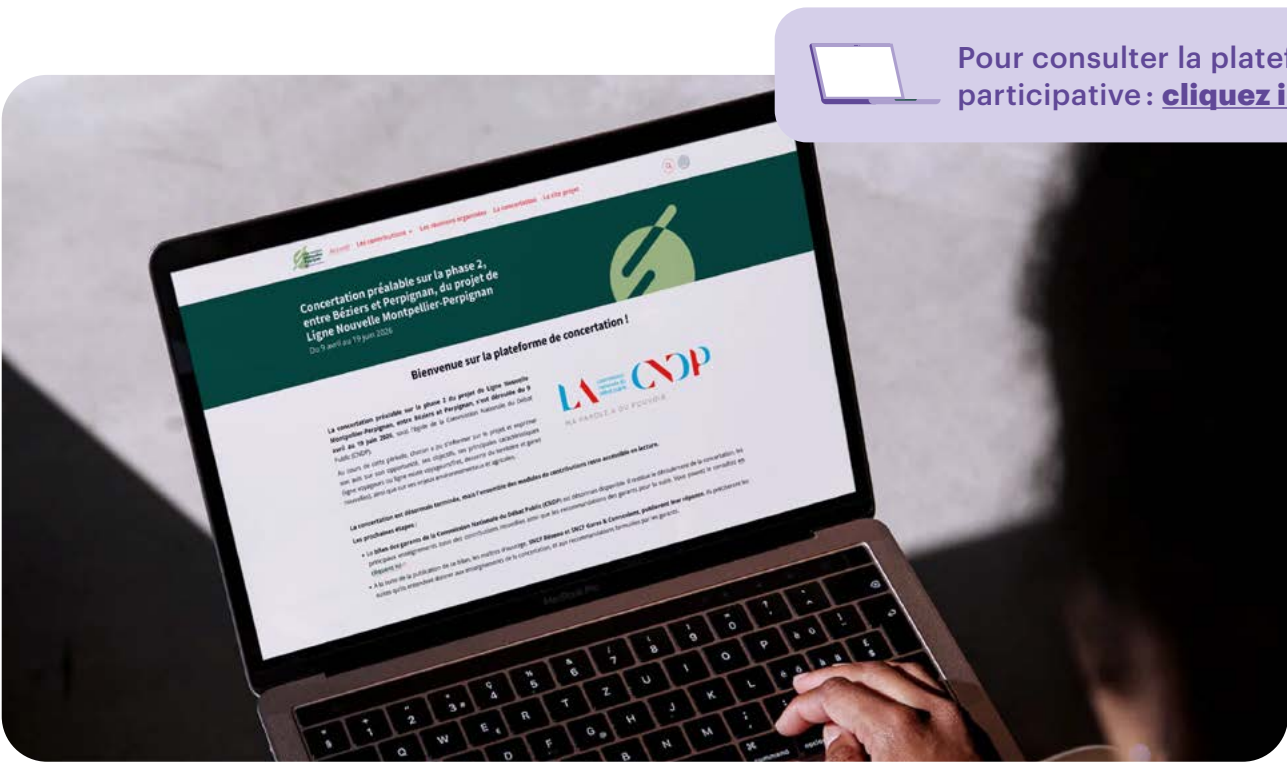
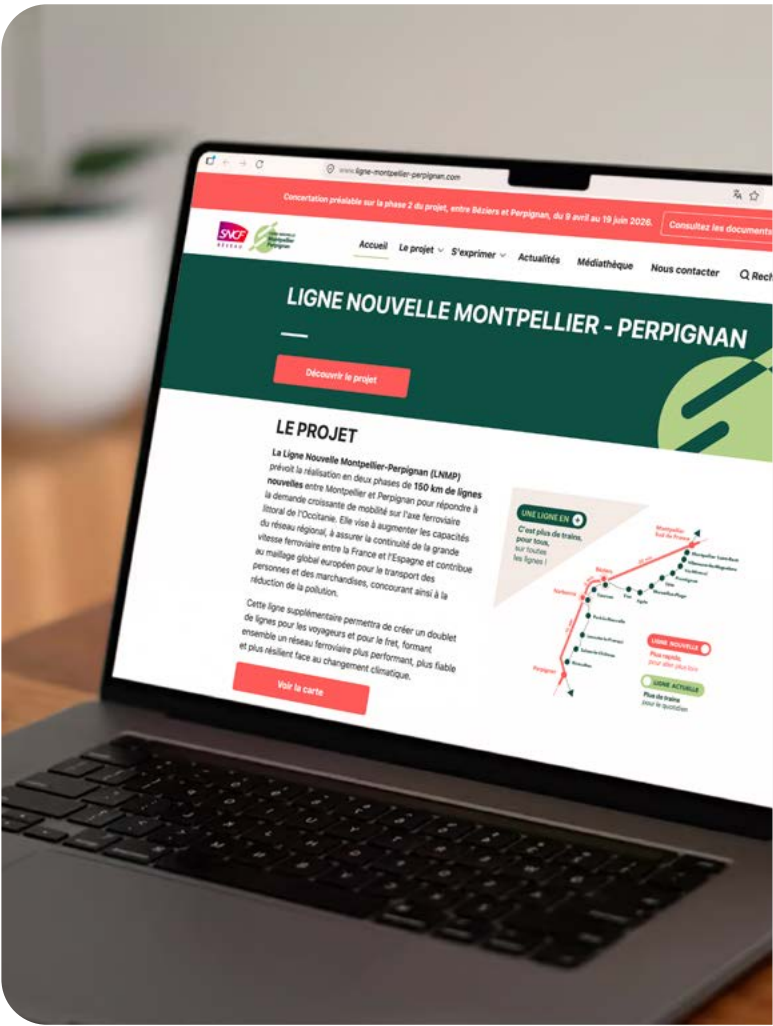
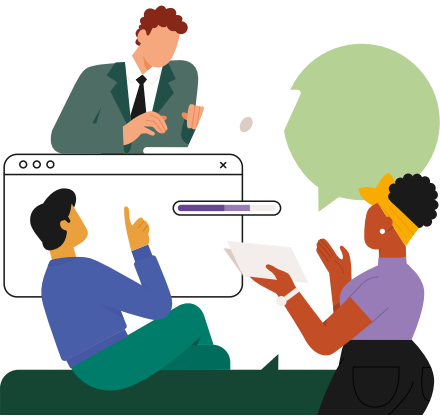
- Le projet de ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ;
- Les rendez-vous de la concertation ;
- Les 3 scénarios pour questionner la mixité de la ligne ;
- Les 6 scénarios pour questionner la desserte du territoire ;

Complémentaires aux autres supports d’information précités, ces panneaux permettaient d’avoir une vue d’ensemble sur les grands éléments de la concertation préalable de manière synthétique et d’avoir en tête, en amont du démarrage des réunions, les éléments clés du projet.

Le site projet et la plateforme participative

Deux outils numériques étaient disponibles pour les participants :

- 1 • **Le site internet du projet** qui rassemble l’intégralité des informations et documents sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Resté ouvert et accessible pendant toute la durée de la concertation, il permettait aux visiteurs de s’informer sur le projet et les orientait de manière simple, rapide et intuitive vers la plateforme de participation dédiée à la concertation phase 2 dès lors qu’ils souhaitaient contribuer à la concertation.



Pour consulter la plateforme participative : [cliquez ici](#)

- 2 • **La plateforme participative** qui permettait de s’informer sur :

- **Le projet**, grâce à des liens directs en page d’accueil redirigeant vers les documents dédiés au projet et à la concertation : dossier de concertation, synthèse, fiche thématique des enjeux agricoles, cartes des enjeux environnementaux, cartes des zones d’études, vidéo motion-design.

- **Les modalités de concertation** par le biais d’une section « Agenda des rencontres » permettant au public d’avoir toutes les informations nécessaires sur les différents temps d’échanges organisés sur l’ensemble du territoire : lieu, date, horaires.

CHIFFRE CLÉ

7900

visiteurs

uniques sur la plateforme entre le 26 mars et le 19 juin 2026



7. LES MODALITÉS DE PARTICIPATION

Afin de faciliter la participation des publics à la concertation, différents moyens de contribution ont été déployés pour permettre aux citoyens et acteurs du territoire de s'exprimer durant toute la durée de concertation, par des outils numériques ou en présentiel sur l'ensemble du territoire.

Les réunions d'échanges

Différentes réunions en présentiel, ouvertes à toutes et tous ont permis d'informer largement le public et de recueillir de nombreuses contributions tout au long de la concertation. Réparties sur l'ensemble du territoire, **13 réunions d'échanges ont ainsi été organisées: 2 réunions publiques, 8 réunions thématiques et 3 ateliers focus** pour approfondir les échanges sur des enjeux transversaux ou localisés. Les garants de la CNDP, présents à tous les rendez-vous, ont ouvert chaque réunion en rappelant le cadre et les objectifs de la concertation préalable. Différentes réunions en présentiel, ouvertes à toutes et tous, ont permis d'informer largement le public et de recueillir de nombreuses contributions tout au long de la concertation.



Réunion publique d'ouverture

9 avril - Narbonne

La réunion publique d'ouverture de la concertation préalable s'est tenue au Palais des Sports, des Arts et du Travail de Narbonne. Réunissant 95 personnes, ce premier rendez-vous a lancé officiellement la concertation autour de quatre temps forts permettant de balayer les principaux enjeux de la concertation:

- 1 • Une table-ronde des acteurs du territoire, avec des représentants des partenaires cofinanceurs: Jean-Louis Rio Grand Narbonne Agglomération, Michel Héralil Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, Jean-Charles Moriconi Perpignan Méditerranée Métropole, Francis Morlon Conseil départemental de l'Aude, Catherine Bossis Région Occitanie, Marc Demulsant, Préfecture de la région Occitanie;
- 2 • La présentation des modalités de la concertation, suivie d'un temps d'échanges avec le public;
- 3 • Une séquence consacrée au projet, à ses objectifs et aux scénarios présentés à la concertation, suivie également d'un temps d'échanges avec le public;
- 4 • Une dernière partie consacrée aux enjeux environnementaux et agricoles du projet, à nouveau suivie d'un temps d'échanges avec le public.

Réunion thématique

15 avril - Perpignan

Enjeux économiques et touristiques

La première réunion thématique de la concertation préalable s'est tenue au Palais des Congrès de Perpignan.

Après un moment introductif, les maîtres d'ouvrage ont présenté le projet et les scénarios proposés à la concertation, avant de passer au cœur de la réunion avec une présentation des enjeux socio-économiques et une table ronde avec des acteurs économiques du territoire: Jeanne Bru, Agence d'attractivité et de développement Occitanie, Jean-Louis Chauzy, Eurosud Team, président du CESER Occitanie, Jordi Fuster, Barcelona Regional, Brice Sannac, UMIH 66 Occitanie et CCI 66 et enfin Fabien Thob, Cluster Ten Log.

Cette première réunion thématique, qui a réuni 96 personnes, a également été marquée par près de 50 minutes de questions-réponses avec le public.

Réunion thématique

16 avril - Portel des Corbière

Les scénarios voyageurs ou mixtes (fret + voyageurs)

Cette deuxième réunion thématique a réuni 51 personnes. Après la présentation du projet, mettant notamment en lumière les enjeux de mixité et les scénarios soumis à la concertation, un temps d'échanges a permis aux participants de poser leurs questions et de partager leurs observations. Ils ont ensuite été invités à approfondir la réflexion en sous-groupe autour de trois pôles thématiques:

- un groupe sur les critères réseau ferroviaire, infrastructure, circulations;
- un groupe sur les enjeux environnementaux dans les Corbières;
- un groupe sur les enjeux environnementaux globaux liés aux circulations ferroviaires.

En se basant sur l'analyse multicritère, les participants ont pu noter, pour le projet de référence voyageurs et les variantes mixtes, les avantages/ opportunités et inconvénients/ risques de chaque scénario, mais aussi leurs points de vigilance et recommandations. Les contributions ont ensuite été partagées au cours d'une restitution collective.

Atelier focus

6 mai - Le Soler

Le contournement de Perpignan

Ce nouvel atelier focus, dédié au contournement de Perpignan, a également suscité une forte mobilisation, avec la participation de 250 personnes.

Comme la veille, cette affluence a incité à rester en plénière et ne pas ouvrir le temps d'échanges en sous-groupe initialement prévu.

La rencontre s'est ainsi ouverte par une présentation du projet et des grands enjeux du contournement de Perpignan. Une première session d'échanges avec la salle s'est ensuite tenue en plénière.

Les maîtres d'ouvrage ont poursuivi avec un focus spécifique sur le secteur du Soler, avant de conclure par une nouvelle session de questions/réponses avec les participants. Les temps de questions/réponses avec la salle ont ainsi duré près d'une heure et cinquante minutes.

Atelier focus

12 mai - Coursan

Les enjeux de la ressource en eau

L'atelier focus sur les enjeux de la ressource en eau avait pour objectif de présenter le projet, et plus spécifiquement les enjeux liés à la fois aux eaux souterraines et aux eaux de surface.

Après une présentation par les maîtres d'ouvrage, les 60 participants ont pu poser leurs questions et donner leur avis en plénière, avant de passer en atelier. Quatre groupes ont été formés pour enrichir de l'expertise d'usage des participants l'analyse et la comparaison des scénarios en travaillant à partir des enjeux identifiés en plénière:

- 2 sur les eaux souterraines;
- 2 sur les eaux de surface.

Deux sessions ont été organisées pour permettre aux participants de travailler sur les deux sous-thématiques. Les contributions ont ensuite été partagées au cours d'une restitution collective.

Atelier focus

5 mai - Fitou

Traversée du Massif des Corbières: enjeux et scénarios proposés

L'atelier focus dédié à la traversée du Massif des Corbières a réuni 250 personnes.

Après une présentation du projet, des enjeux et des scénarios (voyageurs/mixte) et des enjeux spécifiques à la traversée du massif des Corbières, un temps d'échanges en plénière a permis de répondre aux questionnements de la salle.

Un temps d'échange en sous-groupes sous la forme d'atelier était ensuite initialement prévu afin de permettre des échanges plus directs autour des cartes et d'approfondir les enjeux liés à l'environnement naturel et à l'environnement humain. En raison du très grand nombre de participants, il a été décidé de maintenir les échanges en séance plénière.

Réunion thématique

19 mai - Narbonne

Les scénarios de gares nouvelles Zoom sur l'Aude

Cette nouvelle réunion thématique a réuni **80 personnes** et permis aux maîtres d'ouvrage de présenter au public le projet, ses enjeux de dessertes et les scénarios proposés à la concertation. Le territoire du Grand Narbonne, représenté par Jean-Marie Monnier, Vice-Président, a ensuite présenté son projet de territoire.

Après ces présentations, les 80 participants ont pu poser leurs questions et donner leur avis en plénière, avant de passer en atelier. Deux pôles thématiques ont été proposés pour travailler à partir des critères de la grille d'analyse du projet et de répondre à la question suivante : « Au regard des scénarios présentés, lequel répond le mieux selon vous à vos besoins de mobilité ? »

- 1 • Les enjeux liés à la desserte et au trafic;
- 2 • Les enjeux liés à l'intégration territoriale.

Les contributions ont ensuite été partagées au cours d'une restitution collective.

Réunion thématique

20 mai - Béziers

Les scénarios de gares nouvelles Zoom sur l'Hérault

Réunissant **150 personnes**, cette nouvelle réunion thématique a débuté par une présentation du projet, des enjeux de desserte et des scénarios de gares nouvelles proposés à la concertation.

Une présentation des projets portés par les agglomérations de Béziers Méditerranée et de La Domitienne a ensuite eu lieu, avant un premier temps d'échanges sur le projet et les scénarios avec le public.

À l'issue de cette séquence plénière, et compte tenu du temps consacré aux échanges en salle, les ateliers initialement prévus n'ont pas pu être organisés dans leur format complet. La réunion a donc été clôturée en séance plénière 15 minutes avant la fin, puis les participants qui le souhaitaient ont été invités à poursuivre les échanges de manière informelle avec l'équipe projet et les animateurs autour des tables thématiques.

Réunion thématique

27 mai - La Palme

Les enjeux environnementaux : biodiversité, bruit, paysage

La 9^e réunion de la concertation préalable, consacrée aux enjeux environnementaux, a réuni **55 participants**.

Après une présentation en séance plénière du projet et de ses enjeux environnementaux par les maîtres d'ouvrage, les participants ont pu exprimer leurs observations sur le projet et poser leurs questions au cours d'un temps d'échanges dédié.

La réunion s'est poursuivie sous la forme d'un atelier organisé autour de quatre tables, réparties entre deux thématiques : deux tables consacrées aux enjeux du milieu naturel et deux aux enjeux du milieu humain. Les participants étaient invités à participer successivement aux deux ateliers, en changeant de table au cours de la réunion afin de contribuer à chacun des thèmes. L'objectif était d'indiquer, pour chaque thème, les avantages/opportunités et les points d'attention/inconvénients, mais aussi les recommandations du groupe.

Les contributions ont ensuite été partagées au cours d'une restitution collective.

Réunion thématique

28 mai - Rivesaltes

Les enjeux agricoles - Zoom sur les Pyrénées-Orientales

La première réunion sur les enjeux agricoles a réuni **110 personnes**.

Après une présentation globale du projet de ligne nouvelle, une présentation des enjeux fonciers et agricoles a été réalisée par la maîtrise d'ouvrage, avec un focus spécifique sur les enjeux agricoles des Pyrénées-Orientales avec l'intervention de la Chambre d'agriculture du département.

Un temps d'échanges de près de quarante minutes s'est ensuite déroulé en plénière avec les participants, avant un passage en ateliers. Les échanges lors des ateliers de cette rencontre n'ont toutefois pas donné lieu à une restitution collective ni à une séquence de clôture en plénière à la différence des autres réunions thématiques.

Cette organisation particulière s'explique par la nature des échanges après la plénière, qui se sont principalement déroulés sous la forme de discussions sur des enjeux individuels, entre les participants, l'équipe projet et les experts mobilisés.

Réunion thématique

2 juin - Bages

Les enjeux agricoles - Zoom sur l'Aude et l'Hérault

La seconde réunion sur les enjeux agricoles a réuni **80 personnes**. Comme à Rivesaltes, la réunion a démarré par une présentation du projet et une introduction aux enjeux fonciers et agricoles.

Un focus sur les enjeux agricoles de l'Hérault et de l'Aude a ensuite été réalisé, avec l'intervention de la chambre d'agriculture de l'Hérault et la chambre d'agriculture de l'Aude.

Les participants ont ensuite pu poser leurs questions aux maîtres d'ouvrage et s'exprimer sur le projet pendant près de deux heures.

Atelier focus

3 juin - Roquefort-des-Corbières

Les enjeux d'un tunnel en milieu karstique

La dernière réunion thématique de la concertation préalable a réuni **180 personnes** autour des enjeux liés à la réalisation d'un tunnel en milieu karstique.

Après une présentation du projet, des enjeux de la mixité et d'un zoom sur Roquefort-des-Corbières, les participants ont pu échanger avec les maîtres d'ouvrage lors d'un premier temps de questions/réponses.

La réunion s'est ensuite poursuivie par une présentation des enjeux du milieu karstique et des conditions de réalisation d'un tunnel dans le massif des Corbières avant de s'achever par un second temps d'échanges en plénière avec les experts présents.

Réunion publique de clôture

16 juin - Narbonne

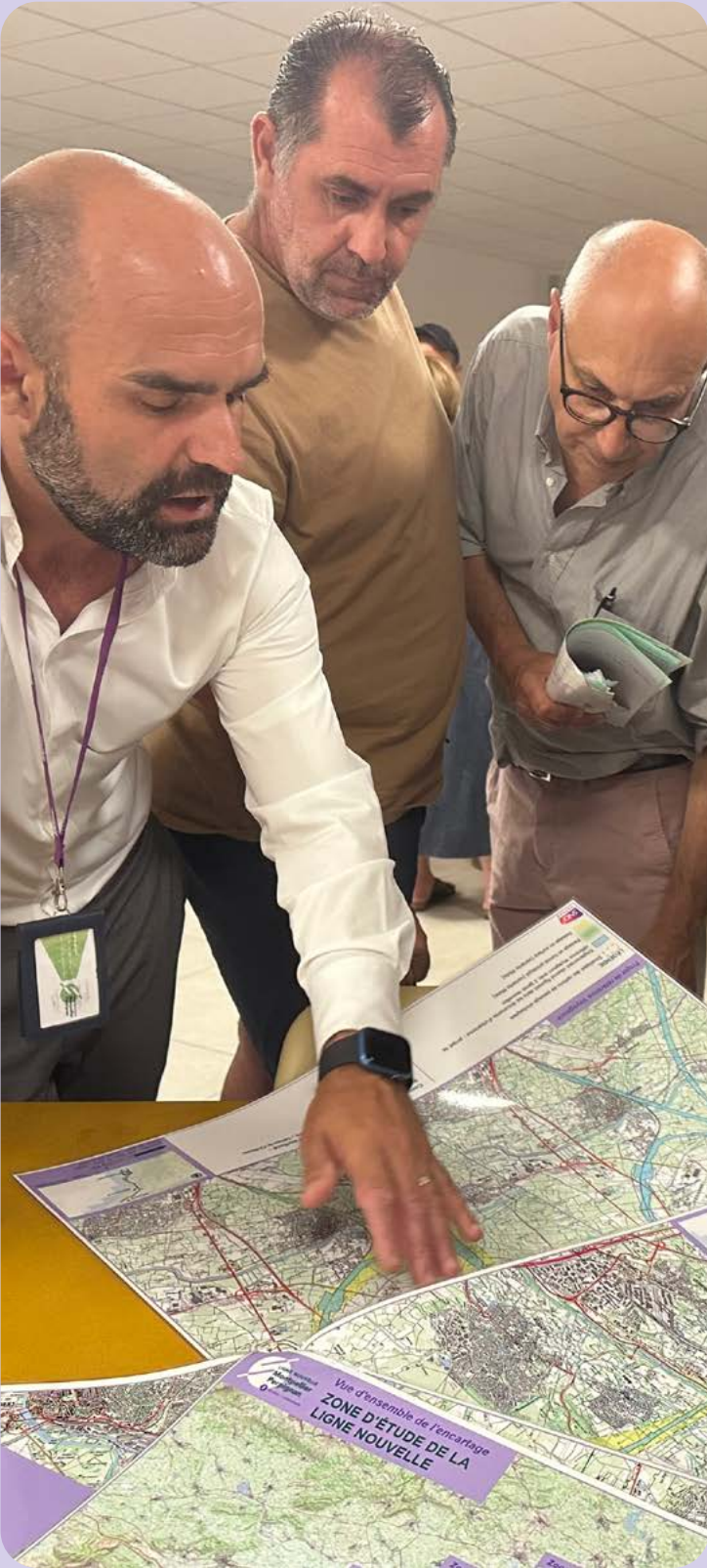
La réunion publique de clôture de la concertation préalable s'est tenue au parc des expositions de Narbonne et a réuni **120 personnes**. Cette dernière s'est articulée autour de trois temps forts :

- 1 • Une restitution des premiers enseignements par les deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions;
- 2 • La parole au public pour poser des questions ou partager son avis;
- 3 • Les premiers enseignements de la concertation par les garants de la Commission Nationale du Débat Public.

Cette réunion a ainsi permis de réaliser une rétrospective de la concertation et de donner une vision des prochaines étapes.



SYNTHÈSE						
RÉUNION	DATE	LIEU	DURÉE DE LA RÉUNION	NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES	NOMBRE D'INTERVENTIONS DU PUBLIC EN PLÉNIÈRE	DURÉE DES TEMPS D'ÉCHANGES
Réunion d'ouverture de la concertation	Jeudi 9 avril 2026	Narbonne, Palais des Sports, des Arts et du Travail	2h25	95	16	1h05
Réunion thématique: enjeux économiques et touristiques	Mercredi 15 avril 2026	Perpignan Palais des Congrès	2h40	96	13	1h40
Réunion thématique: les scénarios voyageurs ou mixte	Jeudi 16 avril 2026	Portel-des-Corbières Espace Tamaroque	2h30	51	11	1h30
Atelier focus: traversée du massif des Corbières – enjeux et scénarios proposés	Mardi 5 mai 2026	Fitou Salle polyvalente	2h30	250	33	1h45
Atelier focus: le contournement de Perpignan	Mercredi 6 mai 2026	Le Soler Salle des fêtes	2h30	250	24	1h50
Atelier focus: les enjeux de la ressource en eau	Mercredi 12 mai 2026	Coursan Salle polyvalente	2h30	60	7	1h40
Réunion thématique: les scénarios de gares nouvelles – zoom sur l'Aude	Mardi 19 mai 2026	Narbonne Salle des Consuls	2h30	80	12	1h35
Réunion thématique: les scénarios de gares nouvelles – zoom sur l'Hérault	Mercredi 20 mai 2026	Béziers Palais des Congrès	2h45	150	23	1h45
Réunion thématique: les enjeux environnementaux	Mercredi 27 mai 2026	La Palme Salle polyvalente	2h30	55	10	1h25
Réunion thématique: les enjeux agricoles – zoom sur les Pyrénées-Orientales	Jeudi 28 mai 2026	Rivesaltes Complexe de la Roussillonnaise	2h30	110	9	1h20
Réunion thématique: les enjeux agricoles – zoom sur l'Aude et l'Hérault	Mardi 2 juin 2026	Bages Espace Louis Daudé	2h30	80	23	1h50
Atelier focus: les enjeux d'un tunnel en milieu karstique	Mercredi 3 juin 2026	Roquefort-des-Corbières Foyer des Campagnes	2h20	180	25	1h26
Réunion de clôture de la concertation	Mardi 16 juin 2026	Narbonne Parc des Expositions	1h55	120	17	1h10



Les rencontres de proximité

Démarche d’aller-vers permettant de toucher un public plus large et varié en se déplaçant sur des lieux fréquentés, les rencontres de proximité ont permis d’informer le grand public sur le projet et de faire participer les personnes rencontrées par le remplissage, sur place, d’un questionnaire et en redirigeant vers les autres modalités de participation de la concertation.

Dix rencontres ont ainsi été organisées sur l’ensemble du territoire par les maîtres d’ouvrage, permettant de sensibiliser environ 550 personnes qui ne fréquentent pas nécessairement les dispositifs de concertation plus classiques : habitants, voyageurs, étudiants et touristes.

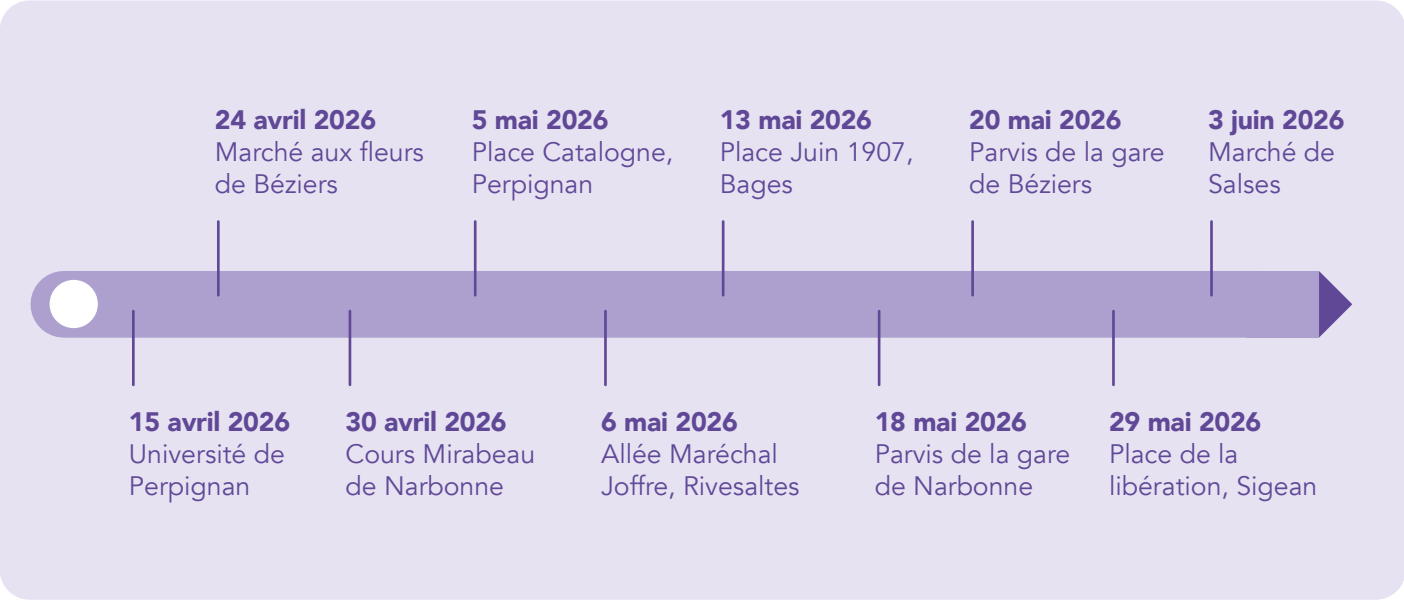
CHIFFRES CLÉS

10

rencontres de proximité

550

personnes sensibilisées



Les registres et questionnaires papier dans les communes concernées

Dernière modalité en présentiel, les 34 mairies du projet de référence, les 3 préfectures, le Grand Narbonne et Perpignan Méditerranée Métropole ont accueilli un point d’information et de participation composé :

- Des documents de la concertation en consultation : dossier de concertation, synthèse et flyer ;
- D’un questionnaire papier à remplir comportant des affirmations sur la ligne nouvelle, pour lesquelles il était demandé d’indiquer son degré d’accord ou de désaccord ;
- Une urne pour déposer le questionnaire ;
- D’un registre de participation libre.

La plateforme participative

Pour compléter ces différents dispositifs en présentiel, un dispositif de participation en ligne a été mis en place : la possibilité de contribuer sur la plateforme participative du projet, précédemment présentée.

Les utilisateurs ont eu la possibilité, du 9 avril au 19 juin, de :

- Poser leurs questions directement aux maîtres d’ouvrage. Pour chaque question, une réponse a été apportée et mise en ligne sur le site Déposer un avis libre, devant respecter la charte de modération¹ mise en place dans le cadre de la concertation préalable. Ces avis ont été rendus publics au fur et à mesure de la concertation ;
- Déposer un cahier d’acteur, qui permet à toute personne morale (collectivité, association, organisation, entreprise, institution, etc.) d’exprimer un positionnement argumenté sur l’opportunité et les caractéristiques du projet (ligne voyageurs ou ligne mixte voyageurs/fret, desserte du territoire et gares nouvelles) Cette modalité de participation était également rendue public au fur et à mesure de la concertation ;
- Répondre au questionnaire.

CHIFFRES CLÉS

206

avis et questions libres sur le registre numérique

60

cahiers d’acteurs

60 1046

questionnaires

CHIFFRES CLÉS

57

avis et questions issus des registres papiers

208

questionnaires

Les avis et les questions pouvaient être filtrés par thématique, facilitant la recherche de sujets spécifiques :

- Avis général sur le projet ;
- Mixité du trafic ;
- Desserte et gares nouvelles ;
- Enjeux environnementaux ;
- Enjeux agricoles ;
- Traversée des Corbières ;
- Modalités de la concertation ;
- Autres.

Afin de favoriser la participation, les différents formats de contributions étaient visibles sur la page d’accueil ou directement depuis le bandeau de la plateforme.

¹La charte de modération charte avait pour objectif de garantir un espace de participation ouvert et respectueux dans le cadre de la concertation préalable. Toutes les contributions déposées ont ainsi fait l’objet d’une modération avant leur publication sur la plateforme.

FOCUS SUR

L’adresse électronique du projet

Dans le cadre de la concertation préalable, seules les contributions déposées sur la plateforme participative pouvaient être prises en compte pour la partie numérique. Les messages adressés à la boîte d’information du projet (info@lalignenouvelle.com) ne pouvaient donc pas être intégrés au dispositif de concertation réglementaire, conformément à la demande des garants de la CNDP. Pour chaque contribution reçue par ce canal, les équipes redirigeaient les contributeurs pour déposer un avis sur la plateforme en ligne en les accompagnant si besoin.

03

L'ANALYSE QUANTITATIVE DE LA MOBILISATION ET DE LA PARTICIPATION

La concertation préalable a suscité une forte mobilisation du public, à travers les différents temps d'échanges et espaces de contribution proposés. Réunions publiques, rencontres de proximité, plateforme participative, questionnaires et registres ont permis de recueillir de nombreuses contributions, reflétant la diversité des participants et des territoires concernés. Cette partie revient sur les principaux chiffres de la mobilisation et de la participation tout au long de la concertation.



1. LES CHIFFRES DE LA MOBILISATION

Le dispositif d'information a combiné plusieurs supports afin d'assurer une diffusion large et continue de la concertation sur l'ensemble du territoire. Cette communication s'est appuyée sur des supports imprimés, une présence sur le terrain, un relais dans la presse ainsi que des campagnes sur les réseaux sociaux.



CHIFFRES CLÉS

13 056

supports diffusés

dont 247 dossiers de concertation, 3 300 synthèses du dossier, 8 891 flyers et 618 affiches

34

avis réglementaires

affichés en mairies et dans 2 journaux locaux

9

tractages

réalisés à Béziers, Narbonne et Perpignan

152

articles de presse

identifiés

1 899 878

impressions*

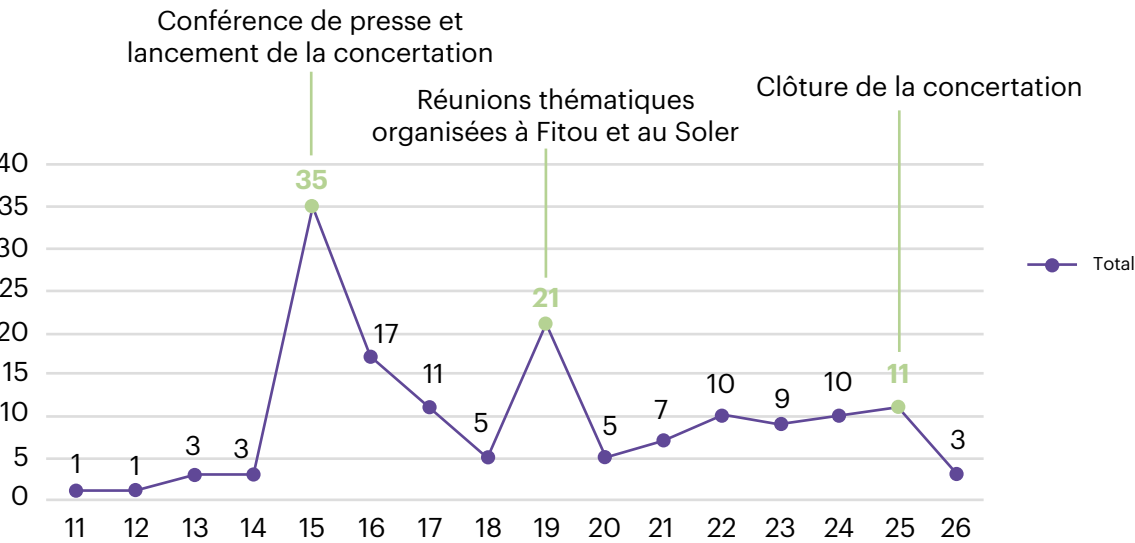
pour 6 publications sponsorisées sur Facebook et Instagram

*Une impression correspond au nombre de fois où une publication a été affichée à l'écran. Une même personne peut donc générer plusieurs impressions si elle voit la publication plusieurs fois

Une concertation relayée par la presse

Entre le 11 mars et le 24 juin 2026, 152 articles consacrés à la concertation ont été recensés.

Nombre de retombées presse par semaine



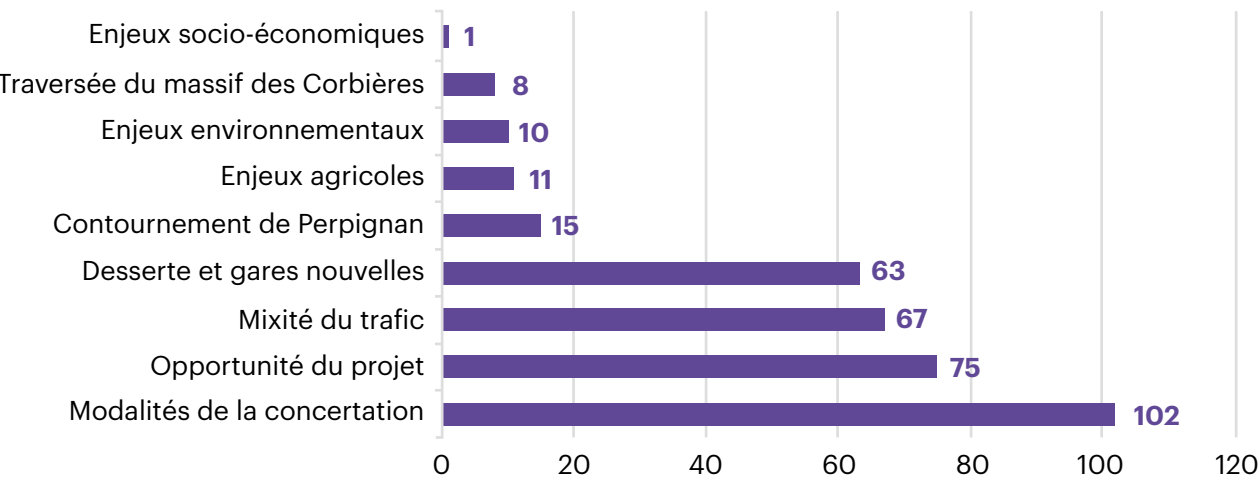
Deux périodes ont concentré une part importante de cette couverture:

- l'annonce du lancement de la concertation, au cours de la semaine du 6 avril (S15 sur le graphique ci-dessus), avec 35 retombées presse publiées;
- les réunions thématiques organisées à Fitou et au Soler, respectivement consacrées à la traversée des Corbières et au contournement de Perpignan. Ces réunions, organisées

dans le courant de la semaine du 4 mai (S19 sur le graphique ci-dessus) sont les deux temps d'échanges ayant rassemblé le plus grand nombre de participants;

Tout au long de la concertation, les médias ont principalement relayé les informations pratiques (calendrier, modalités de participation, réunions) ainsi que les principaux sujets débattus autour du projet.

Occurences des thématiques abordées dans les médias



Une concertation relayée par les institutions locales

La création du Comité communication de la concertation réunissant les services communication des 34 communes directement concernées par le projet, des 6 EPCI, des 3 départements, de la Région, de la préfecture de région et des sous-préfectures ont permis d'assurer un relais important des informations relatives à la concertation, en particulier sur les supports numériques.

Les premières publications ont été diffusées dès le 25 mars 2026, soit quinze jours avant le lancement de la concertation préalable. Cette mobilisation s'est poursuivie tout au long de la concertation, avec de nombreuses publications régulières, jusqu'à la dernière semaine et même le dernier jour de la démarche.

LE RELAIS LOCAL, EN CHIFFRES

90 PUBLICATIONS* RÉPARTIES COMME SUIV :

60

sur le réseau social Facebook

10

sur l'application PanneauPocket

18

sur les sites internet des institutions locales

2

sur d'autres supports (bulletins municipaux)

*Ce recensement n'est pas exhaustif. Certaines publications n'ont pas nécessairement été identifiées ou comptabilisées.

Une concertation relayée sur les réseaux sociaux du maître d'ouvrage

LinkedIn

La page LinkedIn du projet a accompagné les principales étapes de la concertation. Treize publications (dont trois republications) ont été diffusées entre le 30 mars et le 17 juin 2026 afin d'annoncer les réunions, relayer les temps forts et rendre compte des échanges organisés sur le territoire.

Les publications diffusées au lancement de la concertation ont enregistré les niveaux d'engagement les plus élevés.

Le post annonçant l'ouverture de la concertation, publié le 30 mars, a enregistré 13 420 impressions, 239 réactions et 22 republications. Celui consacré à la conférence de presse, diffusé le 7 avril, a généré 11 221 impressions, 218 réactions et 21 republications. Les publications suivantes ont ensuite permis de maintenir une visibilité régulière de la démarche, en accompagnant les différents rendez-vous organisés sur le territoire.

La page a également relayé trois publications d'acteurs du territoire: une publication de Carole Delga à l'occasion de la conférence de presse, et deux publications d'acteurs présents à la table-ronde sur les enjeux économiques et touristiques lors de la réunion du 15 avril à Perpignan: Brice Sannac, Président de l'UMIH 66, et Barcelona Regional.



LINKEDIN EN CHIFFRES :

13

posts dont 3 republications

93

republications des posts publiés

12

commentaires

861

réactions

40 023

impressions



Quelques éléments de définition :

- **Une impression** correspond au nombre de fois où la publication a été affichée à l'écran. Une même personne peut donc générer plusieurs impressions si elle voit la publication plusieurs fois ;
- **Une réaction** est une interaction exprimée par une personne sur le post publié, via les boutons de réactions LinkedIn (« J'aime », « Soutien », « J'adore », « Instructif », etc.) ;
- **Le nombre de personnes touchées** correspond, quant à lui, au nombre d'utilisateurs uniques ayant vu la publication au moins une fois.

Zoom : les publications sponsorisées

Afin d'élargir la diffusion des informations, six publications sponsorisées ont été diffusées sur Facebook et Instagram depuis le compte de SNCF Réseau. Elles ont accompagné les principales étapes de la concertation, avec un ciblage géographique adapté aux réunions organisées sur le territoire.

Les publications consacrées au lancement de la concertation et à la réunion publique de clôture ont été diffusées auprès des habitants de l'ensemble des communes situées entre Montpellier et Perpignan.

Les autres campagnes ont ciblé plus précisément les secteurs concernés par les réunions thématiques, dans un rayon de 20 kilomètres autour des lieux de rencontre :

- Perpignan et Portel-des-Corbières pour les enjeux économiques et touristiques et les scénarios de mixité ;
- Fitou et Le Soler pour la traversée des Corbières et le contournement de Perpignan ;
- Narbonne et Béziers pour les scénarios de gares nouvelles.



Une publication sponsorisée, c'est quoi ?

Une publication sponsorisée est un contenu publié sur un réseau social puis diffusé plus largement grâce à un budget publicitaire. Contrairement à une publication classique, qui apparaît principalement auprès des abonnés du compte, une publication sponsorisée peut être ciblée selon différents critères, notamment géographiques. Dans le cadre de la concertation, ce ciblage a permis de diffuser les informations auprès des habitants des communes directement concernées par le projet ou situées à proximité des lieux de réunions.

CHIFFRES CLÉS :

1 899 878
impressions

807 326
personnes touchées

2 068
clics sur le lien diffusé



2. LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

Tout au long de la concertation, les différents dispositifs de participation ont permis de mobiliser une grande diversité de parties prenantes. Aux côtés des citoyens, les collectivités, associations, acteurs économiques, organisations professionnelles et institutions se sont largement saisis des espaces de dialogue pour exprimer leurs attentes et contribuer au débat.

En présentiel, les réunions d'échanges ont principalement réuni des participants déjà informés du projet, tandis que les rencontres de proximité ont permis de le faire connaître à un public moins averti. En ligne, les informations diffusées sur le territoire ont également favorisé la participation d'une diversité de publics.

CHIFFRES CLÉS :

2210

contributions récoltées

2102

participants aux temps d'échanges sur le terrain

23

temps d'échanges sur le terrain :

13 réunions et 10 rencontres de proximité

1

plateforme participative, dédiée à la concertation, mise à disposition du grand public : lmp.platformecitoyenne.fr

Des registres papiers et questionnaires mis à disposition dans :

39 collectivités (34 mairies + 3 Préfectures + Grand Narbonne + Perpignan Méditerranée Métropole)

Méthodologie de comptage des contributions

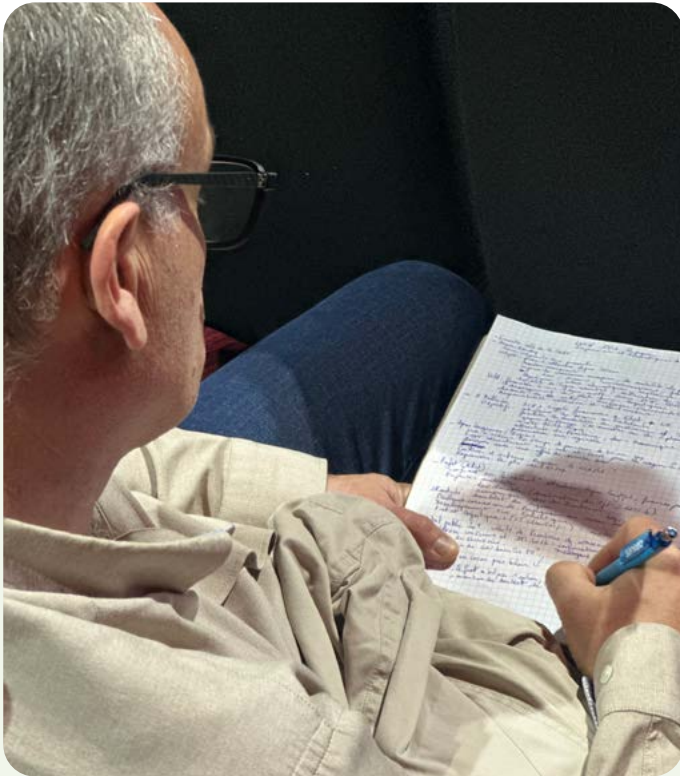
Afin de comptabiliser et d'analyser l'ensemble des expressions recueillies pendant la concertation, une méthode commune a été appliquée à tous les dispositifs de participation.

Chaque avis ou question libre déposé sur la plateforme participative a été comptabilisé comme une contribution. De la même manière, chaque réponse au questionnaire a été comptée comme une contribution.

Lors des réunions publiques et des réunions thématiques, les interventions en plénière ainsi que les contributions issues des comptes rendus d'ateliers ont également été prises en compte. Lorsqu'une personne abordait un seul sujet, son intervention a été comptabilisée comme une contribution. Lorsqu'elle abordait plusieurs sujets successifs, chaque sujet a été compté comme une contribution distincte.

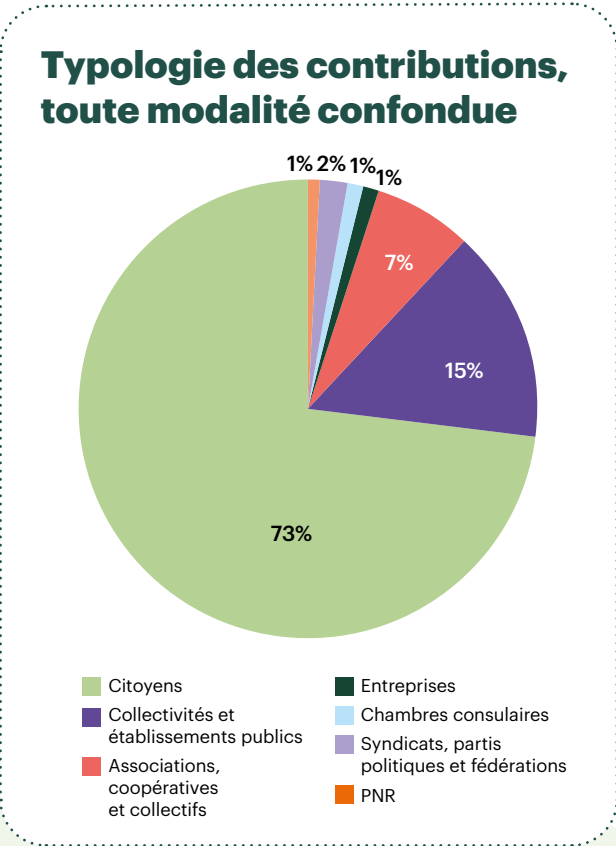
Pour les registres papier, chaque avis écrit a été comptabilisé comme une contribution.

En revanche, les échanges tenus lors des rencontres de proximité ne figurent pas dans les chiffres présentés ci-dessous. Ces échanges, par nature plus informels, n'ont pas fait l'objet d'un comptage spécifique.



Les modes de contributions

2210 CONTRIBUTIONS REÇUES SUR LA PÉRIODE DE CONCERTATION, RÉPARTIES DE LA MANIÈRE SUIVANTE :		
FORMAT	MODES DE CONTRIBUTIONS	NOMBRE DE CONTRIBUTIONS
En ligne	Cahiers d'acteurs	60
	Questionnaires en ligne*	1046
	Avis / questions sur le registre numérique	262
Terrain	Avis / questions sur le registre papier	57
	Questionnaires papiers présents dans les mairies	208
	Contributions en réunions d'échanges	577
TOTAL		2210
TYPES DE CONTRIBUTIONS		NOMBRE DE CONTRIBUTIONS
Avis		697
Questions		199
Cahiers d'acteurs		60
Questionnaires		1254
TOTAL		2210



* Les questionnaires en ligne comptabilisent à la fois ceux renseignés à distance, de manière autonome, tout au long de la concertation, et ceux complétés lors des rencontres de proximité, via les tablettes mises à disposition sur place. 772 questionnaires ont été remplis directement en ligne, et 274 lors des rencontres de proximité.

Au-delà du nombre de contributions, la concertation se caractérise également par la diversité de leurs auteurs. Aux côtés des citoyens, de nombreux acteurs du territoire ont pris part aux échanges. Ainsi, en dehors questionnaire, on relève :

- 128 contributions de collectivités et établissements publics ;
- 9 contributions de chambres consulaires ;
- 63 contributions d'associations, coopératives ou collectifs ;
- 12 contributions d'entreprises ;
- 21 contributions de syndicats, fédérations et partis politiques ;
- 4 contributions des Parcs Naturels Régionaux ;
- 648 contributions de citoyens.

La participation numérique

Zoom sur la fréquentation de la plateforme participative

Entre l'annonce de la concertation, le 26 mars 2026, et sa clôture, le 19 juin 2026, la plateforme participative a accueilli 7900 visiteurs uniques. Sa fréquentation s'est poursuivie après la fin de la concertation, avec 422 visiteurs supplémentaires entre le 20 et le 30 juin 2026. Les informations et les contributions ont donc continué à être consultées après la clôture officielle de la démarche.

53"% des visiteurs sont arrivés sur la plateforme depuis le site internet du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, et 20"% depuis les réseaux sociaux. Les pages les plus consultées sont celles consacrées au dépôt d'un avis ou d'une question et au questionnaire, avec 1102 visites chacune.

Le dossier de concertation a été téléchargé 63 fois. Ce chiffre doit être mis en regard du nombre important d'exemplaires papiers diffusés sur le territoire. Les documents relatifs aux emplacements réservés, bien qu'antérieurs à cette concertation, ont quant à eux été téléchargés 237 fois. Ce niveau de consultation rejoint la place importante occupée par ce sujet lors des réunions publiques.

La fréquentation de la plateforme a connu plusieurs pics au cours de la concertation, en lien avec les principaux temps d'échanges. Le 10 avril, au lendemain de la réunion publique d'ouverture, 207 visites ont été enregistrées, dans un contexte marqué par une forte couverture médiatique et la diffusion d'une campagne sponsorisée sur les réseaux sociaux.

Un second pic a été observé le 7 mai, avec 249 visites, au lendemain de la réunion organisée au Soler. La fréquentation la plus élevée a été enregistrée le 19 juin, dernier jour de la concertation, avec 353 visites. Cette journée a également concentré un nombre important de dépôts: 52 avis et questions et 20 cahiers d'acteurs.

Enfin, 193 visites ont été enregistrées le 2 juin, à la suite de la réunion de Bages consacrée aux enjeux agricoles et à la veille de celle de Roquefort-des-Corbières sur les enjeux d'un tunnel en milieu karstique. La couverture médiatique de ces deux rendez-vous a également renforcé la visibilité de la concertation.

LA PARTICIPATION NUMÉRIQUE EN CHIFFRES :

1386

Total de contribution

236

avis

26

questions

60

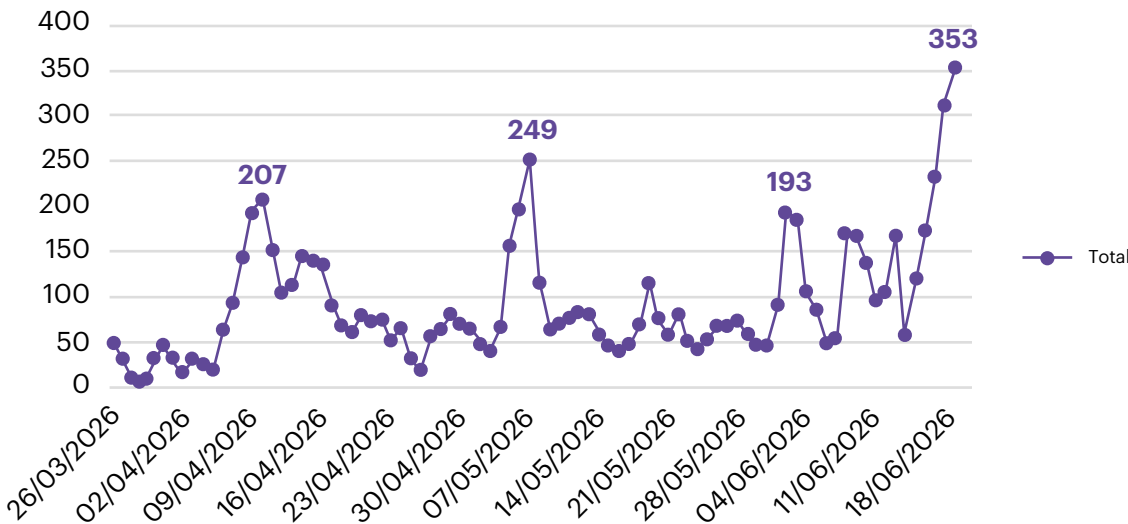
cahiers d'acteurs

1047

questionnaires



Évolution du nombre de visites tout au long de la concertation



Pourquoi une plateforme participative dédiée ?

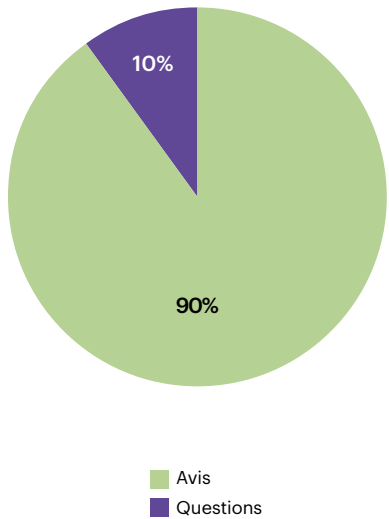
Le site internet du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (ligne-montpellier-perpignan.com) présente l'ensemble du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, la phase 1 entre Montpellier et Béziers et la phase 2 entre Béziers et Perpignan. Il rassemble donc un volume important d'informations, notamment sur la phase 1. Or la concertation préalable portait uniquement sur la phase 2. Dans ce contexte, intégrer directement les outils participatifs au site projet risquait de rendre la démarche moins lisible pour le grand public.

Afin de proposer un questionnaire, de distinguer clairement les contributions libres des cahiers d'acteurs ou encore de créer un agenda dédié avec une possibilité d'inscription aux réunions, le choix a donc été fait de créer une plateforme participative autonome, organisée autour des besoins propres à la concertation: s'informer, consulter l'agenda, s'inscrire aux rencontres, déposer une contribution, transmettre un cahier d'acteur ou répondre au questionnaire.

Une attention particulière a été portée à la visibilité de cette plateforme. Un bandeau de renvoi était présent sur le site internet du projet afin de créer un pont évident entre les deux plateformes et rediriger facilement les visiteurs du site projet vers la plateforme de participation. Un QR code dirigeant directement vers la plateforme figurait sur l'ensemble des documents d'information diffusés et la plateforme était présentée lors de chaque réunion, avec projection du QR code permettant d'y accéder directement.

Les documents de la concertation étaient également accessibles à plusieurs endroits. Ils étaient tous mis à disposition dans la médiathèque du site internet du projet. Les principaux documents étaient mis en avant sur la page d'accueil de la plateforme participative. Enfin, les comptes rendus et les supports de présentation pouvaient être téléchargés directement depuis la page consacrée à chaque réunion, dans l'onglet agenda.

Type de contributions

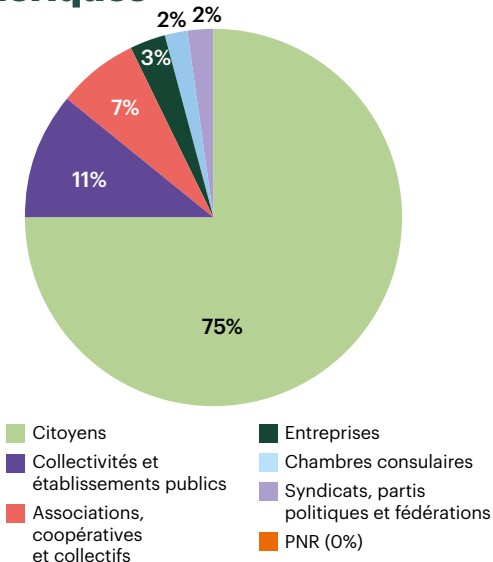


En excluant les questionnaires et les cahiers d'acteurs, les 262 contributions libres recueillies se composent à 90% d'avis et à 10% de questions.

Parmi ces contributions, en dehors du questionnaire, on relève notamment :

- 37 contributions de collectivités et établissements publics
- 6 contributions de chambres consulaires
- 22 contributions d'associations, coopératives ou collectifs

Typologie des contributeurs numériques



- 10 contributions d'entreprises
- 5 contributions de syndicats, fédérations et partis politiques
- 1 contribution des Parcs Naturels Régionaux
- 241 contributions de citoyens

Sur la plateforme, 36 contributions n'ont pas été finalisées par leur auteur. Elles n'ont donc pas été publiées et comptabilisées dans le cadre de cette concertation.

Zoom sur les cahiers d'acteurs

Le cahier d'acteur est une modalité de contribution spécifique dédiée aux personnes morales. Il donne ainsi la possibilité à une association, une collectivité, une entreprise, une chambre consulaire, un syndicat, ou encore un collectif, de formuler un avis argumenté sur le projet, en son nom. Il permet donc de faire vivre la concertation au-delà de la parole individuelle, en associant plus largement les différents corps de la société. Pour garantir la qualité de la concertation, et leur traitement équitable, les cahiers d'acteurs devaient respecter un format commun, dont les règles et le modèle étaient disponibles sur la plateforme participative.

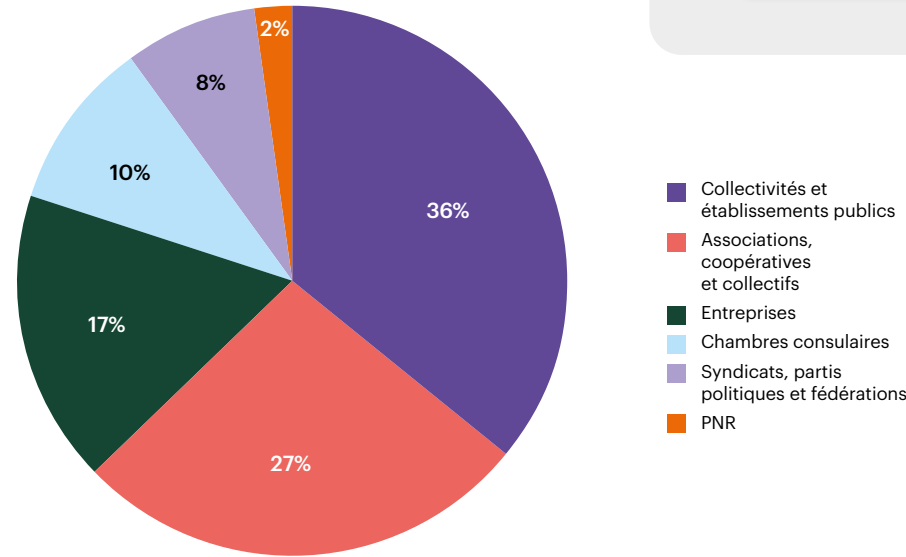
Au total, **60 cahiers d'acteurs ont été déposés sur la plateforme participative** entre le 9 avril et le 19 juin 2026. Ce niveau de participation souligne la forte mobilisation des acteurs du territoire autour de la phase 2 du projet, entre Béziers et Perpignan. À titre de comparaison, le débat public de 2009 avait recueilli 89 cahiers d'acteurs, mais il portait sur l'ensemble du projet, entre Montpellier et Perpignan, et se déroulait à l'échelle nationale, en associant notamment les services de l'État, les ministères, les différents établissements publics ou encore les associations nationales. Rapportés à un périmètre plus ciblé, les 60 cahiers déposés pour cette concertation préalable montrent donc l'ampleur de la participation des acteurs du territoire.

Typologie des acteurs ayant contribué

Les collectivités et établissements publics ont déposé 22 cahiers d'acteurs. Le monde associatif est également bien représenté, avec 16 contributions portées par des associations, coopératives et collectifs. Cet ensemble est d'ailleurs assez divers, puisqu'il regroupe aussi bien des associations environnementales qu'économiques. Les entreprises ont, de leur côté, produit 10 cahiers, les chambres consulaires 6, les syndicats, partis politiques et fédérations 5, auxquels s'ajoute la contribution d'un Parc Naturel Régional.

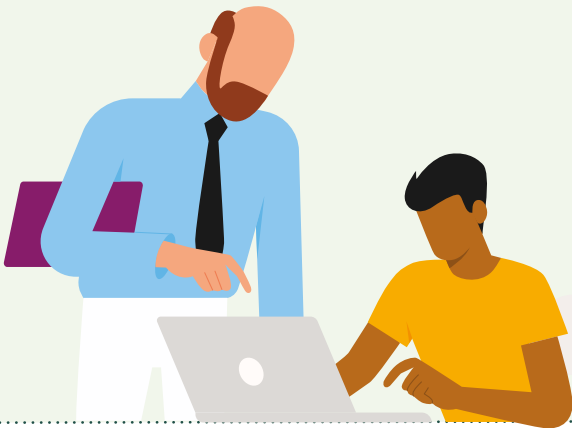


Typologie des acteurs ayant formulé un cahier d'acteurs

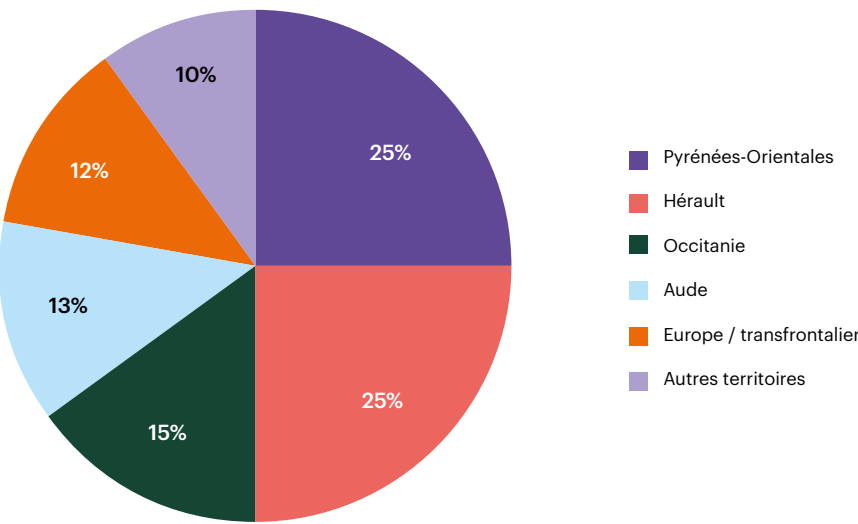


Géographie des acteurs ayant contribué

Les Pyrénées-Orientales comptent 15 cahiers d'acteurs, tout comme l'Hérault. À eux deux, ces territoires concentrent la moitié des contributions. 9 cahiers ont été déposés par des acteurs intervenant à l'échelle régionale, 8 par des structures de l'Aude, 7 par des acteurs européens ou transfrontaliers et 6 par des organisations issues d'autres territoires. L'Aude est donc moins représentée dans les cahiers d'acteurs que les deux autres départements concernés par le projet, l'Hérault et les Pyrénées-Orientales.



Secteur géographique des cahiers d'acteurs

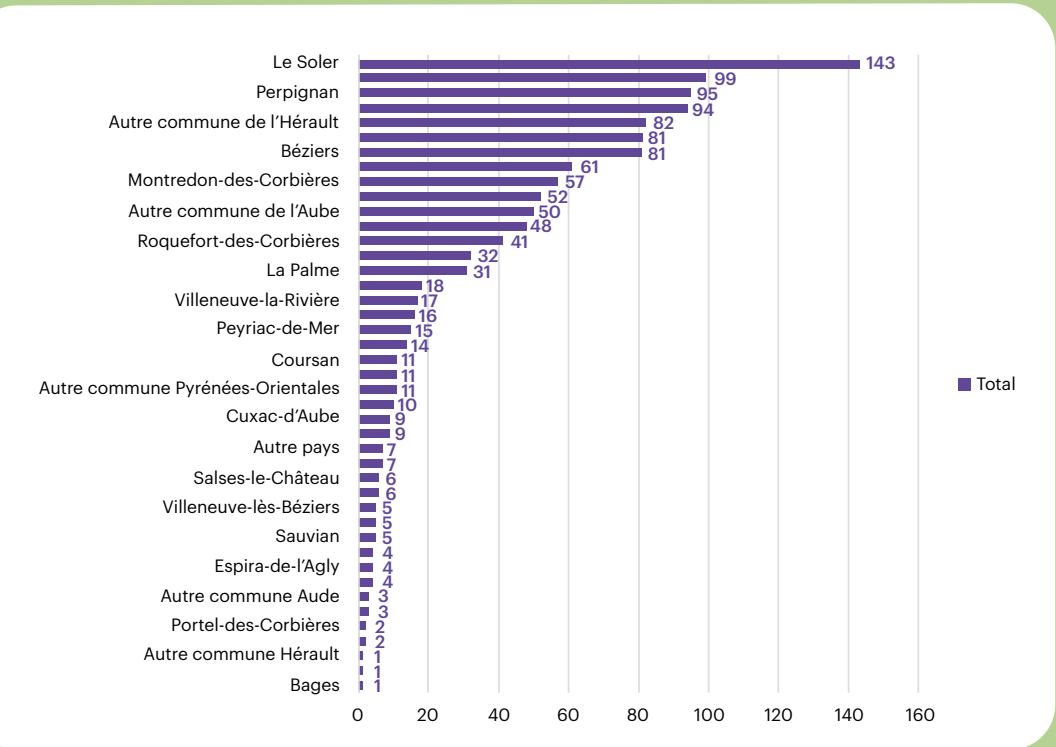


Zoom sur les résultats du questionnaire

Dans le cadre de la concertation préalable, un questionnaire de sensibilisation a été proposé au grand public. Il était accessible sur la plateforme participative, ou en papier dans les mairies concernées, ainsi que lors des rencontres de proximité et des réunions organisées dans le cadre de la concertation.

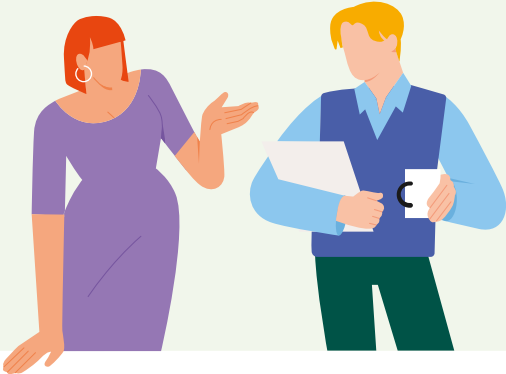
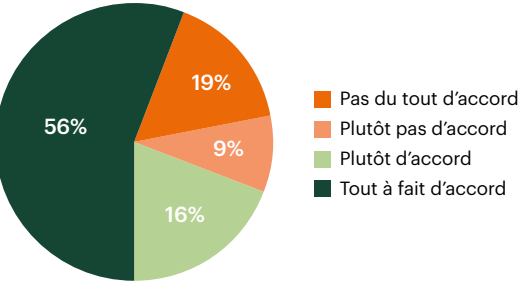
Ce questionnaire comportait dix questions: la première portait sur la commune de résidence des répondants tandis que les neuf autres étaient des affirmations auxquelles chacun était invité à indiquer son degré d'accord ou de désaccord. Conformément aux volontés des garants de la CNDP, ce questionnaire a été conçu comme un outil de sensibilisation et d'expression des perceptions du public. Il ne visait pas à recueillir un avis « pour » ou « contre » le projet ou chacun des scénarios, ce qui aurait pu s'apparenter à un référendum, en contradiction avec les principes de la CNDP, qui privilégient l'information, l'argumentation et la qualité du débat. Au total, 1254 réponses ont été recueillies. 22 questionnaires papiers n'ont pas été comptabilisés, n'ayant pas été remplis intégralement. Cette double page présente les résultats obtenus.

Question 1: la commune de résidence des répondants

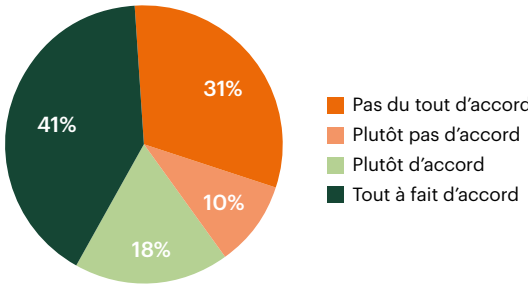


Question 2: le niveau d'accord des répondants aux affirmations suivantes

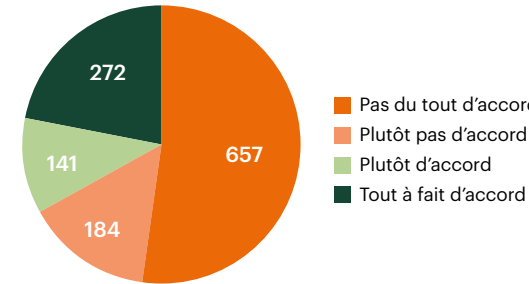
1- Le train à grande vitesse, c'est un vrai atout pour notre région



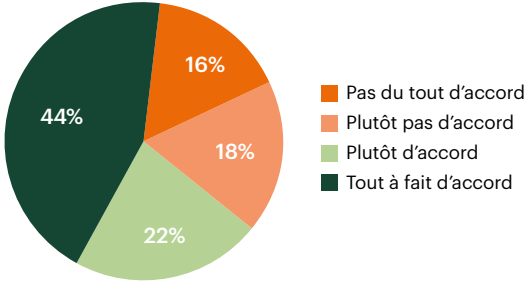
2- Je vais réduire mes temps de trajet grâce à cette ligne nouvelle



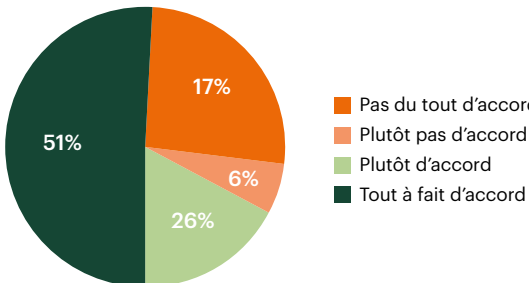
3- La grande vitesse ne m'intéresse pas



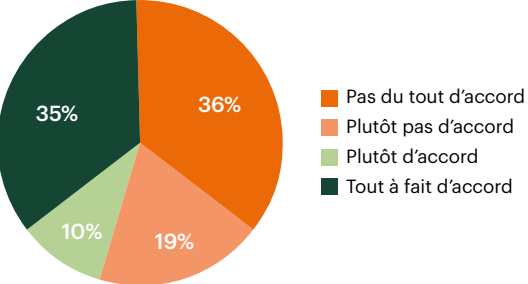
4- La création d'une ligne nouvelle et la construction de gares nouvelles impliquent l'artificialisation de trop de milieux naturels et agricoles



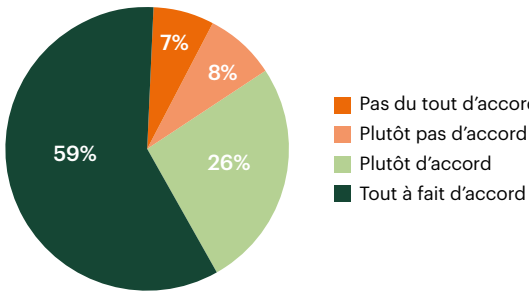
5- D'accord avec le principe d'une ligne nouvelle mais à condition que les impacts environnementaux soient les plus limités possible



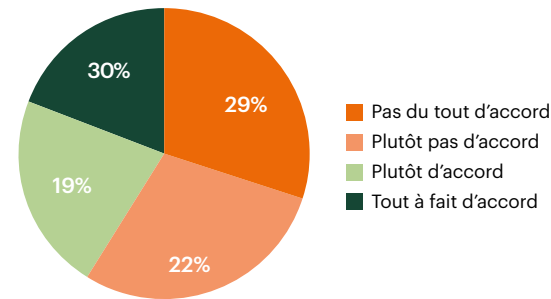
6- Le coût de ce projet est trop important et je préférerais que l'argent public soit investi pour d'autres sujets



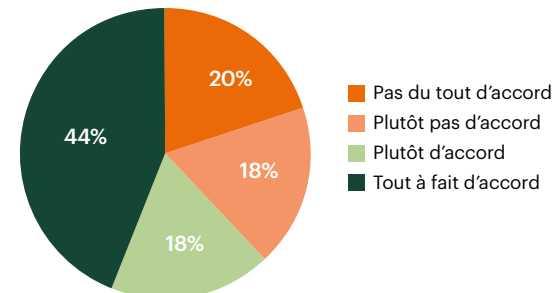
7- Il faut offrir des solutions pour limiter le nombre de poids lourds sur les routes



8- Les gares nouvelles en périphérie permettent de mieux desservir l'ensemble territoire



9- Les gares nouvelles ne sont pas nécessaires car il est préférable de renforcer les gares centres existantes



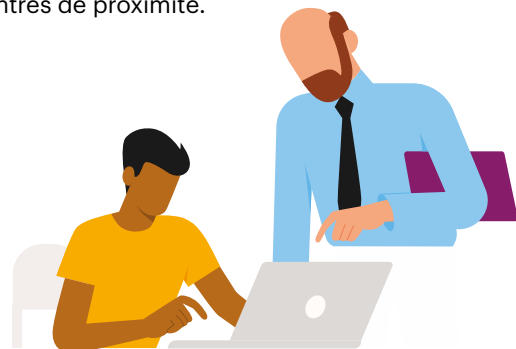
Une majorité de répondants considère que le train à grande vitesse constitue un atout pour la région, estime pouvoir réduire ses temps de trajet grâce à la ligne nouvelle, mais déclare également que la grande vitesse ne l'intéresse pas. Une majorité considère par ailleurs que la ligne et les gares nouvelles entraîneraient une artificialisation trop importante des milieux naturels et agricoles, tout en se déclarant favorable au principe d'une ligne nouvelle à condition d'en limiter au maximum les impacts environnementaux. Sur le coût du projet, les avis sont plus partagés, avec une majorité de réponses en désaccord avec l'idée de consacrer les financements publics à d'autres sujets. La nécessité de proposer des solutions pour réduire le nombre de poids lourds sur les routes recueille le niveau d'accord le plus élevé. Les réponses sont presque équilibrées sur la capacité des gares nouvelles en périphérie à mieux desservir l'ensemble du territoire, tandis qu'une majorité se déclare favorable au renforcement des gares-centres existantes plutôt qu'à la création de gares nouvelles.

Ces résultats sont strictement indicatifs. Ils ne seront pas utilisés pour apprécier l'opportunité du projet ni pour éclairer les choix soumis à la concertation concernant les scénarios mixtes/voyageurs ou concernant l'implantation de potentielles gares nouvelles.

La participation sur le terrain

23 rencontres ont été organisées sur le long du linéaire du projet, entre Béziers et Perpignan :

- 1 réunion publique d'ouverture et 1 réunion publique de clôture de la concertation ;
- 11 réunions thématiques ;
- 10 rencontres de proximité.



CHIFFRES CLÉS :

577

contributions récoltées lors de l'ensemble des réunions organisées

19h51

de temps d'échanges sur 32h05 de réunions, soit 62% du temps dédié à la participation du public

Les réunions d'échanges

Les réunions d'échanges constituent le principal temps de débat de la concertation. Elles ont réuni plus de 1500 participants et donné lieu à plus de 570 interventions.

Les réunions publiques d'ouverture et de clôture :

• **215 personnes présentes :**

- Réunion d'ouverture à Narbonne : **95 participants ;**
- Réunion de clôture à Narbonne : **120 participants.**

• **52 avis ou questions exprimées**, dont le détail est présenté dans le graphique ci-contre.

Les ateliers thématiques et les ateliers focus :

• **1362 personnes présentes :**

- Les enjeux économiques et touristiques, Perpignan : **96 participants ;**
- Les scénarios voyageurs ou mixtes, Portel-des-Corbières : **51 participants ;**
- La traversée du Massif des Corbières, Fitou : **250 participants ;**
- Le contournement de Perpignan, Le Soler : **250 participants ;**
- Les enjeux de la ressource en eau, Coursan : **60 participants ;**
- Les scénarios de gares nouvelles (zoom sur l'Aude), Narbonne : **80 participants ;**

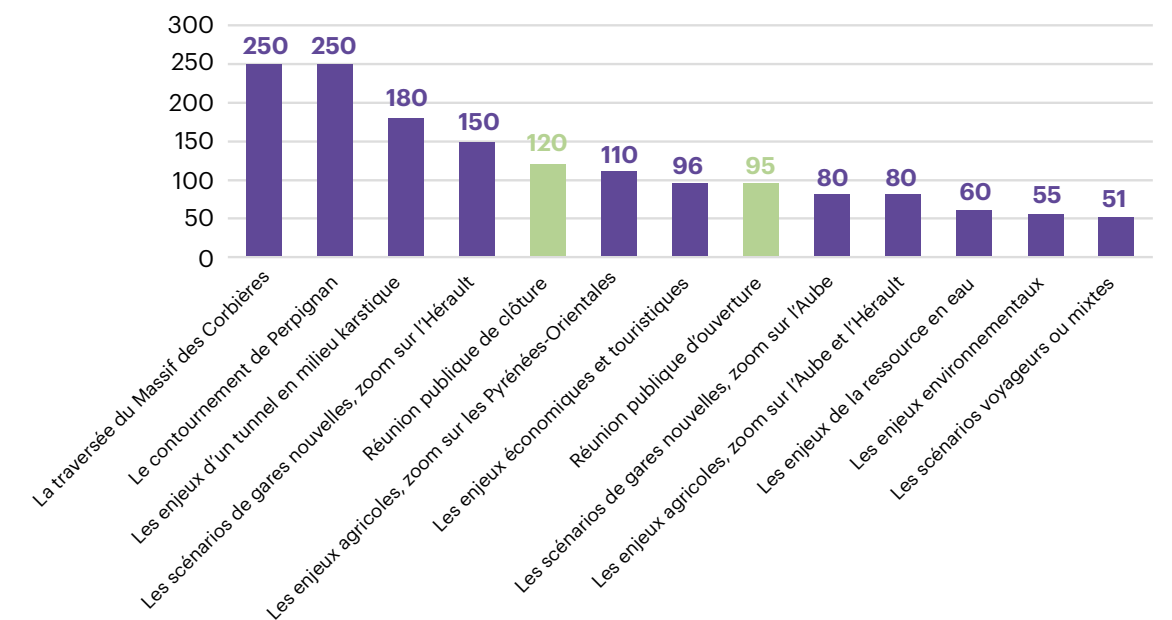
Typologie des acteurs ayant formulé un avis ou une question lors des réunions publiques



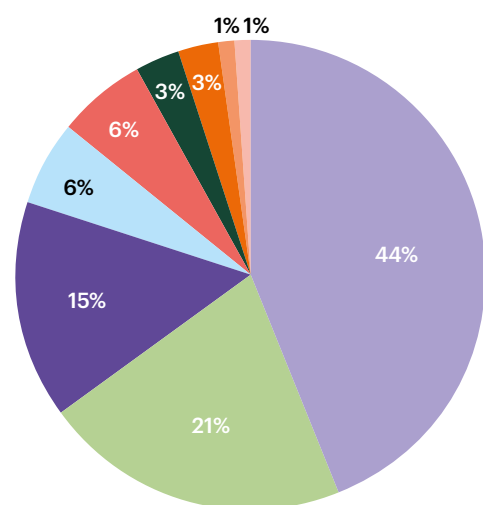
- Les scénarios de gares nouvelles (zoom sur l'Hérault), Béziers : **150 participants ;**
- Les enjeux environnementaux (biodiversité, bruit, paysage), La Palme : **55 participants ;**
- Les enjeux agricoles (zoom sur les Pyrénées-Orientales), Rivesaltes : **110 participants ;**
- Les enjeux agricoles (zoom sur l'Aude et l'Hérault), Bages : **80 participants ;**
- Les enjeux d'un tunnel en milieu karstique, Roquefort-des-Corbières : **180 participants.**

Les réunions consacrées à la traversée des Corbières, au contournement de Perpignan et au tunnel dans un milieu karstique sont celles ayant rassemblé le plus de participants

Nombre de participants aux réunions organisées sur le terrain



Typologie des acteurs ayant formulé un avis ou une question lors des ateliers thématiques



Sur l'ensemble des réunions thématiques, 525 avis ou questions ont été recueillis, dont le détail figure dans le graphique ci-contre. La catégorie la plus représentée, « Ateliers participatifs », regroupe les contributions inscrites sur les grilles de participation active remplies collectivement par les participants pour formuler des avis, des points d'attention ou des recommandations. Ces contributions étant rédigées en groupe, elles ne pouvaient pas être rattachées à une catégorie d'acteurs précise, contrairement aux prises de parole orales.

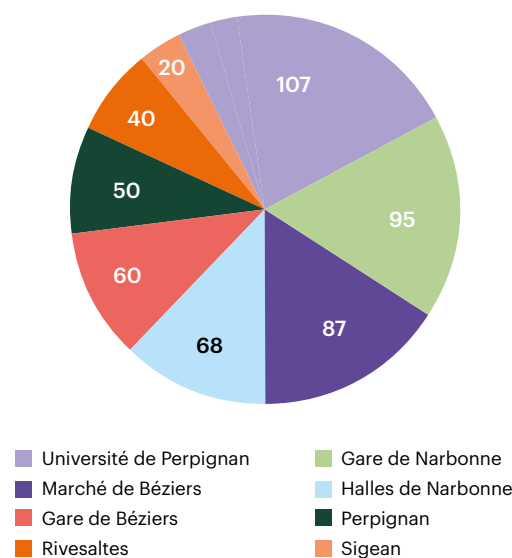


Zoom sur la participation lors des rencontres de proximité

- 10 rencontres de proximité pour environ 30h d'échanges sur le terrain ;
- 554 personnes sensibilisées à la concertation ;
- 274 questionnaires remplis ;
- Des rencontres organisées dans des lieux du quotidien : Université de Perpignan, marché de Béziers, cours Mirabeau à Narbonne, place Catalogne à Perpignan, allée Maréchal Joffre à Rivesaltes, place Juin 1907 à Bages, gares de Narbonne et de Béziers, place de la Libération à Sigean, marché de Salses.

Ce format d'« aller-vers » a permis de toucher des publics variés, souvent éloignés des réunions publiques ou des outils de participation en ligne : habitants, usagers du train, étudiants, actifs, retraités, touristes, mais aussi quelques acteurs agricoles concernés par le projet. Les échanges ont porté à la fois sur la compréhension du projet, ses objectifs et les scénarios proposés, mais aussi sur les préoccupations concrètes du territoire : desserte ferroviaire, fret, gares nouvelles, coût, calendrier, impacts environnementaux et paysagers, préservation des terres agricoles et viticoles, articulation avec les gares existantes et qualité du service ferroviaire actuel.

Nombre de personnes sensibilisées lors des rencontres de proximité



Les registres papier

Au total, 57 contributions ont été recueillies dans les registres papiers mis à disposition du public dans les 39 collectivités. Ces contributions se composent de 53 avis de citoyens, d'un avis formulé par la commune de Montredon-des-Corbières et de trois délibérations municipales, adoptées par les communes de Toulouges, Le Soler et Portel-des-Corbières.

Les contributions proviennent majoritairement du registre du Soler, qui rassemble à lui seul 42 contributions. Les autres registres ont recueilli un nombre plus limité d'avis : 5 à Peyrestortes, 2 à Portel-des-Corbières et 2 à Treilles. Les registres de Baho, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Perpignan et Toulouges comptent chacun une contribution.



04

L'ANALYSE QUALITATIVE DES CONTRIBUTIONS



À partir des nombreuses contributions en ligne ou en présentiel récoltées durant toute la durée de la concertation, les maîtres d'ouvrage proposent dans cette partie une analyse qualitative des échanges. Elle met en évidence les principales attentes, les points forts du projet et de la concertation, les préoccupations et les points de vigilance exprimés par les participantes et participants. Elle permet également de revenir sur les éléments de réponse formulés par les maîtres d'ouvrage lors de la concertation.



1. ANALYSE GLOBALE

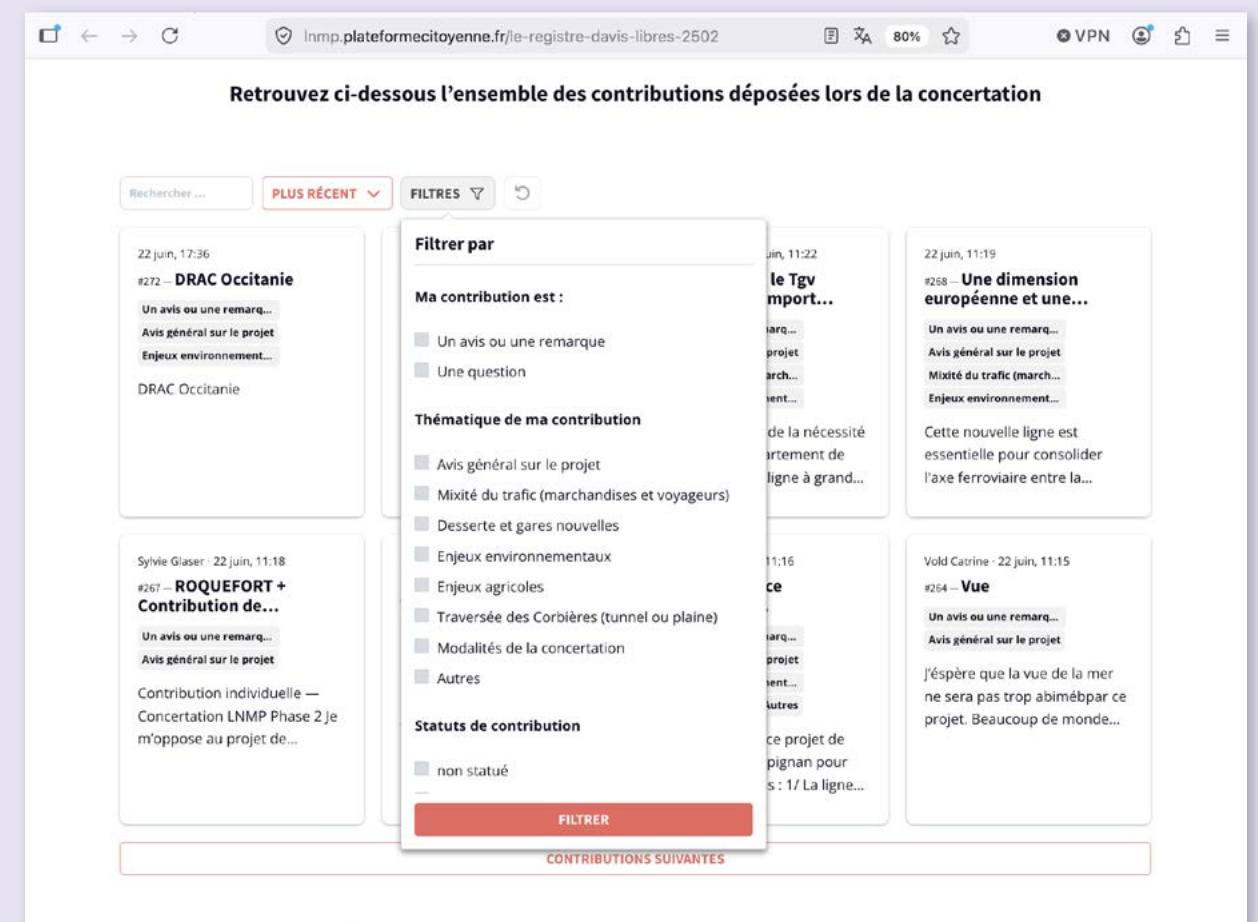
Méthodologie

Afin d'analyser les expressions recueillies au cours de la concertation et d'en dégager les principaux enseignements, l'ensemble des contributions a été réparti en huit grandes thématiques, identifiées et définies en amont avec les garants de la Commission nationale du débat public (CNDP) :

- Avis général sur le projet;
- Mixité du trafic (marchandises et voyageurs);
- Desserte et gares nouvelles;
- Enjeux environnementaux;
- Enjeux agricoles;
- Traversée des Corbières (tunnel ou plaine);
- Modalités de la concertation;
- Autres.

Cette analyse thématique porte sur les contributions recueillies à travers les différents dispositifs d'expression de la concertation, à l'exception des réponses au questionnaire, qui font l'objet d'une analyse spécifique présentée pages 52-54.

Pour les contributions libres déposées sur la plateforme participative, chaque auteur avait la possibilité de sélectionner une ou plusieurs thématiques correspondant à son avis ou à sa question. Cette fonctionnalité n'étant pas proposée pour les cahiers d'acteurs, leur rattachement aux différentes thématiques a été réalisé dans un second temps, dans le cadre du traitement des données



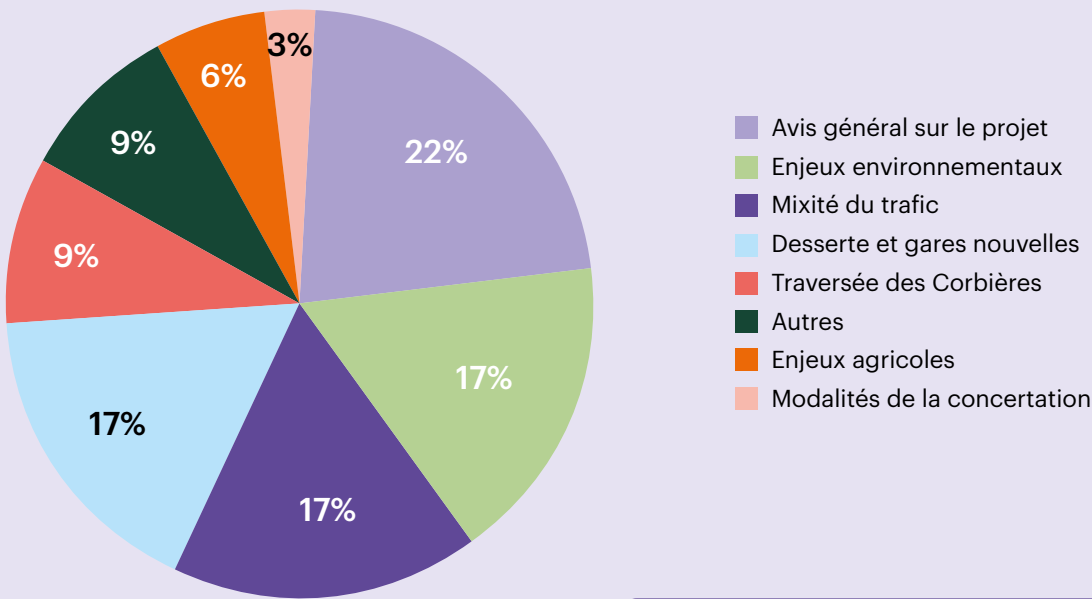
Afin d'appliquer une méthode d'analyse homogène à l'ensemble des expressions recueillies, un travail de qualification a également été mené pour les contributions issues des dispositifs présents :

- les interventions orales lors des réunions publiques, réunions thématiques et ateliers focus
- les contributions déposées sur les grilles de participation active issues des parties organisées en sous-groupes lors des réunions thématiques et ateliers focus
- les contributions issues des registres papier mis à disposition dans les mairies.

Chaque contribution, qu'elle ait été recueillie en ligne ou en présentiel, a ainsi été rattachée à une ou plusieurs thématiques selon les sujets abordés.

Enfin, certaines grandes thématiques ont été déclinées en plusieurs sous-thématiques afin de mieux rendre compte de la diversité des sujets abordés. À titre d'exemple, la thématique « Enjeux environnementaux » regroupe notamment des contributions relatives à la ressource en eau, à la biodiversité, au paysage, aux nuisances sonores ou encore à l'imperméabilisation des sols.

Répartition des thématiques abordées dans les contributions



Ce graphique représente la place occupée par chaque thématique dans l'ensemble des sujets abordés. Au total, 1 149 mentions de thématiques ont été recensées dans les contributions analysées. Une même contribution pouvant aborder plusieurs sujets, elle peut être associée à plusieurs thématiques. Les 100% correspondent donc à l'ensemble de ces 1 149 mentions. Ainsi, lorsque l'« Avis général sur le projet » représente 22%, cela signifie que cette thématique représente 22% de l'ensemble des sujets identifiés dans les contributions étudiées.

2. LES OBJECTIFS ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Une nouvelle étape de concertation perçue comme ouverte

La concertation préalable a été largement perçue comme une opportunité de réinterroger certains fondamentaux du projet de référence. De nombreux acteurs ont salué l'ouverture du débat sur plusieurs scénarios, notamment sur les fonctionnalités de la ligne, considérant que ces sujets répondaient aux attentes exprimées depuis plusieurs années. La possibilité de créer une ligne nouvelle mixte était en effet une revendication de longue date de certains acteurs. Débattre de ces options a contribué à renforcer l'intérêt pour la concertation et a permis d'alimenter un dialogue de fond sur l'avenir du projet.

« Les élus sont ravis qu'une concertation ait eu lieu, puisque, depuis 2021, à travers une motion, on demandait de re-questionner la mixité de la ligne et également le tracé. » Élu du Département de l'Aude

« Cette consultation m'a toutefois un peu réconciliée avec l'exercice, parce que, dès le début, on a senti que les choses bougeaient. Nous nous battons depuis 2009 pour que le fret revienne, pour que le tunnel soit pris en compte. Petit à petit, on a vu ces idées progresser. Quand on est arrivés à ce débat public, on a eu le sentiment d'avoir déjà marqué un point, et que cela allait se faire. » Association ECCLA

Toutefois, certains participants ont exprimé des interrogations sur la finalité de cette nouvelle concertation, estimant que le projet avait déjà fait l'objet de nombreuses phases de dialogue depuis le débat public organisé en 2009. Beaucoup ont constaté lors des réunions publiques que l'opportunité était largement reconnue et souhaitent donc voir le projet se concrétiser dans les délais. Cette nouvelle phase de dialogue a pu parfois être perçue comme un ralentissement de l'avancement du projet.

« Nous, on attend déjà que les engagements qui ont été pris depuis très longtemps soient respectés. J'entendais quelqu'un dire : « C'est bien : ça nous permet de refaire une étude dix ans après, parce que ça a changé. » Moi, j'aurais préféré qu'on ne fasse pas les études, et que ça ait été fait un peu plus tôt. Bon : maintenant, c'est fait — il faut qu'on avance. Mais il ne faut pas oublier qu'on a aussi perdu une partie de la population dans tous ces débats, dans cette absence de débats pendant une certaine période. On a perdu nos professionnels aussi ; il faut réexpliquer. » Représentant UMIH

Plusieurs contributions expriment néanmoins un sentiment de défiance quant aux marges de manœuvre réelles de la concertation. Certains participants considèrent que les grandes orientations du projet étaient déjà arrêtées et s'interrogent sur la capacité de la concertation à influencer les décisions à venir. Ces contributions étaient particulièrement présentes dans les lieux où l'insertion paysagère de la ligne fait débat voire rencontre une opposition (cf. chapitre Enjeux environnementaux des enseignements, partie 1.b. Des attentes fortes concernant l'insertion paysagère de la ligne nouvelle). Enfin, certains habitants se sont étonnés de voir proposé à la concertation un scénario déjà rejeté par le passé, la variante Corbières littoral.

« Et vous appelez ça des réunions de concertation, mais, à vous entendre, le projet, vous l'avez déjà ficelé. » Habitant de Sigean.

« On nous a proposé des scénarios qui ont déjà été refusés : passage à l'Est. Cela ne sert à rien » Habitant de Fitou



RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte des interrogations exprimées sur la nécessité d'organiser une nouvelle concertation après les phases de dialogue ayant eu lieu depuis 2009. Cette nouvelle étape se justifie néanmoins par l'évolution profonde du contexte dans lequel s'inscrit désormais la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Les effets croissants du changement climatique sur la ligne existante, le renforcement des ambitions nationales et européennes en faveur du fret ferroviaire, l'évolution des besoins de mobilité et des objectifs de décarbonation, ainsi que le développement démographique et économique du territoire ont conduit à requestionner les fonctionnalités du projet et à soumettre au débat plusieurs scénarios.

Compte tenu de ces évolutions, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé d'organiser une concertation préalable, afin de permettre au public de s'informer, de débattre de ces évolutions et d'exprimer son avis.

Les maîtres d'ouvrage rappellent également que les grands projets d'infrastructures se construisent sur un temps long. Cette durée est nécessaire pour approfondir les études, intégrer les évolutions du territoire, prendre en compte les enjeux environnementaux, agricoles et socio-économiques, et permettre un dialogue continu avec les parties prenantes à chaque étape de l'élaboration du projet.

Enfin, les maîtres d'ouvrage soulignent que leur rôle est d'organiser la concertation et de réaliser les études du projet. Les décisions relatives aux fonctionnalités de la ligne ou aux gares nouvelles relèveront des partenaires cofinanceurs réunis prochainement en comité de pilotage, avant une décision ministérielle. La concertation a précisément pour vocation d'éclairer ces décisions en donnant aux collectivités, aux acteurs du territoire et au public l'opportunité de s'exprimer sur l'opportunité du projet et sur ses principaux choix structurants.



Des questionnements sur l'interprétation des résultats du questionnaire

Le questionnaire proposé au public a fait l'objet de quelques critiques portant principalement sur la formulation de certaines questions, jugées par plusieurs participants trop orientées ou susceptibles d'induire les réponses. Certains contributeurs ont notamment estimé que certaines affirmations appelaient difficilement une réponse négative et pouvaient ainsi donner une interprétation biaisée des résultats. L'absence de possibilité de développer librement sa réponse a également été relevée.

« Le formulaire comporte des tournures de phrases qui peuvent induire les contributeurs en erreurs! » Avis en ligne

« 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. » Avis en ligne

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte de ces remarques. Ils rappellent que le questionnaire avait été conçu, par les garants de la CNDP, comme un outil de sensibilisation et d'expression des perceptions du public, et non comme un sondage représentatif ou un référendum sur le projet ou ses différentes composantes. Ses résultats ne peuvent donc être interprétés comme une mesure statistique de l'opinion du territoire ni comme une expression « pour » ou « contre » les différents scénarios. Cette attention dans la présentation des résultats est précisée dans le présent compte-rendu de la concertation et prise en compte dans l'analyse des enseignements de ce questionnaire. (cf pages 52-54).

Un sujet technique, une analyse comparative des scénarios complexe

La concertation a mis en évidence la difficulté, pour une partie des participants, d'appréhender un projet technique présentant de nombreux scénarios. Les discussions avec les habitants portaient parfois sur les caractéristiques des scénarios proposés à la concertation et les différences entre ces derniers, pas toujours faciles à distinguer. La remarque était moins présente pour les acteurs du territoire, qui accompagnent parfois le projet depuis plusieurs années, notamment dans le cadre du dialogue territorial organisé par les maîtres d'ouvrage, et connaissent donc les enjeux et les sujets de débats autour de cette ligne nouvelle ayant motivé la création de ces scénarios.

« Je crois que c'est une manière de présenter les choses. C'est aride, votre truc. Désolé de vous le dire très trivialement, mais c'est aride. » Habitant de Fitou

Les garants de la CNDP soulignent, dans leur bilan, les efforts importants de pédagogie déployés par les maîtres d'ouvrage tout au long de la concertation. Les différents supports d'information, les réunions publiques, les ateliers et les temps d'échanges ont permis de présenter les scénarios, leurs caractéristiques et leurs incidences, tout en répondant aux questions du public.

« Les personnes du public qui ont examiné en détail le dossier de concertation et qui ont échangé avec les garants en ont reconnu la qualité. Ce dossier présentait notamment les alternatives du projet, ainsi que des cartes matérialisant les zones de passage envisagées (zones d'étude), qui ont intéressé le

public de proximité. La perception d'une certaine complexité du dossier était inévitable pour un projet de cette ampleur et avec autant d'alternatives. Mais la vidéo de présentation du projet et de la concertation, ainsi que la pédagogie du porteur de projet et des autres intervenants en réunion publique, ont largement compensé ce handicap. » Bilan des garants de la CNDP.

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet d'infrastructure de grande ampleur, mobilisant des enjeux techniques, environnementaux, économiques et territoriaux particulièrement nombreux, et effectivement complexes. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont fait le choix de présenter à la concertation au débat plusieurs scénarios répondant aux objectifs du projet et présentant chacun une faisabilité technique, environnementale et financière. Cette démarche visait à offrir au territoire de véritables possibilités de discussion sur les choix structurants du projet. Ainsi, la concertation proposait trois scénarios concernant la mixité de la ligne (voyageurs ou fret) et six scénarios de desserte, que les documents d'information ont tenté de rendre le plus compréhensibles possible, comme le constate le bilan des garants.

3. L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Une opportunité très majoritairement reconnue

La concertation montre que l'opportunité de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est largement reconnue par les participants. Les échanges ont porté davantage sur les modalités de réalisation du projet que sur son principe même. Les habitants, les collectivités, les acteurs économiques et les associations reconnaissent majoritairement la nécessité d'améliorer les capacités ferroviaires sur l'axe méditerranéen afin de répondre aux enjeux de mobilité, de développement du fret, de décarbonation des transports et d'attractivité du territoire. Les contributions mettent également en évidence une bonne appropriation du concept de doublet de lignes, perçu comme une réponse aux limites de la ligne existante et à sa vulnérabilité croissante face aux effets du changement climatique.

« En tant que résident du département de l'Hérault, et utilisateur très régulier du train, je soutiens la phase 2 du projet LNMP jusqu'à Perpignan et plus globalement les projets de nouvelles lignes ferroviaires. » Avis en ligne

« 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. » Avis en ligne

Un projet perçu comme bénéfique pour le développement économique et touristique du territoire

La concertation a mis en évidence une perception largement positive des retombées économiques et touristiques attendues de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. De nombreuses collectivités, chambres consulaires, acteurs économiques, entreprises et représentants du secteur touristique considèrent le projet comme un levier majeur, voire indispensable, de développement, d'attractivité et de compétitivité pour le territoire. L'accès aux grands pôles européens et l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire constituent un facteur important pour les acteurs. Le secteur du tourisme souligne également la possibilité de tendre vers un tourisme durable sur le territoire grâce au renforcement de l'accès à la région par un moyen de transport décarboné.

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte de cette attente forte en faveur d'une ligne nouvelle au service du développement économique et touristique du territoire. Ils soulignent également que l'enjeu n'est pas uniquement de construire une ligne ferroviaire, mais d'en faire un projet au service du développement territorial. L'implication de l'ensemble des acteurs est en ce sens indispensable.

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte de cette reconnaissance largement partagée de l'opportunité du projet et constatent que les enjeux qui fondent la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan — amélioration de la capacité ferroviaire, résilience du réseau face au changement climatique, développement du fret ferroviaire et renforcement des mobilités du quotidien — semblent aujourd'hui largement compris par les acteurs du territoire. Les prochaines phases d'études et de concertation auront pour objectif de poursuivre ce dialogue afin de traduire cette adhésion dans les choix de conception du projet. Les maîtres d'ouvrage veilleront à associer les parties prenantes aux décisions restant à prendre, afin que la ligne nouvelle réponde au mieux aux attentes exprimées au cours de la concertation et constitue un véritable levier de développement pour le territoire.

« Le fret ferroviaire est un signal fort en matière de développement industriel : développement industriel que nous portons, à FO, sur ce département. Je pense qu'au-delà de ce vecteur de développement économique sur le département, on doit arriver aussi à utiliser cette LGV comme un nouveau levier de développement industriel sur le département. Ça doit servir au tourisme, mais pas qu'au tourisme. Il doit y avoir aussi la possibilité de développer de l'industrie sur ce département. » Représentant syndical

Des positions plus réservées sur l'opportunité de certaines composantes du projet

a. Le contournement de Perpignan

Le contournement de Perpignan a suscité de nombreuses interrogations, en particulier de la part des habitants et des collectivités concernées. Plusieurs participants estiment que sa nécessité n'a pas été suffisamment démontrée et remettent en question les chiffres avancés pour justifier sa réalisation et notamment concernant la saturation de la gare de Perpignan.

Les échanges pointent également un manque de compréhension concernant la nécessité pour ce contournement de passer par la commune du Soler. Les explications fournies lors de la réunion publique du 6 mai au Soler ou sur la plateforme de participation n'ont pas toujours permis de lever les incompréhensions.

Cette remise en cause par certains participants de la nécessité du contournement de Perpignan est par ailleurs amplifiée par les impacts locaux de ce dernier. Les habitants du Soler jugent en effet que les conséquences sur le cadre de vie, les paysages et les espaces traversés sont particulièrement importantes.

« 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. » Avis en ligne

« 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. » Avis en ligne

« Dans notre positionnement, vous le savez, vous le connaissez depuis longtemps : nous sommes contre le contournement de Perpignan. Nous pensons que, pour le Roussillon, ce contournement n'est qu'un droit de passage international, qui fait perdre à notre département tous les avantages de l'arrivée du TGV. » Représentant de l'association PMCV

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte des interrogations exprimées concernant l'opportunité du contournement de Perpignan et son passage sur la commune du Soler. Le secteur de raccordement aujourd'hui étudié s'inscrit dans la continuité des choix réalisés lors de la conception de la ligne Figueras-Perpignan. Les emprises foncières et plusieurs ouvrages ont été réalisés par anticipation afin de permettre, à terme, le raccordement de la future ligne nouvelle. Au regard de l'urbanisation actuelle, des contraintes techniques et des infrastructures existantes, les possibilités de traversée de l'agglomération sont aujourd'hui limitées. Les maîtres d'ouvrage soulignent toutefois qu'une fois les fonctionnalités de la ligne arrêtées par les partenaires cofinanceurs puis validées par décision ministérielle, plusieurs modalités d'insertion paysagère seront étudiées afin de limiter les impacts sur le territoire. Ce travail a déjà débuté puisque, à l'issue de la réunion du 6 mai au Soler, SNCF Réseau a publié sur le site internet du projet des vues 3D présentant différentes options de tranchée couverte pour la traversée du Soler. Celles-ci seront affinées et étudiées en collaboration avec les élus et habitants du Soler lors des phases ultérieures de concertation.



b. Les impacts locaux dans certaines communes

La concertation a fait émerger des préoccupations particulièrement fortes dans certaines communes directement concernées par la future ligne nouvelle, notamment à Fitou et à Roquefort-des-Corbières. Les échanges se sont concentrés sur ses conséquences locales et sur les différentes possibilités de passage de la ligne.

À Fitou, plusieurs habitants se sont mobilisés contre la variante mixte Corbières littoral, estimant qu'elle aurait des incidences importantes sur le cadre de vie, les paysages et les activités locales. À Roquefort-des-Corbières, les inquiétudes portent davantage sur la zone d'étude elle-même, dont l'emprise laisse encore ouvertes plusieurs possibilités de tracé, certaines étant perçues comme susceptibles de se rapprocher du village. Cette incertitude alimente des craintes quant aux impacts futurs du projet et suscite une forte attente de clarification.

Ces impacts jugés par certains inacceptables entraînent alors parfois la remise en cause de l'opportunité du projet par les habitants.

« Concrètement, le tracé bleu, ici, personne n'en veut. On n'a pas envie de voir un TàGV qui va être à 50 m du village, ou à 100 m, ou à 200 m : personne n'en veut. » Habitant de Roquefort-des-Corbières

« Présentez aux Fitounais le paysage qui les attend, si la solution Est est retenue, avec un superbe TGV qui va passer devant le village ou au-dessus du village [...]. Donc ce projet, je n'en veux pas, et je pense que je ne suis pas seul : en tout cas, pas la solution Ouest. » Habitant de Fitou

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte de ces préoccupations et rappellent que les secteurs présentés au cours de la concertation correspondent à des zones d'étude, au sein desquelles plusieurs options de tracé restent à étudier et analyser. Les études qui seront engagées à l'issue des décisions relatives aux fonctionnalités de la ligne auront précisément pour objectif d'identifier les solutions permettant de limiter les impacts sur le cadre de vie et l'environnement.

La concertation sur les tracés, enlever prévue à compter de 2027, constituera une étape essentielle pour présenter les différentes variantes étudiées, leurs incidences et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation envisagées. Les maîtres d'ouvrage poursuivront d'ici là le dialogue territorial avec les communes et les acteurs concernés afin que les enjeux locaux soient pleinement intégrés à la poursuite des études.

c. Des expressions sociétales sur la nécessaire remise en cause globale de nos modes de vie

Au-delà des débats sur les caractéristiques du projet, plusieurs contributions partagent une remise en question plus globale des modèles de développement, de mobilité et d'aménagement du territoire. Ces participants interrogent la pertinence de construire de nouvelles infrastructures de transport dans un contexte de dérèglement climatique et de raréfaction des ressources. Ils appellent à privilégier la sobriété, l'amélioration des infrastructures existantes et la réouverture de lignes ferroviaires de proximité plutôt que la réalisation d'une ligne nouvelle.

« 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 aînés, 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 » Avis en ligne

« 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. » Avis en ligne

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte de ces contributions qui relèvent de choix de société dépassant le cadre de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ils rappellent que le projet répond à des objectifs de politique publique visant à renforcer la capacité du réseau ferroviaire, développer le report modal des voyageurs et des marchandises vers le rail et améliorer la résilience de l'axe méditerranéen face aux effets du changement climatique, notamment en créant un doublet de lignes permettant de sécuriser les circulations lorsque la ligne existante est affectée par des aléas climatiques. Conscients des attentes exprimées en matière d'environnement, les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre les études dans le respect de la démarche Éviter – Réduire – Compenser (ERC), afin de limiter au maximum les incidences du projet sur les milieux naturels, les terres agricoles, les paysages et la ressource en eau. Les prochaines phases d'études et de concertation permettront de partager les résultats des investigations environnementales et de construire, avec les territoires, les solutions les plus adaptées pour réaliser une infrastructure exemplaire sur le plan environnemental.

4. LA MIXITÉ

La mixité voyageurs-fret considérée comme indispensable par une très grande majorité des participants

La concertation fait apparaître un soutien très majoritaire en faveur d'une ligne nouvelle mixte, accueillant à la fois les circulations voyageurs et les trains de marchandises. Cette orientation est portée aussi bien par les collectivités que par les acteurs économiques, les associations (notamment environnementales) et de nombreux citoyens.

Pour beaucoup, la création d'une ligne mixte constitue la solution la plus pertinente pour favoriser le report modal des marchandises vers le rail, réduire le trafic de poids lourds sur les grands axes routiers et améliorer la robustesse du réseau ferroviaire.

Les contributions témoignent ainsi d'une remise en question du projet de référence présenté en concertation et d'une attente forte en faveur d'une évolution des fonctionnalités de la ligne.

Si la ligne nouvelle est mixte, un certain nombre de participants souhaitent que le report modal fret soit accompagné par des mesures plus incitatives voire coercitives de la part des pouvoirs publics. Cela est également partagé par certains participants qui doutent de la réelle croissance du trafic marchandises, qui peine selon eux à se développer de manière suffisante et satisfaisante

« Au vu du dossier, au moyen et long terme la mixité est impérative. » Avis en ligne

« 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 » Avis en ligne

Entre les deux variantes de mixité, un soutien massif de la variante tunnel sous les Corbières et une forte opposition pour la variante mixte Corbières littoral

La concertation met en évidence un positionnement clair des participants en faveur de la variante mixte tunnel sous les Corbières. Si le principe d'une ligne mixte est largement partagé, les échanges montrent que le choix de son insertion constitue un enjeu majeur pour le territoire.

Les contributions soulignent une forte opposition à la variante mixte Corbières littoral, jugée trop impactante pour les paysages, les activités agricoles, la biodiversité et le cadre de vie des communes concernées. De nombreux participants, notamment les collectivités, les acteurs du monde viticole, le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée et les habitants, considèrent que cette variante remettrait en cause des espaces à forte valeur patrimoniale, paysagère et économique.

À l'inverse, la variante tunnel sous les Corbières apparaît, pour une large majorité des contributeurs, comme la solution la plus à même de préserver les paysages, de limiter les nuisances de proximité et de réduire les incidences sur les exploitations agricoles.

« Avoir une ligne non mixte, avec tout en déblais-remblais, va créer une vraie cicatrice dans le paysage. Ce sont des communes qui vivent sur deux piliers économiques : viticulture et tourisme. La « carte postale » d'un parc naturel régional comme celui de la Narbonnaise, ce sont ces paysages. » PNR de la Narbonnaise

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte de ce soutien largement exprimé en faveur d'une ligne nouvelle mixte. Les contributions recueillies confirment que les enjeux de saturation progressive du réseau ferroviaire, le développement attendu du fret ferroviaire et les objectifs nationaux et européens de décarbonation du transport de marchandises sont aujourd'hui largement partagés par les participants. Les enseignements de la concertation viendront alimenter les travaux des partenaires cofinanceurs appelés à se prononcer sur les fonctionnalités de la ligne.

« N'étudiez pas le troisième tracé : on ne vous laissera pas passer. Ce tracé est impactant. Faites un tunnel : je serai votre allié. Si vous passez dans le troisième tracé littoral, je serai votre ennemi. » Viticulteur de Fitou

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte du soutien très largement exprimé en faveur de la variante tunnel sous les Corbières. Les contributions confirment que les enjeux d'insertion paysagère, de préservation des activités agricoles et viticoles ainsi que de limitation des nuisances de proximité constituent des critères majeurs pour le territoire. Ils rappellent toutefois que si le passage en tunnel permet de réduire de nombreux impacts en surface, la traversée d'un milieu karstique soulève également des enjeux financiers, techniques, environnementaux et hydrogéologiques complexes qu'il sera nécessaire de sécuriser.

Des sujets à approfondir pour la réalisation de la variante tunnel sous les Corbières

a. Une solution complexe techniquement et coûteuse, mais faisable

Les échanges consacrés à la variante tunnel sous les Corbières montrent que les participants sont conscients de la complexité technique d'un tel ouvrage. Les débats ont notamment porté sur la nature karstique du sous-sol, les incertitudes géologiques et les techniques de creusement qui pourraient être mobilisées. La faible connaissance du sous-sol du massif entraîne des interrogations sur la réalisation de ce tunnel. Ces difficultés ne sont toutefois pas perçues comme des obstacles rédhibitoires pour la conduite du projet.

« On parle des tunnels en milieu karstique : en réalité, si on parle de faisabilité, il est faisable, ce tunnel. Clairement, il est faisable. La campagne géotechnique déterminera si c'est au tunnelier, si c'est en traditionnel, si c'est à l'explosif, si c'est revêtu, pas revêtu ; s'il faut faire des forages à l'avancement ou pas. Mais il se fera. » Habitant de Roquefort-des-Corbières

« On voit bien la difficulté qu'il y a de travailler en milieu karstique : vous avez beaucoup d'incertitudes, et vous dites qu'effectivement, sur le terrain, il faut aller voir comment c'est. » Habitant de Roquefort-des-Corbières

b. Des conséquences à mieux étudier, notamment sur l'écoulement des eaux

En plus des inquiétudes techniques et financières, les participants soulignent la nécessité de mieux comprendre les effets qu'un ouvrage souterrain pourrait avoir sur le fonctionnement du milieu karstique, et notamment sur les circulations d'eau souterraine.

D'autres sujets ont également été mis en avant au cours des échanges, tels que le bilan carbone de la construction d'un tunnel, la gestion des matériaux d'excavation, les impacts sur la biodiversité ou encore les modalités de valorisation des déblais. Les contributions traduisent ainsi une attente forte d'études scientifiques permettant de mieux comprendre les conséquences de cette variante sur le massif.

« Une attention particulière est demandée sur le sujet de la ressource en eau dans le cadre d'un tunnel en milieu karstique. » Compte-rendu d'un atelier participatif

« Inconvénients variés mixtes : les tunnels qui entraînent de grosses émissions carbone. » Compte-rendu d'un atelier participatif

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage partagent le constat selon lequel la réalisation d'un tunnel sous les Corbières constitue un défi technique important. Les caractéristiques karstiques du massif nécessitent des investigations approfondies afin de mieux connaître le sous-sol et de définir les solutions de conception et de construction les plus adaptées.

Ils rappellent toutefois que ce type d'ouvrage n'est pas inédit. De nombreux tunnels ferroviaires et routiers ont déjà été réalisés en France et à l'international dans des contextes géologiques comparables. Si cette variante est retenue à l'issue des décisions des partenaires co-financeurs et de la décision ministérielle, SNCF Réseau poursuivra les études géologiques et hydrogéologiques en mobilisant les expertises scientifiques et techniques nécessaires. Les résultats de ces études seront partagés avec les collectivités, les experts et les acteurs du territoire afin d'alimenter un dialogue transparent sur les conditions de réalisation de cette infrastructure.

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage partagent la nécessité d'approfondir ces sujets. Si la variante tunnel sous les Corbières est retenue par les partenaires cofinanceurs, SNCF Réseau engagera un programme d'études scientifiques et techniques approfondies afin d'améliorer la connaissance du massif karstique.

Une attention particulière sera portée au fonctionnement hydrogéologique du massif, aux écoulements souterrains, aux captages d'eau, à la biodiversité, au devenir des matériaux excavés ainsi qu'au bilan carbone global de cette solution. Ces études seront conduites avec l'appui d'experts reconnus du milieu karstique, notamment dans le cadre d'un partenariat avec l'IMT Mines Alès. Les conclusions des études seront partagées avec les collectivités et l'ensemble des acteurs du territoire afin que ce projet de ligne nouvelle puisse également être bénéfique à d'autres projets et à la connaissance globale du territoire.

5. LA DESSERTE ET LES GARES NOUVELLES

Des gares nouvelles perçues par les collectivités territoriales et les acteurs économiques comme des leviers de développement et d'attractivité du territoire

La concertation met en évidence un fort intérêt des collectivités territoriales et des acteurs économiques pour les gares nouvelles, considérées comme de véritables leviers de développement territorial. Les EPCI du Grand Narbonne et Béziers Méditerranée ont présenté les projets qu'ils portent depuis plusieurs années autour des gares envisagées, en mettant en avant les perspectives de développement économique, d'attractivité touristique, de création d'emplois, de nouvelles offres de mobilités et de renforcement de l'intermodalité. La Domitienne a également défendu son projet de gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune, en précisant que le projet de territoire pour l'accueillir était en cours d'élaboration.

Les échanges montrent que chaque territoire défend son projet de gare sans remettre en cause ceux des territoires voisins. Les contributions témoignent d'une volonté commune de faire de ces équipements de véritables projets de territoire.

« Je viens défendre ce projet de gare Narbonne-Ouest, Côte du Midi. Dans le contexte général, le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet majeur pour notre territoire » Représentant du Grand Narbonne

« Avant de rentrer dans le détail, un point important : c'est en 2016 que le choix de réaliser une gare à Béziers-Est a été décidé par décision ministérielle. 2016-2026, dix ans sont passés. Pendant cette décennie, les collectivités territoriales ont travaillé pour accueillir cette nouvelle gare, qui est un élément essentiel dans le développement économique et touristique de l'ensemble du Biterrois et de l'Ouest-Hérault. » Représentant de Béziers Méditerranée

« La Domitienne fait de la gare nouvelle à Nissan l'un des piliers du développement durable de son territoire. » Cahier d'acteur de la Communauté de Communes de la Domitienne

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage constatent que les gares nouvelles sont largement perçues comme des opportunités de développement pour les territoires concernés. Les projets présentés par les collectivités démontrent que ces équipements sont d'ores et déjà intégrés dans les réflexions locales en matière d'aménagement, de mobilité, d'attractivité économique et de développement touristique.

Les maîtres d'ouvrage veilleront à poursuivre le dialogue engagé avec les collectivités afin de prendre en compte ces projets de territoire dans les études à venir selon la décision qui sera prise par le comité de pilotage, rassemblant les partenaires co-financeurs du projet, sur la réalisation ou non, d'une ou plusieurs gares nouvelles.

Des attentes fortes de la part des habitants en termes de connexion avec le réseau ferroviaire existant et d'intermodalité locale.

Du point de vue du public, la concertation n'a pas fait émerger de préférence nette concernant le nombre ou la localisation des gares nouvelles. Les différents scénarios proposés ont suscité des positions contrastées, sans qu'un scénario ne se distingue clairement des autres.

Au-delà du débat sur la localisation des gares nouvelles, les participants ont également mis en avant l'importance d'assurer leur intégration au réseau ferroviaire existant. Les contributions soulignent qu'il est important qu'une gare nouvelle dispose d'une correspondance facilitée entre les trains à grande vitesse et les trains régionaux liO, afin de proposer une offre de mobilité cohérente et accessible au plus grand nombre. Les échanges mettent également en évidence l'importance de concevoir les gares comme de véritables pôles d'échanges multimodaux, permettant des correspondances efficaces avec les transports collectifs, les mobilités actives et les autres modes de déplacement.

« Mais s'il y a des gares nouvelles, nous demandons absolument qu'elles soient pleinement interconnectées avec les trains liO. L'interconnexion entre les TGV et les trains régionaux est la clé du succès des futures gares et de leur utilité pour les habitants de notre territoire. » Représentant de la Région Occitanie

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La conception des gares sera menée en lien étroit avec les collectivités, la Région Occitanie, autorité organisatrice des mobilités régionales, et l'ensemble des partenaires concernés afin de travailler les sujets de l'intermodalité et des correspondances efficaces entre les trains à grande vitesse, les trains liO, les réseaux de transports collectifs et les autres modes de déplacement.

Des interrogations globales ou localisées

a. Quel fonctionnement du binôme de gares ?

La concertation a fait émerger certaines interrogations sur le fonctionnement futur des gares centres et des éventuelles gares nouvelles. Plusieurs participants souhaitent comprendre la répartition des dessertes entre les deux équipements et s'interrogent sur les conséquences de la création d'une gare nouvelle pour les gares existantes, en particulier concernant la fréquence des arrêts et l'accessibilité.

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage précisent que l'objectif est de créer un binôme de gares au service d'une meilleure desserte du territoire. Il ne s'agit pas d'opposer gare centre et gare nouvelle, mais de construire un système complémentaire permettant de répondre à différents besoins: maintien de l'accessibilité des centres-villes, meilleur accès à la grande vitesse et accompagnement du développement territorial.

b. Quelle efficacité de la desserte avec deux gares nouvelles rapprochées ?

Dans le scénario intégrant deux gares nouvelles, les participants s'interrogent sur le fonctionnement de deux gares nouvelles à une distance relativement faible l'une de l'autre. Plusieurs participants s'interrogent sur la capacité du scénario 2 gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest à assurer une desserte performante de ces deux gares et du territoire sans allonger les temps de parcours des trains à grande vitesse.

« La pertinence de deux gares nouvelles très proches géographiquement a été discutée, certains participants rappelant néanmoins les enjeux politiques et territoriaux associés. » Compte-rendu d'atelier participatif

« Pour les exploitants des lignes, deux gares alternatives à Béziers et à Narbonne font qu'on risque de voir beaucoup de TGV qui zapperont l'une ou l'autre, ou les deux. Alors qu'une position commune, qui est à moins de 10 minutes. Donc, pour dire que, en étant moi-même Biterrois - et farouchement Biterrois -, je suis tout à fait preneur d'une gare commune à Béziers, Narbonne et La Domitienne. » Représentant syndical

c. Quelle desserte des bassins de vie en l'absence de gare nouvelle ?

Plusieurs participants se sont interrogés sur les conséquences d'un scénario sans gare nouvelle pour l'accessibilité des territoires. Les échanges ont porté notamment sur la capacité des bassins de vie à continuer de bénéficier d'une offre ferroviaire performante, en particulier pour les déplacements à longue distance. Les participants souhaitent comprendre comment les habitants pourraient accéder aux services à grande vitesse si aucune gare nouvelle n'était réalisée.

« L'idée de deux gares nouvelles (à Béziers Est et Narbonne Ouest) a été défendue par une partie du groupe afin d'éviter qu'un territoire soit « sacrifié » au profit d'un autre. » Compte-rendu d'atelier participatif

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage rappellent que les scénarios ne prévoyant pas de gare nouvelle permettent néanmoins de maintenir une desserte du territoire grâce aux raccordements qui seraient créés entre la ligne nouvelle et la ligne ferroviaire existante. Ces raccordements permettraient aux trains à grande vitesse de rejoindre les gares centres puis de revenir sur la ligne nouvelle. Les modalités précises de cette desserte dépendront toutefois des choix faits par les entreprises ferroviaires. Si les maîtres d'ouvrage conçoivent l'infrastructure permettant ces circulations, la fréquence des dessertes et les services proposés relèveront, in fine, des entreprises ferroviaires dans le cadre de leur politique commerciale et de l'évolution des besoins de mobilité.



RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage rappellent que ce sont les entreprises ferroviaires qui sont responsables de la définition des offres commerciales (le TàGV étant un Service Librement Organisé). Elles décideront des dessertes retenues en fonction de la demande et des équilibres économiques.

Si le projet à deux gares nouvelles était retenu, ce scénario permettrait de desservir deux bassins de vie distincts, autour de Béziers et de Narbonne, et offrirait ainsi un accès à la grande vitesse au plus grand nombre de voyageurs. L'organisation précise des dessertes sera définie ultérieurement par les entreprises ferroviaires.

6. LES ENJEUX HUMAINS ET ENVIRONNEMENTAUX

Les conséquences sur l'environnement humain sources d'inquiétude pour les habitants

a. Des demandes de précision sur les nuisances sonores et la réglementation

Les nuisances sonores constituent l'une des principales préoccupations exprimées par les riverains tout au long de la concertation. Elles sont souvent une source d'inquiétude pour les habitants dans les projets ferroviaires. Les participants demandent des précisions sur la réglementation applicable aux lignes à grande vitesse, les niveaux sonores admissibles, les modalités de mesure du bruit ainsi que les protections qui seront mises en œuvre à proximité des zones habitées. En particulier, le calcul de bruit en fonction d'une moyenne sur un temps donné inquiète les habitants. Si cela est conforme à la réglementation en vigueur, les participants soulignent que le bruit d'un train n'est pas continu mais se ressent au passage. Des précisions sont attendues sur un potentiel changement de réglementation énoncé par SNCF Réseau lors de plusieurs réunions publiques.

Ces interrogations sont particulièrement fortes dans les secteurs où les zones d'étude s'approchent des habitations. Au-delà des seules nuisances acoustiques, les habitants expriment également des inquiétudes concernant les conséquences sur leur cadre de vie et la valeur des biens immobiliers à proximité de la ligne.

Les contributions traduisent ainsi une attente de transparence sur les études acoustiques et sur les solutions qui pourront être intégrées dès la conception du projet.

« Je voulais savoir où on en est, par rapport à la loi et aux décibels que génère un TGV. Moi, à l'époque, il y a trente ans, je sais qu'évidemment ils jouaient sur les chiffres, comme ils font souvent. Donc le TGV est hors-la-loi au niveau des décibels. Mais, au lieu de moyenner sur les douze heures au passage d'un TGV, c'est moyenné sur vingt-quatre heures. Où en est-on aujourd'hui ? » Habitant de Narbonne

« 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. » Avis en ligne

« Mais vous ne parlez pas du coût de l'immobilier, des gens qui ont acheté des maisons là-haut, à La Palme, et des gens qui ont acheté des maisons à Sigean. Et, en plus, vous voulez nous mettre le fret la nuit ? Nos maisons, elles vont coûter quoi dans quelques années ? » Habitant de Sigean

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent pleinement en compte ces préoccupations. Ils rappellent que les nouvelles infrastructures ferroviaires sont soumises à une réglementation acoustique exigeante, fondée sur une obligation de résultat. Les niveaux sonores réglementaires sont fixés à 63 dB (A) en période diurne et 58 dB (A) en période nocturne pour une ligne mixte, au droit des habitations concernées. Les indicateurs acoustiques sont aujourd'hui calculés sur des périodes distinctes de jour et de nuit, permettant une meilleure prise en compte de l'exposition réelle des riverains.

SNCF Réseau s'engage à intégrer l'enjeu acoustique dès les phases de conception du projet. Les différentes options de tracé feront l'objet d'études acoustiques permettant d'identifier les secteurs les plus sensibles et d'intégrer, lorsque cela sera nécessaire, des mesures de réduction ou de protection (profil de la ligne, écrans acoustiques, merlons, adaptations locales...). Les résultats de ces études seront présentés et discutés avec les territoires lors de la concertation sur les tracés. Enfin, après la mise en service de la ligne, des mesures de contrôle permettront de vérifier le respect des seuils réglementaires et, si nécessaire, d'adapter les dispositifs de protection afin de garantir les niveaux acoustiques fixés par la réglementation.

b. Des attentes fortes concernant l'insertion paysagère de la ligne nouvelle

Comme détaillé dans le chapitre concernant l'opportunité du projet ou la mixité, l'insertion paysagère de la ligne nouvelle a suscité de nombreuses contributions. Des participants ont souligné la richesse patrimoniale et paysagère du territoire, marquée par la présence de sites classés ou inscrits, de paysages viticoles ainsi que des villes et villages concernés par le passage de la ligne nouvelle. Les participants expriment ainsi une attente forte de préservation des paysages et du patrimoine, en particulier dans les secteurs les plus sensibles. Les impacts potentiels sur les vues, les perspectives paysagères ou la qualité des sites traversés constituent, pour certains habitants et collectivités, un critère déterminant dans l'appréciation des différentes variantes. Cette préoccupation est particulièrement marquée dans les secteurs de Fitou, des Corbières (où elle entraîne un rejet de la variante Corbières littoral) ou au Soler par exemple.

« Ce que je constate, c'est que la future ligne va passer proche de site inscrit ou classé ou même UNESCO ! Op-pidum de Nissan, forteresse de Salses, canal de la robine, via domitia, château de FITOU (et son terroir viticole !), la Chapelle saint laurent (Moussan). » Avis en ligne

« Je suis opposé au tracé Est qui passerait par le village de Fitou. Cela défigurerait le paysage et représenterait une nuisance sonore supplémentaire. » Avis en ligne

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage indiquent que les différentes variantes de fonctionnalités présentées en concertation préalable présentent des niveaux d'incidence différents sur les paysages et le patrimoine. La concertation sur les tracés permettra de présenter plusieurs options de tracé intégrant les enseignements de la présente concertation. Les études de conception viseront à éviter, chaque fois que cela sera possible, les secteurs présentant les enjeux patrimoniaux et paysagers les plus importants. Lorsque l'évitement ne pourra être retenu, des mesures d'insertion paysagère et de réduction des impacts seront étudiées afin de garantir la meilleure intégration possible de la future infrastructure dans son environnement. Les échanges avec les collectivités, les services de l'État et les acteurs du patrimoine se poursuivront tout au long des études afin d'enrichir la conception du projet.



Les conséquences sur l'environnement naturel à prendre en compte dans la conception de la ligne nouvelle

a. La ressource en eau et la transparence hydraulique de l'ouvrage

La ressource en eau constitue l'un des principaux enjeux environnementaux soulevés au cours de la concertation. Les participants ont exprimé de nombreuses inquiétudes concernant les conséquences de la ligne nouvelle sur les écoulements superficiels, les zones inondables, les nappes phréatiques, les captages d'eau potable ainsi que le fonctionnement du milieu karstique des Corbières.

Les échanges ont notamment porté sur la capacité de l'infrastructure à préserver la transparence hydraulique dans des secteurs déjà exposés aux inondations (comme la Plaine de l'Aude), sur les incidences des ouvrages d'art et des remblais sur les écoulements naturels, ainsi que sur les effets potentiels d'un tunnel dans le massif des Corbières sur les circulations d'eau souterraine.

Plusieurs participants ont également souligné que le projet pouvait constituer une opportunité pour améliorer la connaissance scientifique du fonctionnement hydrogéologique des Corbières, encore largement méconnu.

« Je voudrais revenir au mur anti-bruit, contre les nuisances. C'est bien, mais quand l'eau monte, elle est bloquée par ces murs. Donc, on fait comment en cas d'inondation ? » Conseillère municipale de Cuxac d'Aude
« Attention aux impacts des fondations des piles de ponts car la profondeur de la nappe est à 4 mètres seulement. » Compte-rendu d'atelier participatif

« Est-ce que ce n'est pas l'occasion de faire un plan, actuellement, avec tous les moyens qu'on a maintenant, de ce karst ? Parce que s'il descend à 200 m ou s'il descend à 600 m, je suppose que là, c'est un piège énorme. Et c'est une eau qu'il ne faut pas gâcher parce que c'est un trésor qu'on a dans les Corbières. » Habitant de Pézilla-la-Rivière

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage partagent l'importance de ces enjeux, qui constitueront un critère majeur dans la conception de la ligne nouvelle. Les prochaines phases d'études permettront d'approfondir les modélisations pour limiter au maximum les conséquences de la ligne nouvelle sur les eaux souterraines et superficielles. Conformément à la démarche Éviter – Réduire – Compenser, les zones inondables seront évitées chaque fois que cela sera possible. Lorsque leur franchissement sera nécessaire, les ouvrages seront conçus de manière à préserver la transparence hydraulique de la zone.

Concernant le massif karstique des Corbières, si la variante tunnel sous les Corbières est retenue, SNCF Réseau engagera un programme d'études approfondies afin d'améliorer la connaissance du sous-sol et des circulations d'eau souterraines (comme détaillé au chapitre Mixité des enseignements : « 3. Des sujets à approfondir néanmoins pour la réalisation de la variante tunnel sous les Corbières »). Ces études, conduites avec des experts spécialisés, seront partagées avec les collectivités, les services de l'État et les acteurs du territoire dans le cadre de la concertation continue.

b. Les zones naturelles et la biodiversité

La préservation des espaces naturels et de la biodiversité constitue également un sujet d'importance abordé au cours de la concertation. Les contributions, portées aussi bien par les associations de protection de l'environnement que par les collectivités et les habitants, soulignent la richesse écologique des territoires traversés et la nécessité d'en tenir pleinement compte dans la conception du projet.

Plusieurs participants mettent en avant les bénéfices que pourrait présenter la variante tunnel sous les Corbières pour limiter les impacts sur les espaces naturels, notamment les sites Natura 2000. Les échanges rappellent également l'importance de préserver les continuités écologiques, de maintenir la transparence de l'infrastructure pour la faune, les activités agricoles et les écoulements d'eau, ainsi que de limiter la fragmentation des milieux naturels.

Ces contributions traduisent une attente forte : faire de la biodiversité un critère déterminant dans le choix des futurs tracés et dans la conception des ouvrages.

« Au-delà de permettre la mixité fret/voyageurs, un tunnel sous les Corbières est associé à un bénéfice environnemental majeur car il épargnera la zone Natura 2000 des Basses Corbières. » Cahier d'acteur France Nature Environnement

« Assurer à la ligne une transparence écologique suffisante pour permettre aux espèces de la traverser, mais aussi aux agriculteurs de passer d'un côté à l'autre ou encore à l'eau dans des zones à risques d'inondation (basses plaines de l'Aude). » Cahier d'acteur de l'association ECCLA

« Dès 2009, le Parc de la Narbonnaise contribuait au débat public pour ce projet de ligne nouvelle, notamment sous la forme d'un cahier d'acteurs. Il s'y positionnait résolument en faveur de l'arrivée de cette nouvelle infrastructure de transport, à condition qu'elle prenne en compte l'exceptionnelle richesse patrimoniale de ce territoire (paysages, biodiversité, etc.), et qu'elle réponde aux enjeux environnementaux de notre siècle. » Cahier d'acteur du PNR de la Narbonnaise

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage partagent pleinement cette ambition. Depuis plusieurs années, SNCF Réseau conduit un dialogue territorial avec les collectivités, les associations, les gestionnaires d'espaces naturels et les services de l'État afin d'identifier les secteurs présentant les enjeux écologiques les plus sensibles et d'intégrer ces connaissances aux études du projet. Les prochaines phases d'études s'inscriront dans le respect de la démarche Éviter – Réduire – Compenser (ERC), en privilégiant en premier lieu l'évitement des secteurs à forts enjeux environnementaux. Les différentes options de tracé seront évaluées au regard de leurs incidences sur les habitats naturels, les espèces protégées, les continuités écologiques et les espaces remarquables afin de retenir les solutions les plus favorables.

c. La construction des gares nouvelles et l'imperméabilisation des espaces

Plusieurs participants se sont interrogés sur les conséquences environnementales de la création d'une ou plusieurs gares nouvelles, notamment en matière d'artificialisation des sols. Les échanges portent principalement sur les surfaces imperméabilisées, les aménagements associés (parkings, voiries, espaces d'intermodalité) ainsi que sur leurs incidences sur les terres agricoles et les milieux naturels.

« Juste par curiosité, ça représente une emprise de combien d'hectares, cette gare à Montredon-des-Corbières ? »
Habitant du territoire (Commune non précisée)

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage rappellent qu'à ce stade des études, une gare nouvelle représenterait une emprise d'environ 8 à 10 hectares, incluant les différents aménagements nécessaires à son fonctionnement. SNCF Gares & Connexions veillera, dès les phases de conception, à limiter l'artificialisation des sols et les impacts environnementaux des gares nouvelles. Cela pourra notamment se faire par la réalisation de parkings perméables.

Les maîtres d'ouvrage soulignent également que le projet sans gare nouvelle n'est pas neutre sur le plan environnemental. En effet, il nécessiterait la réalisation de plusieurs raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante, dont le raccordement H qui traverse des zones à forts enjeux environnementaux.



7. LES ENJEUX AGRICOLES

Des agriculteurs qui soutiennent en majorité le projet...

a. Une position majoritairement favorable au projet

Les échanges avec le monde agricole montrent que la majorité des représentants de la profession ne remettent pas en cause le principe de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Mobilisés durant la concertation, les organisations agricoles, les chambres d'agriculture, les syndicats et de nombreux exploitants reconnaissent les bénéfices attendus du projet, mais sont attentifs à ses conséquences.

« Je suis là aujourd'hui avec une volonté simple : travailler ensemble. Mais travailler ensemble, ce n'est pas simplement informer : c'est co-construire, c'est anticiper, c'est respecter les équilibres agricoles existants. » Représentant des Jeunes agriculteurs des Pyrénées-Orientales.

« Déjà, on ne peut pas être contre le fret et le train du quotidien. En tout cas, ce n'est pas ma position. A priori, on a plutôt sabordé le fret ces dernières décennies. Là, on tente de le remettre, c'est très bien, tant mieux. »
Agriculteur à Armissan

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage ont entendu le soutien du monde agricole au projet et considèrent la volonté de construire la ligne nouvelle en concertation comme un signal positif pour la poursuite des études. Ils confirment leur engagement à poursuivre un dialogue de proximité avec les agriculteurs, les viticulteurs et leurs représentants afin de rechercher, le plus en amont possible, les solutions permettant d'éviter, de réduire puis, le cas échéant, de compenser les impacts sur les exploitations.

b. La variante tunnel sous les Corbières privilégiée

Comme détaillé précédemment pour l'ensemble des publics (partie 3.2 des enseignements), le monde agricole s'est également prononcé pour la variante mixte tunnel sous les Corbières. Moins consommatrice de surface agricole, cette variante permet de limiter les conséquences de l'infrastructure sur le territoire. En revanche, l'opposition des viticulteurs est totale concernant la variante mixte Corbières Littorales. Ils soulignent notamment les incidences qu'elle pourrait avoir sur le foncier agricole, le fonctionnement des exploitations et les appellations viticoles.

« Habitant à Fitou depuis 40 ans, et vigneron depuis 20 ans, j'ai été président d'une AOP pendant 27 ans. Et vous savez, quand on termine un dossier aussi précieux que celui-là, il faut qu'il soit traité avec loyauté. La loyauté, c'est quoi ? C'est que vous avez une salle qui est pleine qui, unanimement vote pour le projet Ouest. [...] Donc je vais dire que ce soir, ici à Fitou, le projet Ouest est retenu. » Vigneron à Fitou

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage prennent acte de cette préférence clairement exprimée par le monde agricole et viticole en faveur de la variante tunnel sous les Corbières. Cet enseignement viendra alimenter les travaux des partenaires cofinanceurs appelés à se prononcer sur les fonctionnalités de la ligne et les grandes orientations du projet.

c. La volonté de créer des synergies positives

Au-delà des enjeux fonciers et des impacts sur les exploitations, plusieurs représentants du monde agricole ont exprimé la volonté que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan puisse générer des retombées positives pour le territoire. Les échanges ont notamment mis en avant l'opportunité de coordonner le projet avec d'autres démarches d'aménagement, en particulier celles liées à la sécurisation de la ressource en eau, devenue un enjeu majeur pour les exploitations agricoles dans un contexte de changement climatique. Ces contributions traduisent une attente forte : faire de la ligne nouvelle un projet limitant ses impacts, mais également un accélérateur de projets utiles au développement du territoire.

« On a un projet, aujourd'hui, plutôt avancé, qui s'appelle le maillage de l'Agly, notamment, et qui est en recherche de financement pour deux postes : c'est la création et, potentiellement, l'accompagnement du coût de l'eau résiduel. Est-ce que ces compensations agricoles ne pourraient pas permettre un accompagnement de projets d'extension de réseaux et de sécurisation d'accès à l'eau ? C'est un point essentiel, à mon avis, pour la partie agricole. » Représentant de la Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles

« Est-ce qu'il a été étudié la possibilité de profiter de ces travaux pour tirer une canalisation pour amener l'eau jusque dans les Pyrénées-Orientales, dans le cadre des compensations agricoles ? » Agriculteur à Rivesaltes

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage partagent cette ambition de rechercher des synergies entre le projet ferroviaire et les autres projets portés sur le territoire. SNCF Réseau poursuivra les travaux engagés avec la Région Occitanie, les collectivités locales et les porteurs de projets territoriaux afin d'identifier les complémentarités possibles, notamment sur les enjeux liés à la gestion de la ressource en eau.

...mais s'inquiètent des impacts pour leurs exploitations et des compensations prévues

a. Le passage de la ligne et ses impacts sur les exploitations

Si le monde agricole reconnaît majoritairement l'intérêt du projet, la concertation a également mis en évidence de fortes inquiétudes concernant ses conséquences sur les exploitations directement concernées par le passage de la ligne. Les agriculteurs ont exprimé des préoccupations très concrètes liées au morcellement des parcelles, aux difficultés d'accès aux terres, aux contraintes d'exploitation et aux incidences sur les investissements en cours ou envisagés.

Plusieurs exploitants soulignent que l'incertitude sur le tracé et le calendrier du projet constitue d'ores et déjà un frein au développement de leur activité. Des projets d'extension, de plantation ou de modernisation sont parfois différés dans l'attente d'une meilleure visibilité sur les emprises futures de la ligne. Les contributions traduisent ainsi une attente forte de clarification et d'anticipation afin de limiter les conséquences du projet sur la pérennité des exploitations.

« Je suis impacté directement : ça me coupe mon exploitation en deux. C'est un impact énorme. Et, effectivement, ça bloque des choses, comme le disait Brice tout à l'heure : des terrains sont bloqués. » Arboriculteur à Baho

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage ont conscience des conséquences que le passage de la ligne nouvelle peut entraîner sur le fonctionnement et la pérennité des exploitations agricoles. La limitation de ces impacts constituera un point d'attention particulier lors de la définition du tracé. Les voiries principales et les accès aux parcelles seront rétablis en concertation avec la profession agricole. Les éventuels allongements de parcours seront pris en compte dans le cadre des protocoles indemnitaires applicables. Le morcellement des parcelles sera traité, lorsque nécessaire, dans le cadre d'une procédure d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE), engagée à l'initiative des Conseils départementaux concernés.

Les modalités d'acquisition et d'indemnisation tiendront compte du degré d'impact sur chaque exploitation : selon les situations, elles porteront sur une acquisition partielle ou totale. La valeur des indemnisations intégrera également les investissements réalisés à la date de l'acquisition. Des précisions seront apportées à la suite de la décision ministérielle, puis au fur et à mesure de la définition du tracé. Les prochaines phases de concertation permettront de poursuivre ce travail avec la profession agricole et d'apporter des réponses adaptées aux situations rencontrées.

b. La crainte d'une perte de qualité des produits et des conséquences économiques induites

Au-delà des incidences foncières, plusieurs agriculteurs et viticulteurs ont exprimé des inquiétudes concernant les conséquences économiques que pourrait entraîner la présence de la ligne nouvelle à proximité de leurs exploitations. Les échanges ont notamment porté sur les effets potentiels sur l'image des domaines viticoles, l'attractivité de l'œnotourisme et de l'agritourisme, ainsi que sur la perception de la qualité des produits. Les participants s'interrogent sur la prise en compte de ces préjudices indirects, qui ne relèvent pas des mécanismes classiques d'indemnisation foncière mais pourraient entraîner des répercussions durables sur leur activité.

« Vous avez parlé de l'agritourisme et de l'œnotourisme. [...] Ce sont des solutions qu'ont trouvées les agriculteurs pour faire face à la crise agricole qu'ils connaissent aujourd'hui. On a parlé des compensations par rapport aux exploitations agricoles, avec des surfaces qui sont compensées selon leur nature, leur qualité. Mais il va y avoir aussi des préjudices liés à la présence, au fond, d'une exploitation à proximité d'une ligne de grande vitesse, qui ne sont pas, a priori, pris en compte dans ces indemnisations-là. Or, il va y avoir, invariablement, un impact sur une partie de l'activité, qui est la partie agritourisme. Donc, est-ce qu'il y a des choses prévues pour aider les personnes qui seront touchées ? » Élu de Bages

D'autres contributions interrogent plus largement les conséquences du développement du fret ferroviaire sur l'agriculture française. Certains participants craignent que l'amélioration des liaisons ferroviaires favorise les importations de produits agricoles et accentue la concurrence exercée sur les productions locales.

« Moi, ce que je regrette, c'est qu'on parle du fret, mais le fret, c'est quelque chose qui va encore mettre à mal l'agriculture française. On va encore rentrer des denrées alimentaires d'origine espagnole, voire plus lointaine, avec toutes les conséquences que ça pourrait avoir. » Habitant de Cuxac d'Aude



RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage comprennent les enjeux liés à l'image des exploitations agricoles et viticoles, à l'œnotourisme et à l'agritourisme. L'insertion paysagère de la ligne fera l'objet d'un travail approfondi à mesure de la définition du tracé, afin de rechercher les solutions permettant de réduire la visibilité de l'infrastructure et ses impacts sur les paysages et les activités concernées.

En complément, les mesures de compensation collective agricole financeront des projets contribuant à la valorisation de l'économie agricole des territoires concernés. Elles pourront notamment accompagner des démarches de valorisation des productions, des terroirs ou des appellations, afin de soutenir les filières agricoles et viticoles locales.

c. Une remise en cause de la méthodologie envisagée pour les compensations agricoles

La concertation a mis en évidence de nombreuses interrogations concernant les mesures de compensation agricole envisagées. Plusieurs participants ont de fortes réserves concernant la méthode ayant conduit à l'estimation des 34 M€ de compensations présentée lors des réunions sur les enjeux agricoles (à Rivesaltes et à Bages), alors même que le tracé définitif n'est pas encore arrêté. Les échanges témoignent d'une forte inquiétude des acteurs sur les compensations qui seront prévues dans le cadre de ce projet.

Au-delà du montant, les contributions interrogent également la destination de ces financements. Plusieurs représentants du monde agricole souhaitent que les mesures compensatoires bénéficient prioritairement aux exploitations et aux territoires directement concernés par le projet, afin qu'elles contribuent au maintien de l'activité agricole locale et répondent aux enjeux spécifiques des filières viticoles et agricoles impactées.

« Par rapport aux indemnités et aux tracés, vous nous dites que rien n'est fait, que vous ne pouvez pas nous donner de tracés très précis parce que rien n'a été décidé. Mais vous êtes quand même capables de nous dire qu'il y a 34 millions de mesures compensatoires qui ont été calculées. » Vigneronne à Fitou

« Ensuite, ce qui me choque, c'est qu'on parle de compensation agricole. Il serait quand même fondamental que, sur ce projet, l'argent qui sera mis vienne à la viticulture locale et reste local, pas installer un berger au fin fond de la Lozère. » Agriculteur à Cuxac d'Aude



RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Les maîtres d'ouvrage souhaitent apporter des précisions sur les différents dispositifs d'indemnisation et de compensation agricole prévus dans le cadre du projet. Deux types de dispositifs doivent être distingués :

- Les indemnisations individuelles, liées aux acquisitions foncières, tiendront compte de la valeur vénale du bien pour le propriétaire ainsi que, pour l'exploitant, de l'indemnité d'éviction, selon des barèmes établis avec la profession agricole ;
- Les mesures de compensation collective agricole, prévues par la réglementation, auront quant à elles vocation à financer des projets bénéficiant collectivement à l'économie agricole des territoires concernés. Le montant de ces compensations sera défini avec la profession agricole et les mesures proposées seront examinées en Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) puis validées par le Préfet.

Ces dispositifs permettront ainsi de répondre à la fois aux préjudices subis individuellement par les exploitations et aux impacts du projet sur l'économie agricole du territoire.

05

LES RÉPONSES DES MAÎTRES D'OUVRAGE AUX DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DES GARANTS DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation préalable, les garants de la CNDP ont formulé, dans leur bilan, publié le 20 juillet 2026, plusieurs demandes de précisions et recommandations à l'attention des maîtres d'ouvrage. Celles-ci portent notamment sur les suites à donner à la concertation, l'information du public, la poursuite du dialogue territorial et la prise en compte des différents enjeux soulevés au cours de la démarche. Cette partie présente les réponses apportées par les maîtres d'ouvrage à chacune de ces demandes ainsi que les moyens prévus pour assurer leur mise en œuvre.



RÉPONSES À APPORTER PAR LE RESPONSABLE DU PROJET ET LES ACTEURS DÉCISIONNAIRES À LA CONCERTATION PRÉALABLE			
DEMANDE DE PRÉCISIONS ET/ OU RECOMMANDATIONS	RÉPONSE DU PORTEUR DE PROJET	DÉLAIS DANS LESQUELS LES ENGAGEMENTS PRIS SERONT TENUS	MOYENS MIS EN PLACE POUR TENIR LES ENGAGEMENTS PRIS
SUITES À DONNER À DES INTERROGATIONS AYANT ÉMERGÉ MAIS N'AYANT PAS TROUVÉ DE RÉPONSE			
1 Dans l'hypothèse où le principe d'implanter une gare nouvelle proche de Narbonne serait retenu, en préciser l'implantation et les modalités pratiques de correspondance avec le réseau existant (correspondance avec les TER et Intercités). De même pour Nissan-lez-Enserune, en précisant en outre les accès routiers à aménager.	Dans l'hypothèse où le principe d'une gare nouvelle à Narbonne ou à Nissan-lez-Enserune serait retenu, les maîtres d'ouvrage s'engagent à étudier plusieurs variantes d'implantation et à en évaluer les conditions de connexion au territoire et aux réseaux existants , notamment ferroviaires (TER et Intercités), routiers et de transports collectifs. Ils s'engagent également à préciser, lors des phases d'études ultérieures et en lien avec les acteurs concernés, les modalités de correspondance et d'accès à la gare.	Dès l'obtention de la décision ministérielle, et lors de la concertation continue.	Le lancement d'études complémentaires, conduites en collaboration avec les collectivités concernées, permettra d'examiner les différentes variantes d'implantation et leurs conditions de connexion aux réseaux ferroviaires, routiers et de transports collectifs.
2 Exposer les principes de la nouvelle réglementation sur le bruit ferroviaire en préparation, les étapes nécessaires à sa validation et le calendrier prévisible pour son adoption.	Les maîtres d'ouvrage précisent que les projets de nouvelles infrastructures ferroviaires sont soumis aux dispositions du Code de l'environnement et de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires. Cette réglementation impose la réalisation d'une évaluation acoustique du projet et fixe des seuils de bruit à respecter en façade des habitations sur deux périodes distinctes: le jour (6 h – 22 h) et la nuit (22 h – 6 h). Les niveaux sonores sont évalués au moyen d'indicateurs énergétiques (LAeq) qui prennent en compte à la fois l'intensité des passages de trains et leur fréquence. Cependant, le législateur a considéré que les indicateurs existants tenaient insuffisamment compte de la gêne induite par les « pics de bruit ». Ainsi, l'article 90 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a souhaité que les indicateurs de gêne « prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit ». Ainsi, une expérimentation conduite entre 2022 et 2025 sur plusieurs sites ferroviaires a permis d'évaluer seize indicateurs de bruit événementiel. À l'issue de cette expérimentation, le CEREMA a recommandé de retenir trois nouveaux indicateurs, recommandations qui ont reçu un avis favorable à l'unanimité du Conseil national du bruit le 9 mars 2026. Un nouvel arrêté est attendu afin de modifier l'arrêté du 8 novembre 1999 et d'intégrer ces trois nouveaux indicateurs événementiels dans les évaluations acoustiques des projets ferroviaires. Ces modifications dépassent le seul cadre du projet LNMP et le calendrier de publication du nouvel arrêté n'est pas connu à ce jour.	Dès la publication du nouvel arrêté et lors de la concertation continue.	Les maîtres d'ouvrage apportent les éléments nécessaires à la bonne compréhension de la réglementation sur les nuisances sonores. Ces enjeux dépassent toutefois le cadre du projet LNMP et les étapes nécessaires à la publication de l'arrêté ainsi que le calendrier de publication ne relèvent pas des compétences des maîtres d'ouvrage. Les maîtres d'ouvrage rappellent qu'une fiche thématique « Bruit ferroviaire et protection acoustique » est accessible sur le site internet du projet. Cette fiche thématique sera mise à jour dès publication du nouvel arrêté, permettant de communiquer au public les informations et les modifications que cela entraîne pour le projet. L'actualisation de la fiche thématique fera l'objet d'une actualité sur le site internet du projet afin de la mettre en avant.

RÉPONSES À APPORTER PAR LE RESPONSABLE DU PROJET ET LES ACTEURS DÉCISIONNAIRES À LA CONCERTATION PRÉALABLE			
DEMANDE DE PRÉCISIONS ET/ OU RECOMMANDATIONS	RÉPONSE DU PORTEUR DE PROJET	DÉLAIS DANS LESQUELS LES ENGAGEMENTS PRIS SERONT TENUS	MOYENS MIS EN PLACE POUR TENIR LES ENGAGEMENTS PRIS
SUITES À DONNER À DES INTERROGATIONS AYANT ÉMERGÉ MAIS N'AYANT PAS TROUVÉ DE RÉPONSE			
3 Rendre plus facilement accessible sur internet la proposition d'une tranchée couverte allongée pour la traversée de la commune du Soler et assortir les vues en 3D des explications nécessaires.	Les maîtres d'ouvrage s'engagent à améliorer la visibilité et la compréhension de cette proposition afin de permettre au public d'en comprendre les caractéristiques et enjeux. Cette proposition fait suite à la réunion du 6 mai au Soler.	✓ Réalisé	Les vues sont directement accessibles sur la page d'accueil de la plateforme de la concertation, dans la rubrique « les documents de la concertation », afin de rendre cette proposition plus facilement accessible. Sur le site du projet, les vues sont accessibles dans 2 endroits : • la médiathèque, qui centralise l'ensemble des documents du projet, dans la rubrique « concertation préalable phase 2 » ; • la page dédiée à la concertation phase 2, sous le titre « l'objet de la concertation » avec les autres documents d'information tel que le dossier de concertation ou la synthèse. Les visuels 3D ont été accompagnés de textes explicatifs présentant les caractéristiques de la variante, ses objectifs, ses avantages, ses contraintes ainsi que les principaux éléments de comparaison avec le projet de référence. Ces modifications sont de nature à faciliter l'accès au grand public à ces visuels, notamment en les rendant accessibles depuis la plateforme de la concertation phase 2 et le site projet, à plusieurs endroits. Elles permettent également d'en faciliter la compréhension avec l'ajout des explications nécessaires.
4 Publier sur le site Internet les avis déposés par le public sur les registres en mairie.	SNCF Réseau s'engage à garantir la transparence et l'accessibilité de l'ensemble des contributions recueillies durant la concertation, quel que soit le canal de participation utilisé.	✓ Réalisé	Les contributions déposées en ligne resteront consultables sur la plateforme de participation. En complément, l'ensemble des contributions recueillies au cours de la concertation, y compris celles issues des registres en mairie, seront mises à disposition du public sous la forme d'un tableau consolidé regroupant les 2210 contributions, joint en annexe de ce compte-rendu.

RÉPONSES À APPORTER PAR LE RESPONSABLE DU PROJET ET LES ACTEURS DÉCISIONNAIRES À LA CONCERTATION PRÉALABLE			
DEMANDE DE PRÉCISIONS ET/ OU RECOMMANDATIONS	RÉPONSE DU PORTEUR DE PROJET	DÉLAIS DANS LESQUELS LES ENGAGEMENTS PRIS SERONT TENUS	MOYENS MIS EN PLACE POUR TENIR LES ENGAGEMENTS PRIS
RECOMMANDATIONS PORTANT SUR LES MODALITÉS D'ASSOCIATION DU PUBLIC, SUR LA GOUVERNANCE DU PROJET, SUR LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DES PARTICIPANT.E.S			
1 Exploiter avec prudence et méthode les réponses au questionnaire de sensibilisation aux enjeux du projet, proposé au public pendant la concertation préalable, qui ne peut pas être assimilé à un sondage ni un référendum.	Les maîtres d’ouvrage partagent cette analyse et veilleront à présenter le questionnaire comme un outil de sensibilisation aux enjeux du projet et d’expression des perceptions du public. Il n’avait pas vocation à recueillir un avis « pour » ou « contre » le projet ou les différents scénarios, ce qui aurait pu s’apparenter à un référendum, en contradiction avec les principes de la CNDP. Ce questionnaire, élaboré par les garants de la CNDP, ne se verra donc pas conférer de valeur statistique ou décisionnelle.	✓ Réalisé	Les résultats sont restitués avec les précautions méthodologiques nécessaires. Ils sont présentés au public sous la forme de diagrammes en secteurs, question par question, sans établir de corrélations entre les réponses ni en tirer de conclusions qui excèdent la portée de cet outil. Lors de la présentation des résultats, l’objectif du questionnaire est rappelé au moyen du paragraphe suivant : « Conformément aux volontés des garants de la CNDP, ce questionnaire est conçu comme un outil de sensibilisation et d’expression des perceptions du public. Il ne vise pas à recueillir un avis « pour » ou « contre » le projet ou chacun des scénarios, ce qui pourrait s’apparenter à un référendum, en contradiction avec les principes de la CNDP, qui privilégie l’information, l’argumentation et la qualité du débat. » Afin de ne pas conférer au questionnaire une valeur inadaptée, ses résultats ne sont publiés qu’en accompagnement du compte-rendu de la concertation établi par les maîtres d’ouvrage et de l’ensemble des contributions recueillies. Ils sont ainsi mis en perspective avec les autres modalités de participation (contributions lors des réunions publiques, cahiers d’acteurs, contributions libres et registres en mairie) afin d’alimenter une analyse qualitative globale des attentes exprimées au cours de la concertation.
2 Maintenir accessible en consultation la plateforme de participation, jusqu’à l’enquête publique correspondante. Dans l’hypothèse où ce maintien en l’état ne serait possible que pendant l’année suivant la clôture de la concertation, en dupliquer tous les éléments sur un site facilement accessible au public.	Les maîtres d’ouvrage s’engagent à maintenir accessible la plateforme de participation afin de garantir un accès pérenne à l’ensemble des informations et contributions issues de la concertation.	✓ Réalisé	La plateforme de participation sera conservée durant les prochaines phases de concertation . L’ensemble des contenus publiés pendant la concertation (documents, actualités, contributions, réponses du maître d’ouvrage et restitutions) restera accessible au public, garantissant ainsi la continuité de l’information et la traçabilité de la démarche de concertation.

RÉPONSES À APPORTER PAR LE RESPONSABLE DU PROJET ET LES ACTEURS DÉCISIONNAIRES À LA CONCERTATION PRÉALABLE			
DEMANDE DE PRÉCISIONS ET/ OU RECOMMANDATIONS	RÉPONSE DU PORTEUR DE PROJET	DÉLAIS DANS LESQUELS LES ENGAGEMENTS PRIS SERONT TENUS	MOYENS MIS EN PLACE POUR TENIR LES ENGAGEMENTS PRIS
RECOMMANDATIONS PORTANT SUR LES MODALITÉS D'ASSOCIATION DU PUBLIC, SUR LA GOUVERNANCE DU PROJET, SUR LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DES PARTICIPANT.E.S			
3 Publier les études de trafic (saturation ferroviaire à Perpignan) et les prévisions de développement du trafic fret entre l’Espagne et la France justifiant la réalisation du contournement de Perpignan (sauf dans l’hypothèse où la réalisation de ce contournement serait abandonnée ou différée). Dialoguer et collaborer avec l’expert indépendant retenu par la commune du Soler, si celle-ci confirme cette intention, en particulier en lui fournissant toutes les données nécessaires disponibles.	Les maîtres d’ouvrage s’engagent à présenter et à expliciter , lors des phases ultérieures de concertation, notamment dans le cadre de la concertation continue, les études permettant d’apprécier la nécessité ou non du contournement ferroviaire de Perpignan. À l’issue de la décision ministérielle, ils s’engagent également, sous réserve que la commune du Soler confirme son intention, à engager un dialogue avec l’expert indépendant qu’elle aura retenu et à lui transmettre les données disponibles nécessaires à ses travaux.	Dès l’obtention de la décision ministérielle, et lors de la concertation continue.	La concertation continue constituera le cadre de mise en œuvre de cet engagement. Des réunions de travail seront organisées avec la commune du Soler, en associant le maire, les adjoints et les services, ainsi que, le cas échéant, l’expert indépendant désigné par la commune. Les études et l’ensemble des données disponibles seront présentés et partagés avec les acteurs et les habitants lors d’ateliers ou de réunions publiques .
4 Orienter résolument la démarche de concertation continue qui devra suivre, si le projet est confirmé, vers un dialogue de proximité avec tous les publics qui le souhaitent, tout le long des tracés envisagés.	Les maîtres d’ouvrage s’engagent à inscrire la concertation continue dans une logique de dialogue territorial de proximité avec l’ensemble des parties prenantes concernées par le projet. Cette démarche a d’ores et déjà été engagée en amont de la concertation préalable et sera poursuivie tout au long des études afin d’associer les acteurs du territoire et l’ensemble des parties prenantes aux principales étapes d’élaboration du projet. Une stratégie de concertation continue sera élaborée en collaboration avec les garants nommés par la CNDP.	Dès l’obtention de la décision ministérielle, et lors de la concertation continue.	Le bilan des garants ainsi que les enseignements et points de vigilance identifiés au cours de la concertation préalable et présentés dans le compte-rendu rédigé par les maîtres d’ouvrage seront présentés aux parties prenantes et constitueront le socle de la concertation continue. En accord avec le(s) garant(s) nommé(s) par la CNDP, une concertation continue reprendra avec une première réunion réunissant l’ensemble des parties prenantes. Cette rencontre aura pour objectifs : • de présenter les enseignements de la concertation préalable ainsi que les décisions prises par le comité de pilotage ; • de partager le calendrier prévisionnel des études et des prochaines étapes du projet ; • de co-construire avec les participants les modalités de la concertation continue (thématiques, formats de dialogue, calendrier des rencontres), afin de les adapter aux attentes exprimées pendant la concertation préalable. Cette démarche sera complétée par des temps de dialogue ciblés au plus près des territoires et des enjeux locaux, permettant d’approfondir les sujets identifiés comme prioritaires par les acteurs concernés. La concertation sur les tracés, amorcée suite à la décision ministérielle, visera à proposer plusieurs options de tracés ou d’insertion dans le territoire. Les enjeux importants de la concertation préalable (insertion paysagère, nuisances sonores, compensations, démarche ERC, évitement des zones à enjeux...) seront de nouveau au cœur des échanges.

RÉPONSES À APPORTER PAR LE RESPONSABLE DU PROJET ET LES ACTEURS DÉCISIONNAIRES À LA CONCERTATION PRÉALABLE			
DEMANDE DE PRÉCISIONS ET/ OU RECOMMANDATIONS	RÉPONSE DU PORTEUR DE PROJET	DÉLAIS DANS LESQUELS LES ENGAGEMENTS PRIS SERONT TENUS	MOYENS MIS EN PLACE POUR TENIR LES ENGAGEMENTS PRIS
RECOMMANDATIONS PORTANT SUR LES MODALITÉS D'ASSOCIATION DU PUBLIC, SUR LA GOUVERNANCE DU PROJET, SUR LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DES PARTICIPANT.E.S			
5 <i>Prendre en compte les demandes du public d'étude de variantes de tracé, en particulier celles qui viseraient à éviter ou réduire les nuisances de proximité, et en exposer publiquement les résultats. Dans la mesure où certaines de ces demandes n'auraient pas pu être étudiées en détail, en exposer les raisons.</i>	Les maîtres d'ouvrage poursuivront les études techniques permettant de proposer plusieurs tracés ou solutions d'insertion aux territoires traversés. Si des demandes d'études de variantes de tracés supplémentaires sont formulées, les maîtres d'ouvrage pourront les étudier, en tenant compte des contraintes d'avancement du projet. Les résultats de l'ensemble de ces études seront rendus publics et les choix retenus seront explicités, y compris lorsque certaines variantes ne pourront pas être approfondies.	Lors de la concertation continue, suite à la décision ministérielle.	L'identification et l'analyse des variantes de tracé se poursuivront au cours des études, en lien étroit avec les collectivités, les acteurs du territoire et les parties prenantes dans le cadre du dialogue territorial engagé avant la concertation préalable et appelé à se poursuivre tout au long du projet. Conformément à la démarche Éviter – Réduire – Compenser (ERC), les études rechercheront en priorité les solutions permettant d'éviter les secteurs présentant les enjeux les plus sensibles, qu'ils soient environnementaux, agricoles, paysagers ou liés au cadre de vie des riverains. Lorsque l'évitement ne sera pas possible, des mesures de réduction puis de compensation seront étudiées. Les différentes variantes analysées, leurs incidences et les critères ayant conduit aux choix retenus seront présentés au public lors des prochaines phases de concertation. Les raisons pour lesquelles certaines variantes n'auront pas été retenues ou approfondies seront également explicitées, dans un souci de transparence et de bonne compréhension des décisions prises.
6 <i>Exposer clairement dès que possible aux agriculteurs, et plus généralement aux propriétaires fonciers et à leurs locataires, en quoi ils pourraient être concernés par des prélèvements fonciers, en précisant le calendrier. Avec le concours des Chambres d'agriculture, en exposer les modalités, ainsi que les mesures individuelles et collectives de réduction des impacts et d'indemnisation.</i>	Les maîtres d'ouvrage s'engagent à poursuivre un dialogue étroit avec le monde agricole afin d'apporter, au fur et à mesure de l'avancement des études, une information claire, transparente et adaptée sur les incidences foncières du projet, le calendrier prévisionnel ainsi que les dispositifs d'accompagnement prévus.	Réalisé et lors de la concertation continue.	Afin de répondre aux attentes exprimées pendant la concertation, SNCF Réseau a élaboré une plaquette d'information dédiée aux enjeux fonciers du projet . Ce document présente de manière pédagogique les différentes étapes de la procédure (sondages géotechniques, diagnostics archéologiques, acquisitions foncières, modalités d'indemnisation, organisation des travaux), afin d'apporter une vision globale et lisible aux propriétaires et exploitants concernés. Cette plaquette est consultable sur le site du projet et pourra être relayée par les Chambres d'agriculture. Par ailleurs, un comité de suivi agricole sera mis en place dans le cadre de la concertation continue. Réunissant les Chambres d'agriculture, les organisations professionnelles agricoles, la SAFER, les collectivités et les exploitants concernés, il permettra d'approfondir les enjeux propres au monde agricole, de partager l'avancement des études, de travailler sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi que sur les modalités d'indemnisation. Le dialogue étroit initié dans le cadre de cette concertation préalable se poursuivra tout au long de la concertation continue.

RÉPONSES À APPORTER PAR LE RESPONSABLE DU PROJET ET LES ACTEURS DÉCISIONNAIRES À LA CONCERTATION PRÉALABLE			
DEMANDE DE PRÉCISIONS ET/ OU RECOMMANDATIONS	RÉPONSE DU PORTEUR DE PROJET	DÉLAIS DANS LESQUELS LES ENGAGEMENTS PRIS SERONT TENUS	MOYENS MIS EN PLACE POUR TENIR LES ENGAGEMENTS PRIS
RECOMMANDATIONS PORTANT SUR LES MODALITÉS D'ASSOCIATION DU PUBLIC, SUR LA GOUVERNANCE DU PROJET, SUR LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DES PARTICIPANT.E.S			
7 <i>Constituer un comité de suivi des impacts prévisibles du projet sur la biodiversité remarquable, en y associant des scientifiques délégués par le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, et l'associer régulièrement à l'avancée du projet selon la démarche E, R, C (éviter, réduire, compenser). Associer le public au résultat de ces travaux.</i>	SNCF Réseau prévoit la mise en place d'un comité de suivi environnemental du projet LNMP global dès fin 2026-début 2027. Dans le cadre de la phase 2, ce comité de suivi environnemental vise à associer, dès le stade des études préliminaires, les acteurs environnementaux afin : de suivre l'avancement du projet; de garantir l'intégration de la démarche ERC dans la conception; de répondre aux attentes exprimées par plusieurs acteurs lors de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la phase 1. La liste des organismes conviés à ce comité regroupe notamment : les Services de l'État et établissements publics, les collectivités territoriales, les associations et acteurs environnementaux, les représentants des parcs naturels régionaux, les gestionnaires de sites Natura 2000, les collectivités Gémapiennes et syndicats de bassin, etc.	Dès l'obtention de la décision ministérielle, et lors de la concertation continue.	SNCF Réseau mettra en place le comité de suivi environnemental du projet. Dans le cadre de la phase 2, ce comité associera les acteurs environnementaux concernés, notamment les représentants du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, et sera régulièrement informé de l'avancement des études et de la mise en œuvre de la démarche éviter, réduire, compenser (ERC). Dans le cadre de la concertation continue, le public sera également informé des travaux du comité et des principaux enseignements qui en résultent, au moyen de temps d'échanges et de supports de présentation adaptés.
8 <i>Informier régulièrement le public de l'avancée et des résultats des études hydrologiques et géologiques sur le massif des Corbières.</i>	Les maîtres d'ouvrage s'engagent à informer régulièrement le public , dans le cadre de la concertation continue, de l'avancement des études hydrologiques et géologiques menées sur le massif des Corbières. Leurs principaux résultats seront présentés au fur et à mesure de leur disponibilité, au moyen de supports pédagogiques et de temps d'échanges adaptés.	Dès l'obtention de la décision ministérielle, et lors de la concertation continue.	Un comité technique associant les principales parties prenantes est d'ores et déjà constitué pour suivre ces études. Dans le cadre de la concertation continue, les travaux menés par ce comité technique ainsi que les principaux résultats des études hydrologiques et géologiques seront régulièrement présentés au public , au fur et à mesure de leur avancement.

06

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER

La phase de concertation qui s'est déroulée du 9 avril au 19 juin 2026 a permis aux habitants et acteurs du territoire de s'exprimer sur les grands enjeux du projet grâce à des formes de contributions multiples. De cette concertation, et de ces contributions riches et variées, les maîtres d'ouvrage retirent plusieurs enseignements qui constitueront une matière essentielle pour la suite des études et du dialogue autour du projet LNMP phase 2.



1. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Un projet connu, qui mobilise le territoire

Attendue et programmée depuis le débat public de 2009, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans une histoire longue de phases de dialogue territorial et de procédures réglementaires. **La notoriété est donc forte** auprès des habitants et acteurs du territoire. Si cette connaissance globale du projet constitue un atout pour engager le dialogue, elle s'accompagne également d'attentes élevées quant à l'aboutissement de ce projet et la prise en compte des contributions citoyennes, et parfois d'une certaine incompréhension de l'état d'avancement du projet et de ses évolutions.

La concertation préalable a ainsi confirmé une **mobilisation importante des parties prenantes du territoire**. Les collectivités, les acteurs économiques, les associations et les habitants se sont largement saisis des différents dispositifs proposés en ligne ou sur le terrain. Cette diversité des publics témoigne d'un intérêt pour le projet et de la volonté des acteurs locaux de contribuer à sa réalisation. **Les 1577 personnes qui se sont déplacées pour les 13 réunions d'échanges et les 60 cahiers d'acteurs témoignent notamment de cette très forte implication dans la poursuite du projet.**

Au-delà de cette forte mobilisation, les échanges ont mis en évidence une attente partagée : celle d'un dialogue transparent, continu et d'une écoute effective des préoccupations exprimées, aboutissant à des mesures concrètes sur les fonctionnalités du projet ou la réduction de certains impacts perçus comme sensibles. De nombreux participants ont également insisté sur **la nécessité de respecter le calendrier annoncé et d'acter sa réalisation afin de maintenir la crédibilité d'un projet attendu par le territoire et de répondre aux besoins de mobilités du territoire.**



Les engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage poursuivront leurs efforts de pédagogie afin de garantir une information claire, accessible et régulière sur l'avancement du projet, les décisions prises et les prochaines étapes de concertation. Une attention particulière sera portée à la préparation de la concertation continue sur les tracés prévus à la suite de la prise de la décision ministérielle afin de permettre à chacun de comprendre les enjeux des différentes options étudiées.

Une ligne nouvelle largement soutenue et perçue comme indispensable au développement du territoire et à la résilience du réseau ferroviaire face au changement climatique

Cette nouvelle phase de dialogue a confirmé un **large consensus sur l’opportunité de la phase 2** entre Béziers et Perpignan, dans la continuité de la phase 1 déclarée d’utilité publique. Les collectivités, les acteurs économiques et associatifs et une grande partie des participants reconnaissent l’importance de cette ligne pour **répondre aux enjeux de mobilité, de report modal et de développement du territoire; voire son caractère nécessaire pour assurer la résilience à long terme du réseau ferroviaire** face au changement climatique. Les participants ont en effet souligné la vulnérabilité de la ligne existante, particulièrement exposée aux risques de submersion marine et d’aléas climatiques, qui pourraient à terme perturber durablement les circulations sur l’axe méditerranéen, sans la réalisation de ce doublet de lignes que permet le projet.

Enfin, les acteurs économiques et touristiques ont exprimé un soutien marqué au projet, qu’ils considèrent comme un **levier d’attractivité et de développement pour l’ensemble du territoire**, en facilitant les déplacements des voyageurs et en renforçant les échanges économiques.



Les engagements des maîtres d’ouvrage

Les maîtres d’ouvrage constatent qu’à l’issue de cette concertation, le principe du doublet de lignes, au cœur du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, est désormais largement compris et partagé par les participants. Les échanges ont confirmé que le projet est perçu comme une réponse pertinente aux enjeux de mobilité, de développement territorial et de résilience du réseau ferroviaire face au changement climatique.

Cette ligne nouvelle s’inscrit donc dans une dynamique de développement territorial. Les prochaines phases du projet devront permettre d’intensifier, d’élargir et de concrétiser cet élan. Ainsi, les Commissions consultatives réunissant les élus du territoire par département se poursuivront afin de partager les avancées des études et les évolutions du projet. Le dialogue territorial avec les acteurs mis en place avant la concertation préalable sera lui aussi poursuivi pour assurer une bonne transmission des informations importantes du projet auprès des parties-prenantes, et assurer la prise en compte des besoins du territoire dans la création de cette infrastructure.

Une mixité plébiscitée, sous réserve d’une maîtrise des enjeux environnementaux et du choix de la variante tunnel sous les Corbières

La concertation a marqué une évolution notable des attentes du territoire, avec une remise en question du projet de référence **au profit d’une ligne nouvelle mixte accueillant à la fois les circulations voyageurs et fret**. Cette orientation est apparue comme la plus à même de répondre aux enjeux de report modal, de décarbonation des transports et de développement du fret ferroviaire, et permettrait également de garantir la cohérence du projet global.

Parmi les deux variantes mixtes proposées, **c’est la variante tunnel sous les Corbières qui recueille un soutien particulièrement marqué**. Ce soutien s’accompagne toutefois d’une certaine appréhension de la réalisation, faisable mais complexe, d’un **tunnel en milieu karstique** et donc d’attentes fortes concernant la prise en compte des enjeux environnementaux, notamment en matière de gestion des écoulements d’eau, de préservation des ressources en eau et de limitation des impacts sur les milieux naturels, notamment pour les têtes de tunnel et la gestion des matériaux.

À contrario, **la variante Corbières littoral a récolté une forte opposition**, particulièrement à Fitou, et notamment des milieux agricoles et viticoles. Les conséquences en surface sur les exploitations et certaines appellations viticoles rendent inacceptable cette variante pour de nombreux acteurs, comme pour de nombreux habitants qui craignent une altération durable de leur cadre de vie avec cette variante jugée parfois trop proche des villages.

Les engagements des maîtres d’ouvrage

Les attentes exprimées par le territoire concernant les fonctionnalités de la ligne et le passage dans les Corbières viendront préciser les orientations du Comité de pilotage réunissant les partenaires co-financeurs. Puis, la Décision ministérielle viendra entériner les orientations de poursuite du projet.

Dans l’hypothèse où les partenaires retiendraient le principe d’une ligne nouvelle mixte et la réalisation d’un tunnel sous les Corbières, les maîtres d’ouvrage engageront un programme d’études approfondies afin de consolider la connaissance du sous-sol karstique. Ces études devront permettre de garantir la maîtrise des enjeux financiers, environnementaux et techniques liés à ce contexte complexe. Les résultats de ces études feront l’objet d’une restitution auprès des collectivités, des acteurs du territoire et du public, afin de partager et mettre à disposition du territoire les connaissances acquises grâce à la réalisation de cette ligne.

Des positions contrastées sur les gares nouvelles, mais des attentes fortes sur l’intermodalité et le développement territorial

La concertation n’a pas permis de faire émerger un consensus en faveur d’un scénario de gare nouvelle. En revanche, elle a permis de **mettre en avant l’attachement des différentes intercommunalités à leur projet de gares nouvelles, perçu comme un élément structurant du développement de leur territoire**.

Si le Grand Narbonne et Béziers Méditerranée défendent leur projet de gare nouvelle, ces intercommunalités le font sans exclusivité et ne remettent pas en cause le projet à deux gares nouvelles.

De son côté la Domitienne défend également son projet de gare nouvelle et a souligné durant la concertation travaillée à la définition de son projet de territoire permettant de faire de la gare un outil de développement. Enfin, Perpignan Méditerranée Métropole a confirmé la volonté d’une desserte par la gare centre.

Au-delà de ces divergences de localisation, des attentes communes se dégagent néanmoins. La concertation a mis en évidence la **nécessité de concevoir les gares nouvelles comme de véritables projets de territoire**. Les contributions soulignent la nécessité d’anticiper leur insertion, leur articulation avec les projets de développement locaux et leur connexion aux réseaux de transport existants, et notamment à la ligne ferroviaire existante. Les participants insistent également sur l’importance d’accompagner leur réalisation par une réflexion globale sur les mobilités, l’intermodalité, les accès, le développement économique et les services, afin que ces infrastructures deviennent de véritables leviers d’attractivité pour les bassins de vie qu’elles desservent, au-delà de leur seule fonction ferroviaire.

Les engagements des maîtres d’ouvrage

Les échanges avec les acteurs locaux et les collectivités concernées se poursuivront lors des phases de concertation continue.

En étroite collaboration avec les collectivités concernées et les acteurs locaux, une réflexion spécifique sera engagée afin de définir leur insertion urbaine, leur accessibilité, leur intermodalité et leur articulation avec les projets de développement économique et touristique. L’objectif sera de faire de ces nouvelles gares des pôles d’échanges et de développement pleinement intégrés aux stratégies d’aménagement portées par les territoires.

Des enjeux humains et environnementaux majeurs qui appellent une conception concertée du projet

La concertation a confirmé que les enjeux environnementaux constituent un facteur déterminant de l'acceptabilité du projet. Les contributions expriment une attente forte en faveur d'une démarche exemplaire, intégrant dès les phases de conception les enjeux liés à l'eau, au bruit, à la biodiversité et à l'insertion paysagère.

Les **enjeux liés à l'eau** occupent une place centrale. La plaine de l'Aude étant un secteur déjà soumis à des inondations, la sensibilité du sujet y est forte. Les habitants attendent des garanties afin que la ligne nouvelle n'aggrave pas la situation. Les impacts potentiels sur les captages d'eau ou dans le sous-sol du milieu karstique des Corbières sont également des sujets qui nécessiteront des études approfondies pour la suite du projet.

Les **nuisances sonores** figurent également parmi les principales préoccupations des habitants, qui souhaitent disposer d'informations précises sur la réglementation applicable, les niveaux de bruit attendus ainsi que les dispositifs de protection et d'accompagnement qui pourront être mis en œuvre.

La **biodiversité** est apparue comme une attente importante, les participants exprimant la volonté que le projet soit exemplaire sur le sujet et que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation soient ambitieuses.

Enfin, plusieurs secteurs du tracé font émerger des enjeux d'**insertion paysagère** particulièrement sensibles, conduisant parfois les participants à questionner l'opportunité du projet au regard de ses impacts sur leur cadre de vie, notamment au Soler (contournement fret de Perpignan), à Roquefort-des-Corbières, et à Fitou. L'interception de nombreux enjeux (zones d'activités, cours d'eau, routes départementales, voie ferrée existante...) complexifie l'insertion de la ligne nouvelle.

Les engagements des maîtres d'ouvrage

Une fois les fonctionnalités de la ligne définies, les maîtres d'ouvrage affineront les études environnementales et paysagères. Dans cette perspective, le dialogue territorial engagé avec les collectivités, les associations, les acteurs socio-économiques, les services de l'État et le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise sera poursuivi afin d'identifier au plus tôt les secteurs à enjeux et de privilégier, lorsque cela est possible, des solutions d'évitement conformément à la démarche Éviter – Réduire – Compenser (ERC). Une attention particulière sera notamment portée aux enjeux liés à la ressource en eau, à la transparence hydraulique des ouvrages, à la préservation de la biodiversité, à l'insertion paysagère et aux nuisances sonores.

La concertation sur les tracés et la position des gares nouvelles, qui pourra être lancée une fois la décision ministérielle obtenue, constituera une étape déterminante de cette démarche. En présentant les différentes options de tracé et leurs incidences locales, elle permettra d'engager un dialogue approfondi avec les territoires sur les impacts environnementaux, les mesures ERC et les modalités de compensation envisageables.

Des attentes fortes du monde agricole pour concilier projet ferroviaire et activité agricole et viticole

La concertation a confirmé que les impacts du projet sur l'activité agricole constituent une préoccupation majeure des exploitants et de leurs représentants. Au-delà des emprises foncières, les échanges ont mis en évidence les conséquences de l'incertitude sur les exploitations concernées, certaines décisions d'investissement ou de développement étant aujourd'hui impossibles compte tenu des blocages qu'impose le projet sur les secteurs concernés, dans l'attente d'une détermination précise du tracé. Les participants ont ainsi exprimé **une attente forte quant à la poursuite des études afin de préciser les emprises et de donner davantage de visibilité aux agriculteurs.**

Les discussions ont également souligné la nécessité de poursuivre un dialogue étroit avec les chambres d'agriculture, les organisations syndicales, la SAFER et les exploitants afin **d'identifier les mesures collectives et les solutions à mettre en œuvre au plus près du terrain, adaptées aux spécificités de chaque exploitation.**

Enfin, les **modalités de calcul et de répartition** des compensations agricoles suscitent des interrogations. Les participants ont exprimé un besoin de pédagogie et de transparence sur les dispositifs existants ainsi que sur les critères mobilisés pour déterminer les compensations individuelles et collectives.



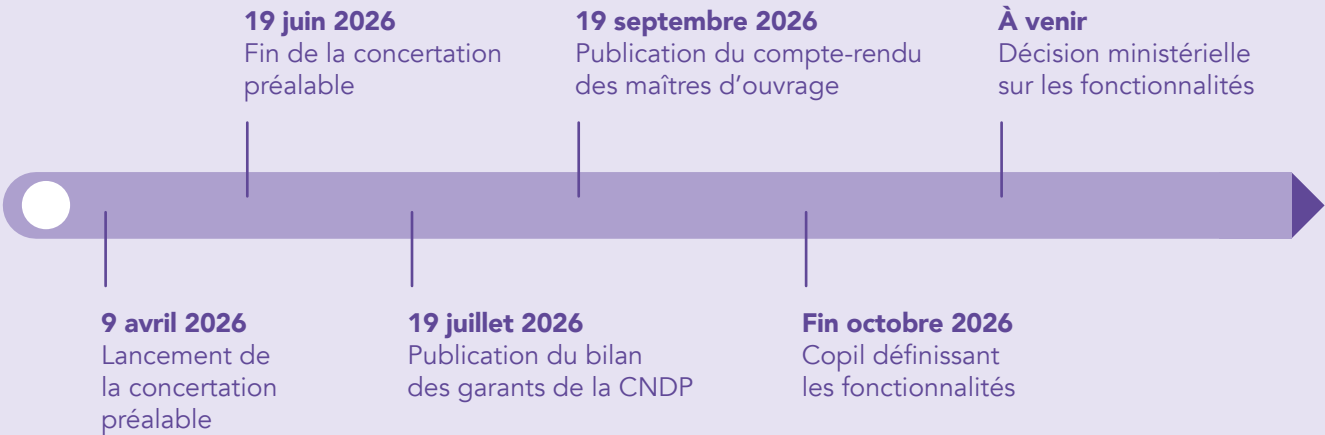
Les engagements des maîtres d'ouvrage

Les maîtres d'ouvrage poursuivront un dialogue étroit avec les agriculteurs, les viticulteurs et leurs représentants afin d'apporter, au fur et à mesure de l'avancement des études, une information claire et transparente sur les incidences foncières du projet, son calendrier ainsi que les dispositifs d'accompagnement prévus.

Afin de répondre aux demandes de précisions exprimées pendant la concertation, une plaquette d'information dédiée aux enjeux fonciers a été élaborée. Elle présente de manière pédagogique les différentes étapes du projet susceptibles d'avoir un impact sur les exploitations (sondages géotechniques, diagnostics archéologiques, acquisitions foncières, modalités d'indemnisation, organisation des travaux), afin de donner davantage de visibilité aux exploitants.

En parallèle, un comité de suivi agricole sera mis en place dans le cadre de la concertation continue. Réunissant les Chambres d'agriculture, la SAFER, les organisations professionnelles agricoles, les collectivités et les exploitants concernés, il permettra de poursuivre les échanges sur les enjeux propres aux activités agricoles et viticoles, d'identifier les secteurs les plus sensibles, de travailler sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi que sur les modalités d'indemnisation.

2. LES PROCHAINES ÉTAPES



La suite de la concertation sera définie avec la CNDP. À ce stade, la concertation continue, notamment sur le choix du tracé et de l'implantation des gares nouvelles, pourrait être lancée à la suite de la prise de la Décision Ministérielle.





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