

SYNTHÈSE POUR LES DÉCIDEURS ET LE PUBLIC

Concertation sur la Ligne
Nouvelle Montpellier
Perpignan (LNMP) phase 2



**LES FICHES DE
SYNTHÈSE DE
LA CNDP**



Les fiches de synthèse de la CNDP

SYNTHÈSE POUR LES DÉCIDEURS ET LE PUBLIC CONCERTATION SUR LE PROJET LNMP

1. LES ENSEIGNEMENTS CLEFS DE LA CONCERTATION

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

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

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

De nombreuses personnes se sont exprimés en faveur du projet, notamment les collectivités publiques, compte tenu du développement économique et touristique que le projet pourrait induire. Cette approbation n'a toutefois pas été unanime. Les personnes qui doutent ou s'opposent au projet, en particulier sur le site internet, mettent en avant son coût et

ses impacts paysagers, environnementaux et agricoles. De fortes réserves locales ont été en outre exprimées compte tenu de nuisances de proximité (bruit, etc.), en particulier dans les communes du Soler et de Roquefort-des-Corbières.

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

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



Pour le public, cette mixité des trafics suppose que la traversée des Corbières soit assurée par un tunnel, l'alternative d'un passage en plaine à l'est de Fitou étant durement rejetée. Cependant, il a été relevé que le percement d'un long tunnel (12 km) en milieu karstique n'est toutefois pas sans risques (coût et impact sur les eaux souterraines).

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

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

La richesse des milieux naturels et des paysages qui seraient impactés par le projet est rappelée par le public. La traversée des Corbières en tunnel éviterait

certains impacts, mais des zones de dépôt devront être trouvées pour les déblais. Le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée et des associations appellent à une réalisation exemplaire et en proposent un suivi.

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

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

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

2. LES PRINCIPALES DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS DES GARANT.E.S

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse	
1.	Dans l'hypothèse où le principe d'implanter une gare nouvelle proche de Narbonne serait retenu, en préciser l'implantation et les modalités pratiques de correspondance avec le réseau existant (correspondance avec les TER et Intercités). De même pour Nissan-lez-Enserune, en précisant en outre les accès routiers à aménager.
2.	Exposer les principes de la nouvelle réglementation sur le bruit ferroviaire en préparation, les étapes nécessaires à sa validation et le calendrier prévisible pour son adoption.
3.	Rendre plus facilement accessible sur internet la proposition de SNCF Réseau d'une tranchée couverte allongée pour la traversée de la commune du Soler et assortir les vues en 3 D des explications nécessaires.
4.	Publier sur le site Internet de la concertation les avis déposés par le public sur les registres papier en mairie.
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s	
1.	Exploiter avec prudence et méthode les réponses au questionnaire de sensibilisation aux enjeux du projet, proposé au public pendant la concertation préalable, qui ne peut pas être assimilé à un sondage ni un référendum.
2.	Maintenir accessible en consultation le site Internet du projet et la plateforme de participation, jusqu'à l'enquête publique correspondante. Dans l'hypothèse où ce maintien en l'état ne serait possible que pendant l'année suivant la clôture de la concertation, en dupliquer tous les éléments sur un site facilement accessible au public
3.	Publier les études de trafic (saturation ferroviaire à Perpignan) et les prévisions de développement du trafic fret entre l'Espagne et la France justifiant la réalisation du contournement de Perpignan (sauf dans l'hypothèse où la réalisation de ce contournement serait abandonnée ou différée). Dialoguer et collaborer avec l'expert indépendant retenu par la commune du Soler, si celle-ci confirme cette intention, en particulier en lui fournissant toutes les données nécessaires disponibles.

- 4.** Orienter résolument la démarche de concertation continue qui devra suivre, si le projet est confirmé, vers un dialogue de proximité avec tous les publics qui le souhaitent, tout le long des tracés envisagés.
- 5.** Prendre en compte les demandes du public d'étude de variantes de tracé, en particulier celles qui viseraient à éviter ou réduire les nuisances de proximité, et en exposer publiquement les résultats. Dans la mesure où certaines de ces demandes n'auraient pas pu être étudiées en détail, en exposer les raisons.
- 6.** Exposer clairement dès que possible aux agriculteurs, et plus généralement aux propriétaires fonciers et à leurs locataires, en quoi ils pourraient être concernés par des prélèvements fonciers, en précisant le calendrier. Avec le concours des Chambres d'agriculture, en exposer les modalités, ainsi que les mesures individuelles et collectives de réduction des impacts et d'indemnisation.
- 7.** Constituer un comité de suivi des impacts prévisibles du projet sur la biodiversité remarquable, en y associant des scientifiques délégués par le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, et l'associer régulièrement à l'avancée du projet selon la démarche E, R, C (éviter, réduire, compenser). Associer le public au résultat de ces travaux.
- 8.** Informer régulièrement le public de l'avancée et des résultats des études hydrologiques et géologiques sur le massif des Corbières.