



DGA SOLIDARITÉS TERRITORIALES ET
TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Direction contractualisations et appui aux
collectivités territoriales

Affaire suivie par : Jean-Pierre DEGAEFF

Tél : 04 68 11 64 46

jean-pierre.degaeff@aude.fr

Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

A l'attention des garants :

Philippe QUEVREMONT

Anne-Isabelle PARDINEILLE

Vincent DELCROIX

244 boulevard Saint-Germain

75007 Paris - France

Objet : Concertation préalable sur la phase 2, entre Béziers et Perpignan, du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan – Soutien du Conseil départemental de l'Aude pour la réalisation de la Phase 2 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP).

Pièce(s) jointe(s) : Cahier d'Acteur du Conseil départemental de l'Aude

Madame, Messieurs les Garants de la Concertation préalable sur la phase 2, entre Béziers et Perpignan, du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan,

Le Conseil départemental de l'Aude soutient pleinement la réalisation de la Phase 2 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Cette infrastructure dépasse largement le cadre d'un projet régional : elle constitue un maillon essentiel du corridor méditerranéen européen, un levier majeur de transition écologique et un facteur déterminant de développement territorial.

Située au cœur de cet axe stratégique, l'Aude est directement concernée par les bénéfices attendus du projet. Le Département souhaite ainsi contribuer au débat public en affirmant sa vision d'une infrastructure au service des habitants, des entreprises, de la cohésion nationale et de l'intégration européenne.

Sans la réalisation de la LNMP, le corridor méditerranéen européen restera inachevé.

Avec elle, l'Aude devient l'un des pivots ferroviaires de la mobilité durable entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

A ce titre, les conditions de réussite du projet pour le territoire audois s'articulent autour de 5 axes stratégiques.

Axe 1 – Une ligne nouvelle mixte au service des mobilités, du fret et de la transition écologique

Le Conseil départemental de l'Aude considère que la future Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan doit être conçue comme une infrastructure pleinement mixte, accueillant à la fois les circulations de voyageurs à grande vitesse et les trafics de fret ferroviaire.

Cette orientation constitue un choix stratégique pour l'avenir du corridor méditerranéen européen.



La mixité de la ligne répond en premier lieu à un impératif environnemental. Le report modal d'une partie significative du transport de marchandises de la route vers le rail permettra de réduire durablement la circulation des poids lourds sur l'autoroute A9, aujourd'hui l'un des axes les plus fréquentés du sud de l'Europe. Cette évolution contribuera directement à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, à l'amélioration de la qualité de l'air et à l'atteinte des objectifs climatiques nationaux et européens.

Elle constitue également un levier majeur pour les mobilités du quotidien. En transférant une partie des trafics longue distance vers la ligne nouvelle, des capacités supplémentaires pourront être dégagées sur la ligne historique. Ces nouveaux sillons permettront de renforcer l'offre TER, d'améliorer la régularité des circulations et de développer les transports collectifs du quotidien au bénéfice des habitants du territoire.

Le Département souligne également que cette mixité renforcera la robustesse globale du système ferroviaire régional. Elle permettra notamment de sécuriser les dessertes stratégiques liées au développement du port de Port-la-Nouvelle, appelé à jouer un rôle majeur dans les filières de la transition énergétique et dans les échanges européens.

Enfin, dans un contexte de changement climatique et d'élévation progressive du niveau de la mer, la coexistence de deux infrastructures ferroviaires performantes constitue un enjeu de résilience majeur. Les travaux futurs d'adaptation ou de protection de la ligne littorale historique pourront être réalisés sans interruption des grands flux de circulation grâce aux possibilités de report sur la ligne nouvelle.

Axe 2 – Une intégration exemplaire dans les paysages et les espaces naturels de l'Aude

Le territoire audois possède un patrimoine naturel, paysager et environnemental exceptionnel qui constitue l'un de ses principaux facteurs d'attractivité.

Le tracé de la LNMP traverse des espaces particulièrement sensibles, à proximité du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, des Corbières maritimes, de zones agricoles remarquables et de milieux naturels d'intérêt majeur.

Le Conseil départemental considère que l'acceptabilité du projet repose sur une exigence forte d'intégration environnementale.

Dans cette perspective, la traversée des Corbières constitue l'un des enjeux majeurs de la phase 2. Une traversée en surface aurait des impacts significatifs sur les paysages, les continuités écologiques et la qualité du cadre de vie.

Le Département soutient donc la réalisation d'un tunnel entre le secteur de Roquefort-des-Corbières et celui de Fitou, solution qui apparaît aujourd'hui la plus adaptée pour concilier performance ferroviaire, préservation environnementale et acceptabilité territoriale.

Au-delà du franchissement du massif, plusieurs points de vigilance devront être pris en compte :

- La préservation des espaces agricoles ;
- La limitation de la consommation foncière ;
- La transparence hydraulique des ouvrages ;
- La prévention des risques d'inondation ;
- Le maintien des continuités écologiques ;
- La qualité des mesures compensatoires.



Axe 3 – Les gares – une question à reposer à l’aune de l’évaluation de la création de gares nouvelles sur le territoire, de l’impact en terme de coût global et des temps de trajet effectif à partir des principales communes du territoire

La décision ministérielle de 2016 prévoyait la création d’une gare nouvelle Narbonne Ouest – Côte du Midi.

Cette option, intéressante sur bien des aspects, mérite d’être étudiée sérieusement mais mise en regard d’autres options.

En effet, depuis les premières réflexions, plusieurs gares nouvelles ont été créées en France et une évaluation doit être faite de leurs impacts en terme d’accessibilité de ces gares, notamment par d’autres moyens que le véhicule individuel, des temps de transport depuis les centres-villes, d’impact sur la fréquentation touristique, d’impact économique, d’artificialisation des terres et des coûts d’aménagement reposant sur les partenaires, notamment le Département : reprise de routes départementales, création de voirie, voire d’échangeur... L’impact de l’éloignement des centres-villes et des correspondances en train ou du report sur des mobilités carbonées devra être étudié en termes environnemental, de temps de trajet et d’attractivité des centre-villes non desservis.

Dans tous les cas, la desserte des gares actuelles, la facilité des correspondances et l’amélioration du service rendu aux habitants audois devront être pris en compte, au-delà du seul gain de temps sur un trajet Montpellier-Perpignan. Dans un contexte financier extrêmement contraint, les différentes options devront être chiffrées pour le projet de la LNMP lui-même et pour tous les aménagements annexes qui ne relèveraient pas du projet stricto-sensu de la LNMP.

AXE 4 : Faire de la LNMP un levier de mobilité quotidienne grâce à des dessertes performantes et à une intermodalité renforcée

Le Conseil départemental de l’Aude considère que la réussite de la Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan ne pourra être pleinement atteinte que si ses bénéfices se traduisent concrètement dans les déplacements quotidiens des habitants.

La LNMP ne doit pas être seulement une infrastructure de transit entre les grandes métropoles européennes. Elle doit également constituer un outil au service de la cohésion territoriale, de l’accès à l’emploi, aux études, aux services publics et aux activités économiques de proximité.

Renforcer les dessertes ferroviaires au bénéfice des habitants

La création de la ligne nouvelle doit permettre de dégager des capacités supplémentaires sur la ligne historique afin de développer les services ferroviaires régionaux.

Le Département de l’Aude attend notamment :

- Une augmentation des fréquences TER entre Narbonne, Lézignan-Corbières, Carcassonne, Castelnaudary, Béziers et Perpignan ;
- Une amélioration de la régularité et de la fiabilité des circulations ;
- Le maintien d’une desserte équilibrée des territoires urbains, périurbains et ruraux ;
- Le renforcement des correspondances avec les trains nationaux et européens ;
- Une meilleure accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite.



L'objectif doit être de faire du ferroviaire une alternative crédible et attractive à l'automobile pour les déplacements du quotidien.

Construire un véritable réseau intermodal à l'échelle du territoire

Le Département porte une vision intégrée des mobilités associant train, car, vélo, covoiturage et mobilités actives.

Si elle était créée, la future gare Narbonne Ouest – Côte du Midi devra constituer l'un des principaux pôles d'échanges multimodaux du sud de l'Occitanie.

Cette ambition repose sur plusieurs projets complémentaires :

- En priorité, le développement de liaisons régulières entre la gare nouvelle, la gare centrale de Narbonne et les autres gares du territoire : Carcassonne, Lézignan, Port-la-Nouvelle... ;
- Le renforcement des dessertes interurbaines depuis les communes et les bassins de vie de l'ouest audois, du Narbonnais, du Lézignanais et du littoral ;
- L'extension des réseaux de transport collectif ;
- La création de parkings relais favorisant le report modal ;
- Le développement des itinéraires cyclables sécurisés ;
- L'articulation avec les infrastructures routières structurantes du territoire.

L'intermodalité constitue une condition essentielle pour garantir l'accessibilité de la LNMP à l'ensemble des habitants de l'Aude.

Connecter les grands pôles économiques et les bassins d'emploi

Le Département souhaite que la LNMP contribue à rapprocher les territoires audois des principaux pôles d'activités régionaux.

La desserte ferroviaire doit permettre :

- De faciliter les déplacements domicile-travail ;
- D'améliorer l'accès aux établissements d'enseignement supérieur ;
- De renforcer les liens avec les zones d'activités économiques ;
- De soutenir l'attractivité des entreprises et des filières d'excellence présentes sur le territoire.

Une attention particulière devra être portée à la connexion des grands équipements structurants tels que le port de Port-la-Nouvelle, les zones d'activités du Grand Narbonne, les pôles économiques du Carcassonnais et du Lézignanais ainsi que les principaux sites touristiques.

Faire de l'Aude un modèle de mobilité durable

Grâce à la complémentarité entre la ligne nouvelle, la ligne historique, les transports collectifs routiers et les mobilités douces, l'Aude peut devenir un territoire de référence en matière de mobilité décarbonée.

Le Département considère que la LNMP doit être l'occasion de construire un système global de déplacements plus efficace, plus accessible et plus respectueux de l'environnement.



Axe 5 : Un projet basé sur une solidarité financière qui doit être confirmée et confortée dans un contexte de diminution des capacités d'investissement des acteurs publics

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan a pu enfin avancer grâce à un pacte financier ambitieux qui semble aujourd'hui fragilisé : désengagement de l'État sur certaines phases, retrait de certains partenaires, non-paiement des annuités attendues pour d'autres, doutes sur l'engagement des bénéficiaires de la phase I à poursuivre celui-ci sur la phase II, baisse des capacités d'investissements de tous dans un contexte de plus en plus contraint...

Alerte supplémentaire, des options nouvelles sont actuellement demandées sur la phase I, qui renchérissent chaque jour le projet, sans que le contexte financier ne soit pris en compte.

Il convient aujourd'hui de reposer clairement les enjeux de ce partenariat, de réaffirmer l'engagement de tous mais aussi d'étudier les capacités financières réelles des partenaires pour déterminer la capacité, ou non, à retenir certaines options.

La sobriété financière doit être intégrée comme un axe prioritaire pour guider les choix.

En conclusion, pour le Conseil départemental de l'Aude, la Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan constitue l'un des projets ferroviaires les plus stratégiques de France et d'Europe.

Pour l'Aude, elle représente une opportunité historique de renforcer son rôle de territoire-carrefour, de développer des mobilités plus durables, d'accroître son attractivité économique et de consolider sa place au sein du corridor méditerranéen européen.

Le Conseil départemental de l'Aude appelle l'État, les collectivités partenaires et l'Union européenne à poursuivre résolument la réalisation de ce projet, dans une logique d'intérêt général, de cohésion territoriale et de souveraineté européenne.

« Achever la LNMP, c'est investir dans l'avenir des mobilités européennes et dans celui des territoires qui les relient. »



Hélène Sandragne
Présidente du Conseil Départemental





Copie(s) :

- Monsieur le Commissaire Européen aux Transports
- Monsieur le Premier Ministre
- Madame la Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
- Monsieur le Président-directeur général de la SNCF
- Mesdames / Messieurs les représentants des Collectivités partenaires

