



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL de la Commune d'ARMISSAN
Séance du 5 juin 2026**

L'an deux mille vingt-six, le cinq juin à 18 heures 45 minutes, le Conseil Municipal de cette commune régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de M. Lionel ALBERT.

Date de la convocation : 28 mai 2026

Présents : M. ALBERT, M. WAGENER, Mme DA COSTA, M. COMBES, Mme PELOUZE, M. DEYMIER, Mme CROUZAT, Mme GERMAIN, Mme FULLEDA, Mme DOUËZY D'OLLANDON, M. GARCES, Mme DUSAULCY, Mme PICAVEZ-GARAU, M. BATIGNE.

Absents ayant donné procuration : M. SOUM à M. DEYMIER.

Absents non excusés : néant.

M. WAGENER a été nommé secrétaire de séance.

Nombre de conseillers en exercice : 15	Pour : 9
Présents ou représentés : 15	Abstention : 6
Votants : 15	Contre : 0

**OBJET : 9.4 – Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan : débat public
N° 20260605 - 13**

M. le Maire expose :

« Le projet de ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan (LNMP) est un projet majeur pour le territoire.

Ce projet entre aujourd'hui dans une nouvelle phase de concertation publique pour sa phase 2 entre Béziers et Perpignan.

Le projet s'étend sur 150 km pour un coût global estimé de 7,3 milliards d'euros. La phase 2 comprend un linéaire de 98 km avec un coût estimé de 5 milliards d'euros et prévoit une mise en service au plus tard en 2040.

Cette infrastructure entend répondre à :

- la demande croissante de mobilité sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie ;
- l'augmentation des capacités de circulation du réseau régional ;
- la nécessité d'assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne tout en contribuant au maillage global Européen.

Cette ligne sera complémentaire de la ligne classique et doit ainsi permettre de disposer d'un réseau ferroviaire plus performant, plus fiable et plus résilient face au changement climatique.

La deuxième phase du projet est entrée dans un nouveau temps de concertation sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) du 9 avril au 19 juin 2026.

La commune d'Armissan a la possibilité de produire une contribution en se positionnant sur les scénarios proposés à la concertation :

- la mixité, c'est-à-dire le choix entre une ligne exclusivement voyageurs ou une ligne combinant le trafic voyageur et fret. Ce choix aura une incidence sur le futur tracé du projet, notamment le franchissement du Massif des Corbières.
- les modalités de desserte du territoire, c'est-à-dire le nombre et l'emplacement des gares nouvelles.

Pour mémoire, la décision ministérielle de 2016 prévoit une ligne voyageurs et une desserte locale autour de deux gares nouvelles à Narbonne-Ouest et Béziers-Est qu'il convient de réinterroger aux regards des évolutions suivantes :

- les incidences du changement climatique ;

- la volonté de développer le trafic ferroviaire de marchandises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'adaptation à la hausse du trafic ferroviaire voyageurs sur le secteur du littoral d'Occitanie.

En outre, cette ligne à grande vitesse constitue le maillon manquant entre l'Espagne et l'Europe du Nord. Elle sera aussi le garant d'une amélioration des mobilités locales en favorisant la mobilité ferroviaire quotidienne et en renforçant la politique d'intermodalités du Grand Narbonne autour de la réalisation des trois Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) à Narbonne, Leucate-La Franqui et Port-La Nouvelle.

Outil performant et rapide (gain de 40 minutes sur le trajet entre Perpignan et Montpellier) au service des usagers de toute nature, la ligne à grande vitesse constitue un enjeu majeur pour le développement économique et touristique du territoire.

Pour une mixité de la ligne à grande vitesse

Tout d'abord, la ligne se doit d'être mixte pour optimiser son usage en accueillant à la fois le trafic voyageurs et celui de fret de marchandises.

Assurer le report modal route/fret permettra d'une part, de décongestionner en partie la forte circulation de poids lourds sur l'A9 et d'autre part, de réduire les pollutions sur le territoire, notamment les émissions de CO2 qui constitue aujourd'hui le poste le plus émetteur de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, la mixité permettra d'augmenter le nombre de sillons sur la ligne actuelle pour les déplacements du quotidien, favorisant ainsi les mobilités décarbonées sur le territoire de l'agglomération.

La mixité, c'est enfin garantir des conditions d'exploitations fiables de la ligne actuelle qui dessert des points stratégiques tel que le port de Port-La Nouvelle.

Enfin, la mixité de la ligne est aussi un vecteur de sécurisation de la ligne actuelle qui devra probablement subir des travaux pour s'adapter à l'élévation du niveau de la mer, ce qui permettra un report momentané sur la ligne à grande vitesse en phase travaux.

Pour une traversée du Massif des Corbières par un tunnel

La notion d'intégration environnementale et paysagère du tracé et des ouvrages doit être au cœur des préoccupations du territoire. En effet, son patrimoine et ses espaces naturels sensibles en font un de ses atouts et le tracé passe également pour partie au sein du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée.

L'intégration paysagère du projet serait fortement impactée par une traversée des Corbières maritimes et suscite donc l'opposition des élus du territoire.

L'étude d'un tunnel sous les Corbières depuis Roquefort-des-Corbières jusqu'à Fitou doit être la solution retenue malgré les surcoûts engendrés.

Enfin, il sera aussi nécessaire de garantir la transparence hydraulique de la ligne, pour lutter contre les risques d'inondations qui touchent la plupart des communes et d'aborder le point sensible de la mobilisation des terres agricoles.

Pour une la gare nouvelle « Narbonne Ouest-Côte du Midi »

La desserte locale est également un enjeu majeur pour le territoire et la décision ministérielle de 2016 retenant l'implantation d'une gare nouvelle à l'ouest de Narbonne doit être confirmée. Le territoire souhaite développer le concept de gare binôme avec celle du centre-ville de Narbonne où le déploiement d'un PEM ambitieux est en cours qui permettra d'optimiser les liaisons entre les deux gares.

Envoyé en préfecture le 12/06/2026

Reçu en préfecture le 12/06/2026

Publié le 12/06/2026



ID : 011-211100144-20260605-DELI20260605_13-DE

Envoyé en préfecture le 12/06/2026

Reçu en préfecture le 12/06/2026

Publié le 12/06/2026

ID : 011-211100144-20260605-DELI20260605_13-DE



Cette complémentarité entre les deux gares constituera également une porte d'entrée pour l'accueil des touristes dans un environnement remarquable générant un tourisme 4 saisons (22 millions de nuitées par an) qui sera très prochainement labellisé « Green Destination ».

Les sites majeurs (Palais des Archevêques, Abbaye de Fontfroide, musée Narbo Via, Réserve Africaine de Sigean, Canal du Midi, Les Grands Buffets...) assurent le rayonnement du territoire en France et en Europe (17 bassins de clientèle).

Ce rayonnement est également renforcé par des événements sportifs et culturels à vocation internationale : Défi Wind à Gruissan, Mondial du Vent à Leucate, Festival Jazz à l'Hospitalet à Narbonne.

La future gare nouvelle de Narbonne Ouest/Côte du Midi se situerait également au carrefour des dessertes ferroviaires de l'axe Carcassonne-Toulouse et au cœur de projets intermodaux :

-projet de nouvel échangeur autoroutier sur l'A61 à Bizanet,

-étude du doublement de la RD 6009,

-réalisation d'une piste cyclable reliant Narbonne à Montredon-des-Corbières via le site de la gare nouvelle de Narbonne (étude de faisabilité réalisée et engagement des travaux à venir),

-desserte de la future gare nouvelle de Narbonne par une offre de transport interurbaine depuis les villages et extension du réseau de navettes gratuites existantes depuis la ville centre,

-réalisation de parking relais en entrée de ville de Narbonne situés à proximité du site de la future gare LGV.

Enfin, sa situation géographique garantirait un faible impact environnemental, car elle se situerait en continuité de la ville centre dans un milieu déjà anthropisé.

En matière de développement économique la future gare de Narbonne serait implantée dans un territoire en plein essor (53 zones d'activités) et à proximité des bassins d'emplois du Lézignanais et du Carcassonnais. Elle serait également à proximité immédiate d'équipements publics et de services existants : hôpital privé du Grand Narbonne, restaurants, centre commercial, station-service...

Elle bénéficierait de l'extension du port de Port-La Nouvelle orientée vers la transition écologique (éoliennes en mer, usine de production d'hydrogène) et du rayonnement de pôles d'excellence à vocation internationale : laboratoire des biotechnologies de l'INRAE, laboratoire SUEZ sur les biodéchets, Narbonne Accessoires, groupe Gérard Bertrand, ORANO, Ateliers d'Occitanie, ...).

La gare nouvelle de Narbonne répondrait donc pleinement aux attentes liées aux temps de parcours, à l'accessibilité aux trains et à l'organisation des mobilités locales. »

Après avoir délibéré,

Le Conseil

APPROUVE l'exposé de M. le Maire,

AUTORISE M. le Maire à porter cette délibération à la connaissance de la Commission Nationale du Débat Public, garante de la concertation

M. le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte, et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'État (article R.421-1 du Code de Justice administrative).

Fait et délibéré en séance le 5 juin 2026

Le secrétaire de séance
Laurent WAGENER

Le Maire,
Lionel ALBERT

