



# Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

## CAHIER d'ACTEUR du CONSEIL DEPARTEMENTAL de l'AUDE

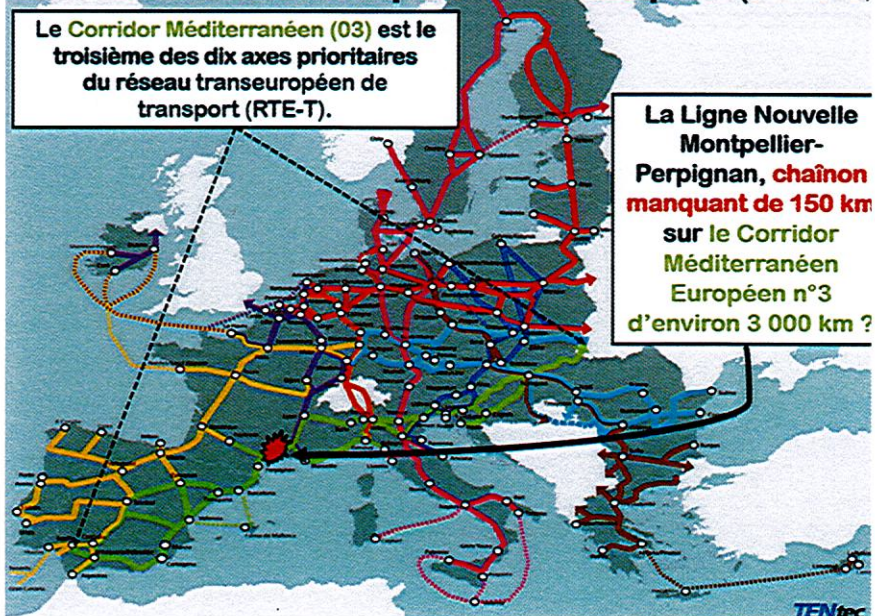
**Achever la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, c'est relier durablement les territoires, renforcer la souveraineté européenne des transports et préparer les mobilités du quotidien de demain.**

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.

- L'Aude est au cœur du corridor méditerranéen européen.
- La LNMP est un projet de mobilité quotidienne autant qu'un projet de grande vitesse.
- La LNMP contribue à la souveraineté économique, logistique et stratégique de la France et de l'Europe.

### Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T)



Concertation garantie par



### UN ACTEUR ENGAGÉ POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**Le Conseil départemental de l'Aude est la collectivité territoriale chargée de mettre en œuvre les politiques publiques de proximité au service des habitants du département.**

Le Conseil départemental de l'Aude est présidé par Hélène Sandragré.

Avec près de 380 000 habitants répartis sur un territoire vaste et diversifié, entre littoral méditerranéen, espaces urbains, vignobles, territoires ruraux et montagne, l'Aude doit relever des défis importants en matière d'accessibilité et de mobilité.

Le Département agit quotidiennement pour garantir l'égalité des chances entre les territoires, favoriser le développement économique local et améliorer la qualité de vie des habitants. À ce titre, il considère les grandes infrastructures de transport comme des leviers essentiels pour renforcer la cohésion territoriale et préparer l'avenir.

Depuis l'origine du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, le Département de l'Aude est engagé aux côtés des autres financeurs dans la société de financement de la LNMP dans le cadre de ses compétences en matière d'aménagement et de solidarités territoriales.

Conseil Départemental de l'AUDE  
Contact : Jean-Pierre DEGAEFF  
Allée Raymond Courrière  
11855 Carcassonne Cedex 9  
Courriel : [jean-pierre.degaeff@aude.fr](mailto:jean-pierre.degaeff@aude.fr)  
Site internet : [www.aude.fr](http://www.aude.fr)

## LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PROJET POUR LE TERRITOIRE AUDOIS.

### 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, destinée à accueillir à la fois la circulation 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 son impact en termes de coût global et des temps de trajet effectif depuis les principales communes du territoire.

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

#### Les cinq axes stratégiques du Département de l'Aude :

- 1 – Une ligne mixte voyageurs-fret
- 2 – Une intégration environnementale exemplaire, notamment grâce au tunnel sous les Corbières et à la prise en compte des risques hydrauliques.
- 3 – Les gares : une question à reposer à l'aune de l'évaluation de la création de gares nouvelles sur le territoire
- 4 – Des dessertes performantes et une intermodalité renforcée
- 5 – Un projet basé sur une solidarité financière de tous les acteurs publics.

Cette option, intéressante à bien des égards, mérite d'être étudiée sérieusement, mais doit être 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 termes d'accessibilité, notamment par d'autres moyens que le véhicule individuel, des temps de transport depuis les centres-villes, de la fréquentation touristique, du développement économique, de l'artificialisation des terres et des coûts d'aménagement supportés par les partenaires, notamment le Département : reprise de routes départementales, création de voiries, voire d'échangeurs...

L'impact de l'éloignement des centres-villes, de la rupture des correspondances ferroviaires ou du report sur des mobilités carbonées devra être étudié en termes environnemental, de temps de trajet et d'attractivité des centres-villes non desservis.

Dans tous les cas, la desserte des gares actuelles, la facilité des correspondances et l'amélioration du service rendu aux habitants de l'Aude devront être prises 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 la Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan a pu enfin avancer grâce à un pacte financier ambitieux qui semble aujourd'hui fragilisée : désengagement de l'Etat 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 nos choix.

### **CONCLUSION**

Pour le Conseil départemental de l'Aude, la LNMP 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 douces 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'Etat, 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 Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan, c'est investir dans l'avenir des mobilités Européennes et dans celui des territoires qui les relient »**