

CONTRIBUTION pour la concertation sur le projet de ligne LGV Narbonne-Perpignan

12 juin 2026

Une fausse concertation

- L'absence d'alternative. Le choix proposé aux citoyens est trop « cadré ». Il s'agit seulement de se prononcer sur les modalités du projet de ligne nouvelle (création de nouvelles gares, ligne voyageurs avec ou sans fret).
A aucun moment il n'est proposé un choix entre deux alternatives crédibles, à savoir la création de la nouvelle ligne et, par exemple, la modernisation de la ligne classique. Le devenir de la ligne classique, usée et menacée par la montée des eaux, n'est qu'effleuré et cette alternative est immédiatement rejetée. Pourtant, les deux sujets devraient être traités en même temps, avec le même sérieux.
- Les véritables décisionnaires se sont déjà prononcés. Il apparaît que les séances de « concertation » de juin 2026 ne sont que des séances d'information et de libre expression : les organisateurs ont précisé que le véritable choix sera opéré par les élus locaux. Or il semblerait que ceux-ci se soient déjà prononcés en faveur de la nouvelle ligne, sans même attendre les résultats de la concertation, et sans prendre la peine de se concerter en amont avec les habitants.

La LGV, un mégaprojet inutile et dévastateur pour les Corbières littorales

- Une catastrophe environnementale et paysagère. La construction d'une ligne TGV dans une bande littorale étroite et fragile se traduira inévitablement par la dévastation de centaines d'hectares de terres agricoles et d'espaces naturels, et par la défiguration de paysages à échelle humaine qui séduisent les résidents et attirent des milliers de touristes chaque année. En outre, le creusement de tunnels risque de fracturer un massif karstique fragile et de mettre en péril une ressource en eau devenue particulièrement rare et précieuse.
- Le gain de temps escompté est marginal, voire nul. Obtenir un gain de temps théorique de 10 mn entre Narbonne et Perpignan justifie-t-il de transpercer les Corbières littorales ? D'autant que la création de nouvelles gares autour de Narbonne et Perpignan oblige à des correspondances compliquées avec les gares classiques, annulant la gain de temps (voir l'exemple de la gare TGV Montpellier Sud).
- Le coût financier de 7 milliards €, probablement sous-estimé, reposerait en grande partie sur les collectivités locales.
Est-il raisonnable de dépenser des milliards d'euros pour un projet dévastateur qui n'apporte aucun bénéfice aux Corbières ? Le montant annoncé de 7 milliards € sera à réévaluer, compte tenu de l'inflation et de la situation géopolitique, mais aussi des demandes (légitimes) d'enfouissement de la ligne. La dérive des coûts des mégaprojets est bien connue : chiffré il y a quelques années à 14 milliards €, le projet de LGV Bordeaux-Toulouse-Dax est passé aujourd'hui à plus de 20 milliards en portage public (et 27 milliards en partenariat public-privé).

Il est à craindre que la part du financement (40%) à la charge des collectivités locales, lesquelles sont déjà dans des situations financières très tendues, ne soit révisée à la hausse. Que vont devenir les autres priorités (développement économique, social, transition écologique etc) ? Un désengagement de l'État, qui doit en principe financer 40 %, est vraisemblable. Bercy manifeste déjà des réserves sur de nombreux

mégaprojets et demande une meilleure priorisation, en s'appuyant sur les rapports du Conseil d'orientation des Infrastructures (COI).

- Le fret sur la LGV, un mirage ? Reporter le fret camions sur le rail est un objectif essentiel : l'engorgement de l'autoroute et de la départementale est une réalité inquiétante. Mais au plan national, la part modale du fret rail ne cesse de faiblir. Au plan local, l'arrêt du train des légumes Perpignan-Rungis est aussi un mauvais signal. Dans ce contexte peu porteur, la LGV aurait-elle la capacité à attirer du fret ? De plus, est-il réaliste de vouloir faire passer des trains de produits chimiques toxiques et inflammables dans un tunnel d'une dizaine de kilomètres, compte-tenu des enjeux de sécurité et des risques de pollution ?
Les chargeurs demandent de doubler la ligne existante : pourquoi ne pas doubler la ligne classique sur les étangs ?

Zéro bénéfice pour les Corbières et pour Roquefort-des-Corbières

Chacun comprend que le bénéfice pour les terroirs des Corbières littorales sera nul, en dépit des formules creuses sur « *le développement économique généré par le TGV* ». Bien au contraire, cette atteinte aux paysages et à l'environnement risque d'affaiblir l'attractivité du littoral.

Le système territorial formé par Roquefort, Sigean, La Palme et Port-la-Nouvelle, qui dépend pour une bonne part de l'économie touristique, va être cassé par l'installation d'une infrastructure géante s'ajoutant à l'autoroute et à la départementale. Une barrière difficilement franchissable va se dresser entre ces communes, rendant plus pénibles les circulations du quotidien.

Il faut également prendre en compte le temps du chantier : quelle durée ? 3 ans, 5 ans, davantage ? A Roquefort, le village devra supporter la poussière, le bruit, les remblais, le ballet des bulldozers et des camions du matin au soir... pas vraiment ce que les touristes viennent chercher !

Une alternative : l'étude de la modernisation de la ligne classique

Rejeté a priori sans qu'on ait vu d'études sérieuses, la modernisation de la ligne classique doit être étudiée et discutée. En particulier, une meilleure régulation du trafic, la modernisation des voies et le confortement/doublement du passage sur les étangs, menacé par la montée des eaux. A La Réunion, un viaduc en mer est construit pour éviter les éboulements sur la nouvelle route littorale. La région Occitanie installe des éoliennes en mer à Port-la-Nouvelle. Et il serait impossible de faire un viaduc de 3 m au-dessus des étangs pour doubler la ligne existante ? Au total, la modernisation atteindrait peut-être 1 milliard €, un coût acceptable au vu des enjeux.

La modernisation de la ligne classique obligerait certes à des compromis : passage du TGV en moyenne vitesse, coexistence partielle entre le TGV, les TER et le fret, faisceau ferroviaire partagé dans les gares existantes. Mais c'est le prix à payer, un prix raisonnable comparé à la démesure du TGV, pour sauver les Corbières littorales.

Le TGV n'est pas une fatalité : la LGV Sud-Ouest est remise en question

Aujourd'hui, certaines lignes de TGV au coût faramineux et à l'utilité contestable, sont remises en question. En juin, une centaine de maires et de parlementaires ont manifesté leur opposition à la ligne Bordeaux-Toulouse-Dax et ont demandé la rénovation de la ligne existante Bordeaux-Toulouse¹.

Pour sauver les Corbières littorales, une alternative : étudier la modernisation de la ligne classique.

1 Voir <https://www.sudouest.fr/lot-et-garonne/agen/rien-n-est-irreversible-en-democratie-75-maires-et-parlementaires-du-sud-ouest-remettent-en-cause-le-projet-lgv-bordeaux-toulouse-dax-29346977.php>
<https://reporterre.net/Pourquoi-s-enteter-a-depenser-des-milliards-une-centaine-de-maires-et-parlementaires-s>

