



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER D'ACTEUR DU GROUPE LOCAL LES ÉCOLOGISTES DU NARBONNAIS

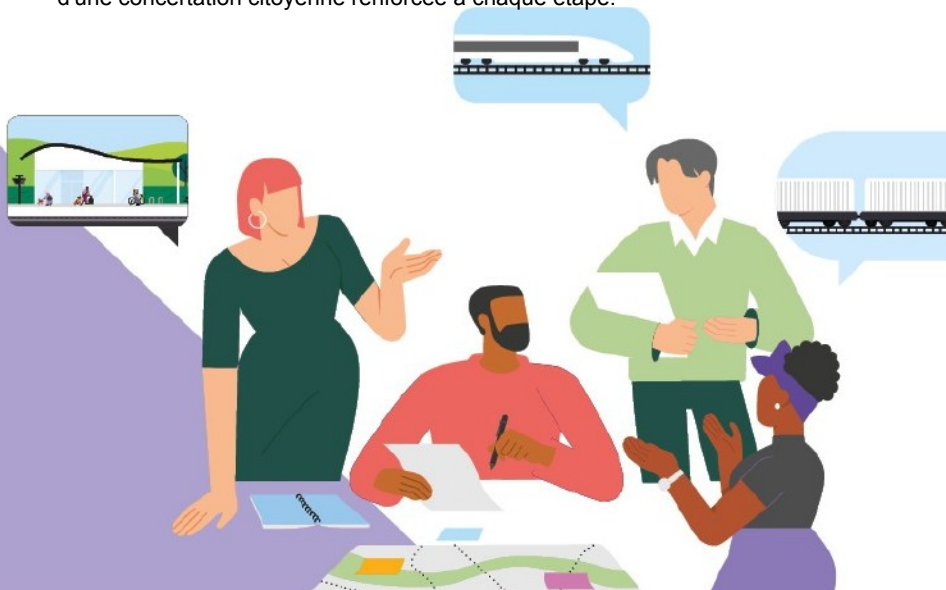
Avis des Écologistes sur la phase 2 de la LNMP

Les Écologistes du Narbonnais sont favorables à la phase 2 de la LNMP à condition que la ligne nouvelle soit mixte, voyageurs et fret. Cette mixité est indispensable pour développer le fret ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, réduire la circulation des camions et renforcer la résilience des transports face aux aléas climatiques. Pour nous, l'enjeu n'est pas seulement la vitesse : il est de disposer d'une infrastructure utile sur le long terme aux voyageurs, au fret et au territoire.

Parmi les trois scénarios proposés, nous demandons d'exclure totalement le scénario de référence, réservé aux voyageurs, et le scénario mixte littoral, dont les impacts seraient bien trop importants sur les espaces agricoles et certains villages. Nous soutenons le scénario mixte en tunnel, mais estimons que le tunnel envisagé est trop court. Il ne doit pas se limiter au tronçon Fitou-Salses : il doit commencer, au nord, au moins à Roquefort.

Les impacts inévitables des longs tronçons en surface sur les paysages et la biodiversité ne peuvent pas être compensés. Le projet doit mettre en œuvre les techniques les plus efficaces de préservation du karst et lever les inquiétudes liées aux entrées et sorties du tunnel. Il doit préserver au maximum l'agriculture et les paysages, deux fondements de l'économie et de l'attractivité touristique du territoire.

Les deux gares nouvelles périphériques proposées ne sont pas, en l'état, la meilleure réponse. Nous soutenons en priorité le renforcement des gares centrales de Béziers et de Narbonne, directement connectées aux TER, aux bus, au vélo et à la marche. Le projet doit être partagé avec le territoire et faire l'objet d'une concertation citoyenne renforcée à chaque étape.



Concertation garantie par
LA commission nationale de l'écart public
CNP



Présentation de l'organisme rédacteur

Le groupe local Les Écologistes du Narbonnais est l'expression locale du mouvement Les Écologistes - Europe Écologie Les Verts.

Mouvement social, citoyen et politique, celui-ci porte une transformation écologique, sociale et démocratique, la protection du vivant, la justice sociale, la démocratie participative et l'ancrage territorial de l'écologie politique.

Il participe au débat public sur les mobilités, l'aménagement du territoire, le climat, la biodiversité, l'agriculture et la qualité de vie dans le Narbonnais.

Dans cette concertation, il souhaite contribuer à un projet ferroviaire utile au territoire et compatible avec la protection de l'environnement.

Contact :

Groupe local Les Écologistes du Narbonnais

Courriel :

narbonne@lesecologistes.fr

www.lesecologistes.fr

1. Notre position

L'idée de créer une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan a déjà plus de trente ans. Les Écologistes y sont favorables et ont bataillé pour que la phase 2 du projet, celle qui relie Béziers à Perpignan, soit réexaminée à partir des enjeux d'aujourd'hui : climat, biodiversité, fret ferroviaire, mobilités du quotidien, agriculture et qualité de vie des habitants.

Nous sommes donc satisfaits de voir que les questions longtemps restées trop secondaires sont désormais mises sur la table du dialogue avec la population. La concertation publique qui vient de s'achever a montré que beaucoup d'arguments exprimés par les habitants rejoignent ceux que nous portons : le projet doit être utile, sobre, bien intégré et tourné vers l'avenir.

Notre position est claire : nous sommes favorables à une ligne nouvelle mixte, voyageurs et fret, entre Béziers et Perpignan. La ligne nouvelle ne doit pas être seulement une ligne rapide pour quelques trains de voyageurs. Elle doit aussi permettre le report d'une partie du transport de marchandises de la route vers le rail. C'est cette mixité qui donne tout son sens au projet.

La concertation ne doit pas se limiter à recueillir des préférences. Elle doit se poursuivre à chaque étape, avec la publication des études, des réponses précises aux contributions et la possibilité d'ajuster le projet. Cette demande de mixité ne remet pas en cause les besoins des voyageurs ; elle vise au contraire à donner à la ligne nouvelle plusieurs usages et à justifier un investissement réalisé pour le temps long.

Notre position est claire : nous sommes favorables à une ligne nouvelle mixte, voyageurs et fret.

2. Une ligne mixte pour le climat et pour l'Europe

L'axe Montpellier-Perpignan n'est pas seulement un sujet local. C'est un maillon entre la péninsule ibérique, la France et le reste de l'Europe. Il serait donc peu cohérent de construire une ligne nouvelle qui ne permettrait pas réellement au fret ferroviaire de se développer sur cet axe.

La mixité doit permettre de réduire progressivement la place des camions sur l'autoroute A9, avec des bénéfices pour le climat, la qualité de l'air, le bruit et la sécurité. Elle peut aussi donner plus de fiabilité aux entreprises, aux ports et aux plateformes logistiques qui auront besoin d'un transport ferroviaire régulier, fiable et compétitif.

Cet argument doit être posé honnêtement. La construction d'une ligne nouvelle a un coût financier et un coût carbone. La mixité a elle aussi un surcoût. Mais une telle infrastructure est construite pour plusieurs générations. Le vrai choix n'est donc pas seulement entre un projet moins cher et un projet plus cher. Il faut comparer le coût de l'inaction : congestion routière, pollution, dépendance aux camions, aléas climatiques, interruptions de circulation et travaux de plus en plus lourds sur les infrastructures existantes.

Pour produire ces effets, la mixité ne peut pas rester une possibilité théorique. La ligne doit être conçue et exploitée de manière à offrir au fret des circulations régulières, fiables et compatibles avec les besoins des voyageurs. Cette comparaison doit porter sur la durée de vie de l'ouvrage et prendre en compte les effets supportés par les habitants, les collectivités et les activités économiques.

Le vrai choix n'est donc pas seulement entre un projet moins cher et un projet plus cher : il faut aussi comparer le coût de l'inaction.

3. Un tracé à choisir selon les impacts sur les habitants, les milieux naturels et les paysages

Parmi les trois scénarios proposés, deux nous semblent à exclure totalement : le scénario de référence, car il ne concerne que les voyageurs et cantonne le fret sur la voie ferrée des étangs, condamnée par l'élévation du niveau de la mer ; et le scénario mixte littoral, qui aurait des impacts bien trop importants sur les espaces agricoles et sur certains villages, en particulier Fitou, coupé en deux. De fait, le scénario mixte en tunnel limite davantage les impacts directs sur les paysages, les villages, les terres agricoles et viticoles ainsi que les milieux naturels. Il devrait aussi permettre de réduire les nuisances sonores pour les riverains.

Pour autant, la longueur de ce tunnel nous semble insuffisante : l'essentiel du parcours resterait tout de même en surface, alors qu'il traverse des paysages et des espaces naturels exceptionnels, en particulier dans les Corbières. Les impacts, inévitables en surface, sur les paysages et la biodiversité, ne peuvent pas être compensés, tout simplement parce qu'il est extrêmement difficile, souvent impossible, de recréer ailleurs les écosystèmes détruits par un ouvrage tel qu'une ligne TGV. Nous demandons donc que le tunnel ne se limite pas au tronçon Fitou-Salses, mais commence, au nord, au moins à Roquefort.

Ce soutien au passage en tunnel ne doit pas être un chèque en blanc. Nous attendons d'un tel projet qu'il mette en œuvre toutes les techniques les plus efficaces de préservation du karst des Corbières. Les entrées et sorties de tunnel suscitent aussi des inquiétudes légitimes, qui doivent être levées. Notre territoire repose sur deux piliers économiques : l'agriculture et le tourisme. Le projet de LNMP doit impérativement préserver au maximum les espaces agricoles, mais aussi nos paysages, qui sont notre carte de visite pour l'ensemble des acteurs touristiques du territoire.

Pour nous, il est donc impératif de viser l'évitement des impacts sur les paysages et les milieux naturels, car on ne sait pas compenser. Le projet final devra protéger les continuités écologiques, les zones agricoles, les paysages, la ressource en eau et la tranquillité des villages. Dans tous les cas, les solutions doivent être partagées avec le territoire : ses habitantes et habitants, ses communes, ses agricultrices et agriculteurs et ses associations. Sur l'ensemble de la ligne, en surface comme en tunnel, les études doivent prendre très au sérieux les questions d'eau, de risque d'inondation, de ressource en eau, de continuités écologiques, d'accès de chantier, de déblais et de compensations locales.

Le tunnel doit commencer, au nord, au moins à Roquefort.

4. Des gares utiles, pas des gares périphériques imposées

La question des gares nouvelles a suscité des avis divergents lors des réunions de concertation. Certains habitants souhaitent une desserte plus proche de leur commune. Cette attente est compréhensible, mais nous considérons que la création de deux gares nouvelles périphériques n'est pas, en l'état, la meilleure réponse.

Les gares nouvelles sont consommatrices de foncier, pour la gare elle-même comme pour l'ensemble des routes nécessaires pour les desservir, mais aussi extrêmement coûteuses, tant pour leur construction que pour leur fonctionnement. Excentrées par rapport aux zones habitées, elles sont accessibles essentiellement en voiture et sont ainsi synonymes d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution. Les Écologistes soutiennent donc en priorité le renforcement des gares actuelles de Béziers et Narbonne, situées en centre-ville, plus proches des zones habitées et directement connectées aux TER, aux bus, au vélo et à la marche.

La desserte du territoire doit être pensée à partir des usages réels : habitants, salariés, étudiants, touristes, entreprises et transporteurs. Les raccordements nécessaires doivent permettre à Béziers et Narbonne de rester correctement desservies, tout en rendant possible le passage du fret sur la ligne nouvelle mixte. Un bon projet ferroviaire ne doit pas seulement faire gagner quelques minutes ; il doit être facile à utiliser et réduire réellement le recours à la voiture et aux camions.

Les deux gares nouvelles périphériques ne sont pas, en l'état, la meilleure réponse.

5. Nos demandes

Nous demandons donc que la décision finale retienne quelques principes simples :

- une ligne nouvelle mixte, réellement utilisable par les voyageurs et par le fret ;
- un passage en tunnel sous les Corbières plus long que ce qui est envisagé ;
- une concertation renforcée avec les territoires ;
- le maintien du rôle des gares actuelles de Béziers et Narbonne, avec de bonnes correspondances TER, bus, vélo et marche ;
- une vraie stratégie de report du fret de la route vers le rail, avec des raccordements utiles aux ports, aux plateformes logistiques et aux entreprises ;
- une prise en compte sérieuse des risques climatiques : submersion, inondation, ruissellement, incendies, canicules et fragilité des milieux naturels.

Un projet construit avec le territoire

Enfin, nous pensons que ce projet doit continuer à être construit avec les habitants, les associations, les agriculteurs, les entreprises et les collectivités. Les inquiétudes exprimées ne doivent pas être écartées : elles doivent aider à améliorer le projet.

C'est à ces conditions que les Écologistes soutiennent la poursuite de la phase 2 de la LNMP : oui à une ligne nouvelle mixte, résolument tournée vers la transition écologique, qui limite au maximum les émissions de gaz à effet de serre et la pollution, et qui préserve les enjeux naturels et économiques, mais aussi les patrimoines exceptionnels de notre si beau territoire.

Les Écologistes du Narbonnais soutiennent la poursuite de la phase 2 de la LNMP à condition que la ligne nouvelle soit mixte, voyageurs et fret. Parmi les trois scénarios, nous demandons d'exclure totalement le scénario de référence et le scénario mixte littoral. Nous soutenons le scénario mixte en tunnel, mais le tunnel envisagé est trop court : il ne doit pas se limiter à Fitou-Salses et doit commencer, au nord, au moins à Roquefort. Les impacts des longs tronçons en surface sur les paysages et la biodiversité ne peuvent pas être compensés. Le projet doit préserver le karst, les espaces agricoles et les paysages, essentiels à l'agriculture et au tourisme, et lever les inquiétudes liées aux entrées et sorties du tunnel. Les deux gares nouvelles périphériques ne sont pas, en l'état, la meilleure réponse : nous soutenons le renforcement des gares actuelles de Béziers et de Narbonne. Enfin, les solutions doivent être partagées avec le territoire et la concertation renforcée à chaque étape.

Groupe local Les Écologistes du Narbonnais