



# Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

Cahier d'acteur de la Région Occitanie / Pyrénées - Méditerranée

## En bref.

Pour atteindre la neutralité carbone en 2050, l'Occitanie a besoin d'un réseau ferroviaire plus capacitaire, performant et connecté au réseau transeuropéen, faisant circuler plus de trains régionaux, nationaux, de fret et à grande vitesse. La réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) doit placer l'Occitanie au cœur du réseau transeuropéen de transport en facilitant le report modal des flux routiers vers le rail, grâce au développement du fret ferroviaire et de liaisons compétitives par rapport à l'avion.

Outre la décarbonation des mobilités et la réduction des impacts environnementaux des transports, LNMP doit rendre le littoral plus résilient au changement climatique et aux aléas ferroviaires auxquels est très exposée la ligne classique, tout en corrigeant une inégalité territoriale forte : 57% de la population située à plus de quatre heures de Paris en train réside en Occitanie. LNMP doit donc être conçue comme une ligne mixte pour la grande vitesse et le fret et être un outil au service d'un développement économique plus durable, notamment pour le tourisme et la logistique, et de renforcement des nouvelles filières.

A terme, LNMP doit permettre l'obtention d'un doublet de lignes performantes, par l'achèvement du chaînon Béziers-Perpignan, manquant au corridor Méditerranée, en mixité fret-voyageurs et connecté au réseau classique.



Concertation garantie par  
LA commission nationale du débat public CNBP



L'Occitanie, un territoire dynamique et attractif pâtissant d'infrastructures ferroviaires sous-dimensionnées

Avec une population de 6,1 millions d'habitants, dont la moitié directement desservie par LNMP, l'Occitanie fait partie des régions les plus attractives de France, accueillant chaque année plus de 41 000 nouveaux habitants. Au carrefour des corridors Atlantique, Mer du Nord – Méditerranée, et Méditerranée, elle connaît déjà une saturation ferroviaire et autoroutière importante. Ambitionnant de devenir la première Région à énergie positive de France, l'Occitanie a besoin d'infrastructures capables de faire face à la hausse continue des flux de marchandises et de personnes entre la péninsule ibérique et le couloir rhodanien, pour répondre aux prescriptions du SRADDET en matière de transport de marchandises décarbonées.

De plus, la Région ne pourra pas satisfaire les besoins de déplacements des Occitans à l'intérieur et à l'extérieur de la Région, qui empruntent massivement les trains liO : +68% de fréquentation depuis 2019, sans un choc d'offre infrastructurel.

La réalisation de LNMP, ligne à grande vitesse apte au fret, chaînon manquant du corridor Méditerranée, permettra à l'Occitanie de rattraper un retard significatif en matière de lignes nouvelles, et de pouvoir se doter d'infrastructures capacitaires à même de prendre en charge les futurs besoins internationaux, nationaux et locaux de transport ferroviaire.

**Rendre plus résilientes les infrastructures ferroviaires du littoral, face à un changement climatique qui s'accélère.**

L'Occitanie est de plus en plus vulnérable face au changement climatique, avec des conséquences importantes pour ses infrastructures de transport, dont la disponibilité et le bon fonctionnement sont mis à mal de plus en plus fréquemment, pesant lourdement sur la qualité des services ferroviaires. Les voies ferrées sont particulièrement sensibles aux aléas climatiques, lors d'épisodes de fortes chaleurs et de grand froid ou d'intempéries ou encore de sécheresses, inondations et incendies, perturbant le fonctionnement des équipements (dilatation de la caténaire et des rails, pannes de signalisation, dérangement des plateformes etc.) et dégradant les voies ferrées ou leur environnement immédiat.

Pour pouvoir transporter plus de biens et de personnes, le littoral occitan doit disposer d'infrastructures ferroviaires plus capacitaires, mais aussi plus résilientes, afin d'assurer la circulation d'un maximum de trains en toute circonstance. La création d'une ligne nouvelle venant doubler la ligne existante en retrait du littoral permet d'apporter cette assurance. Son tracé et les normes de construction seront plus à même de répondre aux risques climatiques.

La ligne existante devra elle aussi faire l'objet d'investissements pour la rendre plus résiliente. Avec la création de raccordements permettant de passer de l'une à l'autre des deux lignes, le réseau ferroviaire sera plus apte à faire face à une indisponibilité temporaire d'une des deux lignes.

**Meilleurs temps de parcours envisagés avec LNMP**

	Sans LNMP	Avec LNMP	Offre actuelle
Toulouse-Marseille	3h55	3h10	6 A/R
Toulouse-Lyon	4h05	3h35	3 A/R
Perpignan-Paris	5h15	4h35	6 A/R
Perpignan-Strasbourg	8h40	8h00	1 A/R*
Toulouse-Barcelone	3h30	2h50	0 A/R

*Seulement les trajets directs « grandes lignes » / \* Offre estivale uniquement.*

**La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan doit permettre de faciliter la création d'offres longue distance, pour les voyageurs et les marchandises.**

L'offre ferroviaire à grande distance s'est développée à la faveur de la réalisation du Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM), mais son développement est aujourd'hui limité par le manque de capacité au sud de Montpellier, et des temps de parcours encore trop importants, notamment entre Perpignan et Paris, ou encore entre Toulouse et les grandes métropoles de Marseille et Lyon. LNMP phase 1 permettra de gagner 22 minutes entre Montpellier et Béziers. Il est important que LNMP phase 2 permette également un gain de temps significatif entre Béziers et Perpignan, pour inciter les opérateurs à augmenter le nombre d'aller-retour et créer de nouvelles liaisons sur tout le sud Europe.

Situé entre le CNM au nord, et la Línea Perpignan-Figueras (LPF) au sud, LNMP doit ainsi permettre de finaliser un axe ferroviaire nord-sud très capacitaire, pouvant accueillir des trains longue distance d'enjeu européen, et contribuant à connecter le corridor Atlantique au corridor Mer du Nord – Méditerranée (Lille-Bruxelles-Amsterdam-Lyon), ainsi qu'à l'Italie dans le cadre de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur et du tunnel Euralpin Lyon-Turin.

LNMP doit permettre de faire émerger de nouvelles liaisons voyageurs comme Bordeaux-Toulouse-Lyon, Toulouse-Marseille-Nice, Toulouse-Perpignan-Barcelone, répondant à une demande avérée des voyageurs et des opérateurs. LNMP doit par ailleurs contribuer à renforcer les offres existantes, dont le développement est aujourd'hui limité par un problème capacitaire.

LNMP doit également favoriser de nouvelles « autoroutes ferroviaires » longue distance entre le sud et le nord de l'Europe, diminuant le nombre de poids-lourds sur les autoroutes et offrant des temps de parcours garantis et un transport décarbonés aux entreprises

**La demande fret annuelle serait doublée grâce à une ligne mixte**

	2026	2045 LNMP mixte
Nombre de sillons fret Béziers-Perpignan	60-70	100-110
Equivalent en nb. de poids lourds	0,6 à 0,7M	1 à 1,1M

LNMP, c'est à la fois plus de trains, des trains plus rapides, plus fiables et plus robustes. Des trains de voyageurs offrant plus de destinations, qu'elles soient directes ou via des correspondances avec le réseau régional liO train. Des trains de fret plus nombreux et rapides, moins de camions sur les routes.

## Réduire les impacts du transport routier de marchandises grâce à la mise en place d'un corridor de fret ferroviaire à haute performance.

Le réseau autoroutier accueille toujours plus de poids-lourds, plus de 11 000 à la frontière du Perthus et près de 15 000 au nord de Narbonne avec l'ajout du trafic local. Les nuisances engendrées par ce flux incessant sont chaque année plus importantes : accidents, congestion, bruit, émission de particules fines. Pour y faire face, la part modale du fret ferroviaire doit augmenter drastiquement, ambition qui figure dans le SRADDET de la Région.

En réponse à ce constat, la mixité de la seconde phase de LNMP est nécessaire pour accueillir un plus grand nombre de trains de fret en transit depuis la péninsule ibérique. LNMP doit aussi être un outil au service du fret local grâce à une meilleure desserte des installations régionales de fret et l'augmentation du nombre de sillons. De plus, la déviation des trains de marchandise sur ligne nouvelle devra réduire le transit des marchandises dans les zones urbanisées riveraines de la ligne classique.

## Accompagner le développement économique durable de la Région et l'installation de nouvelles filières.

L'attractivité économique de l'Occitanie implique une hausse de la demande de transport de biens et de personnes, à laquelle il s'agit de répondre de façon durable. Certains secteurs sont particulièrement stratégiques, comme le tourisme, qui tient une place prépondérante depuis plus de 60 ans sur le littoral, et qui mute vers plus de durabilité, en privilégiant le transport ferroviaire. La logistique se développe également et se structure autour du transport ferroviaire. L'installation d'un réseau de plateformes multimodales et de ports régionaux connectés au réseau ferroviaire, secteur dynamique pourvoyeur d'emploi pour l'Aude et les Pyrénées-Orientales, s'accompagne d'un besoin de capacité ferroviaire accru. LNMP doit :

- Soutenir le développement de la filière logistique, grâce aux connexions aux plateformes et ports régionaux identifiés comme des objets à fort enjeu logistique au SRADDET.
- Inciter à l'installation d'entreprises, grâce à un accès performant au réseau européen de transport, facilitant les échanges et le transport des marchandises.
- Offrir un accès décarboné aux touristes qui auront de plus en plus besoin de venir en train (*slow tourism*, tourisme local).

## Diffuser l'offre ferroviaire longue distance dans les territoires desservis par LNMP phase 2.

Les agglomérations de Béziers, Narbonne et Perpignan, la façade littorale et l'arrière-pays représentent 500 000 habitants et 500 000 lits touristiques, qui doivent pouvoir être accessibles par le mode ferroviaire, soit directement, soit indirectement via une interconnexion dans les gares de l'offre ferroviaire longue distance avec les trains liO, les transports collectifs interurbains et urbains. Cette interconnexion est indispensable pour rabattre et diffuser les effets de la grande vitesse dans les territoires, contribuant à la durabilité des secteurs d'activités qui s'y trouvent ou qui viendront s'y installer: tourisme, industrie, services, création audiovisuelle, numérique.

Le réaménagement des gares de Béziers, Narbonne et Perpignan, soutenu par la Région, permet cette diffusion en transports collectifs. Il est essentiel que cette diffusion perdure avec LNMP, en permettant la desserte par les trains à grande vitesse des gares centrales, assurant la correspondance avec les trains liO et avec les autres réseaux de transport. Cela permet de prendre en compte l'ensemble des besoins de desserte future, notamment l'offre estivale pour desservir les stations balnéaires.

En cas de création de gare nouvelle, leur positionnement doit répondre à l'enjeu de connexion des corridors Atlantique et Méditerranée, sur une transversale Est-Ouest très attractive et fréquentée. Les projets de gares nouvelles devront donc :

- Être en correspondance avec les trains régionaux.
- Maintenir ou créer de nouveaux nœuds de correspondances (à l'instar de Narbonne entre Intercités et trains liO).

S'ils sont retenus, les projets de gares nouvelles ne peuvent néanmoins se substituer aux besoins de raccordements. Les raccordements sont primordiaux pour l'accès à la ligne nouvelle du fret local, la résilience du réseau ferroviaire qui nécessite plusieurs entrées/sorties entre LNMP et la ligne classique, et le maintien de dessertes en gares centrales.

Le positionnement des raccordements doit idéalement permettre :

- Un accès au sud de Narbonne.
- La desserte de Narbonne Centre et Béziers Centre sur l'axe Toulouse-Montpellier-Marseille/Lyon.

**L'accès au réseau ferroviaire régional depuis le réseau à grande vitesse européen constitue un objectif incontournable.**

## **Face aux enjeux climatiques et énergétiques, la mise en service la phase 2 en 2040 est indispensable pour boucler le corridor Méditerranée.**

La première phase du projet a été déclarée d'utilité publique en 2023 et sera mise en service en 2034. Si elle permettra une désaturation partielle de la ligne classique, tous les trains en provenance de LNMP phase 1 devront poursuivre leur trajet sur la ligne classique jusqu'à la réalisation de la phase 2. La nature et la variété des circulations qui s'y côtoient entraînent la domestication des trains rapides par les trains lents, et sont génératrices de fréquents incidents de circulation.

Au vu de l'accélération du dérèglement climatique, et de la tension grandissante sur les énergies fossiles, il est impératif d'achever la phase 2 et de boucler le corridor Méditerranée dans les délais fixés, à savoir 2040. Un gain de près de 160 000 tonnes de CO<sub>2</sub> est en jeu, ainsi que la préservation et la qualité des dessertes ferroviaires, qui pourraient donc être mises à mal à défaut de la présence d'une infrastructure résiliente et à forte capacité. Il s'agira de ne pas retarder les étapes préparatoires à sa déclaration d'utilité publique, pour qu'elle puisse être mise en service en 2040.

## **Minimiser l'impact sur l'environnement naturel et humain, un enjeu important qui ne doit pas pour autant renchéir et retarder le projet.**

Une ligne nouvelle est un grand projet d'infrastructure complexe à insérer dans l'environnement naturel et humain. Néanmoins, les derniers standards en matière d'évitement, de réduction et de compensation, et une réflexion judicieuse sur la vitesse maximale par endroits doit permettre de faciliter cette insertion et préserver les paysages remarquables de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. La très grande vitesse étant obtenue dès la circulation à 250 kilomètres par heure, et compte-tenu de la faible distance entre Béziers et Perpignan, de nouvelles techniques de conception devraient permettre de réduire l'impact de la ligne nouvelle ou le recours aux tunnels sans compromettre les gains de temps attendus.

La mixité, si elle est retenue – nécessitant la mise à niveau du corridor de passage retenu en 2016, car les trains de fret nécessitent des lignes plus planes, un entraxe de la voie élargi et des tunnels doublés pour croiser les trains à grande vitesse en sécurité – ne doit pas servir de prétexte pour retarder le projet.

Les deux corridors de passage dans les Corbières présentés, l'un en tunnel sous les Corbières et le second le long du littoral, comportent des contraintes de coût et de délai de réalisation qui restent à consolider avant toute décision sur le choix de l'un d'entre eux.

## **La mise en service de la phase 2 doit respecter le calendrier fixé à 2040.**

La Région Occitanie, cheffe de file de ce projet majeur, sera au rendez-vous. Premier cofinanceur du bloc local, elle se mobilise auprès de l'Etat et l'Europe et porte une vision d'ensemble : GPSO, LNMP et LNPCA. La phase 2 de LNMP, un court maillon de 100 kilomètres, doit donc être réalisé en respectant les objectifs de mixité et d'interconnexion au réseau ferroviaire classique. A cet effet, la fixation d'échéances calendaires contraignantes d'ici 2027, tel que demandé par la Commission européenne, doit être une priorité absolue.

L'obtention d'une première décision ministérielle fin 2026 est une première étape majeure qui ne doit pas être retardée.

L'étude du tracé, intégrant les derniers standards d'évitement-réduction-compensation doit préserver l'environnement naturel et humain, ainsi que les patrimoines remarquables des Pyrénées Orientales et de l'Aude, afin de s'insérer parfaitement dans le paysage. Cette étude fine permettra, à impact réduit et maîtrisé, d'ici 2027, d'obtenir l'ensemble des décisions ministérielles pour engager l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de ce projet en 2030.

Et ce, considérant l'urgence, pour que l'Occitanie puisse disposer en 2040 d'un réseau ferroviaire plus résilient et plus capacitaire, connecté au reste de l'Europe.

## **CONCLUSION**

LNMP phase 2 doit devenir un élément majeur de l'armature de l'aménagement du territoire de la plaine du Languedoc méditerranéen jusqu'aux Pyrénées. Ces 100 kilomètres de ligne nouvelle constituent le chaînon manquant du corridor Méditerranée. La Région rappelle l'importance absolue de concevoir une ligne nouvelle qui réponde aux enjeux de long terme et qui préserve l'avenir : une ligne qui désature l'axe littoral, y crée davantage de capacités ferroviaires et puisse, sans s'y substituer, contribuer au maintien d'un service ferroviaire minimal face aux aléas. Plus qu'une brique supplémentaire d'un axe radial depuis Paris, cette phase 2 de LNMP doit développer le fret international et local, diffuser les effets de la grande vitesse sur les territoires, connecter trois corridors européens stratégiques, et rendre le réseau ferroviaire plus résilient. L'enjeu, c'est tout à la fois la décarbonation des transports, le désenclavement et le développement économique durable du territoire occitan.