



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE LA CCI OCCITANIE

EN BREF.

LNMP Phase 2 Béziers–Perpignan : concilier performance ferroviaire, transition écologique et équilibre territorial

La phase 2 de la Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan constitue une étape déterminante pour l'amélioration durable des mobilités en Occitanie et la consolidation du corridor méditerranéen européen. Dans un contexte de saturation des infrastructures existantes et d'évolution des besoins de déplacement, ce projet offre l'opportunité de renforcer la performance globale du système ferroviaire au service des usagers, des entreprises et des territoires.

La CCI Occitanie souligne l'intérêt d'une approche fondée sur la complémentarité des usages voyageurs et fret, afin de favoriser le report modal, d'améliorer la fiabilité des circulations et de soutenir les dynamiques économiques régionales. Elle met également en avant la nécessité d'une organisation des gares équilibrée, combinant une interconnexion structurante à Narbonne Ouest et le maintien d'un rôle fort pour les gares centrales existantes, tout en appelant à une prise en compte exigeante des enjeux environnementaux, agricoles et paysagers, condition essentielle de l'acceptabilité et de la réussite du projet à long terme.



Concertation garantie par



CCI OCCITANIE
PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

Établissement public placé sous la gouvernance de chefs d'entreprise élus, la Chambre de Commerce et d'Industrie de région Occitanie Pyrénées-Méditerranée fédère et coordonne le réseau des CCI territoriales, qui représente et accompagne plus de 470 000 entreprises dans leurs projets de création, de développement et de transformation.

Acteur structurant du développement économique régional, pleinement engagé dans les transitions écologique et productive, ainsi que dans l'aménagement et l'attractivité des territoires, la CCI Occitanie porte la voix du réseau consulaire et des acteurs économiques d'Occitanie, au service des entreprises et en appui aux politiques publiques régionales et nationales

Contact :

CCI OCCITANIE

Adresse : 5 rue Dieudonné
Costes
31700 Blagnac
T +33 (0)5 62 74 20 00
Site Internet :

contact.site@occitanie.cci.fr

Faire de la LNMP une infrastructure performante, durable et équilibrée au service des territoires et des entreprises

Bien plus qu'une infrastructure ferroviaire, la Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan s'affirme comme une opportunité majeure et structurante à la croisée des enjeux de mobilité, de compétitivité économique et de transition écologique.

En complétant le chaînon manquant du corridor méditerranéen entre la France et l'Espagne, elle s'inscrit pleinement dans une dynamique européenne de mobilité durable, tout en répondant à des besoins régionaux devenus particulièrement prégnants.

La phase 2, entre Béziers et Perpignan, revêt à cet égard une importance décisive et stratégique, en conditionnant l'efficacité globale du système ferroviaire régional alors même que la ligne existante connaît une saturation croissante, que les flux de voyageurs et de marchandises augmentent et que les infrastructures routières subissent une pression accrue.

Dans un contexte marqué par l'urgence climatique et la nécessité d'accompagner les mutations économiques du territoire, la concertation préalable constitue donc une étape essentielle et les choix qui seront arrêtés aujourd'hui engageront durablement le territoire, en permettant de répondre aux besoins des entreprises, des habitants et des bassins de vie dans une perspective de long terme.

Faire le choix d'une ligne mixte intégrale : un impératif économique, logistique et environnemental

Comme le rappelle le dossier de concertation, la non-mixité de l'infrastructure créerait un goulet d'étranglement structurel entre Béziers et Perpignan, alors même que les études de trafic montrent une forte croissance tendancielle des flux fret transfrontaliers à horizon 2045.

Dans cette perspective, la CCI de région ne peut que réaffirmer avec force la nécessité d'une mixité totale de la ligne de bout en bout, intégrant à la fois les circulations voyageurs et fret. Une ligne nouvelle pleinement mixte permettra tout d'abord d'accélérer et de renforcer de manière significative le report modal, en offrant une capacité accrue au fret ferroviaire aujourd'hui fortement contraint par la saturation de la ligne classique.

Elle répondra ainsi aux besoins des filières économiques régionales, notamment logistiques, industrielles et portuaires, qui dépendent de solutions de transport performantes, fiables et durables pour maintenir leur compétitivité et accompagner leur développement.

Cette mixité intégrale est en outre indispensable pour constituer un axe logistique transeuropéen de haute capacité, performant, interopérable et cohérent avec les corridors Mannheim–Lisbonne et Budapest–Séville.

Elle permettra également de libérer des sillons sur la ligne existante, condition indispensable au développement des trains du quotidien (TER) et à l'amélioration de la qualité de service pour les usagers, tout en contribuant à accroître la résilience du réseau ferroviaire régional, en garantissant des solutions alternatives en cas d'aléas climatiques ou de perturbations d'exploitation.

Limiter la nouvelle infrastructure aux seuls trafics voyageurs reviendrait à maintenir les déséquilibres actuels et à maintenir une pression excessive sur la ligne historique. À l'inverse, une ligne intégrant voyageurs et fret permettra d'optimiser pleinement l'investissement public, en maximisant l'usage de l'infrastructure et en offrant des gains significatifs en matière de capacité. Ce faisant, elle favorisera un report modal effectif de la route vers le rail, enjeu majeur de décarbonation des mobilités, tout en contribuant à la souveraineté économique et à l'attractivité du territoire.

Un maillon logistique structurant des réseaux transeuropéens

La phase 2 de la LNMP constitue un élément clé pour la continuité capacitaire du corridor méditerranéen et l'interconnexion effective des corridors transeuropéens RTE-T Mannheim–Lisbonne (Nord-Sud) et Budapest–Séville (Est-Ouest). Elle permet la levée d'un goulet d'étranglement majeur entre Béziers et Perpignan, condition indispensable au développement de flux fret massifiés, réguliers et interopérables. En renforçant la capacité, la fiabilité et la résilience de l'axe ferroviaire, la LNMP Phase 2 consolide la fonction logistique de l'Occitanie dans les chaînes d'approvisionnement européennes et le report modal longue distance.

Dans un contexte de saturation de la ligne existante, de pression accrue sur les infrastructures routières et de transition écologique, la phase 2 entre Béziers et Perpignan revêt donc un caractère éminemment stratégique. Elle conditionne à la fois la performance globale du système ferroviaire régional et la capacité du territoire à rester compétitif à l'échelle nationale et européenne.

Au-delà de la seule question de capacité, la mixité renforce également la robustesse du système ferroviaire. Dans un territoire particulièrement exposé et vulnérable aux aléas climatiques, disposer d'un réseau capable d'absorber les perturbations et d'assurer la continuité des circulations pour sécuriser les échanges internationaux constitue un atout hautement stratégique.

La ligne nouvelle ne doit pas seulement être performante, elle doit aussi être durablement résiliente. Dans ce cadre, la mixité est donc un choix stratégique, non un simple paramètre technique.

Une organisation des gares optimisée : privilégier une accessibilité performante et évolutive à Narbonne Ouest

La question de l'organisation des gares constitue un levier déterminant pour garantir l'accessibilité au réseau, la qualité de l'intermodalité et l'appropriation du projet par les usagers et les acteurs économiques. Dans cette perspective, la CCI Occitanie considère que le choix d'une gare nouvelle à Narbonne Ouest répond de manière particulièrement pertinente aux objectifs de performance, de lisibilité et d'équilibre territorial portés par la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

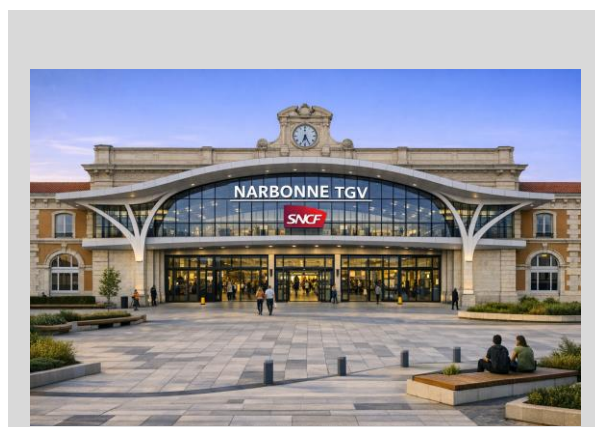
Implantée dans un secteur stratégique, en connexion directe avec les grands axes de circulation et à proximité immédiate des zones économiques majeures du Narbonnais, une gare à Narbonne Ouest offrirait une accessibilité optimale à l'échelle des bassins de vie et d'emploi, tout en limitant les temps d'approche et les ruptures de charge pour les déplacements professionnels et interrégionaux. Ce choix permettrait de structurer un pôle d'échanges clairement identifié, lisible pour les usagers comme pour les entreprises, sans multiplier les équipements ni fragmenter les flux.

Au-delà des bénéfices fonctionnels immédiats, cette option présente un avantage stratégique de long terme : en concentrant les aménagements et les interfaces ferroviaires sur un site maîtrisé, elle permet de préserver et de sanctuariser les emprises foncières nécessaires à la réalisation future de la liaison Toulouse-Narbonne. Cette anticipation constitue un enjeu majeur de cohérence et de soutenabilité de l'aménagement du territoire, en évitant des conflits d'usages ultérieurs, une urbanisation irréversible des corridors potentiels et des surcoûts significatifs lors des phases ultérieures de développement du réseau.

Ce choix s'inscrit ainsi dans une vision progressive et évolutive du système ferroviaire régional, capable d'accompagner les besoins futurs de mobilité et de renforcer, à terme, les connexions structurantes entre les métropoles régionales, les grands bassins économiques et les corridors transeuropéens.

En complément, l'implantation d'une gare à Narbonne Ouest présente plusieurs avantages structurants :

- Une rationalisation des investissements publics, grâce à la concentration des fonctionnalités sur un site à fort potentiel d'interconnexion ;
- Une meilleure articulation entre grande vitesse, services régionaux et mobilités du quotidien, à l'échelle fonctionnelle des déplacements ;
- Une maîtrise renforcée des impacts fonciers, agricoles et environnementaux, en limitant la dispersion des infrastructures ;



- Un soutien direct à l’attractivité économique du Narbonnais et de l’arc littoral, en facilitant l’accès aux zones d’activités, aux plateformes logistiques et aux pôles touristiques.

Conçue comme un pôle d’échanges multimodal de rang structurant, la gare de Narbonne Ouest aurait ainsi vocation à s’inscrire en interface directe avec les réseaux ferroviaires régionaux, les transports collectifs structurants et les mobilités actives, tout en constituant un point d’appui stratégique pour les développements ferroviaires futurs à l’échelle régionale.

Conforter le rôle stratégique des gares centrales existantes

Le choix d’une gare nouvelle à Narbonne Ouest doit toutefois s’inscrire dans une logique de complémentarité, et non de substitution, avec les gares centrales existantes. Les gares de Béziers et Perpignan demeurent des points d’ancrage essentiels pour les mobilités du quotidien, les déplacements professionnels et l’animation des centres urbains.

Le maintien et le renforcement de leur rôle sont indispensables pour garantir une accessibilité fine aux cœurs de ville, aux zones d’activités et aux services, tout en assurant une intermodalité efficace avec les réseaux TER, les transports urbains et les mobilités douces. La réussite du projet repose ainsi sur une articulation équilibrée entre une gare nouvelle structurante à Narbonne Ouest et des gares centrales confortées, condition essentielle de son appropriation par les usagers et de son impact positif sur la vitalité économique des territoires.

Prendre en compte les enjeux environnementaux et agricoles

Cette ambition ne peut toutefois se concevoir sans une prise en compte rigoureuse des enjeux environnementaux et agricoles. Le territoire concerné présente des équilibres fragiles qu’il convient de préserver.

La réalisation de la ligne nouvelle devra s’inscrire dans une logique de sobriété foncière, en limitant autant que possible les emprises et l’artificialisation des sols, tout en veillant à la préservation des terres agricoles.



L’insertion paysagère, la protection de la biodiversité et l’acceptabilité locale du projet devront faire l’objet d’une attention constante. À cet égard, le choix d’une infrastructure optimisée, notamment à travers la mixité des usages, contribuera à réduire l’empreinte globale du projet en évitant la multiplication d’aménagements complémentaires et en maximisant l’efficacité de l’investissement public.

Une opportunité pour renforcer l’attractivité et la compétitivité du territoire

Au-delà des enjeux de mobilité, la LNMP constitue un levier de transformation économique indéniable qui contribuera à accroître l’attractivité du territoire, du littoral à l’arrière-pays, pour les entreprises et les investisseurs, à inscrire plus fortement l’Occitanie dans les grands corridors logistiques européens et à répondre aux besoins des entreprises, notamment en matière de déplacements professionnels fiables et rapides

La CCI Occitanie réaffirme donc son soutien plein et entier au projet de Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan, tout en soulignant la nécessité d’ajustements ciblés pour sa phase 2. La réussite de cette infrastructure repose en effet sur une approche systémique, conciliant performance économique, efficacité des mobilités et soutenabilité environnementale.

Dans cette perspective, le choix d’une ligne mixte continue, apte à accueillir simultanément trafics voyageurs et fret dans des conditions optimisées de capacité et de robustesse, conjugué à celui d’une gare d’interconnexion unique à Narbonne Ouest, dimensionnée dans une logique de multimodalité et de sobriété foncière, constitue un parti d’aménagement structurant qui garantit la cohérence fonctionnelle et l’efficacité globale du système ferroviaire.

Cette configuration permettra ainsi de faire émerger une LNMP ambitieuse et fédératrice, dimensionnée au regard des besoins du territoire et des exigences du réseau central RTE-T, en matière de capacité, d’interopérabilité et de performance.

Inscrite dans une planification stratégique de long terme, elle s’affirmera ainsi comme un maillon structurant du corridor méditerranéen, conciliant performance ferroviaire, compétitivité économique et transition écologique, au service d’une intégration renforcée de l’Occitanie dans les dynamiques européennes.