



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE FNAUT Occitanie Pyrénées Méditerranée

EN BREF.

Présentation générale

La réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, projet depuis plus de 30ans, maillon indispensable permettant de relier le sud et le nord de l'europe, est **vitale et urgente**. Elle est vitale parce que le transport fret explose et que le transport voyageur est en hausse constante. L'urgence vient principalement de la fragilité de la ligne actuelle dite « des étangs » menacée par un réchauffement climatique qui ne cesse de s'amplifier et de sa saturation provoquant de nombreux incidents néfastes à la qualité de service.

Cette ligne s'inscrit dans un triple report modal indispensable (avion vers train, voiture vers train, camion vers fret ferroviaire) permettant d'améliorer le processus de décarbonation engagé, d'améliorer la sécurité et de réduire la pollution



Concertation garantie par



Présentation de l'organisme rédacteur

La FNAUT Occitanie Pyrénées Méditerranée est une fédération régionale regroupant les associations affiliées à la FNAUT. C'est aussi une association de défense des consommateurs reconnue d'utilité publique.

Ses objectifs sont de défendre les usagers des transports, de promouvoir les transports en commun et de veiller à la bonne intégration des mobilités douces.

Contact :

**Christian PERROT, Président
FNAUT Occitanie Pyrénées
Méditerranée**

21 rue Ernest Renan 34500 Béziers

Tel 0601803221

Mel : christian.perrot@outlook.fr

<https://www.fnaut.fr/region/occitanie/>

1- Mixité de la ligne

La ligne reliant l'Europe du Nord au Sud est mixte jusqu'à Béziers et à partir de Perpignan, il paraît inconcevable que le tronçon restant ne puisse autoriser la circulation du FRET provenant des ports méditerranéens

La ligne actuelle est particulièrement vulnérable sur le tronçon Narbonne – Perpignan. Embruns, tempêtes, submersions doivent s'amplifier dès 2050. Plus de 13000 camions par jour sur la A9 : le fret ferroviaire doit prendre une part importante de ce trafic. Les ports de Sète et de Port la Nouvelle en plein développement doivent pouvoir bénéficier de cette infrastructure

2- Tunnel sous les Corbières

Du fait de cette mixité et de la nécessité de préserver le parc naturel des Corbières, un passage en tunnel entre Treilles et Rivesaltes est indispensable, permettant de s'éloigner du littoral et de préserver les zones urbanisées

3- Dualité de lignes

L'ensemble ligne nouvelle et ligne ancienne doivent constituer un doublet de lignes permettant d'optimiser, de rationaliser l'exploitation, de faire face à tout incident et de programmer les travaux nécessaires en limitant au maximum la gêne occasionnée.

Les raccordements de Nîmes, Montpellier, Béziers, Nissan et Perpignan ainsi que le contournement de Perpignan paraissent indispensables.

L'interconnexion à Montpellier a été particulièrement oubliée en Phase 1.



4- Desserte du territoire

Desserte longue distance rapide et desserte fine du territoire doivent faire l'objet d'une juste répartition du périmètre TGV et TER et de leur coordination. Envisager 2 gares nouvelles sur 35km à Béziers et à Narbonne est contre productif, gage de sous-exploitation économique, de coût pour les collectivités et de perte d'efficacité de la ligne nouvelle. Une seule gare placée à l'intersection des 2 lignes entre Narbonne et Béziers permettrait d'exploiter rationnellement un territoire comptant 300 000 personnes et de dynamiser le segment de ligne Millau Narbonne avec une desserte TER assurant les correspondances TGV à Nissan point de croisement des 2 lignes.

Depuis 2025, SNCF Réseau présente les gares nouvelles avec des schémas réduisant la ligne grande vitesse à Béziers, Narbonne et Perpignan Elle tend à donner une importance exagérée à 2 agglomérations moyennes. Il s'agit pourtant bien d'une ligne à grande vitesse qui reliera Lyon à Barcelone, voire Paris à Madrid, et non pas d'une ligne régionale.

Voir figure en dessous.

Insérer 2 gares dans ce schéma ?

- pour desservir des agglomérations moins importantes ?

- distantes de 35km ?

- augmentant de 10mn le temps de parcours de la ligne ?

- ou trop peu desservies par des TGV ?

Nous ne devons pas surestimer l'agglomération dans laquelle on vit. Le véritable territoire à desservir à l'échelle d'une LGV est celui d'un « coeur de Languedoc ».

2 gares nouvelles ne représentent pas 2 fois plus de voyageurs, ni un développement économique particulièrement stimulé. Sans connexion performante avec un réseau de transport en commun, une gare nouvelle n'a que peu d'effet sur l'économie locale.

Le cumul des 2 projets de territoire Béziers Est et Narbonne Ouest n'est pas convaincant.

L'absence totale de gare nouvelle accompagnée par une exploitation régulière des interconnexions à Béziers, Nissan et Perpignan est une solution possible et préférable à celle du « binôme » de gares nouvelles. A l'image de Sète et Agde, Béziers et Narbonne centre seraient desservies par un TGV sur 2 ou sur 3.



5- Connexion des gares aux TER

La FNAUT défend les principes de gares connectées au réseau classique limitant au maximum les ruptures de charge pour les voyageurs. La région souhaite également des gares connectées aux services TER LIO. L'expérience faite il y a quelques années avec les intercitys Marseille Bordeaux d'arrêt en gare Nîmes Pont du Gard et Montpellier Sud a clairement démontré que le nombre de voyageurs avait diminué pendant cette période et avait augmenté lors du retour de ces trains en gare centre.

Le projet « Gare Nouvelle A75 » à Béziers ne répond pas du tout à ce besoin.

La création d'une gare nouvelle à Nissan unique mettant Béziers et Narbonne à 10 minutes de TER LIO était optimale. Un projet de territoire "coeur de Languedoc" y serait largement suffisant.

La solution Narbonne Est à Pont des Charrettes connecte le TER mais avec de nombreux inconvénients (pas d'interconnexion de lignes, rebroussement des Montpellier-Toulouse, projet de territoire sur-dimensionné).

SNCF doit préciser pour quelles raisons une gare "Canal" lui semble impossible à envisager à Béziers. Voir figure en dessous.

6- Il nous faut assurer la protection et la conservation de notre patrimoine paysager, de nos domaines viticoles et bien prendre en compte les risques environnementaux.

CONCLUSION

Les décisions, suivies d'études détaillées, concernant la réalisation de la LNMP vitale et urgente doivent être prises rapidement et respecter les échéances, c'est-à-dire une mise en service de la phase 2 en 2045. Un travail important reste à réaliser pour promouvoir le fret ferroviaire auprès des chargeurs, rechercher les organisations permettant de trouver un juste équilibre avec le transport voyageurs et assurer une qualité des services conformes aux attentes.

