



## Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

### CAHIER ACTEUR DE TGV Sud Territoires-Environnement

EN BREF.

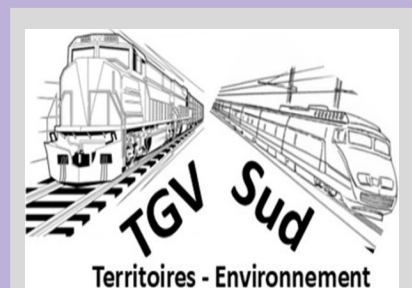
#### Présentation générale

La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est **nécessaire et urgente**. La nécessité vient principalement de la fragilité de la ligne actuelle dite « des étangs » menacée par un réchauffement climatique qui ne cesse de s'amplifier. L'urgence réside dans le fait que les travaux sont considérables et chaque année complique un peu plus l'aménagement nécessaire.

Cette ligne s'inscrit dans un triple report modal indispensable (avion vers train, voiture vers train, camion vers fret ferroviaire), en permettant la continuité d'une offre adaptée de la péninsule ibérique aux autres pays d'Europe.



Concertation garantie par  
LA commission nationale du  
gabat public CNP



#### Présentation de l'organisme rédacteur

**TGV-Sud Territoires Environnement est une association loi 1901 domiciliée à Béziers. Son but est de promouvoir le ferroviaire, les transports en commun, les modes actifs dans sa région coeur de Languedoc.**

L'association est membre de FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) et FNE (France Nature Environnement).

#### Contact :

Maison de la Vie Associative 2 rue  
Jeanne Jugan 34500 BÉZIERS  
<https://www.fnaut.fr/region/occitanie/>  
Président Michel BERNARD  
06 6517 1202  
michel.bernard545@orange.fr

## 1- Mixité de la ligne

**La ligne étant mixte jusqu'à Béziers et à partir de Perpignan, on ne peut concevoir un tronçon interdisant le fret ferroviaire**

La ligne actuelle est particulièrement vulnérable sur le tronçon Narbonne – Perpignan. Embruns, tempêtes, submersions doivent s'amplifier dès 2050. Près de 13000 camions par jour sur la A9 : le fret ferroviaire doit prendre une part importante de ce trafic.

## 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.**

La variante Corbières Littoral est refusée par les

Collectivités locales. Elle passe dans un territoire étroit qui, en cas de montée du niveau de la mer, servira de retrait stratégique pour d'autres activités et infrastructures.

## 3- Dualité de lignes

**L'ensemble ligne nouvelle et ligne ancienne doit être résilient vis-à-vis des aléas climatiques (glissements de terrain, tempêtes, inondations, submersions, incendies,...), des accidents de réseaux ou travaux de maintenance**

**Les interconnexions de Montpellier, Béziers, Nissan et Perpignan ainsi que le contournement de Perpignan sont nécessaires.**

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



#### 4- Desserte du territoire

**Envisager 2 gares nouvelles sur une distance de 35km à Béziers et à Narbonne est une certitude de sous-exploitation économique et de perte d'efficacité de la ligne nouvelle (voir carte ci-dessous). On ne peut exploiter raisonnablement qu'une seule gare nouvelle dans le cadre d'un projet de territoire « cœur de Languedoc ».**

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.

L'existence des gares nouvelles ne peut être qu'un compromis entre :

- la démographie des agglomérations desservies
- la distance entre 2 dessertes
- le temps de parcours objectif de la ligne (50km 10mn / Montpellier-Perpignan 30mn).

Insérer 2 gares dans ce schéma ?

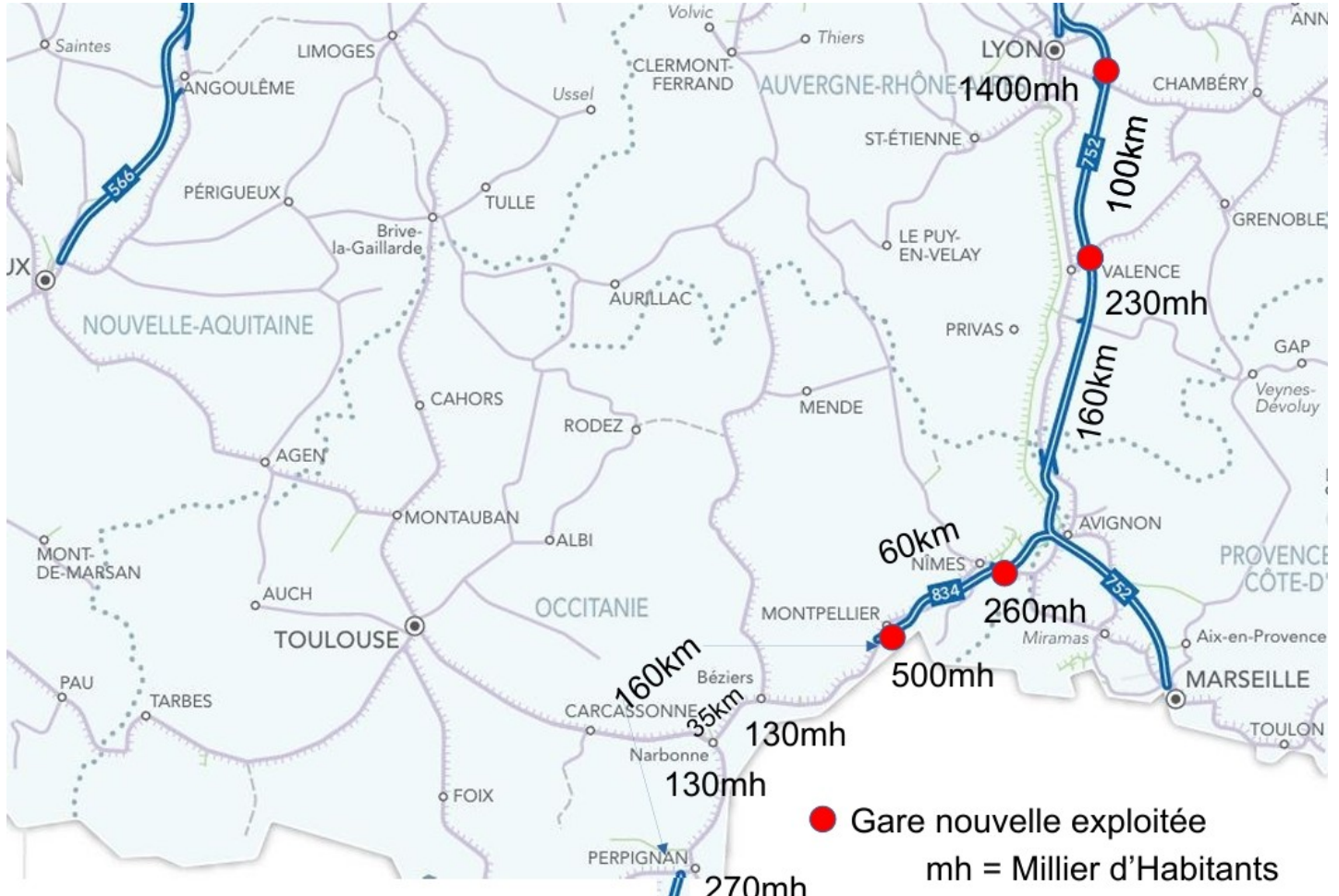
- pour desservir des agglomérations moins importantes ?
- distantes de 35km ?
- augmentant de 10mn le temps de parcours de la ligne ?
- ou trop peu desservies par des TGV ?

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 « cœur 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 d'une surabondance 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 région veut des gares connectées aux services TER LIO. Nous approuvons cette requête même si on se demande pour quelle raison cette collectivité n'a pas soutenu la solution Nissan comme unique gare nouvelle. En tout cas, le projet « Gare Nouvelle A75 » à Béziers ne répond pas du tout à ce besoin. Resterait une solution de « Gare Canal » à l'interconnexion des 2 lignes à Béziers.**

Une gare unique à Nissan avec interconnexion des 2 lignes mettrait Béziers et Narbonne centre à 10 minutes en TER et permettrait un accès facile à la LGV pour les usagers de la ligne Neussargues, Millau, Bédarieux, Béziers. Seul ce projet de territoire "cœur de Languedoc" est équilibré et pertinent.

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 surdimensionné).

La gare "Canal" (voir figure ci-dessous) connecterait TER et TGV. La zone est moins inondable que celle de la gare "Montpellier Sud de France".

## 6- Enjeux agricoles, paysagers, patrimoniaux, environnementaux

**Préserver le parc naturel régional des Corbières, les domaines viticoles, nos paysages et notre patrimoine reste essentiel.**

## CONCLUSION

**Nécessaire et urgente, la LNMP doit respecter ses échéances c'est-à-dire une mise en service de la phase 2 en 2045. Il restera beaucoup à faire pour développer le fret ferroviaire, trouver les bons équilibres d'offres voyageurs et maintenir des lignes avec plus de réactivité qu'actuellement.**

