

COMMISSION MOBILITÉS ET INFRASTRUCTURES du 28/05/26

**LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN (LNMP) - CONTRIBUTION DE LA RÉGION À LA
CONCERTATION PRÉALABLE SUR LA PHASE 2 BEZIERS-PERPIGNAN**

L'ASSEMBLEE PLENIERE DU CONSEIL REGIONAL OCCITANIE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'avis de la commission Mobilités et Infrastructures du 28/05/26,

Vu le rapport n° AP/2026-06/07 présenté par la présidente,

Vu l'avis du 3 octobre 2020, de la Convention Citoyenne pour l'Occitanie,

Vu la délibération n°AP/2022-06/08, du 30 juin 2022 de l'Assemblée Pépinière du Conseil Régional, ayant approuvé le SRADDET et la délibération n°AP/2025-06/08, du 12 juin 2025 de la même assemblée, ayant approuvé sa modification n°1,

Vu la délibération n°AP-2025-12/04, du 18 décembre 2025 de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional, ayant approuvé le rapport *Occitanie Résiliente : Désenclavement des territoires et mobilités décarbonées accessibles à tous*,

Vu la DECISION N° 2026 / 17 / LNMP Phase 2 / 12 du 4 février 2026 de la Commission Nationale du Débat Public d'engager la concertation préalable relative à la phase 2 (Béziers-Perpignan) du projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Considérant que :

Pour atteindre la neutralité carbone en 2050, agir sur la mobilité s'impose comme un enjeu prioritaire : c'est, en France, le premier secteur d'émissions de gaz à effet de serre.

Face aux effets du changement climatique, auxquels est très fortement exposée l'Occitanie, et qui contraindront le bon fonctionnement de ses infrastructures de transport, en l'absence d'investissements conséquents, des mesures doivent être prises pour adapter la région et la rendre résiliente.

Le développement du transport ferroviaire constitue un levier incontournable pour atteindre ces objectifs, considérant que le train peut transporter d'importants volumes de biens et de personnes avec une haute efficacité énergétique, en ne rejetant aucun gaz à effet de serre dans l'atmosphère dès lors qu'il est électrifié.

En répondant à l'impératif de décarbonation, le mode ferroviaire offre également une capacité de transport massifiée, face à des flux croissants, dans une région très attractive démographiquement : chaque année, l'Occitanie accueille près de 41 000 nouveaux habitants.

Pour y parvenir, il est donc indispensable que l'Occitanie dispose d'infrastructures ferroviaires de transports fiables, capacitaires, robustes et capable de proposer des dessertes attractives et



Assemblée Plénière du 4 juin 2026

Délibération N°AP/2026-06/07

des trajets alternatifs, tant par rapport à l'usage de la route (voiture individuelle, poids-lourds) que par rapport à l'aérien de courte durée. Ce qui est visé, c'est pour le train un volume accru de marchandises, plus de voyageurs sur les longs parcours nécessitant une plus grande vitesse, et plus d'usagers du quotidien dans les trains liO.

La neutralité carbone est un objectif à atteindre à l'échelle nationale, mais également européenne. Dans cette perspective, le réseau transeuropéen de transport doit être achevé. Unifié, interopérable et efficient, il vise ainsi à offrir à l'Europe des solutions de transport décarbonées. Organisé en corridors concentrant des flux stratégiques, traversant les frontières nationales et diffusant ces flux dans les euro-régions desservies, ce réseau européen vise à transporter plus de biens et de personnes.

A terme, l'Occitanie, au cœur de l'euro-région Méditerranée, sera au carrefour des corridors Méditerranée et Atlantique, en demeurant un point de passage incontournable vers l'Europe du Nord via le couloir rhodanien, ainsi que vers l'Europe centrale via les traversées transalpines.

L'achèvement du réseau transeuropéen de transports fait l'objet de fortes attentes. La Région Occitanie a ainsi, dès 2017, mobilisé les citoyens, les décideurs et le tissu économique dans un combat juste, « LGV Occitanie, je dis oui ! » Dernièrement, c'est la Commission européenne qui a demandé à la France, d'ici 2027, de fixer des échéances contraignantes à la construction des grands projets de lignes nouvelles interconnectant la péninsule ibérique, la France et l'Italie.

En dépit de cette forte exigence européenne, mais également locale, l'Occitanie est l'une des dernières régions de France à ne pas être reliée au réseau structurant européen. Elle est équipée de lignes ferroviaires classiques, offrant donc des temps de parcours trop importants pour les voyages de grande distance, et qui sont exploitées au maximum de leur capacité ferroviaire. Ces infrastructures ne permettent plus de prendre en charge tous les besoins de déplacement, tant ceux des Occitans que des voyageurs transfrontaliers, ni d'acheminer un volume important de marchandises. Cette situation se traduit par un nombre élevé de poids lourds sur l'autoroute A9 vers l'Espagne – près de 15 000 camions par jour à la frontière franco-espagnole –, une variété de liaisons aériennes vers les capitales européennes pour des durées faibles de vols et une impossibilité de renforcer l'offre de service ferroviaire du quotidien (trains nationaux classiques Intercités, trains régionaux liO, trains à grande vitesse sur ligne classique, etc.).

Avec seulement 2,6% du linéaire de lignes à grande vitesse, traduisant un sous-équipement en infrastructures de transport ferroviaires, il est logique, et pour autant inacceptable, que 57% de la population française située à plus de 4 heures en train de Paris réside en Occitanie, en dépit de sa taille (13,4% de la superficie de la France métropolitaine) et de son poids démographique (9,2% de la population de France métropolitaine).

Face à ce constat, un double besoin de connexion s'impose :

- à l'ouest, au corridor Atlantique, grâce à grand projet du Sud-Ouest (GPSO), rapprochant Toulouse de Paris, du Pays Basque et de l'Ouest de la péninsule ibérique (jusqu'au Portugal).
- à l'est, au corridor Méditerranée, grâce à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), finalisant la connexion ferroviaire entre la France et l'Espagne, vers le contournement de Nîmes-Montpellier (CNM) au nord et vers la Línea Perpignan-Figueras (LPF), au sud.



Assemblée Plénière du 4 juin 2026

Délibération N°AP/2026-06/07

Ces deux grands projets, au-delà d'offrir des gains de temps significatifs, constituent également une composante majeure du développement de l'offre ferroviaire du quotidien : la libération de capacité ferroviaire sur l'infrastructure existante, conjuguée au développement de nouveaux services sur les futures lignes nouvelles permettra de mieux prendre en charge les travailleurs, les étudiants, les usagers ponctuels du réseau liO train, qui font le choix du train pour leurs déplacements, tout en répondant aux besoins de transport à grande distance, connecté au réseau liO train.

Il convient par ailleurs de noter la complémentarité de ces deux projets (GPSO et LNMP) qui, une fois réalisés, permettront d'améliorer sensiblement la qualité d'une des premières liaisons ferroviaires nationales hors du scope des trains à grande vitesse (Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille), trait d'union des façades maritimes Atlantique et Méditerranée, ainsi que des corridors européens éponymes.

Ils répondront également à l'enjeu logistique qu'impose la croissance démographique de notre Région : les nouveaux habitants généreront de nouveaux besoins de transport, de consommation et devront avoir accès à des infrastructures à la hauteur. Les infrastructures existantes ne pourront pas seules acheminer plus de marchandises ni répondre à la croissance de la demande de transport du quotidien.

La Région Occitanie, partenaire moteur de ces deux grands projets de ligne nouvelle, en tant que premier co-financier du bloc local, se mobilise et intervient auprès de l'Etat et de l'Union européenne pour obtenir leur soutien et assurer leur participation financière.

Sur LNSO, il serait possible de lancer le chantier à brève échéance.

Les travaux préparatoires au lancement du chantier (acquisitions foncières, autorisations environnementales réglementaires, etc.), sont en cours de finalisation. Les opérations d'aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse sont, par ailleurs, d'ores et déjà en cours de réalisation. Le financement du bloc local, porteur de 40% du montant total du projet, est sécurisé grâce à la société de financement SGPSO, qui portera l'investissement sur 40 années.

Il a été décidé que ce grand chantier sera réalisé via un marché de conception-réalisation, qui est prêt à être lancé. S'il avait été évoqué par l'Etat un partenariat public-privé (PPP), ce qui aurait immanquablement renchéri le projet et augmenté ses délais de réalisation, cette alternative est aujourd'hui écartée. La signature à Toulouse d'un protocole d'intention sur son financement le 7 mai dernier, en présence du Premier Ministre, rend le projet irréversible. En débloquent sa participation, l'Etat permet en effet le lancement du marché de conception-réalisation. Cela salue les efforts de la Région pour que ce projet ne soit pas retardé pour des considérations conjoncturelles, tant il est indispensable écologiquement pour décarboner les transports et économiquement.

Pour rappel, ce projet offre un gain de temps considérable entre Bordeaux et Toulouse, tout en établissant Paris à 3h10 de la capitale régionale : les liaisons entre l'Atlantique et la Méditerranée (Bordeaux-Toulouse-Barcelone mais aussi vers la côte d'azur et l'Italie) et vers le couloir rhodanien (Bordeaux-Toulouse-Lyon) en bénéficieront, sans venir surcharger le réseau classique. En outre, il assurera la désaturation de la ligne classique, notamment dans le cadre du projet de SERM de l'agglomération toulousaine et à la faveur du développement du fret local.

LNSO, c'est 5 millions de voyageurs supplémentaires, ayant accès à une alternative crédible au transport routier et à l'aérien de courte durée, avec à la clef une réduction significative des



Assemblée Plénière du 4 juin 2026

Délibération N°AP/2026-06/07

émissions de GES.

Sur LNMP, la mise à jour du projet initialement conçu dans les années 1990 renforcerait la résilience de l'Occitanie.

Le projet LNMP consiste à créer 150 kilomètres de lignes nouvelles, raccordées au nord au CNM et au sud à la LFP ; toutes deux aptes à la circulation de trains à grande vitesse (plus de 220 kilomètres par heure), ainsi que de marchandises.

Il est scindé en deux phases. D'une part, la phase 1 Montpellier-Béziers, longue de 52 kilomètres. En 2023, cette phase a été déclarée d'utilité publique en mixité fret-voyageurs. Sa mise en service est programmée en 2034, avec un lancement du marché de conception-réalisation prévu au second semestre 2026, conditionné au concours de l'Etat qui doit impérativement être confirmé.

D'autre part, la phase 2 Béziers-Perpignan, longue de 98 kilomètres. Indissociable de la phase 1, cette seconde phase offrira à LNMP toute sa dimension transfrontalière, permettant de maximiser les cofinancements européens au titre du Mécanisme d'Interconnexion Européenne. En outre, la seule première phase de LNMP ne suffira pas à absorber le trafic ferroviaire existant et objectif, à horizon 2045. En effet, la ligne classique est saturée entre Narbonne et Lattes, point de raccordement du CNM. C'est la parfaite démonstration que la phase 1 de LNMP, rejoignant la ligne classique à Béziers, demeurera insuffisante en l'absence de la seconde phase.

En 2016, au terme d'une concertation, il avait été décidé que cette seconde phase serait conçue pour accueillir uniquement des trains de voyageurs, desservant les agglomérations de Béziers et Narbonne via des gares nouvelles. La concertation a été menée sur la base d'un projet conçu dans les années 1990.

Or, le contexte démographique, climatique, les nouvelles perspectives d'aménagement du territoire et l'intensification des aléas ferroviaires imposent de questionner cette seconde phase, pour renforcer ses fonctionnalités en la faisant correspondre à de nouvelles réalités géographiques et météorologiques.

A cet égard, la Commission nationale du débat public (CNDP) a demandé à SNCF Réseau d'organiser une concertation portant sur les fonctionnalités ferroviaires de la seconde phase du projet, du 9 avril au 19 juin 2026. Cette séquence de concertation répond donc au besoin de faire évoluer le projet par rapport à son état de référence arrêté en 2016 ainsi qu'au besoin d'apporter aux collectivités partenaires des éléments techniques complémentaires (*contraintes de réalisation, besoins fonciers, gestion des nouveaux risques auxquels est exposé le réseau ferroviaire occitan, etc.*). Cette concertation va également permettre de soumettre au débat public des enjeux contemporains, auxquels sont très concrètement exposés dès à présent les habitants d'Occitanie et qui n'étaient pas ou mal pris en compte par le passé, comme les aléas climatiques (canicules, incendies, submersion marine, inondations,...) mais également mais aussi la hausse du nombre d'accidents et la congestion sur l'A9.

Préalablement au lancement de cette concertation, SNCF Réseau a réalisé un travail de dialogue territorial de fin 2024 à fin 2025, comportant des commissions consultatives auprès des élus, pour préparer cette séquence. La qualité de ce travail partenarial a été reconnue par la CNDP.

C'est dans ce cadre que la Région est invitée à exprimer son avis, en versant à la concertation le cahier d'acteur annexé à la présente délibération.

Au terme de cette concertation, la CNDP rendra son rapport et ses prescriptions au maître d'ouvrage au plus tard au dernier trimestre 2026, afin que les fonctionnalités ferroviaires du projet puissent être choisies en comité de pilotage en octobre 2026, puis confirmées par une décision ministérielle attendue en décembre 2026.

A l'issue, une deuxième vague de concertation se tiendra en 2027, portant sur des scénarios de tracé. Un second COPIL et une seconde décision ministérielle l'arrêteront. L'ensemble des décisions ministérielles seront donc obtenues pour que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la phase 2 Béziers-Perpignan puisse se tenir conséquemment de 2028 à 2030 pour obtention de la DUP en 2030.

La présente concertation pose un certain nombre de questions, parmi lesquelles l'opportunité de réaliser un projet aussi ambitieux, évalué à respectivement 2 et 4 milliards € pour chaque phase.

1. *Faut-il créer une ligne nouvelle, complémentaire de la ligne existante, entre Béziers et Perpignan ?*

Bien plus qu'une simple ligne nouvelle, la seconde phase de LNMP est bel et bien une nouvelle voie de communication complémentaire de la ligne classique. Pour autant, cette évidence découle d'un long travail de réactualisation du projet, dont les premières esquisses n'en faisaient qu'un axe radial entre Paris et Perpignan.

Considérant la situation face à laquelle est exposée l'infrastructure existante, d'une part de plus en plus menacée par les risques climatiques auxquels la Région Occitanie est fortement exposée ; et d'autre part totalement saturée aux heures de pointes, l'émergence de la notion de doublet de lignes complémentaires justifiait non seulement qu'il faille réaliser le projet, mais également qu'il faille y intégrer des enjeux de résilience.

Seule la création d'une ligne nouvelle permettra d'augmenter la capacité globale du réseau ferroviaire. En effet, cela permettra de pouvoir offrir de nouveaux sillons, avec des gains de temps de parcours significatifs, d'environ 22 minutes pour la phase 1 Montpellier-Béziers et de 17 minutes pour la phase 2 Béziers-Perpignan, pour respectivement 700 000 et 2,3 millions de voyageurs supplémentaires.

La capacité globale du réseau intègre l'enjeu du transport de marchandises avec une considération accrue : en effet, les besoins de transport de marchandises sont corrélés à l'augmentation de la population régionale, au volume de marchandises accueillies dans les ports européens et les plateformes multimodales régionales, et à une attractivité économique accrue. Dès lors, ce projet est opportun car il matérialise la création d'un corridor fret très performant, aujourd'hui inachevé, bien qu'au cœur du réseau transeuropéen de transport sur l'Euro Corridor Méditerranée. Ce besoin lié aux circulations fret ne se limite pas à faire de ce territoire une zone de passage pour des flux de marchandises européens et internationaux ; il permettra aussi une insertion des grands équipements publics de transports de marchandises (port de marchandises de Sète, de Port-la-Nouvelle, de Port-Vendres, terminaux de transport combiné de Perpignan Saint-Charles et du Boulou) dans ce flux international et donnera ainsi aux entreprises locales de nouvelles opportunités de développement économique.

Pertinent, ce projet est indispensable, tant il est crucial de pouvoir disposer de transports durables, fiables et économes en énergies fossiles. Ce chaînon manquant de l'Euro Corridor Méditerranée permettrait d'économiser 160 000 tonnes de eqCO₂ et lutterait efficacement contre les coûts externes du transport routier : bruit, mortalité routière, particules fines, usure

des routes, etc. Il répondrait au besoin d'accélérer les temps de parcours, pour disposer d'alternatives crédibles à l'aérien et au mode routier. Il offrirait des capacités supplémentaires pour tous types de trains et concourrait même à la résilience de la ligne classique, sur laquelle la réalisation de travaux serait plus facile à programmer. Peu de projets produisent autant d'effets bénéfiques pour le développement durable et la résilience qu'une ligne nouvelle.

2. Quelle vocation donner à cette ligne nouvelle : exclusivement pour les voyageurs ou mixte, c'est-à-dire accueillant aussi des trains de marchandises ?

Pour rappel, le projet initialement conçu en 2016 consistait à créer une ligne nouvelle dédiée exclusivement aux circulations de trains de voyageurs à très grande vitesse (plus de 250 kilomètres par heure).

Néanmoins, les territoires ont exprimé le souhait que soient réduits les impacts du transport routier de marchandises, transitant notamment sur l'autoroute A9, conscients que ces nuisances ne cesseraient de s'aggraver, tant les flux de marchandises entre la France et l'Espagne s'intensifieront. Cette demande, qui traduit un réel besoin d'accompagner la croissance des flux de marchandises en Occitanie, comme à travers l'Europe nécessite une double réponse : d'abord, permettre le report modal de la route vers le rail, par la création de sillons dédiés au fret sur le réseau ferroviaire. Ensuite, anticiper la croissance du volume de marchandises pour les années à venir, résultant de l'installation de nouveaux habitants, ainsi que de la hausse de la production du transport de marchandises sur la façade méditerranéenne. En effet, la façade littorale de l'Occitanie est située sur le principal axe logistique de l'Euro Corridor Méditerranée, qui connaît un développement soutenu.

Outre la lutte contre les émissions de polluants des poids lourds, la diminution du transport routier de marchandises est aussi un enjeu de sécurité et de santé publique : l'encombrement de la circulation, le bruit, les particules fines, les accidents et la mortalité routière sont autant de risques à mieux prendre en compte aujourd'hui.

C'est pourquoi le développement d'alternatives fiables, ferroviaires et maritimes, est un enjeu majeur pour la Région, en ayant fait sa priorité. Or, la possibilité de faire circuler un grand nombre de trains de marchandises est restreinte : la saturation ferroviaire pèse sur les possibilités d'acheminer par le train du fret de et/ou vers les ports régionaux, les plateformes intermodales et les terminaux fret locaux. Le soutien régional au développement des autoroutes ferroviaires et du transport combiné doit donc être assorti d'un choc d'offre infrastructurel.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement durable du Territoire inscrit l'enjeu du soutien à un transport ferroviaire de marchandise décarboné dans les orientations et prescriptions régionales en la matière.

L'instauration d'un doublet ferroviaire continu, apte au fret et aux trains de voyageurs, de Nîmes à Gérone est primordial. Plus qu'une simple cohérence technique avec le CNM, LNMP phase 1 et LPF, la demande de rendre mixte le tronçon Béziers-Perpignan est justifiée par le besoin d'accroître les capacités ferroviaires destinées aux trains de fret. L'écosystème du transport de marchandises ne peut pas reposer quasi-exclusivement sur le mode routier. A cet effet, le doublet de lignes doit disposer de connexions efficaces, par des raccordements permettant l'accès aisé à LNMP phase 2 depuis les installations de fret équipant tout le territoire occitan. Une étude portant sur le soutien à l'économie locale via une nouvelle plateforme régionale de transbordement doit s'inscrire également au service de ces enjeux.

3. *Quelle desserte envisager pour le territoire : faut-il créer des gares nouvelles, combien et où ?*

Deux gares nouvelles étaient programmées dans le projet initial de 2016, Béziers Est et Narbonne Ouest. Néanmoins, dans un contexte d'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires intérieurs, la création de gares nouvelles doit être requestionnée. En effet, dans un contexte concurrentiel, les opérateurs sont libres de déterminer leur politique d'arrêt qui ne dépend pas exclusivement de la présence de gares nouvelles, mais également des raccordements performants aux gares centrales.

Ils feront un choix fonction des temps de parcours et des gares à desservir. LNMP accueillera une variété de trains à grande vitesse, à la fois des trains très rapides, s'arrêtant peu, concurrentiels avec l'aérien et des trains caboteurs, répondant à une demande très variée. Ainsi, l'attractivité des projets de gares nouvelles est fonction de nombreux facteurs :

- Leur accessibilité tous modes confondus (transports collectifs régionaux et urbains, marche, vélo, voiture) ;
- Le potentiel d'habitants, de voyageurs professionnels et de touristes susceptibles de prendre le train dans l'aire de chalandise de la gare ;
- L'offre de trains desservant la gare, à la fois en nombre de destinations offertes et en prix (offre à bas prix) ; mais également l'interconnexion avec l'offre ferroviaire régionale, permettant de diffuser l'effet de la grande vitesse sur les autres gares du territoire qui doit être recherchée systématiquement.

Le renforcement de l'attractivité des gares centrales, lui, tient à la possibilité de rejoindre la ligne classique ou la ligne nouvelle aisément. Le nombre, le positionnement et le type de raccordements (les « sauts-de-mouton » offrant plus de capacité ferroviaire) sont de ce point de vue stratégiques, si l'on veut laisser aux opérateurs le choix sur leur politique de desserte.

De plus, l'offre de desserte sera très probablement ajustée à la saisonnalité de la demande de transport, au vu de l'attractivité du littoral occitan, qui dispose de 500 000 lits touristiques. L'accessibilité des gares aux stations balnéaires (Coursan, Port la Nouvelle, Leucate, etc.) par transport collectif, directement ou en correspondance, notamment par le train régional du réseau liO, sera un élément déterminant dans les choix de dessertes des opérateurs ferroviaires.

La mise en correspondance systématique entre trains régionaux et trains à grande vitesse, qu'ils desservent une gare nouvelle (à l'instar de Nîmes Pont-du-Gard) ou une gare centrale, pour respecter le principe d'interconnexion fer-fer, est indispensable pour diffuser les effets de la grande vitesse dans les territoires et ce dans tous les secteurs d'activité économique (tourisme, voyages d'affaires, etc.).

D'autre part, en sus d'un raccordement au sud de Narbonne, un double raccordement à LNMP est nécessaire entre les gares de Narbonne Centre et Béziers Centre, pour maintenir de nombreuses combinaisons de dessertes, à l'instar de celles proposées dans le nœud ferroviaire de Narbonne, qui offre un train direct par heure vers Montpellier, Toulouse et Perpignan.

La réalisation des projets LNSO et LNMP est indispensable pour renforcer l'accessibilité des territoires de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, en permettant un report modal attractive de la route et de l'aérien pour les personnes et les marchandises.

Ils constituent des chaînons manquants du réseau transeuropéen de transport ferroviaire, qui vont permettre d'insérer la région dans les corridors Atlantique et Méditerranée, la reliant à la



Assemblée Plénière du 4 juin 2026

Délibération N°AP/2026-06/07

péninsule ibérique, à l'Europe du Nord via le couloir rhodanien et à l'Italie via la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA)

La Région, en sa qualité de cheffe de file des collectivités, veille à l'élaboration de ces deux grands projets en conformité avec les enjeux régionaux de développement économique, de réduction des gaz à effet de serre et de meilleure connexion aux réseaux européens. Premier co-financeur du bloc local, elle veille également à leur faisabilité financière, via la création de sociétés de financement, et au respect du calendrier de mise en service.

Concernant LNMP phase 2, projet initialement conçu en 2016 et pour lequel la mixité - soutenue par la Région - induira des modifications de tracé, la Région demande à ce que l'impact sur l'environnement naturel et humain soit minimisé, en se conformant aux derniers standards d'évitement, de réduction et de compensation, y compris en prenant en compte les standards techniques des projets récents de lignes nouvelles pour lesquelles le compromis entre vitesse maximale et gains de temps de parcours est optimisé. L'insertion de la ligne doit préserver, voire mettre en valeur, les paysages remarquables de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. La solution technique d'un passage en tunnel sous le massif des Corbières apparaît à ce titre comme la moins impactante pour l'habitat et l'environnement humain et naturel du territoire.

Ainsi, dans le cadre de la concertation préalable portant sur les fonctionnalités ferroviaires de LNMP phase 2, la Région verse une contribution constituée de la présente délibération et du cahier d'acteur joint.

Après en avoir délibéré,

Décide :

ARTICLE UN : De réaffirmer le soutien de la Région à la réalisation de la Ligne Nouvelle Bordeaux-Toulouse, intégrée au Grand Projet du Sud-Ouest et de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, dans le respect du calendrier initialement prévu.

ARTICLE DEUX : De demander le lancement dans les délais des appels d'offre de conception-réalisation associés.

ARTICLE TROIS : D'approuver le cahier d'acteurs ci-annexé portant la contribution de la Région à la concertation sur la phase 2 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Acte Rendu Exécutoire :
031-200053791-20260604-67859-DE-1-1
- Date de transmission à la préfecture : 05/06/26
- Date d'affichage légal : 05/06/26

La Présidente

Carole DELGA