



## Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

### CAHIER ACTEUR DE LA FÉDÉRATION RÉGIONALE DES TRAVAUX PUBLICS OCCITANIE

#### EN BREF

La Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie soutient pleinement le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) et appelle à sa réalisation rapide. Maillon manquant de l'arc méditerranéen entre la France et l'Espagne, cette infrastructure mixte – voyageurs et fret – est indispensable pour désaturer un axe littoral aujourd'hui asphyxié, renforcer l'attractivité économique de l'Occitanie, accélérer la décarbonation des mobilités et conforter le transport ferroviaire de marchandises.

La Fédération demande l'engagement sans délai de la phase 1 (Montpellier-Béziers) et un calendrier ferme et daté pour la phase 2 (Béziers-Perpignan), seule garantie d'un projet mené à son terme.

Au-delà de l'ouvrage lui-même, ce chantier structurant sera un puissant levier d'activité, d'emploi local non délocalisable et de qualification pour la filière travaux publics régionale.



Concertation garantie par



#### Qui sommes-nous ?

La Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie fédère et représente les entreprises de travaux publics implantées sur le territoire régional, des grands groupes aux nombreuses TPE et PME qui maillent l'ensemble des départements occitans.

#### La filière en Occitanie :

**2 000 entreprises** · **32 000 emplois directs** · **4.5 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel.**

Organisation professionnelle de référence du secteur, la Fédération a pour missions de représenter et défendre les intérêts de la profession auprès des pouvoirs publics et des maîtres d'ouvrage, de promouvoir l'investissement dans des infrastructures durables, d'accompagner les entreprises en matière d'emploi, de formation, d'innovation et de transition écologique, et de contribuer à l'aménagement équilibré et au développement économique des territoires. À ce titre, elle suit avec la plus grande attention les grands projets d'infrastructures de la région, dont la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constitue l'un des plus stratégiques.

**Contact : Olivier GIORGIUCCI**  
Président délégué  
ZAC Tournezy 1  
Passage Jean Cocteau  
34070 Montpellier  
tél. 04.67.69.00.00  
courriel : occitaniemed@fntp.fr

## NOTRE CONTRIBUTION

Espace ouvert sur la Méditerranée et carrefour des grands flux européens, l'Occitanie ne dispose pourtant, sur sa façade littorale, que d'infrastructures de transport saturées qui cumulent tous les trafics – déplacements du quotidien, grandes lignes, tourisme, fret régional et transit international. Entre Montpellier et Béziers, la ligne actuelle atteint déjà ses limites aux heures de pointe ; l'autoroute A9, empruntée par près de 15 000 poids lourds chaque jour, figure parmi les axes les plus chargés de France. Sans nouvelle infrastructure, cette situation menace à terme la mobilité quotidienne des habitants, la compétitivité des entreprises et les engagements climatiques du territoire. La Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan apporte une réponse à la hauteur de ces enjeux.

## UN LEVIER DÉCISIF POUR L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ DE L'OCCITANIE

Région parmi les plus dynamiques de France sur le plan démographique, l'Occitanie fonde son développement sur son ouverture et sur la qualité de ses liaisons. Or la congestion chronique de ses réseaux pèse directement sur l'attractivité du territoire et sur la croissance des entreprises qui y produisent. En décuplant les capacités ferroviaires, la LNMP rapprochera les pôles régionaux entre eux et reliera plus efficacement l'Occitanie aux grandes métropoles du couloir rhodanien (Paris-Lyon-Montpellier-Perpignan) et du Grand Sud (Bordeaux-Toulouse-Marseille-Nice) : Paris sera accessible depuis Perpignan en 4h20, contre 5h10 aujourd'hui. La création de pôles d'échanges multimodaux autour des nouvelles gares de Béziers Est et de Narbonne Ouest offrira de véritables nœuds de communication, supports de développement économique, d'emploi et d'aménagement pour les agglomérations concernées. Pour la filière des travaux publics, des infrastructures performantes sont la condition même d'un territoire compétitif, capable d'attirer les investissements et de soutenir durablement l'activité.

## ACHEVER UN MAILLON STRATÉGIQUE DU RÉSEAU EUROPÉEN ET DU FRET MÉDITERRANÉEN

La Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constitue le chaînon manquant d'une liaison internationale reliant la péninsule ibérique à l'Europe du Nord. Elle s'inscrit dans la continuité des lignes mixtes déjà réalisées ou engagées – la traversée pyrénéenne Perpignan-Figueras, le contournement de Nîmes et Montpellier – et achève la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne ainsi que le corridor européen de fret « Méditerranée ». L'enjeu est considérable : les échanges transpyrénéens, aujourd'hui assurés très majoritairement par la route, continuent de croître, et une large part des flux maritimes méditerranéens est encore captée par les grands ports du nord de l'Europe avant d'être réacheminée par camion. Une ligne nouvelle mixte, interconnectée à la ligne classique, aux plateformes logistiques et aux zones portuaires régionales, permettra de capter une part de ces trafics, de conforter la vocation logistique et portuaire de l'Occitanie et de répondre aux attentes des opérateurs. C'est pourquoi la Fédération insiste sur le caractère mixte – voyageurs et fret – de l'infrastructure, sans lequel le projet manquerait l'un de ses objectifs majeurs.

### LE PROJET EN CHIFFRES

- › 150 km de ligne nouvelle et 30 km de raccordements
- › 2 gares nouvelles : Béziers Est et Narbonne Ouest
- › Des TGV à 300 km/h et une ligne mixte voyageurs / fret
- › 700 000 voyageurs supplémentaires par an dès la phase 1
- › Paris-Perpignan en 4h20, contre 5h10 aujourd'hui
- › 160 000 tonnes de CO<sub>2</sub> évitées chaque année
- › 6,12 milliards d'€ (CE 2020), dont 2,04 milliards pour la phase 1

## UNE INFRASTRUCTURE AU SERVICE DE LA DÉCARBONATION ET DU REPORT MODAL

Dans un contexte de transition énergétique, la LNMP est aussi un projet climatique. En libérant des capacités sur la ligne existante, elle permettra de faire circuler davantage de TER et d'offrir aux habitants une alternative crédible à la voiture, tout en reportant vers le rail une part du fret aujourd'hui assuré par la route. Le projet évitera environ 160 000 tonnes de CO<sub>2</sub> chaque année et retirera des milliers de poids lourds de l'A9, principale source d'émissions de gaz à effet de serre du territoire. Plus de trains, c'est moins de voitures et de camions sur les routes : la Fédération partage pleinement cet objectif de report modal, conforme aux engagements nationaux et européens en matière de climat. Elle rappelle que ce bénéfice environnemental ne sera pleinement atteint que si l'infrastructure est conçue pour accueillir un trafic fret significatif et si les aménagements d'intermodalité l'accompagnent.

## UN CHANTIER STRUCTURANT POUR L'EMPLOI ET LA FILIÈRE TRAVAUX PUBLICS RÉGIONALE

Au-delà de ses bénéfices pour la mobilité, la LNMP représente un investissement de 6,12 milliards d'euros qui irriguera l'économie régionale pendant toute la durée des travaux. Un chantier de cette ampleur génère des milliers d'emplois directs et indirects – non délocalisables – dans les entreprises de travaux publics, leurs sous-traitants et leurs fournisseurs, et constitue un puissant levier de qualification et d'insertion pour la jeunesse occitane. La Fédération souligne l'importance de mobiliser le tissu des PME et TPE régionales, de valoriser les ressources et savoir-faire locaux, et d'intégrer dès la conception des objectifs ambitieux de formation, d'apprentissage et d'insertion professionnelle. La Fédération des Travaux Publics Occitanie s'appuiera sur l'IFTP (Institut de Formation des Travaux Publics Occitanie) qui forme en alternance et en insertion plus de 700 personnes aux métiers des travaux publics dans la région.

Elle appelle à une commande publique lisible et à un calendrier stable, indispensables pour permettre aux entreprises d'anticiper, d'investir et de recruter : la régularité du plan de charge est, pour la filière, la condition d'une mobilisation efficace au service de la réussite du projet.

## NOTRE POSITION : ENGAGER LA PHASE 1 SANS DÉLAI ET GARANTIR LA PHASE 2

La Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie soutient sans réserve la réalisation de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Reconnue d'intérêt général et inscrite parmi les priorités nationales d'investissement par le Conseil d'orientation des infrastructures, cette ligne ne saurait souffrir de nouveaux reports. La Fédération demande l'engagement sans délai de la phase 1 entre Montpellier et Béziers, dont la maturité et l'urgence sont avérées, ainsi que la sécurisation de son financement (2,04 milliards d'euros). Elle insiste avec la même force pour qu'un calendrier ferme et daté soit arrêté dès à présent pour la phase 2 entre Béziers et Perpignan : une réalisation en deux temps n'est acceptable que si la continuité de l'infrastructure jusqu'à la frontière espagnole est garantie. Réaliser la phase 1 sans engager la phase 2 reviendrait à laisser le maillon européen inachevé et à priver le territoire d'une partie des bénéfices attendus. La Fédération appelle enfin l'État et les collectivités à pérenniser le financement de l'ensemble du projet et à conduire les procédures avec célérité.

## CONCLUSION

Désaturer l'axe littoral, rapprocher les territoires, achever un maillon européen, accélérer la décarbonation et soutenir l'activité régionale : la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan répond à des enjeux qui engagent l'avenir de l'Occitanie pour plusieurs générations. La Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie appelle l'ensemble des acteurs à saisir l'opportunité de la concertation pour conforter ce projet, à engager sans délai la phase 1 et à garantir, par un calendrier daté et un financement pérenne, la réalisation de la phase 2. La filière des travaux publics est prête à se mobiliser, aux côtés des maîtres d'ouvrage et des territoires, pour faire de la LNMP une réussite.

