



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE SNCF VOYAGEURS

La LNMP constitue un maillon essentiel du corridor européen reliant la péninsule ibérique au reste du continent. Elle offre une opportunité majeure de transformation de la mobilité sur l'axe méditerranéen.

Aujourd'hui, les liaisons France-Espagne ou multi transfrontalières Espagne-France-Italie ou encore Europe du Nord-Espagne ne sont pas suffisamment compétitives versus la voiture ou l'avion, à titre d'exemple, la liaison Paris-Barcelone se fait aujourd'hui en moyenne en 6h30 contre 1h45. La réalisation complète de la LNMP permettrait de gagner environ 40 minutes et de viser un temps de parcours de l'ordre de 5h45 pour Paris-Barcelone notamment, seuil déterminant pour enclencher un report modal significatif.

Par ailleurs, comme précisé ci-dessus, la construction de cette ligne nouvelle ouvre de nouvelles perspectives également pour des dessertes longues distances comme la grande transversale sud en France sur l'Axe Bordeaux-Montpellier-Marseille-Nice, les offres vers et depuis le Nord de l'Europe et pour des offres de l'arc méditerranéen comme Barcelone-France-Italie-Suisse

Chaque gain de temps contribue directement à :

- renforcer l'attractivité du train face à l'avion,
- réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- structurer un espace européen de mobilité bas carbone.

C'est à la lumière de cette ambition que SNCF Voyageurs formule ses positions.



Concertation garantie par



VOYAGEURS

SNCF Voyageurs est l'entreprise ferroviaire du groupe SNCF en charge notamment de l'exploitation des services de transport de voyageurs longue distance en SLO (Service Librement Organisé), avec les trains à grande vitesse exploités actuellement sous les marques TGV INOUI, OUIGO et Eurostar. À ce titre, SNCF Voyageurs utilisera l'infrastructure de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) dès sa mise en service selon un niveau d'offre qui dépendra de plusieurs paramètres (dont certains sont repris ci-dessous) mais aussi en fonction de l'évolution du marché en grand, notamment dans sa composante concurrentielle.

En tant qu'opérateur ferroviaire, SNCF Voyageurs, comme les autres entreprises ferroviaires opérant en SLO, porte un intérêt certain dans les choix soumis à la concertation. La mixité de la ligne, la localisation des gares nouvelles et les modalités de raccordement détermineront à la fois le niveau d'offre et la performance des services ferroviaires ainsi que les bénéfices apportés aux territoires à l'horizon 2040.

Le présent cahier d'acteur exprime la position à date de l'activité TGV de SNCF Voyageurs, opérateur des services de grande vitesse appelés à exploiter la LNMP. Il ne préjuge pas des positions des autres activités de SNCF Voyageurs ni de celles du groupe SNCF dans son ensemble. L'activité TGV s'inscrit pleinement dans les objectifs portés par le projet LNMP : renforcer la mobilité durable, contribuer au report modal de la route et de l'avion vers le rail, et améliorer l'accessibilité des territoires du corridor méditerranéen.

Contact :
SNCF Voyageurs
Benjamin Huteau
benjamin.huteau@sncf.fr

Ambition portée par SNCF Voyageurs

La LNMP constitue un maillon essentiel du corridor européen reliant la péninsule ibérique au reste du continent. Elle offre une opportunité majeure de transformation de la mobilité sur l'axe méditerranéen.

Aujourd'hui, les liaisons France-Espagne ou multi transfrontalières Espagne-France-Italie ou encore Europe du Nord-Espagne ne sont pas suffisamment compétitives versus la voiture ou l'avion, à titre d'exemple, la liaison Paris-Barcelone se fait aujourd'hui en moyenne en 6h30 contre 1h45. La réalisation complète de la LNMP permettrait de gagner environ 40 minutes et de viser un temps de parcours de l'ordre de 5h45 pour Paris-Barcelone notamment, seuil déterminant pour enclencher un report modal significatif.

Par ailleurs, comme précisé ci-dessus, la construction de cette ligne nouvelle ouvre de nouvelles perspectives également pour des dessertes longues distances comme la grande transversale sud en France sur l'Axe Bordeaux-Montpellier-Marseille-Nice, les offres vers et depuis le Nord de l'Europe et pour des offres de l'arc méditerranéen comme Barcelone-France-Italie-Suisse

Chaque gain de temps contribue directement à :

- renforcer l'attractivité du train face à l'avion,
- réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- structurer un espace européen de mobilité bas carbone.

C'est à la lumière de cette ambition que SNCF Voyageurs formule ses positions.

Position 1 — Préserver la performance commerciale du TGV, levier décisif du report modal

L'activité TGV de SNCF Voyageurs soutient le projet LNMP dans son ensemble. La concertation soumet plusieurs scénarios de fonctionnalités, dont la question de la mixité voyageurs-fret. Le choix qui sera retenu relève des arbitrages des instances compétentes – État, SNCF Réseau, Région et collectivités. L'activité TGV de SNCF Voyageurs s'engage à exploiter au mieux l'infrastructure quel que soit le scénario retenu.

Au titre de son périmètre d'opérateur des services à grande vitesse, l'activité TGV de SNCF Voyageurs souhaite attirer l'attention de la concertation sur les conditions de performance commerciale qui détermineront la capacité du projet à atteindre ses objectifs : conquête de parts modales, augmentation du trafic et des fréquences, élargissement de l'offre commerciale au bénéfice des voyageurs et des territoires.

- **Le temps de parcours, levier déterminant du report modal**

- Sur Paris-Barcelone, le TGV est en concurrence directe avec les compagnies aériennes low-cost. Le temps de parcours est, dans cette compétition, un des premiers facteurs de choix des voyageurs. Une ligne nouvelle conçue à 320 km/h pour les services voyageurs permettrait de viser un Paris-Barcelone autour de 5h45, seuil considéré comme déterminant pour faire basculer la part modale de l'avion vers le rail.
- Sur les corridors où coexistent train et avion, l'expérience montre qu'une variation même modérée du temps de parcours suffit à déplacer plusieurs points de parts modales. La performance de la ligne nouvelle conditionne donc directement la trajectoire de report modal sur l'axe méditerranéen.

- **Un cercle vertueux : performance, fréquentation et fréquences**

- Une performance commerciale élevée attire des voyageurs supplémentaires, conforte la rentabilité d'exploitation et autorise une augmentation des fréquences proposées sur l'axe.
- La hausse des fréquences renforce à son tour l'attractivité du train, dans un cercle vertueux dont profitent à la fois les voyageurs longue distance, les territoires desservis par les nouvelles gares et l'écosystème ferroviaire dans son ensemble.
- L'horizon 2040 et au-delà appelle ainsi une infrastructure dimensionnée pour accueillir une montée en charge progressive du trafic voyageurs et l'élargissement durable de l'offre commerciale.

- **Points de vigilance sur le profil de la ligne et la vitesse de conception**

- Les éléments versés à la concertation par SNCF Réseau soulignent que la conception d'une ligne accueillant le fret implique des contraintes de pente plus restrictives (1,5 % maximum, contre 3,5 % admissibles pour les seuls voyageurs) et un tracé adapté en conséquence. Il est essentiel que la vitesse commerciale proposée aux services voyageurs soit la plus élevée possible, pour correspondre aux standards de grande vitesse européens (300 km/h).

À l'échelle de l'axe Paris-Barcelone, l'écart de vitesse de conception entre les variantes se traduirait par une variation du temps de parcours d'une dizaine de minutes. Sur un corridor en concurrence directe avec l'aérien, cet ordre de grandeur est suffisant pour faire évoluer la part modale du train de plusieurs points.

- L'activité TGV de SNCF Voyageurs invite la concertation et les maîtres d'ouvrage à intégrer pleinement cette dimension dans l'évaluation comparative des scénarios, et à privilégier les choix de conception qui permettent de préserver au mieux la vitesse commerciale et la robustesse des sillons des services voyageurs, quel que soit le scénario retenu.

Demande n°1

L'activité TGV de SNCF Voyageurs demande que, quel que soit le scénario retenu à l'issue de la concertation, la conception de la LNMP préserve les leviers de la performance commerciale du TGV : vitesse de conception élevée pour les services voyageurs, robustesse et régularité des sillons, capacité d'accueil de fréquences accrues. Ces conditions sont déterminantes pour gagner des parts modales sur l'aérien et faire de la LNMP un succès collectif au service des territoires.

Position 2 — Des gares nouvelles au service des territoires, sous condition d'une intermodalité exigeante

SNCF Voyageurs soutient la création de gares nouvelles permettant d'améliorer l'accès à la grande vitesse pour des territoires aujourd'hui éloignés de l'infrastructure.

Toutefois, leur pertinence repose sur une condition essentielle : leur insertion dans un système de mobilité performant et durable.

- **Béziers Est : une opportunité d'ouverture territoriale**

- La création d'une gare nouvelle à Béziers Est permettrait de connecter directement l'agglomération aux services à grande vitesse européens, avec un impact limité sur les temps de parcours.

- **Narbonne : un nœud structurant à valoriser**

- La gare nouvelle de Narbonne Ouest, associée à un raccordement à la ligne classique vers Toulouse, permettrait de développer de nouvelles relations :
- Barcelone-Toulouse,
- Toulouse-Lyon, renforçant l'accessibilité de l'ensemble du territoire

- **Une exigence forte d'intermodalité**

- SNCF Voyageurs souligne que la réussite de ces gares dépendra de leur accessibilité rapide depuis les centres urbains, de la qualité des connexions avec les transports collectifs, et de la mise en place de solutions de rabattement efficaces.
- SNCF Voyageurs attire également l'attention sur la nécessité d'éviter la création de gares insuffisamment connectées ou sous-utilisées.

Demande n°2

L'activité TGV de SNCF Voyageurs soutient le scénario de référence prévoyant les deux gares nouvelles de Béziers Est et de Narbonne Ouest, complété par un raccordement à la ligne classique vers Toulouse permettant de nouvelles relations transversales. Cet engagement est conditionné à la mise en place de dispositifs d'intermodalité ambitieux et contractualisés, garantissant l'attractivité et l'usage effectif des gares nouvelles.

Position 3 — À Perpignan, combiner desserte territoriale et performance internationale

SNCF Voyageurs est attaché à la desserte de Perpignan, tout en soulignant la nécessité de préserver la performance des liaisons internationales.

- **Maintenir une desserte de qualité du centre-ville**

- Le maintien d'un raccordement vers la gare centre de Perpignan est indispensable pour desservir efficacement l'agglomération.

- **Permettre le développement de services express performants**

- La compétitivité des liaisons internationales nécessite également la mise en place de services rapides sans arrêt, entre Montpellier et Barcelone.
- Ces services exigent un raccordement direct entre la LNMP et la LGV Perpignan-Figueres, sans détour, ce que le contournement de Perpignan rend possible.

- **Une approche complémentaire**

- Les deux types de raccordements sont complémentaires et permettent de proposer une augmentation et une diversification des offres :
- des trains plus rapides pour les longues distances,
- des trains desservant les territoires.

- **Une option complémentaire à étudier**

- L'étude d'une gare à Rivesaltes pourrait permettre de concilier performance et desserte du bassin perpignanais.

Demande n°3

Dans le cadre de la desserte de Perpignan, l'activité TGV de SNCF Voyageurs est favorable à la réalisation de deux raccordements complémentaires à Perpignan : (1) un raccordement vers la gare centre ; (2) un raccordement direct vers la LGV Perpignan-Figueres.

SYNTHESE

Demande 1 – Préserver la performance commerciale du TGV (320 km/h, sillons robustes, fréquences accrues) quel que soit le scénario retenu pour des dessertes complémentaires entre des trains rapides dits « bolides » vers l'Espagne et une desserte des territoires.

Demande 2 – Gares nouvelles sous condition d'intermodalité forte.

Demande 3 – Double raccordement à Perpignan.

CONCLUSION

La LNMP représente une opportunité majeure pour développer une mobilité décarbonée à l'échelle nationale et européenne.

La réussite du projet repose sur un équilibre entre performance des liaisons longues distances, desserte des territoires, et cohérence du système ferroviaire dans son ensemble.

L'activité TGV de SNCF Voyageurs se tient pleinement engagée aux côtés de l'État, de SNCF Réseau, de la Région et des collectivités pour faire de ce projet un succès collectif au service des territoires et de la transition écologique, quel que soit le scénario qui sera retenu.