

Phase 2 : Béziers - Perpignan



La réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan en deux phases : d'abord le tronçon Montpellier-Béziers (phase 1) puis celui de Béziers-Perpignan (phase 2) est actée par décision ministérielle du 1^{er} février 2017. Certaines caractéristiques de la phase 2, telles qu'arrêtées en 2016, font aujourd'hui l'objet d'études complémentaires afin de confirmer leur pertinence au regard de l'évolution du territoire. Ces études permettront, entre autres, de questionner certaines fonctionnalités, comme les gares nouvelles et la mixité de la ligne, y compris l'hypothèse d'un passage en tunnel dans les Corbières. Les résultats seront partagés avec les acteurs du territoire lors des prochaines phases de concertation.

Le projet en un coup d'œil

LES CHIFFRES CLÉS DE LA PHASE 2

- 4 milliards d'€** d'investissement
- 97,7 km** de ligne nouvelle et **23 km** de raccordements
- 21 min** supplémentaires gagnées entre Perpignan et Montpellier (en TGV) soit **39min** au total
- + 3 millions** de voyageurs ferroviaires annuels
- 160 000 tonnes** de CO₂ évitées chaque année

LES BÉNÉFICES ATTENDUS

- Déplacements** facilités
- Temps de parcours** raccourcis
- Environnement** préservé grâce à un mode de transport décarboné
- Attractivité** renforcée pour les territoires

RETOUR SUR L'HISTOIRE DU PROJET

Esquissé en 1990, le projet LNMP est confirmé d'intérêt général en 2000 et soumis au débat public en 2009.

Plusieurs périodes d'études se succèdent entre 2010 et 2015 pour définir le fuseau de passage de la nouvelle ligne, le positionnement des gares et le niveau d'offre de services qui sera proposé aux utilisateurs (fret et voyageurs).

En 2017, le phasage de la ligne est acté : le tronçon entre Montpellier et Béziers sera réalisé en premier.

En 2019, la loi acte le caractère prioritaire de LNMP et fixe le calendrier de réalisation.

Le calendrier de la phase 2



Des études complémentaires

Les fonctionnalités de la phase 2 telles qu'arrêtées en 2016 font aujourd'hui l'objet d'études complémentaires : **trafic et capacité, socio-économie, études techniques et environnementales** dont inventaires, **études paysagères, étude de la vulnérabilité de la ligne actuelle** au changement climatique, etc. Les résultats permettront d'affiner la pertinence des fonctionnalités de la ligne **au regard de l'évolution du**

territoire, et ce en **associant les différentes parties prenantes** aux étapes clés de ces études, dans le cadre de groupes de travail thématiques.

SNCF Réseau envisage une concertation en deux temps pour que le public puisse se prononcer à **chaque étape** sur les options exposées tout en permettant une **co-construction continue avec le territoire**.

Une concertation en 2 temps

AUTOMNE 2025 : CONCERTATION SUR LES FONCTIONNALITÉS

A l'automne 2025, une concertation sera organisée sur les fonctionnalités de la ligne, sur la base d'une analyse multicritères de différents scénarios de service portant sur :

- **le type de ligne : ligne voyageurs ou ligne mixte (voyageurs + fret) ?**

Avec une analyse et comparaison de 3 scénarii :

- ↔ Le tracé voyageurs acté par Décision Ministérielle (cf. encadré ci-contre)
- ↔ Un scénario mixte dit « Corbières Littorales »
- ↔ Un scénario mixte avec un passage en tunnel sous le massif des Corbières

- **les gares nouvelles**, avec une analyse et comparaison de 4 scénarii :

- ↔ 2 gares nouvelles, Béziers Est et Narbonne Ouest (scénario actuel, cf. encadré ci-contre)
- ↔ 1 seule gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan*
- ↔ 1 seule gare nouvelle à Narbonne Ouest avec un raccordement à Nissan
- ↔ 1 seule gare nouvelle à Nissan

**sans raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle au niveau de Nissan, les TGV desservant Béziers centre devraient poursuivre sur la ligne actuelle jusqu'à Perpignan perdant les avantages de la grande vitesse*

AUTOMNE 2026 : CONCERTATION SUR LES TRACÉS

En fonction des résultats de la concertation menée en 2025 et de la décision qui sera prise sur les fonctionnalités à l'issue de cette étape, SNCF Réseau envisage :

- **Dans le cas du choix de la solution voyageurs :**

- ↔ Poursuite des études et concertation continue sur l'insertion paysagère de la ligne, les mesures compensatoires, des modifications à la marge du tracé, etc.
- ↔ Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet (DUP)

- **Dans le cas du choix de la solution mixte :**

- ↔ Etudes sur les tracés et analyse multicritères
- ↔ Concertation sur les tracés
- ↔ Bilan de la concertation et décision ministérielle
- ↔ Enquête publique préalable à la DUP

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA CNDP

Dans la suite de la reprise des études préalables à l'enquête publique de la phase 2 et afin de poursuivre la démarche de concertation continue engagée tout au long de l'élaboration du projet, SNCF Réseau saisira la **Commission Nationale du Débat Public (CNDP)** afin de définir les modalités de participation du public à mettre en place d'ici l'enquête publique.

ZOOM SUR LES FONCTIONNALITÉS DU SCENARIO ACTUEL

A l'issue de la phase de concertation et d'études menées entre 2010 et 2015, la mixité fret / voyageurs de la ligne n'avait pas été retenue pour la section entre Béziers et Perpignan. Ce choix, acté par décision ministérielle n°3 du 29 janvier 2016, s'appuyait sur :

- un bénéfice pour l'exploitation et la qualité de service qui n'était pas démontré par les études prévisionnelles de trafic et d'exploitation ;
- un surcoût financier important induit par une complexité technique (de très nombreux ouvrages d'art tels que des tunnels ou viaducs s'avaient nécessaires pour adapter les pentes aux capacités de franchissement des trains fret dans la traversée des reliefs, notamment le massif des Corbières).

Pour la desserte, le choix s'était porté sur l'aménagement de deux gares nouvelles :

- Béziers Est : au sud de l'échangeur A9/A75, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers
- Narbonne Ouest : sur le site « Pont des charrettes », à l'interconnexion avec la ligne existante, sur la commune de Montredon-des-Corbières