



LIGNE NOUVELLE
Montpellier
Perpignan

SÉMINAIRE PRESSE

30 AVRIL 2024

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTELLIER-PERPIGNAN.COM

CLUB DE LA PRESSE OCCITANIE - MONTPELLIER



Vos interlocuteurs aujourd'hui

Stéphane LUBRANO

Directeur de la mission LNMP

Olivier GALAND

Responsable Phase 1

Anne JOUHANNAUD-TRUSSON

Responsable de la démarche
Eviter-Réduire-Compenser (ERC)

Sylvie MARTIN

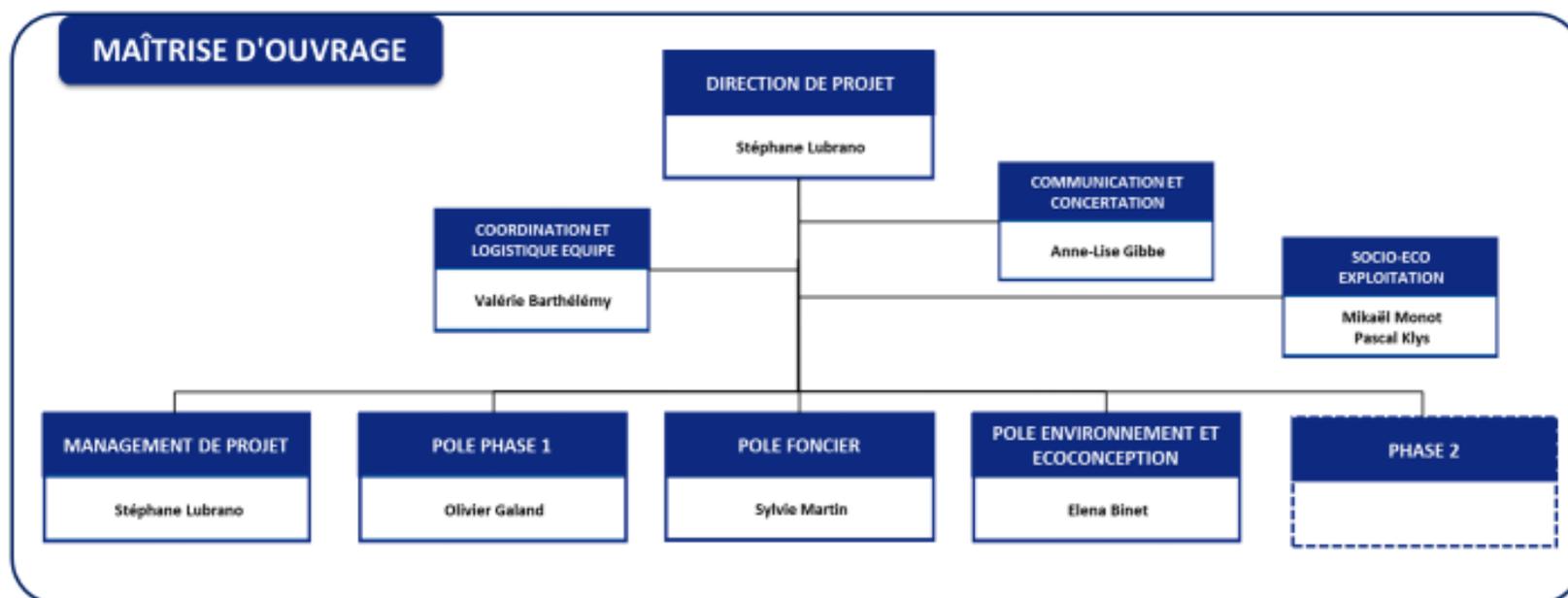
Responsable foncier

Anne-Lise GIBBE

Responsable de la concertation



Une équipe dédiée au projet



Le programme

10h00

Présentation :

- Pourquoi une ligne nouvelle ?
- Concrètement, de quoi parle-t-on ?
- Où en est le projet aujourd'hui ?
- Comment ?
 - Zoom sur la phase 1
 - Zoom sur la phase 2
- Les prochaines étapes

11h00

Echanges

**Pourquoi une
ligne nouvelle ?**

*Rappel des
objectifs*

Un doublet de lignes complémentaires formant ensemble un réseau ferroviaire plus performant

UNE LIGNE EN +

c'est + de trains, pour tous, sur toutes les lignes !



Un projet **indispensable** pour répondre aux besoins de mobilité de demain

Un projet prioritaire à l'échelle européenne

Un projet qui s'inscrit dans les grandes démarches nationales : Loi d'Orientation des Mobilités, Stratégie Nationale Bas Carbone, Loi Résilience et Climat...

LIGNE NOUVELLE

Plus rapide, pour aller plus loin

LIGNE ACTUELLE

Plus de trains pour le quotidien

Faciliter les déplacements du quotidien

+ de TER

+ de capacité
pour les trains
du quotidien



Une désaturation de la ligne actuelle pour :

- Développer le trafic TER, volonté forte de la Région Occitanie
- Créer les conditions favorables à la mise en place d'un RER métropolitain souhaité par Montpellier Méditerranée Métropole

+ 3 millions de voyageurs

— par an / projet global,
tous types de voyageurs

+ 700 000 voyageurs

— par an dès la phase 1,
tous types de voyageurs

Assurer la continuité de la **grande vitesse**

+ de TGV



→ **Achever la réalisation du chaînon manquant du corridor de transport à grande vitesse entre le nord et le sud de l'Europe**

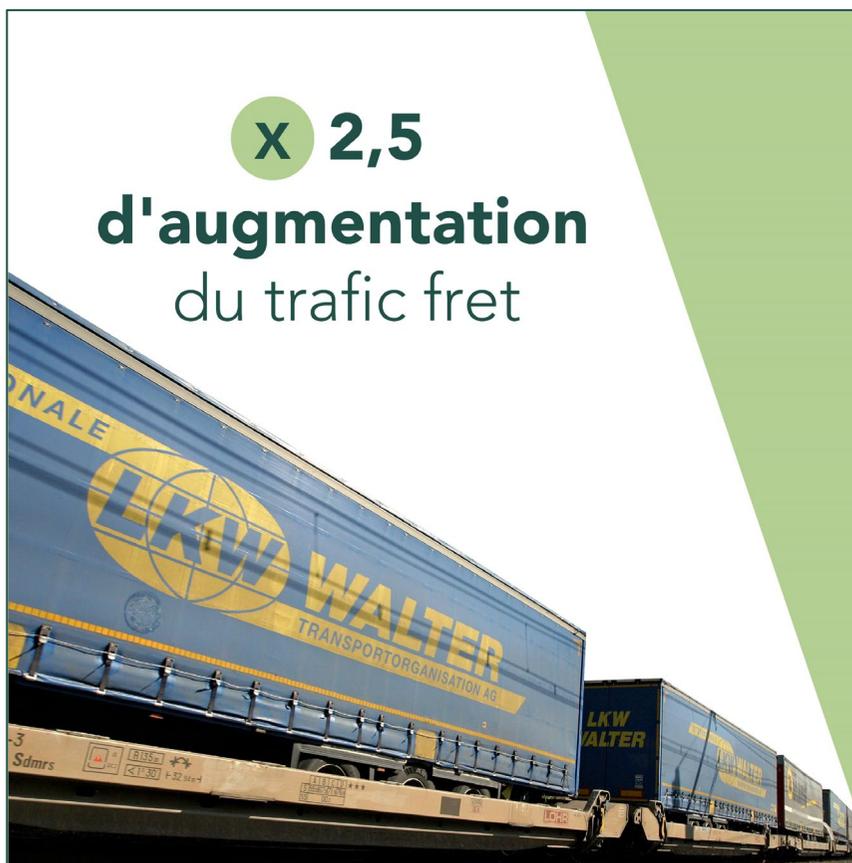
→ **Des connexions plus rapides, pour participer au désenclavement et à l'attractivité des territoires desservis**

-18 min

de trajet entre
Montpellier et Béziers
dès la phase 1

Contribuer à la **décarbonation** des transports

+ de fret



Un renforcement du corridor fret Méditerranée qui permet de contribuer à :

- l'atteinte de l'objectif de doublement du trafic fret (Stratégie Nationale pour le développement du Fret Ferroviaire) en favorisant le **report modal** (qualité de service de la ligne nouvelle)
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre
- l'amélioration de la **qualité de l'air** et la **diminution des accidents** sur le réseau routier

20 000 poids lourds

de moins chaque année sur l'A9

1 train = 45 camions

de moins sur les routes



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2

**Concrètement,
de quoi
parle-t-on ?**

En un coup d'œil

PHASE 1 MONTPELLIER ↔ BÉZIERS



52,3 km
de ligne nouvelle
+7 km
de raccordements
au réseau existant



ligne mixte
(fret + voyageurs)



2 Mds d'euros
CE 2020

PHASE 2 BÉZIERS ↔ PERPIGNAN



97,7 km
de ligne nouvelle
+23 km
de raccordements
au réseau existant



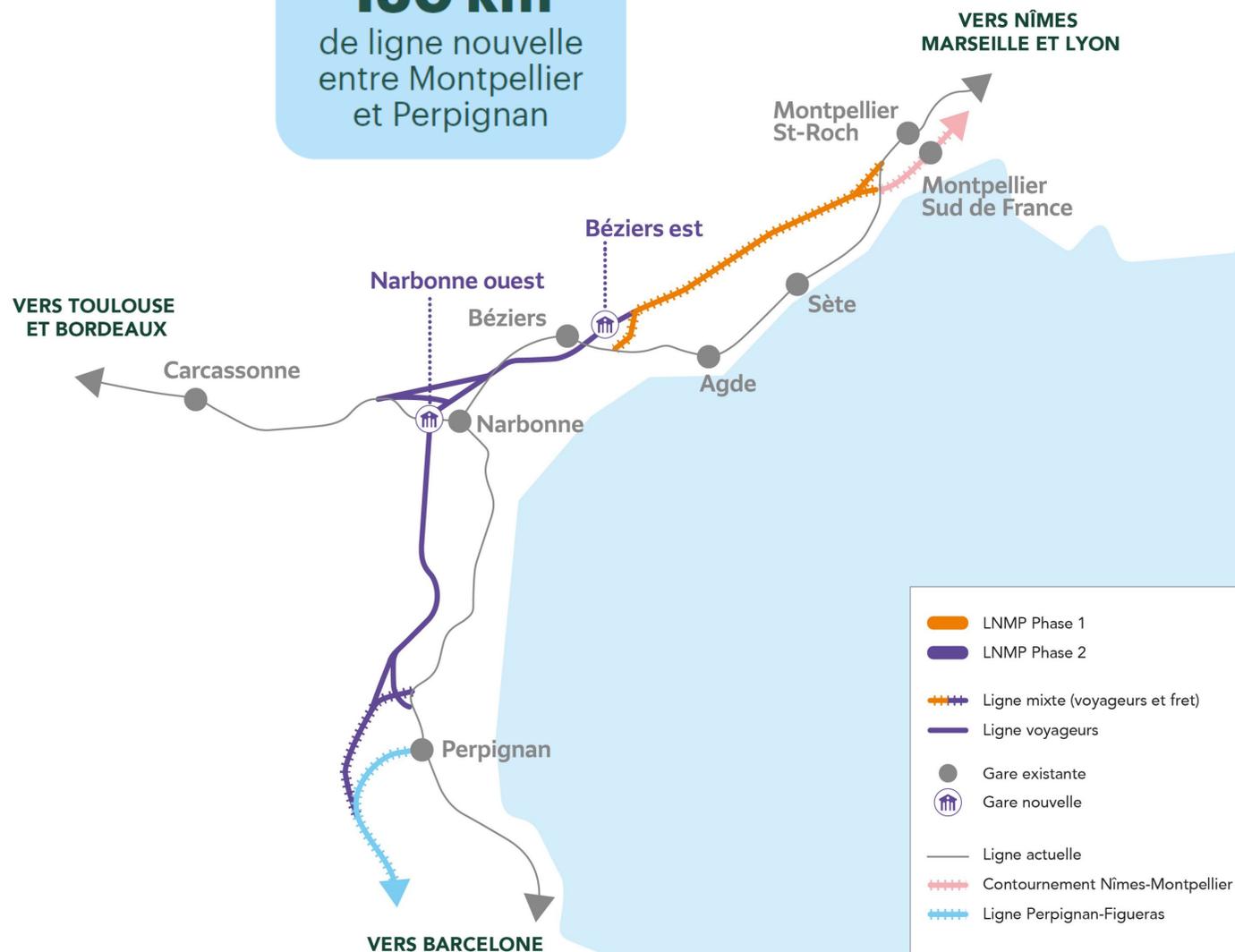
2 gares nouvelles



4 Mds d'euros
CE 2020



150 km
de ligne nouvelle
entre Montpellier
et Perpignan



Les enjeux environnementaux

Limiter l'impact de la ligne sur l'environnement (activités agricoles, zones humides, biodiversité, paysages, bruit...)



A chaque étape (du débat public jusqu'au choix du tracé), via un dialogue continu avec les habitants et les acteurs du territoire :

- identifier les enjeux
- coconstruire des solutions permettant de les éviter, en réduire l'impact ou en compenser les effets.

Le développement durable au cœur du projet

SNCF Réseau s'inscrit dans une démarche « HQE Infrastructures Durables » pour réduire l'empreinte carbone de la ligne

En plaçant l'éco-conception au centre de cette démarche

L'insertion paysagère et architecturale fait également l'objet d'une attention toute particulière.

6 milliards d'euros 13 partenaires cofinanceurs

PHASE 1 2,04 Mds d'€
MONTPELLIER ↔ BÉZIERS

PHASE 2 4,08 Mds d'€
BÉZIERS ↔ PERPIGNAN



40 %
▶ Collectivités

40 %
▶ Etat

Financement
attendu à hauteur de
20 %
▶ Europe

→ **Phase 1 : La société de financement LNMP**

Créée en 2022, elle gère la participation financière des collectivités

→ **Phase 2 : conventions de financement**

→ **Phase 1 : AFITF** (Agence de financement des infrastructures de transports)

→ **Phase 2 : Contrat de plan Etat-Région**

→ **Phase 1** : deux subventions déjà obtenues (9,3 millions + 6,3 millions) et un dossier déposé en janvier 2024

→ **Phase 2** : un dossier de subventions déposé en janvier 2024



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

3

Où en est
le projet
aujourd'hui ?

Phase 1 : études techniques, environnement, maîtrise foncière et dialogue avec le territoire

-  2021/2022 : Concertation préalable et enquête publique
-  16 février 2023 : Déclaration d'utilité publique



Etudes techniques détaillées

→ Actualisation des données (écologiques, géotechniques...) d'ici à fin 2025



Environnement et procédures

→ Interventions préparatoires et expérimentations écologiques à partir de 2025



Maîtrise foncière des emprises

→ Acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet



Dialogue Territorial

→ Information et dialogue continu pour un projet co-construit



Démarrage des travaux **avant fin 2029**



Mise en service à **l'horizon 2034**

Phase 2 : compléments d'études et concertation



Compléments d'études

Pour réétudier à la demande des acteurs du territoire la mixité (dont un passage en tunnel des Corbières) et les gares nouvelles



Une concertation préalable à l'enquête publique en 2 temps :

- **2025 : mixité et gares nouvelles**
- **2026 : tracé**



Déclaration d'Utilité Publique



Démarrage des travaux

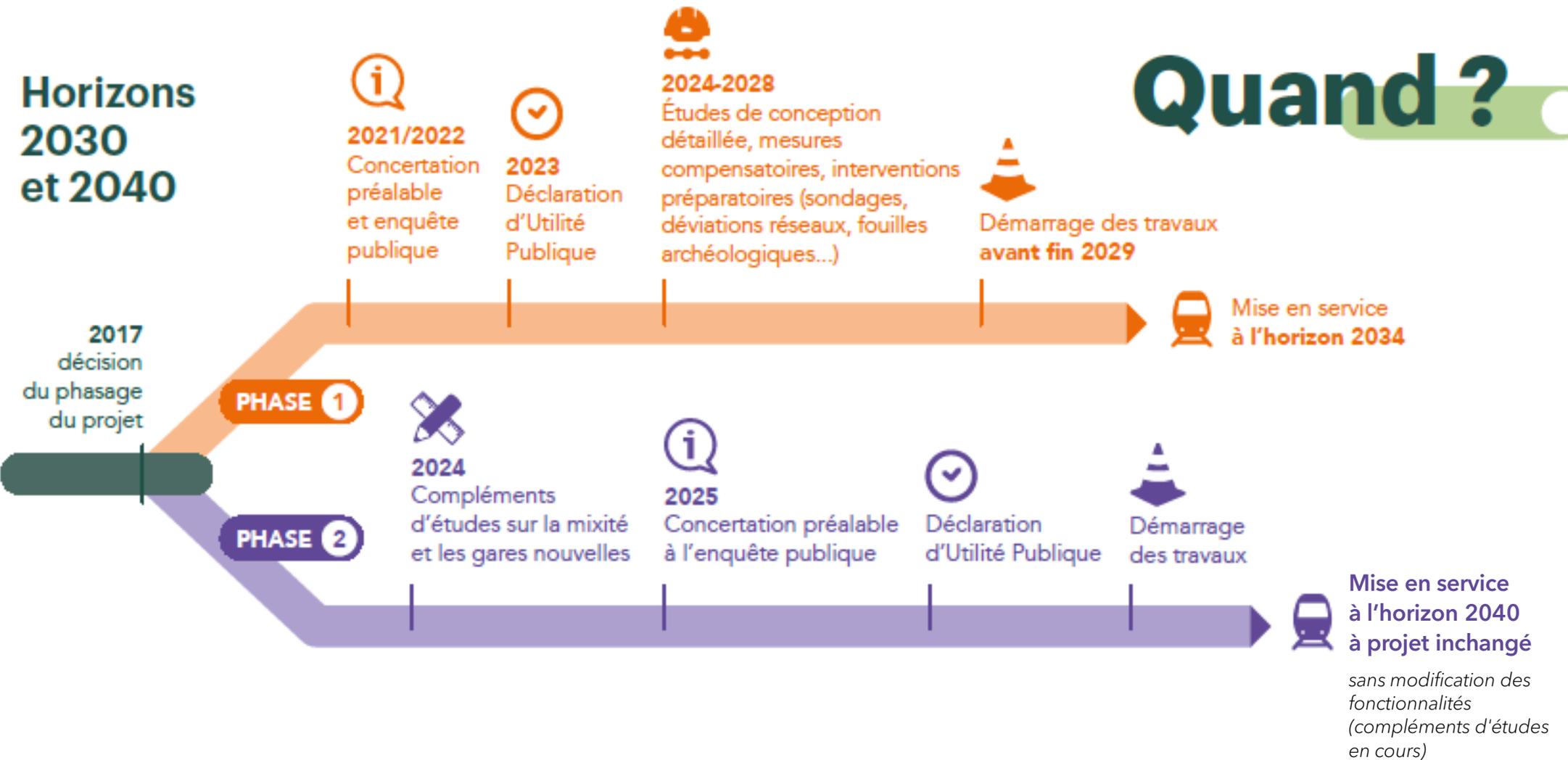


Mise en service à **l'horizon 2040** à projet inchangé*

** sans modification des fonctionnalités (compléments d'études en cours)*

Horizons 2030 et 2040

Quand ?



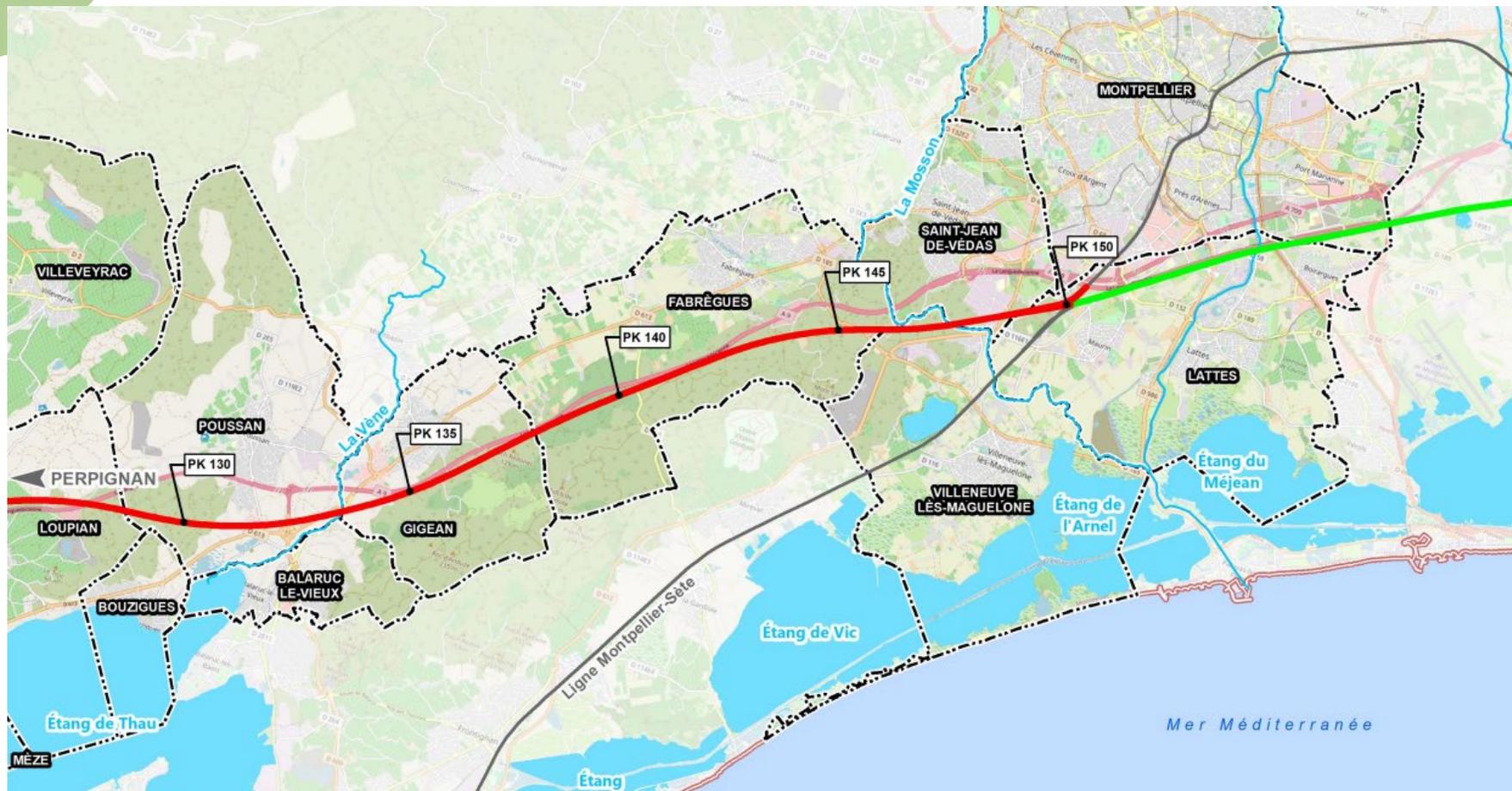


LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

4

Comment ?
*Zoom sur la
phase 1*

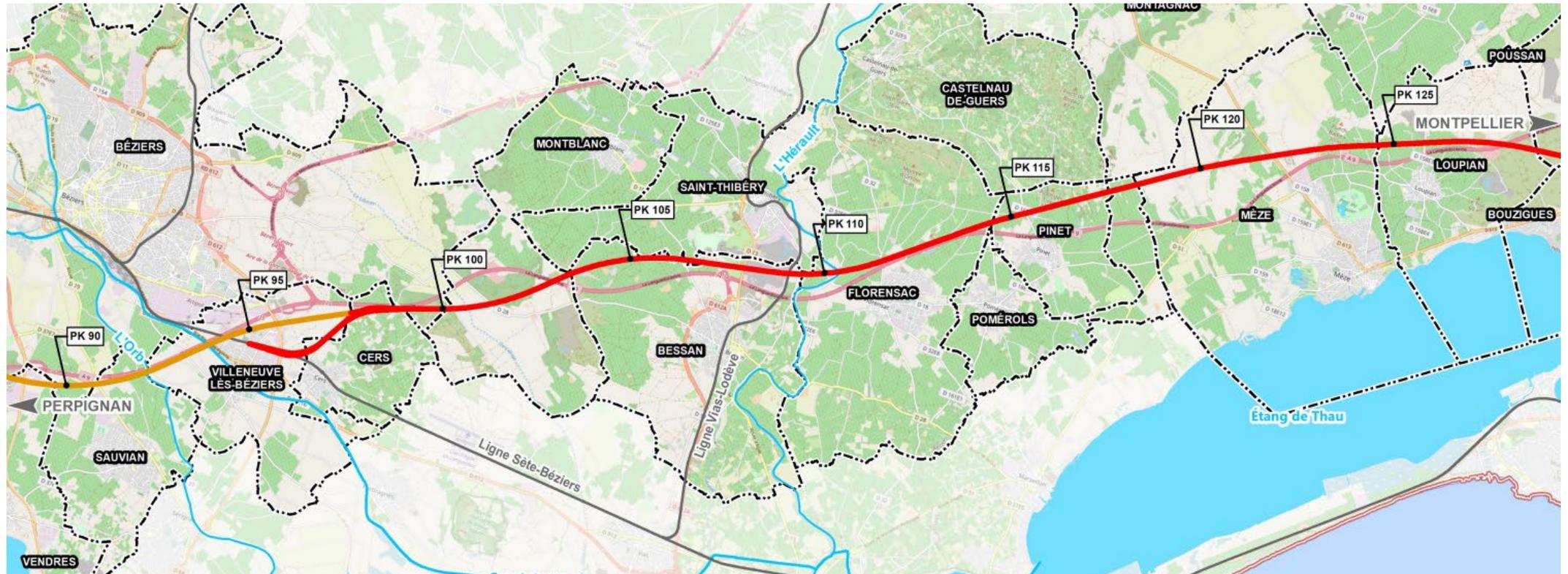
Les 18 communes concernées (1/2)



- ↔ Montpellier
- ↔ Lattes
- ↔ Saint-Jean-de-Vedas
- ↔ Villeneuve-lès-Maguelone
- ↔ Fabrègues

- ↔ Gigean
- ↔ Poussan
- ↔ Loupian
- ↔ Mèze

Les 18 communes concernées (2/2)



- ↔ Pinet
- ↔ Pomérols
- ↔ Florensac
- ↔ Saint-Thibéry
- ↔ Bessan
- ↔ Montblanc
- ↔ Cers
- ↔ Villeneuve-lès-Béziers
- ↔ Béziers

Les aménagements nécessaires



- ↔ **3 raccordements** au réseau existant
- ↔ **1 sous-station électrique** (Lattes - La Castelle)
- ↔ **Près de 120 ouvrages d'art** (franchissements de voirie, voies ferrées, cours d'eau, rétablissements de continuité écologiques...)
- ↔ **2 franchissements de l'autoroute A9** (Loupian et Montblanc)
- ↔ **18 viaducs**, dont 9 principaux et 9 de décharge
- ↔ **1 tunnel**
- ↔ **1 base travaux** (Bessan - Saint-Thibéry)

Raccordement CNM / LNMP



Principe d'Organisation

Maîtrise d'Ouvrage
SNCF Réseau

LIGNE NOUVELLE
52 KM

RACCORDEMENTS AU
Contournement de
Nîmes - Montpellier (CNM)

RACCORDEMENTS A LA LIGNE
CLASSIQUE
Villeneuve Les Béziers- Montpellier

Marché de conception
réalisation

Modification du
Contrat de Partenariat

Gestion de projet
interne SNCF Réseau

Titulaire du marché de
Conception Réalisation
(groupement BE/BTP)



Marché de Conception Réalisation

Un marché de Conception Réalisation permet :

- La réduction du niveau de risques porté par SNCF et les co-financeurs
- La minimisation des interfaces
- Un planning maîtrisé
- Une cohérence d'ensemble
- Un démarrage des travaux en 2029

Quelques exemples d'organisations similaires qui ont démontré leur efficacité :

- Le CNM (Contournement de Nîmes Montpellier) réalisé par Oc'Via
- BPL (Bretagne Pays de la Loire) réalisé par ERE
- SEA (Sud Europe Atlantique) réalisé par Lisea

Insertion paysagère de la ligne

Les territoires traversés disposent d'un patrimoine naturel, historique et culturel parmi les plus riches et les plus variés de France

- ➔ Préservation de la biodiversité et des zones écologiques
- ➔ Préservation des atouts touristiques et patrimoniaux
- ➔ Limitation des impacts paysagers de la ligne
- ➔ Protection des villages des nuisances acoustiques



- ↔ La Gardiole
- ↔ Picpoul de Pinet
- ↔ Issanka
- ↔ Via Domitia
- ↔ Viaduc de Poussan
- ↔ ...

Tout au long du projet, **SNCF Réseau poursuit son travail en collaboration avec les communes concernées par le projet**, afin de répondre au mieux aux attentes des services instructeurs et des acteurs du territoire.

+

Organisation d'un **concours d'architecture** pour le viaduc de Poussan.



Le public (associations, riverains...) sera associé à différentes étapes dans le choix de l'ouvrage

L'autorisation environnementale

La phase 1 du projet LNMP nécessite l'obtention d'autorisations environnementales. Cette procédure implique l'**actualisation en continu de l'évaluation environnementale réalisée en 2020** (stade DUP) ainsi que **la tenue d'enquêtes publiques**.

Autorisation environnementale des interventions préparatoires

- Couvrira les interventions préparatoires au génie civil : **archéologie préventive, sondages géotechniques** et **premières déviations de réseaux**
- En vue des mesures de compensations environnementales, **expérimentations écologiques**



Enquête publique **fin 2024 / début 2025**

Autorisation environnementale LNMP Phase 1

- Autorisation des **grands travaux de génie civil** (remblais, déblais)
- **Aménagement de l'infrastructure ferroviaire**
- Son **exploitation**
- **Les mesures compensatoires**



Enquête publique en **2027**

Mesures compensatoires environnementales

Une démarche ambitieuse pour le maintien et la restauration de la biodiversité

Objectif : coconstruire les mesures de compensations écologiques du projet afin de définir, et mettre en œuvre, des mesures bénéfiques pour le territoire

- ↔ Développer des synergies sur le territoire pour renforcer l'efficacité de mesures (stratégies territoriales de préservation de la Biodiversité)
- ↔ Rechercher la compatibilité avec les usages (pratiques agricoles, sylvicoles, loisirs...) et les projets des collectivités dans une logique de développement durable
- ↔ Assurer l'efficacité et le suivi des mesures sur le temps long

 **Organisation de plusieurs ateliers de travail techniques et territoriaux en 2024 pour définir les mesures**



Les acteurs associés :

- ↔ Un comité scientifique piloté par le CEN
- ↔ Les collectivités territoriales concernées
- ↔ Syndicats mixtes et syndicats de bassin
- ↔ Des représentants du monde agricole : chambres d'agriculture, SAFER...
- ↔ Les associations écologistes
- ↔ Les chasseurs

Acquisitions foncières

La construction de la future ligne nécessite l'acquisition de terrains.

Les surfaces se trouvant dans l'emprise du projet font l'objet de procédures d'**acquisition à l'amiable en majorité** ou **par voie d'expropriation**.

Qui est concerné ?

- Toutes personnes physiques (**propriétaires, exploitants**) ou morales (**entreprises, collectivités...**) possédant une ou plusieurs parcelles concernées par la construction de la future ligne.

Quels types de biens ?

- **En majorité des biens non bâtis** : parcelles agricoles, parcelles en état naturel ou de friche ou boisées, parcelles constructibles.
- **Des biens bâtis** : habitations, sièges d'exploitations agricoles, immeubles industriels ou commerciaux.

Quand ?

- Les acquisitions foncières démarrent **après la déclaration d'utilité publique** (DUP) et après la stabilisation des besoins fonciers pour la construction de la ligne (horizon 2026-2027).
- Des **autorisations d'occupation temporaires** peuvent aussi être conclues pour conduire des sondages et travaux provisoires.



Un travail partenarial avec le monde agricole

Les organisations professionnelles agricoles sont des partenaires privilégiés de SNCF Réseau pour :

- garantir le respect des protocoles d'indemnisations,
- analyser les impacts sur les exploitations agricoles concernées par le projet,
- envisager et mettre en œuvre des compensations



Une enquête parcellaire sera réalisée pour déterminer avec précision les biens utiles à la réalisation de la ligne nouvelle et identifier les propriétaires et exploitants.



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

5

Comment ?
*Zoom sur la
phase 2*

2024-2025 : compléments d'études et préparation de la concertation



2024 - 2025 : compléments d'études

- Etudes trafic et capacité, socio-économie
- Etudes environnementales dont inventaires « Faunes Flore Habitats »
- Compléments d'études techniques sur les couloirs de référence
- Etudes Paysagères Patrimoniales et Architecturales
- Etudes vulnérabilité au changement climatique de la ligne actuelle

Tout au long des études :
des groupes de travail thématiques
avec les acteurs locaux

Fin 2024 : Saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Sur les modalités de participation du public à mettre en place d'ici l'enquête publique

- › Pour que le public puisse se prononcer à chaque étape sur des options exposées clairement (analyse multicritères)
- › Pour que les partenaires puissent décider sereinement
- › Tout en permettant une co-construction continue avec le territoire

→ une concertation phasée

Automne 2025 : concertation sur les fonctionnalités, mixité et gares nouvelles

Analyse multicritère de différents scénarios de services

Voyageurs ou mixité ?

Analyse et comparaison de trois scénarii :

- Le tracé voyageur acté par Décision Ministérielle
- Un tracé mixte dit « Corbières Littorales »
- Un tracé mixte avec un passage en tunnel sous le massif des Corbières

Les gares nouvelles

Analyse et comparaison de 5 scénarii :

- 2 gares nouvelles Béziers Est et Narbonne Ouest (scénario actuel)
- 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan
- 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest avec un raccordement à Nissan
- 1 seule gare nouvelle à Nissan
- Pas de gares nouvelles

➔ **Bilan de la concertation et décision ministérielle sur les fonctionnalités**

2026 : poursuite des études et de la concertation

Solution MIXTE

Concertation sur les tracés

1^{er} semestre 2026

études sur les tracés et analyse multicritères

Automne 2026

concertation sur les tracés

→ *Bilan de la concertation et décision ministérielle sur les tracés*

Solution VOYAGEURS

Concertation continue

2026

poursuite des études

actualisation et compléments portant sur l'insertion paysagère, les mesures compensatoires, les modifications à la marge du tracé, etc.





LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

6

Les
prochaines
étapes

Les prochains temps forts : 2024 - 2025



Automne 2024
Premiers sondages géotechniques



Fin 2024 - début 2025
Enquête publique Aut. Env. Int. prép



Second semestre 2025
Lancement de l'appel d'offre pour la réalisation de la ligne



Fin 2025
Début des diagnostics archéologiques

▶ Etudes opérationnelles

Poursuite du dialogue territorial



Février 2024
Commission Consultative élus



co-construction des mesures de compensations environnementales,



Rencontres avec les associations, les acteurs économiques...



Concours d'architecture du viaduc de Poussan



Février 2024
Réunions d'information propriétaires fonciers



Information du grand public

Les prochains temps forts : 2024 - 2025



Fin 2024
Saisine CNDP

▶ **Etudes complémentaires sur les fonctionnalités**



Automne 2025
Concertation
"fonctionnalités" préalable
à l'enquête publique

Poursuite du dialogue territorial



Mai-juin
Commission
Consultative
élus Aude et PO



Groupes de travail
thématiques en amont de
la concertation



Rencontres avec les
associations, les acteurs
économiques...



Information du grand public

Les outils d'information et de contact

Nouveau site internet

Toute l'information sur le projet

www.ligne-montpellier-perpignan.com



Contact presse

Anais Robert

anais.robert@reseau.sncf.fr

06 30 96 63 33

Plaquette

L'essentiel du projet



Fiches thématiques

Tout comprendre

- ↔ Phase 1
- ↔ Interventions préparatoires
- ↔ Acquisitions foncières
- ↔ Insertion paysagère
- ↔ Bruit ferroviaire
- ↔ Eau et transparence hydraulique
- ↔ Un projet de dimension européenne





**Vos
questions ?**



Merci de votre présence