

Les bénéfices du projet pour le territoire



La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est indispensable pour garantir un réseau ferroviaire plus performant en Occitanie.

Le doublet de lignes complémentaires ainsi créé (ligne actuelle + ligne nouvelle) permettra d'assurer la continuité du service ferroviaire à grande vitesse, en comblant le chaînon aujourd'hui encore manquant entre l'Espagne, la France et le reste de l'Europe, tout en libérant de la capacité sur la ligne actuelle pour développer les trains du quotidien et faciliter les déplacements de proximité.

Ce doublet de lignes permettra également une plus forte résilience du réseau ferroviaire de l'arc languedocien au changement climatique, en garantissant une continuité de service, à la fois fret et voyageurs.

Sa réalisation en 2 phases, échelonnées entre 2034 et 2040, viendra ainsi transformer les mobilités sur le territoire et contribuera au développement et à l'attractivité de la région Occitanie.

À la clé : plus de trains et moins de camions sur les routes, une meilleure qualité de l'air et un patrimoine environnemental et culturel valorisé.

Les objectifs de LNMP

+ de TER

FACILITER LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

grâce à la désaturation de la ligne actuelle qui offrira de nouvelles capacités pour développer le **trafic TER régional**, mettre en place le **RER Métropolitain à Montpellier** et favoriser ainsi le report modal.

+ 3 M de voyageurs / an

+ de TGV

ASSURER LA CONTINUITÉ DE LA GRANDE VITESSE

avec des **temps de parcours raccourcis** et un confort accru pour tous les déplacements, ce qui favorise le désenclavement et l'**attractivité des territoires** desservis.

- 39' entre Montpellier et Perpignan

+ de fret

CONTRIBUER A LA DECARBONATION DES TRANSPORTS

grâce au **renforcement du corridor fret Méditerranée** permettant de contribuer à l'atteinte de l'objectif de doublement du trafic fret, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des accidents sur le réseau routier.

- 110 000 camions / an sur les routes

Un doublet de lignes complémentaires

UNE LIGNE EN +

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



- ⇒ 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...)



Un projet d'intérêt général à forts enjeux environnementaux

UN PROJET CERTIFIÉ HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

SNCF Réseau place le développement durable au cœur du projet en s'inscrivant dans une démarche certifiée « **HQE Infrastructures Durables** » afin de réduire l'empreinte carbone de l'ensemble des aménagements, et en suivant les principes de **l'éco-conception**.

Cette certification exigeante atteste de **l'engagement de SNCF Réseau pour un projet respectueux de son territoire**, de ses habitants et de son environnement naturel.

UNE INTEGRATION PAYSAGÈRE ET ARCHITECTURALE CONSTRUITE AVEC LE TERRITOIRE

La Gardiole, Issanka, Poussan, Via Domitia, Picpoul de Pinet... **SNCF Réseau s'engage à travailler l'insertion de la ligne sur ces sites sensibles avec les acteurs locaux.**

Ainsi, **le viaduc de Poussan**, ouvrage d'art emblématique du projet fera l'objet d'une attention particulière. Les habitants seront invités à se prononcer dans le cadre d'un **concours d'architecture** et de l'étude d'insertion paysagère.

Un travail territorial est également mené pour rechercher des opportunités d'insertion du réseau Aqua Domitia le long de la ligne.

LES MESURES COMPENSATOIRES ENVIRONNEMENTALES

Depuis le débat public de 2009, l'application de la **démarche Eviter Réduire Compenser (ERC)** permet d'identifier les enjeux et de co-construire avec les acteurs du territoire des solutions permettant **d'éviter, de réduire et enfin de compenser les impacts résiduels du projet sur l'environnement.**

L'objectif : proposer une **compensation bénéfique aussi bien aux milieux naturels qu'agricoles**, en recherchant le maintien et la restauration de la biodiversité, des zones humides, des activités agricoles et viticoles, et la préservation des paysages.

Une attention particulière sera également portée aux nuisances éventuelles liées au **bruit** et aux vibrations.

PHASE 2 DE LNMP : UN PROJET QUI S'ADAPTE AUX ÉVOLUTIONS DU TERRITOIRE

LNMP est un projet d'avenir qui se développe sur le temps long et qui s'inscrit sur un territoire dont les caractéristiques et les besoins évoluent, s'adaptant aux changements de la société (économie, démographie, mobilité, climat, etc.).

Pour s'assurer que les fonctionnalités actées en 2016 (ligne voyageurs, deux gares nouvelles) correspondent toujours aux besoins en 2040, les partenaires du projet ont demandé que des études complémentaires soient menées et qu'une nouvelle étape de concertation puisse se tenir avec le grand public.

Pour répondre à cette demande, SNCF Réseau organisera une concertation en 2 temps :

- A l'automne 2025 : sur les fonctionnalités du projet (mixité et gares nouvelles)
- A l'automne 2026 : sur les tracés (adaptation du tracé voyageurs ou choix entre variantes mixtes, avec ou sans tunnel sous les Corbières, selon la décision prise lors du temps 1)

Le fruit de ces travaux viendra nourrir le travail du maître d'ouvrage sur les études de la phase 2 de LNMP.

Construire le projet avec le territoire

Partenaires cofinanceurs, élus, services de l'Etat, monde agricole, associations environnementales, habitants, acteurs économiques, usagers... **SNCF Réseau entretient depuis le début du projet un dialogue continu avec l'ensemble des acteurs du territoire.**

L'objectif : adapter les caractéristiques du projet aux besoins et aux **attentes des territoires.**

Depuis le débat public, première étape de concertation en 2009, plusieurs phases de consultation et co-construction ont accompagné l'avancée du projet.

Ce dialogue se poursuivra jusqu'à la mise en service de LNMP.

Un calendrier en 2 phases pour plus de pragmatisme et d'efficacité

