

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, à la demande des partenaires co-financeurs, 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, prévues dès le printemps 2026.

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 LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) acte le caractère prioritaire de LNMP et fixe le calendrier de réalisation.

Le calendrier de la phase 2



2024/2025

- Compléments d'études sur la mixité et les gares nouvelles
- Dialogue territorial



2026/2028

Concertation sur les fonctionnalités (2026) puis concertation sur le tracé (2027-2028)



2030

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique



Démarrage des travaux

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

*en cours de consolidation

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 existante** 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, dans le cadre de groupes de travail thématiques organisés dans une démarche de **dialogue territorial**.

Une concertation sous l'égide de la CNDP

Saisie par SNCF Réseau et Gares&Connexions, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a acté le 5 février 2025 l'organisation d'une concertation préalable pour la phase 2 du projet LNMP.

Trois garants ont été désignés pour veiller à la qualité de l'information ainsi qu'à la transparence des échanges : Anne-Lise Pardineille, Pierre-Yves Guihéneuf et Philippe Quévremont.

Une concertation en 2 temps

PRINTEMPS 2026 : CONCERTATION PREALABLE SUR LES FONCTIONNALITÉS

Au printemps 2026, une concertation préalable 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 projet de référence 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 5 scénarii :
 - ↔ 2 gares nouvelles, à Béziers Est et Narbonne Ouest (projet de référence, cf. encadré ci-contre)
 - ↔ 1 seule gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan
 - ↔ 1 seule gare nouvelle à Narbonne Ouest avec raccordement à Nissan
 - ↔ 1 seule gare nouvelle à Nissan
 - ↔ Aucune gare nouvelle

2027-2028 : CONCERTATION CONTINUE SUR LES TRACÉS

En fonction des résultats de la concertation menée en 2026 et des décisions qui seront prises par les partenaires co-financeurs, 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

ZOOM SUR LES FONCTIONNALITES DU PROJET DE REFERENCE

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'avéraient 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