



Concertation garantie par

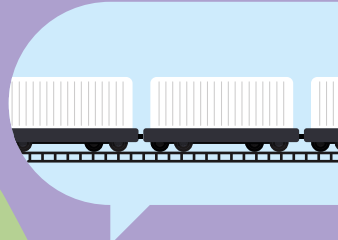
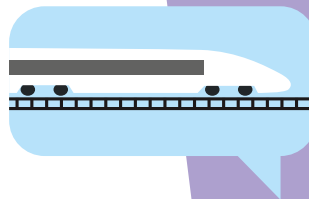
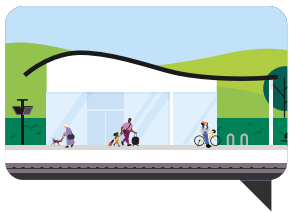


Une ligne nouvelle pour notre territoire ?

Opportunité, fret,
gares nouvelles :
donnez votre avis !

Concertation préalable
du 9 avril au 19 juin 2026

LE DOSSIER DE
CONCERTATION



Une ligne nouvelle pour notre territoire ?

Opportunité, fret,
gares nouvelles :
donnez votre avis !



01

POURQUOI UNE CONCERTATION ?	05
LA PAROLE À...	06
LE MOT DE LA GARANTE ET DU GARANT	07

LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET	08
1. LE PROJET LNMP EN BREF	09
1.1 Un projet en deux phases	10
1.2 Un projet longtemps attendu	12
1.3 Le financement, les maîtres d'ouvrage et le pilotage du projet	13
2. LE PROJET DE RÉFÉRENCE	15
2.1 Le choix d'une ligne voyageurs, avec un contournement ferroviaire mixte de Perpignan	16
2.2 Deux gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest	17
2.3 Les raccordements envisagés dans le projet de référence	21
2.4 Le calendrier, le coût et l'état d'avancement du projet de référence	22
3. L'OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	24
3.1 Origine et objet des questionnements	24
3.2 Les variantes étudiées	24
4. UNE LIGNE MIXTE, QU'EST-CE QUE C'EST ?	28
4.1 Les grandes différences en termes d'infrastructure	28
4.2 Ligne nouvelle et ligne existante : un doublet de lignes complémentaires	30
4.3 Les enjeux d'exploitation	30
4.4 Les niveaux de mixité	31
5. UNE GARE NOUVELLE, QU'EST-CE QUE C'EST ?	32
5.1 Fonctionnement et implantation d'une gare nouvelle	32
5.2 Retour d'expérience sur deux exemples récents	33

02

LE TERRITOIRE ET SON ÉVOLUTION	36
1. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE	37
1.1 Les enjeux par entité géographique	41
1.2 Quelques précisions méthodologiques	50
2. LES ENJEUX DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE	52
2.1 Le contexte socio-économique du territoire	52
2.2 Le réseau routier et ferroviaire	53
2.3 Une régularité et une continuité du service fragilisées par une forte exposition aux aléas climatiques	56
2.4 Les trafics fret et voyageurs : état des lieux	58
2.5 Les perspectives de développement du fret ferroviaire	61
2.6 Les perspectives de développement du trafic voyageurs	62
3. QUE SE PASSE-T-IL À L'HORIZON 2045 EN L'ABSENCE DU PROJET ?	64
3.1 Vulnérabilité de la ligne existante aux aléas climatiques	64
3.2 La capacité du réseau et son impact sur le développement des trafics fret et voyageurs	66
4. LES OBJECTIFS FIXÉS ET LES BÉNÉFICES ATTENDUS	67
4.1 Les objectifs du projet LNMP (phases 1 et 2)	67
4.2 Les bénéfices attendus de la phase 2	70

03

LIGNE VOYAGEURS OU LIGNE MIXTE ? LES SCÉNARIOS PROPOSÉS	72
1. COMPARAISON FONCTIONNELLE DES SCÉNARIOS	74
1.1. Les principes de fonctionnement	74
1.2 La résilience au changement climatique	77
1.3 Le report modal	79
1.4 Le développement économique régional	83
1.5 L'influence sur l'offre voyageurs	84
1.6 Le double usage (civil et militaire) de l'infrastructure de transport	84
1.7 Le coût et l'organisation des travaux de maintenance	84
2. COMPARAISON ENVIRONNEMENTALE DES SCÉNARIOS	85
2.1 Dans les entités géographiques hors Corbières	85
2.2 Dans l'entité géographique des Corbières	89
2.3 Enjeux environnementaux liés aux circulations des trains à l'échelle du doublet de lignes	91
3. COÛTS DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS	93
SYNTHÈSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS	94

04

QUELLE DESSERTE DU TERRITOIRE ? LES SCÉNARIOS DE GARES NOUVELLES PROPOSÉS	100
1. PROJET DE RÉFÉRENCE : 2 GARES NOUVELLES À BÉZIER EST ET NARBONNE OUEST	102
1.1 Consistance du projet de référence et services ferroviaires associés	102
1.2 Conséquences sur l'exploitation et la capacité du réseau	108
1.3 Accessibilité des gares	108
1.4 Évolution de la fréquentation	109
1.5 Impacts environnementaux	110
2. VARIANTE « UNE SEULE GARE NOUVELLE À NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE »	112
2.1 Consistance de la variante et services ferroviaires associés	112
2.2 Conséquences sur l'exploitation et la capacité du réseau	115
2.3 Accessibilité des gares	116
2.4 Évolution de la fréquentation	117
2.5 Impacts environnementaux	117
3. VARIANTES « UNE GARE NOUVELLE À NARBONNE, AVEC OU SANS RACCORDEMENT À NISSAN »	119
3.1 Consistance des deux variantes et services ferroviaires associés	119
3.2 Conséquences sur l'exploitation et la capacité du réseau	123
3.3 Accessibilité des gares	124
3.4 Évolution de la fréquentation	125
3.5 Impacts environnementaux	125
4. VARIANTE « UNE GARE NOUVELLE À BÉZIER, AVEC RACCORDEMENTS À NISSAN ET NARBONNE »	128
4.1 Consistance de la variante et services ferroviaires associés	128
4.2 Conséquences sur l'exploitation et la capacité du réseau	130
4.3 Accessibilité des gares	131
4.4 Évolution de la fréquentation	132
4.5 Impacts environnementaux	132
5. VARIANTE « SANS GARE NOUVELLE »	134
5.1 Consistance de la variante et services ferroviaires associés	134
5.2 Conséquences sur l'exploitation et la capacité du réseau	136
5.3 Accessibilité des gares	136
5.4 Évolution de la fréquentation	136
5.5 Impacts environnementaux	137
SYNTHÈSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS	138

05

LA CONCERTATION	150
1. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	151
2. LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE ET LES PUBLICS ASSOCIÉS	153
3. LES MODALITÉS D'INFORMATION, DE PARTICIPATION ET DE MOBILISATION	154

06

ET APRÈS ?	158
1. LE BILAN DE LA CONCERTATION	159
2. LES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION	159

ANNEXE 1 - L'HISTORIQUE DE LA CONCERTATION	161
ANNEXE 2 - ZONES D'ÉTUDE DE LA LIGNE NOUVELLE	166
ANNEXE 3 - GLOSSAIRE	192

INTRODUCTION



Attendue et programmée depuis le débat public de 2009, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est le chaînon manquant de la grande vitesse entre la France et l'Espagne, un élément essentiel de la consolidation du corridor fret méditerranéen. En créant un doublet de lignes complémentaires, cette nouvelle infrastructure viendrait transformer la mobilité sur le territoire en connectant de nombreuses villes du littoral languedocien à la grande vitesse, tout en favorisant le développement des trains du quotidien, grâce à la capacité qui serait libérée pour les circulations régionales. Ce doublet de lignes complémentaires est donc un enjeu majeur pour le territoire : il rendrait le système ferroviaire plus résilient face aux incidents et aléas climatiques et aurait ainsi la capacité de répondre aux besoins de mobilité croissants du territoire.

La nouvelle infrastructure ferroviaire contribuerait également à la décarbonation des transports et à la lutte contre le changement climatique. Pour l'ensemble de ces raisons, le projet LNMP est inscrit parmi les priorités retenues par l'État dans la loi d'orientation des mobilités de 2019.



POURQUOI UNE CONCERTATION ?

Depuis le débat public organisé du 3 mars au 9 juillet 2009, plusieurs périodes de concertation ont accompagné les différentes étapes du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Elles ont permis de partager le résultat des études au fur et à mesure de leur avancement et de coconstruire les caractéristiques du projet : modalités de fonctionnement de la ligne, prise en compte des enjeux économiques et environnementaux, tracé...

Le projet a ensuite été divisé en deux phases en 2017. **La phase 1 de LNMP entre Montpellier et Béziers, déclarée d'utilité publique en 2023**, est aujourd'hui stabilisée dans son tracé et ses fonctionnalités. Le dialogue avec le territoire se poursuit, notamment sur l'insertion paysagère de la ligne et les compensations environnementales du projet.

En ce qui concerne la phase 2 entre Béziers et Perpignan, **les fonctionnalités arrêtées par la décision ministérielle en 2016 font aujourd'hui l'objet de nouveaux questionnements**, soulevés par les partenaires co-financeurs et les acteurs du territoire.

Des études complémentaires pour réétudier certaines fonctionnalités de cette phase, et évaluer leur pertinence au regard de l'évolution du contexte et du territoire ont ainsi été menées depuis 2023 par les maîtres d'ouvrage du projet, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Saisie par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, la Commission nationale du débat public (CNDP) a pris la décision N° 2025/16 durant sa séance plénière du 5 février 2025 :

- D'organiser une concertation préalable selon l'article L. 121-9 du Code de l'environnement ;
- De définir les modalités de la concertation préalable et d'en confier l'organisation aux maîtres d'ouvrages, selon les dispositions de l'article R. 121-8 ;
- De désigner deux garants M. Pierre-Yves GUIHEUNEUF et Mme Anne-Isabelle PARDINEILLE :
 - Dans sa décision n°2025/32 du 25 février 2025 M. Philippe QUÉVREMONT est désigné garant de la concertation préalable sur la phase 2 du projet LNMP en complément des deux garants susnommés.
 - Dans sa décision n°2025/163, il est donné acte de la démission de M. Pierre-Yves GUIHEUNEUF de ses fonctions de garant de la concertation.
 - Dans sa décision n° 2026 / 17, M. Vincent DELCROIX est désigné garant de la concertation préalable relative à la phase 2 (Béziers-Perpignan), en complément de Mme Anne-Isabelle PARDINEILLE et M. Philippe QUEVREMONT, précédemment désignés respectivement garante et garant de la concertation préalable sur ce projet.

LES MAÎTRES D'OUVRAGE DU PROJET



SNCF Réseau

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le mode ferroviaire au service de la transition écologique, SNCF Réseau développe l'offre de service pour le fret et le marché voyageurs sur les 28 000 kilomètres de ligne dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. Gestionnaire du réseau, il commercialise et garantit l'accès neutre et équitable à l'infrastructure. Partenaire des pouvoirs publics, des territoires et des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau a pour priorité absolue la satisfaction de ses clients. Société anonyme du groupe SNCF, l'entreprise compte plus de 50 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 7,9 milliards d'euros en 2024. En tant que gestionnaire des infrastructures ferroviaires, SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet de Ligne Perpignan.



SNCF Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions est l'expert de la conception et de l'exploitation des gares en France. Son objectif : offrir des gares toujours plus accueillantes, plus sûres et plus pratiques pour les voyageurs. Gestionnaire des 3 000 gares françaises, SNCF Gares & Connexions réinvente la gare de demain pour une mobilité plus durable. SNCF Gares & Connexions est le maître d'ouvrage des gares nouvelles sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

La parole à ...

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan n'est pas nouveau : il fait l'objet d'échanges avec les acteurs du territoire depuis les années 90, et a donné lieu à un débat public en 2009.

Après la déclaration d'utilité publique de la phase 1 (Montpellier-Béziers), une nouvelle étape va s'engager avec une concertation sur les fonctionnalités à assurer pour la phase 2, qui doit relier Béziers à Perpignan, et au-delà de Perpignan, permettre le raccordement au réseau à grande vitesse espagnol. Il s'agira notamment de se prononcer sur la mixité ou non de la ligne nouvelle, et sur la desserte des agglomérations de Béziers et Narbonne.

Cette concertation a une dimension juridique : elle s'inscrit dans les dispositions du Code de l'environnement et permettra de répondre aux exigences portées par l'article 7 de la Charte de l'Environnement, de portée constitutionnelle depuis la réforme de 2005.

Mais cette concertation s'impose aussi au regard des enjeux d'aménagement et environnementaux qui s'attachent à ce projet ferroviaire. Chacun se convaincra aisément du caractère structurant du projet en mesurant que la ligne ferroviaire existante date du milieu du XIX^e siècle : le projet LNMP aura donc, a minima, une portée séculaire.

La mobilisation du plus grand nombre : élus, mais aussi acteurs socio-économiques et bien évidemment particuliers, permettra de construire le meilleur projet possible, d'identifier les points de vigilance à prendre en compte par le maître d'ouvrage.



PIERRE-ANDRÉ DURAND
Préfet de la région Occitanie

Depuis de nombreuses années, les acteurs et les élus locaux de l'Occitanie se sont mobilisés, désormais au sein de la Société de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan que je préside, pour obtenir au plus vite la mise en service de la ligne nouvelle.

Cette ligne est en effet le chaînon manquant du Corridor méditerranéen de transports, porté ensemble par les pays de l'Union européenne et la Commission européenne. Elle permettra également un lien moderne et sécurisé à grande vitesse entre la France et l'Espagne, et elle participe en outre, avec la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest et la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, à une transversale indispensable au sud de la France entre Atlantique et Méditerranée.

Avec la ligne actuelle, dont la pérennité doit être garantie malgré le changement climatique, car nous avons besoin des deux lignes, cette ligne nouvelle va permettre de renforcer tous les trains : les trains à grande vitesse et des liaisons internationales, les trains interrégionaux et d'aménagement du territoire, ainsi que les trains régionaux, en lien avec des réseaux locaux de transports améliorés.

Ce transport concerne les voyageurs, bien sûr, et il convient de préciser la localisation des gares qui connecteront ce doublet de lignes au territoire, mais aussi le fret car il est impératif de reporter le transport de fret de la route vers le fer dans les années à venir, quand on voit combien l'autoroute A9 est saturée de camions en transit. Il faut aussi permettre une accroche améliorée de nos ports (Sète, Port-la-Nouvelle, Port-Vendres) au ferroviaire et des plateformes intermodales (Saint-Charles, Le Boulou...) pour que les camions aillent sur les wagons.

La concertation qui démarre au printemps 2026 est primordiale, il ne s'agit pas encore de définir un tracé ou une localisation, mais de décider ensemble de quelle ligne nous avons besoin et comment les trains irrigueront notre territoire.

En effet, au nord-est, le Contournement Nîmes Montpellier accueille déjà tous les trains, de voyageurs et de fret, avec une connexion optimisée vers les voies ferrées du Corridor méditerranéen et de la Vallée du Rhône. Dans sa continuité, la déclaration d'utilité publique de février 2023 a prévu que la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers accueillera aussi tous types de trains.

Au sud, la ligne Perpignan-Figueras et le tunnel sous les Pyrénées permettent également la circulation des trains de fret comme ceux de voyageurs.

Reste donc la section entre Perpignan et Béziers, qui fait l'objet de cette concertation, que la dernière décision ministérielle ne consacre qu'aux trains de voyageurs.

Construire une ligne mixte, à la fois pour les voyageurs et pour le fret, comme le permet la ligne actuelle du littoral, pourrait présenter un impact et un coût, mais aussi un gain certain :

- en acceptant tous les trains, elle pourrait accueillir des trains de fret qui auraient dû circuler sur la ligne actuelle, et dégager ainsi de la place pour les autres trains, notamment les trains régionaux Lio, qui seront plus nombreux et mieux cadencés, comme cela est déjà prévu autour de Montpellier ;
- elle augmenterait aussi la capacité globale de report du fret de la route vers le rail, et la desserte de nos grands équipements économiques ;
- elle renforcerait le doublet de lignes, alors que le changement climatique pourrait altérer le fonctionnement de la ligne actuelle, voire la menacer. Si un événement climatique (inondation, éboulement, feu...) limite le fonctionnement de la ligne actuelle, alors certains trains pourraient être reportés sur la ligne nouvelle. Même chose si des travaux de renforcement ou d'adaptation doivent être faits sur la ligne actuelle.

Le calendrier de mise en service que nous avons fixé doit être respecté : 2034 jusqu'à Béziers et à l'horizon 2040 jusqu'à Perpignan.

Le projet LNMP est un projet qui s'inscrit dans le temps long et qui s'adresse à nos enfants et petits-enfants tout autant qu'à nous.

La concertation qui a été préparée par le maître d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et qui démarra au printemps 2026 est donc primordiale :

- Quelles gares et quelles gares nouvelles souhaitons-nous ? Comment fonctionneront-elles avec les gares existantes ?
- Comment la ligne actuelle doit être construite pour favoriser la circulation de tous les trains, et en particulier les trains de fret, sur le littoral ?

Je souhaite que, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, cette concertation permette à chacune et chacun de s'exprimer et d'être écouté(e) pour qu'ensemble nous participions à la définition et le plus vite possible à la construction et à la mise en service d'une nouvelle ligne ferroviaire moderne et adaptée, qui constituera dans le siècle à venir la colonne vertébrale de notre littoral et du Corridor méditerranéen de l'Espagne à l'Ukraine.



CAROLE DELGA
Présidente de la Région Occitanie

Le mot de la garante et des garants

Les garant-e-s de la concertation sont nommé-e-s par une autorité administrative indépendante, la Commission nationale du débat public (CNDP). Leur mission est de veiller à ce que le public soit en mesure d'exercer correctement son droit à l'information et à la participation, sans prendre position sur le fond du projet. Ils sont neutres et indépendants.

La concertation préalable permet au public de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent, ainsi que des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

À la fin de cette concertation, les garant-e-s en établiront le bilan, qui sera publié. Puis SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, maîtres d'ouvrage, préciseront les enseignements qu'ils en tirent dans une réponse au bilan, également rendue publique.

Les garant-e-s sont à votre disposition pour toutes les questions concernant le déroulement de cette concertation. Les questions concernant le projet lui-même doivent être posées au maître d'ouvrage.

Pour plus de précisions sur notre rôle, vous trouverez sur le site internet de la concertation la lettre de mission qui nous a été adressée par la vice-présidente de la CNDP.

Bonne participation à toutes et tous !



Pour nous joindre

vincent.delcroix@garant-cndp.fr
anne-isabelle.pardineille@garant-cndp.fr
philippe.quevremont@garant-cndp.fr



VINCENT DELCROIX



ANNE-ISABELLE PARDINEILLE



PHILIPPE QUEVREMONT

Garant.e.s nommé.e.s par la CNDP



MA PAROLE A DU POUVOIR

01

LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET



Ce chapitre propose de découvrir le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et les questions clés qui l'accompagnent. Il présente le projet de référence, c'est-à-dire la ligne telle qu'elle a été initialement conçue par les institutions et les acteurs du territoire. Aujourd'hui, certaines fonctionnalités de ce projet sont remises en discussion dans le cadre de la concertation. Comprendre l'historique et les choix initiaux du projet de référence est donc essentiel pour saisir les enjeux des débats actuels. Les notions de ligne voyageurs ou mixte, ainsi que celle de gares nouvelles, sont également expliquées afin que chacun puisse se familiariser avec ces concepts et mesurer leurs impacts sur le territoire et la mobilité, avant d'explorer les scénarios proposés dans les chapitres suivants.



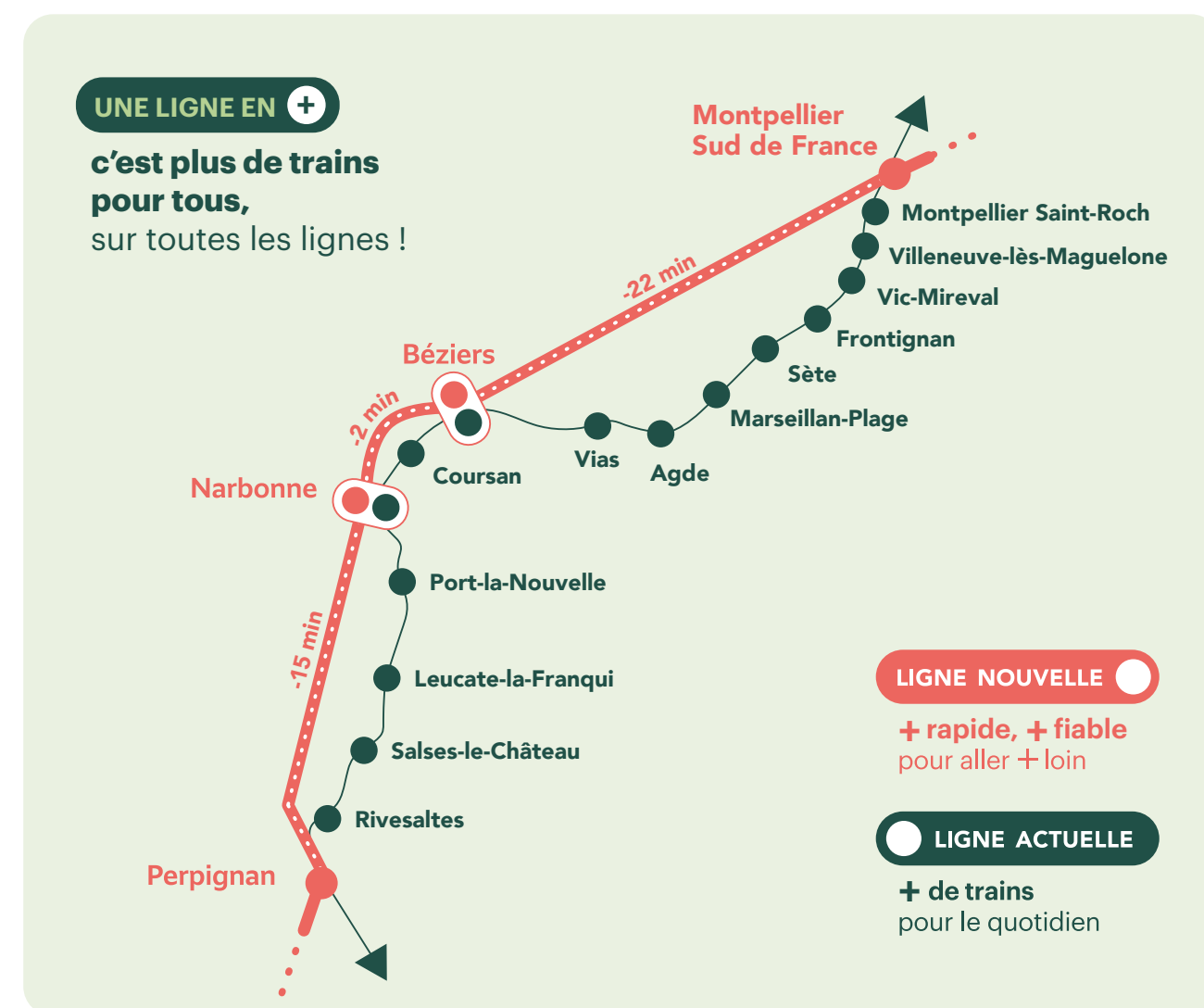
1. LE PROJET LNMP EN BREF

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) prévoit la réalisation de 150 kilomètres de voie ferrée à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, en complément de la ligne existante, et l'aménagement de gares nouvelles.

Le projet **visait à augmenter les capacités du réseau régional et à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne**. Il contribuerait au maillage global européen pour le transport des personnes et des marchandises, concourant ainsi à la **réduction des gaz à effet de serre**. Enfin, il favoriserait la connexion des territoires traversés. Ces évolutions relèveront notamment de la Région Occitanie, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités.

Dans un contexte de croissance démographique forte et de transition énergétique, cette ligne nouvelle permettrait de **répondre à la demande croissante de mobilité durable sur l'axe ferroviaire du littoral languedocien** et accentuer la desserte des territoires de Béziers, Narbonne et Perpignan en pleine évolution. Une demande à laquelle la ligne existante, déjà saturée aux heures de pointe entre Montpellier et Béziers, ne pourra répondre seule.

Cette ligne supplémentaire permettrait ainsi de créer un doublet de lignes pour les voyageurs et pour le fret, formant ensemble un réseau ferroviaire plus performant, plus fiable, et plus résilient face au changement climatique.



1.1 Un projet en deux phases

LNMP est un projet qui permettrait d’accompagner la croissance économique de la région Occitanie et de développer l’attractivité de son territoire. Depuis la mise en service du Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM) et de la ligne Perpignan-Figueras, LNMP est le dernier maillon manquant pour assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l’Espagne au sein du corridor méditerranéen reliant Madrid à Budapest. C’est également un projet qui permettrait de répondre aux besoins croissants du trafic régional, freiné dans son développement par la saturation progressive de la ligne existante.

La nouvelle infrastructure ferroviaire (doublet de lignes : ligne existante + ligne nouvelle à grande vitesse et gares nouvelles) viendrait transformer la mobilité sur le territoire en augmentant les capacités du réseau ferroviaire, participerait au développement économique de la région Occitanie, assurerait une connexion facilitée des territoires héraultais, audois et catalan et contribuerait à la lutte contre le changement climatique.

Esquissé en 1990, le projet LNMP est confirmé d’intérêt général en 2000 et soumis au débat public en 2009. Plusieurs périodes d’études et de concertation se succèdent entre 2010 et 2015 pour définir le tracé de la ligne nouvelle, le positionnement des gares nouvelles et le niveau d’offre de services qui sera proposé aux utilisateurs (fret et voyageurs).

En 2017, le projet est confirmé par décision ministérielle avec une réalisation en deux phases : d’abord le tronçon Montpellier-Béziers (phase 1) puis celui de Béziers-Perpignan (phase 2). En 2019, la loi d’orientation des mobilités (LOM) acte le caractère prioritaire du projet LNMP et fixe le calendrier de réalisation avec un début des travaux avant fin 2029 pour la phase 1, déclarée d’utilité publique en février 2023, et un délai de réalisation de 10 ans maximum entre la phase 1 et la phase 2.

Une ligne nouvelle, 3 grands objectifs



Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre



Assurer la continuité de la connexion grande vitesse France-Espagne



Permettre la montée en puissance et en qualité des trains du quotidien

+ de TGV

pour la mobilité ferroviaire longue distance

+ de TER

pour les déplacements du quotidien

+ de fret

et une réduction du nombre de camions et de voitures sur les routes



150 km de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan

Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d’être desservies par les TGV en complémentarité des gares nouvelles.

LE PROJET DE RÉFÉRENCE



- LNMP Phase 1
- LNMP Phase 2
- Ligne mixte (voyageurs et fret)
- Ligne voyageurs*
- Gare existante
- Gare nouvelle*
- Ligne existante
- Contournement Nîmes-Montpellier
- Ligne Perpignan-Figueras

*Certaines fonctionnalités du projet de référence pour la phase 2 arrêté en 2016 (gares nouvelles et mixte) font l’objet de questionnements à la demande des partenaires et acteurs du territoire et constituent notamment l’objet de la présente concertation.

PHASE 1 MONTPELLIER ↔ BÉZIER

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

ligne mixte (fret + voyageurs)

2,4 Mds d’euros Conditions économiques 2025

La phase 1 est déclarée d’utilité publique (DUP) depuis février 2023. Les études opérationnelles se poursuivent (études de conception détaillées) et les premières interventions préparatoires démarrent sur le terrain.

PHASE 2 BÉZIER ↔ PERPIGNAN

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

4,9 Mds d’euros Conditions économiques 2025



ZOOM SUR La Décision ministérielle

Dans le cadre des projets ferroviaires, une **Décision ministérielle** (DM) est un acte administratif, pris par le ministre des Transports en exercice, qui officialise et engage l'État dans la poursuite ou le lancement d'un projet.

Cette Décision ministérielle marque l'engagement politique de l'État dans le projet. Elle officialise la poursuite des études (techniques, environnementales et financières), des démarches de concertations publiques réglementaires ou des travaux pour les

différentes phases du projet. Elle permet de planifier les étapes futures du projet, comme les enquêtes publiques ou les appels d'offres pour les travaux.

En résumé, une Décision ministérielle est un acte clé qui permet de concrétiser et d'avancer dans la réalisation d'un projet de ligne ferroviaire, dans le respect des procédures de concertations réglementaires qui permettent d'associer les citoyennes et citoyens à la décision publique, en débattant notamment de l'opportunité et des conditions de réalisation d'un projet.

1.2 Un projet longtemps attendu

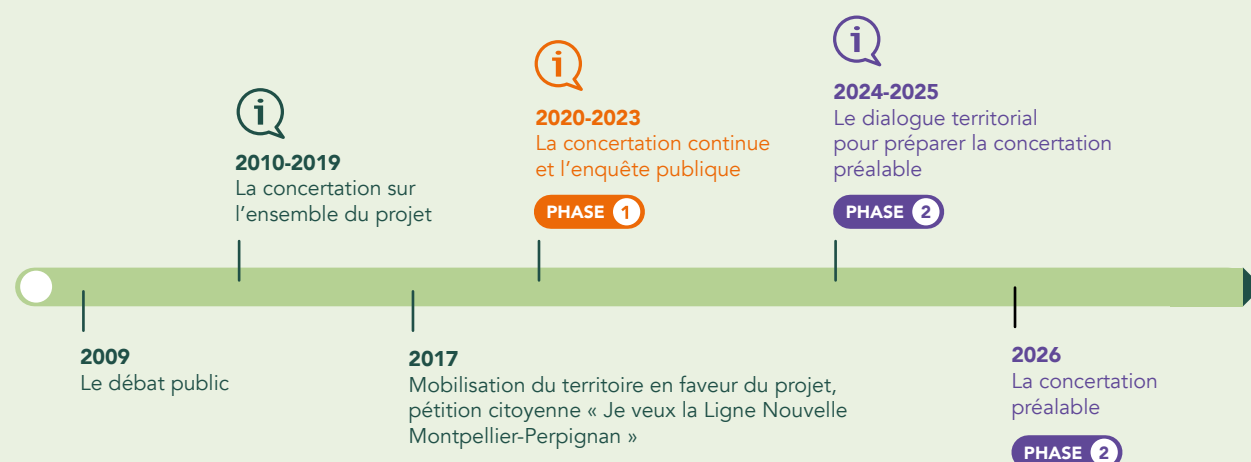
Depuis le lancement du projet, les maîtres d'ouvrage entretiennent un dialogue continu avec le territoire. Cette démarche, qui constitue un engagement fort des maîtres d'ouvrage du projet, vise à mieux prendre en compte les attentes et les besoins des acteurs du territoire tout en limitant au mieux les incidences du projet sur leur qualité de vie et leur environnement.

La démarche de dialogue, construite étape après étape depuis les premières études sur le projet, s'étend à l'ensemble des acteurs : élus, institutions, monde associatif, acteurs socio-économiques et environnementaux, usagers des lignes, habitants du territoire et riverains du projet... ainsi que les communes du territoire concernées.

Cette méthode a permis d'associer le territoire au fur et à mesure de l'avancement des études pour co-construire les caractéristiques du projet : fonctionnalités de la ligne nouvelle, dessertes, tracé, prise en compte des enjeux économiques et environnementaux...



L'HISTORIQUE DE LA CONCERTATION



1.3 Le financement, les maîtres d'ouvrage et le pilotage du projet



Le financement

Treize partenaires participent à la gouvernance, au financement et à la définition du projet au plus près des attentes du territoire. Ces partenaires sont : l'Europe, l'État, la Région Occitanie, les départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, la Métropole de Montpellier et les communautés d'agglomération Sète AggloPôle Méditerranée, Hérault Méditerranée, Béziers Méditerranée, le Grand Narbonne, Carcassonne Agglo et Perpignan Méditerranée Métropole.

Un « protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la LNMP » a été signé le 22 janvier 2022 entre l'État, les collectivités locales et SNCF Réseau.

Le protocole fixe aussi une clause d'engagement pour la seconde phase du projet, et le principe d'une solidarité des collectivités pour le financement des deux phases du projet.

Il prévoit un financement par :

- **Les collectivités locales à hauteur de 40 %**
11 collectivités territoriales participent au financement du projet : la Région Occitanie, les départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, la Métropole de Montpellier et les communautés d'agglomération Sète AggloPôle Méditerranée, Hérault Méditerranée, Béziers Méditerranée, le Grand Narbonne, Carcassonne Agglo et Perpignan Méditerranée Métropole. Pour la phase 1, elles sont regroupées au sein de la société de financement SLNMP, présidée par Carole Delga, présidente de la Région Occitanie. La société de financement, qui gère la participation financière des différentes collectivités, pourra étendre par la suite son périmètre à la phase 2.
- **L'État à hauteur de 40 %**
La loi d'orientation de mobilités (LOM) de 2019 reconnaît la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan comme prioritaire parmi les grands projets ferroviaires. L'État apporte à ce titre une part importante du financement.
- **L'Union européenne à hauteur de 20 %**
La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan fait partie des projets prioritaires de l'Union européenne. À ce titre, le projet peut prétendre à d'importantes subventions de l'Union européenne pour les deux phases du projet, dans la continuité des subventions déjà obtenues.

LA RÉPARTITION DU FINANCEMENT

40%
Collectivités

40%
État

Financement attendu
à hauteur de
20%
Europe



Les maîtres d'ouvrage

En tant que gestionnaire des infrastructures ferroviaires, **SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet de ligne nouvelle**. Il coordonne l'ensemble du projet : conduite des études sous sa responsabilité et animation de la concertation avec les acteurs du territoire sur l'ensemble du projet, phase 1 et phase 2 (en collaboration avec SNCF Gares & Connexions).

SNCF Gares & Connexions est le maître d'ouvrage des gares nouvelles. Il a notamment la responsabilité de conduire les études techniques sous sa responsabilité et de coanimer la concertation avec les acteurs du territoire sur la phase 2 du projet (en collaboration avec SNCF Réseau).



Le pilotage du projet

La gouvernance du projet est définie afin de garantir une prise de décisions cohérente et partagée entre le groupe SNCF et les partenaires co-financeurs. Cette gouvernance fonctionne grâce à la mise en place d'un processus de validation progressive :

- Le comité de pilotage (COPIL) est placé sous la co-présidence du préfet de région et de la présidente de la Région Occitanie et est composé de l'ensemble des partenaires co-financeurs du projet. Il définit les grandes orientations du projet et prépare les décisions ministérielles.
- Le comité technique (COTECH) est présidé par un membre permanent de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), et se compose de représentants des collectivités territoriales partenaires, des experts techniques des services de l'État et des deux maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et Gares & Connexions. Il prépare les travaux du COPIL et assure le suivi des études et propositions faites par les deux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.



2. LE PROJET DE RÉFÉRENCE

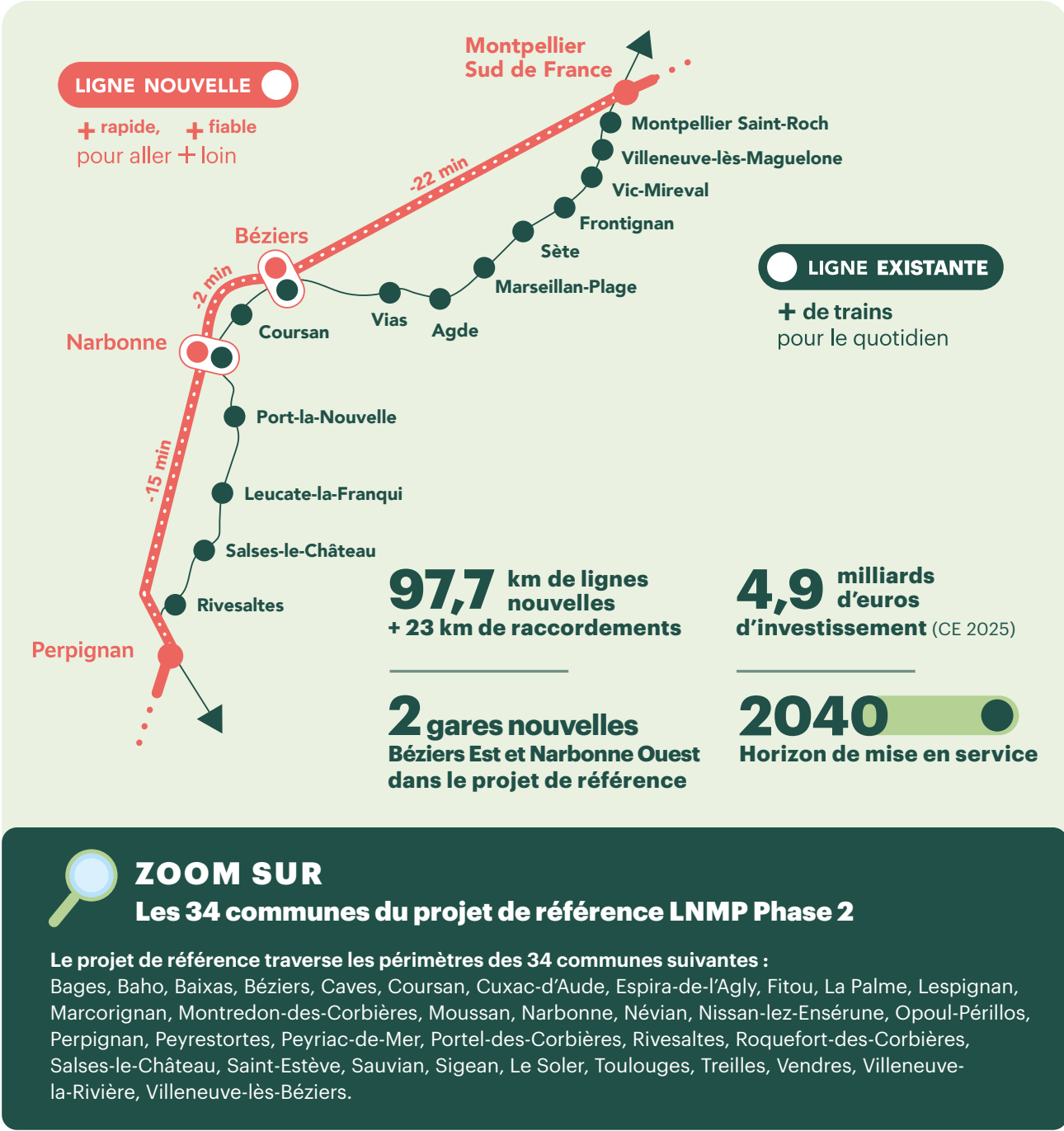
Le projet de référence a été arrêté par la décision ministérielle de 2016. Pour la phase 2, ses caractéristiques sont les suivantes :

Une ligne Béziers ↔ Perpignan composée de deux sections :

- Une section « voyageurs » entre Béziers et Rivesaltes
- Une section mixte « voyageurs et fret » dans la plaine du Roussillon entre Rivesaltes et la ligne Perpignan ↔ Figueras

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



2.1 Le choix d'une ligne voyageurs, avec un contournement ferroviaire mixte de Perpignan

Si la section Montpellier – Béziers (phase 1) est prévue pour une circulation mixte voyageurs + fret, la phase 2 prévoit dans son projet de référence une ligne à grande vitesse principalement dédiée aux voyageurs. Ainsi, sur la plus grande partie de son linéaire, entre Béziers et Rivesaltes, toutes les installations (gares, ligne nouvelle et raccordements) seraient prévues pour une circulation exclusive par les trains voyageurs. Entre Rivesaltes et l'extrémité de la ligne au Soler, le projet de référence prévoit a contrario une section mixte, apte à la circulation des trains à grande vitesse comme des trains de fret, dans la continuité de la ligne internationale Perpignan – Figueras. Cette section d'une quinzaine de kilomètres environ assurerait ainsi la fonction de contournement fret de Perpignan, tout en assurant la continuité de l'axe à grande vitesse entre l'Espagne et la France pour les trains ne desservant pas Perpignan.



ZOOM SUR Pourquoi une ligne voyageurs avait-elle été retenue en 2016 ?



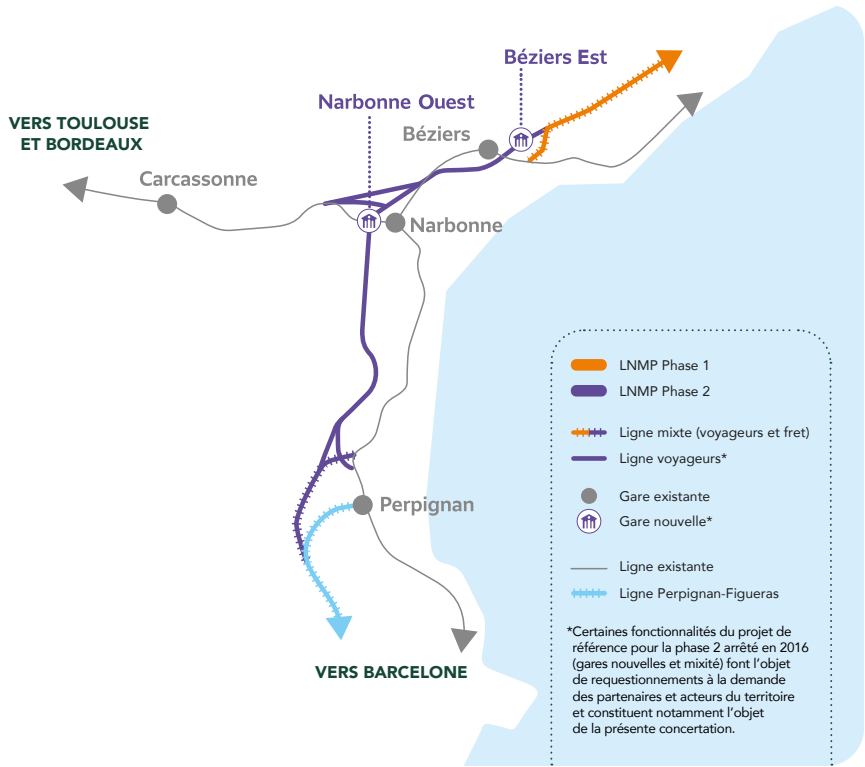
À l'issue de la phase de concertation et d'études menée entre 2010 et 2015, la mixité « voyageurs – fret » de la ligne n'avait pas été retenue pour la section entre Béziers et Rivesaltes. Ce choix, acté par décision ministérielle n° 3 du 29 janvier 2016, s'appuyait sur :

- un bénéfice pour l'exploitation et la qualité de service de la solution mixte « voyageurs – fret », qui n'avait pas été démontré par les études précédentes ;

- un surcoût financier important induit par cette solution par rapport à une solution « voyageurs », du fait de sa complexité technique (nombreux ouvrages d'art nécessaires pour franchir les reliefs, notamment le massif des Corbières).

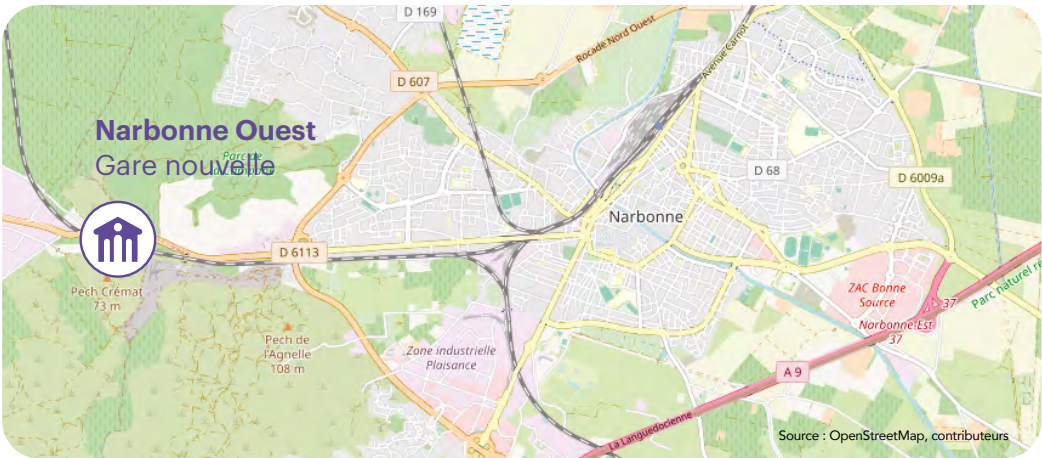
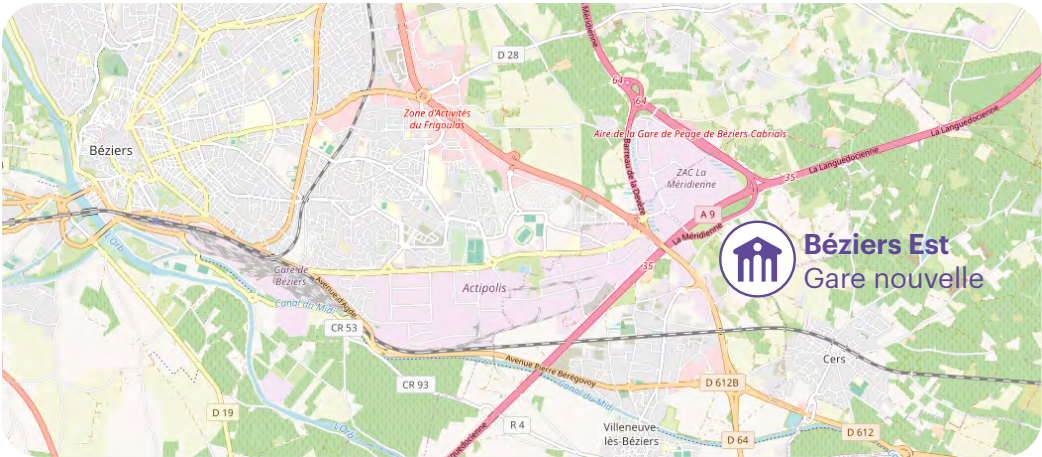
2.2 Deux gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest

Dans le projet de référence, les modalités de desserte des agglomérations sont envisagées de la manière suivante :



- **Agglomération de Béziers :** création d'une gare nouvelle située sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers appelée « Béziers Est ».
- **Agglomération de Narbonne :** création d'une gare nouvelle située sur la commune de Montredon-des-Corbières appelée « Narbonne Ouest ».
- **Agglomération de Perpignan :** une desserte par la gare centre via un raccordement depuis la ligne nouvelle.

Ces deux gares nouvelles seraient conçues pour le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et auraient vocation à appartenir à un réseau de gares connectées au réseau européen de l'Arc méditerranéen pour une meilleure desserte du territoire.



Gare nouvelle de Béziers Est

Localisation

Située à l'est de Béziers, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, cette infrastructure est pensée comme un pôle d'échanges et un outil de développement pour l'ensemble du Biterrois. Pour garantir une intégration de cette gare nouvelle, **une liaison en site propre avec la gare du centre-ville** et les principaux pôles de vie de l'agglomération est à l'étude par la Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée (CABM).

Le site envisagé pour la gare de « Béziers Est » est à la croisée d'axes de communication majeurs et assure une connexion avec les autoroutes A9 et A75, ainsi qu'avec la route départementale 612 qui dessert le littoral depuis le cœur de Béziers. Cette accessibilité routière permettrait de capter les flux de voyageurs et de faciliter les déplacements en véhicules depuis un vaste territoire.

Le site d'implantation prévu se caractérise par un paysage ouvert, principalement composé de friches, de terres nues et de parcelles de vigne. Le relief, marqué par de légers vallons, offre une vue dégagée. Le sol n'est pas identifié comme inondable, bien qu'un petit ruisseau traverse le secteur. La faible densité de constructions et d'habitations sur la zone facilite son aménagement.

En cas de réalisation du projet, la ligne nouvelle longera l'autoroute A9 sur un remblai, ce qui rendra la gare particulièrement visible. L'insertion paysagère et architecturale de l'ouvrage sera un facteur déterminant compte tenu de son emplacement afin de l'intégrer harmonieusement à son environnement.

Potentiel de fréquentation

Le potentiel de la gare nouvelle de Béziers Est envisagée repose sur une vaste zone de chalandise qui dépasse les limites de l'agglomération. Son positionnement, à proximité de l'échangeur autoroutier, la place à moins de vingt minutes du territoire agathois et de sa station balnéaire du Cap d'Agde, un pôle touristique majeur générant 15 millions de nuitées annuelles et dont la capacité d'accueil estivale peut atteindre 300 000 habitants.

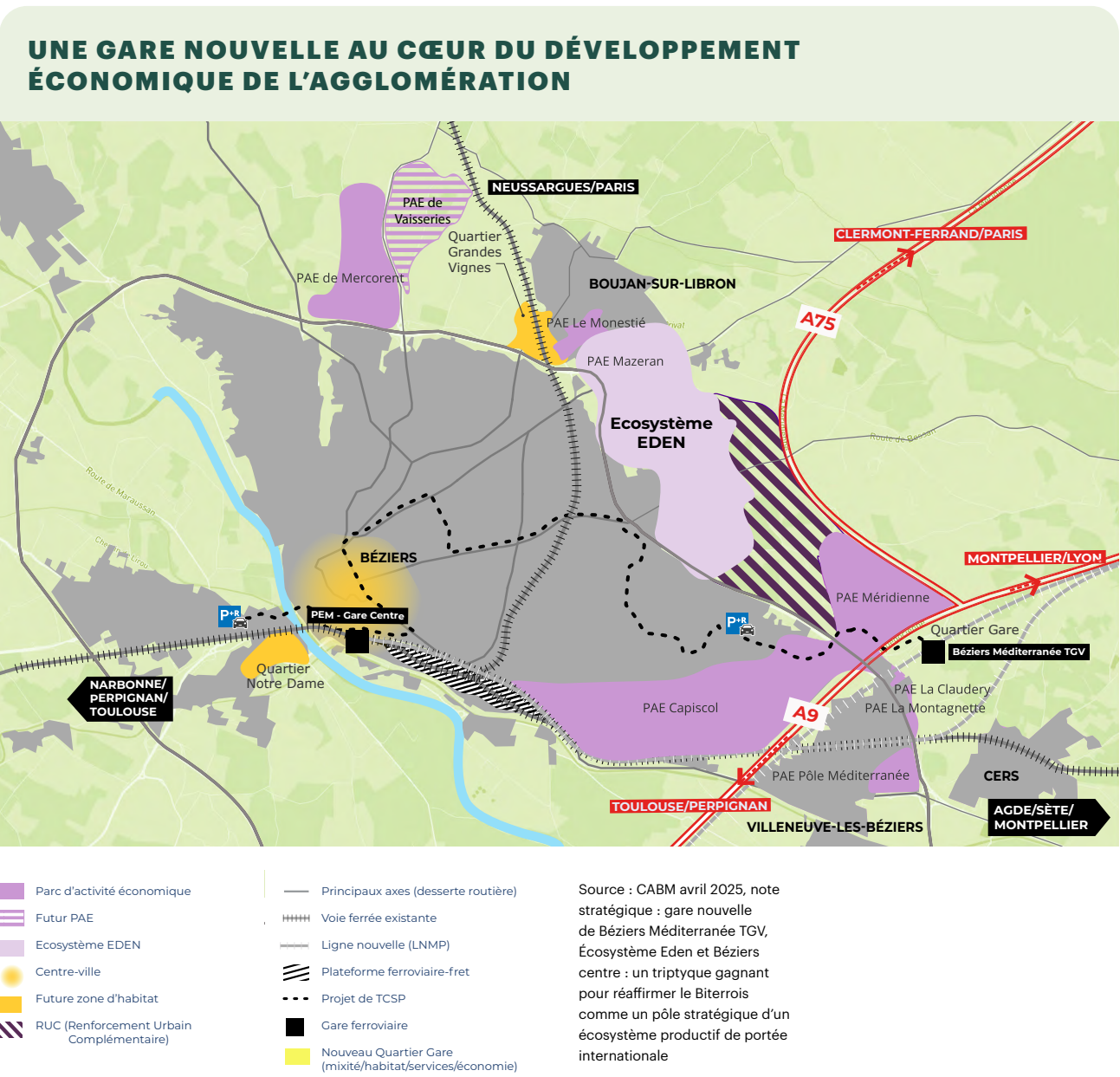
Cette nouvelle infrastructure serait conçue en parfaite complémentarité avec la gare existante : tandis que la gare nouvelle se concentrerait sur les flux à grande vitesse, la gare de Béziers-Centre verrait son rôle de pôle de mobilité du quotidien renforcé, grâce au développement attendu de la desserte TER et des trains interrégionaux (tels que la ligne Intercités Bordeaux-Marseille), assurant ainsi une articulation cohérente des mobilités à l'échelle locale et nationale.

Développement économique et urbain

La Communauté d'Agglomération de Béziers Méditerranée considère cette nouvelle gare comme une **pièce maîtresse de sa stratégie de développement**. Elle pourrait permettre de renforcer l'attractivité du territoire en facilitant les connexions avec les grands pôles économiques nationaux et internationaux. Ce projet s'insérerait dans une vision globale d'aménagement, définie en concertation avec les communes de Béziers et de Villeneuve-lès-Béziers à travers l'actualisation du schéma de secteur « Gare Nouvelle » dont les objectifs sont de :

- **créer un pôle multimodal performant** autour de la gare pour optimiser les correspondances entre le train, la voiture et les transports en commun locaux ;
- **développer des liaisons efficaces** avec le centre-ville de Béziers et les zones d'activités économiques majeures, notamment le site de l'écosystème EDEN, dédié aux énergies vertes et à l'innovation ;
- **insérer cette nouvelle gare dans une vision globale** d'aménagement et de développement du territoire.

Positionnement de la gare nouvelle de Béziers Est



Gare nouvelle de Narbonne Ouest

Localisation

En cas de réalisation, la gare nouvelle de Narbonne Ouest serait implantée sur la commune de Montredon-des-Corbières, au croisement de la ligne nouvelle envisagée et de la ligne ferroviaire existante. Cette configuration permettrait une interconnexion directe entre la gare nouvelle et la halte TER faisant partie intégrante du projet. Le site envisagé se trouve dans les collines du Narbonnais couvertes de garrigues au sein d’une vallée encaissée. L’implantation pressentie est actuellement occupée par des vignes, des friches viticoles, des terres abandonnées et de la garrigue.

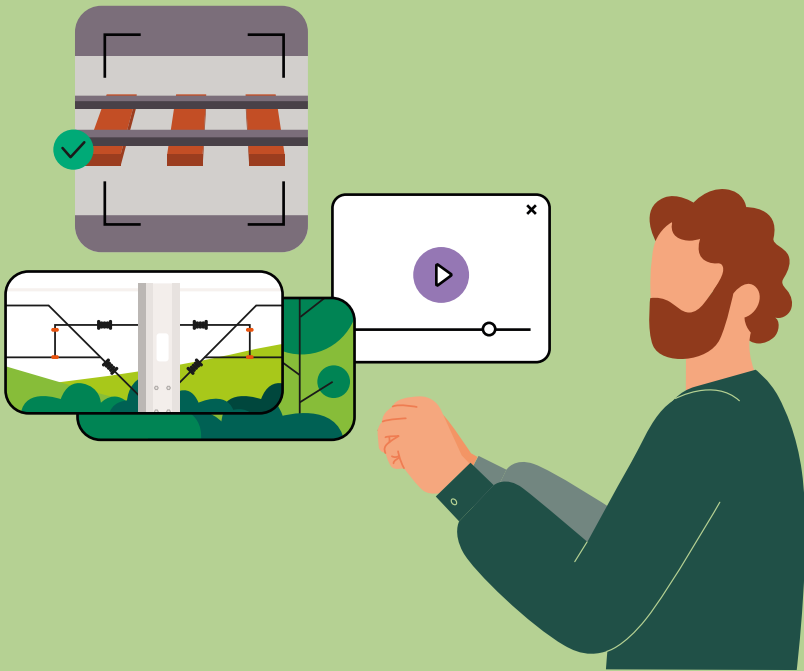
La gare enjambrerait 2 ruisseaux (du Maire et du Veyret) classant le secteur en zone inondable. L’ouvrage serait donc réalisé en viaduc et des études supplémentaires permettraient de définir son intégration paysagère et environnementale. Compte tenu du relief, la ligne nouvelle serait construite en surplomb de la voie ferrée existante. L’organisation de la gare serait donc conçue sur plusieurs niveaux, avec des circulations verticales pour assurer des correspondances fluides et efficaces entre les quais de la ligne nouvelle et ceux de la halte TER.

La connexion avec le centre de Narbonne serait ainsi assurée en **5 minutes par TER**, offrant un accès direct au cœur de la ville. Cette complémentarité ferroviaire serait renforcée par une accessibilité routière, grâce à la proximité immédiate de la RN113 (RD6113) et de l’échangeur de l’autoroute A9 situé à quelques kilomètres. L’agglomération du Grand Narbonne prévoit également de développer des liaisons de bus pour assurer la desserte du site.

Développement économique et urbain

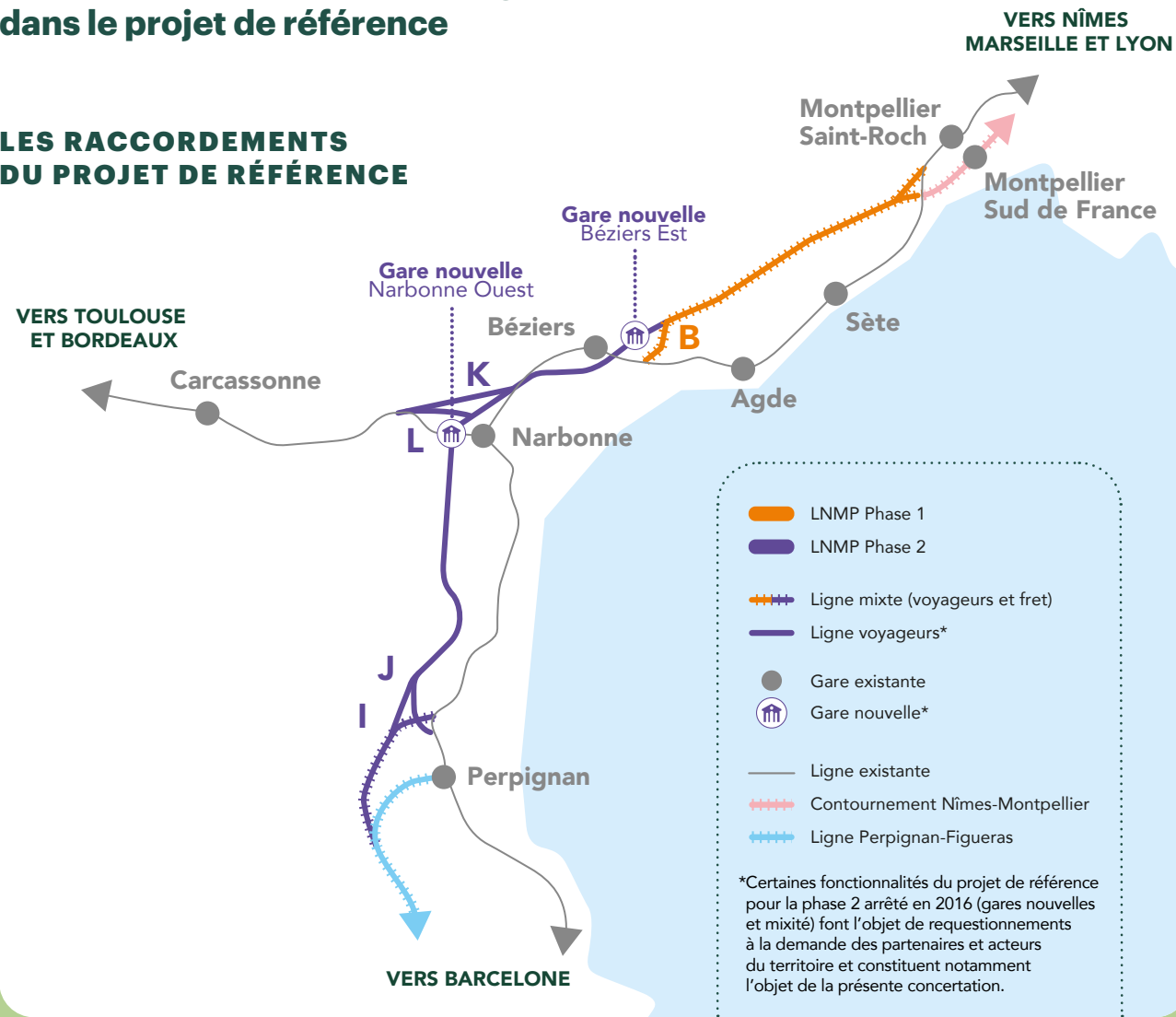
Portée par une forte volonté locale, illustrée par la démarche « Union sacrée pour l’intermodalité audoise », cette gare est perçue par le Grand Narbonne et ses partenaires comme un outil essentiel à la structuration du territoire. Sa fonction dépasse le simple développement économique de son environnement immédiat pour incarner « l’agrafe ouest » de l’agglomération. Elle matérialiserait la connexion entre les grands équipements de transport du département : l’aéroport de Carcassonne, le port de Port-la-Nouvelle et le réseau à grande vitesse.

En cas de réalisation, la gare nouvelle de Narbonne Ouest fonctionnerait en synergie avec la gare centrale, transformée en pôle d’échanges multimodal et reliée par une extension des navettes gratuites « Citadines ». Son accessibilité serait renforcée par la création d’un futur échangeur sur l’A61 et d’une voie verte entre Narbonne et Montredon, la connectant aux mobilités douces. Ces nouvelles solutions de mobilités serviraient le tissu économique local, desservant directement les parcs d’activités en développement (Castellas, Pech Perry) et renforçant l’attractivité du bassin d’emploi du Lézignanais.



2.3 Les raccordements envisagés dans le projet de référence

LES RACCORDEMENTS DU PROJET DE RÉFÉRENCE



Le projet de référence prévoit la construction de raccordements de la ligne nouvelle au réseau existant au niveau de Narbonne et Rivesaltes, et au réseau à grande vitesse au niveau de Béziers et Perpignan. Aucun raccordement n’est envisagé à Nissan.

Béziers : le projet de référence prévoit la construction d’un raccordement vers Béziers centre (raccordement B) dans le cadre de la phase 1 de LNMP. La phase 2 consiste simplement à prolonger la ligne nouvelle vers le Sud, sans modification du **raccordement B**.

Nissan-lez-Ensérune : le projet de référence ne prévoit pas de raccordement à Nissan. Deux raccordements ont été envisagés précédemment à Nissan, puis écartés du projet de référence : un raccordement permettant de rejoindre la ligne nouvelle depuis Béziers centre et un raccordement permettant de rejoindre la ligne nouvelle depuis Narbonne centre.

Narbonne : deux raccordements y sont envisagés dans le projet de référence voyageurs. Le **raccordement K** consiste à raccorder la ligne nouvelle vers Béziers à la ligne existante vers Carcassonne et Toulouse. Ce raccordement est envisagé à voie unique et non dénivelé, en

raison du faible trafic envisagé. En effet, ce raccordement ne peut être emprunté dans le projet de référence que par les trains à grande vitesse circulant entre Toulouse et Montpellier (et au-delà), sans possibilité de desservir Narbonne Ouest ou Narbonne centre. Le **raccordement L**, situé entre la ligne nouvelle vers Perpignan et la ligne existante vers Carcassonne, passe par la gare de Narbonne Ouest, permettant ainsi aux trains empruntant le raccordement de desservir la gare nouvelle envisagée à Narbonne Ouest dans le projet de référence. Ce raccordement est envisagé à double voie, et implique de lourdes reprises du réseau existant pour s’y raccorder.

Rivesaltes : le projet de référence envisage 2 raccordements à proximité de Rivesaltes. Le **raccordement I** vise à permettre aux trains de fret en provenance ou à destination du tunnel du Perthus de poursuivre vers la ligne existante sans passer vers Perpignan. Ce raccordement mixte, à double voie, et de plus de 6 km est rendu nécessaire par l’inaptitude de la ligne nouvelle aux trains de fret dans le projet de référence. Le **raccordement J** vise à permettre aux trains à grande vitesse de rejoindre la gare de Perpignan via le réseau existant. Dans la continuité du projet de référence phase 2, il est conçu à double voie et pour les trains de voyageurs uniquement.

2.4 Le calendrier, le coût et l'état d'avancement du projet de référence



Calendrier

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a reconnu le projet LNMP comme prioritaire parmi les grands projets ferroviaires et a prévu sa réalisation en deux phases. La phase 1 a été déclarée d'utilité publique le 16 février 2023. Le calendrier prévoit un début des travaux de la phase 1 avant fin 2029 pour une mise en service à l'horizon 2034. Conformément à la décision ministérielle du 18 novembre 2021, le projet se poursuit sur la phase 2 avec la mise à jour des études préalables à l'enquête publique. La loi d'orientation des mobilités fixe un délai de 10 ans maximum entre la phase 1 et la phase 2. **La mise en service de la phase 2 est prévue à l'heure actuelle à l'horizon 2040 à projet inchangé.**

Coût

Le projet LNMP dans sa totalité est estimé à 7,3 milliards d'euros (montant exprimé aux conditions économiques de janvier 2025). **La phase 2, dans les caractéristiques du projet de référence, est estimée à 4,9 milliards d'euros** (montant exprimé aux conditions économiques de janvier 2025).

PHASE 2 BÉZIERS ↔ PERPIGNAN

4,9 Mds d'€

Conditions économiques janvier 2025*
Montant HT (hors TVA)

Ce montant intègre :

- La réalisation de la ligne nouvelle proprement dite.
- La création des deux gares nouvelles.
- La réalisation des raccordements ferroviaires et des aménagements ferroviaires annexes (sous-stations électriques, bases travaux, bases de maintenance, signalisation, bassins de rétention...).
- L'adaptation des lignes existantes aux jonctions avec la ligne nouvelle (notamment les équipements d'aiguillage, de signalisation, d'alimentation électrique).
- Les autres travaux divers : raccordement au réseau électrique, rétablissement des réseaux et voies de communication interceptés par la ligne nouvelle, etc.

- Les mesures prises pour éviter ou réduire les impacts du projet : environnements naturels et humains, protections phoniques, activités agricoles, activités économiques.
- Les mesures prises pour compenser les impacts « résiduels » du projet sur la biodiversité et l'économie agricole (objectif de zéro perte nette de biodiversité).

État d'avancement et emplacements réservés

Le projet de référence, issu des études techniques et environnementales menées entre 2010 et 2019 et des phases de concertations qui les ont accompagnées, répond aux enjeux identifiés au début des années 2010. Aujourd'hui questionné sur ses fonctionnalités, ce projet constitue la solution dite « de référence », qui a permis la construction de variantes fonctionnelles liées à la mixité (ligne voyageurs ou ligne mixte voyageurs + fret) et à la desserte (gares nouvelles et raccordements éventuels), telles que présentées dans ce dossier.

Le projet de référence a été étudié jusqu'au niveau Avant-Projet Sommaire (APS), permettant de stabiliser une bande de passage réduite autour d'un unique tracé de référence. Le tracé du projet de référence a par la suite été affiné entre 2012 et 2016, permettant de définir une bande de passage restreinte autour du tracé. En 2019, le projet de référence a été qualifié de **projet d'intérêt général (PIG)** dans les 3 départements sur la base du tracé acté par décision ministérielle du 29 janvier 2016. Ce PIG a été renouvelé en 2021 et 2024. Les **emplacements réservés** doivent être inscrits dans tous les documents d'urbanisme des communes traversées (ou EPCI). Ces éléments sont à retrouver sur le site internet du projet.

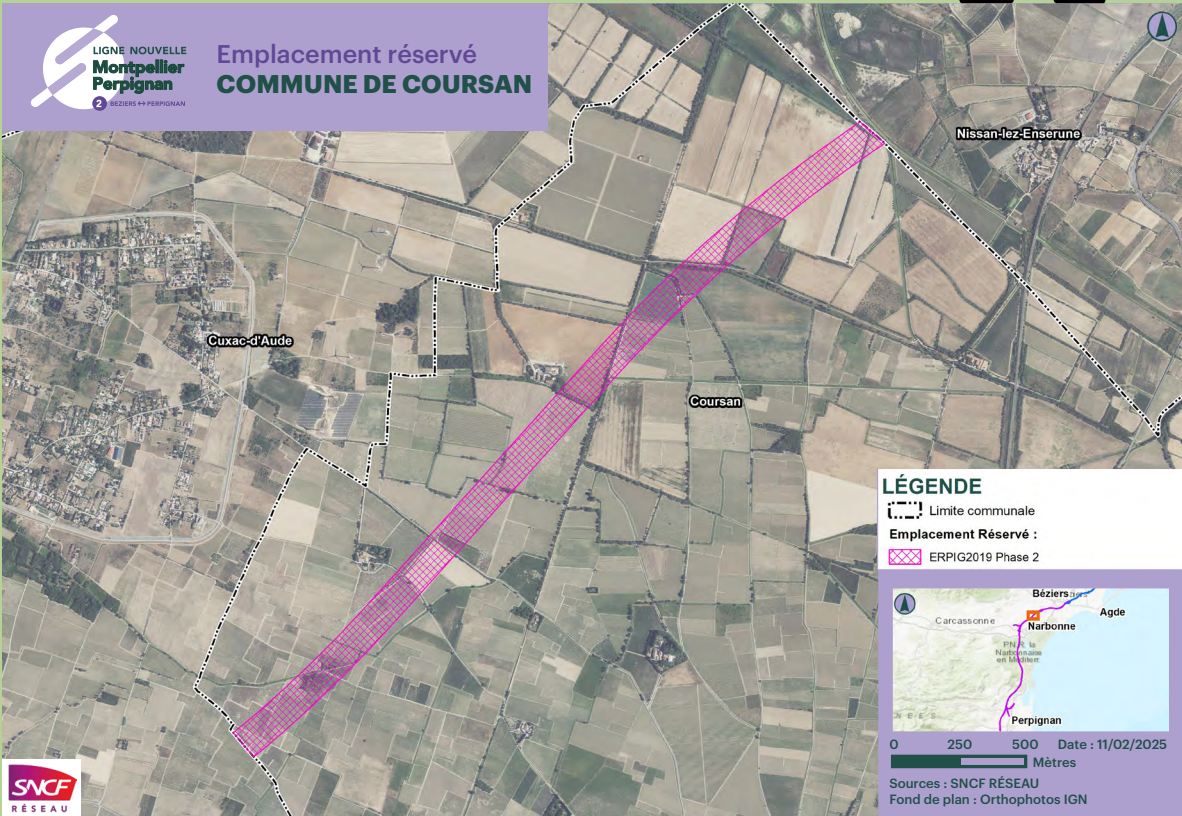
Ainsi, les emplacements réservés inscrits dans les documents d'urbanisme des communes traversées par le projet sont le strict reflet des besoins en emprise correspondant à une ligne nouvelle voyageurs. Si, à l'issue de la concertation, le choix retenu est celui d'une ligne mixte, une partie des emplacements réservés devra être revue afin d'adapter le fuseau de passage aux contraintes et caractéristiques techniques d'une ligne mixte en particulier sur les pentes admissibles (voir section 4.1 du présent chapitre pour les détails sur les différences d'infrastructure entre une ligne mixte et voyageurs).

*Les coûts de construction exprimés aux conditions économiques de janvier 2025 (ou « CE 01/2025 ») sont les coûts des travaux si le chantier était entièrement réalisé aux conditions qui prévalaient ce mois-là en termes de niveaux de salaires, de prix d'acquisition des matériaux (ciment, aciers...), de coût de leur transport, de coût de fonctionnement des engins de chantier, etc.

LES EMBLEMENTS RÉSERVÉS

Les emplacements réservés par commune et les arrêtés préfectoraux par département sont consultables dans la médiathèque du site du projet, rubrique « Documents d'urbanisme et tracé »

<https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/mediatheque/document>



Si une solution de desserte ou de mixité alternative au projet de référence devait être retenue à l'issue de cette phase d'étude et de concertation, par Décision ministérielle, le choix du tracé et de l'emplacement précis des éventuelles gares nouvelles ferait alors l'objet d'une phase d'étude et de concertation complémentaire dès 2027, afin de finaliser le projet pour l'enquête publique prévue en 2030.

3. L'OBJET DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

3.1 Origine et objet des questionnements

Le comité de pilotage du projet LNMP a validé le questionnement de la phase 2 du projet pour :

- Tenir compte du temps écoulé entre le débat public de 2009 et l'enquête publique sur la phase 2 prévue à l'horizon 2030.
- Tenir compte des enseignements de la concertation ayant précédé l'enquête publique de la phase 1, organisée en 2020 et 2021, et des recommandations exprimées par les garants dans leur bilan.
- Répondre aux demandes des acteurs du territoire et partenaires co-financeurs du projet.

Ces questionnements sont également justifiés par une évolution du contexte du projet :

- Les incidences accrues du changement climatique sur la ligne existante et une nécessaire prise en compte de la vulnérabilité de la ligne existante aux aléas météorologiques dans le projet de doublet de lignes.
- L'évolution du contexte économique et la montée en puissance de l'ambition de la politique fret aux échelles nationale et européenne, ainsi que les demandes formulées par les acteurs économiques espagnols.
- L'évolution des besoins de mobilités et des perspectives de trafic dans un contexte de renforcement et d'accélération des objectifs nationaux de décarbonation des transports.
- Le développement économique et démographique des territoires, et leurs enjeux d'attractivité et d'accessibilité.

Ce qui est questionné

- Les fondements du projet global restent inchangés, et conformes aux conclusions du débat public de 2009 :
- La création d'un doublet de lignes pour les voyageurs et pour le fret afin de former un réseau ferroviaire plus performant, plus fiable et plus résilient face au changement climatique.
 - Une ligne nouvelle apte à la grande vitesse sur l'intégralité de son linéaire.
 - L'ambition de porter un projet exemplaire en matière d'insertion paysagère, de respect de la biodiversité et de maîtrise des enjeux environnementaux.
 - Une gouvernance partenariale donnant une large place au territoire dans le processus de décision.

3.2 Les variantes étudiées



ZOOM SUR La comparaison des scénarios par analyse multicritère

Afin d'éclairer le choix des solutions de mixité et de desserte, sont mises à la disposition du public des analyses multicritères, pour les scénarios de mixité d'une part, et pour les scénarios de desserte d'autre part.

Ces analyses multicritères permettent de comparer chaque solution alternative au projet de référence, selon plusieurs critères organisés en 3 catégories :

- Les critères fonctionnels, comparant les performances des différents scénarios au regard du service rendu
- Les critères environnementaux, permettant d'éclairer l'impact de chaque solution sur l'environnement
- Les critères de coûts, issus des études préliminaires de chaque scénario.

Les résultats des analyses multicritères sont présentés de manière synthétique dans les chapitres 3 et 4.

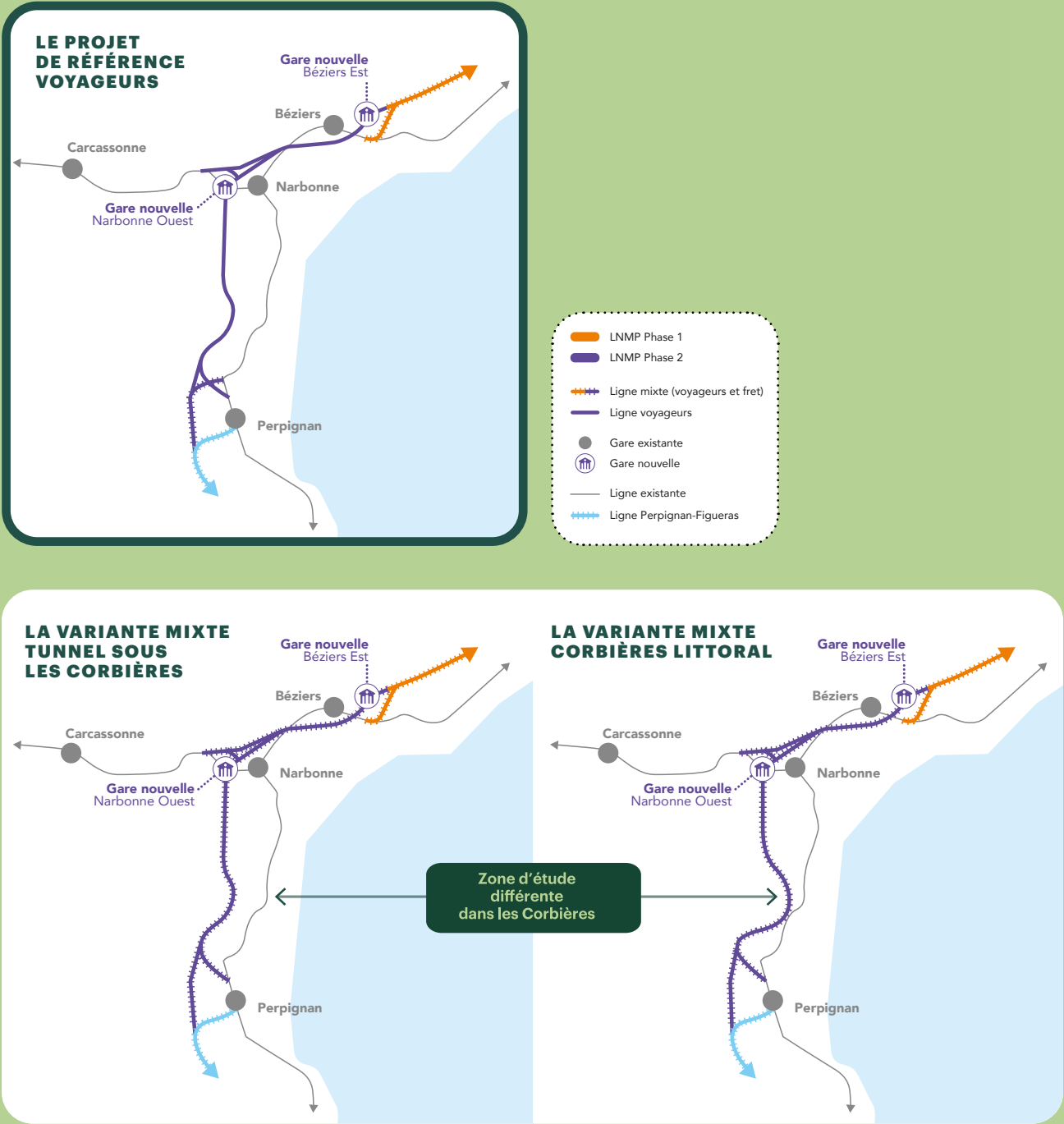


Le questionnement porte sur :

- La mixité, c'est-à-dire le choix entre une ligne exclusivement « voyageurs » entre Béziers et Rivesaltes ou une ligne mixte « voyageurs + fret ». Ce choix aura des incidences sur le futur tracé du projet, et notamment pour le franchissement du massif des Corbières (détails à retrouver en chapitre 3, section 2.2.).
- Les modalités de desserte du territoire, c'est-à-dire le nombre et l'emplacement des gares nouvelles.

3 scénarios

pour questionner la mixité de la ligne : 1 projet de référence et 2 variantes



6 scénarios

pour questionner la desserte du territoire :
1 projet de référence et 5 variantes

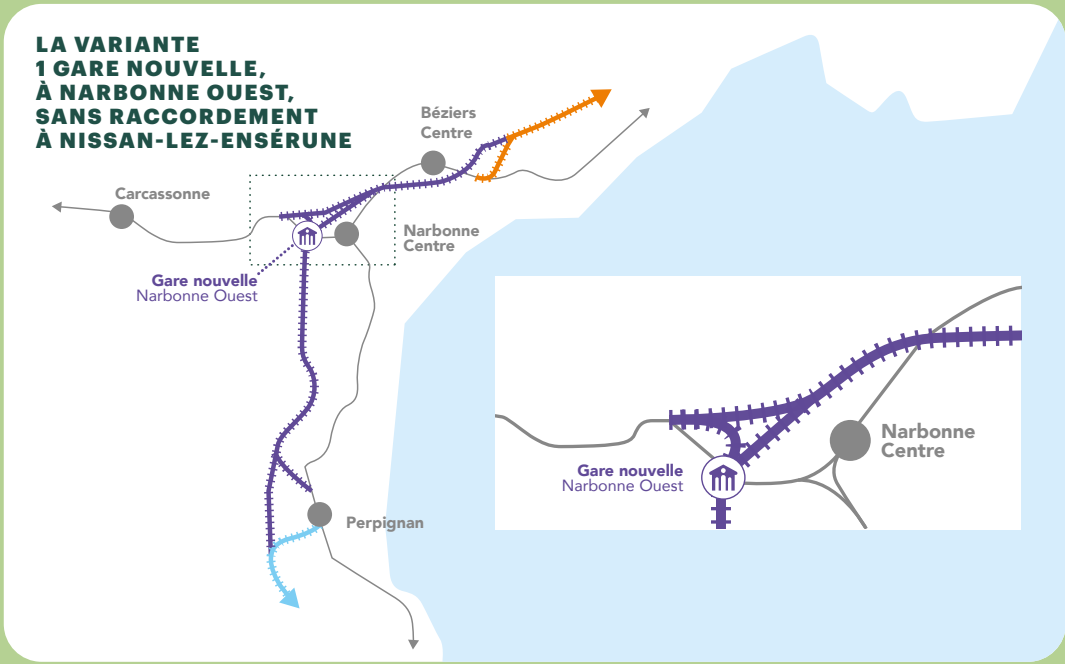
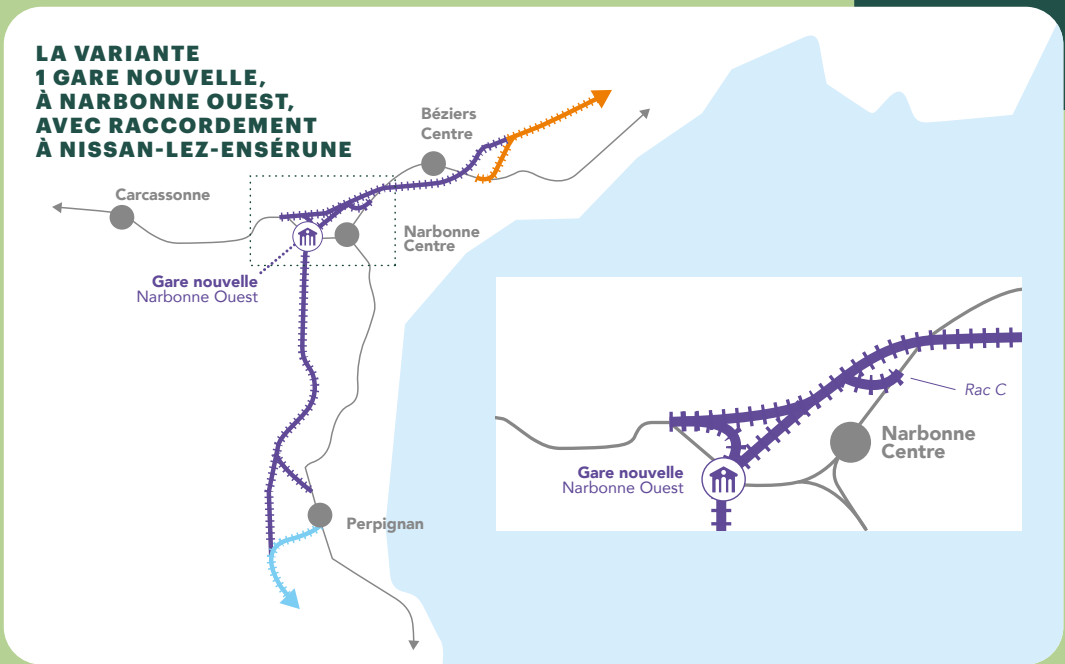
ZOOM SUR

Pourquoi n'y a-t-il pas de scénario avec une gare nouvelle à Perpignan ?

Ce choix est issu du débat public en 2009, lors duquel la majorité des participants s'était exprimée en faveur d'une desserte par la gare Perpignan Centre.

L'hypothèse d'une gare nouvelle a toutefois été étudiée entre 2011 et 2012 afin d'éclairer la la Décision ministérielle de 2013. Ces études ont conclu à l'absence de pertinence d'une gare nouvelle par rapport à la gare centre pour des raisons essentielles dues à une mauvaise accessibilité du site envisagé et à une insertion environnementale complexe.

Les études se sont poursuivies en 2015 en vue de la Décision ministérielle de 2016. Au cours des échanges avec le territoire qui se sont déroulés à cette occasion, les acteurs (dont les partenaires co-financeurs du projet) ont réaffirmé leur préférence pour une desserte construite autour de la gare centre et ont réaffirmé le rôle central de l'étoile ferroviaire perpignanaise dans le réseau ferré régional.



- LNMP Phase 1
- LNMP Phase 2
- Ligne mixte (voyageurs et fret)
- Ligne voyageurs
- Gare existante
- Gare nouvelle
- Ligne existante
- Ligne Perpignan-Figueras

Nota : ces schémas synoptiques décrivent l'infrastructure, et non pas les services. Les gares nouvelles ne sont pas nécessairement les seules à être desservies par les TàGV. En particulier quand une agglomération n'a pas de gare nouvelle, les TàGV* peuvent s'arrêter en gare centre.

Pour bénéficier d'une base de comparaison commune, les scénarios de desserte sont présentés ici avec une ligne nouvelle mixte.

*TàGV : Trains aptes à la grande vitesse, qu'ils soient opérés par SNCF Voyageurs (TGV inOui, Ouigo), par la RENFE (AVE), par TRENITALIA (Frecciarossa) ou par tout autre opérateur

4. UNE LIGNE MIXTE, QU'EST-CE QUE C'EST ?

4.1 Les grandes différences en termes d'infrastructure

Accueillir des trains de fret sur une ligne ferroviaire nécessite des adaptations de l'infrastructure par rapport à une ligne à grande vitesse exclusivement voyageurs, notamment sur les éléments suivants :

- Adaptation du dimensionnement global des plateformes et des ouvrages d'art pour s'adapter au tonnage et au gabarit plus imposants des trains de fret,
- Conception plus contraignante dans les tunnels due à des mesures de sécurité renforcées,
- Traitement spécifique des eaux de ruissellement, afin de contenir le risque de pollution lié au déversement accidentel de matières dangereuses issues d'un wagon de fret,

- Dimensionnement spécifique des équipements ferroviaires (équipements électriques, signalisation) et des écrans acoustiques,
- Ajout d'équipements spécifiques, tels que :
 - Une base fret, qui permet aux opérateurs de changer de locomotive, de conducteur ou de recomposer les trains de fret, à proximité de la frontière.
 - Des voies d'évitement, pour permettre le dépassement des trains de fret par les trains plus rapides.

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES D'UNE LIGNE MIXTE



Dimensionnement des dispositifs d'assainissement et des bassins de rétention

Dimensionnement des installations électriques, équipements ferroviaires, écrans acoustiques

Dimensionnement de la plateforme et des ouvrages d'art (dont tunnels)

En plus de ces adaptations d'infrastructure, le tracé des lignes mixtes doit prendre en compte **les contraintes spécifiques du fret sur les pentes**. Les caractéristiques des trains de fret circulant sur le Réseau Ferré National français imposent en effet de limiter les pentes, avec des déclivités maximales comprises entre 1 % et 1,25 % environ, contre 3,5 % habituellement dans le cas des lignes à grande vitesse voyageurs.

Or, il n'est pas toujours possible de **suivre le relief avec de telles pentes**. Dans certains cas, comme pour la traversée du massif de Fontfroide ou des Corbières, la mixité impose d'adapter le tracé et peut aboutir à une

ligne plus ouvragée, des hauteurs de talus plus importantes, des viaducs supplémentaires et des sections en tunnel plus longues lorsque la hauteur à franchir est trop importante. L'allongement de sections en tunnel engendre une augmentation des volumes de matériaux extraits lors des travaux d'excavation. Ces matériaux doivent être transportés puis stockés dans des zones de dépôt adaptées, nécessitant ainsi des emprises foncières plus étendues et une gestion logistique plus complexe. La gestion de ces matériaux et la création des zones de dépôt associées sont susceptibles de générer des impacts environnementaux significatifs.

IMPACT DES PENTES SUR UNE LIGNE NOUVELLE VOYAGEURS ET MIXTE

Pente



Tracé

LGV voyageurs

LGV mixte



Les déclivités permises par les lignes voyageurs permettent de franchir le relief en limitant les zones de déblais et de remblais.

4.2 Ligne nouvelle et ligne existante : un doublet de lignes complémentaires

Qu'elle soit mixte ou voyageurs, la construction d'une ligne nouvelle en complément de la ligne existante permettra de **disposer d'un doublet de lignes résilient**, offrant la possibilité d'emprunter un itinéraire alternatif en cas d'incident sur la ligne existante.

Ce doublet de lignes **présente également d'autres avantages**, tels que le report du trafic d'une ligne à l'autre en cas de travaux de maintenance ou d'investissement, ainsi que la mise à disposition d'un itinéraire alternatif moins exposé aux aléas climatiques, notamment vis-à-vis du risque de submersion marine.

En cas de ligne nouvelle mixte, le gain apporté par le doublet de lignes est maximisé, avec la possibilité de faire circuler des trains de fret voire des trains régionaux sur l'une ou l'autre des lignes en cas d'aléa, d'incident ou de travaux. La possibilité de faire circuler des trains de fret la nuit sur la ligne nouvelle peut également contribuer à **diminuer les nuisances sonores lors de la traversée des centres-villes**.

Si la création d'une ligne mixte permet à la fois la circulation des trains à grande vitesse et des trains de fret, l'affectation des trains sur l'une ou l'autre des lignes ne se fait pas de façon indifférenciée, et chaque ligne possède ses propres spécificités.

La ligne existante permet la desserte fine du territoire, qu'il s'agisse des gares (Perpignan, Rivesaltes, Salses, Leucate-la-Franqui, Port-la-Nouvelle, Narbonne, Coursan, Béziers), des terminaux fret et des installations terminales embranchées (comme la gare de Port-la-Nouvelle, qui restera exclusivement desservie par la ligne existante). Sur l'Arc méditerranéen, la ligne existante possède également la particularité de disposer de pentes très faibles, permettant la circulation de certains trains de fret de fort tonnage, ce que ne permettront pas les pentes de la ligne nouvelle.

La ligne nouvelle quant à elle est particulièrement adaptée aux trains en transit grâce à ses temps de parcours réduits, avec selon les variantes étudiées une desserte voyageurs de Narbonne, Béziers ou Nissan directement depuis des gares nouvelles. Bien que la circulation de trains régionaux sur la ligne nouvelle ne soit pas toujours pertinente, elle reste techniquement possible sous réserve notamment de disposer d'équipements de signalisation adaptés à bord.

Malgré ces particularités, le choix final de circuler sur la ligne existante ou sur la ligne nouvelle revient aux opérateurs fret et voyageurs.



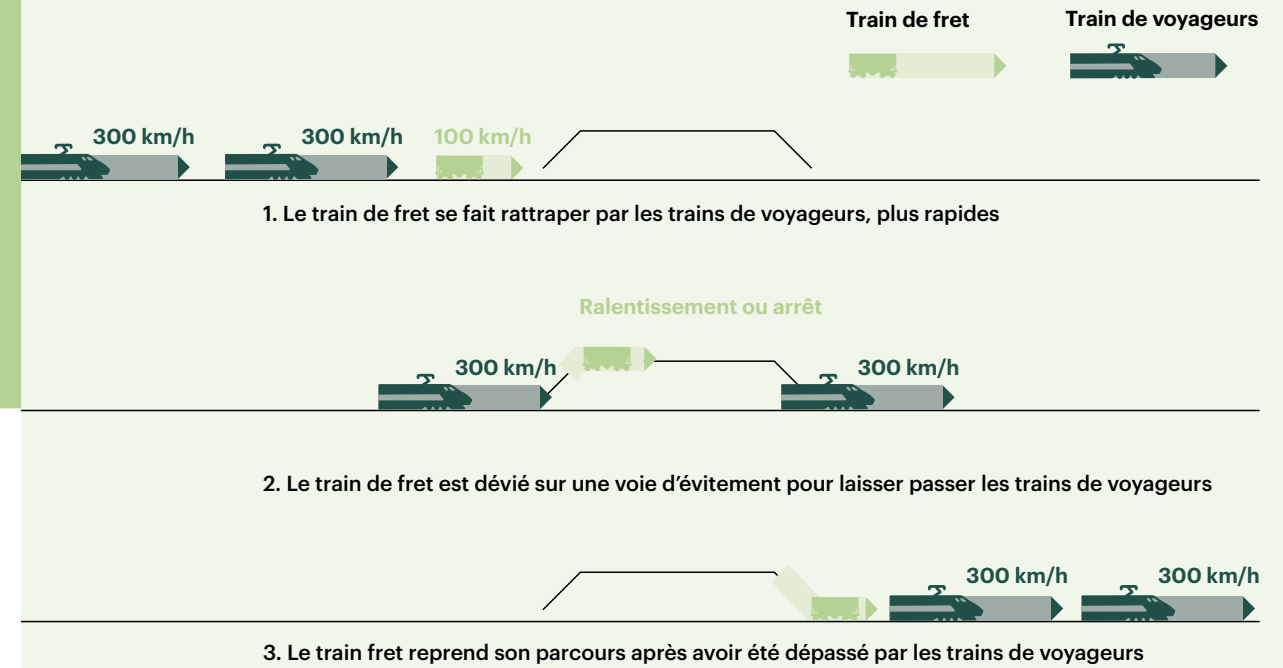
4.3 Les enjeux d'exploitation

En plus des enjeux portés sur l'infrastructure, l'exploitation d'une ligne mixte entraîne des **niveaux de bruit supérieurs générés par le passage de trains**. En effet, un train de fret circulant à 100 km/h génère un niveau de bruit comparable à celui d'un TGV circulant à 300 km/h, (détail sur les enjeux acoustiques à retrouver à la section 1.2 du chapitre 2). En cas de ligne mixte, comme cela sera abordé au chapitre 3, les trains pourront de plus circuler la nuit, période plus gênante pour le bruit.

Par ailleurs, l'exploitation d'une ligne mixte présente aussi **des défis de cohabitation entre trains de fret et trains de voyageurs**. Compte tenu des vitesses définies pour chaque catégorie de train (jusqu'à 300 km/h pour les trains voyageurs et 100 km/h pour les trains fret) et de la longueur du parcours, **les trains de fret sont régulièrement rattrapés par les trains à grande vitesse**. Afin d'éviter de réduire la vitesse des trains à grande vitesse tout en maintenant l'offre de fret sur la ligne mixte, plusieurs **solutions d'exploitation sont envisageables** pour assurer une cohabitation entre les trains :

- Créer des voies d'évitement implantées régulièrement sur la ligne, pour permettre aux trains de voyageurs de dépasser les trains de fret et de garer les trains soupçonnés de risque d'incendie par les détecteurs de boîtes chaudes.
- Faire circuler les trains par batteries, c'est-à-dire envoyer successivement plusieurs trains à grande vitesse, puis plusieurs trains de fret, pour réduire le nombre de dépassements à réaliser et maximiser la capacité de la ligne.
- Développer une mixité temporelle, c'est-à-dire distinguer des périodes de circulation des trains de fret (par exemple uniquement la nuit) et des trains de voyageurs. Cette option pose cependant d'importantes contraintes sur l'organisation des horaires des trajets de bout en bout, et sur l'organisation des plages de maintenance et de travaux sur la ligne nouvelle, qui pouvaient traditionnellement être planifiés de nuit.

FONCTIONNEMENT DES VOIES D'ÉVITEMENT



4.4 Les niveaux de mixité

Les trains de fret étant plus lourds que les trains à grande vitesse, leur circulation nécessite des pentes adoucies. La déclivité, c'est-à-dire l'inclinaison de la ligne (mesurée en mm de hauteur par mètre parcouru, ou « pour mille ») peut cependant varier selon le niveau de performance recherché :

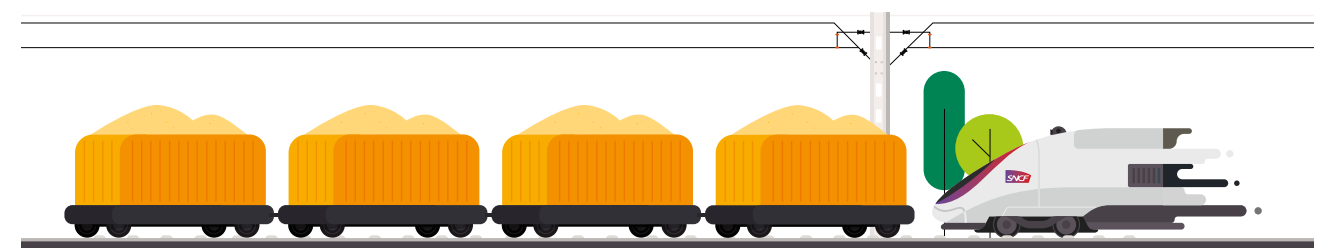
- **De 4 à 6 ‰** : il s'agit des déclivités rencontrées actuellement sur les lignes existantes de l'Arc méditerranéen entre Béziers et Perpignan. Elles sont particulièrement adaptées à la circulation de trains de fret lourds.
- **De 10 à 12,5 ‰** : c'est le niveau de déclivité habituellement retenu pour les lignes nouvelles mixtes sur le Réseau Ferroviaire National français.
- **Jusqu'à 16,5 ‰ voire 18 ‰** : ces déclivités peuvent être admises sous condition sur certaines lignes (notamment à l'étranger), mais induisent des contraintes particulières

et des réductions de performances importantes. De telles déclivités sont présentes sur certaines sections de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras.

À titre de comparaison, les déclivités rencontrées sur une ligne à grande vitesse voyageurs atteignent 35 ‰.

Au-delà de 10 à 12,5 ‰, les limites d'adhérence roue-rail, de puissance des locomotives et de résistance des attelages entre wagons peuvent induire des contraintes sur les trains de fret (réduction de la masse maximale des trains, modification du type ou du nombre de locomotives...) ou des limitations de performance de la ligne (réduction de la vitesse des trains de fret et/ou réduction de la capacité de la ligne).

Les scénarios « mixtes » présentés dans le dossier sont étudiés avec une déclivité de 10 à 12,5 ‰.



5. UNE GARE NOUVELLE, QU'EST-CE QUE C'EST ?

5.1 Fonctionnement et implantation d'une gare nouvelle

Une gare nouvelle crée un nouveau point de desserte et donc des opportunités de développement et d'interconnexions pour un territoire. Une gare nouvelle va permettre une connexion avec d'autres villes, d'autres régions voire d'autres pays.

Sa situation géographique, souvent en périphérie de grandes agglomérations, va permettre une accessibilité aux transports ferroviaires plus aisée pour les zones périurbaines et rurales, contribuant ainsi au développement des pôles urbains.

Enfin, une gare nouvelle peut contribuer à **augmenter les dessertes ferroviaires du quotidien** sur le territoire en libérant de la capacité en gare centre pour les TER (report des TàGV sur la gare nouvelle).

La création d'une gare nouvelle doit être conçue comme un projet global, afin de remplir les objectifs suivants :

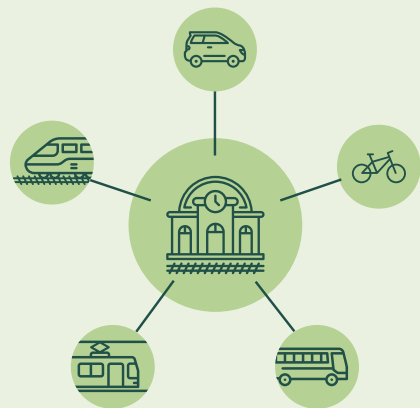
- limiter son impact sur le milieu naturel et sur l'écosystème existant ;
- s'intégrer au paysage et au territoire ;
- être connectée au centre-ville par des liaisons routières (transports en commun, modes doux, navettes, véhicules légers) et/ou ferroviaires, afin de garantir un réel fonctionnement du binôme de gares ;
- développer des activités cohérentes autour de la gare (développement économique : entreprises, loisirs, tourisme, services et commerces, et développement urbain).

Ce pôle de connectivité rassemble différents modes de mobilité : transport urbain, régional, modes actifs ou modes doux (vélos, trottinettes), stationnement voitures, taxis, TER, etc. permettant de faciliter l'interopérabilité entre les modes de déplacement et d'encourager les mobilités décarbonées.

La gare doit répondre à plusieurs enjeux pour s'intégrer à son territoire, à son environnement et garantir un développement optimal :

- **Le choix de la localisation** est déterminant. L'emplacement doit être à proximité d'un axe structurant (autoroute, ligne ferroviaire) et connecté aux principaux axes routiers pour favoriser la fréquentation et l'accessibilité de l'ensemble du territoire.
- **La gare nouvelle et la gare centre existante** de la proche agglomération doivent être envisagées comme un véritable **binôme**, complémentaires dans leurs fonctions. Une connexion entre ces deux pôles d'accès aux transports permet d'étendre l'accès à la grande vitesse pour le territoire. Cette connexion doit garantir une fluidité d'usage, avec un cadencement adapté, favorisant une fréquentation optimale et le développement des flux voyageurs.
- **Il convient aussi de prendre en compte le « quartier gare »**. La proximité avec une zone d'activité et/ou un quartier fréquenté sera un atout supplémentaire. L'enjeu sera de développer les modes doux, de garder une cohérence d'ensemble avec les écosystèmes environnants et d'anticiper les développements autour de la gare nouvelle.

UNE GARE NOUVELLE
CONÇUE COMME UN PÔLE
D'ÉCHANGES MULTIMODAL



GARE FERROVIAIRE

- Bâtiment voyageurs
- Quais et abris
- Passages souterrains ou passerelles
- Parvis



STATIONNEMENTS ET CONNEXIONS

- Voirie
- Parkings courte et longue durée, dépose minute, taxis
- Parking vélos
- Gare routière
- Aire logistique
- Installations de production d'énergie réglementaire

5.2 Retour d'expérience sur deux exemples récents

Gare Montpellier Sud de France,
une gare pont

La gare nouvelle de Montpellier Sud de France a été construite en 2018. Elle est implantée en milieu périurbain, la ville la plus proche est Montpellier à environ 10 km (15 minutes).

C'est une gare desservie par des trains type TàGV (24 TGV par jour) sans interconnexion avec la ligne existante. Sa fréquentation s'établit à 1,9 million de voyageurs par an (2023).

La gare la plus proche est la gare de Montpellier Saint-Roch. Il n'y a pas de liaisons ferroviaires directes entre les deux gares. Il est nécessaire d'emprunter le tramway (mis en service le 18 octobre 2025) pour rejoindre la gare centre de Montpellier depuis la gare nouvelle de Montpellier Sud de France (environ 20 minutes). Elle bénéficie d'un bon accès routier avec la proximité de l'A9.

DESRIPTIF	
ANNÉE	2018
NOMBRE DE VOYAGEURS EN 2023	1,9 M/an
DESSERTE (NBRE / JOUR)	24 TGV
QUAIS / VOIES TGV	3 QUAIS / 4 VOIES
QUAIS / VOIES TER	SO
SURFACE BV (BACK + FRONT OFFICE)	9 118 m²
ARCHITECTE	MARC MIMRAM
PARTICULARITÉ	TYPE aéroportuaire 2 voies sup possibles



CONCLUSION

POINTS POSITIFS

- Une bonne accessibilité routière avec plusieurs accès, qui sont bien identifiés

- Une gare spacieuse avec un effet volume amplificateur

- Une luminosité omniprésente dans le bâtiment voyageurs, sans effet notamment sur le confort (présence de brumisateurs)

- Un bon dimensionnement en termes d'espaces d'attente, rendant la gare confortable

- Une bonne lisibilité des espaces extérieurs

POINTS DE VIGILANCE

- Une interconnexion avec le centre-ville et la gare de Montpellier Saint-Roch jugée contraignante. Ce point devrait être amélioré avec la mise en service du tramway ligne 1 en octobre 2025

- Le manque de pistes cyclables

- Un fonctionnement complexe de la gare routière en termes de flux, dû à son positionnement central autour d'un anneau de circulation

- Des essences végétales mal adaptées et/ou mal positionnées

Nîmes Pont du Gard,
une gare interconnectée
au réseau ferroviaire existant

La gare nouvelle de Nîmes Pont du Gard a été construite en 2019. Elle est implantée en milieu rural, la ville la plus proche est Nîmes à environ 15 km (20 minutes).

C'est une gare desservie par des trains type TàGV et trains express régionaux TER (26 TGV et 44 TER/jour). Sa fréquentation s'établit à 1,05 million de voyageurs par an en 2023. Elle a été conçue pour accueillir environ 2,2 millions de voyageurs annuels.

La gare de Nîmes Pont du Gard est facilement accessible par voie routière (D999) et également par voie ferroviaire puisqu'elle bénéficie d'une connexion TER (environ 8 min pour rejoindre la gare de Nîmes centre).

DESSCRIPTIF	
ANNÉE	2019
NOMBRE DE VOYAGEURS EN 2023	1,05 M/an
DESSERTE (NBRE / JOUR)	26 TGV / 44 TER
QUAIS / VOIES TGV	2 QUAIS / 4 VOIES
QUAIS / VOIES TER	2 QUAIS / 2 VOIES
SURFACE BV (BACK +FRONT OFFICE)	4 056 m²
ARCHITECTE	SNCF G&C
PARTICULARITÉ	CROISEMENT LIGNES TER / TGV éco-conception



CONCLUSION

POINTS POSITIFS

- Éco-conception avec des matériaux locaux ou biosourcés
- Une luminosité omniprésente dans le bâtiment voyageurs
- Des espaces verts appréciés par les voyageurs
- Une bonne accessibilité ferroviaire à la gare compte tenu du croisement entre la ligne nouvelle et la ligne existante
- Une conception des accès aux transports en commun et aux véhicules particuliers permettant de séparer les flux et donc une meilleure fluidité
- Un binôme de gares efficient
- Une offre TER cadencée avec les TàGV

POINTS DE VIGILANCE

- Un accès giratoire unique qui pose des problèmes de congestion
- Le manque de pistes cyclables
- Un parking P2 peu utilisé :
 - Pas assez visible (signalétique)
 - Considéré comme éloigné du bâtiment voyageurs
- Un accès direct à la gare via une passerelle piétonne méconnue
- Des essences végétales mal adaptées dans certains espaces extérieurs, nécessitant un entretien particulier



Vue extérieure de la gare Nîmes Pont du Gard



Source : SNCF RÉSEAU



Source : SNCF RÉSEAU

02

LE TERRITOIRE ET SON ÉVOLUTION



Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans un territoire en forte évolution, marqué à la fois par son attractivité, sa diversité et ses fragilités. Ce chapitre invite à mieux comprendre les caractéristiques de cet espace littoral et arrière-littoral, ses dynamiques de population, d'emploi et de déplacements, mais aussi les contraintes environnementales qui le traversent. En donnant à voir le territoire tel qu'il est aujourd'hui et tel qu'il pourrait évoluer, il permet de mesurer les enjeux auxquels le projet est appelé à répondre et les bénéfices concrets attendus pour la région et au-delà.



1. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE

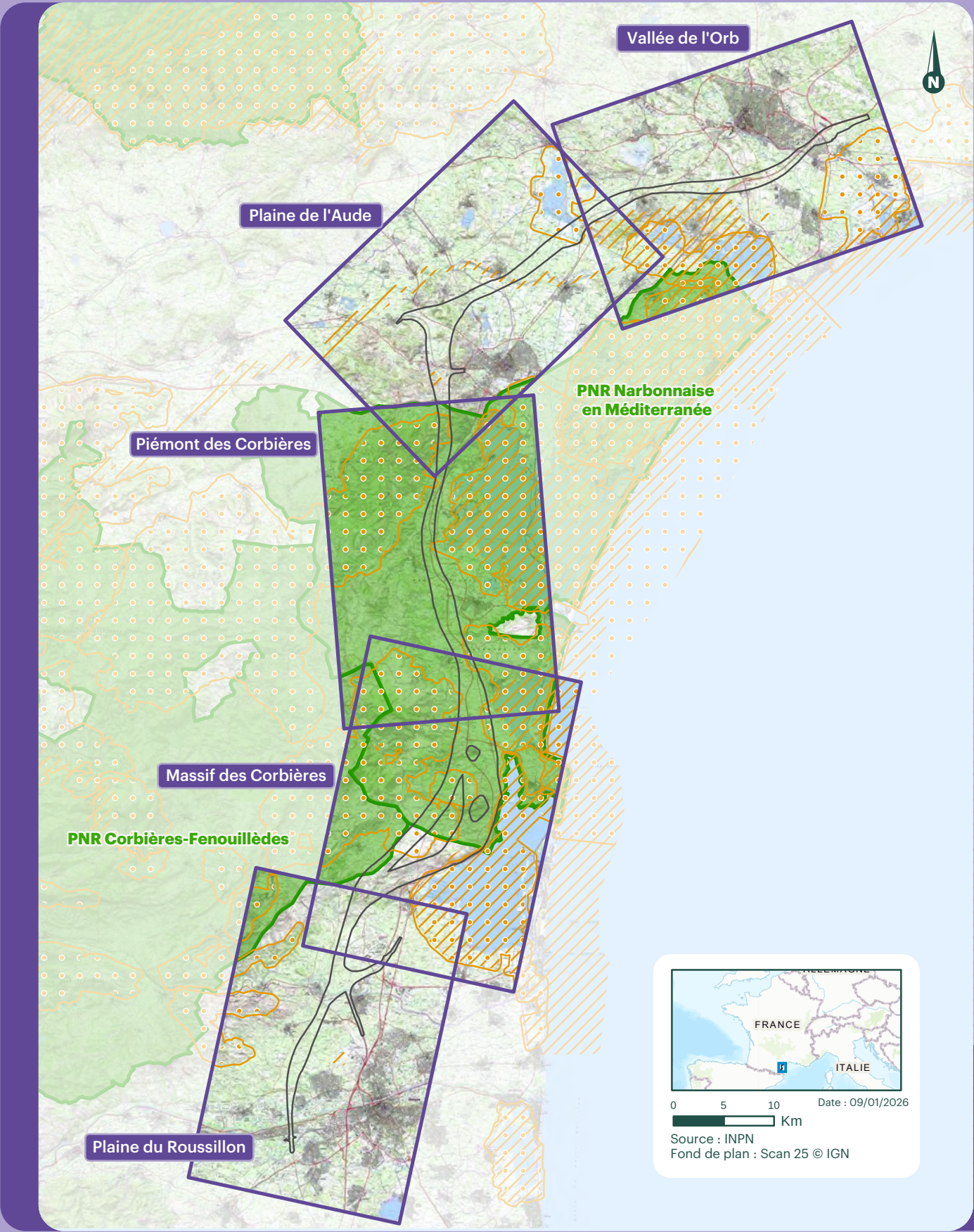
Les enjeux environnementaux au sens large présentés dans ce chapitre – incluant les dimensions naturelles, humaines, agricoles, paysagères et autres composantes de l'environnement – ont été établis à partir d'une analyse « à grande échelle », adaptée au rôle d'un dossier de concertation.

Ils s'appuient sur les données dont disposent aujourd'hui les maîtres d'ouvrage : inventaires naturalistes réalisés pour le projet depuis 2020, bases publiques (inventaire national du patrimoine naturel, registre parcellaire graphique 2019), cartographies de l'État et retours des acteurs du territoire.

Cette lecture permet d'identifier les grands secteurs sensibles du territoire, mais elle ne constitue pas une expertise détaillée.

Les impacts précis du projet – et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées – seront étudiés de manière approfondie dans le cadre des futures études.



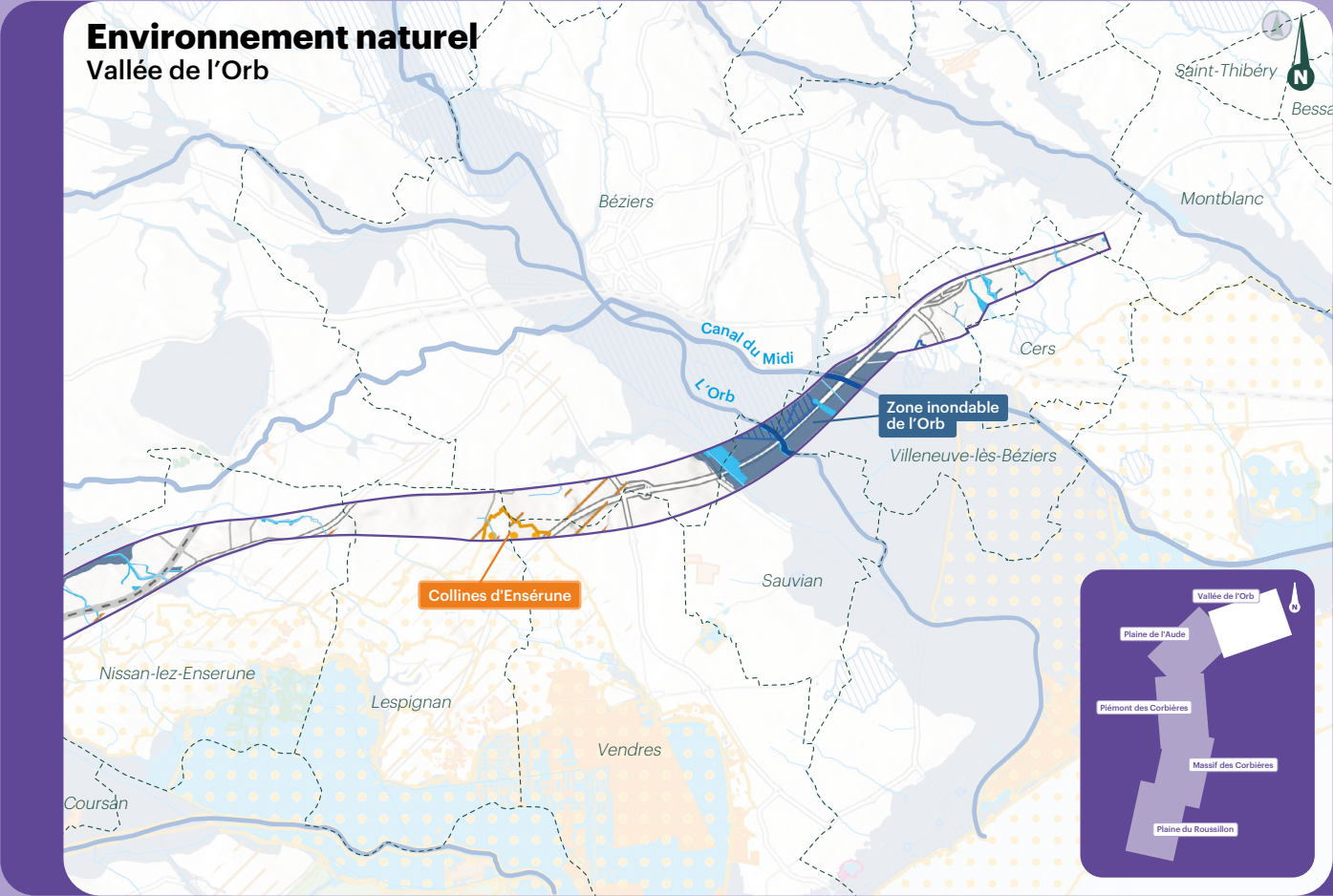
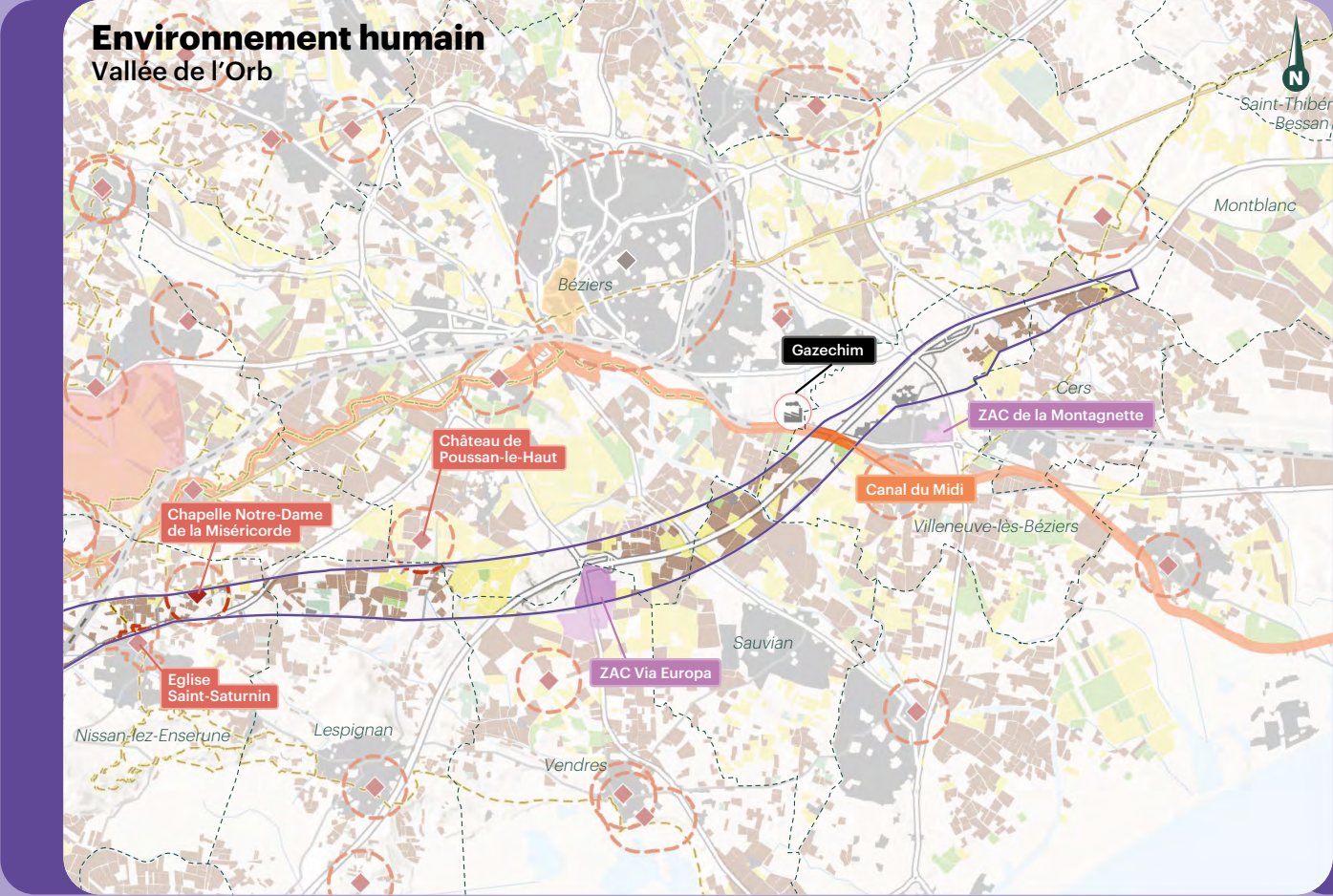


ZOOM SUR Les entités géographiques

Les entités, ou secteurs, géographiques évoqués ci-après font référence aux territoires présentés au public dans l'étude d'impact du projet LNMP*. Toutefois, une modification a été apportée afin que ce nouveau découpage permette d'identifier le massif des Corbières comme une seule et même entité géographique. Ce sont ainsi cinq entités géographiques qui sont présentées ci-après depuis Béziers, dans la continuité de la phase 1 du projet, jusqu'à Perpignan.

* Le dossier d'Enquête d'Utilité Publique est consultable sous Médiathèque - Document | Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan, rubrique « Concertations et enquêtes publiques / 2021-2022 : Enquête Publique DU phase 1 / Dossier d'enquête publique. Les chapitres du dossier constituant l'étude d'impact sont les tomes F1 à F9.

- Zone d'étude de la ligne nouvelle
- Parc Naturel Régional
- NATURA 2000
- ZSC (Directive Habitats)
- ZPS (Directive Oiseaux)



1.1 Les enjeux par entité géographique

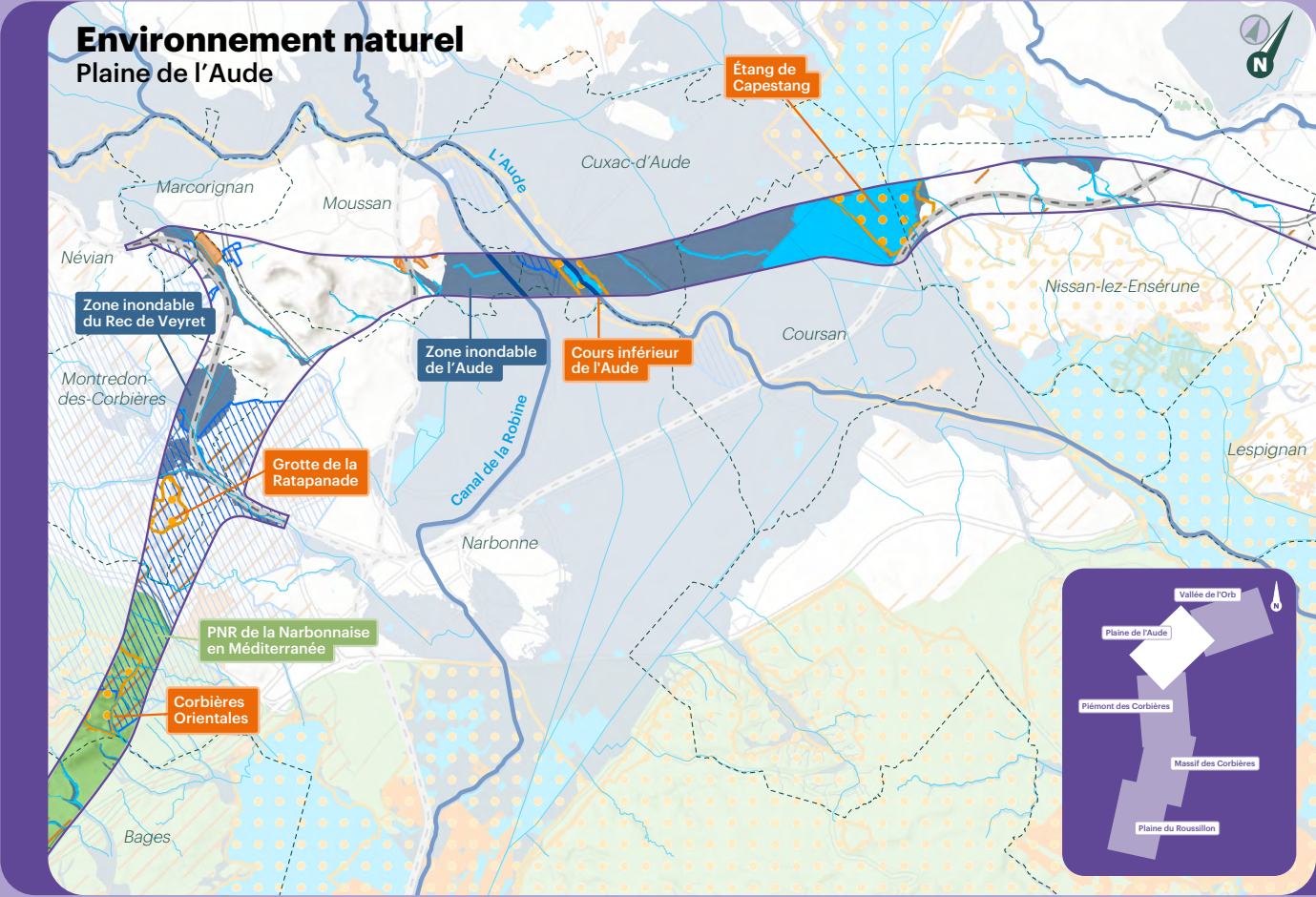
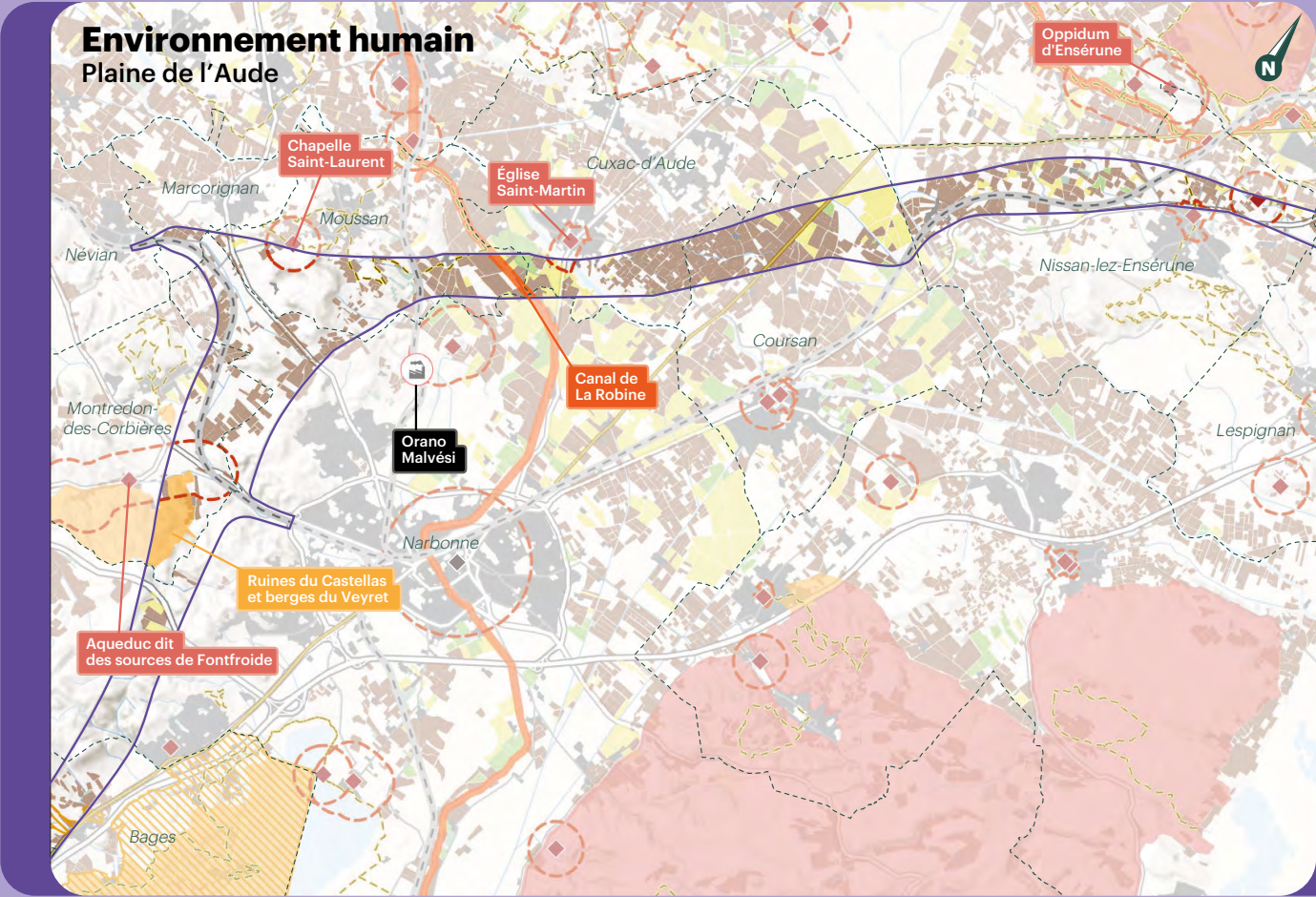
VALLÉE DE L'ORB

Dans la continuité de la phase 1 du projet LNMP, dans le secteur de Cers et Villeneuve-lès-Béziers, le projet de référence traverse la zone d'activités de la Montagnette après avoir évité le périmètre du site industriel Seveso Gazechim en restant au sud de l'A9.

Une gare nouvelle, celle de Béziers Est, est prévue au droit de l'intersection des autoroutes A9 et A75.

Au sein de ce territoire, le projet franchit le site classé au patrimoine de l'Unesco du canal du Midi ainsi que l'Orb et sa plaine inondable sur plusieurs kilomètres. Le projet longe ensuite l'autoroute A9 afin de réduire son impact sur le territoire, et la franchit au sud de Bayssan, dans le secteur de la carrière de la Galiberte, après avoir traversé la zone d'activités de Via Europa à Vendres. La chapelle Notre-Dame de la Miséricorde, sur la commune de Nissan-lez-Ensérune, est le seul monument historique présent dans la zone d'étude. Le périmètre du site Natura 2000 des Collines d'Ensérune est également concerné par la zone d'étude qui empiète sur sa pointe nord.

Ce territoire est marqué par une forte présence de l'agriculture et de la viticulture, notamment au droit du plateau de Lespignan – Vendres (AOP Coteaux du Languedoc), soumis à une forte pression foncière.



PLAINE DE L'AUDE

Au sein de la plaine de l'Aude, le projet de référence évite la zone classée du canal du Midi et l'oppidum d'Ensérune, mais traverse certaines zones d'influence visuelle protégées.

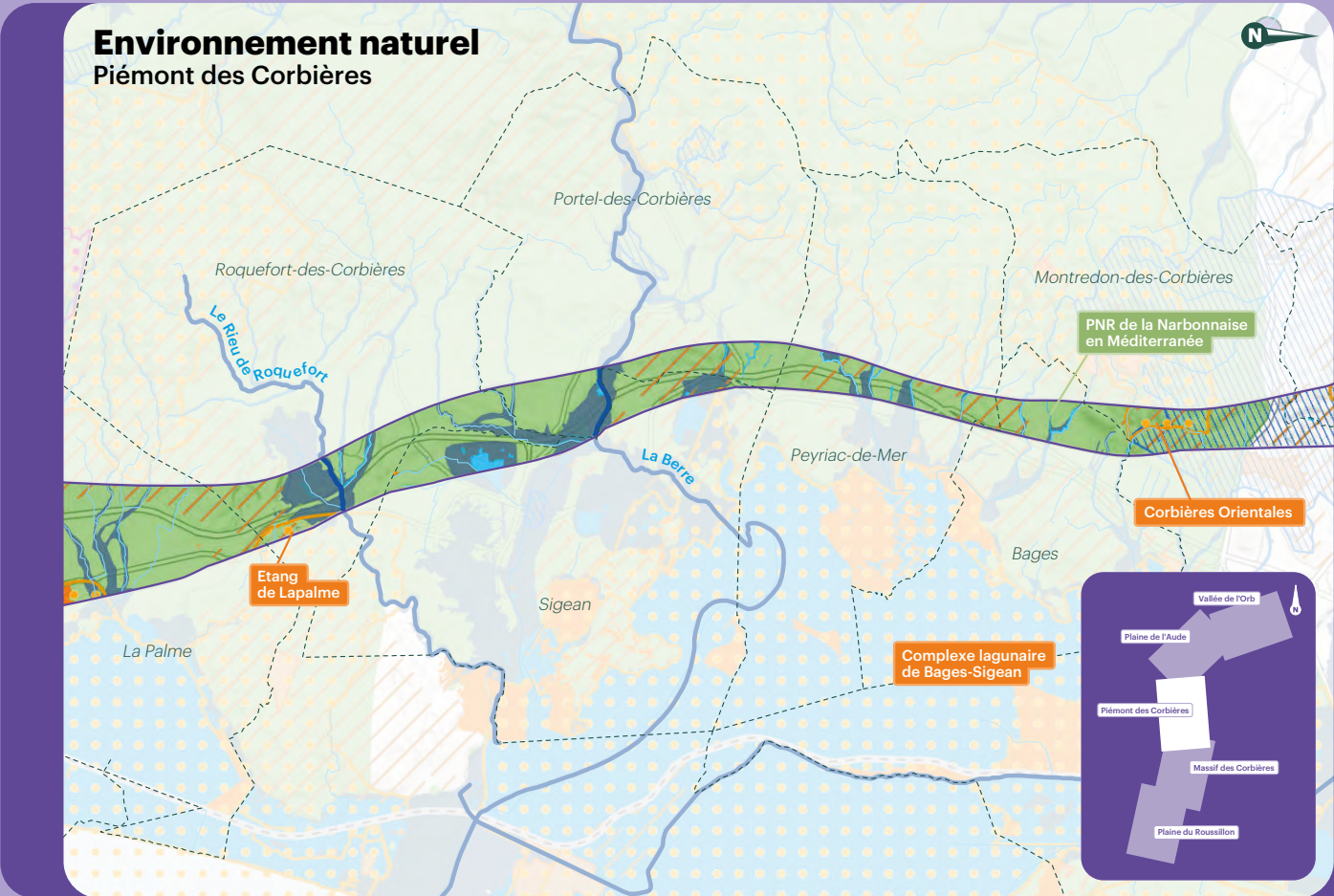
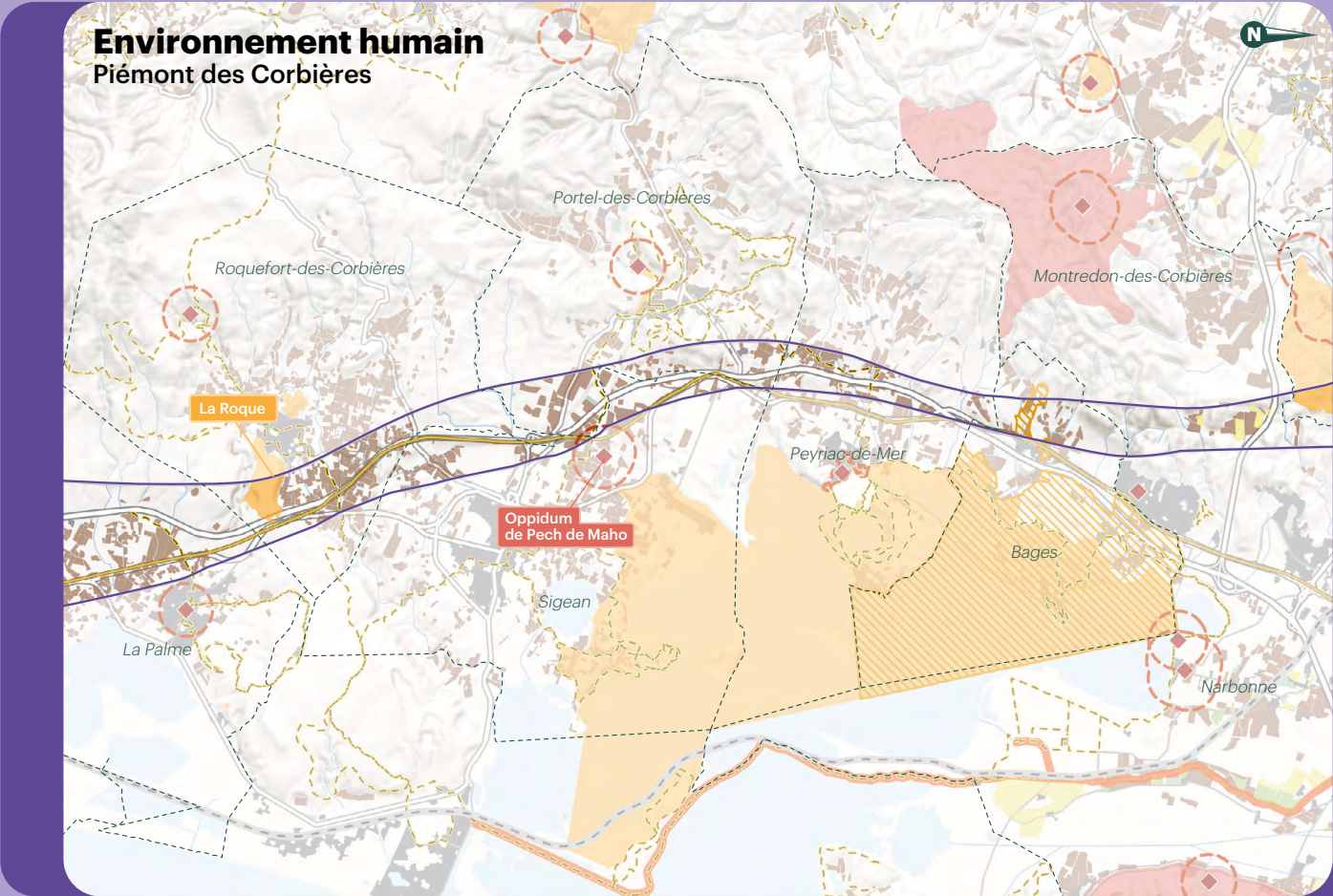
Après être passé au nord de Nissan-lez-Ensérune dominé par l'oppidum d'Ensérune, le projet traverse la plaine viticole de Capestang et franchit des zones humides et écologiques riches (étangs, fossés, collines narbonnaises). Il s'inscrit sur une dizaine de kilomètres dans la plaine inondable de l'Aude et franchit le canal de la Robine, antenne du canal du Midi à la valeur patrimoniale mondialement reconnue. Ce vaste secteur dédié à la viticulture et ponctué de bourgs tournés vers la ville de Narbonne se caractérise par des sols compressibles, et est marqué par un réseau hydrographique dense particulièrement complexe, à l'origine de nombreux épisodes majeurs d'inondation.

Par la suite, la zone d'étude contourne Narbonne par l'ouest et s'écarte de la ville pour éviter le site Seveso Orano Malvés. Cet établissement exerce des activités de chimie à l'amont du cycle du combustible nucléaire et assure également le recyclage de l'uranium issu des combustibles usés. Le site de Malvés (Aude) assure la transformation du concentré minier d'uranium en tétrafluore d'uranium.

Dans le cadre du projet de référence, la gare nouvelle de Narbonne Ouest est prévue sur le site de Pont des Charrettes, au franchissement de la RD6113. Cette localisation permet d'assurer une interconnexion TER-TGV avec une halte TER également créée dans le cadre du projet LNMP sur la ligne Narbonne-Toulouse afin d'assurer les correspondances. Il faut noter le caractère inondable de la vallée franchie au droit de la gare nouvelle, avec la présence du Rec de Veyret qui fait l'objet de projets d'aménagements hydrauliques afin de limiter les inondations qu'il est susceptible de provoquer.

Plus au sud vers l'A61, le projet de référence passe à proximité du site Natura 2000 de la grotte de la Ratapanade, abritant une colonie importante de chauves-souris ainsi que plusieurs habitats favorables à des espèces faunistiques et floristiques remarquables.

Le projet entre ensuite dans le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée présentant de forts enjeux écologiques et paysagers.



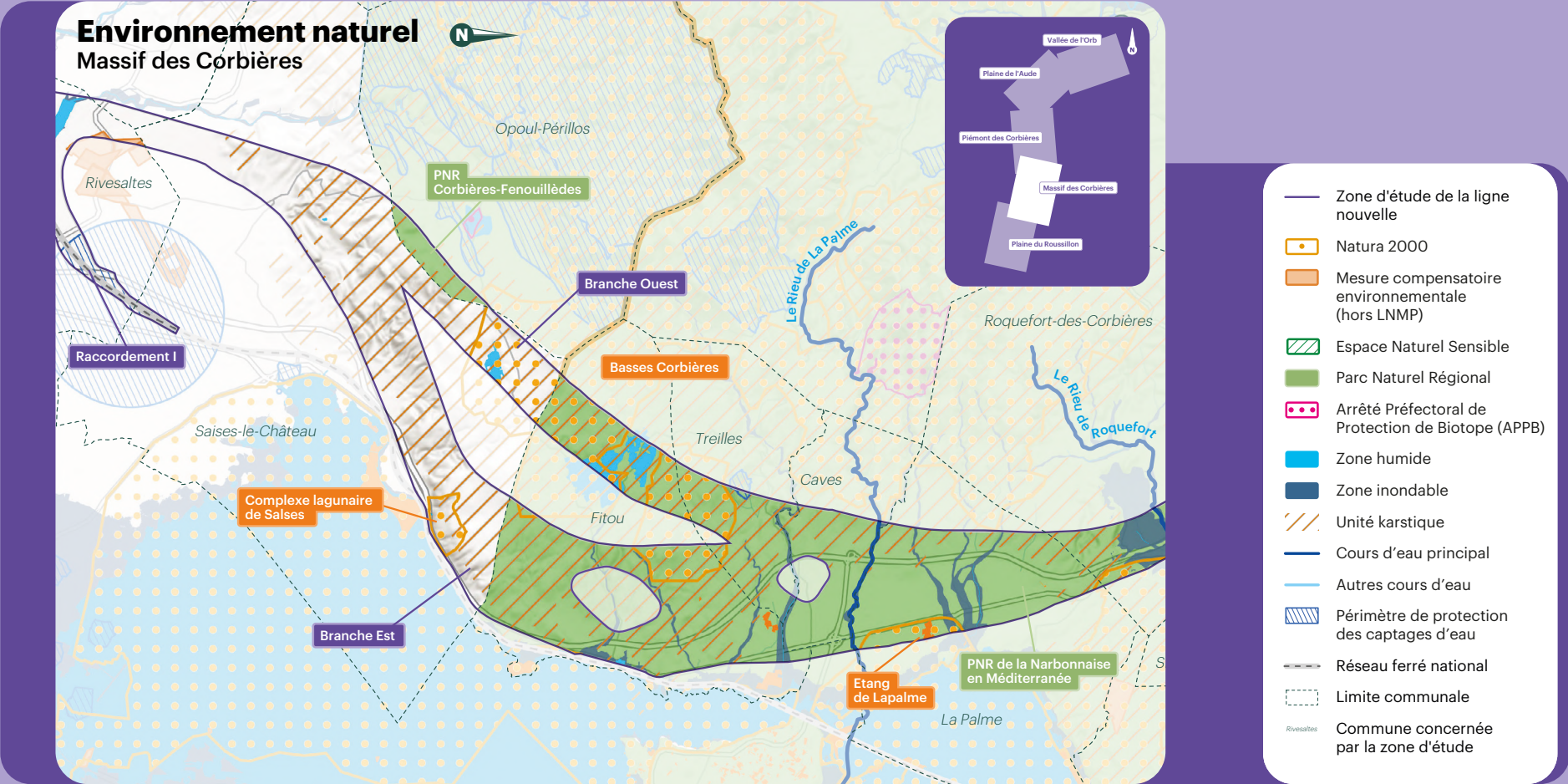
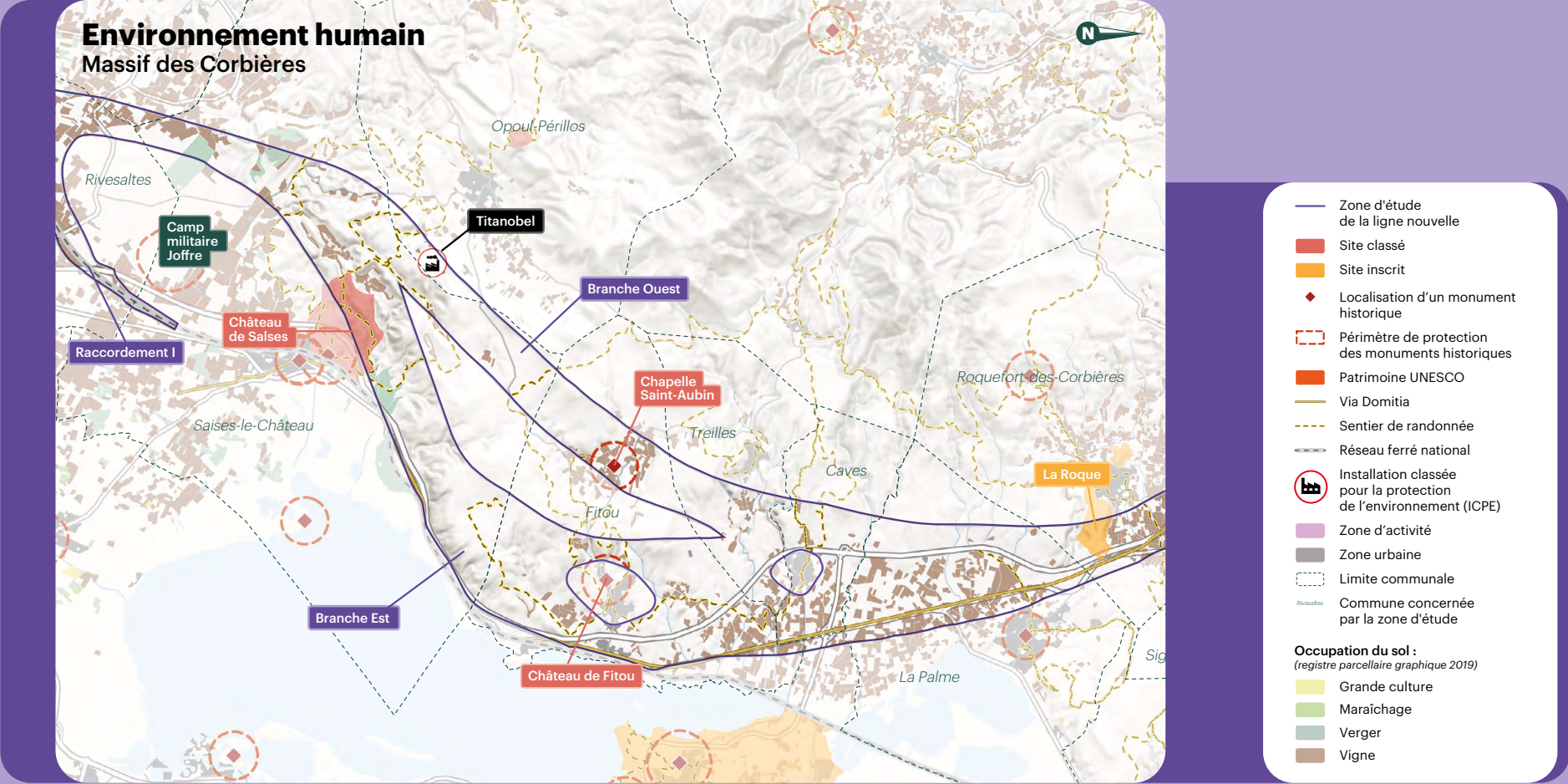
PIÉMONT DES CORBIÈRES

Le projet de référence traverse le massif de Fontfroide et nécessite des terrassements importants (remblais, déblais et tunnels) pour franchir le relief prononcé.

Dans le secteur de Sigean, le projet traverse un territoire comprenant des zones inondables étendues à l'approche du littoral (cours d'eau du Rieu et de la Berre et leurs affluents notamment) ainsi qu'un réseau hydrographique dense avec des zones inondables.

Le site inscrit de la Roque à Roquefort-des-Corbières est ensuite franchi en tunnel afin de limiter les impacts paysagers.

Sur la partie nord du massif des Corbières, le projet limite autant que possible la création de nouvelles nuisances et le morcellement du territoire en recherchant au maximum le jumelage avec l'autoroute A9.



MASSIF DES CORBIÈRES

Le projet de référence traverse le massif des Corbières en passant à proximité de la commune de Treilles et au sud-est d'Opoul-Périllos correspondant à la branche ouest de la zone d'étude. Dans le cadre du requestionnement, une zone de passage plus à l'est, davantage sur la partie littorale du massif des Corbières, est également envisagée. Cette zone de passage est nommée par la suite « branche est » de la zone d'étude. Les enjeux environnementaux de ces branches est et ouest sont ici décrits.

Le massif des Corbières, espace naturel remarquable, abrite une biodiversité riche et fragile. Les enjeux environnementaux sont nombreux, notamment la protection des écosystèmes méditerranéens et la préservation des ressources en eau dans un contexte hydrogéologique karstique. En effet, ce secteur abrite des zones karstiques et gypseuses, qui constituent une véritable contrainte technique, mais également un enjeu pour la nappe d'eau souterraine exploitée pour l'alimentation en eau potable. La prévention et la lutte contre les incendies de forêt y sont également un défi important.

La zone d'étude du projet traverse ce massif dont le relief marqué imposera des mouvements de terre importants et conduira à des remblais et déblais de grande hauteur, des viaducs et/ou des tunnels.

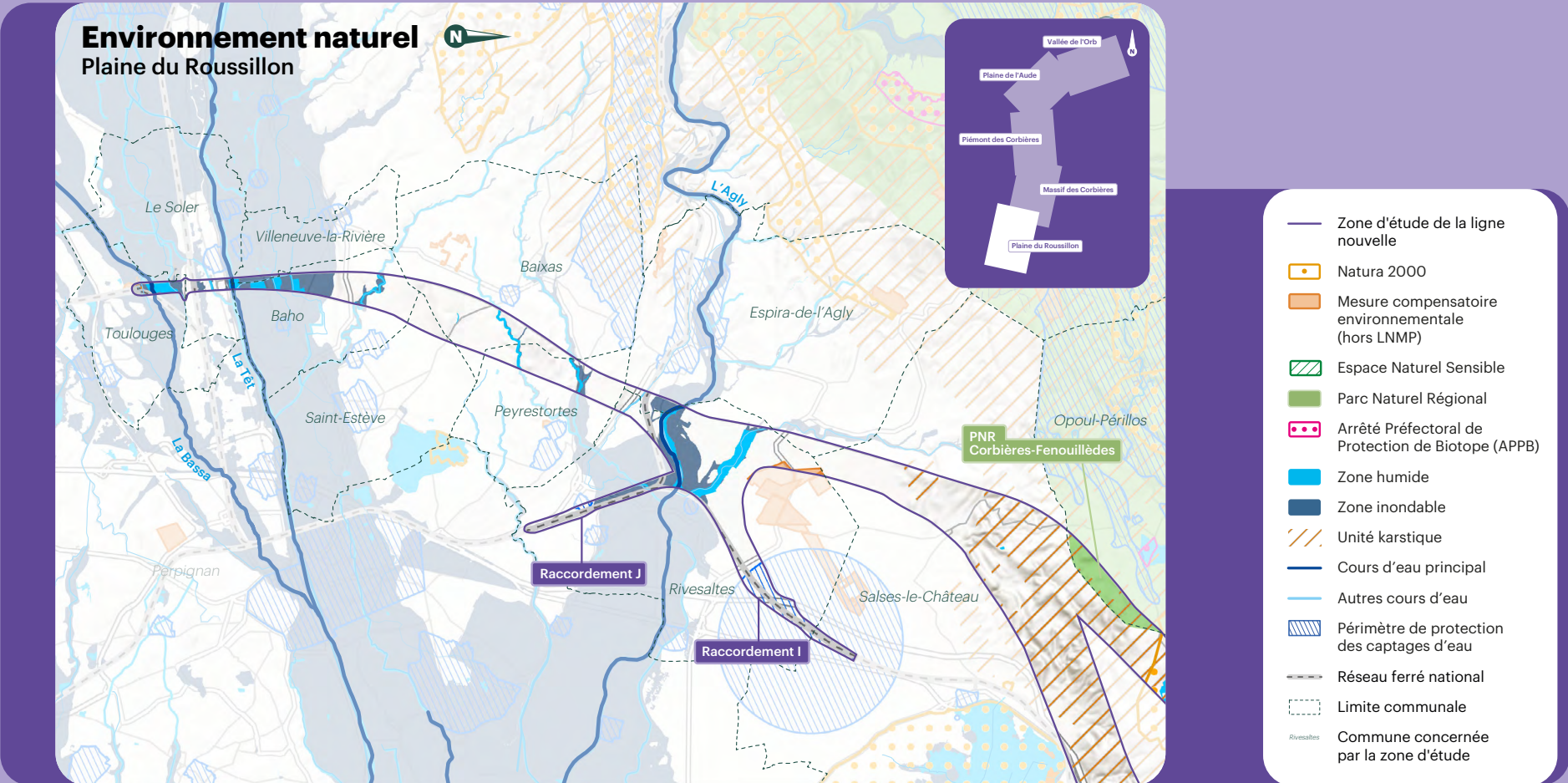
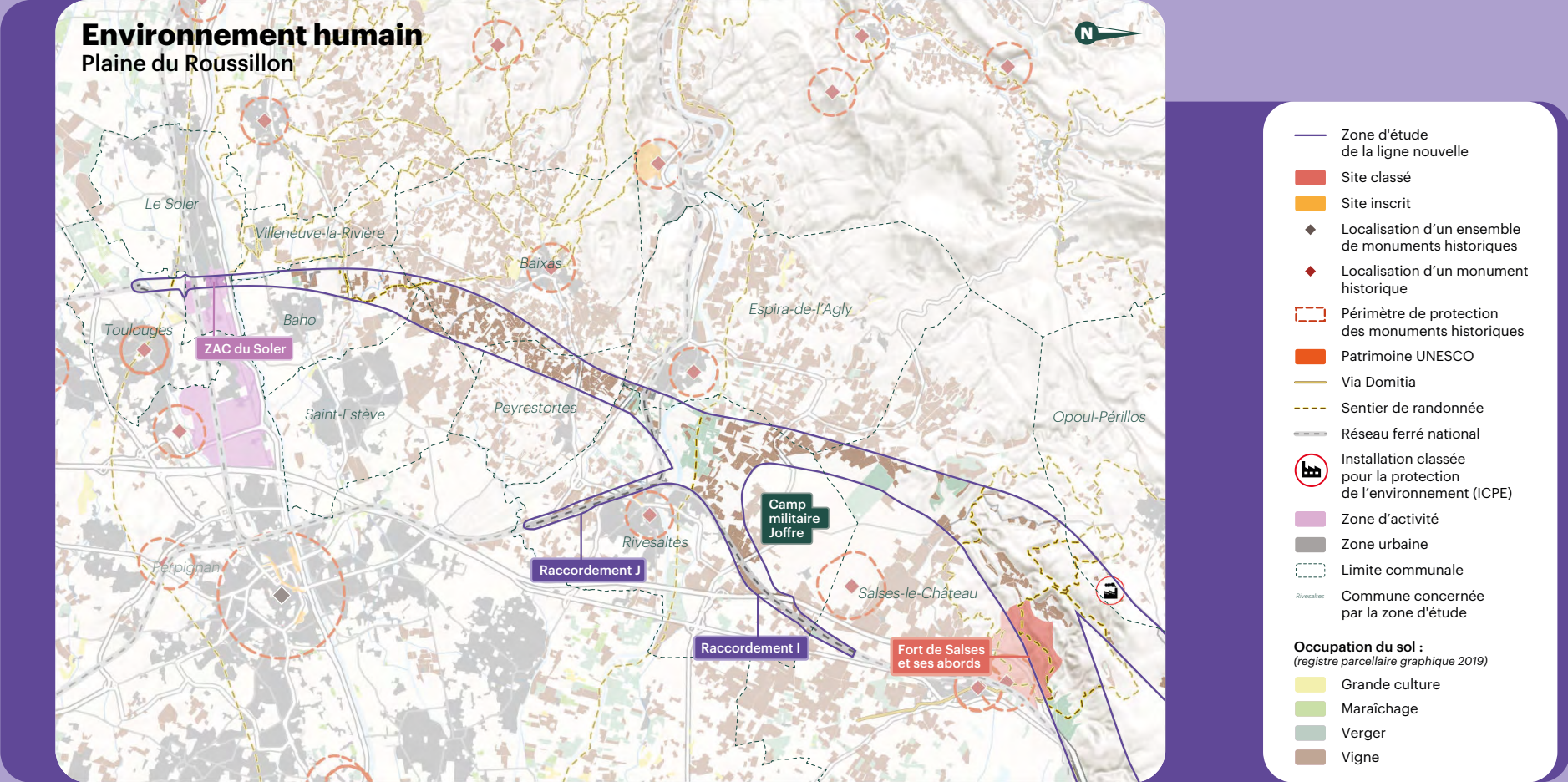
La branche ouest traverse le site Natura 2000 des Basses Corbières. La branche est s'étend, quant à elle, sur une section plus réduite de ce site Natura 2000 des Basses Corbières mais concerne également une partie du site Natura 2000 du complexe lagunaire de Salses.

La zone d'étude s'inscrit au cœur de paysages viticoles (AOP Fitou, Corbières, Rivesaltes). De nombreux domaines sont ainsi présents sur l'ensemble de la zone d'étude.

Ce secteur présente également plusieurs sites patrimoniaux, davantage concentrés sur la branche est, avec notamment le site classé du château de Salses ou la chapelle Saint-Aubin à Fitou classée monument historique.

Le secteur a vu l'installation de plusieurs parcs éoliens, davantage dans la branche ouest qu'au niveau de la branche est. Un site classé Seveso dénommé Titanobel (stockage d'explosifs) à Opoul-Périllos présente un périmètre de protection couvrant une partie de la zone d'étude.





PLAINE DU ROUSSILLON

Entre Salses-le-Château et Toulouges, au sein de la plaine du Roussillon, le paysage se caractérise par une cohabitation entre agriculture (viticulture, culture maraîchère et arboriculture principalement) et urbanisation, avec notamment le piémont viticole du Força Réal et la traversée de la zone économique du Soler.

Ce territoire présente également de forts enjeux hydrauliques et écologiques, tant en termes d'habitats que d'espèces, liés aux vallées de l'Agly (Espace Naturel Sensible de la vallée de l'Agly notamment) et de la Têt et à leurs zones inondables. Dans le cadre du projet de référence, des franchissements en viaduc sont prévus afin d'assurer la transparence hydraulique du projet.

Dans ce secteur, la zone d'étude reste éloignée des sites patrimoniaux.

Deux raccordements, de 6 km chacun environ, sont par ailleurs envisagés à Rivesaltes (un ou deux selon les scénarios) afin d'entrer ou sortir de la ligne nouvelle depuis la ligne existante.

Un faisceau fret devra être construit dans le secteur. Il pourrait aussi assurer la fonction d'évitement, tant pour le garage des trains soupçonnés de risque d'incendie par les détecteurs de boîtes chaudes que pour le dépassement des trains de fret par les TàGV.

Enfin, une base travaux* pourrait être nécessaire dans ce secteur pour la construction de la partie sud de la ligne, pouvant évoluer en base de maintenance et en faisceau fret, à Rivesaltes, près de la gare existante et/ou sur l'un des raccordements.

* Par base travaux, il faut entendre une base qui sert à mettre en place des voies et caténaires sur la ligne nouvelle. Une ou deux bases travaux seront nécessaires pour la phase 2. Il faut les différencier des installations de chantier, qui servent aux travaux de génie civil et d'ouvrage d'art et sont, elles, réparties le long du chantier.

1.2. Quelques précisions méthodologiques

La démarche Éviter, Réduire et Compenser (ERC)

La démarche ERC ou « Éviter, Réduire et Compenser » est une réglementation européenne et nationale destinée à guider les choix de conception des maîtres d'ouvrage dans le processus d'élaboration des projets. Elle impose de rechercher systématiquement, dans la définition du projet, **la conservation de la qualité environnementale des milieux naturels, voire d'obtenir un gain net de biodiversité.**

Dans la construction d'un projet, cette démarche ERC se décline en trois temps :

- **Éviter** : il s'agit d'éviter les enjeux environnementaux identifiés sur le périmètre d'influence du projet en étudiant différentes variantes géographiques pour « contourner » les zones à enjeux.
- **Réduire** : quand l'évitement n'est pas possible, il s'agit d'étudier les options techniques pour réduire les effets négatifs potentiels du projet sur l'environnement.
- **Compenser** : une fois que les effets négatifs potentiels ont été réduits au maximum, il s'agit de compenser les impacts résiduels à la hauteur de la perte de la biodiversité occasionnée et de l'altération des fonctions des milieux, grâce à des actions de compensation (restauration de milieu naturel, mise en place de mesures agro-environnementales, ...).

La réglementation Natura 2000

Les sites Natura 2000 répondent à une réglementation européenne qui vise à protéger les habitats naturels et les oiseaux. Si la réglementation n'interdit pas la réalisation d'un projet dans un site Natura 2000, le maître d'ouvrage doit démontrer que le projet n'aura pas d'incidences significatives sur les écosystèmes présents. Chaque site Natura 2000 identifie les habitats naturels ou les espèces d'intérêt communautaire (liste de niveau européen). Certains d'entre eux sont dits « prioritaires », ce qui renforce les obligations en termes de protection et implique un contrôle systématique de la Commission européenne. En effet, deux sites Natura 2000 présentant des habitats naturels ou des espèces d'intérêt communautaire sont présents dans le secteur de la ligne nouvelle : un site sur les communes de Lésignan et Vendres (site Natura 2000 « Collines d'Ensérune ») et un site sur la commune de Salses-le-Château (site Natura 2000 « Complexe lagunaire de Salses »).

Dans le cas d'un projet de ligne nouvelle, dont les emprises et les impacts potentiels peuvent être étendus, la démonstration d'absence d'incidences significatives revêt un caractère particulièrement exigeant. Si le projet devait néanmoins entraîner des atteintes à des habitats ou espèces prioritaires, il ne pourrait être autorisé qu'à la condition de remplir les critères stricts de dérogation prévus par la directive Habitats : démontrer l'absence de toute solution alternative satisfaisante et justifier que le projet répond à des raisons impératives d'intérêt public majeur. Une dérogation pour la destruction d'habitats naturels prioritaires ne peut être accordée que lorsque l'ensemble de ces conditions cumulatives est pleinement satisfait.

La démarche entreprise par SNCF Réseau –fondée sur une analyse multicritère portant dans un premier temps sur les fonctionnalités et la desserte, puis ultérieurement sur les tracés – s'inscrit précisément dans cette logique d'approfondissement, afin d'apporter les éléments attendus au regard de ces exigences.

Le bruit ferroviaire

Le bruit est une vibration de l'air, mesuré en décibels (dB), qui peut être gênant s'il est trop fort ou persistant. Le bruit ferroviaire est évalué avec des indicateurs spécifiques, notamment le LAeq, qui exprime l'exposition moyenne au bruit sur une période déterminée, de jour comme de nuit. L'échelle usuelle pour mesurer le bruit est une échelle logarithmique et l'on parle de niveaux de bruit exprimés en décibels A (dB(A)) où A est un filtre caractéristique des particularités fréquentielles de l'oreille humaine.

Quelques précisions sur les nuisances acoustiques ferroviaires :

- un train de fret circulant à 100 km/h génère un niveau de bruit comparable à celui d'un TGV circulant à 300 km/h ;
- le doublement de la distance entre la source de bruit type voie ferrée et l'observateur engendre une baisse de 6 dB(A) du niveau sonore ;
- un doublement du trafic ferroviaire, engendre une hausse du bruit de 3 dB(A) ;
- il est couramment retenu que la sensation de doublement du niveau de bruit correspond à un accroissement de 10 dB(A).

Les réglementations imposent aux projets, ferroviaires notamment, des seuils de bruit à ne pas dépasser près des habitations, écoles ou hôpitaux, en fonction des périodes de la journée. Ces seuils sont définis en prenant en compte l'ambiance sonore préexistante des secteurs traversés par le projet. Les seuils sont ainsi plus exigeants pour un secteur situé en zone peu bruyante.

Les étapes futures d'études viseront à concevoir en priorité une ligne ferroviaire qui évite au mieux la proximité des zones habitées. Si nécessaire, des protections contre le bruit seront mises en place pour respecter les exigences réglementaires. Il sera alors privilégié la protection au plus proche de la ligne nouvelle (écrans acoustiques ou merlons, c'est-à-dire talus en terre), et des protections de façade pour les impacts résiduels.

Depuis 2022, des expérimentations ont été lancées et pourraient conduire à de nouvelles règles, avec notamment une prise en compte plus fine des différentes périodes de la journée pour le calcul des seuils et une attention renforcée aux pics de bruit. La ligne nouvelle devra alors s'adapter à ces réglementations si elles sont adoptées.



2. LES ENJEUX DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE

2.1 Le contexte socio-économique du territoire

L'Arc méditerranéen Montpellier-Perpignan sur le périmètre de l'ensemble des trois départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, affiche sur la dernière décennie une croissance démographique **bien supérieure à la moyenne nationale**, tirée par l'attractivité résidentielle et universitaire. L'Hérault en est le moteur (+0,8 %/an), tandis que l'Aude et les Pyrénées-Orientales progressent plus lentement (+0,4 %/an environ, croissance comparable à la moyenne nationale). Le ruban méditerranéen, qui regroupe le chapelet de villes le long du littoral, concentre l'essentiel de cette dynamique.

La population est cependant vieillissante, avec une part importante de retraités. L'économie présentielle (économie de proximité basée sur la production de biens et de services pour les personnes présentes dans un territoire donné) est très importante. La santé et le social sont des secteurs en tension face au vieillissement.

La croissance démographique est très majoritairement portée par le solde migratoire (le solde naturel étant même négatif dans les départements de l'Aude et de l'Hérault). L'attractivité résidentielle est forte, liée au climat et à la qualité de vie.

Le tissu économique est marqué par les services et le tourisme. Le littoral attire une activité saisonnière importante, et l'économie touristique dépend aussi fortement de l'Espagne voisine. Le chômage reste supérieur à la moyenne nationale. Les emplois sont souvent précaires et saisonniers, et les revenus médians relativement faibles. Les inégalités territoriales sont marquées entre littoral et arrière-pays.

Montpellier est un pôle universitaire et scientifique majeur. L'enseignement supérieur attire des jeunes, mais le maintien local est difficile.

L'agriculture reste structurante : fruits, maraîchage, et vigne. La viticulture, même si elle fait face comme partout en France à une crise de surproduction et qu'elle doit s'adapter aux évolutions du climat, continue à occuper une place économique de premier rang (représentant par exemple 47 % des exportations agroalimentaires régionales en 2023). Le secteur industriel est plus limité et fragmenté. Les activités logistiques bénéficient de la proximité des axes européens.

Les mobilités quotidiennes sont centrées sur Montpellier et Perpignan. Cette dernière joue un rôle de carrefour transfrontalier avec l'Espagne et les coopérations transfrontalières avec la Catalogne sont un atout. Dans ce contexte, les infrastructures ferroviaires et routières sont stratégiques. Enfin, le territoire est exposé aux risques climatiques (sécheresses, inondations, incendies...).

Le défi de l'Occitanie est donc avant tout de conserver et développer de manière plus homogène sur son territoire une économie productive et à haute valeur ajoutée. Il s'agit par ailleurs de miser sur une offre touristique de haute qualité et de favoriser les démarches d'innovation, en poursuivant les investissements importants dans la recherche et développement.



CHIFFRES CLÉS

environ **2** millions d'habitants

Taux de chômage : **15,3 %** vs 7,1 % en France

Taux de pauvreté : **20,1 %** vs 14,9 % moyenne France métropolitaine

2.2 Le réseau routier et ferroviaire

Le réseau autoroutier est constitué dans le secteur d'une artère majeure entre Nîmes et Perpignan, l'autoroute A9, sur laquelle se connecte, au sud de Narbonne, un axe ouest (autoroute A61), venant de Toulouse. En termes d'infrastructures, ce réseau possède des caractéristiques satisfaisantes depuis 2017 et le doublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier par l'A709 (fonctionnalité de rocade sud de la métropole), qui a permis de mettre fin aux phénomènes de congestion les plus courants sur le territoire montpelliérain.

Toutefois, des enjeux récurrents de saturation persistent, lors des périodes de vacances par exemple, et les circulations denses de camions et poids lourds renforcent une perception forte de saturation par les usagers et constituent des risques forts d'accidents.

LE RÉSEAU ROUTIER DANS LE PÉRIMÈTRE DU PROJET



Datant de la moitié du XIX^e siècle, le réseau ferroviaire existant se structure autour des axes Nîmes-Montpellier-Béziers-Narbonne-Perpignan-Portbou et Toulouse-Narbonne. Plusieurs lignes de desserte fine du territoire à voie unique se connectent perpendiculairement à l'axe côtier.

Aux trois gares principales de Béziers, Narbonne et Perpignan, desservies par les trains à grande vitesse, les TER (trains express régionaux) ainsi que les TET (trains d'équilibre du territoire) pour les deux premières, s'ajoutent 12 gares TER intermédiaires entre Montpellier et Perpignan, permettant une desserte fine du territoire.

Narbonne se trouvant au confluent des deux axes majeurs, elle occupe une place particulière donnant accès à :

- Bordeaux et Toulouse vers l'ouest ;
- la vallée du Rhône, le nord-est de la France et la région Provence – Alpes – Côte d'Azur vers l'est ;
- l'Espagne vers le sud : la ligne Perpignan-Figueras (ligne nouvelle aux normes internationales) double désormais la ligne existante en évitant la problématique du changement d'écartement des rails avec l'Espagne.

La ligne côtière existante, la plus fréquentée de la région, est sur l'axe du corridor méditerranéen du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T), qui relie la péninsule ibérique à l'Allemagne, au nord de l'Italie puis à l'Europe centrale.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE EXISTANT DANS LE PÉRIMÈTRE DU PROJET



Les deux lignes principales (Nîmes-Portbou et Toulouse-Narbonne) ont des caractéristiques de capacité et d'exploitation standards pour des axes nationaux : double voie, lignes équipées du Bloc Automatique Lumineux (BAL, un système de signalisation largement majoritaire en France), électrifiées en 1500 V.

La ligne existante a des pentes très faibles, ce qui est un atout pour le fret (possibilité de tracter des trains lourds sans renfort de locomotives). Mais, en contrepartie, cette localisation en bordure de Méditerranée est aussi source d'une forte exposition aux agressions marines, en particulier dans sa section entre Narbonne et Salses-le-Château où elle traverse les étangs sur une trentaine de kilomètres : dépôt de sel et corrosion des équipements, notamment des poteaux caténaires, induite par les embruns levés par la tramontane fréquente.



ZOOM SUR
TER / TET / TàGV... de quoi parle-t-on ?

Plusieurs types de trains circulent sur le réseau :

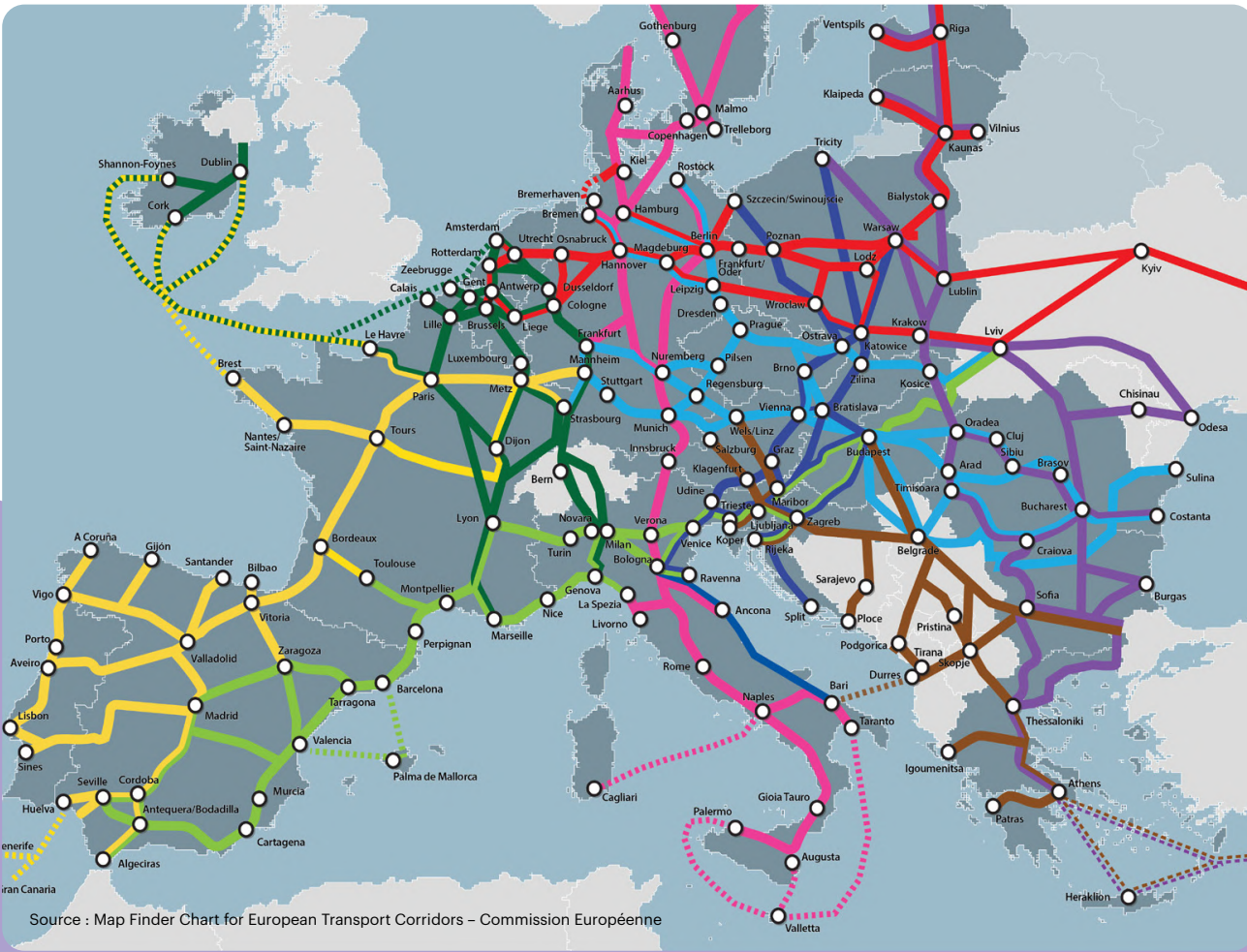
- **Les services librement organisés (« SLO »)**, qui relèvent du domaine purement commercial (non subventionnés), et dont font partie les TGV de la SNCF ou les AVE de la Renfe par exemple. On les dénomme « TàGV » pour Trains à Grande Vitesse dans ce document.
- **Les trains d'équilibre du territoire (« TET », comme les Intercités)**, dont l'autorité organisatrice est l'État. Ils assurent la desserte d'axes nationaux moins rentables, en complément des lignes à grande vitesse, pour garantir la continuité du service public ferroviaire sur tout le territoire. Il s'agit de services conventionnés et subventionnés.

• **Les trains régionaux (communément appelés TER)**, dont l'autorité organisatrice est le conseil régional Occitanie. Ils assurent la mobilité quotidienne des habitants, en reliant les principales villes, les bassins d'emploi et les territoires ruraux.

La complémentarité de ces trois types de circulation est essentielle à la création d'un service complet. Cette répartition peut évoluer dans le temps. Par exemple, si la desserte de la transversale sud (de Bordeaux à Marseille en passant par Toulouse et Montpellier) devenait plus rentable, les services librement organisés (SLO) pourraient s'y développer davantage, se substituant à certains TET, qui verraient alors leur rôle se réduire sur cet axe.

LE CORRIDOR MÉDITERRANÉEN

(en vert ) au sein du réseau transeuropéen de transport de 2014



2.3 Une régularité et une continuité du service fragilisées par une forte exposition aux aléas climatiques

Les indices de régularité des trains circulant sur la ligne existante sont comparables à la moyenne nationale :

- pour les TGV, le taux de régularité composite* varie sur les 10 dernières années entre 87,4 et 91,1 %, quand la moyenne nationale est à 89,1 % ;
- concernant les TER, la régularité à 5 minutes varie entre 91 et 93 % entre 2012 et 2025. Le taux de TER supprimés varie lui entre 1,6 et 2,5 % pour une moyenne nationale s'établissant à 2,2 % ;
- enfin, les Intercités sont les plus pénalisés car, comme ailleurs en France, leurs parcours sont longs et traversent de nombreux secteurs urbains où ils sont mélangés avec les circulations locales TER. Ainsi, les Intercités Bordeaux-Marseille ont une régularité variant depuis 2018 entre 82 et 87 % (moyenne nationale : 86 %) et un taux de trains supprimés variant entre 1 et 3 % (moyenne nationale 1,3 %).

L'âge et parfois la vétusté des composants sont à l'origine d'une partie des incidents. Pour y remédier, SNCF Réseau est engagé dans une importante campagne de renouvellement des installations (infrastructure et équipements), sur plusieurs années. Par ailleurs, une partie des incidents est déclenchée par des aléas climatiques. Sur la période 2014-2025, et sur la section Béziers-Perpignan, ils représentent moins de 1 % des incidents, mais 6 % des minutes perdues et 14 % des trains supprimés. Ces chiffres n'intègrent pas toutes les conséquences des incidents les plus importants, qui font l'objet d'un plan de transport modifié (horaires modifiés, suppressions de train) pour permettre un retour à la normale dans les meilleurs délais. Il est donc important d'accorder une attention particulière aux aléas d'origine climatique d'autant que leur fréquence et leur intensité devraient augmenter d'ici la fin du siècle (à la section 3.1 du chapitre 2).

Les types d'évènements concernés sont les suivants :

- les incendies ;
- les fortes chaleurs, qui dilatent les caténaires et les rails et accroissent les risques de déformation de la voie, et donc imposent dans certains cas des limitations de vitesse ;
- le vent qui peut faire s'envoler les bâches recouvrant les wagons de marchandises et qui peut provoquer des chutes de branches voire d'arbres ;
- le phénomène de retrait-gonflement d'argile découlant des épisodes de sécheresse, qui fragilise les ouvrages d'art ;
- les inondations par ruissellement et débordement, qui endommagent les remblais et fragilisent les ouvrages d'art, en particulier dans la vallée de l'Orb et la plaine de l'Aude, entre Béziers et Narbonne, ou dans la plaine du Roussillon, entre Rivesaltes et Perpignan, où la ligne est la plupart du temps en remblai ;
- les embruns et remontées d'eau salée, dans le secteur des étangs entre Narbonne et Salses-le-Château, qui corrodent les organes métalliques et entraînent des dérangements

des équipements de traction (caténaires) et/ou de signalisation par la perturbation des courants électriques ;

- et enfin, le risque de submersion marine, dans le secteur des étangs entre Narbonne et Salses-le-Château.

Les trois dernières catégories concernent particulièrement la ligne dans le secteur du projet LNMP phase 2. La ligne existante a été plusieurs fois coupée durant les dernières décennies du fait d'inondations par ruissellement et/ou débordement. Cela a été le cas lors des pluies torrentielles et tempêtes de 1982, 1986, 2001, 2005 (septembre et novembre), 2018, 2019 et 2021. De même, à Villeneuve-lès-Béziers en octobre 2019, les circulations ont été interrompues pendant 10 jours.

Dans le périmètre du projet LNMP phase 2, les sections les plus exposées sont situées dans la vallée de l'Orb et la plaine de l'Aude, entre Béziers et Narbonne, ou dans la plaine du Roussillon, entre Rivesaltes et Perpignan, où la ligne est la plupart du temps en remblai. Ces évènements concernent bien entendu également les sections du réseau dans les secteurs adjacents : à Trèbes en 2018, une coupure totale de la ligne est survenue entre Narbonne et Carcassonne pendant 4 jours ; à l'automne 2021, une interruption de la ligne a eu lieu durant plus de 2 semaines entre Montpellier et Nîmes. Les épisodes de submersion dans le secteur des étangs sont moins nombreux jusqu'à aujourd'hui, mais existent. En particulier dans l'étang de Bages-Sigean où l'altitude de la voie est, sur un linéaire important, à moins de 2 m au-dessus du niveau des étangs (et même à moins de 1,5 m environ aux deux points les plus bas). Ainsi, en 1981, le remblai a été détruit sur plusieurs dizaines de mètres. Puis, en 1997, des débordements ont emporté le ballast sur 50 m. La tempête de 1997 apparaît comme la plus importante de ces dernières décennies, son occurrence est estimée d'un point de vue statistique comme pluri-décennale.

* Régularité composite : retard de plus de 5 min pour les trajets < 1 h 30, retard de plus de 10 min pour les trajets < 3 heures, retards supérieurs à 15 min pour les trajets > 3 heures



Source : SNCF RÉSEAU



ZOOM SUR Villeneuve-lès-Béziers 2019 : quand les intempéries coupent le trafic ferroviaire



Le 23 octobre 2019, de violentes intempéries ont provoqué l'arrachement des voies ferrées à Villeneuve-lès-Béziers. Du jour au lendemain, la circulation a été totalement interrompue entre Béziers et Sète : plus aucun TER, ni aucun TGV, entre Montpellier, Perpignan et l'Espagne. Près de 20 000 usagers quotidiens ont alors été impactés par la situation.



Source : SNCF RÉSEAU

Compte tenu des dégâts conséquents sur la ligne, plusieurs semaines de travaux ont été nécessaires pour rétablir une circulation normale des trains. L'épisode a ainsi mis en lumière la vulnérabilité du réseau existant face aux aléas climatiques. Il permet aussi de mieux comprendre l'importance d'un doublet de lignes (ligne existante + ligne nouvelle) pour la résilience du réseau. Le doublet de lignes offre en effet un itinéraire alternatif limitant les coupures totales et renforçant la fiabilité.

2.4 Les trafics fret et voyageurs : état des lieux

Les flux routiers

Les flux routiers observés en 2023 sur les grands axes de la côte languedocienne sont importants, même s'ils décroissent au fur et à mesure des sections du réseau autoroutier lorsque l'on progresse vers le Sud depuis Montpellier (jusqu'à 143 000 véhicules/j, 2 sens cumulés) en direction de Béziers (environ 70 000 véhicules/j, 2 sens cumulés), Leucate (environ 50 000 véhicules/j, 2 sens cumulés) puis le Perthus (un peu plus de 40 000 véhicules/j, 2 sens cumulés).

Ces flux se composent d'un trafic local important autour des agglomérations de l'axe ainsi que des trafics de transit. Ces derniers comportent une part importante de poids lourds qui empruntent l'autoroute jusqu'en Espagne. Le taux de poids lourds sur l'A9 est élevé. Il varie, du Perthus à Saint-Jean-de-Védas, entre 18 et 30 % selon les sections (taux maximal à la traversée des Pyrénées), correspondant à des flux de 11 000 à 14 000 poids lourds par jour.



TRAFIC JOURNALIER MOYEN ANNUEL (TJMA)

TJMA (2 SENS CUMULÉS) 2023	VÉHICULES	DONT POIDS LOURDS	
Entre Carcassonne et Narbonne	41 300	13,7 %	5 658
Entre Narbonne et Perpignan	48 200	23,4 %	11 279
Entre Perpignan et l'Espagne	39 200	29,6 %	11 603
Entre Béziers et Narbonne	69 700	20,7 %	14 428
Entre Béziers (A9) et Saint-Jean-de-Védas	81 400	17,6 %	14 326
Entre Béziers (A75) et Pézenas	35 746	7,5 %	2 681
Entre Saint-Jean-de-Védas, Montpellier et Baillargues (via A709)	91 400	4,7 %	4 296
Entre Saint-Jean-de-Védas, Montpellier et Baillargues (via A9)	49 000	24,8 %	12 152

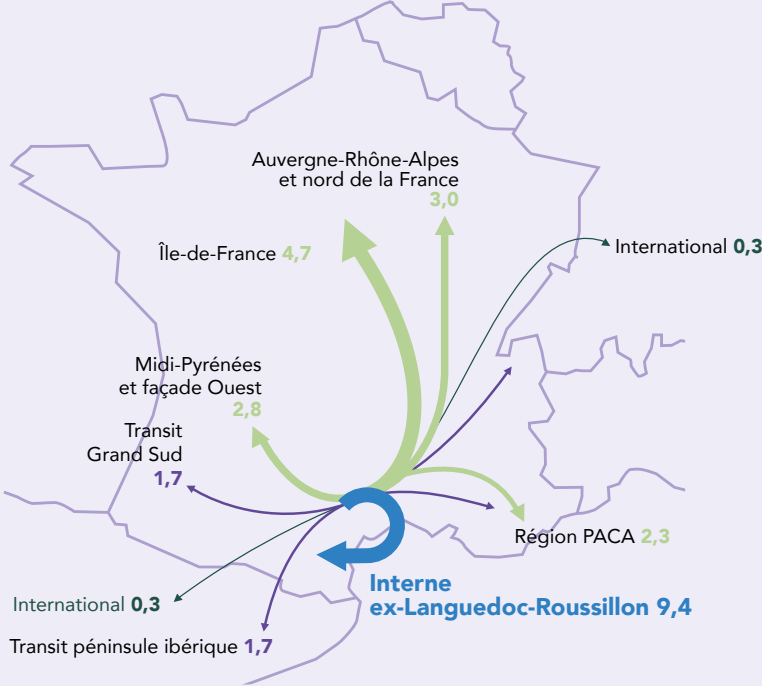
Note de lecture : Entre Carcassonne et Narbonne, l'autoroute accueille en moyenne 41 300 véhicules par jour, dont 5 658 camions (soit 13,7 % du trafic).
Source : site internet de la DREAL Occitanie

Le doublement de l'A9 au droit de Montpellier a soulagé durablement la section la plus chargée, sans supprimer toutefois complètement les périodes de forte densité de circulation et parfois de saturation. L'important trafic de poids lourds provoque régulièrement une file continue de camions sur la voie de droite et la forte saisonnalité des flux renforce les effets de pointe notamment lors des migrations estivales.

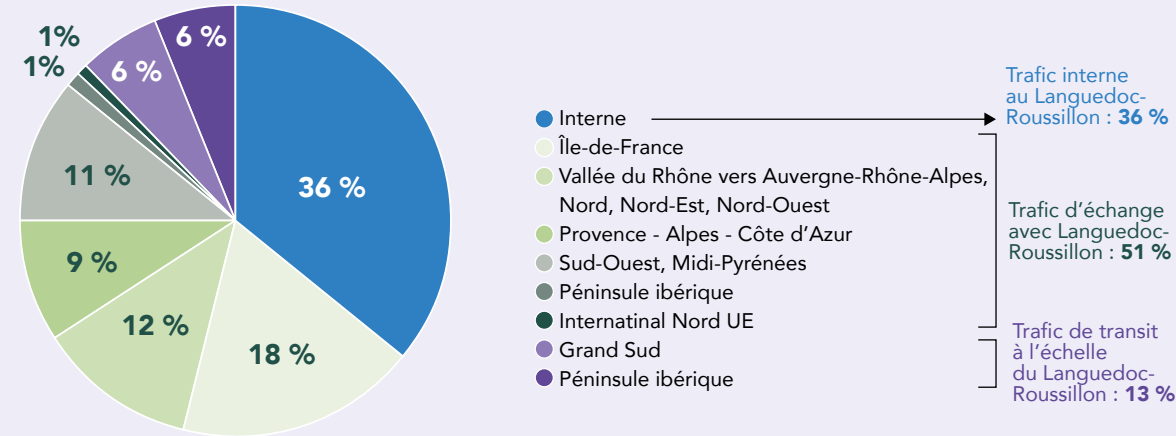
Les flux ferroviaires de voyageurs

Les flux ferroviaires de passagers observés sur le territoire correspondant à l'ex-Languedoc-Roussillon s'établissent à environ 26 millions de voyageurs en 2023, soit un peu plus de 70 000 voyageurs par jour en moyenne dans les deux sens. À l'image des flux routiers, ils sont composés d'une pluralité de trafics.

FLUX DE VOYAGEURS FERROVIAIRES À L'ÉCHELLE DE L'EX-LANGUEDOC-ROUSSILLON EN 2023 (en millions de voyageurs)



RÉPARTITION ANNUELLE DES DÉPLACEMENTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS au départ de l'ex-Languedoc-Roussillon en 2023



Source : études de trafic voyageurs LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025

EN RÉSUMÉ

- À l'échelle du territoire de l'ex-Languedoc-Roussillon, concernant le trafic voyageurs :
- **Les flux internes** représentent plus du tiers des déplacements.
 - **Les flux de transit** restent minoritaires (de l'ordre d'1/8^e des déplacements en train), et se partagent de façon équilibrée

entre les deux axes Est-Ouest « grand Sud » et « Nord-Sud (transit en lien avec la péninsule ibérique) ».

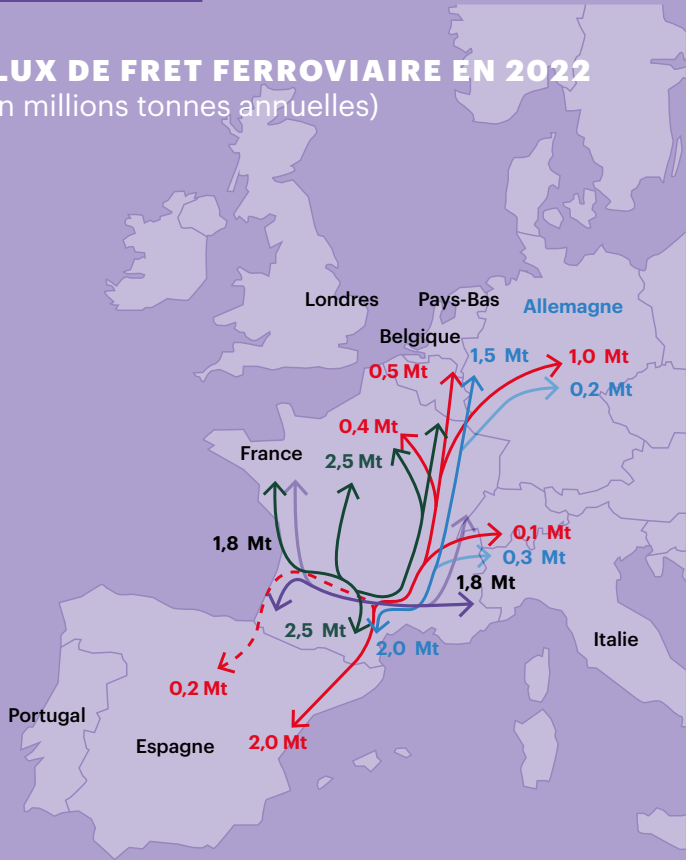
- **Les flux d'échanges** sont largement orientés vers la vallée du Rhône, sensiblement moins vers Toulouse et la façade Atlantique, et restent très minoritaires vers la péninsule ibérique.

LES FLUX FERROVIAIRES DE MARCHANDISES

Les flux ferroviaires de marchandises empruntant le réseau de l'arc languedocien représentent environ

8,7 millions de tonnes par an

FLUX DE FRET FERROVIAIRE EN 2022 (en millions tonnes annuelles)



- ↔ Trafic transpyrénéen via façade méditerranéenne
- ↔ Trafic transpyrénéen via façade atlantique
- ↔ Trafic de transit français via LR
- ↔ Trafic d'échange français LR
- ↔ Trafic d'échange international LR
- Trafic intrarégional LR

Source : études de trafic fret LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025



EN RÉSUMÉ

Au total, à l'échelle du territoire de l'ex-Languedoc-Roussillon, la répartition des flux est assez équilibrée entre :

- **les flux de transit (passage sans desserte du territoire) :** de l'ordre de 45 % en lien avec la péninsule ibérique, principalement en origine ou à destination des pays voisins : Italie, Allemagne, Benelux, en rouge sur la carte, ou sur l'axe de la transversale sud, en gris.
- **les flux d'échanges (desserte du territoire avec l'extérieur) :** environ 55 % avec les autres régions françaises, en vert, et avec les pays limitrophes listés ci-dessus, en bleu.

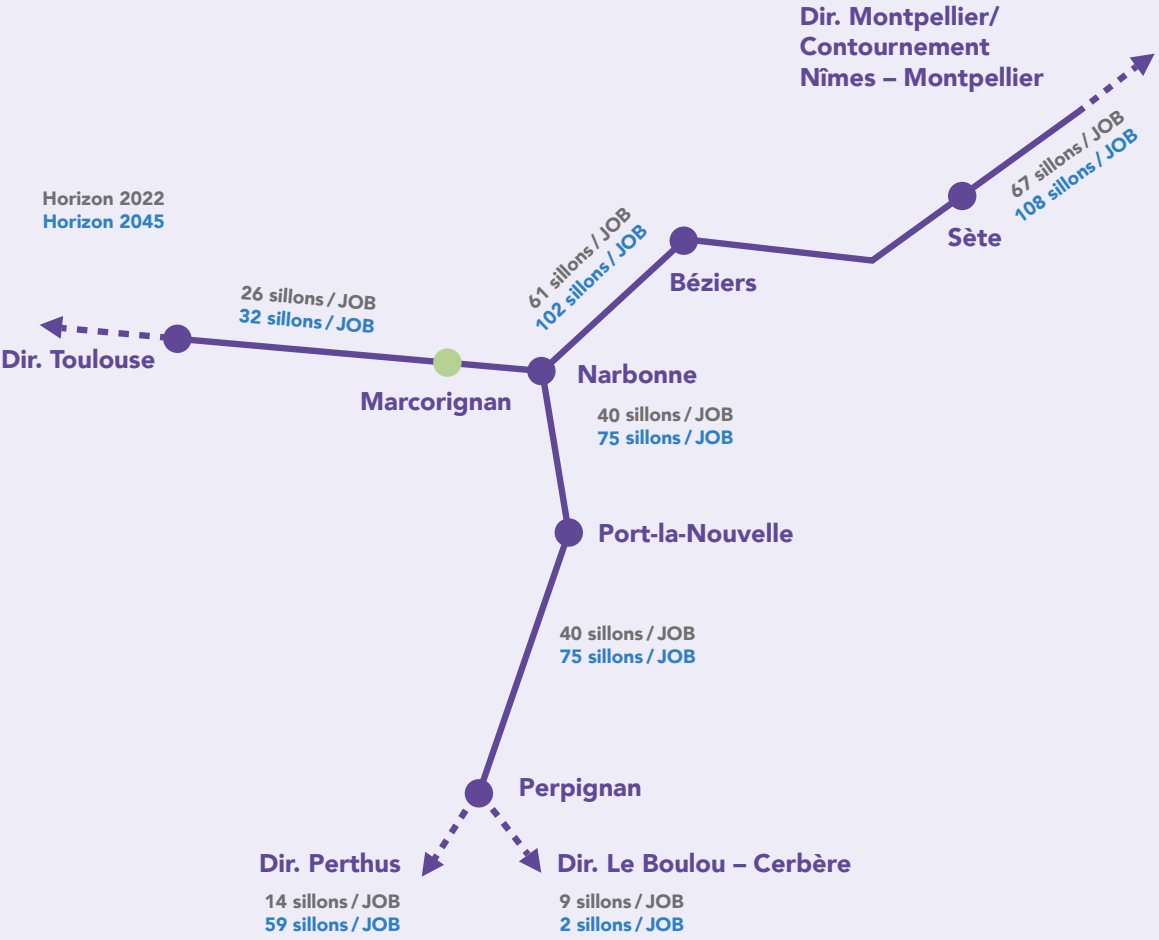
La part modale du fer pour le transport de marchandises est de l'ordre de 5 % pour l'ensemble des flux concernés par le périmètre du projet LNMP (moitié moins que la moyenne française), mais seulement de 1 % environ à la traversée des Pyrénées, du fait des obstacles et surcoûts qu'induisait jusqu'ici la différence d'écartement des rails entre les réseaux français et espagnol.

2.5 Les perspectives de développement du fret ferroviaire

L'évolution prévue des besoins de fret ferroviaire se traduit comme suit :

ÉVOLUTION DE LA DEMANDE POTENTIELLE DE FRET FERROVIAIRE

(sans contrainte capacitaire) en nombre de sillons quotidien (un jour ouvré de base, jour considéré comme représentatif pour les sujets d'exploitation), 2 sens cumulés, en situation actuelle (2022) et en 2045



Source : études de trafic fret LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025



EN RÉSUMÉ

En l'absence de contrainte de capacité, le potentiel de fret ferroviaire devrait croître significativement à l'horizon 2045 :

- **Les flux transpyrénéens** devraient être multipliés par presque 3 grâce à la réduction progressive des contraintes d'interopérabilité, l'extension du réseau au gabarit international et notamment le raccordement des ports méditerranéens majeurs au corridor européen Méditerranée (Barcelone, Tarragone, Valence...).

- **L'ensemble des flux** devrait connaître une augmentation importante, du fait du développement des services commerciaux ferroviaires, et d'une amélioration continue de la productivité du mode ferroviaire.
- **Le développement des trafics** devrait concerner très principalement le transport combiné (containers), le trafic des trains conventionnels (wagons emportant divers produits) resterait probablement relativement stable.





ZOOM SUR Comment estimer le trafic futur ?

Pour prévoir le nombre de trains qui circuleront sur la ligne nouvelle, les études se basent sur un scénario officiel et partagé par l'État, appelé « AMS » : avec mesures supplémentaires.

Qu'est-ce que ça veut dire ?

Ce scénario est le plan de route de la France pour atteindre ses engagements climatiques, notamment la neutralité carbone d'ici 2050, dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Il prend en compte le fait que, d'ici là, voitures et camions pollueront beaucoup moins (passage à l'électrique, etc.). Pour plus de précisions sur ce scénario, on pourra se reporter à la fiche descriptive produite pour la CNDP dans le cadre du débat public pour la Programmation pluriannuelle de l'énergie et accessible au lien suivant : [Fiche CNDP sur le scénario AMS.](#)

Et si la réalité est différente ?

Le scénario utilisé est réaliste, mais il est possible que le train devienne encore plus avantageux que prévu. Par exemple, si le transport par camion devenait plus cher (hausse du prix des carburants) ou plus compliqué (manque de chauffeurs), beaucoup plus de marchandises seraient transportées par le train.

En résumé : les chiffres présentés sont une estimation sérieuse et prudente, mais le succès du fret ferroviaire pourrait être encore plus important.



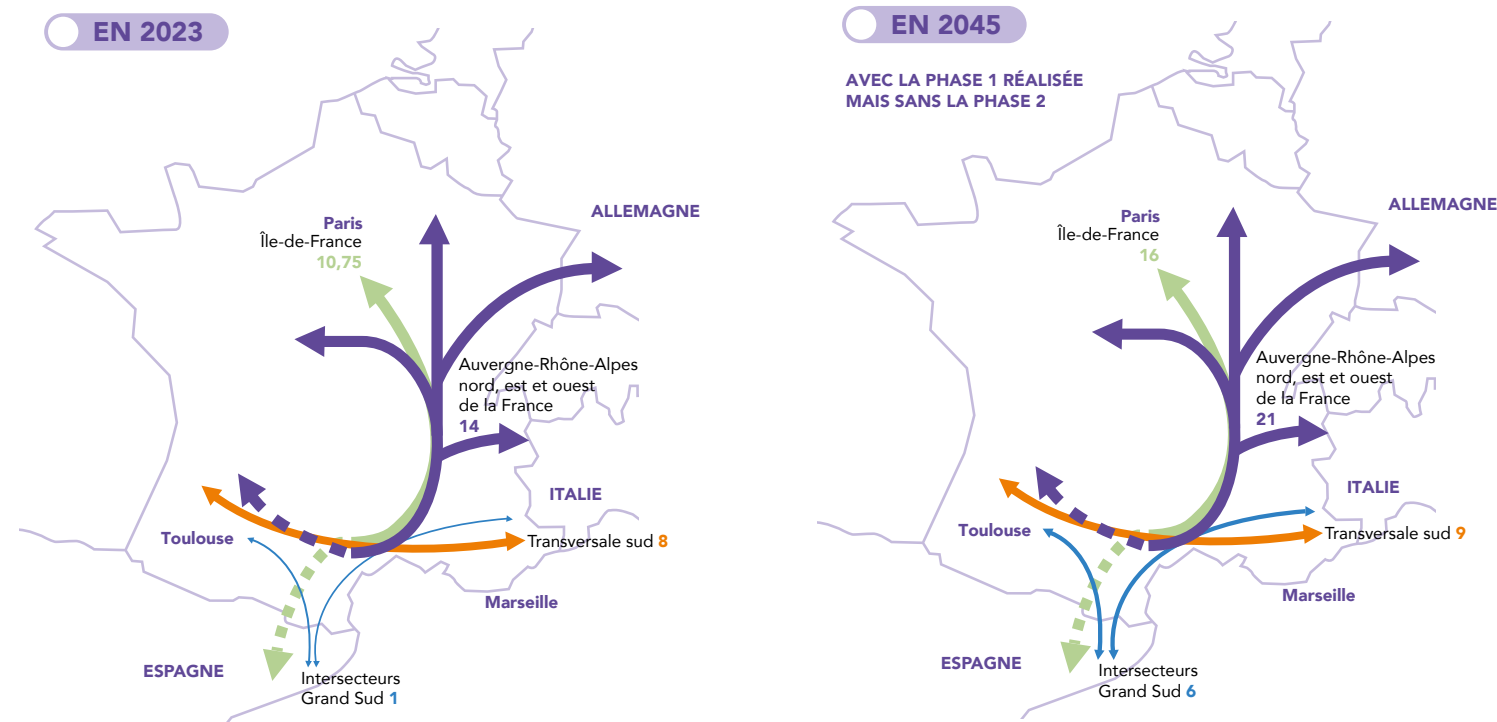
2.6 Les perspectives de développement du trafic voyageurs

Le nombre global de déplacements ferroviaires devrait croître, selon les estimations réalisées et dans le scénario AMS (voir encadré ci-dessus), de 38 % en moyenne sur le périmètre du projet entre 2023 et 2045 :

- de 27 % pour les flux internes au périmètre de l'ex-Languedoc-Roussillon ;
- de 37 % pour les flux d'échange avec les autres régions françaises et les pays limitrophes (dont +58 % avec l'Espagne) ;
- et de 78 % pour les flux de transit dont
 - +105 % pour l'axe vers la péninsule ibérique
 - +50 % pour l'axe Grand Sud.

Cela se traduirait, en nombre de trains longue distance (hors TER et hors trains de nuit) par des évolutions présentées dans les schémas ci-contre.

ÉVOLUTION DU NOMBRE QUOTIDIEN MOYEN DE TRAINS LONGUE DISTANCE (2023–2045) en nombre d'allers-retours moyen quotidien



Source : études de trafic fret LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025

EN RÉSUMÉ

- **Les fréquences des trains longue distance** devraient nettement augmenter, en lien avec l'accroissement de la demande, dans le prolongement d'une tendance constatée depuis quelques années.
- **Ce dynamisme** devrait être encore plus marqué pour les trafics de transit, qui tireront profit des gains de temps de parcours permis par la création de lignes nouvelles entre Montpellier et Béziers (LNMP phase 1), Bordeaux et Toulouse (LNSO) et de la traversée souterraine de Marseille (LNPCA phase 2).

À ces services longue distance, pourront être ajoutés des TER, qui vont bénéficier de la capacité libérée sur la ligne existante par les trains empruntant alors la ligne nouvelle phase 1. Cette capacité créée répond à la volonté de la Région Occitanie de développer l'offre de trains du quotidien. Elle est également nécessaire à l'atteinte des objectifs du volet ferroviaire du SERM montpelliérain (Service Express Régional Métropolitain).

3. QUE SE PASSE-T-IL À L'HORIZON 2045 EN L'ABSENCE DU PROJET ?

3.1 Vulnérabilité de la ligne existante aux aléas climatiques

L'ÉVOLUTION DU CLIMAT, DES RISQUES CONCRETS POUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE

- Une **augmentation potentiellement importante des températures** via plusieurs phénomènes: triplement du nombre de jours annuels dépassant 35° C, augmentation du nombre de jours de vagues de chaleur
- Une **quasi-disparition potentielle** des périodes de **gel**, en hiver
- Une **augmentation potentielle** des **précipitations** en fréquence et en intensité, dans un contexte régional de stabilité des cumuls de précipitations annuelles
- Une **augmentation potentielle très importante des inondations par débordement de cours d'eau** (2 à 3 fois plus fréquentes) et **des inondations par ruissellement pluvial**
- Une **rehausse certaine du niveau marin** entraînant un accroissement des fréquences et de l'intensité des aléas de submersion marine
- Une **augmentation potentiellement importante des glissements de terrain**, au niveau des secteurs présentant une susceptibilité géomorphologique
- Une **augmentation potentielle** des **retraits-gonflements des argiles** en lien avec l'augmentation, en intensité et en fréquence, de la sécheresse des sols
- Une **augmentation potentielle des feux de végétation** en raison de l'accentuation des périodes de sécheresse et de fortes chaleurs
- Une potentielle **stabilité du régime des vents** avec un nombre de jours et une intensité des tempêtes peu évolutifs

Source : étude sur la résilience au changement climatique des lignes de l'Arc méditerranéen en Occitanie, 2022

Pour faire face à ces risques et améliorer la résilience de la ligne existante, plusieurs types de travaux devront être réalisés.

À échéance 2050

Des travaux de confortement seront nécessaires, sur l'ensemble des composants du réseau pour contenir les conséquences des évolutions du climat. En particulier, les remblais et ouvrages hydrauliques devront faire l'objet d'investissements importants pour faire face au risque d'inondation par ruissellement, débordement ou submersion.

À échéance 2070-2100

La montée inéluctable du niveau de l'eau dans le secteur des étangs constitue une menace pour la ligne existante dans sa configuration actuelle (risque de submersion), en particulier entre Narbonne et Salses.

Le maintien de l'exploitation de la ligne dans sa configuration existante relève cependant moins d'une question technique que d'acceptabilité (notamment environnementale), de moyens et surtout de décision des acteurs politiques sur les transformations du territoire, dans lesquelles l'évolution de la ligne existante devra s'intégrer. SNCF Réseau a engagé des études pour modéliser l'impact de la montée des eaux sur les points les plus sensibles de la ligne (étangs de Bages et Salses notamment).

Si les hypothèses de relèvement du niveau marin continuent à évoluer, elles ont tendance à s'accroître avec le temps. Les Plans de prévention des risques retiennent aujourd'hui généralement +60 cm / +100 cm, pour respectivement, des horizons court et long terme pessimistes*.

Avec une hausse de 60 cm à l'horizon 2100 (hypothèse plutôt optimiste donc), l'évènement de 1997 décrit précédemment (section 2.3 du chapitre 2) pourrait devenir décennal. Il faudrait ainsi plusieurs semaines de travaux avant de pouvoir remettre en service les circulations.

Par ailleurs, d'autres phénomènes complexes vont aussi jouer sur les occurrences des évènements agressifs sur le remblai et la durabilité de la ligne ferroviaire, comme le devenir du lido (le cordon dunaire entre Méditerranée et étangs). Il pourrait se rompre ponctuellement ou s'effacer progressivement, mais les déplacements de sable et le devenir des fonds sont difficiles à anticiper (dynamique hydro-sédimentaire).

Quelles que soient ces incertitudes, en l'absence de réalisation du projet de ligne nouvelle, avec une multiplication et une intensification des épisodes d'interruption de trafic de la ligne existante consécutifs à des phénomènes d'inondation et de submersion, **la continuité du service ferroviaire sur l'Arc méditerranéen serait de moins en moins bien assurée.**

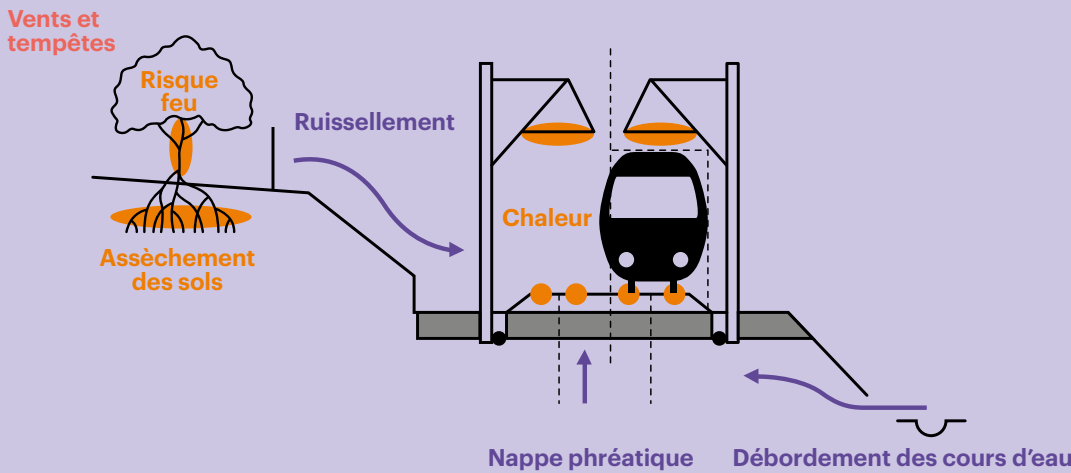
ZOOM SUR L'adaptation de l'infrastructure aux risques climatiques

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions travaillent à la réduction du risque par l'adaptation de l'infrastructure.

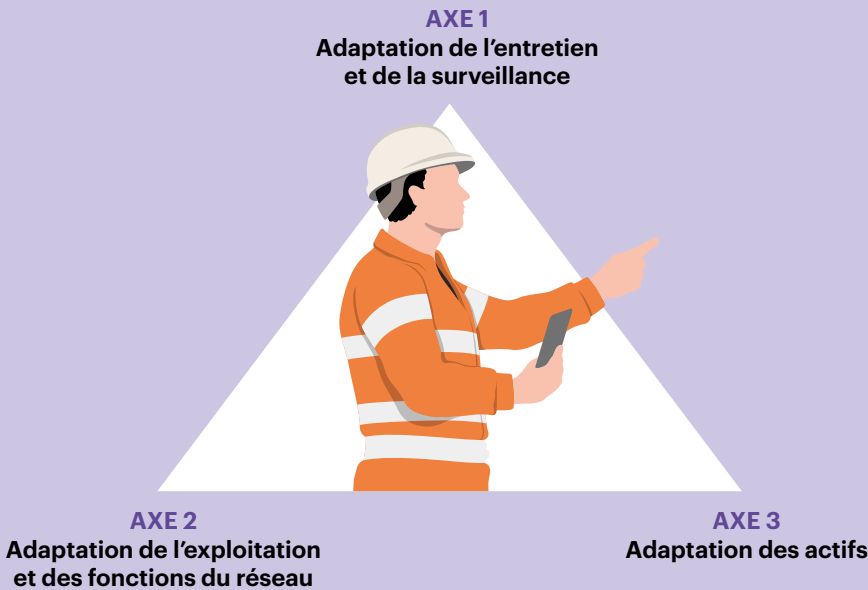
- Certaines évolutions devraient être globalement maîtrisables par des adaptations de process, de référentiels, de matériel : équipements de signalisation, de traction électrique (sous-stations et caténaires), réglage de la voie compatible avec des vagues de chaleurs toujours plus fortes et adaptation des bâtiments voyageurs aux fortes variations de température.

- Pour les impacts liés aux inondations par ruissellement ou débordement, la réponse passe par des aménagements spécifiques lourds des ouvrages en terre et ouvrages d'art ainsi que des bâtiments voyageurs concernés, représentant des investissements conséquents. Un schéma directeur hydraulique est ainsi en cours d'élaboration pour définir et prioriser les actions.

UN RÉSEAU DEPUIS TOUJOURS EXPOSÉ AUX SAISONS ET INTEMPÉRIES



LE TRIANGLE DE L'ADAPTATION DE L'INFRASTRUCTURE



* À titre d'exemple sur la base des projections au marégraphe de Port-Vendres, on peut rattacher quelques valeurs clés aux scénarios climatiques de référence définis par le GIEC (les Shared Socio-economic Pathways) : +30 cm : valeur du scénario SSP1-2.6 à 2070 / +60 cm : valeur intermédiaire aux scénarios SSP5-4.5 et SSP3-7.0 à 2100 / +100 cm : valeur haute de l'intervalle de confiance du scénario SSP5-8.5 à 2100.

3.2 La capacité du réseau et son impact sur le développement des trafics fret et voyageurs

Les perspectives de croissance de la demande ferroviaire sur l'arc languedocien présentées aux chapitres précédents (sections 2.5 et 2.6 du chapitre 2), tant pour les voyageurs que pour les marchandises, conduisent aux prévisions suivantes :

- La section la plus chargée de l'arc occitan se situe entre Nîmes et Béziers. Depuis quelques années, la contrainte capacitaire y est d'ailleurs de plus en plus sensible, ayant entraîné une déclaration de saturation prévisible en 2023 puis une déclaration de saturation constatée en 2025 sur la section entre Narbonne et Lattes.
- La section de ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers (LNMP phase 1) est donc indispensable à l'horizon 2035 pour satisfaire l'ensemble de la demande longue distance et fret en scénario AMS (scénario national de référence, voir zoom consacré au chapitre 2.2.5).
- Elle permettrait d'ailleurs un report modal significatif de la route sur le fer pour les marchandises, représentant l'équivalent d'environ 500 000 poids lourds par an en moins sur l'A9 au droit de Montpellier.

- Elle est également nécessaire au développement du volet ferroviaire du SERM montpelliérain (Service Express Régional Montpelliérain), sans parvenir seule à satisfaire toutes les ambitions régionales pour ce service.
- En l'absence de prolongement de la ligne nouvelle au-delà de Béziers (LNMP phase 2), la saturation serait de nouveau atteinte sur la ligne existante à la fois à l'est de Béziers et dans le secteur de Narbonne, avec les conséquences suivantes :
 - aucune augmentation des trafics ferroviaires envisageable entre Béziers et Narbonne quelle qu'en soit la nature (fret ou voyageurs) ;
 - des temps de trajets possiblement rallongés pour faire passer tous les trains prévus (horaires des trains « détendus ») ;
 - une régularité fragilisée : effet « boule de neige » lors des incidents liés à la densification des circulations ;
 - des travaux (maintenance, réparation, régénération) plus complexes à mettre en œuvre car l'attribution de « plages horaires sans trains » pour les réaliser devra tenir compte d'un besoin de circulations commerciales plus fort.

4. LES OBJECTIFS FIXÉS ET LES BÉNÉFICES ATTENDUS

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan vise à répondre à des objectifs précis fixés par l'État, les partenaires co-financeurs et la maîtrise d'ouvrage.

Ces objectifs, établis lors de l'élaboration du projet, guident la conception et la mise en œuvre de l'ensemble du projet, pour sa phase 1 comme pour sa phase 2. Ils définissent les attentes en matière de performance du réseau ferroviaire, de desserte du territoire, de développement du fret, de transition écologique et d'intégration dans les dynamiques locales d'aménagement. La section 4.1 ci-dessous présente ces objectifs communs à la phase 1 (Montpellier-Béziers) et à la phase 2 (Béziers-Perpignan) du projet.

Une fois ces grands objectifs fixés, il s'agit d'examiner en profondeur les bénéfices attendus de la phase 2. À partir de l'ambition globale portée par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan,

les opportunités que le projet pourrait apporter seront exposées : pour les voyageurs, pour le fret, pour la résilience du réseau, mais aussi pour le territoire et son développement.

Les scénarios présentés dans les chapitres 3 et 4, même s'ils présentent chacun des incidences spécifiques, visent tous à contribuer aux bénéfices attendus identifiés, essentiels à la cohérence et à la réussite du projet. La section 4.2 présente ces bénéfices attendus pour la phase 2.

4.1 Les objectifs du projet LNMP (phases 1 et 2)

Permettre la montée en puissance des trains du quotidien

L'aménagement d'une ligne supplémentaire sur le littoral languedocien permettrait de libérer de la capacité sur la ligne existante, grâce au report de trains de voyageurs longue distance et de trains de marchandises sur la nouvelle ligne.

Les capacités ainsi libérées sur le réseau existant devraient permettre :

- De développer la desserte TER (trains express régionaux) des gares existantes, pour les déplacements du quotidien en créant de nouvelles possibilités de se déplacer entre les pôles régionaux, ce qui constitue une volonté forte de la Région Occitanie, Autorité Organisatrice des Transports sur son territoire.
- De créer les conditions favorables à la mise en place du projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain <https://www.laregion.fr/sermmontpellierrain>) montpelliérain, tel que souhaité par Montpellier Méditerranée Métropole.

Accompagner le développement économique local

Les infrastructures de transport contribuent au développement économique, en offrant une meilleure accessibilité aux marchés potentiels et en facilitant la mobilité des populations vers les pôles d'emplois. La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan devrait ainsi renforcer l'attractivité du territoire régional et accompagner son développement économique.



ZOOM SUR
Lorsque la contrainte capacitaire devient saturation

On parle de saturation lorsque la densité du trafic ferroviaire atteint un seuil au-delà duquel tout accroissement des fréquences entraîne une dégradation des temps de parcours et/ou de la régularité. SNCF Réseau ne peut alors plus satisfaire l'ensemble des demandes en quantité ou en qualité.

Les déclarations de saturation prévisibles et constatées constituent un processus officiel d'information des transporteurs, clients de SNCF Réseau pour permettre d'organiser au mieux la gestion de la pénurie de capacité.

Contribuer à la décarbonation des transports

En permettant une mixité des circulations entre voyageurs et fret, entérinée aujourd’hui sur la phase 1 Montpellier-Béziers, et grâce aux capacités nouvelles déployées, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan contribuerait à réduire le nombre de poids lourds en circulation sur les routes. Elle créerait les conditions d’un meilleur développement du fret ferroviaire (régularité, sillons).

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan vise également à développer le fret de proximité depuis Port-la-Nouvelle et le port de Sète. Le projet devrait ainsi participer de façon décisive à l’objectif fixé du doublement du trafic fret défini par la Stratégie Nationale pour le développement du fret ferroviaire. Enfin, en offrant une alternative crédible à la voiture, le projet permettrait d’accompagner la montée en puissance des mobilités durables, de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, de diminuer la pollution de l’air et l’accidentologie sur le réseau routier.



ZOOM SUR
Deux lignes et non le remplacement de la ligne existante

Un doublet de lignes, c’est l’association entre une ligne ferroviaire existante et une ligne nouvelle construite en parallèle. Plutôt que de remplacer l’ancienne, la nouvelle vient la compléter. Ce principe permet au réseau de fonctionner comme une autoroute à deux chaussées : si l’une est interrompue, l’autre peut continuer à assurer la circulation. Dans le cas du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, le doublet de lignes renforcerait la fiabilité du réseau, en offrant plus de souplesse, de capacité et de sécurité pour les voyageurs comme pour le fret.

Proposer un itinéraire alternatif à la ligne existante, plus résilient et moins sujet aux aléas

La création d’une ligne nouvelle doublant intégralement la ligne existante sur l’Arc méditerranéen devrait permettre de :

- Proposer un itinéraire alternatif pour assurer la continuité du parcours en cas d’interruption de la ligne existante, notamment pour des raisons climatiques.
- Disposer d’une ligne plus performante et plus résiliente que la ligne existante, grâce à des exigences de conception renforcées pour limiter l’impact des aléas climatiques.



ZOOM SUR
Un projet prioritaire à l’échelle européenne

Par son positionnement géographique stratégique et ses fonctionnalités uniques, le projet LNMP répond à deux grands enjeux européens :

- La finalisation de l’axe à grande vitesse européen Sud-Nord entre Séville et Amsterdam,
- La réalisation du chaînon manquant du Corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) pour le transport de marchandises.

La nouvelle ligne de 150 km sera parfaitement interopérable et en conformité avec les spécifications techniques européennes (en termes de signalisation et d’interopérabilité).



MATHIEU GROSCH
coordinateur du Corridor méditerranéen à la Commission européenne

« Le projet LNMP constitue l’un des grands maillons manquants devant être réalisé afin de finaliser l’itinéraire européen à grande vitesse entre la France et l’Espagne, tout en offrant des horaires fiables et compétitifs pour le transport de marchandises sur le Corridor multimodal méditerranéen du RTE-T. À ce titre, le projet est prévu par le Règlement* du Parlement européen.

Et enfin, il répond également à la stratégie de l’Union européenne en matière de sécurité et de défense** qui vise à renforcer les infrastructures de transport à double usage (civil et militaire) afin de favoriser des mouvements rapides et sans entrave du personnel, du matériel et des équipements militaires. »

Le projet contribue également à la réalisation des objectifs du Pacte Vert pour l’Europe (« European Green Deal ») en renforçant la résilience au changement climatique du réseau ferroviaire de l’arc languedocien.

* Règlement (UE) 2024/1679 du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l’Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.
** Boussole stratégique pour renforcer la sécurité et la défense de l’UE.



Source : Mediterranean Corridor - Rail passengers and airports, Commission européenne

4.2 Les bénéfices attendus de la phase 2

Une mobilité voyageurs facilitée, pour les trajets du quotidien comme pour les longues distances

La réalisation de la phase 2 permettrait d’apporter une réponse concrète aux besoins de mobilité à trois échelles territoriales :

- **Au niveau régional**, cela améliorerait la desserte du littoral. En effet, les TàGV qui passeraient par le Contournement de Nîmes et Montpellier puis sur la LNMP jusqu’à Narbonne libéreraient des espaces pour les trains du quotidien sur la ligne classique. Cela permettrait notamment, dans le cadre du SERM montpelliérain, d’étendre le service régional de proximité à haute fréquence jusqu’à Béziers. Ces évolutions relèveront de la Région Occitanie, en tant qu’Autorité Organisatrice des Mobilités.
- **Au niveau national**, cela réduirait les temps de parcours entre les grandes villes régionales (Béziers, Narbonne, Perpignan) et les grandes métropoles situées sur les axes du couloir rhodanien (Valence, Lyon, puis Paris) et du Grand Sud (Nice, Toulon, Marseille, Carcassonne, Toulouse, Bordeaux).
- **Au niveau européen**, cela répondrait aux attentes permettant de compléter la carte de la grande vitesse et le corridor européen de fret « Méditerranée ».

De plus, les besoins croissants du trafic régional entraînent une saturation progressive de la ligne existante, freinant le développement des trains du quotidien. Avec les évolutions de trafic envisagées, sans la réalisation du projet LNMP phase 2, le réseau ferroviaire atteindrait la limite de saturation entre Béziers et Narbonne en 2045. Cela signifie que l’ajout de trains supplémentaires ne serait pas possible.

Le doublet de lignes et son objectif de répartition du trafic apporteraient ici une réponse concrète à la saturation annoncée de la ligne existante.

Une réponse aux besoins fret actuels et futurs

La réalisation de la phase 2 pourrait favoriser le report du trafic de marchandises de la route vers le rail. Pour le fret, les enjeux sont très dépendants de l’évolution des conditions macro-économiques nationales et européennes (Espagne principalement) et des conditions de concurrence avec le transport routier.



Source : SNCF RÉSEAU



Source : SNCF RÉSEAU

Des temps de parcours optimisés pour les voyageurs

Dans la continuité de la phase 1 du projet LNMP, la phase 2 permettrait de diminuer les temps de parcours des trains à grande vitesse empruntant la ligne nouvelle. Et ce pour différents types de trajets :

- **Entre les agglomérations régionales**, et en particulier Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan et Carcassonne.
- **Entre une gare grande ligne et d’autres régions**, notamment pour des trajets depuis/vers l’Espagne, depuis/vers Paris, ou le reste de la France, grâce à une connexion directe et ininterrompue au réseau à grande vitesse (avec la ligne Perpignan-Figueras au sud et le Contournement Nîmes Montpellier au nord).

Les meilleurs temps de parcours permis par l’infrastructure sont détaillés pour chaque scénario au chapitre 4 « Quelle desserte du territoire ? ».

Une fiabilité du réseau ferroviaire renforcée

En termes de régularité et de disponibilité du réseau ferroviaire (limitation des périodes où les trains ne peuvent pas circuler), le doublet de lignes apporterait plusieurs bénéfices :

- Les circulations qui emprunteront la ligne nouvelle seront moins exposées aux incidents du fait des caractéristiques de la ligne nouvelle : absence de passages à niveau, clôture intégrale de la ligne pour éviter les intrusions, voies dédiées aux trains directs en gare, etc.
- En répartissant les trafics sur deux lignes (existante et nouvelle), la diminution de la densité des circulations

abaissera aussi l’intensité des conséquences des incidents (moins d’effets cumulés).

- Les détournements de certains trains (de la ligne existante vers la ligne nouvelle ou inversement) seront envisageables dans certains cas d’incidents majeurs.
- S’il était par ailleurs nécessaire, à long terme, de modifier structurellement ou de reconstruire la ligne existante dans les étangs pour faire face à la montée des eaux, les impacts de ces travaux sur l’exploitation seraient sensiblement amoindris. Une grande partie des liaisons ferroviaires pourraient ainsi emprunter la ligne nouvelle entre Narbonne et Perpignan.
- Les opérations de maintenance programmées pourront être réalisées alternativement sur les deux lignes, laissant toujours l’un des deux axes disponibles pour les trains. Ceci permettra d’envisager plus facilement la circulation de trains de nuit (voyageurs ou fret).
- La possibilité de basculer les circulations sur l’une ou l’autre des lignes en fin de journée permettra également d’envisager des plages de travaux étendues (période durant laquelle le trafic est interrompu pour permettre les travaux ou la maintenance lourde), afin d’investir sur la ligne existante pour limiter le vieillissement du réseau, ou encore pour réaliser des travaux en urgence à la suite d’un dégât sur la voie.
- Cette capacité supplémentaire et cette souplesse d’exploitation permise par le doublet de lignes seront évidemment encore supérieures en cas de ligne nouvelle mixte, en permettant aux trains de fret comme aux trains de voyageurs d’emprunter l’infrastructure nouvellement créée.

Un projet au service de la décarbonation et du report modal

Par ailleurs, autant pour les voyageurs que pour le fret, l’amélioration de la mobilité ferroviaire contribue à la décarbonation des transports et à la limitation de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre en offrant **une alternative crédible à la voiture et au transport routier de marchandises**. La possibilité de faire circuler sur la ligne nouvelle des trains de voyageurs et de fret dans le cas d’une ligne mixte permettrait ainsi un report modal du transport routier vers le rail, plus sûr et moins polluant.

Ce report modal contribuerait également à diminuer la congestion routière, la pollution de l’air et le bruit, tout en renforçant la sécurité des déplacements. Enfin, la ligne nouvelle, conçue selon des standards contemporains, offrirait un cadre propice au développement du fret ferroviaire régulier et compétitif, **participant ainsi à l’objectif national de doublement du trafic fret** et à la transition vers des mobilités plus durables.

03

LIGNE VOYAGEURS OU LIGNE MIXTE ? LES SCÉNARIOS PROPOSÉS



Quelle vocation donner à la ligne nouvelle ? Doit-elle être dédiée aux voyageurs ou accueillir également des trains de fret ? Ce chapitre ouvre le débat sur un choix structurant du projet. Il présente les différents scénarios envisagés et les logiques qui les sous-tendent, en mettant en regard leurs avantages, leurs limites et leurs conséquences sur le fonctionnement du réseau ferroviaire. Il s'agit ici de comparer des options qui n'emportent pas les mêmes effets en termes de capacité, de fiabilité, de report modal et d'intégration territoriale, et d'en mesurer les enjeux pour l'avenir.

Dans ce chapitre, 3 scénarios sont analysés et comparés :

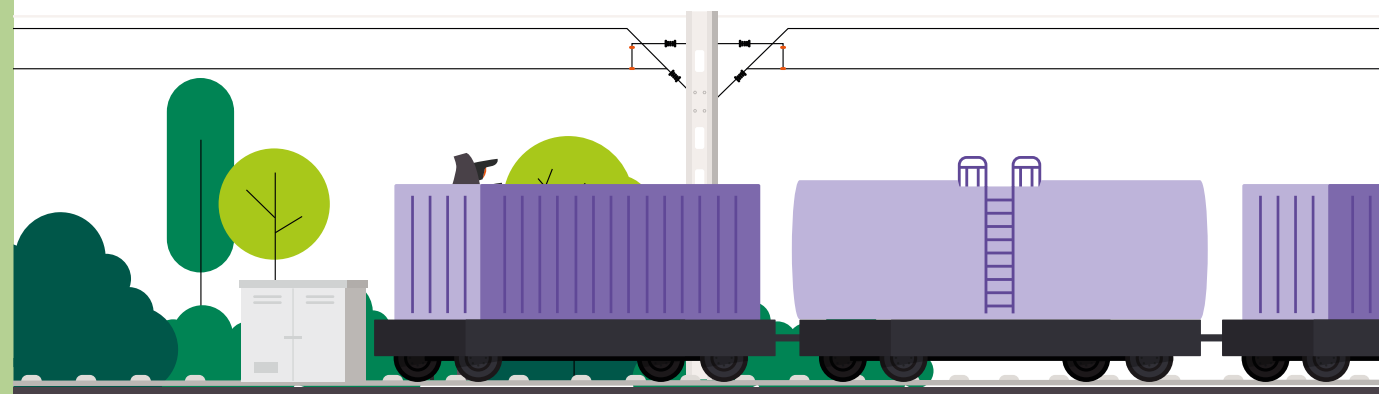
- le projet de référence « voyageurs » ;
- la variante mixte « tunnel sous les Corbières » ;
- la variante mixte « Corbières littoral ».

Pour comparer les scénarios, une même hypothèse de desserte est retenue, celle du projet de référence, avec deux gares nouvelles à Béziers Est et à Narbonne Ouest. Ainsi, ce chapitre s'attache uniquement à examiner les différences entre une ligne voyageurs et une ligne mixte.

Les raccordements complémentaires qui découlent d'autres choix de gare sont examinés dans le chapitre consacré à la comparaison des scénarios de gares nouvelles et de services ferroviaires associés (chapitre 4).

Par ailleurs :

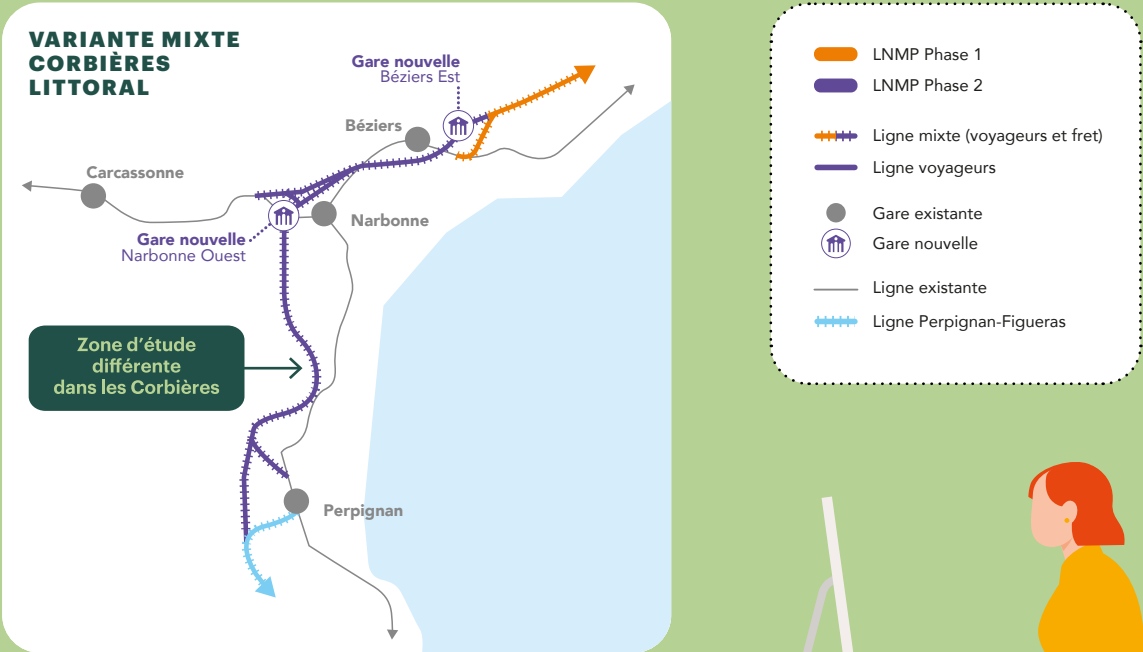
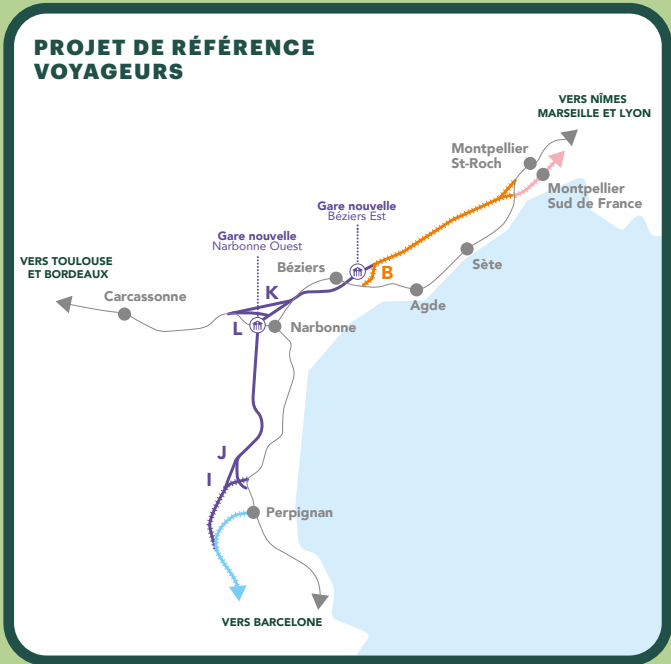
- Dans la partie 3.1, consacrée aux performances fonctionnelles des scénarios, il ne sera pas fait de distinction entre les variantes mixtes (tunnel sous les Corbières et Corbières littoral), car elles sont parfaitement équivalentes en termes de service rendu.
- Ces variantes sont, en revanche, bien distinguées dans les parties 3.2 consacrées aux impacts environnementaux et 3.3 traitant des coûts d'investissement.



1. COMPARAISON FONCTIONNELLE DES SCÉNARIOS

1.1 Les principes de fonctionnement

3 scénarios pour questionner la mixité de la ligne



- Dans les trois scénarios, le contournement de Perpignan serait mixte, dans la continuité de la ligne Perpignan-Figueras, permettant aux trains de fret de contourner Perpignan.
- Dans le projet de référence voyageurs, un raccordement serait nécessaire (raccordement I) pour permettre aux trains de fret circulant sur le contournement de Perpignan depuis l’Espagne de rejoindre la ligne existante vers le nord et inversement. Dans les variantes mixtes, ce raccordement ne serait plus nécessaire. En effet, les trains de fret empruntant le contournement de Perpignan en venant d’Espagne poursuivraient leur itinéraire par la ligne nouvelle en direction du nord.

- Enfin, plusieurs raccordements seraient uniquement dédiés aux voyageurs dans le projet de référence voyageurs, et seraient adaptés dans les variantes mixtes pour accueillir les trains de fret (déclivités plus faibles) :
 - Le raccordement J, qui permettrait dans le projet de référence voyageurs aux trains à grande vitesse issus de la ligne nouvelle LNMP de desservir la gare existante de Perpignan. Il servirait aussi dans les variantes mixtes aux trains de fret provenant de Perpignan ou d’origine plus au sud (Cerbère ou Le Boulou) pour gagner la ligne nouvelle vers le nord (et inversement).
 - Les raccordements K et L à proximité de Narbonne, qui permettraient aux trains arrivant du nord ou du sud par la ligne nouvelle de rejoindre la ligne existante vers Carcassonne/Toulouse/Bordeaux.

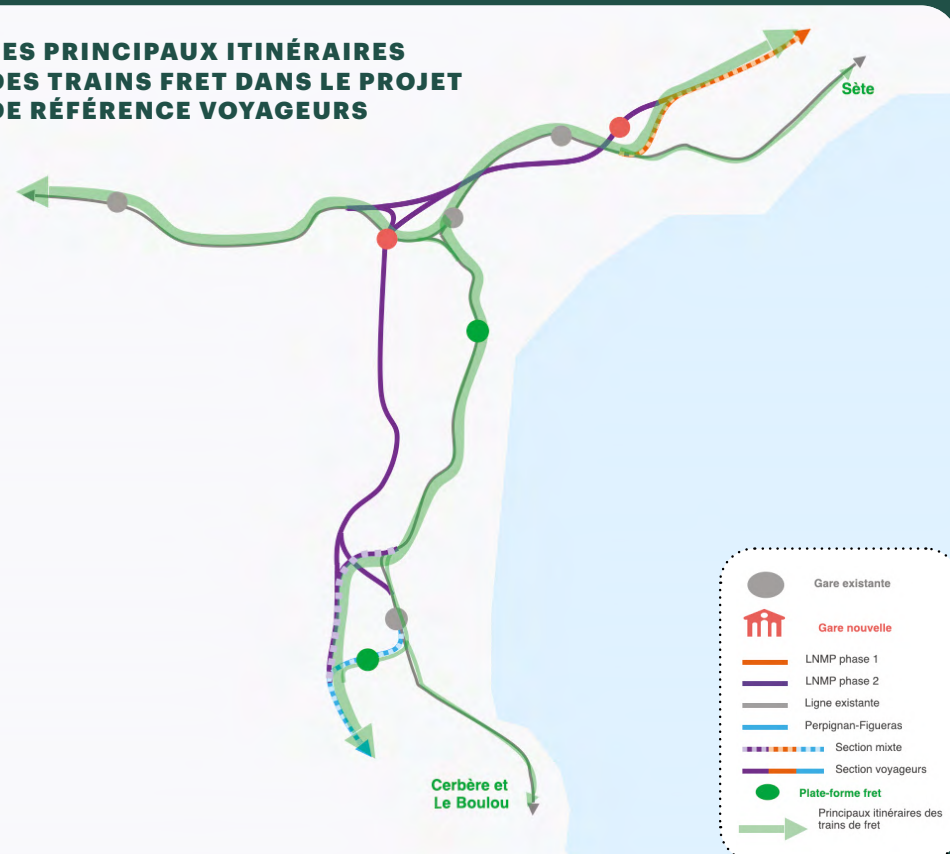
La configuration précise des raccordements implique les différences suivantes entre les scénarios :

RACCORDEMENTS	PROJET DE RÉFÉRENCE VOYAGEURS	VARIANTES MIXTES
B (créé en phase 1)	Identique (toujours apte au fret)	
K et L	Moins de déblais/remblais (car déclivités permises plus fortes)	Plus de déblais/remblais (car déclivités permises plus faibles)
I	Nécessaire et adapté aux trains fret	Non nécessaire
J	Moins de déblais/remblais (car déclivités permises plus fortes)	Plus de déblais/remblais (car déclivités permises plus faibles)



ZOOM SUR Les principaux itinéraires des trains de fret

LES PRINCIPAUX ITINÉRAIRES DES TRAINS FRET DANS LE PROJET DE RÉFÉRENCE VOYAGEURS



LES PRINCIPAUX ITINÉRAIRES DES TRAINS FRET DANS LES VARIANTES MIXTES



1.2 La résilience au changement climatique

Une ligne nouvelle plus résiliente

La ligne nouvelle, en cas de réalisation, présentera une meilleure résistance face aux aléas climatiques que la ligne existante. Elle serait en effet conçue en intégrant les projections d'évolution du climat et des mesures destinées à renforcer sa résilience face aux risques futurs.

Par exemple :

- les ouvrages hydrauliques et les remblais seraient dimensionnés pour tenir compte de pluies plus intenses et plus fréquentes ;
- le risque de retrait et de gonflement des argiles serait pris en compte dans la conception des ouvrages d'art.

Du fait de sa localisation plus à l'intérieur des terres, la ligne nouvelle serait naturellement **à l'abri de l'aléa submersion** marine auquel est soumise la ligne existante dans les étangs de Bages-Sigean, La Palme et Leucate jusqu'à Salses-le-Château.

Enfin, la ligne nouvelle traverserait cependant des secteurs plus exposés aux feux de forêt que la ligne existante, comme l'ont montré les incendies de l'été 2025. Ces risques pourraient entraîner davantage d'interruptions de trafic. En contrepartie, sa conception — avec des emprises plus larges et des chemins d'accès pour les services d'intervention — permettrait une meilleure gestion de la végétation et des opérations plus rapides en cas d'incendie. (Pour des éléments complémentaires sur les aléas climatiques et leur évolution, voir au chapitre 2 les sections 2.3 et 3.1)

Ainsi, les TàGV circulant sur la ligne nouvelle seraient confrontés à moins d'incidents d'origine climatique que sur la ligne existante, dans tous les scénarios envisagés. Les variantes mixtes permettraient en outre que les trains de fret bénéficient eux aussi de cet avantage.

Des possibilités de détournements

La création du doublet de lignes pourrait apporter en plus une réduction des conséquences des incidents majeurs en permettant de détourner les trains qui risquent d'être bloqués vers l'itinéraire resté sain.

De tels processus sont déjà en place ailleurs, dans le secteur de Nîmes et Montpellier par exemple, où la ligne nouvelle est parfois empruntée par des trains circulant normalement sur la ligne existante (TàGV, trains d'équilibre du territoire ou même parfois TER de long parcours).

Moins de perturbations durant les travaux

Comme cela se produit déjà, et malgré les programmes d'adaptation et de renforcement du réseau, certains événements climatiques majeurs produiront des dommages à l'infrastructure de la ligne existante ou à ses équipements nécessitant des travaux importants qui ne pourront se faire qu'en urgence et en interrompant les circulations. C'est en particulier le cas des pluies torrentielles qui peuvent emporter des remblais, détruire partiellement des ouvrages d'art ou mettre hors service des équipements de signalisation.

Il en va de même pour les travaux d'entretien ou de modernisation : même s'ils sont planifiés pour gêner le moins possible les voyageurs, ils ont un impact sur le trafic.

Ainsi, en cas de travaux, avec la ligne nouvelle, les circulations TàGV ne seraient pas impactées. Et, en cas de ligne mixte, les trains de fret seraient également épargnés. Quant aux circulations TER, elles devront être, dans la majorité des cas, interrompues et remplacées par des cars ; toutefois, les TER équipés de signalisation ERTMS (Système européen de gestion de trafic des trains) pourront circuler, en cas de besoin, sur la ligne nouvelle.



ZOOM SUR Les plans de repli, une pratique courante

Sur l'ensemble du réseau, les situations d'incident font l'objet de processus de décisions à différents niveaux selon leur importance. Les plus importantes se gèrent dans les PC de crise qui rassemblent l'ensemble des acteurs impliqués dans le fonctionnement du système ferroviaire.

Un certain nombre de situations types sont identifiées à l'avance et des solutions anticipées

pour y répondre sont établies (priorisation/arrêt de certains trains, modifications d'itinéraire, renforts de certains services, substitution de services par cars, etc.), optimisant ainsi les délais de mise en œuvre. Une mesure de détournement des circulations peut faire partie du panel des mesures à prendre. Elle n'efface pas toutes les conséquences de l'incident, mais peut contribuer à limiter les retards et les suppressions trop massives.

Une nécessaire évolution de la ligne existante

La ligne existante est indispensable pour la desserte TER mais également pour la desserte fret de proximité (ports de Sète et de Port-la-Nouvelle notamment). Le projet de ligne nouvelle n'a pas vocation à la remplacer, mais au contraire à contribuer au maintien voire au développement de ces services grâce à la capacité ferroviaire libérée sur la ligne existante.

À moyen ou long terme, plusieurs types d'aménagements sont envisageables pour renforcer la résilience de la ligne existante face à la submersion selon l'intensification de ce risque.

Dans les trois ou quatre prochaines décennies, des adaptations locales permettront :

- de mieux protéger la plateforme : rehausse du chemin d'accès longeant la voie, construction de palplanches (éléments de soutènement contenant les poussées du sol et de l'eau) ou de murs en L ;
- de limiter les dégâts, donc les travaux de réparation et les interruptions de trafic associés : aménagement de zones de surverse (dispositif conçu pour faciliter l'évacuation par débordement) aux points bas, afin de canaliser les flux et permettre ainsi de préserver la voie.

Ces investissements, bien que complexes et à réaliser dans un milieu écologiquement sensible, seront réalisables avec des techniques existantes et avec des impacts acceptables sur les circulations dans la mesure où ils seraient programmés.

À plus long terme, des solutions plus structurelles seraient très probablement nécessaires, si le niveau de la voie devait être rehaussé de 1,5 à 2 m sur ses sections basses.

Toutefois, il est aujourd'hui difficile de prédire les aménagements nécessaires qui dépendront nécessairement de l'évolution de l'environnement, le devenir du lido et les conséquences de son érosion dépendant de la dynamique globale des déplacements sédimentaires.

À une échéance si lointaine, les modèles restent pour l'heure très incertains.

Par ailleurs, les conséquences de la rehausse du niveau de la mer concerneront alors l'ensemble du territoire, ses aires urbanisées comme ses secteurs naturels. Le devenir de la voie ferrée ne dépendra pas seulement de solutions techniques, mais aussi de choix politiques, d'aménagement du territoire.

Pour autant, quelle que soit l'orientation choisie par les acteurs du territoire, un aménagement lourd de la voie — par rehaussement en place ou reconstruction partielle ou complète de la ligne — ne pourrait se réaliser qu'en coupant la ligne existante sur de très longues périodes, se comptant plutôt en semestres ou en années qu'en jours ou en semaines.

La complexité du chantier ne tient pas seulement à ses aspects techniques. Elle découle aussi de la nécessité de prendre en compte des enjeux environnementaux majeurs, liés à un milieu naturel d'une grande richesse écologique. Ce territoire fait l'objet de protections réglementaires (Natura 2000...), et mobilise de nombreux acteurs publics tels que le Conservatoire du littoral ou le Parc naturel régional de la Narbonnaise.

Pour mettre en œuvre un tel chantier sans impacter durablement l'accessibilité du territoire, disposer d'un doublet de lignes paraît donc indispensable. Les trafics longue distance resteraient alors assurés, notamment par les TàGV et des TER interurbains (Perpignan-Narbonne), pour autant qu'ils soient aptes à circuler sur la ligne nouvelle. Les services TER assurant la desserte fine et omnibus devraient, temporairement, être remplacés par des cars.

Avec une ligne mixte, les circulations fret seraient également maintenues sur le corridor fret européen Méditerranée. Sans cette possibilité, le risque serait que ces trafics soient durablement transférés sur la route, avec toutes les conséquences que cela implique pour l'environnement et la congestion.

1.3 Le report modal

Augmentation des capacités fret

Les projections de trafic et les études d'exploitation montrent qu'**à l'horizon 2045, la phase 1 du projet LNMP étant construite**, le cumul des besoins de transport ferroviaire pour toutes les activités (TER, TET, TàGV, et fret) consommera l'ensemble des capacités disponibles sur le réseau existant.

Selon ces projections, le volume de sillons fret, dans les deux sens confondus, sur la section Béziers-Narbonne sera alors d'environ 110 par jour, soit un quasi-doublement par rapport à la situation actuelle selon le scénario AMS (scénario de référence national AMS dans la section 2.5 du chapitre 2). Au sud de Béziers, les travaux programmés pour la maintenance et le renouvellement des infrastructures continueront à se faire de nuit, comme aujourd'hui. Ils empêcheront donc le passage des trains de fret sur l'axe remontant vers la vallée du Rhône sur une période d'environ 6 heures.



ZOOM SUR Un « sillon » : qu'est-ce que c'est ?

Un sillon est un **créneau horaire de passage réservé** pour un train dans les « plans de transport », qui organisent les horaires prévisionnels des trains.

Pour le trafic de fret, on réserve toujours dans les horaires un peu plus de sillons qu'il ne circule de trains pour tenir compte d'une souplesse temporelle d'utilisation indispensable au fonctionnement fluide du système : il y a donc environ 10 % à 15 % de trains de moins que de sillons.

Par ailleurs, les statistiques de fréquences de trains de fret sont généralement exprimées par jour ouvré de base (JOB), jour considéré comme représentatif pour les problématiques d'exploitation, tandis que celles concernant les trafics routiers sont souvent exprimées en trafic annuel.

On compte en moyenne 260 JOB par an actuellement (les trains de fret circulent moins le week-end qu'en semaine), on prévoit que ce ratio augmentera jusqu'à 280, puis 300 à horizon phase 2. De plus, on compte en moyenne 40 poids lourds sur un train. Ce ratio peut cependant varier en fonction des types de train de fret concernés (autoroute ferroviaire, transport combiné, trains conventionnels).

On peut donc considérer qu'un sillon fret par JOB correspond à environ 10 000 poids lourds par an.



↑ EN RÉSUMÉ

- Les trains circulant sur la ligne nouvelle seraient moins impactés par les aléas climatiques, car la ligne serait conçue pour être plus résistante.
- Grâce à son implantation à l'intérieur des terres, les trains ne seraient plus exposés au risque submersion, qui pourrait s'accroître sur une ligne existante qui traverse des étangs.
- Les trains sur la ligne nouvelle seraient aussi épargnés par les interruptions de circulation liées à des travaux urgents de réparation ou d'entretien sur la ligne existante.
- Enfin, le doublet de lignes permettra de maintenir les circulations voyageurs longue distance et inter-agglomération, ainsi que la circulation du fret sur le corridor européen Méditerranée dans les variantes mixtes. La ligne nouvelle permettrait ainsi de réaliser, à long terme, les travaux destinés à renforcer la résilience de la ligne existante, tout en maintenant la circulation des trains.



ZOOM SUR

L'organisation des travaux et les contraintes sur le réseau actuel

- Des travaux de maintenance ont lieu toutes les nuits sur la ligne existante, entre 23 h 00 et 5 h 00 pour épargner au maximum les trains de voyageurs. Dans cette amplitude horaire, les 2 voies sont fermées simultanément pendant 4 heures pour optimiser le rendement des travaux.
- Les travaux d'investissement et les travaux programmés de maintenance sont « massifiés » (avec des moyens lourds pour en accroître les rendements). Ces travaux sont planifiés plusieurs années à l'avance pour permettre aux transporteurs d'adapter leur offre

et ne pas prévoir de trains pendant ces périodes. Ils peuvent être réalisés de nuit ou en journée (lors des longs week-ends notamment), et induisent des fermetures de ligne et/ou des limitations de vitesse.

- Au droit de Nîmes et Montpellier, le contournement de Nîmes et Montpellier (ligne nouvelle ouverte en 2017) est ouvert 24 h/24 sauf 2 fois 4 semaines par an et une nuit par semaine pour permettre de réaliser la maintenance.
- Les périodes réservées aux travaux et interdites aux circulations ferroviaires sont dénommées « plages travaux ».



Source : SNCF RÉSEAU

Avec une ligne nouvelle voyageurs entre Béziers et Perpignan, le report des TàGV sur cette ligne, en totalité ou partiellement selon les sections et les scénarios de gares et de desserte, pourrait améliorer les services TER et TET (voir la section 1.5. L'influence sur l'offre voyageurs).

Cependant, les trains de fret n'auraient toujours pas la possibilité de circuler la nuit compte tenu des travaux de maintenance et de renouvellement sur la ligne existante. La capacité pour le fret (uniquement de jour donc) serait maintenue autour de 110 sillons par jour 2 sens confondus, limitée à l'est de Béziers et dans le secteur de Narbonne. Aucun report modal de la route sur le fer ne serait donc à attendre pour les marchandises dans ce cas.

En revanche, une ligne nouvelle mixte permettrait :

- de prévoir quelques sillons supplémentaires le jour, potentiellement jusqu'à 10 ou 15, volume variable selon les scénarios de gare/desserte ;
- mais surtout d'alterner les travaux programmés la nuit entre les deux lignes, et de maintenir en permanence pour les trains de fret la possibilité de passer, l'une des deux lignes restant ouverte à la circulation. Or la nuit, quasiment aucun train de voyageurs ne circulant, la ligne serait entièrement libre pour les trains de fret ;
- au total, il en résulterait une capacité supplémentaire importante, jusqu'à 60 à 70 sillons chaque jour dans le secteur entre Béziers et Narbonne. Le nombre de sillons effectivement commercialisables serait cependant inférieur, du fait des contraintes de continuité des horaires de bout en bout sur le corridor Méditerranée.

Cette capacité supplémentaire ne serait pas utile si la demande en sillons fret restait au niveau attendu dans le scénario AMS. En revanche, au regard des enseignements tirés de divers entretiens menés sur le territoire avec les opérateurs fret et l'ensemble des acteurs concernés (cf. zoom à la section 2.5 du chapitre 2 « Les perspectives de développement du fret ferroviaire »), la demande en fret ferroviaire pourrait connaître une croissance plus élevée.

Le projet LNMP phase 2 permettrait alors de limiter l'augmentation du nombre de camions sur la route, et d'opérer un transfert modal significatif vers le train. En supposant que la demande supplémentaire en fret ferroviaire représente 50 % de plus, avec le ratio approximatif de 10 000 poids lourds pour 1 sillon explicité dans le zoom « Un « sillon » : qu'est-ce que c'est ? », cela pourrait représenter **plus de 500 000 poids lourds évités sur la route et reportés chaque année sur le rail, soit plus de 10 % des poids lourds circulant sur l'A9.**

Enfin, même si la très grande majorité des trains de fret circulait sur la ligne nouvelle, certains convois demeureraient sur la ligne existante, soit parce que leurs origines ou destinations le justifient (Port-la-Nouvelle, Sète) soit parce que la ligne existante présente des pentes plus faibles que la ligne nouvelle et qu'elle resterait donc plus appropriée pour des convois très lourds (type trains d'hydrocarbures de 2 400 tonnes).



EN RÉSUMÉ

- Sans la réalisation de la phase 2 du projet LNMP, la capacité du réseau est tout juste suffisante pour satisfaire la demande de fret ferroviaire dans le scénario d'évolution de référence défini par l'État (scénario AMS). Les trains ne peuvent pas circuler la nuit, en raison des travaux programmés sur le réseau en période nocturne.
- Une ligne voyageurs n'apporterait pas de capacité supplémentaire pour le fret et ne permettrait pas de report modal de la route sur le fer pour les marchandises.
- Au contraire, une ligne mixte l'augmenterait substantiellement, en autorisant la circulation des trains fret la nuit grâce à une alternance des travaux récurrents de maintenance entre les deux lignes et un basculement des itinéraires des trains de fret sur la ligne ouverte. La capacité supplémentaire ainsi apportée par une ligne mixte permettrait, en cas de croissance de la demande en fret ferroviaire plus forte que dans le scénario de référence (AMS), d'éviter les camions supplémentaires sur la route et de les reporter sur le rail.
- Certains trains de fret, en particulier les plus lourds, continueraient, même dans le cas de la réalisation d'une ligne mixte, de circuler sur la ligne existante.



Renforcement de la fiabilité et de la performance de l'offre fret

Dans le cas d'un scénario mixte, le projet LNMP permettrait d'améliorer la fiabilité des sillons fret.

Au-delà d'une meilleure résilience aux aléas climatiques (décrite en détail dans la section 1.2), cette ligne nouvelle, clôturée, sans passages à niveau, serait épargnée d'un certain nombre d'incidents courants : divagations d'animaux, dérangements d'installations aux passages à niveau à la suite d'heurts de véhicules, etc. Ces deux types d'incidents représentent, sur la ligne existante entre Béziers et Narbonne, respectivement 5 et 6 % des minutes perdues.

Ensuite, le doublet de lignes offrirait certaines possibilités de détournement des trains en cas d'incidents majeurs bloquant l'un des axes (cf. section 1.2 sur la résilience du doublet de lignes).

Enfin, dans les variantes mixtes, la logique d'exploitation, qui vise à séparer les flux longue distance des trafics plus locaux, pourrait limiter la propagation des retards entre ces différents types de circulation, les flux longue distance étant sur la ligne nouvelle quand les flux locaux seraient sur la ligne existante.

En revanche, une exploitation mêlant TàGV et trains de fret sur une longue portion de ligne mixte de plus de 250 km entre Nîmes et Figueras présenterait des risques spécifiques de désynchronisation des horaires. Ces difficultés proviendraient de la nécessité de coordonner avec précision les manœuvres de dépassement des trains de fret par les TàGV, compte tenu de leurs vitesses très différentes. Les éventuels retards entraîneraient alors des répercussions contraignantes sur l'exploitation, obligeant à limiter la vitesse de circulation des TàGV, car ils se retrouveraient bloqués par un train de fret circulant moins vite, ayant manqué leur créneau de dépassement. Ceci entraînerait alors des répercussions sur le temps de parcours et donc sur la performance globale du réseau.

Les retours d'expérience sur des situations comparables étant rares, car il existe peu de lignes mixtes aussi longues, il est difficile d'anticiper précisément les effets combinés de ces deux dynamiques. En cas de réalisation, la longueur de cette ligne mixte nécessitera de renforcer la coordination des acteurs, et notamment les liens entre la France et l'Espagne pour assurer une gestion coordonnée des circulations fret et TàGV.



ZOOM SUR

La fiabilité, un argument majeur pour le report modal du fret

Le transport ferroviaire est un mode « lourd », particulièrement adapté pour le transport de grandes quantités de marchandises sur de longues distances. Il bénéficie d'économies d'échelle et offre des temps de parcours compétitifs, tout en permettant d'éviter les aléas liés à la saturation des routes.

Cependant, la fiabilité des trains est un élément crucial pour rester compétitif face à la route. C'est même probablement le facteur le plus important pour les opérateurs après le coût, et avant le temps de parcours. Ces derniers

craignent particulièrement les annulations de sillons en raison d'incidents majeurs.

La crainte que le réseau soit régulièrement indisponible peut les dissuader d'investir dans des équipements ou des infrastructures qui favoriseraient la croissance du fret ferroviaire. Si, à cause de ces interruptions, les opérateurs doivent se tourner temporairement vers la route, plus flexible, ils peuvent hésiter à revenir au rail. L'expérience montre que lorsque ces interruptions durent plusieurs semaines, le retour au transport ferroviaire peut prendre des mois, voire des années.

Adaptation aux besoins des opérateurs fret

En cas de ligne mixte, la continuité de l'itinéraire du corridor RTE-T (voir détail sur le RTE-T dans le zoom consacré à la section 4.1 du chapitre 2), fondement même de l'interopérabilité promue par l'Europe, avec des caractéristiques techniques homogènes (systèmes de signalisation notamment), éviterait certains changements de matériel (locomotives) et de conducteurs. On parle « d'effacement » de l'effet frontière. Cette fluidification des parcours serait source d'économie et de gains de productivité pour les opérateurs fret **facilitant ainsi les possibilités de report modal**.

Par ailleurs, dans le cas de variantes mixtes, comme détaillé précédemment, les périodes de travaux programmés de nuit alterneraient entre les deux axes et il serait possible pour les trains de fret de circuler 24 h sur 24 sur le corridor.

Cette organisation représenterait une amélioration importante pour le transport de fret dans son ensemble, au-delà

du volume supplémentaire offert, en répondant mieux aux besoins des opérateurs en termes de positionnement horaire de leurs convois.

En effet, avec des trajets ferroviaires longs (la moyenne des distances parcourues pour les convois transpyrénéens par exemple est d'environ 1200 km ; environ 18 % d'entre eux font entre 800 et 1 200 km, 25 % entre 1 200 et 1 600, et 20 % entre 1 600 et 2 000 km) mais des durées assez éparpillées, et des exigences horaires précises (soit à l'arrivée pour être au rendez-vous pour le déchargement, contrainte découlant des organisations industrielles, soit au départ pour libérer des installations de chargement par exemple), les besoins de passage du transport de fret dans le secteur de l'arc languedocien s'étaleraient globalement toute la journée.

L'impossibilité de passer la nuit constitue donc une contrainte économique forte pour les opérateurs que les variantes mixtes permettraient de lever.



EN RÉSUMÉ, LES VARIANTES MIXTES :

- Offriraient des sillons plus fiables, du fait des caractéristiques propres de la ligne nouvelle permettant de réduire le nombre d'incidents, et de bénéficier du doublet de lignes pour l'exploitation.
- Amélioreraient la productivité des opérateurs fret du fait de l'homogénéité de l'axe sur tout le parcours de leurs trains et de la possibilité de passage 24 h/24 (donc y compris la nuit), mieux adaptée à leurs processus industriels.
- Ces atouts pour les variantes mixtes sont autant de facteurs bénéfiques pour la compétitivité du mode ferroviaire face à la route et contribueraient à améliorer le report modal.
- Celui-ci reste, cependant, avant tout déterminé par la levée de la contrainte capacitaire décrite dans la section 1.3 de ce chapitre : « Augmentation des capacités fret ».

1.4 Le développement économique régional

En cas de réalisation d'une des variantes mixtes, les opérateurs situés à proximité de la frontière espagnole, utilisant les plateformes du Boulou et de Perpignan Saint-Charles, auront un accès à la ligne nouvelle par le raccordement J.

Les trains de desserte de Port-la-Nouvelle, en restant sur leur itinéraire, bénéficieront de l'allègement de trafic sur la ligne existante, favorable à l'amélioration de leur régularité, voire au développement de leur activité.



Les principales plateformes ferroviaires régionales

L'arc languedocien accueille quatre sites logistiques ou plateformes multimodales principales :

- **Le Boulou** : terminal rail-route permettant 7 allers-retours quotidiens (équivalent de 155 000 poids lourds par an sur le train). Le site se développe avec de nouvelles voies de service et un raccordement ferroviaire international.
- **Saint-Charles** : premier centre européen de fruits et légumes : 1,8 million de tonnes de marchandises traitées chaque année, 2,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires, 150 entreprises.

- **Port-la-Nouvelle** : traite 1,4 million de tonnes de trafic par an. Un projet de modernisation est en cours pour accueillir davantage de vracs et soutenir les énergies renouvelables.

- **Port de Sète** : forte croissance du trafic roulier (doublement entre 2020 et 2024) représentant désormais environ 130 000 remorques. Le développement du rail est recherché pour améliorer son efficacité, il pourrait passer de 10 à 35 % avec l'installation du système Modalhor permettant le chargement direct des remorques sur les wagons.

1.5 L'influence sur l'offre voyageurs

La description précise des bénéfices des projets pour les services voyageurs relève surtout du chapitre 4 consacré à la comparaison des variantes de gares nouvelles et de dessertes associées. On cherche ici à caractériser les écarts éventuels entre un projet de référence voyageurs et les variantes mixtes sur les services ferroviaires de voyageurs.

Le choix entre ces scénarios ne changerait pas les temps de parcours permis.

Pour les TàGV, les variantes mixtes seraient susceptibles d'engendrer des contraintes d'exploitation liées à la nécessité de dépassements réguliers des trains de fret qui pourraient constituer autant de sources potentielles d'irrégularité.

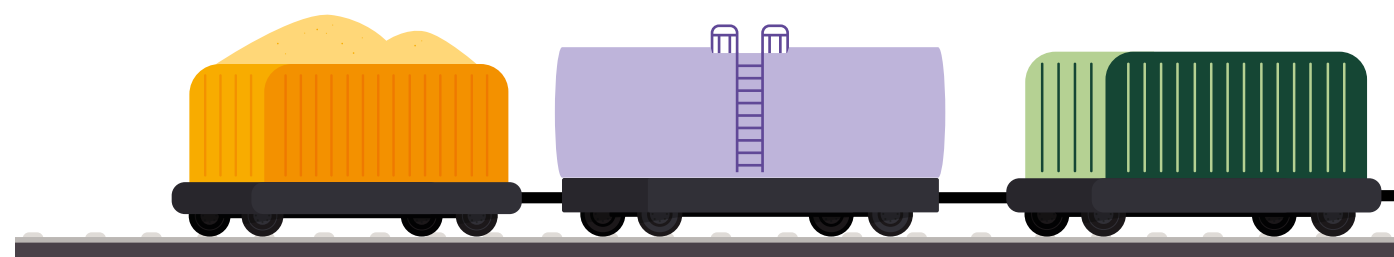
Pour les TER et les TET (trains d'équilibre du territoire) qui circuleraient sur la ligne existante, à l'inverse, les variantes mixtes permettraient d'alléger plus nettement la densité des trafics et ainsi d'améliorer leurs conditions de circulation et leur régularité.

Dans tous les scénarios, grâce à la capacité ferroviaire libérée sur la ligne existante, des évolutions d'offre TER pourraient être réalisables à la demande de la Région en qualité d'AOM (Autorité Organisatrice des Mobilités).

1.6 Le double usage (civil et militaire) de l'infrastructure de transport

La stratégie de l'Union européenne en matière de sécurité et de défense vise à favoriser des mouvements rapides et sans entrave du personnel, du matériel et des équipements militaires. Cette tendance est confortée par la publication du projet de règlement MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2021-2027) pour la période 2028-2034, par la Commission européenne en juillet 2025.

Une ligne mixte offrirait la possibilité de faire circuler des convois militaires sur l'intégralité du parcours de la ligne nouvelle, de Montpellier à Perpignan.



1.7 Le coût et l'organisation des travaux de maintenance

Lorsque la capacité manque pour répondre à la fois aux besoins de circulations commerciales (voyageurs et fret) et aux besoins de travaux, des arbitrages sont nécessaires pour répartir les contraintes sur les différentes activités. C'est le cas aujourd'hui sur la ligne existante : les travaux sont très majoritairement réalisés de nuit, ce qui empêche les trains long parcours, de fret notamment, de circuler 24 h sur 24.

Pour autant, on accorde à la maintenance des temps limités (plages maximales d'interdiction des circulations de moins de 6 heures sur chacune des voies, et de 4 heures sur les 2 voies de façon simultanée) afin de réduire les impacts sur les circulations commerciales de début et fin de journée. À l'intérieur de ces plages travaux, les durées d'intervention sont réduites d'une heure en moyenne pour tenir compte des procédures de sécurité.

Or, l'organisation et le coût de la maintenance dépendent fortement des temps d'intervention possibles.

Dans le projet de référence voyageurs, la contrainte des trains de fret demeurerait et les plages travaux accordées ne pourraient probablement pas s'allonger.

En revanche, dans les variantes mixtes, les trains de fret circuleraient majoritairement sur la ligne nouvelle. Durant les travaux de maintenance, les quelques autres trains de fret circulant sur la ligne existante, ainsi que les trains de voyageurs de long parcours qui circuleraient eux aussi normalement sur la ligne existante en période nocturne, pourront basculer sur la ligne nouvelle. Les plages travaux pourraient ainsi être étendues et le coût de travaux diminué.

2. COMPARAISON ENVIRONNEMENTALE DES SCÉNARIOS

Les deux sections 2.1 et 2.2 s'attachent à décrire les potentielles incidences de l'infrastructure sur l'environnement, impacts se différenciant selon l'entité géographique considérée : dans les Corbières ou sur le reste du territoire concerné.

La section 2.3 concerne les enjeux liés aux circulations de trains, donc concernant l'échelle du doublet de lignes (ligne nouvelle et ligne existante) : bruit, pollution et bilan carbone.

2.1. Dans les entités géographiques hors Corbières

En dehors du secteur des Corbières, la différenciation entre les scénarios (projet de référence voyageurs et variantes mixtes) est représentée sur la carte ci-dessus et détaillée ci-après :

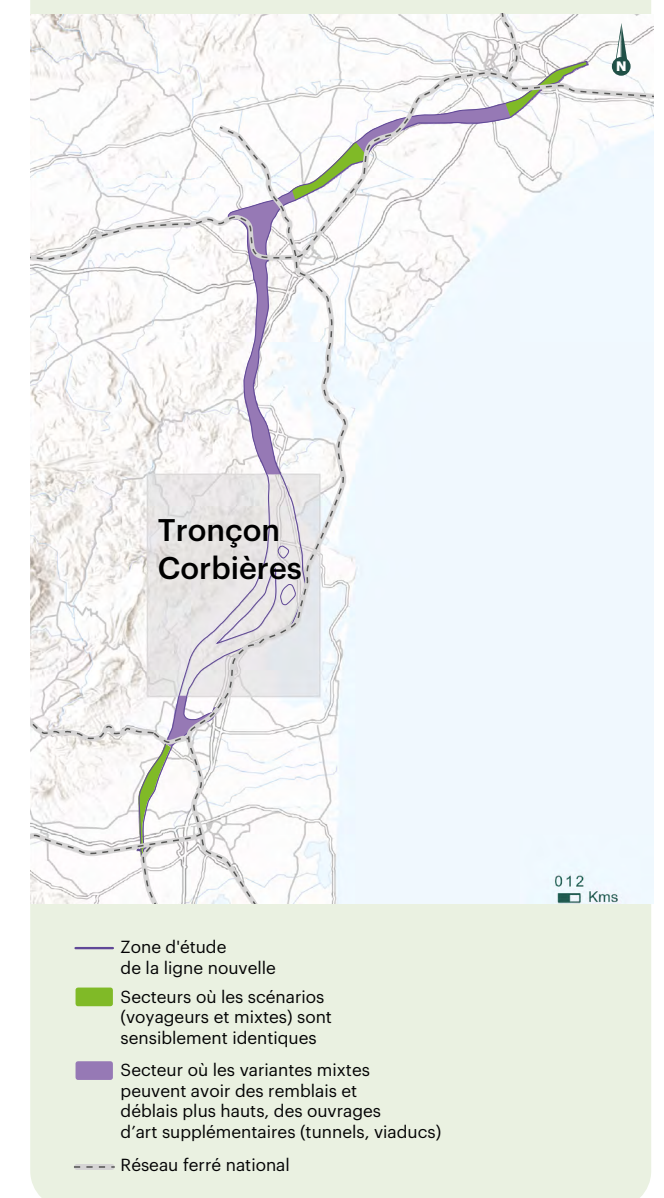
- Secteurs verts : dans les plaines (Orb, Aude, Roussillon), le relief est très peu marqué. L'insertion des scénarios serait identique.
- Secteurs violets : dans ces zones, le relief varie et ne pourrait pas être franchi à la même hauteur selon les scénarios. Les variantes mixtes, qui doivent respecter des pentes plus faibles (12,5 % maximum) pour permettre la circulation des trains de fret, nécessiteraient donc des remblais et déblais plus importants que le projet de référence voyageurs, autorisant des pentes plus fortes (jusqu'à 35 %). En conséquence, l'emprise au sol de la ligne serait plus large dans les variantes mixtes. Sur certaines portions, le relief prononcé peut conduire pour les variantes mixtes non seulement à des ouvrages en terre plus hauts, mais également à envisager des viaducs plus longs ou des tunnels ou tranchées couvertes plutôt qu'un passage en surface.

En complément :

- Comme cela a été présenté à la section 1.1 du chapitre 3, les raccordements peuvent différer entre scénarios voyageurs et mixtes.
- Certains équipements et plateformes annexes, comme les bassins d'assainissement ou les voies d'évitement par exemple, diffèrent aussi, étant plus contraignants dans le cas des variantes mixtes.

De manière plus détaillée, les principaux enjeux sont présentés ci-dessous par secteur (appelé « entité ») géographique.

DIFFÉRENCES DE CONCEPTION ENTRE LE PROJET DE RÉFÉRENCE ET LES VARIANTES MIXTES : LES SECTEURS CONCERNÉS



Dans la vallée de l'Orb

Un des enjeux majeurs est le franchissement des zones inondables. La conception de la ligne nouvelle, qu'elle soit voyageurs ou mixte, assure par le positionnement et le dimensionnement des ouvrages d'art idoines la transparence hydraulique suffisante pour garantir la non-aggravation de la situation existante lors des périodes d'inondation. Ce point devra faire l'objet de validations préalables des services de l'État, dans le respect des procédures réglementaires en vigueur.

Un autre enjeu important de ce secteur tient à la proximité de zones urbanisées dans l'aire biterroise en particulier, et à la gêne sonore et visuelle possible pour les habitations à proximité. La ligne serait en remblai et en ponts/viaducs, et donc visible et perceptible pour les riverains. Cependant, elle serait jumelée avec l'autoroute sur la section entre l'Orb et le canal du Midi. Dans la zone de jumelage, une attention particulière devra être portée pour éviter la création de délaissés visibles. En dehors de cette zone, pour tous les scénarios, il conviendra de rechercher une insertion soignée des tracés au franchissement du canal du Midi (Unesco) et dans la plaine pour éviter l'effet de fragmentation du paysage. Au total, les scénarios voyageurs et mixtes ne se distinguent pas fortement sur ce plan, leurs caractéristiques physiques étant proches dans ce secteur.

Les incidences sur l'activité économique seraient également sensiblement équivalentes dans les différents scénarios, essentiellement au niveau de la ZAC Via Europa à Vendres et dans une moindre mesure au niveau de la ZAC de la Montagnette à Villeneuve-les-Béziers.

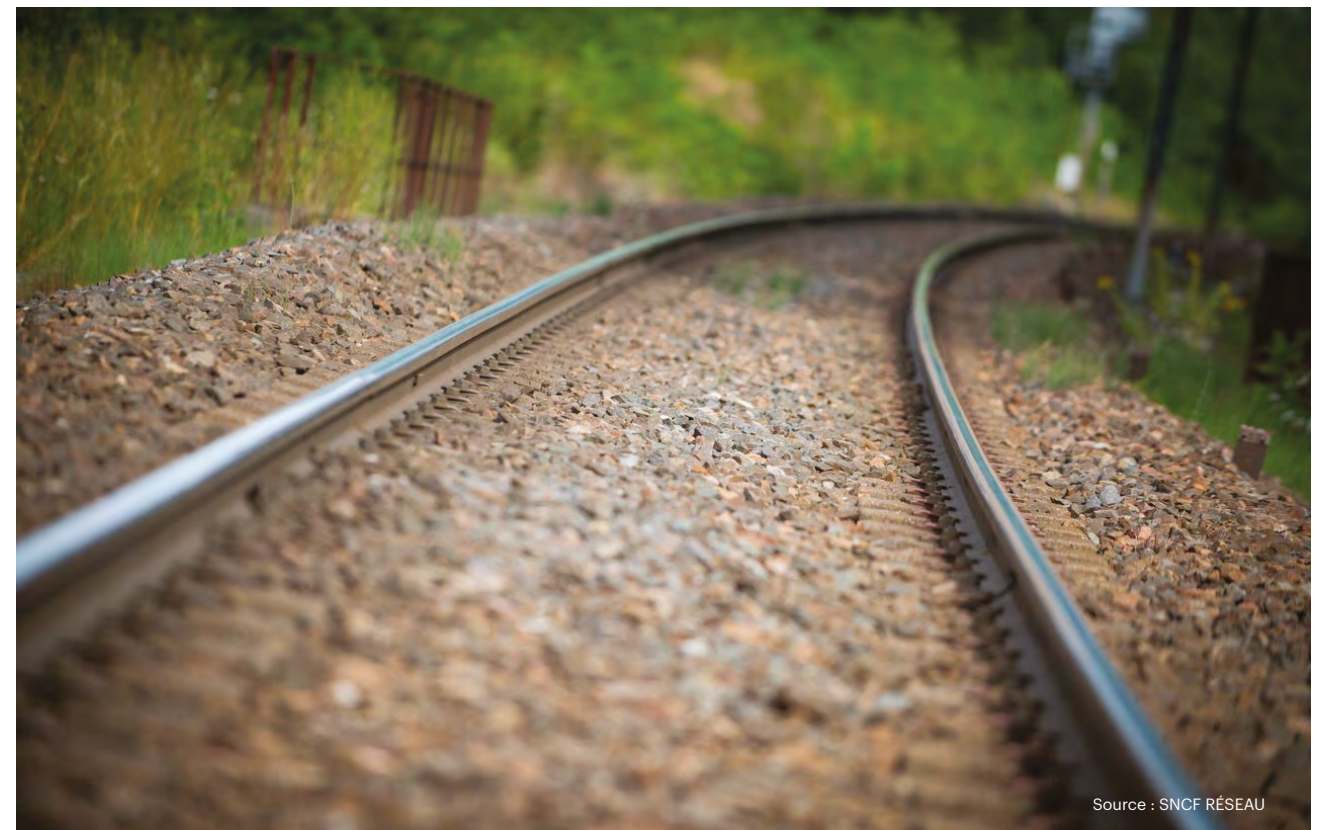
En évitant les principaux centres urbains, les scénarios, qu'ils soient voyageurs ou mixtes, s'insèreraient sur des parcelles agricoles, engendrant un impact sur l'activité agricole et en particulier sur la viticulture. Les scénarios voyageurs et mixtes auront des effets équivalents sur l'agriculture.

Du point de vue des milieux naturels, ce secteur est concerné par un site Natura 2000 (« Collines d'Ensérune ») qui abrite des habitats d'espèces d'intérêt communautaire qu'il est particulièrement important de préserver. Le futur tracé chercherait donc à éviter ce site. En dehors de ce site Natura 2000, le caractère agricole de la plaine circonscrit son intérêt écologique qui se concentre essentiellement sur le cours de l'Orb.

Enfin, les variantes mixtes devraient nécessiter dans ce secteur la réalisation de voies d'évitement, sans que celles-ci ne soient précisément localisées pour l'instant. Elles nécessiteraient un élargissement de la plateforme ferroviaire d'environ une dizaine de mètres de chaque côté sur environ 2 km, augmentant ainsi localement leur impact.



Source : SNCF RÉSEAU



Source : SNCF RÉSEAU

Dans la plaine de l'Aude

La traversée de la vaste zone inondable de l'Aude est un enjeu prioritaire. À plusieurs reprises par le passé, les inondations ont été meurtrières. Les programmes d'aménagements hydrauliques mis en œuvre témoignent de l'importance des investissements à consentir pour juguler ce risque. La ligne, qu'elle soit voyageurs ou mixte, aurait son altimétrie plusieurs mètres au-dessus de la plaine. Il est prévu dans les remblais autant d'ouvrages hydrauliques que nécessaire pour assurer la transparence suffisante à l'écoulement des flux. Il pourrait être nécessaire de passer en ouvrage continu sur certaines sections (on parle souvent d'estacade pour ces ponts longs et de faible hauteur, parfois de « mille pattes »).

Le projet, qu'il soit voyageurs ou mixte, s'inscrirait à proximité, voire intercepterait certains sites Natura 2000 (« étang de Capeatang », « cours inférieur de l'Aude », « grotte de la Ratapanade », « Corbières orientales »). Les incidences directes et indirectes du projet sur la biodiversité de ces sites seront analysées précisément, lors des étapes ultérieures d'élaboration du projet, conformément aux procédures réglementaires en vigueur (étude d'impacts, demande d'autorisations environnementales, etc.).

Comme dans la vallée de l'Orb décrite précédemment, les scénarios, qu'ils soient voyageurs ou mixtes s'insèreraient dans la plaine de l'Aude sur des parcelles agricoles (essentiellement viticoles), engendrant des conséquences fortes sur l'activité agricole, notamment en raison de la traversée de parcelles irriguées à fort potentiel. Plusieurs grands domaines seraient également concernés (château de Lebrettes, domaine de Jonquière, ...).

Du point de vue des risques technologiques, tous les scénarios de projet passeraient en limite du périmètre de protection du site industriel Orano Malvési.

Un peu plus au sud, le relief est relativement marqué. La ligne aborderait les contreforts des Corbières (secteur de Fontfroide), il serait donc plus difficile de garder la ligne nouvelle à un niveau proche du sol dans le cas d'une ligne mixte et certains ouvrages souterrains complémentaires seraient nécessaires. C'est notamment le cas entre Montredon et le château de Jonquière où le recours à un ou plusieurs ouvrages souterrains semble nécessaire.

Dans les variantes mixtes, l'inscription de la ligne dans le paysage serait moins facile du fait des hauteurs de remblais et déblais plus importantes. Pour tous les scénarios, il conviendra de rechercher une insertion soignée des tracés au franchissement du canal de la Robine (Unesco), aux abords du château de Lebrettes et dans les secteurs de co-visibilité avec les villages.

Enfin, la plaine de l'Aude présente des formations géologiques karstiques qui rendent les eaux souterraines sensibles aux risques de pollution. Ces zones se concentrent à l'ouest de Narbonne et dans les premiers contreforts du massif des Corbières. Les scénarios ont des caractéristiques techniques proches et donc des contraintes liées aux karsts comparables. Il est cependant à noter la réalisation d'une tranchée couverte d'un peu plus d'un kilomètre en zone karstique à l'ouest de Narbonne dans les variantes mixtes engendrant un risque plus élevé de modification de l'écoulement des eaux souterraines et un risque de pollution lors du creusement.

Dans le piémont des Corbières

La ligne nouvelle aborderait les contreforts des Corbières (secteur de Fontfroide), au relief marqué.

Dans le cas d'une ligne mixte, les terrassements seraient plus marqués et certains ouvrages souterrains complémentaires seraient nécessaires. C'est notamment le cas entre Montredon et le château de Jonquières ou le recours à un ou des ouvrages souterrains semble nécessaire alors qu'il ne le serait pas avec un scénario voyageurs.

Dans le cas des variantes mixtes, la ligne nouvelle serait plus visible dans le paysage. Pour tous les scénarios, il conviendrait de rechercher une insertion soignée afin de rétablir la continuité des trames paysagères, de préserver l'identité du site de l'abbaye de Fontfroide et d'atténuer les co-visibilités avec les villages proches.

Les scénarios voyageurs et mixtes s'inséreraient dans un secteur où les enjeux environnementaux sont importants. Il s'agit de garrigues et du secteur agricole de Bages/Peyriac qui présentent un intérêt pour l'avifaune et la flore notamment. Ainsi, les incidences sur le milieu naturel seraient semblables pour tous les scénarios et considérées comme importantes.

Les impacts sur les terres agricoles seraient forts du fait de l'emprise prélevée et de l'isolement de parcelles cultivées entre la ligne nouvelle et l'autoroute A9. Plusieurs domaines seraient également concernés dont le domaine de Haute Fontaine.

Enfin, les variantes mixtes devraient nécessiter dans ce secteur, au sud de Fontfroide, la réalisation de voies d'évitement qui viendraient accroître localement les impacts de ces variantes.

Dans la plaine du Roussillon

Le projet retrouve un territoire de plaine agricole et de larges vallées.

La ligne nouvelle, qu'elle soit voyageurs ou mixte, aurait une incidence notable sur les terres agricoles. En effet, la plaine du Roussillon est un territoire agricole à fort potentiel (terroirs de qualité et irrigation). En rive droite et gauche de la Têt, tous les scénarios traverseraient des zones maraîchères (plein champ et sous abris) traditionnelles des plaines périurbaines (ceinture verte).

Comme plus au nord, dans les vastes zones inondables rencontrées entre Béziers et Narbonne, la conception devra assurer la transparence hydraulique suffisante pour garantir la non-aggravation de la situation existante lors des périodes d'inondation.

La proximité de secteurs urbanisés, et en particulier au niveau des raccordements à Rivesaltes et à l'extrémité sud au niveau de Baho, Villeneuve-la-Rivière et Le Soler, induirait une gêne pour les riverains, essentiellement liée aux nuisances acoustiques et visuelles.

Tous les scénarios auraient un impact important sur la ZAC du Soler et passeraient à proximité du camp militaire Joffre à Rivesaltes.

Sur le plan paysager, quels que soient les scénarios, la ligne serait essentiellement en remblai et en ponts/viaducs et serait donc visible. Il conviendrait de rechercher une insertion soignée des tracés aux franchissements de l'Aggly et de la Têt et plus généralement, la traversée de la plaine devra veiller à éviter l'effet de fragmentation du paysage en rétablissant la continuité des trames paysagères.

Du point de vue des milieux naturels, les principaux enjeux de biodiversité concernés par tous les scénarios se situent au niveau de la plaine agricole de Baixas et Saint-Estève qui présente un intérêt important pour de nombreuses espèces d'oiseaux à fort enjeu écologique. Au-delà de cette plaine, les enjeux écologiques rencontrés sont plus limités.

Par ailleurs, le raccordement I ne serait pas nécessaire dans les variantes mixtes. Cette portion de ligne, longue d'environ 7 km, représente près du quart du linéaire de la ligne dans la plaine du Roussillon. Son passage se ferait à proximité des zones densément habitées de Rivesaltes et elle traverserait une zone de captage rapproché. Son absence dans les variantes mixtes représente donc un avantage notable.



2.2 Dans l'entité géographique des Corbières

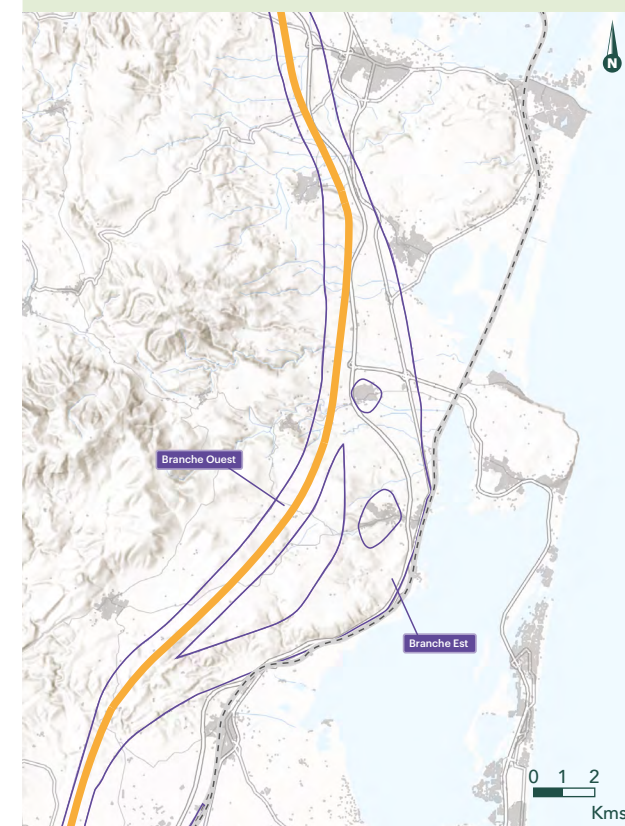
Le massif des Corbières abrite une biodiversité riche et fragile, avec des écosystèmes méditerranéens uniques. Il s'agit du secteur le plus sensible sur le plan environnemental de la zone d'étude. C'est aussi dans ce secteur que les scénarios voyageurs et mixtes présenteraient le plus de différences, les rendant très distincts les uns des autres.

La carte ci-dessous présente les grandes options de passage des scénarios proposés à la concertation (projet de référence voyageurs et variantes mixtes) dans l'entité géographique des Corbières.

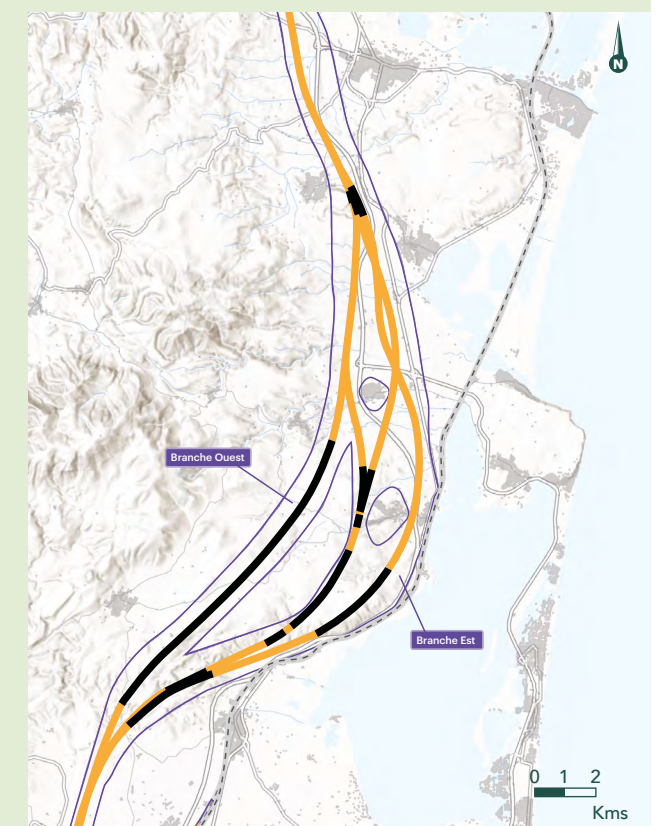
- La zone d'étude et ses deux branches est et ouest, respectivement côté littoral ou plus à l'intérieur du massif, sont délimitées par un trait violet.
- Fitou et Caves, deux villages évités sur cette zone, sont exclus de la zone d'étude.
- Les sections en orange indiquent les passages de la ligne en surface.
- Les sections en noir indiquent les zones qui seraient traversées en tunnel.

LA TRAVERSÉE DU MASSIF DES CORBIÈRES

PROJET DE RÉFÉRENCE VOYAGEURS



VARIANTES MIXTES



— Zone d'étude de la ligne nouvelle — Passage de la ligne nouvelle en **surface** — Passage de la ligne nouvelle en **tunnel** - - - Réseau ferré national — Zone urbaine

Globalement, les variantes mixtes ont des contraintes de profils en long qui imposeraient des terrassements plus importants et la réalisation de tunnels, plus ou moins longs en fonction des options envisagées. Dans la variante tunnel sous les Corbières, la longueur du tunnel principal serait de l'ordre de 11 à 12 km. Dans la seconde variante mixte, Corbières littoral, les longueurs totales de tunnels prévus seraient de l'ordre de 6 à 7 km selon les options de passage considérées. En contrepartie, la ligne serait légèrement plus longue et impliquerait des terrassements (remblais et déblais) plus importants ainsi que davantage de grands ouvrages d'art, générant des impacts environnementaux de surface plus significatifs.

Environnement naturel et biodiversité

Concernant le milieu naturel, la richesse écologique du massif des Corbières se reflète dans l'étendue de ses sites Natura 2000 et dans la présence de plusieurs zones humides remarquables. La différence entre les scénarios y est marquée. Les variantes de mixité et leurs tunnels auraient des impacts limités en surface sur les zonages de protection réglementaires et en particulier les sites Natura 2000. La variante tunnel sous les Corbières avec son long tunnel est ainsi celle qui préserverait le mieux les sites Natura 2000 en limitant les impacts sur la faune et la flore. La variante mixte Corbières littoral nécessiterait, dans toutes les options de passage, des tunnels, mais dans une proportion moins importante que la variante tunnel sous les Corbières. Ils ne permettraient a priori pas d'éviter totalement les zonages de protection réglementaire importants. Le projet de référence voyageurs, en passant complètement en surface dans le massif des Corbières, impliquerait la réalisation de terrassements (déblais et remblais) importants qui impacteraient sensiblement les sites protégés et en particulier les sites Natura 2000.

Ressources en eau

Un autre enjeu majeur dans le massif des Corbières concerne **la protection de la ressource en eau**, en lien avec le contexte hydrogéologique karstique. Les variantes mixtes présenteraient un risque plus élevé de modification d'écoulement des eaux souterraines et un risque de pollution lors du creusement. La variante mixte Corbières littoral serait, a priori, moins impactante que la variante tunnel sous les Corbières compte tenu d'une profondeur de tunnel probablement plus faible. Le projet de référence voyageurs passant en surface (déblais et remblais), le risque associé sur les structures géologiques karstiques serait moindre.

Santé humaine - Acceptabilité sociale et économique

La variante mixte Corbières littoral contournerait les centres-villes historiques de Fitou et Caves. Pour autant, des impacts acoustiques et visuels pourraient exister pour les habitants les plus proches. Ils seraient a priori plus importants pour l'option la plus à l'est qui a un linéaire important en aérien dans ce secteur. Dans le cas d'un passage à l'ouest des deux villages, le franchissement en viaduc des vallées du ruisseau du Pla et des Pujades devrait **faire l'objet d'un soin architectural particulier et de protections acoustiques à la source** (écrans le long de la voie ferrée par exemple) si nécessaire pour éviter les phénomènes locaux (écho dans la vallée ou « effet canon » aux têtes de tunnel liés au bruit produit par un TàGV en sortie de tunnel).

Du point de vue des risques technologiques, le projet de référence voyageurs intercepterait le périmètre de protection du centre de stockage d'explosifs Titanobel. Le projet serait incompatible avec les prescriptions associées à ce stockage. Un déplacement du site de stockage serait à prévoir. La variante mixte tunnel sous les Corbières traverserait également ce périmètre de protection mais en tunnel. La compatibilité avec les exigences de sécurité et la nécessité du déplacement du site devront être étudiées.

Paysage et patrimoine

Enfin, il est important de signaler que la variante mixte Corbières littoral traverserait en surface le site classé du fort de Salses et passerait à proximité du périmètre de protection des ruines du château de Fitou. La ligne pourrait également être visible par les riverains dans les sections hors tunnel. **L'insertion paysagère des scénarios empruntant la zone littorale devra veiller à atténuer les co-visibilités avec les villages de Caves et Fitou.** Plus généralement, mais de manière plus évidente, pour le projet de référence voyageurs dont le tracé est essentiellement aérien, l'insertion paysagère des tracés devra se faire en accord avec les objectifs du PNR.

Agriculture

Entre Caves et Salses-le-Château, **les impacts sur l'activité agricole des différents scénarios diffèreraient.** La variante mixte tunnel sous les Corbières apparaît la moins impactante en surface, grâce à son passage souterrain qui éviterait notamment le secteur du Pla de Ventenac à Fitou et la zone de garrigue ponctuée de parcelles viticoles sur Salses. Les autres scénarios présenteraient des différences peu marquées : bien que la variante Corbières littoral consommerait moins de surface agricole brute, elle concernerait néanmoins plusieurs îlots à fort potentiel et à haute valeur ajoutée sur les communes de Treilles, de Fitou et de Salses.

Les enjeux environnementaux spécifiques à la zone des Corbières sont également détaillés et présentés avec des cartes à la section 1.1 du chapitre 2.

2.3 Enjeux environnementaux liés aux circulations des trains à l'échelle du doublet de lignes

Le bilan carbone

L'étude du bilan carbone de la phase construction de chaque scénario permet de tirer plusieurs conclusions.

- Les postes majeurs sont, dans l'ordre décroissant :
 - le poste ouvrages d'art, dans lequel les tunnels pèsent considérablement ;
 - les terrassements ;
 - la voie ;
 - la libération des emprises, les équipements ferroviaires.

Les postes ouvrages d'art et terrassements sont très variables selon les scénarios. À l'inverse, la voie, les libérations d'emprises, etc. sont bien moins différenciées entre scénarios, en tous cas à scénarios de gare équivalents (puisque, pour mémoire, les scénarios voyageurs et mixtes sont comparés sur la base du projet de référence, avec donc deux gares nouvelles).

La création de tunnel est donc l'élément le plus pénalisant en termes d'émission de carbone dans sa phase de conception, principalement à cause de l'utilisation de béton, d'acier et de l'impact émis par le creusement (énergie d'extraction et transport des matériaux). Le deuxième élément le plus discriminant, commun lui à tous les scénarios, est le poste terrassements, du fait de la consommation de carburant des machines et du transport des matériaux. Les terrassements restent cependant bien moins significatifs en termes d'émissions de carbone que le creusement de tunnels. Ainsi les variantes mixtes, qui nécessitent des tunnels, émettront toujours plus de carbone que le projet de référence voyageurs.

Ainsi, le projet de référence voyageurs émettrait le moins de carbone malgré des impacts supérieurs sur le poste terrassements, car il ne prévoit aucun tunnel dans les Corbières et seulement moins de 2 km sur la totalité du parcours. Viendrait ensuite la variante Corbières littoral qui présenterait une longueur de tunnel importante, de l'ordre de 13 km. Enfin, avec une longueur de tunnel d'environ 16 km sur la totalité du parcours, la variante mixte tunnel sous les Corbières serait la plus émettrice de carbone.

Les bilans carbone en phase construction des 3 scénarios de LNMP phase 2 s'établiraient autour de 1,3 MteqCO₂*, avec un écart maximal de 0,4 à 0,5 MteqCO₂ entre les deux extrêmes (variante mixte tunnel sous les Corbières et projet de référence voyageurs).

Le bilan carbone complet du projet devra également intégrer la phase exploitation, qui permettra des économies d'émissions carbone grâce au report modal de voyageurs et de fret de la route vers le fer. Les grandes conclusions (détaillées au chapitre 3.1) sont rappelées ci-dessous :

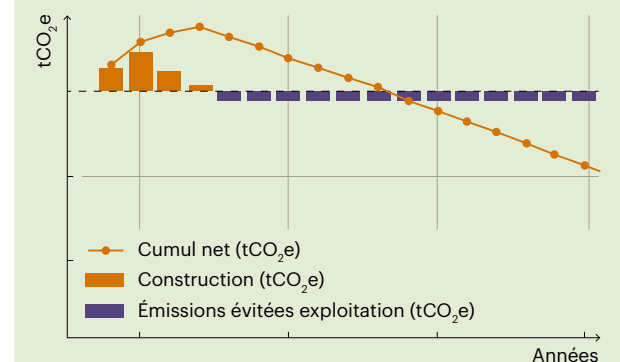
- Par hypothèse, les projets voyageurs et mixtes comparés ici seraient équivalents pour le report modal de voyageurs

puisque'ils sont comparés sur une base identique pour les services voyageurs (scénario à 2 gares nouvelles) et que la mixité n'influence pas les temps de parcours voyageurs.

- Le projet de référence voyageurs n'induirait pas de report modal fret, car il ne permettrait pas d'accroissement de capacité. Les seules économies de CO₂ permises par le report modal des voyageurs ne permettraient pas au bilan carbone global de LNMP phase 2 d'être positif, que ce soit dans l'hypothèse AMS ou dans une hypothèse plus favorable au fret ferroviaire (AME).
- Les scénarios mixtes seraient potentiellement plus bénéfiques pour le report modal fret et donc le bilan carbone global :
 - Dans l'hypothèse AMS, ils pourraient permettre un modeste report modal grâce à une amélioration de la fiabilité et une offre de sillons toute la journée (y compris la nuit) qui inciterait certains opérateurs à préférer le rail à la route. Ces gains resteraient cependant relativement modestes (équivalents à quelques trains de fret supplémentaires par jour) et ne suffiraient pas à permettre au bilan global de devenir positif.
 - En revanche, si les besoins de fret ferroviaire étaient plus importants (scénario AME), en offrant la capacité permettant de répondre à cette demande supplémentaire, ils permettraient au bilan carbone de la phase 2 de devenir positif. Le temps de retour carbone (durée de retour à l'équilibre) et le bilan carbone complet lui-même dépendraient du volume de poids lourds reportés de la route sur le fer.

* Millions de tonnes en équivalent CO₂

BILAN CARBONE COMPLET DU PROJET DANS UNE HYPOTHÈSE ÉCONOMIQUE PLUS FAVORABLE AU FRET FERROVIAIRE (AME) Schéma de principe



Le risque de pollution accidentelle

Le transport ferroviaire de marchandises comporte un risque de pollution par déversement accidentel notamment de produits chimiques ou de matières dangereuses. Ce type d'accident est extrêmement rare mais il doit être envisagé dans la conception de la ligne nouvelle si cette dernière est mixte.

Les variantes mixtes présenteraient plusieurs atouts :

- Elles écarteraient la majeure partie des trains de fret des étangs, aux écosystèmes très riches et sensibles, et où la ligne existante qui les traverse n'a pas de dispositif permettant d'éviter le déversement éventuel dans les milieux environnants.
- Les principaux flux fret éviteraient les zones densément urbanisées, comme les centres-villes de Perpignan, Narbonne et Béziers, traversés par la ligne existante.
- Les milieux traversés par la ligne nouvelle seraient normalement préservés de ce risque de pollution en phase exploitation grâce aux dispositifs d'assainissement prévus pour confiner et traiter les eaux issues de la plateforme ferroviaire.

Le bruit

Sur le plan acoustique, plusieurs effets contradictoires différencient les effets du projet de référence voyageurs des variantes mixtes :

- Une ligne nouvelle mixte produirait plus de bruit mais dans des zones en moyenne moins densément peuplées que la ligne existante. Et surtout, elle en produirait sensiblement plus la nuit (car les lignes mixtes trouvent une grande part de leur efficacité dans la possibilité de faire circuler les trains de fret 24 h/24).
- En contrepartie, les variantes mixtes allégeraient le niveau sonore aux abords de la ligne existante en journée et notamment dans les zones denses qu'elle traverse.

À noter que les variantes mixtes seraient plus pénalisantes sur le plan acoustique si le fret ferroviaire se développe au-delà des niveaux prévisibles dans le cadre des scénarios de projection socio-économique officiels dits AMS.

Les études ultérieures permettront d'affiner ces données une fois les scénarios de fonctionnalités décidés et des protections acoustiques seraient alors réalisées en conséquence en cas de réalisation du projet.

Pollution de l'air

La circulation des camions est une source de pollution atmosphérique, ces véhicules émettant des particules fines, des oxydes d'azote et des composés organiques volatils. Les véhicules diesel, en particulier, sont responsables d'une grande partie des émissions de particules fines et d'oxydes d'azote. Ces polluants peuvent causer des problèmes respiratoires, des maladies cardiovasculaires et des cancers. La pollution atmosphérique liée à la circulation routière affecte non seulement les conducteurs et les passagers, mais aussi les populations riveraines.

À l'inverse, le transport ferroviaire est un mode de transport moins émissif en polluants atmosphériques : les trains sont électriques et les émissions liées à l'usure des équipements sont faibles en regard des autres sources d'émissions.

Dans l'hypothèse d'une stagnation de la demande de fret ferroviaire qui est celle du scénario macro-économique de référence national (scénario AMS, détail à la section 2.5 du chapitre 2), aucun des scénarios n'induirait de report modal significatif.

En revanche, dans l'hypothèse où la demande de fret ferroviaire serait plus dynamique et continuerait de croître, les scénarios voyageurs et mixtes se différencieraient au regard de ce critère. En effet, les scénarios voyageurs n'apporteraient quasiment pas de capacité supplémentaire pour le fret, et n'engendreraient donc pratiquement pas de report modal de marchandises de la route sur le fer. Les scénarios mixtes, quant à eux, permettraient une meilleure fiabilité des sillons et une offre toute la journée y compris la nuit, donc une capacité supplémentaire pour accueillir cette demande croissante. Le report modal et les pollutions évitées pourraient alors être importants, évidemment variables selon la conjoncture économique et l'attractivité du fer mais possiblement jusqu'à 10 % environ des trafics de poids lourds sur l'A9.

3. COÛTS DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS

LE COÛT DES SCÉNARIOS VOYAGEURS ET MIXTES

(Aux conditions économiques de janvier 2025)

	FOURCHETTE BASSE	FOURCHETTE HAUTE
Projet de référence voyageurs	4,9 Md€*	5,2 Md€
Variante mixte Corbières littoral	6,3 Md€	6,7 Md€
Variante mixte tunnel sous les Corbières	6,6 Md€	7 Md€

* Md€ : milliards d'euros
Coûts HT (hors TVA)

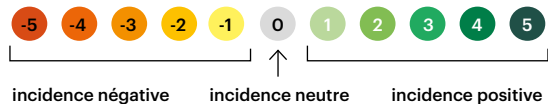
Synthèse comparative des scénarios

LÉGENDE

La taille des ronds indique l'importance accordée aux critères :
cette pondération est issue des résultats des études techniques et du travail réalisé avec les acteurs du territoire lors du dialogue territorial mené en 2025.



Le dégradé de la couleur indique l'importance de l'incidence du scénario sur le critère concerné :
plus la couleur est foncée, plus le scénario a une incidence forte sur le critère concerné.
La couleur des ronds indique l'incidence, positive ou négative, du scénario pour le critère concerné.



Résultats de l'analyse multicritères

- Quelques remarques préalables à la lecture du tableau ci-dessous :
- Il compare les différents scénarios (le projet de référence voyageurs et les variantes mixité) sur les principaux enjeux fonctionnels (comme la capacité, le potentiel de report modal, la résilience au changement climatique, etc.).
 - L'analyse compare l'effet du projet sur le doublet de lignes, c'est-à-dire sur la ligne existante et la ligne nouvelle.
 - Ce sont des grilles synthétiques, pour faciliter la compréhension et la lisibilité, donc un critère peut regrouper plusieurs sous-critères.
 - En dehors du massif des Corbières, à ce stade des études, les scénarios auraient des impacts sensiblement équivalents, avec tout de même un impact légèrement plus important pour les variantes mixtes, dont les caractéristiques techniques induiraient des remblais et déblais plus prononcés. Le tableau d'analyse ci-dessous ainsi que les enseignements qui suivent mettent en lumière les différences entre les scénarios dans le massif des Corbières, où la conception d'une ligne nouvelle voyageurs ou mixte diffère fortement selon les options retenues.



ZOOM SUR Hypothèse AMS ou favorable au fret : quelle différence ?

Pour prévoir le nombre de trains qui circuleront sur la ligne nouvelle, les études se basent sur un scénario officiel et partagé par l'État, appelé « AMS » : avec mesures supplémentaires.

la CNDP et accessible au lien suivant : [Fiche CNDP sur le scénario AMS](#).

Qu'est-ce que ça veut dire ?
Ce scénario est le plan de route de la France pour atteindre ses engagements climatiques, notamment la neutralité carbone d'ici 2050, dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). Il prend en compte le fait que, d'ici là, voitures et camions pollueront beaucoup moins (passage à l'électrique, etc.). Pour plus de précisions sur ce scénario, on pourra se reporter à la fiche descriptive produite par

Et si la réalité est différente ?
Le scénario utilisé est réaliste, mais il est possible que le train devienne encore plus avantageux que prévu. Par exemple, si le transport par camion devenait plus cher (hausse du prix des carburants) ou plus compliqué (manque de chauffeurs), beaucoup plus de marchandises seraient transportées par le train.
En résumé : plus le fret ferroviaire est important, plus le projet permet en exploitation de limiter les émissions carbone.

	PILIER FONCTIONNALITÉS				PILIER ENVIRONNEMENT (analyse pour la traversée du massif des Corbières uniquement)						PILIER ENVIRONNEMENT (lié aux circulations)				PILIER TECHNIQUE ET FINANCIER	
	RÉSILIENCE DU DOUBLET DE LIGNES	REPORT MODAL	CAPACITÉ À LONG TERME	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE	ENVIRONNEMENT NATUREL ET BIODIVERSITÉ	RESSOURCES EN EAU ET INONDATIONS	SANTÉ HUMAINE - ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET ÉCONOMIQUE		PAYSAGE ET PATRIMOINE	AGRI-CULTURE ET SYLVI-CULTURE	POLLUTION ACCIDENTELLE (du doublet de lignes)	BILAN CARBONE		POLLUTION DE L'AIR (du doublet de lignes)	NUISANCES ACOUSTIQUES (de la ligne nouvelle)	COÛT D'INVESTISSEMENT
PROJET DE RÉFÉRENCE VOYAGEURS																
VARIANTE MIXTE TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES												HYPOTHÈSE AMS	HYPOTHÈSE PLUS FAVORABLE AU FRET			
																
VARIANTE MIXTE CORBIÈRES LITTORAL																

DESCRIPTION DES CRITÈRES UTILISÉS POUR L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE				
ENVIRONNEMENT NATUREL ET BIODIVERSITÉ Biodiversité (faune, flore) et zonages réglementaires : Natura 2000, zone humide, trame bleue, corridor écologique de la trame verte, Parc Naturel Régional (PNR), Espaces Naturels Sensibles (ENS), terrains destinés à la compensation	RESSOURCES EN EAU ET INONDATIONS Ressources en eau (périmètres de protection de captage d'eau potable, captages d'eau privés et vulnérabilité des eaux souterraines) et inondations (zones inondables et franchissement de cours d'eau)	SANTÉ HUMAINE - ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET ÉCONOMIQUE Risque incendie, risques technologiques, nuisances acoustiques, pollution de l'air, bilan carbone, impact sur le bâti d'habitation et l'activité économique, cohérence du projet avec les projets d'aménagement du territoire et conformité au PIG déjà inscrit dans le territoire	PAYSAGE ET PATRIMOINE Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, sites classés et inscrits et biens inscrits au patrimoine mondial (liste des sites Unesco), traversée de paysages identitaires, visibilité et/ou empreinte de la ligne dans le territoire, passage à proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées et perception du paysage depuis la ligne nouvelle	AGRICULTURE ET SYLVICULTURE Agriculture (occupation du sol, potentiel agronomique, irrigation et AOP) et sylviculture (gestion forestière)

PILIER FONCTIONNALITÉS	
RÉSILIENCE DU DOUBLET DE LIGNES	REPORT MODAL
Tous les scénarios, en augmentant fortement la capacité et donc en réduisant la densité du trafic, contribuent à améliorer la fiabilité et la régularité du système ferroviaire. Ils permettent également le détournement de certains trains par le nouvel itinéraire en cas d’incident majeur sur la ligne existante. Cependant, les variantes mixtes offrent des avantages nettement supérieurs : - elles réduisent, durant les périodes de travaux, l’impact des mesures d’exploitation sur les services voyageurs, notamment en cas de ralentissements ; - elles permettent de disposer de périodes plus longues sans circulation de trains, facilitant la réalisation des travaux de maintenance ou de réparation, et réduisant ainsi leurs coûts. Une ligne mixte améliore également plus nettement la régularité du fret ferroviaire : - elle limite les conséquences de certains aléas climatiques grâce à une conception plus résiliente de la ligne nouvelle, - elle évite les perturbations liées à divers incidents, notamment aux passages à niveau, - et elle réduit les interactions avec les services locaux (TER). Enfin, à long terme, pour des travaux lourds de transformation de la ligne existante, nécessaires pour la mettre à l’abri du risque submersion, la mixité de la ligne nouvelle permettrait de maintenir la continuité de service pour le fret, essentielle pour éviter un report durable vers la route.	Le report modal des marchandises de la route vers le fer dépend étroitement des évolution macro-économiques et de la capacité disponible sur le réseau. Dans les hypothèses considérées comme centrales (scénario AMS), la demande de fret ferroviaire ne croît plus à partir de 2045 et le réseau, complété par la LNMP entre Montpellier et Béziers (phase 1), dispose alors d’une capacité suffisante pour absorber cette demande. Le report modal reste donc très limité, quel que soit le scénario. En revanche, si le contexte devenait plus favorable au fer, la demande potentielle serait telle que seule la ligne mixte permettrait d’y répondre. Le report modal pourrait alors devenir significatif (avec des ordres de grandeur pouvant atteindre 10 % du trafic sur l’A9 si la demande était supérieure de moitié à celle prévue dans le scénario AMS).
CAPACITÉ À LONG TERME	DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE
Tous les scénarios permettent un développement du TER entre Béziers et Narbonne et entre Narbonne et Perpignan. Les variantes mixtes permettent en outre un accroissement très important des flux de fret en permettant une ouverture du corridor la nuit.	Dans les variantes mixtes, les principaux opérateurs économiques utilisateurs du fret ferroviaire : - soit auront un accès à la ligne nouvelle (cas de la plate-forme du Boulou, dont les trains de transport combiné et d’autoroute ferroviaire pourront regagner la ligne nouvelle au niveau de Rivesaltes), - soit bénéficieront, en restant sur leur itinéraire actuel, de l’allègement du trafic sur la ligne existante (cas des trains à l’origine ou à destination de Port-la-Nouvelle).

PILIER ENVIRONNEMENT (analyse pour la traversée du massif des Corbières uniquement)	
ENVIRONNEMENT NATUREL ET BIODIVERSITÉ	RESSOURCES EN EAU ET INONDATIONS
Les scénarios auraient des impacts différents sur le milieu naturel, riche et fragile. La variante mixte tunnel sous les Corbières serait la moins impactante grâce à son long tunnel , tandis que le projet de référence voyageurs (sans tunnel) et la variante mixte Corbières littoral auraient des impacts plus importants en surface, limités du fait de quelques portions en tunnel pour cette dernière.	Les contraintes exercées sur les structures géologiques karstiques varieraient selon les scénarios : elles seraient plus importantes dans la variante mixte tunnel sous les Corbières, et plus limitées dans le projet de référence voyageurs, en l’absence de tunnel.
SANTÉ HUMAINE - ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET ÉCONOMIQUE	PAYSAGE ET PATRIMOINE
Les scénarios présentent des risques différents, notamment des nuisances acoustiques pour la variante mixte Corbières littoral et un risque lié au passage à proximité d’un centre de stockage d’explosifs pour le projet de référence voyageurs.	Les scénarios auraient des incidences différentes sur le patrimoine et le paysage. Le projet de référence voyageurs serait visible dans le territoire du fait des terrassements nécessaires en surface (pas de tunnel). Le long tunnel de la variante mixte tunnel sous les Corbières réduirait son impact visuel. La variante mixte Corbières littoral aurait un impact acoustique et visuel plus fort notamment pour la périphérie des villages de Fitou et Caves qu’elle contournerait néanmoins.
AGRICULTURE ET SYLVICULTURE	
À titre indicatif, et à ce stade du projet, les surfaces agricoles impactées par les emprises travaux seraient de 940 hectares pour le projet de référence, 960 hectares pour la variante mixte Corbières littoral et de 890 hectares pour la variante mixte tunnel sous les Corbières grâce à son moindre impact en surface.	
PILIER ENVIRONNEMENT (lié aux circulations)	
POLLUTION ACCIDENTELLE	BILAN CARBONE
L’occurrence d’accidents ferroviaires provoquant la dispersion de matières dangereuses est extrêmement rare. Pour autant, la ligne existante n’est pas équipée pour préserver le milieu naturel de telles pollutions (notamment dans les étangs, plus généralement dans les zones écologiquement sensibles qu’elle traverse) alors que la ligne nouvelle mixte, elle, le sera. De plus, elle évitera les centres-villes, secteurs à risque pour les populations. Une ligne mixte est donc plus favorable sur ce plan.	Les émissions de carbone liées à la phase de construction varient selon le type de ligne ferroviaire : voyageurs ou mixte. Une ligne mixte, adaptée au transport de fret, nécessite plus de terrassements et surtout davantage de tunnels, notamment dans les zones à relief marqué. Les tunnels, quelle que soit la technique utilisée, génèrent des émissions importantes. Leur nombre dépendra du tracé choisi (longueur cumulée moindre dans la variante Corbières littoral que celle du tunnel sous les Corbières), mais une ligne mixte aura toujours un bilan carbone de construction plus défavorable qu’une ligne voyageurs. Les économies d’émissions de CO₂ pendant la phase exploitation seraient minimales, quel que soit le scénario dans l’hypothèse AMS, du fait de reports modaux de la route vers le fer nuls ou très faibles. Dans l’hypothèse AME où la demande de fret ferroviaire serait bien supérieure et le report modal significatif, les économies de CO₂ pendant la phase exploitations pourraient compenser, dans les scénarios mixtes, les émissions en phase construction. Le bilan global deviendrait alors positif, plus ou moins vite selon le volume de marchandises reportées de la route sur le fer.
POLLUTION DE L’AIR	NUISANCES ACOUSTIQUES (DE LA LIGNE NOUVELLE)
Une ligne mixte permettrait une augmentation capacitaire du doublet de lignes et donc un meilleur report modal du transport fret de la route vers le fer. Dans tous les scénarios, ce report modal serait possible pour les voyageurs, mais c’est bien le report de fret qui permettra la réduction la plus significative des émissions de polluants atmosphériques.	La création d’une ligne nouvelle entraînerait l’apparition de nuisances sonores dans les zones traversées par le projet. En cas de mixité, ces nuisances seraient accentuées en raison de la circulation, notamment nocturne, de trains fret supplémentaires. Toutefois, le report de trains fret de la ligne existante vers la ligne nouvelle, en cas de mixité, permettrait de réduire les émissions sonores le long de la ligne existante.

PILIER TECHNIQUE ET FINANCIER

Le projet de référence voyageurs présente le coût le plus maîtrisé, avec une estimation comprise entre 4,9 et 5,2 milliards d’euros*. Il constitue le point de comparaison pour l’ensemble des variantes.

La variante mixte « Corbières littoral » entraîne un surcoût, avec une estimation située entre 6,3 et 6,7 milliards d’euros*. Cette hausse s’explique notamment par des aménagements supplémentaires liés à la mixité voyageurs–fret.

Enfin, la variante mixte avec tunnel sous les Corbières est la plus coûteuse. Son coût est estimé entre 6,6 et 7 milliards d’euros*. Ce surcoût est principalement lié à la réalisation d’un tunnel long et profond, techniquement plus complexe.

* Coût aux conditions économiques de janvier 2025.



EN CONCLUSION

Les variantes mixtes apporteraient un très net avantage en matière de résilience au changement climatique, pour l’exploitation courante en faisant profiter le fret des meilleures performances de la ligne nouvelle et des bénéfices du doublet de lignes.

À plus ou moins long terme, les conséquences du changement climatique, en particulier la hausse du niveau de la mer, induiront la nécessité de travaux lourds de transformation de la ligne existante. Les variantes mixtes constitueraient une condition forte pour que ces travaux soient faisables, car ils pourraient se réaliser sans faire migrer le fret ferroviaire sur la route.

Le projet de référence voyageurs serait suffisant pour satisfaire la **demande fret** dans le scénario de référence de la trajectoire macro-économique fixée par l’État (AMS) mais n’offrirait pas de capacité supplémentaire. En permettant l’alternance des travaux sur les 2 lignes, les variantes mixtes rendraient possible le passage du fret 24 h sur 24. Cette continuité du service serait très positive pour les acteurs économiques du transport de marchandises. Elle favoriserait le **report modal vers le rail et offrirait une marge de capacité supplémentaire pour le fret**, utile en cas de demande plus élevée que celle prévue dans le scénario AMS.

Enfin, les variantes mixtes permettraient de constituer un corridor fret méditerranéen réellement interopérable et aux performances homogènes, ce qui constituerait un atout majeur pour le mode ferroviaire face à la route.

Du point de vue des enjeux environnementaux, des trois scénarios proposés (le projet de référence voyageurs et les deux variantes mixtes), et en dehors du secteur des Corbières, les variantes mixtes seraient plus impactantes

que le projet de référence voyageurs, du fait d’ouvrages d’art et d’ouvrages en terre plus importants et de divers équipements complémentaires. Toutefois, l’écart relatif resterait globalement assez faible.

Dans le secteur des Corbières, les incidences environnementales en surface de la variante mixte tunnel sous les Corbières seraient les plus faibles du fait de sa très longue section en tunnel. Inversement, le projet de référence voyageurs aurait les incidences sur le milieu naturel les plus fortes, se développant complètement en surface. Les deux variantes mixtes présenteraient un risque d’impact sur la ressource en eau lors du creusement des tunnels dans ce milieu karstique encore difficile à qualifier à ce jour. La variante mixte Corbières littoral aurait un impact acoustique et visuel plus fort notamment pour la périphérie des villages de Fitou et Caves qu’elle contournerait néanmoins.

Au titre du **bilan carbone**, le projet de référence voyageurs serait, en phase travaux, le moins émetteur, suivi de la variante mixte Corbières littoral puis de la variante mixte tunnel sous les Corbières qui serait la plus émettrice.

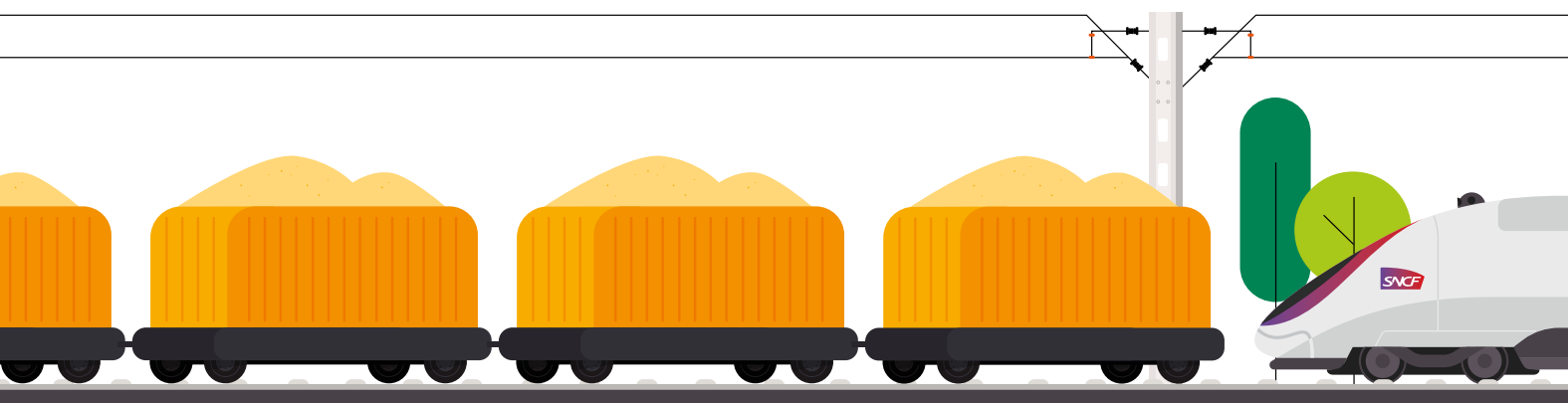
Mais, en tenant compte des émissions de gaz à effet de serre évitées durant la phase d’exploitation, le bilan carbone global pourrait devenir nettement plus favorable aux scénarios mixtes dans l’hypothèse d’une forte dynamique du trafic de marchandises et donc d’un report modal de la route sur le fer important, que seul ce scénario permettrait.

Enfin, les écarts de coût ne seraient pas négligeables, de l’ordre de 40 %. Le projet de référence voyageurs serait le moins cher et la variante mixte tunnel sous les Corbières la plus chère.



EN SYNTHÈSE

Les variantes mixtes présenteraient des coûts de construction supérieurs et des enjeux environnementaux plus contraignants en dehors du secteur des Corbières. Toutefois, elles auraient un intérêt accru pour la résilience du réseau ferroviaire, le développement du fret et donc le potentiel report modal permis par l’infrastructure. Enfin, dans le secteur très particulier des Corbières, le passage en tunnel des variantes mixtes permettrait de limiter les impacts en surface.



04

QUELLE DESSERTE DU TERRITOIRE ? LES SCÉNARIOS DE GARES NOUVELLES PROPOSÉS



Au-delà de la fonctionnalité de la ligne, la question des gares est déterminante : où s'arrêter, avec quel trajet, et pour quels effets sur le territoire ?

Ce chapitre s'intéresse aux scénarios de desserte envisagés et au rôle des gares nouvelles dans l'organisation des mobilités. Il explore les liens entre accessibilité, temps de parcours, correspondances, développement local et projet de territoire. Ces choix conditionnent l'usage de la ligne nouvelle, son appropriation par les habitants et son impact sur l'équilibre entre gares existantes et gares nouvelles.



Ce chapitre permet de comparer les différents scénarios de gares nouvelles et les services ferroviaires associés. Ces scénarios sont étudiés sur la base de l'hypothèse d'une ligne mixte et sont donc représentés ainsi dans les schémas de ce chapitre.

En effet, historiquement, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan phase 2 a été étudiée selon le projet de référence : une ligne voyageurs avec deux gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest. Il était donc important, lors des dernières études techniques qui permettent de présenter les différents scénarios proposés à la concertation, de tester également la cohérence des scénarios de gares nouvelles et de dessertes en prenant comme hypothèse une ligne mixte, pour s'assurer de leur faisabilité et de leur compatibilité.

Il est à noter alors que le choix de se baser sur le projet de référence voyageurs ou sur les variantes mixtes comme base d'étude du projet n'a en réalité que peu d'incidence :

- les scénarios de gares nouvelles proposés à la concertation sont compatibles avec les deux types de scénarios, voyageurs ou mixtes ;
- les temps de parcours des trains de voyageurs sont identiques dans les deux cas.

Tous les scénarios seront détaillés selon la même approche pour faciliter la comparaison.

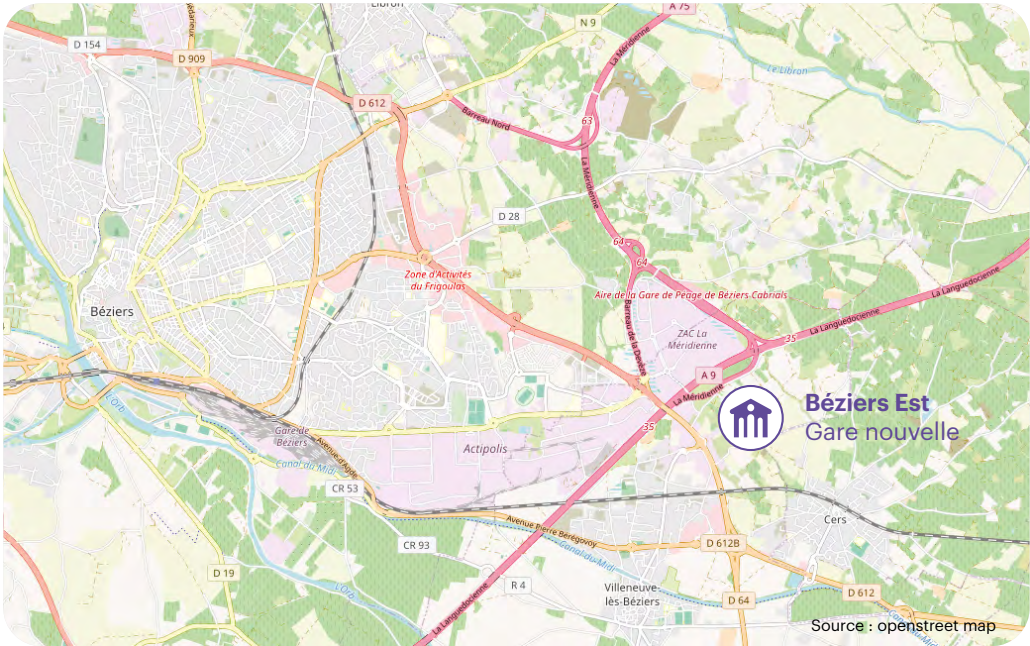


1. PROJET DE RÉFÉRENCE :
2 GARES NOUVELLES
À BÉZIERS EST ET NARBONNE OUEST

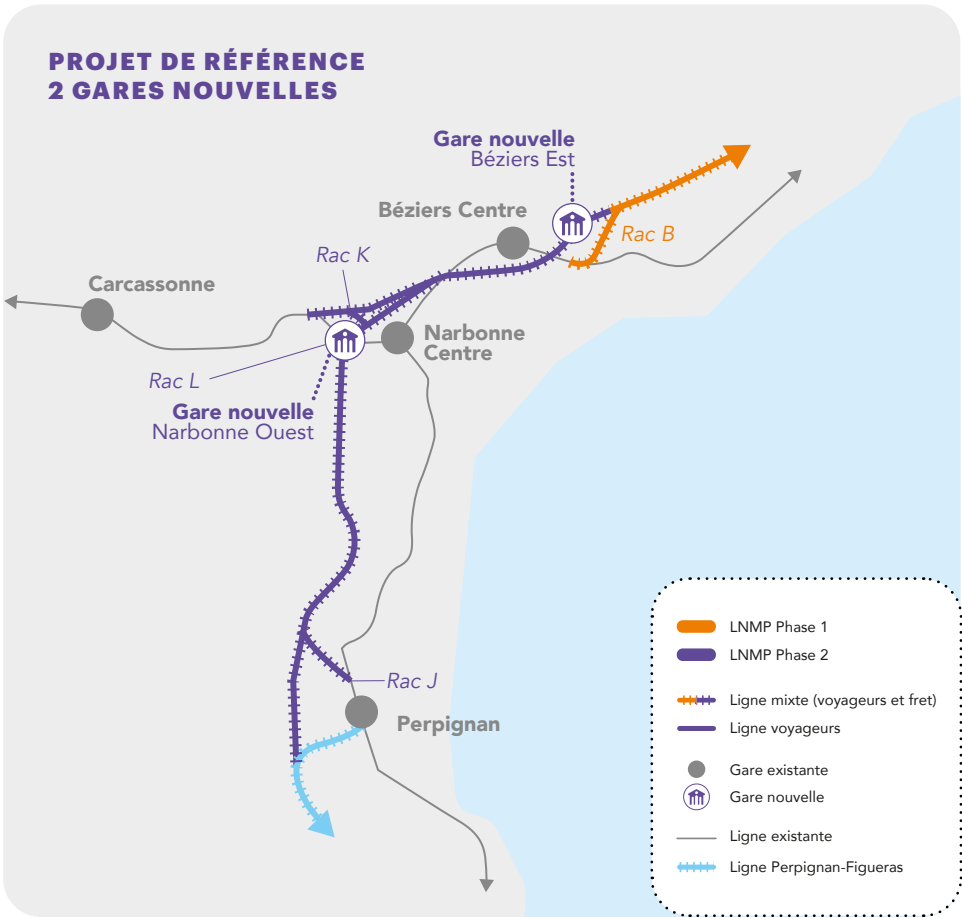
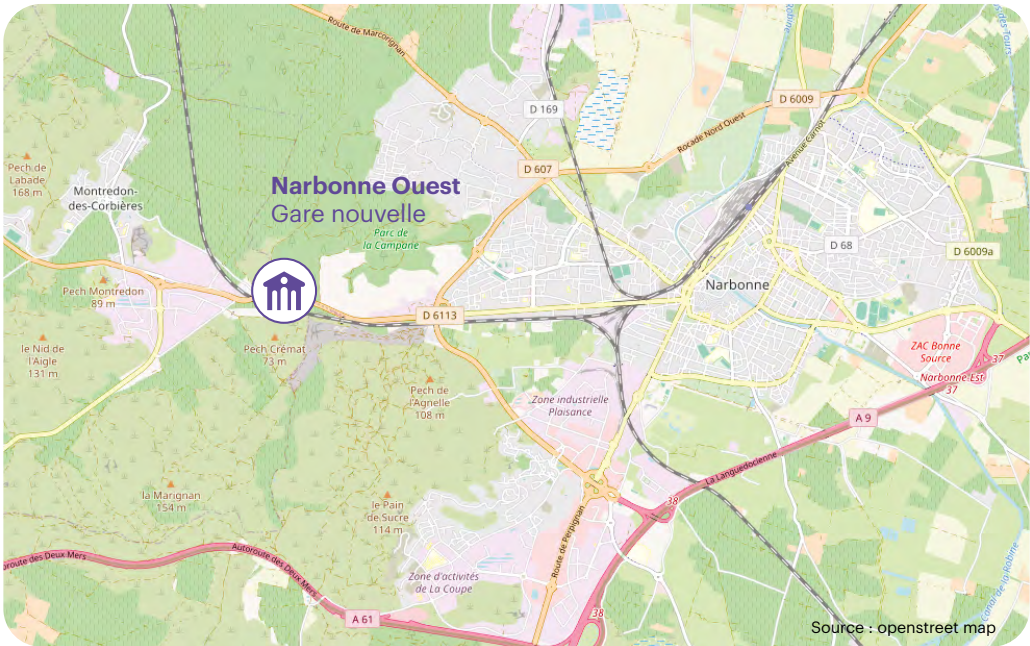
1.1 Consistance du projet de référence
et services ferroviaires associés

Dans ce projet de référence, la desserte grande ligne du territoire serait assurée par les deux gares nouvelles de Béziers Est et Narbonne Ouest dont les solutions d’implantation sont présentées dans le chapitre 1 section 2.2 – Deux gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest.

PRINCIPE D’IMPLANTATION DES GARES NOUVELLES
DE BÉZIERS EST ET NARBONNE OUEST



Ces cartes présentent des principes d’implantation (à l’est de Béziers et à l’ouest de Narbonne) et des possibilités d’accessibilité, mais ne correspondent pas à l’emplacement définitif des gares nouvelles, qui sera finalisé lors des prochaines étapes d’études et de concertation, une fois le scénario de desserte choisi à l’issue de cette phase de concertation préalable.

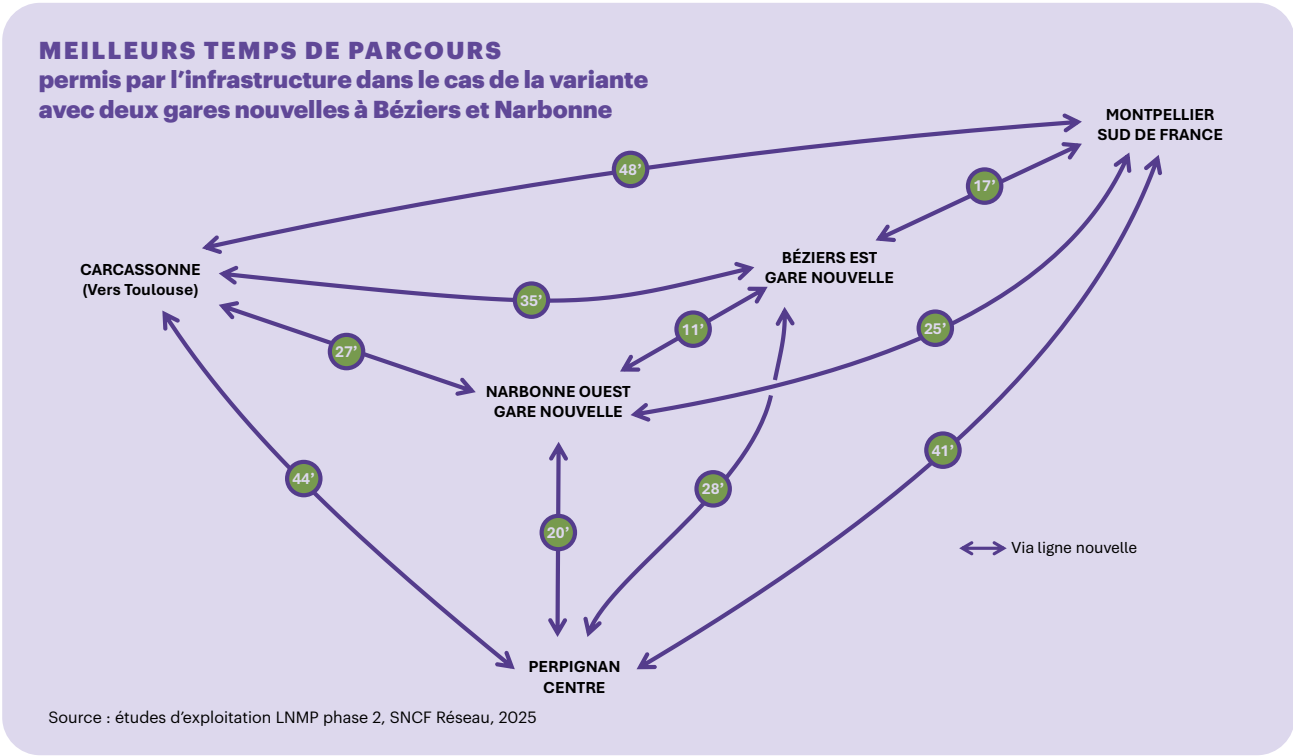


La gare nouvelle de Narbonne Ouest serait interconnectée avec la ligne existante.

Les deux gares nouvelles bénéficieraient d’une bonne accessibilité routière : à proximité de l’A9 et de l’A75 pour Béziers Est ; à proximité de l’A9 et de l’A61 pour Narbonne Ouest, sous réserve d’aménagements routiers complémentaires qui devront être portés par le territoire.

Le projet de référence ne requiert pas la réalisation de raccordements ferroviaires au niveau de Nissan.

Temps de parcours et structuration des services



La majorité des trains utilisant la ligne nouvelle desservirait le territoire grâce aux 2 gares nouvelles. Le schéma ci-dessus représente les meilleurs temps de parcours entre agglomérations qui seraient permis par l’infrastructure pour les services voyageurs longue distance.

Ces temps de parcours, issus des études d’exploitation, sont indiqués à la minute, mais les incertitudes à ce stade des études conduisent à les considérer comme valides à quelques minutes près (moins de 5’).

La parole aux collectivités territoriales

Les deux agglomérations concernées (Béziers et Narbonne) ont eu la possibilité de transmettre aux maîtres d'ouvrage un texte permettant de présenter le positionnement de la collectivité sur le projet de gare nouvelle.



BÉZIERS MÉDITERRANÉE AGGLOMÉRATION

VUE AÉRIENNE GÉNÉRALE DU QUARTIER DE LA GARE NOUVELLE



La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) fait l'objet d'une multitude d'études et de procédures depuis les années 1990. Ainsi, en 2012-2013, des études et une concertation ont été menées afin de définir les gares nouvelles et le choix de réaliser une gare nouvelle à Béziers Est, sur le territoire de la commune de Villeneuve-lès-Béziers, a été acté par décision ministérielle n° 3 du 29 janvier 2016.

Cette gare nouvelle est actuellement questionnée dans un contexte de relance du dialogue territorial pour la phase 2 de la LNMP.

Depuis la décision ministérielle de 2016, la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, les villes de Béziers, Cers et Villeneuve-lès-Béziers travaillent de concert pour que les documents d'urbanisme et le Plan de Déplacement Urbain soient adaptés à ce projet structurant.

Ainsi, le quartier de la gare nouvelle a fait l'objet d'un schéma directeur d'aménagement avec pour objectif de devenir un nouveau pôle tertiaire de l'agglomération biterroise connecté et complémentaire avec les fonctions et services déjà présents sur le territoire biterrois et l'Ouest Hérault.

Les parcs d'activités de Mazeran et de la Méridienne, à proximité immédiate de la future gare, complètent cette dynamique économique, dont l'écosystème est inscrit par l'État sur la liste de projets d'envergure nationale ou européenne présentant un intérêt général majeur.

La réalisation de la gare nouvelle, prévue à l'horizon 2040, est donc inscrite dans le développement du secteur est de l'agglomération et bénéficie, à ce titre, d'une parfaite articulation avec l'ensemble des projets de développement en cours et à venir sur cette partie du Biterrois. Ceux-ci vont en effet bénéficier d'infrastructures communes, telles que l'échangeur autoroutier complété par un échangeur depuis la RD612, le boulevard urbain et un ensemble de voiries de desserte en cours d'aménagement dont la conception fait l'objet d'une réflexion globale menée par la Communauté d'Agglomération.

Enfin, le site de Béziers Est, par son positionnement proche de grandes infrastructures routières et en continuité de l'urbanisation, offre un accès simple et fluide à la gare nouvelle.

L'accessibilité à la gare nouvelle depuis le centre-ville de Béziers, la gare centre, et plus largement les grands pôles économiques et touristiques, sera multimodale. En particulier, une ligne de bus à haut niveau de service est en cours de réalisation et elle sera étendue jusqu'à la gare nouvelle.

Ce contexte est favorable au développement de la zone de chalandise de la gare nouvelle de Béziers Est qui intègre notamment le territoire agathois, situé à moins de vingt minutes, et la station touristique du Cap d'Agde aux capacités d'accueil très élevées et une population en saison estivale pouvant atteindre jusqu'à 300 000 habitants.

Ces éléments, dans leur ensemble, confortent la Décision ministérielle de 2016 de réaliser une gare nouvelle à Béziers Est.



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION GRAND NARBONNE

La gare nouvelle Narbonne-Côte du Midi, au cœur du projet « Grand Narbonne 2030 », répond aux enjeux de développement économique, touristique, culturel et sportif du territoire.

Sur l'axe méditerranéen Italie-Espagne, le territoire narbonnais possède un positionnement historique au cœur du triangle Toulouse-Montpellier-Perpignan, faisant de lui un véritable carrefour et un nœud stratégique du réseau ferroviaire régional.

Le territoire se prépare à l'arrivée de la LNMP en valorisant le potentiel lié à la création de la nouvelle gare de Narbonne-Côte du Midi et en renforçant les liaisons pour jouer un rôle d'articulation et de structuration du couloir méditerranéen avec la volonté d'en faire un réel espace de vie participant au développement du territoire.

Concept de gare binôme. Parallèlement au soutien à la gare nouvelle, le Grand Narbonne est engagé dans un projet de pôle d'échange multimodal (35 M€) de sa gare centre (4^e gare d'Occitanie), ambitieux projet de dynamisation de son quartier gare, étayant ainsi le concept de gare binôme, complété par les PEM de Port-La-Nouvelle (2 M€) et de Leucate (2 M€), dont les travaux vont démarrer en 2026.

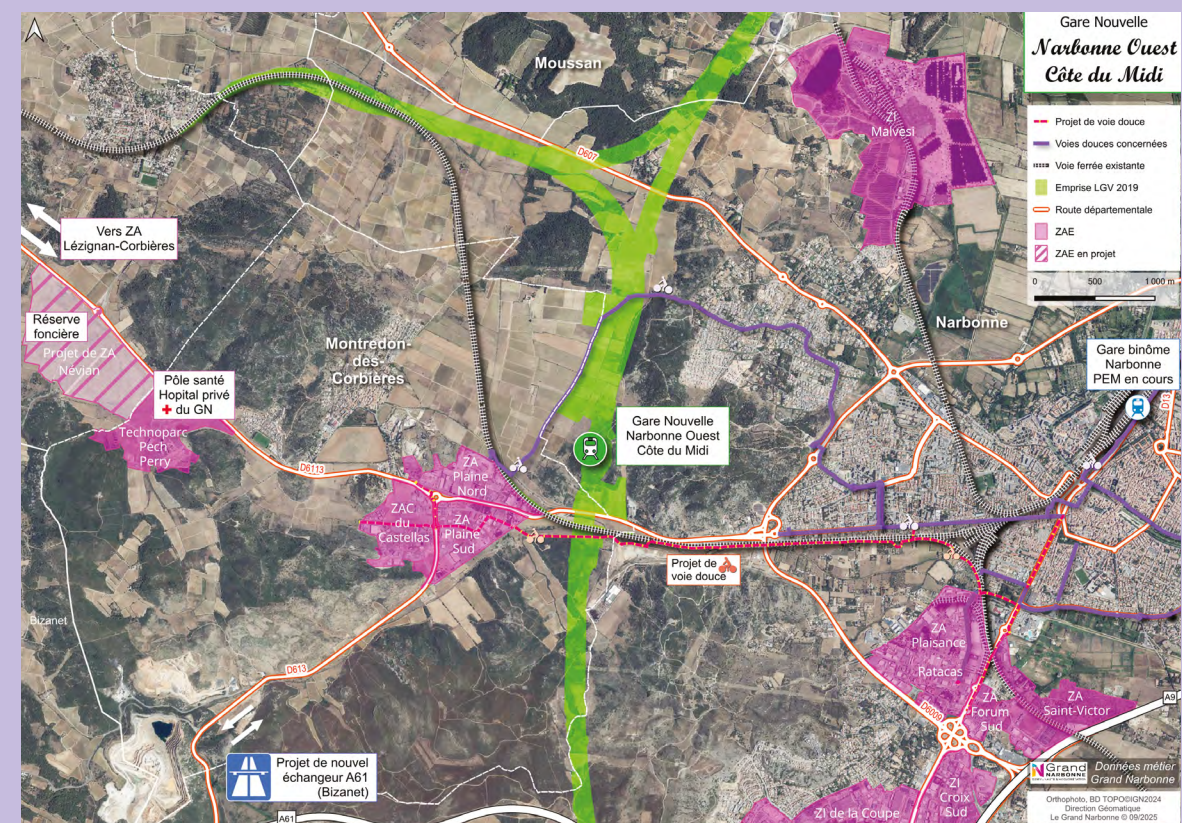
Au cœur des mobilités. Avec la gare nouvelle de nouveaux axes structurants : nouvel échangeur autoroutier sur l'A61 au niveau de la commune de Bizanet (étude en cours par Vinci) ; doublement de la RD 6009 entre Narbonne et Montredon à l'étude (80 M€) ; liaison douce entre Narbonne et Montredon programmée à proximité (2,3 M€) ;

transports à la demande depuis les communes du Grand Narbonne (250 k€/an), navettes gratuites d'interconnexion depuis la ville centre (1,7 M€) et nouveaux parkings relais en entrée de ville.

Faible impact environnemental. La gare nouvelle sera en continuité urbaine avec la ville et insérée dans un milieu déjà anthropisé.

Vecteur de développement. La gare nouvelle sera implantée sur un territoire en plein essor (53 zones d'activités, réserve foncière de la ZA de Névia, bassin du Lézignanais et de Carcassonne), à proximité de services déjà en place (hôpital privé, restauration, centre commercial, station-service...). Elle bénéficiera de l'extension du port de Port-la-Nouvelle, tourné vers la transition écologique (ENR maritime, production d'hydrogène) et du rayonnement de pôles d'excellence à vocation internationale (laboratoire des biotechnologies de l'INRAE, laboratoire Suez sur les biodéchets, Narbonne Accessoires, groupe Gérard Bertrand, Orano, Ateliers d'Occitanie...)

Enjeux touristiques. Une gare nouvelle à la porte d'accès d'un environnement remarquable (label international Green Destination), générant une fréquentation touristique 4 saisons (22 millions de nuitées/an). Ses sites majeurs (Palais des Archevêques, abbaye de Fontfroide, musée Narbo Via, Réserve africaine de Sigeon, canal du Midi, Grands Buffets...) assurent le rayonnement du territoire en France et en Europe, renforcé par des événements sportifs et culturels à vocation internationale (Défi Wind, Mondial du vent, Festival Jazz à l'Hospitalet...).





Le schéma ci-contre représente les principaux itinéraires des services ferroviaires voyageurs longue distance.

Concernant les TàGV :

• **Sur l'axe Montpellier-Perpignan-Espagne**, les TàGV passeraient par la ligne nouvelle et desserviraient, dans leur très grande majorité, les gares nouvelles. Ils pourraient venir soit d'Île-de-France (on parle alors de TàGV « radiaux ») soit de la région Sud PACA (on parle alors d'intersecteurs Grand Sud).

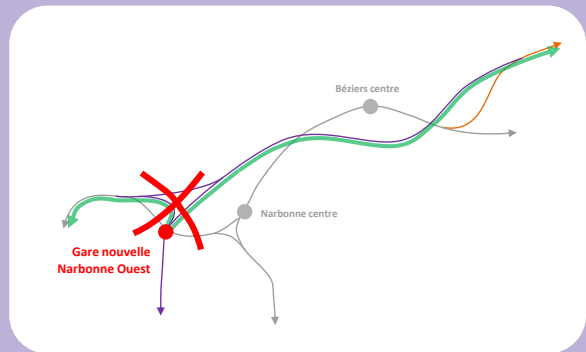
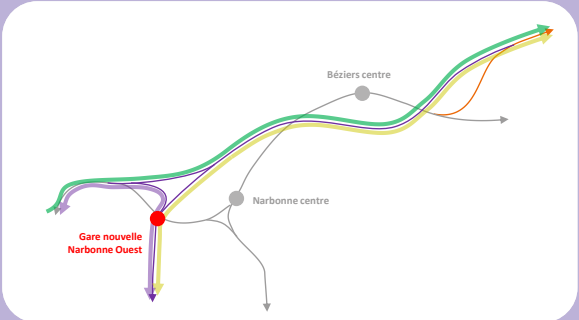
- Certains TàGV pourraient emprunter la ligne nouvelle sans s'arrêter à Narbonne ou à Béziers. En effet, le marché de la clientèle de long parcours, en transit à l'échelle de l'arc occitan, pourrait justifier certains trains « directs » pour minimiser les temps de parcours globaux.
- En l'état des études, tous les TàGV auraient intérêt à desservir la gare de Perpignan pour atteindre des remplissages satisfaisants.
- Certains TàGV radiaux arrivant de Montpellier Sud de France pourraient aussi être en terminus à Béziers centre, avec desserte de Sète et Agde par la ligne existante.

- **Sur l'axe Montpellier-Toulouse-Bordeaux**, les TàGV en provenance de la région PACA ou du nord de Lyon emprunteraient la ligne nouvelle pour rejoindre Toulouse puis Bordeaux, sans arrêt intermédiaire entre Montpellier et Toulouse.
- **Sur l'axe Toulouse-Perpignan-Barcelone**, le projet permettrait à des TàGV de circuler sur la ligne nouvelle à partir de Narbonne jusqu'à Perpignan (ces services ne sont pas représentés sur le schéma ci-dessus, étant bien plus rares que sur les autres axes).



ZOOM SUR
La position stratégique de la gare nouvelle de Narbonne Ouest

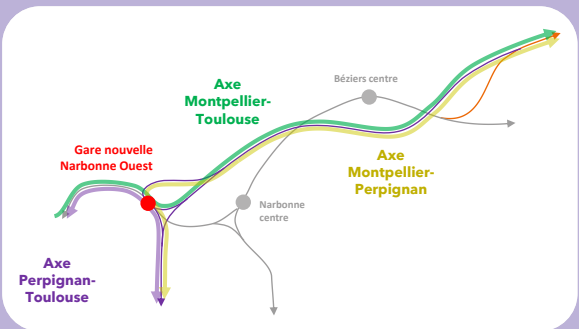
Le site envisagé dans le projet de référence pour la gare nouvelle de Narbonne Ouest permettrait les arrêts des trains sur les axes Montpellier-Perpignan (en jaune ci-contre) et Perpignan-Toulouse (en violet). Elle se situerait, en effet, au confluent de la transversale Atlantique-Méditerranée et de l'arc languedocien.



En revanche, les trains de l'axe Montpellier-Toulouse (en vert) ne pourraient pas s'y arrêter. En effet, pour cela il leur faudrait « rebrousser » en gare nouvelle, c'est-à-dire y faire demi-tour. Si cela est théoriquement possible :

- ces itinéraires induiraient des « cisaillements » (trains qui « coupent » les flux de sens inverse), ce qui aurait un impact sur la capacité disponible et serait une source d'irrégularité sur la ligne nouvelle ;
- cette solution n'apporterait pas de gains de temps significatifs : les TàGV reliant Montpellier à Toulouse en rebroussant à Narbonne Ouest mettraient 13 minutes de plus qu'en passant par la ligne nouvelle (en ne s'arrêtant qu'à Béziers Est), et à peine 5 minutes de moins qu'en passant par la ligne existante à partir de l'est de Béziers pour desservir les gares centre de Béziers et Narbonne.

L'emplacement exact des gares étant toujours en cours de définition, il pourrait être recherché, en parallèle, une autre option de localisation et de configuration de la gare nouvelle de Narbonne Ouest, à proximité, permettant de lever ce frein. L'objectif est de trouver un emplacement qui permettrait d'être desservi sur les 3 axes. Elle pourrait alors avoir la logique suivante :



Les TET, quant à eux, pourraient emprunter la ligne existante et desservir les grandes gares, en alternance comme aujourd'hui avec des TER semi-directs toutes les 2 heures. Ils permettraient ainsi un service régulier, chaque heure, entre les principales gares régionales (Nîmes/Montpellier/Sète/Béziers/Narbonne/Carcassonne/Toulouse).

1.2 Conséquences sur l’exploitation et la capacité du réseau

Dans le projet de référence qui prévoit la création de deux gares nouvelles, l’ensemble des trains à grande vitesse (TàGV) circulerait sur la ligne nouvelle entre Béziers et Narbonne. La ligne ferroviaire existante serait ainsi libérée du trafic à grande vitesse et réservée aux trains régionaux (TER), aux trains d’équilibre du territoire (TET) et, potentiellement, aux trains de marchandises, selon l’hypothèse retenue — qu’il s’agisse d’une ligne mixte ou d’une ligne dédiée aux voyageurs (cf. chapitre 3 sur les scénarios voyageurs / mixité proposés).

La capacité ferroviaire ainsi dégagée sur la ligne existante offrirait la possibilité de renforcer les services du quotidien, en développant une offre plus dense et plus régulière de TER et de TET tout en garantissant une meilleure robustesse (régularité des circulations). Si l’option d’une ligne mixte était

retenue, la capacité disponible sur la ligne existante serait encore accrue, car une partie importante du trafic de fret serait transférée sur la ligne nouvelle. Ces évolutions relèveront notamment de la Région Occitanie, en tant qu’Autorité Organisatrice des Mobilités.

Par ailleurs, la ligne nouvelle pourrait également jouer un rôle de secours en cas d’incident majeur entre Béziers et Narbonne. Dans certaines situations, elle pourrait servir d’itinéraire de détournement pour les trains de voyageurs (TER et TET circulant sur la ligne existante), assurant ainsi la continuité du service ferroviaire.

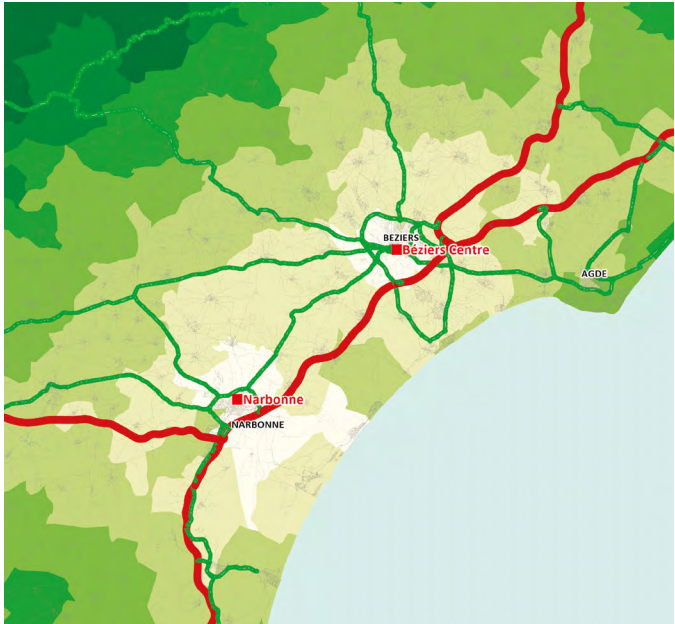
Les deux gares nouvelles envisagées dans le projet de référence sont compatibles avec les différentes hypothèses de mixité de la ligne nouvelle.

1.3 Accessibilité des gares

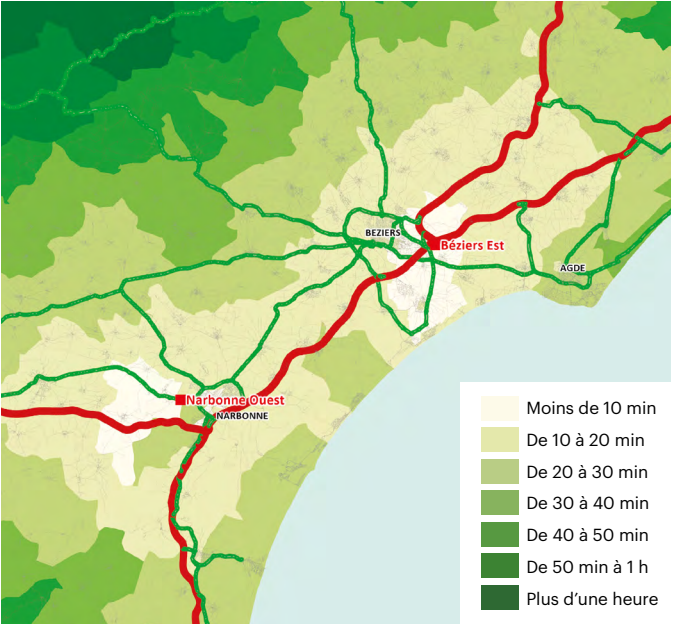
Dans ce projet de référence à deux gares nouvelles, les gares existantes situées en centre-ville des agglomérations verraient leur desserte grandes lignes diminuer. Toutefois, la capacité libérée sur le réseau existant grâce à la ligne nouvelle, permettrait de renforcer les dessertes et la fréquence des trains régionaux, répondant ainsi à un autre objectif de la LNMP : favoriser le report modal, notamment pour les trajets du quotidien.

La bonne accessibilité des deux gares nouvelles rendrait les arrêts très attractifs pour la desserte de l’Aude, et de l’Hérault, mais plus globalement de tout l’arc languedocien.

TEMPS D’ACCÈS EN VOITURE
(dans des conditions de circulation normales) à la gare d’arrêt des TàGV la plus proche sans le projet (à gauche) et avec le projet de référence à 2 gares nouvelles (à droite)



Source : études de trafic voyageurs LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025



ÉVOLUTION DES POPULATIONS ET EMPLOIS
situés à x minutes en voiture d’une gare TàGV permise par le projet

À moins de ...	POPULATION			EMPLOIS		
	Avant le projet	Avec le projet de référence à deux gares nouvelles	Variation	Avant le projet	Avec le projet de référence à deux gares nouvelles	Variation
10 min	225 000	165 000	-60 000 -27 %	120 000	85 000	-36 000 -29 %
20 min	595 000	650 000	55 000 9 %	220 000	235 000	15 000 7 %
30 min	845 000	960 000	115 000 14 %	285 000	315 000	30 000 11 %
40 min	1 050 000	1 250 000	200 000 19 %	345 000	425 000	80 000 23 %
50 min	1 475 000	1 755 000	280 000 19 %	525 000	650 000	125 000 24 %
60 min	1 885 000	2 035 000	150 000 8 %	700 000	750 000	50 000 7 %

Sources – Données population et emploi : source Insee (Omphale)

Ainsi, sur le périmètre géographique couvrant les agglomérations de Béziers et de Narbonne (les temps correspondent à des trajets en voiture) :

- les populations à moins de 10 minutes de la gare TàGV la plus proche sont moins nombreuses dans le projet de référence à 2 gares nouvelles qu’avant le projet, la phase 1 étant supposée réalisée. Ceci s’explique par la localisation des gares nouvelles dans des secteurs plus diffus ;
- en revanche, le projet de référence permet d’augmenter de 15 à 20 % les populations situées respectivement à moins de 30 et 40 minutes de la gare TàGV la plus proche.

Narbonne Ouest

La gare de Narbonne Ouest créée sur la ligne existante accueillerait les TER reliant Toulouse à Narbonne et Perpignan. Cela renforcerait ainsi l’effet positif des correspondances et sa fréquentation. Elle bénéficierait également d’une grande aire de chalandise en direction de Carcassonne. À l’ouest de Narbonne, le projet d’échangeur supplémentaire sur l’A61 sur la commune de Bizanet, accessible par la RD613 permettrait éventuellement d’étendre encore un peu plus l’aire de chalandise en direction de Lézignan.

Béziers Est

La gare nouvelle de Béziers Est améliorerait l’accessibilité des habitants du territoire en direction de l’est (vers Agde) et également vers le nord en direction de Montpellier (territoire de Pézenas). Pour les gares nouvelles, la part modale (c’est-à-dire la répartition des modes de transport utilisés pour accéder à la gare) est souvent dominée par la voiture compte tenu de leur implantation en dehors des centres-villes, là où le foncier est disponible. Elles sont donc moins accessibles en modes doux. Pour les transports en commun, il appartiendra aux collectivités concernées de favoriser une bonne desserte de la gare.

1.4 Évolution de la fréquentation

Sur l’ensemble du secteur Narbonne – Béziers, le projet devrait générer environ 1 million de montées + descentes supplémentaires par an, soit une augmentation d’environ 17 % de la fréquentation des gares du périmètre.

Cette progression serait principalement portée par la future gare de Narbonne Ouest, tandis que la situation serait plus équilibrée sur le territoire de l’agglomération de Béziers, où deux tendances opposées se compenseraient (cf. le zoom page 110 pour plus de détails) :

- **Un effet positif** : la gare nouvelle de Béziers Est attirerait plus de voyageurs, car elle bénéficierait d’une amélioration notable de la desserte TàGV, avec davantage de fréquences qu’en gare de Béziers centre aujourd’hui et des temps de parcours réduits vers le sud et l’ouest.
- **Un effet inverse** : la mise en service de la phase 1 entraînera une augmentation de la fréquentation de la gare existante de Béziers centre, notamment par des voyageurs narbonnais qui auront intérêt à venir y prendre leur train dans le cas de TàGV, Béziers centre se positionnant alors au départ de la ligne nouvelle vers le nord et l’est. Une fois la phase 2 réalisée, une partie de ces voyageurs se reporterait sur la gare nouvelle de Narbonne Ouest, dans le cas où celle-ci serait plus proche et plus pratique pour eux.

Sur un périmètre étendu à l’arc languedocien de Nîmes à Perpignan, le gain atteindrait 2,2 millions de montées + descentes annuelles. Dont plus de la moitié pour la gare de Perpignan (700 000 montées + descentes/an).

Enfin, Barcelone gagnerait de l’ordre de 800 000 montées + descentes/an.

1.5 Impacts environnementaux

Cette phase de concertation a pour objectif, entre autres, que les participantes et participants se positionnent sur le principe d'une, de plusieurs ou de l'absence de gares nouvelles, et des conséquences pour le service ferroviaire. Dans le cadre de la présente concertation, les analyses environnementales présentées par la suite s'appuient sur les principes d'implantation de gares issus du projet de référence et/ou des précédentes études. Ces implantations ne constituent pas les emplacements définitifs des gares nouvelles. La localisation précise des gares, et l'analyse approfondie de leurs impacts environnementaux, seront étudiées lors de la prochaine étape de concertation, une fois les scénarios de desserte, et de mixité, arrêtés à l'issue de la phase actuelle de concertation.

Seuls les impacts des éléments différenciant les scénarios sont commentés ici.

Le site de la gare nouvelle de Narbonne Ouest serait situé en zone inondable (PPRI) du Rec de Veyret. Les aménagements de la gare, ou sur la voie existante, nécessaires au projet pourraient impacter la zone inondable.

Cette gare serait également concernée par le périmètre de protection rapprochée (PPR) du forage AEP du Ratier, captage privé utilisé pour l'eau potable en aval, dont elle traverserait l'aquifère karstique en déblai.

Sur le plan paysager, l'insertion de la gare nouvelle de Narbonne Ouest est délicate, car les quais de la gare nouvelle seraient construits sur un viaduc haut de 20 m environ bordés de grands déblais.

Le site de la gare nouvelle de Béziers Est serait situé dans une zone soumise aux inondations des petits cours d'eau.

Elle serait située en bordure d'autoroute, dans une zone sans enjeux écologiques notables à ce stade de l'analyse. Son impact paysager et environnemental serait modéré.



ZOOM SUR Évolutions de la desserte TàGV entre Montpellier, Béziers et Narbonne en phase 1 et les incidences pour la fréquentation à Béziers

La mise en service de la phase 1 du projet LNMP va entraîner des prolongements jusqu'à Béziers de services TàGV jusque-là en terminus Montpellier Saint-Roch. Ces services seront par ailleurs reportés de la ligne existante sur « l'itinéraire rapide » combinant le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) et la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan phase 1 réalisée.

Cette évolution repose sur trois grandes tendances :

- **Une meilleure accessibilité de la gare Montpellier Sud de France.** Au fil du temps, cette gare deviendra plus facilement accessible, grâce à une meilleure desserte par les transports en commun (déjà en cours avec par exemple la mise en service le 18 octobre 2025 de l'extension de la ligne 1 du tram, permettant de relier la gare Saint-Roch et la gare nouvelle Montpellier Sud de France directement, en 30 minutes environ) et à la progression de l'urbanisation qui la rapprochera du cœur de la métropole et des principaux pôles d'emploi.
- **Un besoin accru de capacité sur la ligne existante.** Le développement des services TER du SERM de Montpellier nécessitera davantage de créneaux sur la ligne existante, ce qui encouragera le report des TàGV vers l'itinéraire rapide.

- **Des gains de temps de parcours significatifs.** Les TàGV profiteront d'un temps de trajet nettement réduit en empruntant le contournement de Nîmes et Montpellier et la LNMP phase 1, par rapport à la ligne existante.

En conséquence, à l'issue de la phase 1, la desserte TàGV de Béziers centre sera nettement améliorée, rendant la gare plus attractive. Une partie des habitants de l'agglomération narbonnaise pourrait alors choisir de prendre leur TàGV à Béziers. Cependant, avec la phase 2, cette tendance s'inverserait : la gare nouvelle de Narbonne bénéficierait à son tour d'une offre TàGV aussi compétitive, profitant pleinement des gains de temps de parcours offerts par la ligne nouvelle. Ainsi, de nombreux voyageurs narbonnais reviendraient prendre leur TàGV directement à Narbonne, dans un retour logique à la normale. **La baisse de fréquentation de la gare de Béziers centre entre les différents scénarios est donc à nuancer. Cela résulte, en effet, en partie d'une hausse de fréquentation « temporaire » permise grâce à la mise en service de la phase 1.**

Ces conclusions découlent des études de trafic voyageurs LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025.



SYNTHÈSE DU PROJET DE RÉFÉRENCE



POINTS FORTS

- Doublet de gares offrant la meilleure desserte TàGV pour chaque agglomération
- Gains de temps importants vers le nord et le sud
- Circulation des TàGV sur la ligne nouvelle, libérant de la capacité pour le développement des TER
- Interconnexion de la gare de Narbonne avec la ligne existante, facilitant les correspondances
- Amélioration de l'accessibilité en voiture à la gare TàGV de Béziers (Béziers Est)
- Pas de raccordements à réaliser au niveau de Nissan ou de Narbonne pour desservir ces deux gares nouvelles

POINTS FAIBLES

- Moins de TàGV en gares centres au bénéfice de la desserte des gares nouvelles
- Zone d'accessibilité de Narbonne décalée vers l'ouest, sans réel gain d'habitants situés à proximité directe (- de 20/30 min en voiture) par rapport à la gare centre existante
- Absence de correspondance TER-TàGV en gare nouvelle de Béziers Est
- La configuration de la gare historiquement retenue pour Narbonne Ouest ne permet pas d'arrêt TàGV Montpellier-Toulouse
- Gare nouvelle de Narbonne Ouest présentant des contraintes techniques (quais sur viaduc haut) et son insertion paysagère sera en conséquence difficile
- Halte TER de Narbonne Ouest située dans le secteur inondable du Rec de Veyret

SUJETS CONNEXES

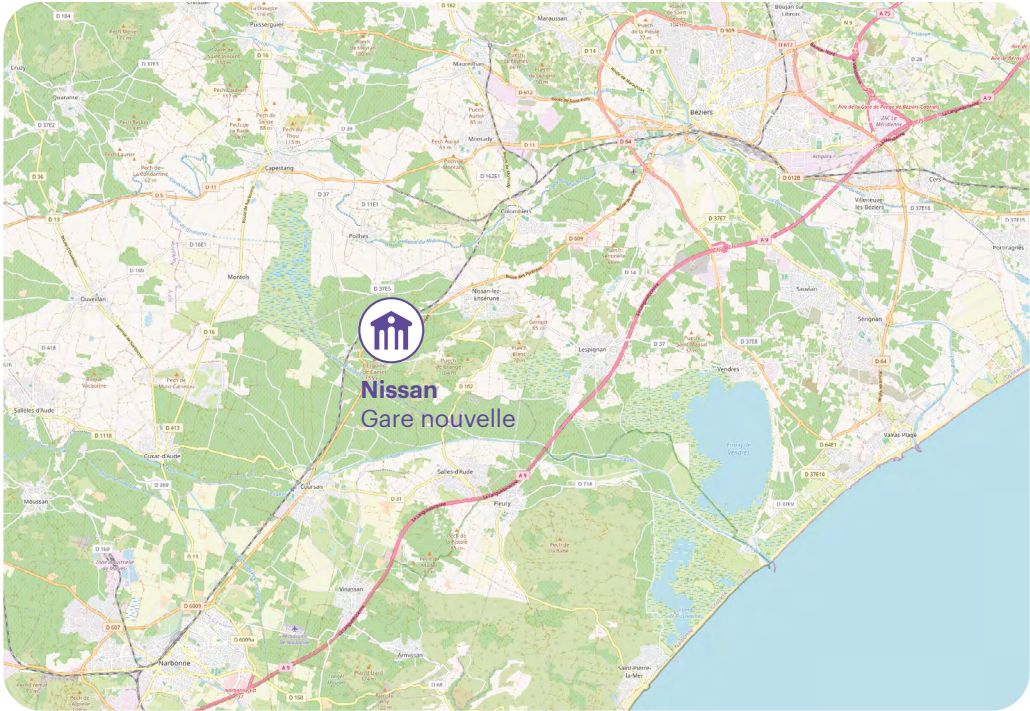
Les projets connexes accompagnant toute réalisation de gares nouvelles doivent mûrir. Par exemple, l'accessibilité nécessaire et la capacité à en faire des leviers de développement et d'attractivité territoriale dépendront de la mobilisation des acteurs du territoire, pour en faire de véritables « projets de territoire ».

2. VARIANTE « UNE GARE NOUVELLE À NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE »

2.1 Consistance de la variante et services ferroviaires associés

Dans cette variante, la desserte du territoire Béziers-Narbonne serait assurée exclusivement à partir d'une gare nouvelle, située sur la commune de Nissan-lez-Ensérune. L'accès à cette gare nouvelle se ferait depuis la RD 609 qui permet de rejoindre les agglomérations de Béziers (à 11 km) et de Narbonne (à 17 km) et l'autoroute A9 par la sortie de Béziers (à 12 km).

PRINCIPE D'IMPLANTATION DE LA GARE NOUVELLE DE NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE



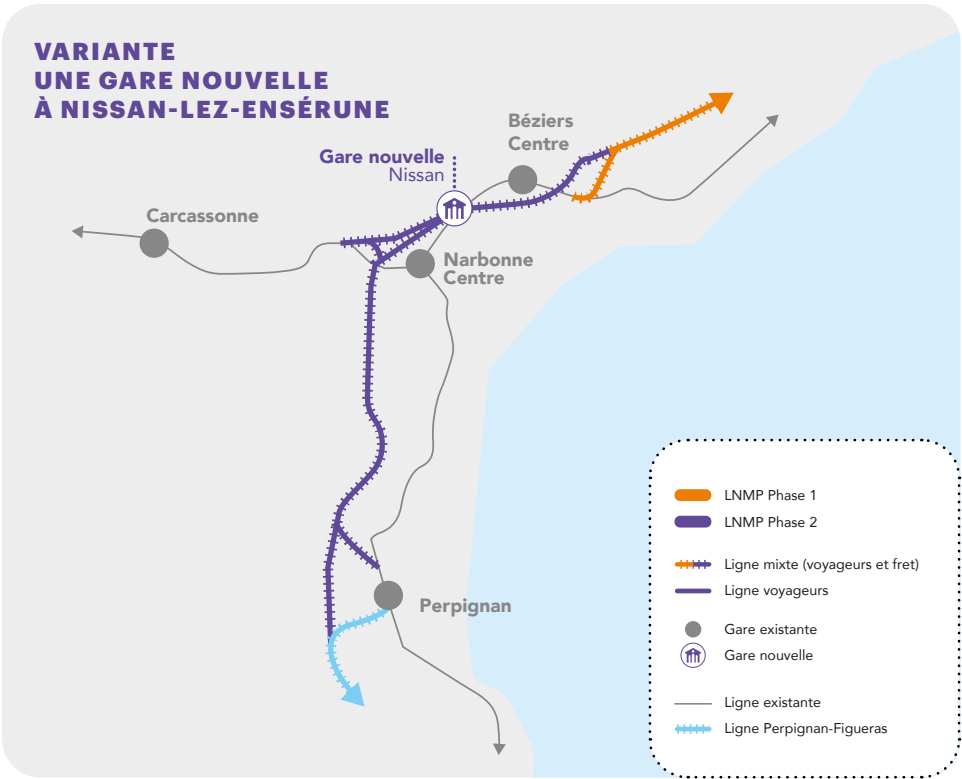
Source : openstreetmap

La communauté de communes La Domitienne a été invitée à s'exprimer dans le dossier de concertation concernant cette variante ; elle n'a cependant pas donné suite dans les délais impartis.



La gare nouvelle de Nissan

Le site envisagé pour la gare nouvelle de Nissan-lez-Ensérune serait située au croisement entre la ligne nouvelle et la ligne existante.



Dans le cadre des études et des concertations passées avant que le projet de référence ne soit établi avec les gares nouvelles de Béziers Est et Narbonne Ouest, un projet de gare nouvelle avait été étudié, en 2012, par la Communauté de communes La Domitienne. Il est résumé dans le paragraphe ci-dessous et expliqué en détail sur le site internet du projet. Ce projet devra être réactualisé par les acteurs du territoire si la variante « Une seule gare nouvelle à Nissan » devait être retenue (présentation complète : https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/sites/lnmp.com/files/2025-01/120619-domitienne-diaporama-nissan-sud-de-france_0.pdf).

- un site qui se trouve au cœur d'un territoire riche de ses paysages, d'un patrimoine exceptionnel (canal du Midi, étang de Montady, oppidum d'Ensérune...), et entouré de collines fortement marquées par la culture de la vigne mais abritant aussi des zones environnementales sensibles telles que les sites Natura 2000 des collines d'Ensérune et de l'étang de Capestang.

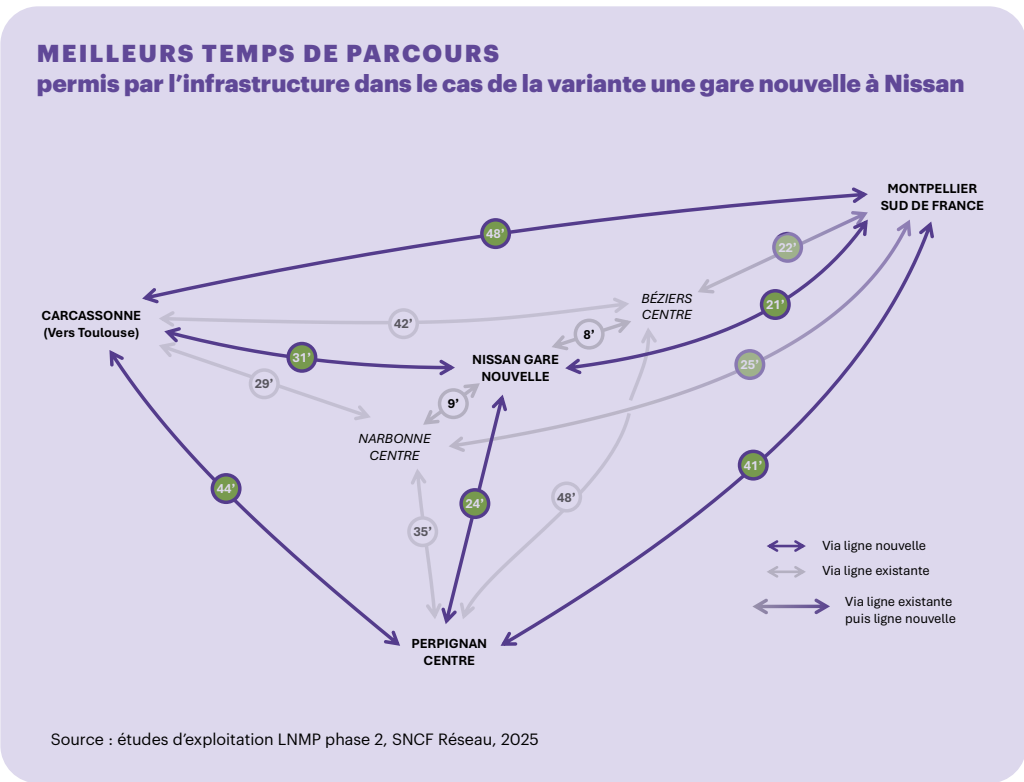
Deux sites avaient été envisagés par le passé pour accueillir la gare : à proximité immédiate de la gare désormais historique fermée depuis 2015 (site dit de Nissan Village), et un site à 3 km plus à l'ouest, entre les villages de Nissan et de Périès.

L'étude insistait sur les points spécifiques suivants :

- La gare serait considérée comme constituante d'un réseau de gares connectées au réseau européen de l'Arc méditerranéen (Italie à France à Espagne), et située au cœur du Languedoc-Roussillon pour une meilleure desserte.
- La création d'une nouvelle gare sur Nissan-lez-Ensérune participerait à générer de nouvelles richesses pour la croissance du territoire.
- Le site est situé à équidistance entre deux pôles urbains régionaux que sont Béziers (Hérault) et Narbonne (Aude) et entre deux sorties d'autoroute.
- une desserte TER possiblement riche ;

Temps de parcours et structuration des services

Le schéma ci-dessous représente les meilleurs temps de parcours entre agglomérations qui seraient permis par la variante une seule gare nouvelle à Nissan pour les services voyageurs longue distance.

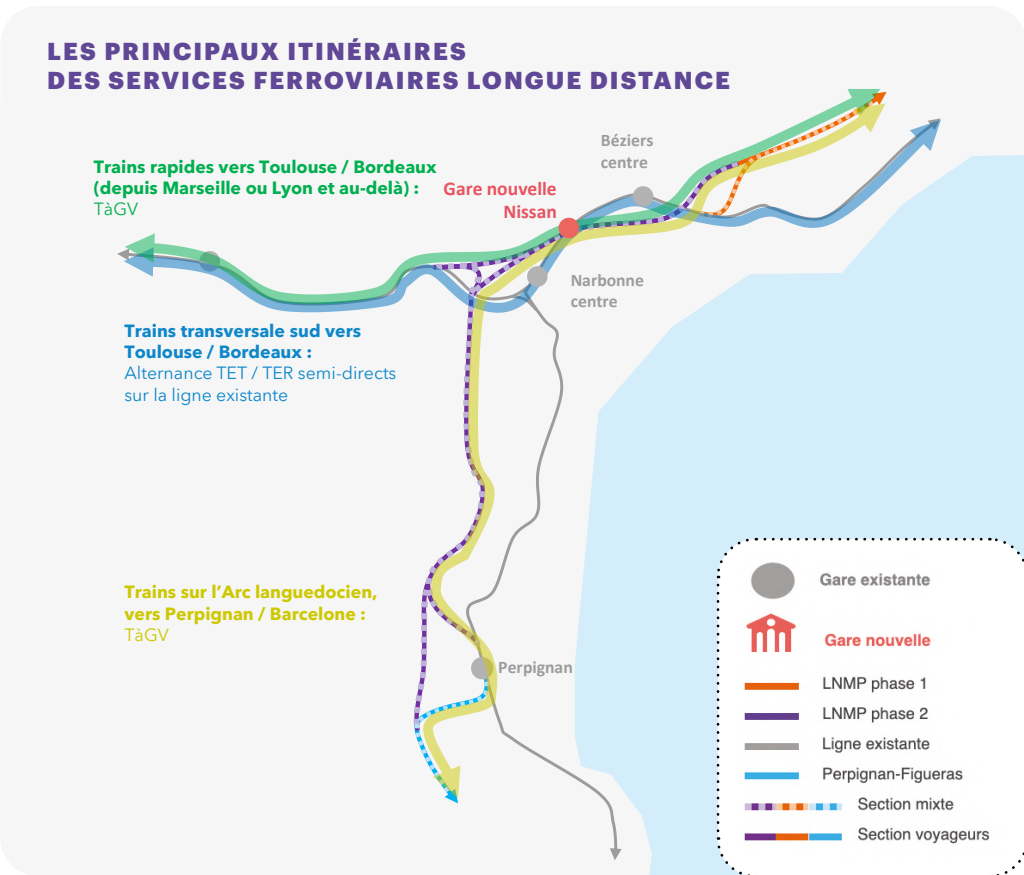


Ces temps de parcours, issus des études d'exploitation, sont indiqués à la minute mais les incertitudes, à ce stade des études, conduisent à les considérer comme valides à quelques minutes près (moins de 5').

Il est important de souligner que les meilleurs temps de parcours ferroviaires permis par l'infrastructure, présentés dans ces schémas ne reflètent pas à eux seuls le temps de trajet complet. **Il faut pour cela ajouter le temps d'accès à la gare et le parcours jusqu'au point d'arrivée final. Ainsi, la moindre accessibilité de la gare de Nissan (détaillée dans la section 2.3 à suivre) doit être prise en compte pour évaluer les temps de parcours réels.**

Structuration et fréquence des services voyageurs longue distance

La structure des services TàGV est similaire à celle du projet de référence.



Concernant les TàGV

Les TàGV passeraient par la ligne nouvelle et s'arrêteraient, dans leur très grande majorité, à la gare nouvelle pour desservir l'ensemble du territoire Carcassonne-Narbonne-Béziers-Agde, qu'ils viennent d'Île-de-France (TàGV dits radiaux) ou de la région Sud PACA (intersecteurs Grand Sud) et aillent vers Toulouse-Bordeaux ou Perpignan et l'Espagne.

Par rapport au projet de référence (2 gares nouvelles), Nissan « remplacerait » les deux gares nouvelles de Béziers Est et Narbonne Ouest. Les fréquences d'arrêt de TàGV à Nissan sont globalement équivalentes à celles prévues dans le projet de référence dans chacune des deux gares nouvelles (et en augmentation nette grâce à la phase 2).

Les gares existantes de Béziers et Narbonne centre seraient desservies quasi exclusivement par les trains régionaux et TET. Il demeurerait néanmoins quelques TàGV en terminus à Béziers, arrivant par la ligne existante (desserte de Sète et Agde).

Pour mémoire, les services TET resteraient inchangés, et continueraient de desservir les deux gares centre par la ligne existante, en alternance avec des TER semi-directs toutes les 2 heures.

Les services TER

La gare nouvelle de Nissan permettrait les correspondances entre ligne existante et ligne nouvelle grâce à la création d'un arrêt sur la ligne existante.

La desserte de Nissan permettrait en particulier des correspondances entre les TàGV venant de Montpellier (et au-delà) et les TER desservant Narbonne et toutes les gares sur la ligne de Narbonne à Perpignan, très fréquentées par la clientèle touristique.

2.2 Conséquences sur l'exploitation et la capacité du réseau

Les itinéraires des trains étant similaires à ceux du projet de référence, les conséquences en termes d'exploitation et de capacité seraient les mêmes :

- un allègement de trafic sur la ligne existante de nature à contribuer à la robustesse d'exploitation ;
- si la ligne nouvelle est mixte, un développement du fret ainsi que son transfert sur cette infrastructure afin de renforcer les services TER sur la ligne classique, sous réserve des choix de la Région Occitanie ;
- une possibilité de détournement de trains offerte par cet itinéraire alternatif dans certains cas de grands incidents.

2.3 Accessibilité des gares

TEMPS D'ACCÈS EN VOITURE
(dans des conditions de circulation normales) à la gare d'arrêt des TàGV la plus proche
sans le projet (à gauche) et dans la variante à une gare nouvelle à Nissan (à droite)



Source : études de trafic voyageurs LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025

ÉVOLUTION DES POPULATIONS ET EMPLOIS situés à x minutes en voiture d'une gare TàGV permise par le projet						
À moins de ...	POPULATION			EMPLOIS		
	Avant le projet	Avec la variante 1 gare nouvelle à Nissan	Variation	Avant le projet	Avec la variante 1 gare nouvelle à Nissan	Variation
10 min	225 000	120 000	-105 000 -47 %	120 000	60 000	-60 000 -50 %
20 min	595 000	495 000	-100 000 -17 %	220 000	180 000	-40 000 -18 %
30 min	845 000	725 000	-120 000 -14 %	285 000	250 000	-35 000 -12 %
40 min	1 050 000	930 000	-120 000 -11 %	345 000	305 000	-40 000 -12 %
50 min	1 475 000	1 140 000	-335 000 -23 %	525 000	370 000	-155 000 -30 %
60 min	1 885 000	1 645 000	-240 000 -13 %	700 000	615 000	-85 000 -12 %

Sources- Données population et emploi : source Insee (Omphale)

Ainsi, sur le périmètre géographique couvrant les agglomérations de Béziers et de Narbonne (les temps correspondent à des trajets en voiture) :

- les populations à moins de 10 minutes de Nissan (gare TàGV la plus proche dans la variante considérée) seraient environ moitié moins nombreuses que celles situées à moins de 10 minutes de la gare TàGV la plus proche sans le projet LNMP phase 2 (Béziers centre ou Narbonne centre). Ces chiffres illustrent que le secteur est bien moins dense aux alentours immédiats de la gare nouvelle prévue dans cette variante ;
- à moins de 30 et 40 minutes, cet écart serait plutôt respectivement de 15 % et 10 % de moins.

Les cartes et chiffres ci-dessus montrent que, globalement, il serait plus long d'aller prendre son TàGV en voiture à la gare de Nissan plutôt qu'à Béziers centre ou Narbonne centre.

Toutefois, les usagers ne se rabattraient pas nécessairement sur la gare la plus rapide à rejoindre, en effet, ils rebrousse rarement pour se rendre à la gare par rapport à leur destination finale. Les éléments précédents ne peuvent donc à eux seuls être des indicateurs de l'attractivité du service ou des gains de voyageurs. L'attractivité d'une gare tiendra compte de l'ensemble des facteurs influençant le choix des usagers, en considérant leur déplacement complet.

2.4 Évolution de la fréquentation

Sur l'ensemble du périmètre compris entre Narbonne et Béziers, le projet devrait entraîner une légère augmentation du nombre de voyageurs en gare. Cette évolution résulte de plusieurs dynamiques complémentaires :

- **Des reports de voyageurs :**
 - Une partie des voyageurs utiliserait davantage la gare de Nissan, au détriment des gares de Béziers centre et de Narbonne centre qui seraient beaucoup moins desservies par les TGV.
 - Certains voyageurs, habitant notamment à l'ouest de Béziers, n'auraient plus besoin de se rendre jusqu'à Montpellier pour prendre leur train à grande vitesse.

- **Des gains de fréquentation** liés à l'amélioration du service TGV : la réduction des temps de parcours et l'augmentation des fréquences de desserte rendraient le train plus attractif.

Ces différents effets combinés, conjugués aux bonnes performances du service ferroviaire sur les trajets en transit à l'échelle du secteur Béziers – Narbonne, conduiraient à une hausse globale de la fréquentation :

- d'environ 1,9 million de montées + descentes supplémentaires par an sur le périmètre élargi à l'arc languedocien de Nîmes à Perpignan ;
- et d'environ 2,8 millions de voyageurs annuels si l'on inclut les liaisons vers Barcelone.

Les gares de Perpignan et de Barcelone gagneraient environ 800 000 montées + descentes/an.

2.5 Impacts environnementaux

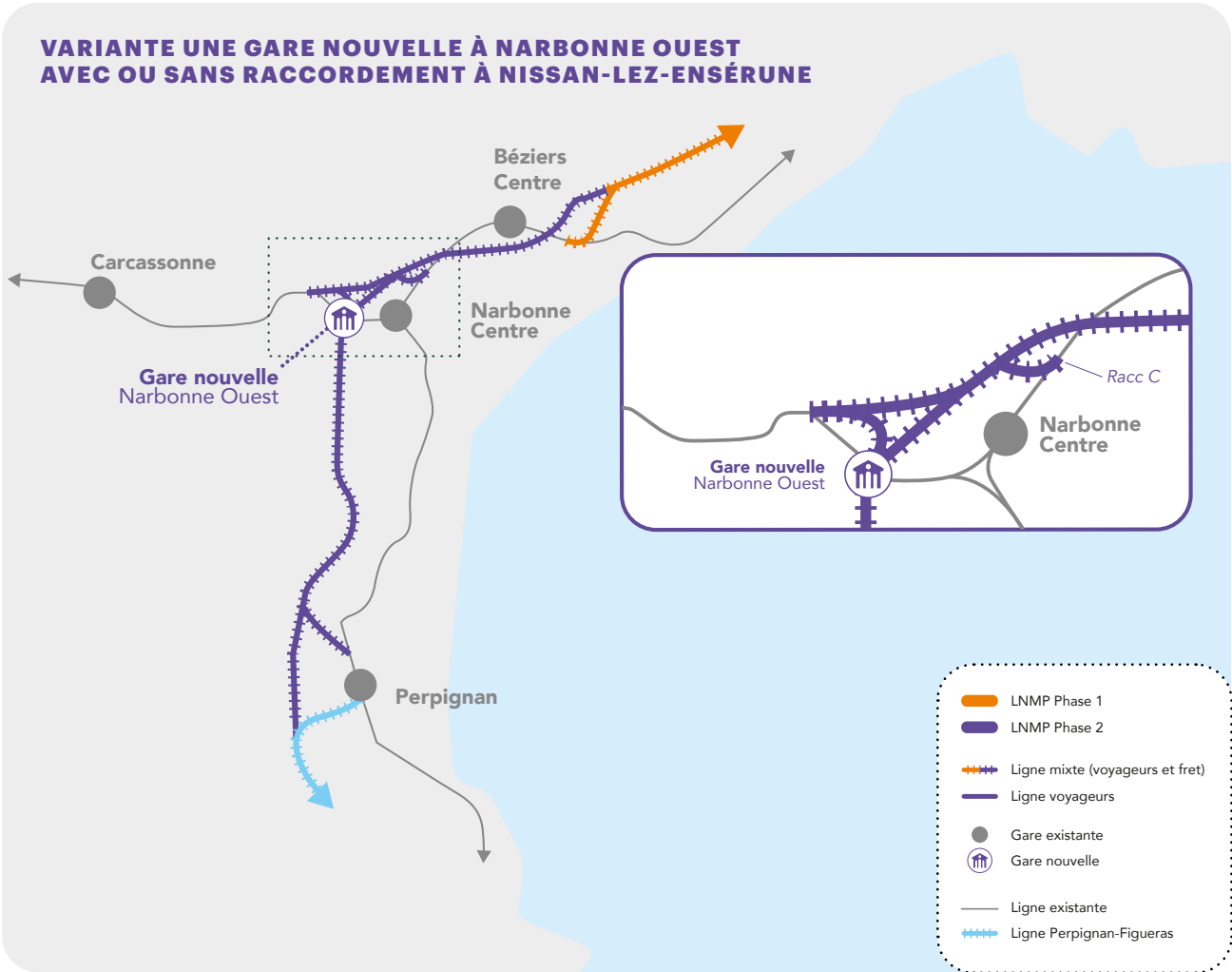
Cette phase de concertation a pour objectif, entre autres, que les participantes et participants se positionnent sur le principe d'une, de plusieurs ou de l'absence de gares nouvelles, et des conséquences pour le service ferroviaire. Dans le cadre de la présente concertation, les analyses environnementales présentées par la suite s'appuient sur les principes d'implantation de gares issus du projet de référence et/ou des précédentes études. Ces implantations ne constituent pas les emplacements définitifs des gares nouvelles. La localisation précise des gares, et l'analyse approfondie de leurs impacts environnementaux, seront étudiées lors de la prochaine étape de concertation, une fois les scénarios de desserte, et de mixité, arrêtés à l'issue de la phase actuelle de concertation.

La gare nouvelle de Nissan serait située en milieu agricole, à proximité des sites Natura 2000 des collines d'Ensérune et des prés humides de l'étang de Capestang présentant des intérêts écologiques forts. Les aménagements connexes de la gare devront chercher à préserver ces milieux sensibles.

3. VARIANTES « UNE GARE NOUVELLE À NARBONNE, AVEC OU SANS RACCORDEMENT À NISSAN »

3.1 Consistance des deux variantes et services ferroviaires associés

Dans ces deux variantes, une seule gare nouvelle serait créée à Narbonne Ouest. La ville de Béziers serait uniquement desservie par sa gare centre existante.



Deux variantes sont envisagées : avec ou sans le raccordement « C » à Nissan. Ce raccordement permettrait aux TàGV desservant la gare de Béziers centre de circuler sur la ligne nouvelle entre Nissan et le secteur de Narbonne, et éventuellement de desservir la gare nouvelle de Narbonne Ouest. Ainsi, les trains disposeraient d'une alternative d'itinéraire. Sans ce raccordement, ils n'auraient qu'une seule option : passer par la ligne existante et desservir la gare de Narbonne centre. Les conséquences de ces choix d'itinéraires sont détaillées dans les chapitres suivants.

Le raccordement « C » serait à double voie et dénivelé des deux côtés, c'est-à-dire qu'il se raccorderait sur la ligne existante et sur la ligne nouvelle en les franchissant par des ouvrages d'art pour éviter un croisement à niveau.



SYNTHÈSE DE LA VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE



POINTS FORTS

- Position intermédiaire entre Montpellier et Perpignan, assurant un maillage régulier
- Gare nouvelle permettant les arrêts TàGV sur l'axe Montpellier-Toulouse
- Correspondances TER-TàGV, voire TET

POINTS FAIBLES

- Accès en voiture à la gare nouvelle plus long que dans les autres scénarios pour de nombreux habitants, avec un accès à l'autoroute plus éloigné, sur un réseau routier secondaire à requalifier
- Diminution du niveau de desserte TàGV des gares centre de Narbonne et Béziers
- Effet « rebroussement » (rejoindre une gare à l'inverse du sens du train) supplémentaire, aggravant les temps d'accès et constituant un facteur repoussoir (pour les Biterrois vers le nord et les Narbonnais vers le sud)
- Pas de projet de territoire actualisé depuis 2012 intégrant une gare nouvelle à Nissan

SUJETS CONNEXES

- Un projet de gare qui nécessite une forte collaboration entre les trois territoires de Béziers, Narbonne et Nissan
- Les projets connexes accompagnant toute réalisation de gares nouvelles doivent mûrir. Par exemple, l'accessibilité nécessaire et la capacité à en faire des leviers de développement et d'attractivité territoriale dépendront de la mobilisation des acteurs du territoire, pour en faire de véritables « projets de territoire ».

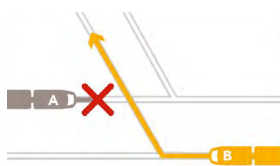


ZOOM SUR Dénivellation des raccordements

La dénivellation d'un raccordement permet aux trains circulant dans des sens opposés de ne pas se croiser sur la même voie, ce qui améliore significativement la régularité et la fluidité de l'exploitation :

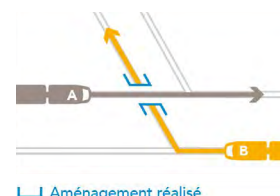
RACCORDEMENT À NIVEAU

Aujourd'hui, lorsque le train B traverse l'autre ligne, le train A ne peut pas passer et doit attendre.



RACCORDEMENT DÉNIVELÉ

Avec l'aménagement d'un ouvrage dénivélé, les mouvements des deux trains sont rendus indépendants.



Par rapport à un raccordement « à niveau », les bénéfices sont importants pour l'exploitation :

- **gain en capacité** : en évitant des plages de temps de passage « condamnées » (pour le train A dans le schéma) afin de laisser passer le train de sens opposé ;
- **limitation de la propagation des retards** : en évitant de lier les horaires des trains de sens contraire, on limite la propagation des retards d'un sens à l'autre.

Toutefois, les conséquences sont plus fortes pour le territoire puisque l'une des voies s'élève et franchit l'autre par un pont (solution dite en « saut-de-mouton ») ou alors s'abaisse et franchit l'autre par une tranchée couverte (solution dite « en terrier »).

Variante avec raccordement Temps de parcours et structuration des services

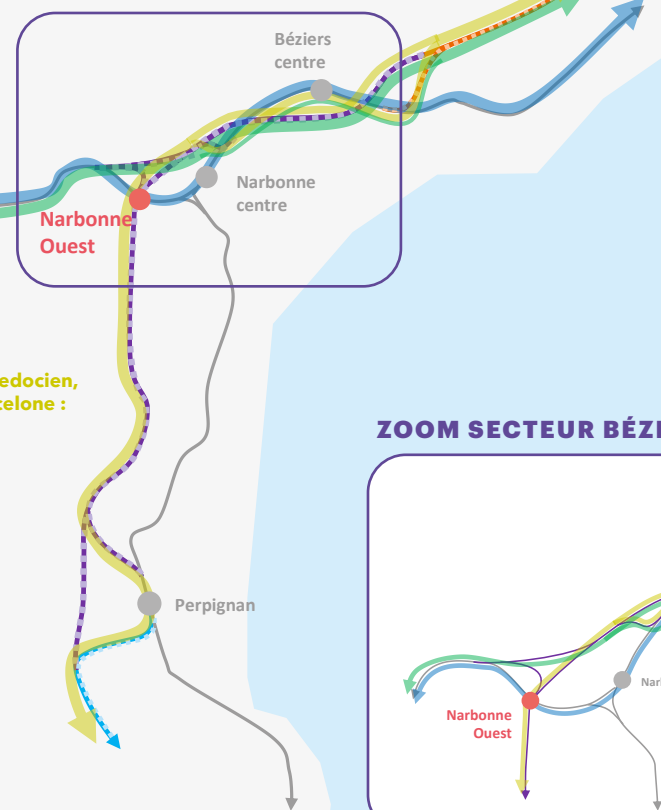
LES PRINCIPAUX ITINÉRAIRES DES SERVICES FERROVIAIRES LONGUE DISTANCE pour la variante une gare nouvelle à Narbonne Ouest avec raccordement à Nissan

Trains transversale sud vers Toulouse / Bordeaux :
Alternance TET / TER semi-directs sur la ligne existante

Trains rapides vers Toulouse / Bordeaux (depuis Marseille ou Lyon et au-delà) : TàGV

Trains sur l'Arc languedocien, vers Perpignan / Barcelone :
TàGV

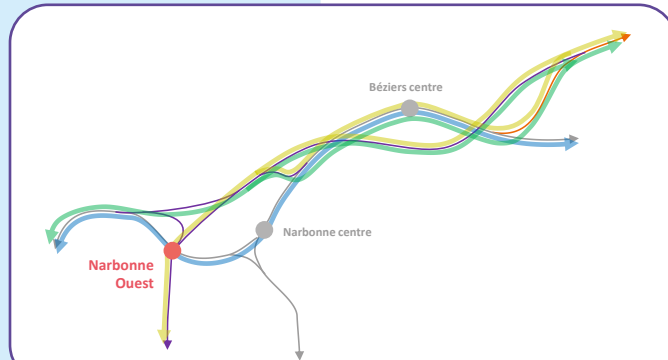
- Gare existante
- Gare nouvelle
- LNMP phase 1
- LNMP phase 2
- Ligne existante
- Perpignan-Figueras
- Section mixte
- Section voyageurs



Dans cette variante, les TàGV passeraient par la ligne nouvelle entre Nissan et Narbonne. Ils auraient le choix, au niveau de Béziers, entre deux solutions :

- emprunter la ligne existante sur la portion située entre les raccordements B et C pour desservir la gare de Béziers centre ;
- rester sur la ligne nouvelle mais dans ce cas ne pas desservir la ville de Béziers.

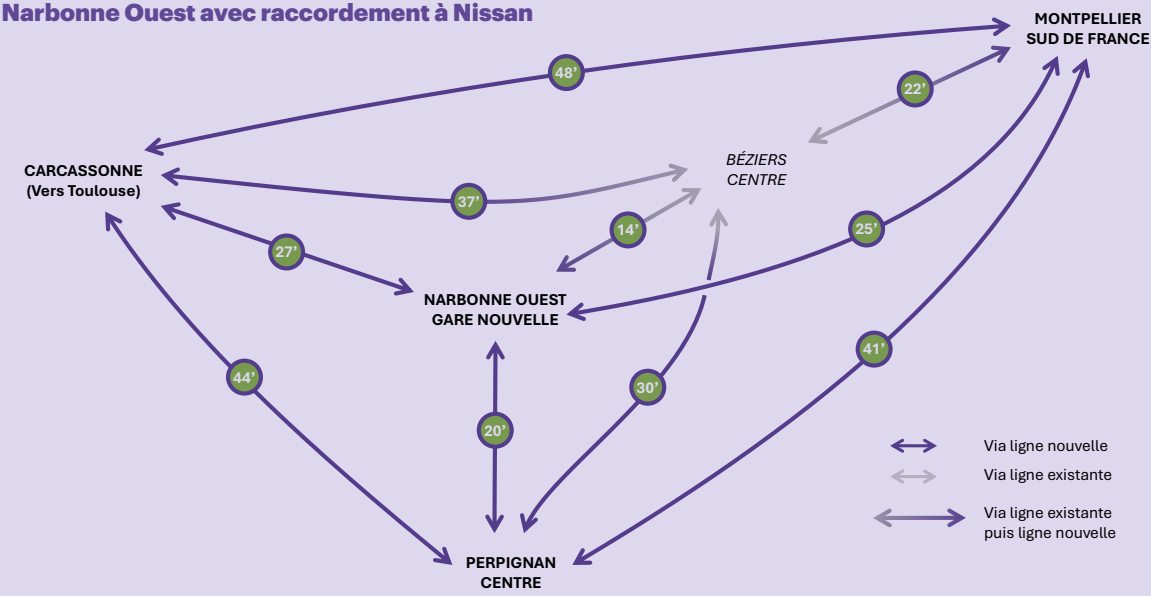
ZOOM SECTEUR BÉZIERS-NARBONNE



Le schéma ci-dessous représente les meilleurs temps de parcours entre agglomérations qui seraient permis par la variante « une gare nouvelle à Narbonne, avec raccordement à Nissan » pour les services voyageurs longue distance.

MEILLEURS TEMPS DE PARCOURS

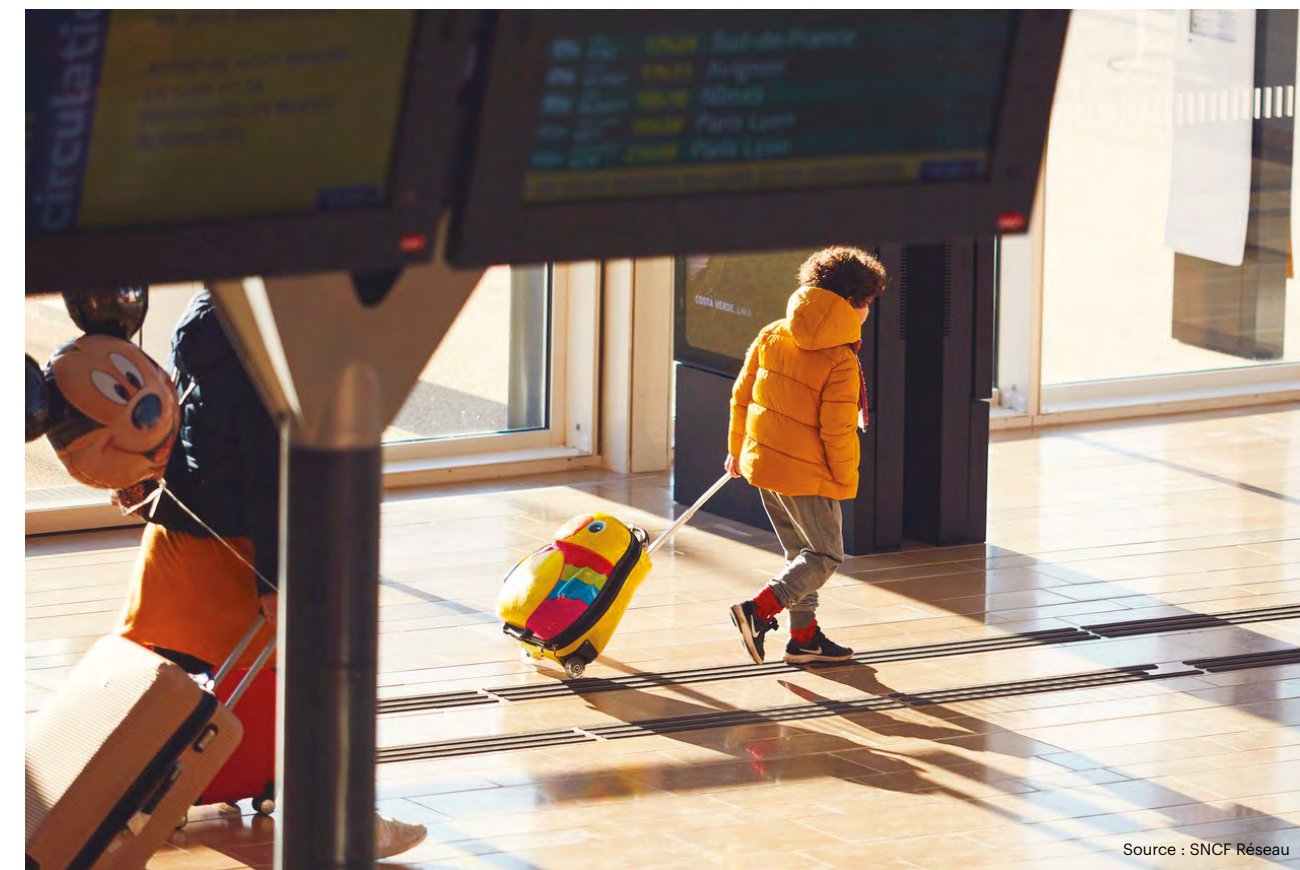
permis par l'infrastructure dans le cas de la variante une gare nouvelle à Narbonne Ouest avec raccordement à Nissan



Source : études d'exploitation LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025

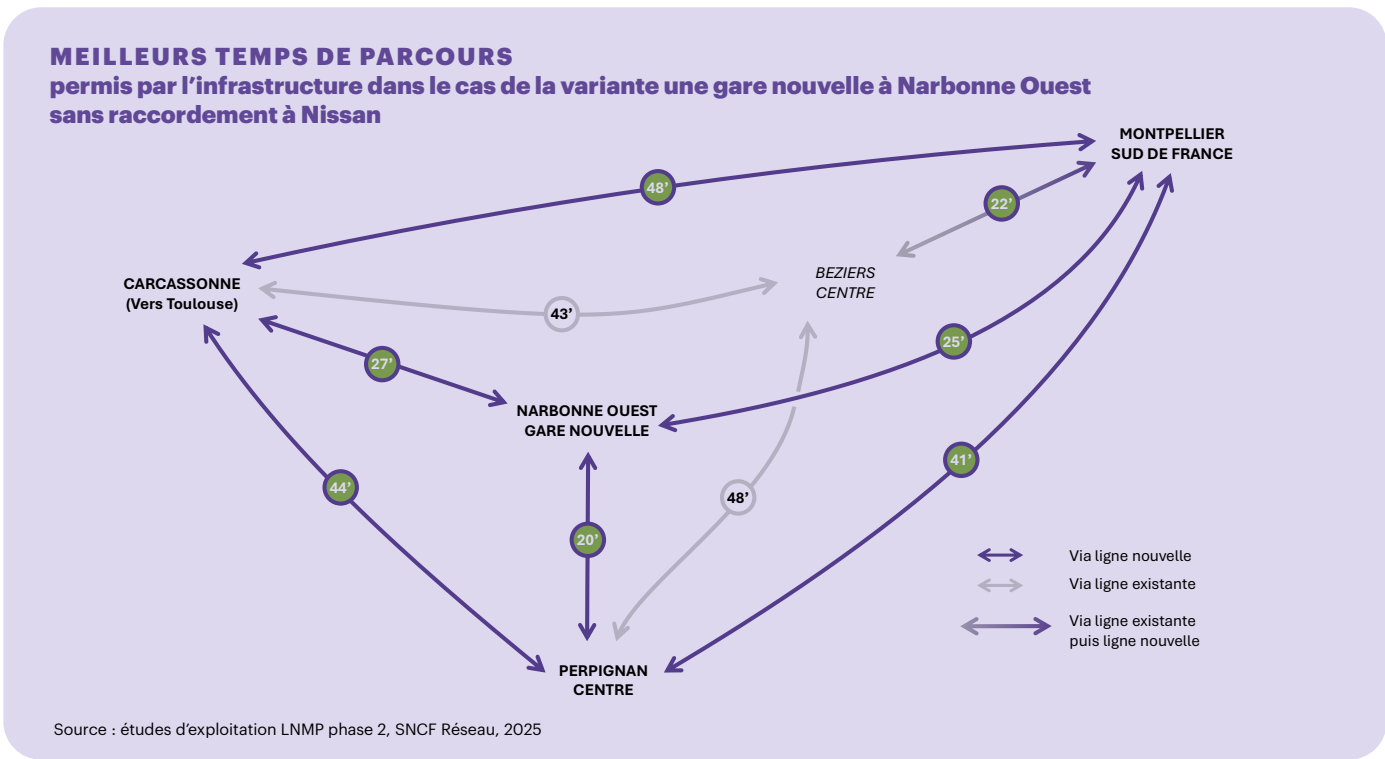
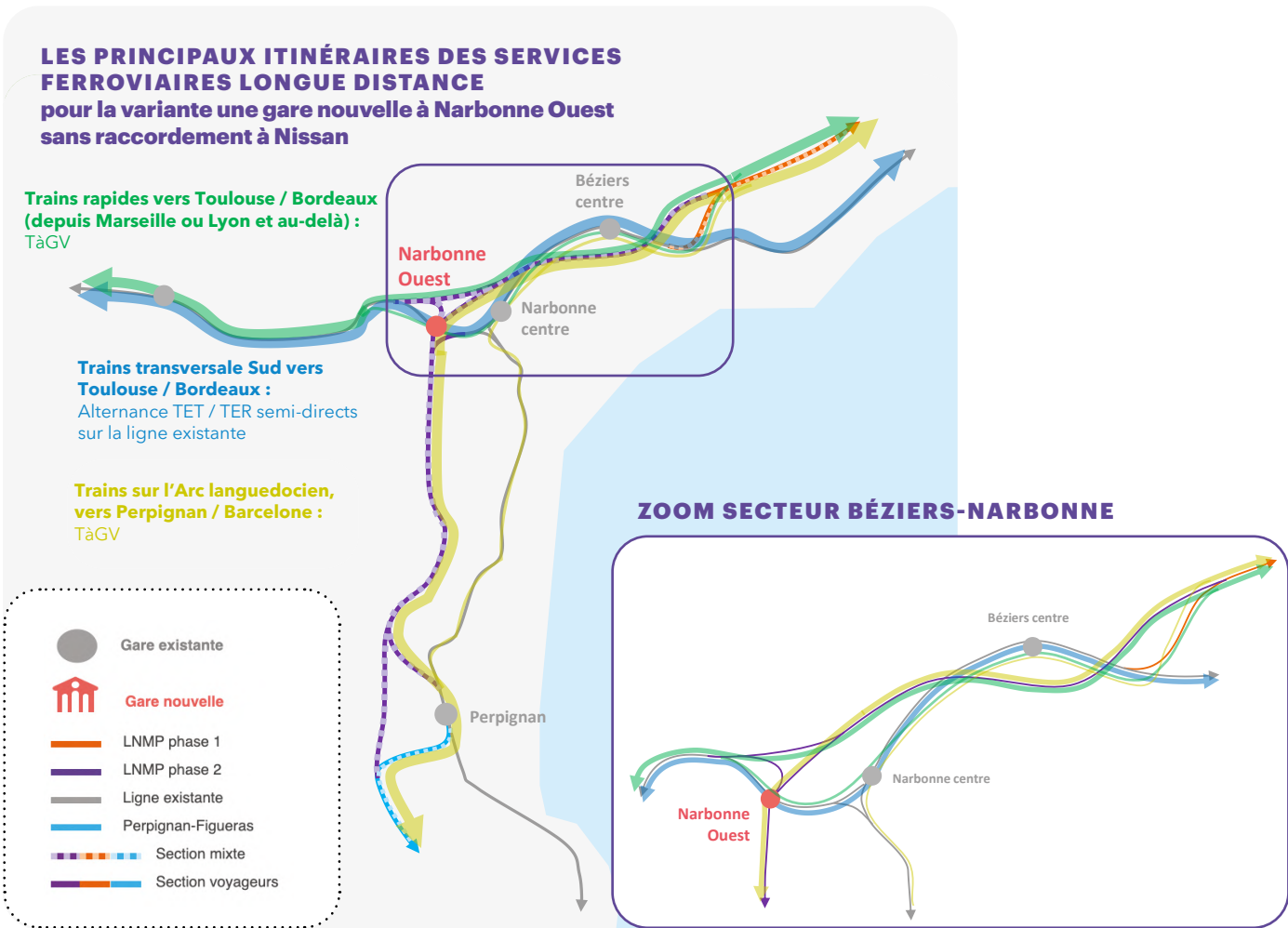
Si l'on considère le point de vue des transporteurs en termes de performance commerciale, et donc de temps de parcours, desservir la gare de Béziers centre engendrerait un allongement de temps de parcours de 14 minutes sur le trajet global (contre 7 minutes environ pour un arrêt dans une gare sur ligne nouvelle).

Ces temps de parcours, issus des études d'exploitation, sont indiqués à la minute, mais les incertitudes à ce stade des études conduisent à les considérer comme valides à quelques minutes près (moins de 5').



Source : SNCF Réseau

Variante sans raccordement
Temps de parcours et structuration des services



Pour les transporteurs TàGV, la desserte de Béziers (entraînant celle de Narbonne), engendrerait un temps supplémentaire de 29 minutes pour les missions vers Perpignan, et 17 minutes pour les missions vers Toulouse par rapport à un itinéraire par la ligne nouvelle.

La conséquence en termes de fréquence serait :

- Pour Béziers
 - dans l'option avec raccordement, la fréquence des TàGV devrait peu évoluer avec le projet ;
 - dans l'option sans raccordement, elle devrait diminuer.
- Pour Narbonne, les arrêts des TàGV pourraient croître grâce aux temps de parcours gagnés. Ils se concentreraient sur la gare nouvelle, la gare centre n'étant desservie que par un nombre très faible de TàGV vers Toulouse-Bordeaux ou Perpignan-Barcelone.

Dans cette variante, les services TET resteraient inchangés, et continueraient de desservir les deux gares centre par la ligne existante, en alternance avec des TER semi-directs toutes les 2 heures.

Les services TER

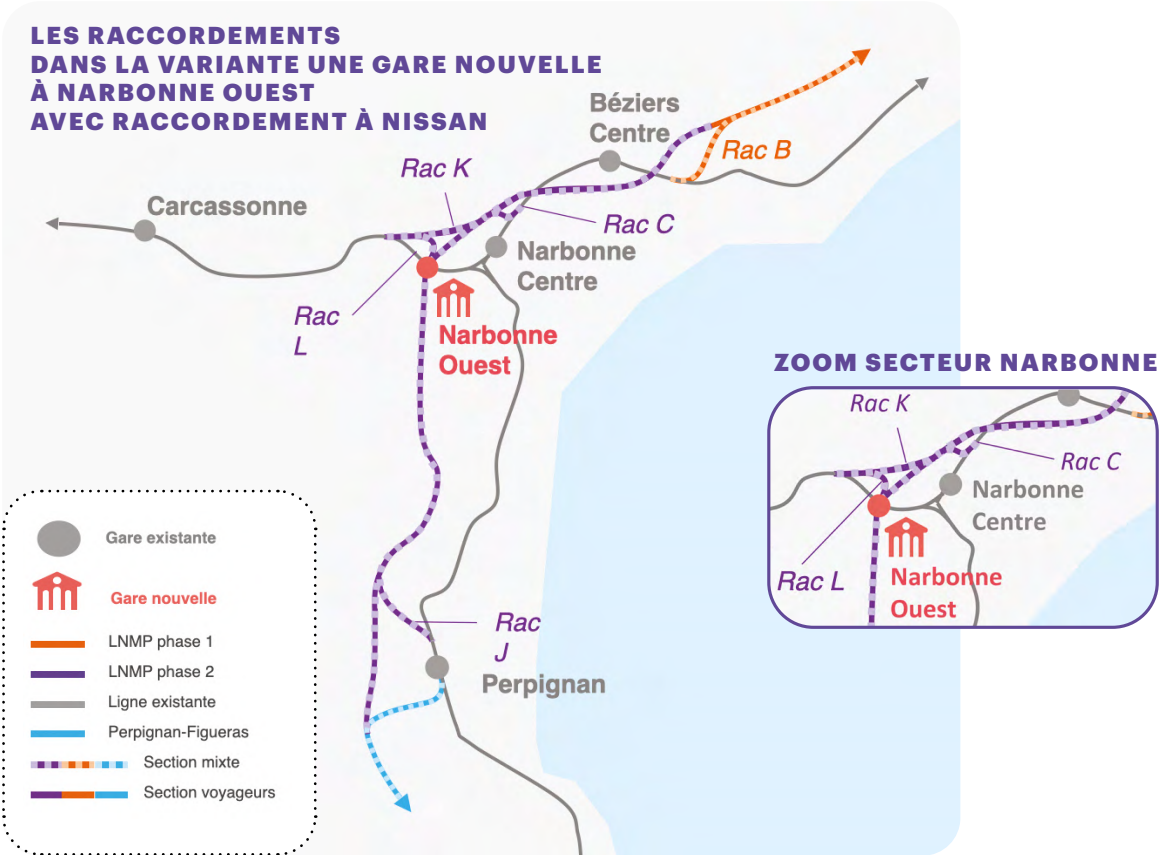
Dans les deux options de raccordement, la desserte de la gare existante Béziers centre permettrait des correspondances entre les TàGV venant de Montpellier (et au-delà) et les TER desservant Narbonne et toutes les gares de la ligne de Narbonne à Perpignan, très fréquentées par la clientèle touristique.

Dans les deux options de raccordement, si la ligne nouvelle est mixte, grâce au transfert de la majorité des trains de fret sur la ligne nouvelle, les services TER pourraient être renforcés si la Région le souhaite.

3.2 Conséquences sur l'exploitation et la capacité du réseau

Dans l'option avec le raccordement C, la desserte de Béziers centre par des TàGV pourrait créer des conflits de circulations sur la ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan car ces TàGV quitteraient la ligne nouvelle par le raccordement B et la retrouveraient grâce au raccordement C, ce qui ferait augmenter les contraintes d'exploitation sur la ligne nouvelle et sur la ligne existante.

A contrario, il offrirait des possibilités intéressantes pour l'exploitation du doublet de lignes, avec des reports plus aisés des circulations d'une ligne sur l'autre en cas de travaux ou d'incidents.



3.3 Accessibilité des gares

L'accès aux TàGV serait inchangé dans l'agglomération de Béziers.

Dans l'agglomération narbonnaise, le report des arrêts TàGV de la gare existante vers la gare nouvelle conduirait à un déplacement vers l'ouest de la zone d'accessibilité en voiture. Au total, on obtient un très léger accroissement des populations et emplois accessibles en 20 à 30 minutes : respectivement +20 000 habitants et +5 000 emplois.

TEMPS D'ACCÈS EN VOITURE
(dans des conditions de circulation normales) à la gare d'arrêt des TàGV la plus proche sans le projet (à gauche) et dans le scénario à une gare nouvelle à Narbonne ouest (à droite)



Source : études de trafic voyageurs LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025

ÉVOLUTION DES POPULATIONS ET EMPLOIS situés à x minutes en voiture d'une gare TàGV permise par le projet						
À moins de ...	POPULATION			EMPLOIS		
	Avant le projet	Avec les variantes 1 gare nouvelle à Narbonne ouest	Variation	Avant le projet	Avec les variantes 1 gare nouvelle à Narbonne ouest	Variation
10 min	225 000	205 000	-20 000 -9 %	120 000	110 000	-10 000 -8 %
20 min	595 000	615 000	20 000 3 %	220 000	225 000	5 000 2 %
30 min	845 000	865 000	20 000 2 %	285 000	290 000	5 000 2 %
40 min	1 050 000	1 115 000	65 000 6 %	345 000	375 000	30 000 9 %
50 min	1 475 000	1 495 000	20 000 1 %	525 000	530 000	5 000 1 %
60 min	1 885 000	1 915 000	30 000 2 %	700 000	710 000	10 000 1 %

Sources- Données population et emploi : source Insee (Omphale)

Ainsi, sur le périmètre géographique couvrant les agglomérations de Béziers et de Narbonne (les temps correspondent à des trajets en voiture) :

- les populations situées à moins de 10 minutes de la gare TàGV la plus proche diminueraient de 10 % environ avec le projet ;
- les populations situées à moins de 30 et 40 minutes de la gare TàGV la plus proche, seraient en légère augmentation (moins de 5 %).

3.4 Évolution de la fréquentation

Sur le secteur Béziers–Narbonne, le projet entraînerait un gain de voyageurs supplémentaires, mais plus limité que dans le projet de référence à 2 gares nouvelles : entre 250 000 (option sans raccordement à Nissan) et 750 000 montées + descentes annuelles supplémentaires (option avec raccordement), soit 4 à 13 % de gains de voyageurs.

Derrière le léger gain global de voyageurs observé sur le secteur, on constate en réalité des évolutions contrastées selon les gares :

- une hausse notable du nombre de voyageurs à Narbonne (gare nouvelle et gare existante) ;
- une baisse en gare de Béziers centre.

Ces différences s'expliquent principalement par deux facteurs :

- un recentrage naturel de la fréquentation vers Narbonne : avec la mise en service de la phase 2 du projet LNMP, les voyageurs narbonnais qui, jusqu'alors préféraient embarquer à Béziers centre (qui sera devenu le départ/terminus de la ligne nouvelle avec la réalisation de la phase 1 vers le nord et l'est), disposeraient désormais d'une offre TàGV plus proche, à Narbonne Ouest ;
- une offre TGV moins dynamique à Béziers centre : la desserte TàGV de Béziers centre pourrait stagner ou même diminuer avec l'option sans raccordement. En effet, le passage par la ligne existante rallongerait les temps de parcours, ce qui pénaliserait la compétitivité des trains concernés.

Sur un périmètre étendu à l'arc languedocien de Nîmes à Perpignan, les gains se rapprocheraient de ceux du projet de référence, avec entre 2,1 et 2,2 millions de montées + descentes annuelles supplémentaires.

Les gains de voyageurs en gare de Perpignan et de Barcelone seraient du même ordre que dans les autres scénarios, d'environ 700 000 montées + descentes/an dans chacune de ces gares.

3.5 Impacts environnementaux

Cette phase de concertation a pour objectif, entre autres, que les participantes et participants se positionnent sur le principe d'une, de plusieurs ou de l'absence de gares nouvelles, et des conséquences pour le service ferroviaire. Dans le cadre de la présente concertation, les analyses environnementales présentées par la suite s'appuient sur les principes d'implantation de gares issus du projet de référence et/ou des précédentes études. Ces implantations ne constituent pas les emplacements définitifs des gares nouvelles. La localisation précise des gares, et l'analyse approfondie de leurs impacts environnementaux, seront étudiées lors de la prochaine étape de concertation, une fois les scénarios de desserte, et de mixité, arrêtés à l'issue de la phase actuelle de concertation.

En plus des impacts dus à la gare de Narbonne Ouest (cf. section 1.5 du chapitre 4), le raccordement à Nissan, dans la variante concernée, se situerait sur la commune de Nissan-lez-Ensérune entre le pont rail de la route départementale RD 37 et le lieu-dit Les Cazagnasses. Son insertion devra tenir compte des caractéristiques de ce secteur d'habitat diffus (hormis le hameau de Périès) et du relief vallonné.





SYNTHÈSE DE LA VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À NARBONNE OUEST AVEC RACCORDEMENT À NISSAN

POINTS FORTS

- Correspondance TER-TàGV facilitée dans la gare existante de Béziers centre et la gare nouvelle de Narbonne Ouest (création d'une halte TER sur la ligne existante)
- Bonne fréquence de desserte TàGV
- Gains de temps de parcours favorables à Narbonne Ouest pour les TàGV ne desservant pas la gare existante de Béziers centre

POINTS FAIBLES

- Risque pour Béziers d'avoir moins d'arrêts de TàGV, nécessitant d'emprunter la ligne existante entre Villeneuve-lès-Béziers et Nissan
- Moins de TàGV en gare de Narbonne centre
- Zone d'accessibilité de Narbonne décalée vers l'ouest, sans réel gain d'habitants situés à proximité directe (- de 20/30 min en voiture) par rapport à la gare centre existante
- La configuration de la gare historiquement retenue pour Narbonne Ouest ne permet pas d'arrêt TàGV Montpellier-Toulouse
- Gare nouvelle de Narbonne Ouest présentant des contraintes techniques et d'insertion paysagère (quais en viaduc)
- Halte TER située dans le secteur inondable du Rec de Veyret

SUJETS CONNEXES

Les projets connexes accompagnant toute réalisation de gares nouvelles doivent mûrir. Par exemple, l'accessibilité nécessaire et la capacité à en faire des leviers de développement et d'attractivité territoriale dépendront de la mobilisation des acteurs du territoire, pour en faire de véritables « projets de territoire ».



SYNTHÈSE DE LA VARIANTE UNE GARE NOUVELLE À NARBONNE OUEST SANS RACCORDEMENT À NISSAN

POINTS FORTS

- Correspondance TER-TàGV facilitée dans la gare existante de Béziers centre et la gare nouvelle de Narbonne Ouest (création d'une halte TER sur la ligne existante)
- Bonne fréquence de desserte TàGV pour l'agglomération de Narbonne
- Gains de temps de parcours favorables à Narbonne Ouest pour les TàGV ne desservant pas la gare existante de Béziers centre

POINTS FAIBLES

- La fréquence des TàGV s'arrêtant à Béziers devrait diminuer significativement
- Moins de TàGV en gare de Narbonne centre
- Aucun gain de temps de parcours ferroviaire en TàGV depuis Béziers
- Zone d'accessibilité de Narbonne décalée vers l'ouest, sans réel gain d'habitants situés à proximité directe (- de 20/30 min en voiture) par rapport à la gare centre existante
- La configuration de la gare historiquement retenue pour Narbonne Ouest ne permet pas d'arrêt TàGV Montpellier-Toulouse
- Gare nouvelle de Narbonne Ouest présentant des contraintes techniques et d'insertion paysagère (quais en viaduc)
- Halte TER située dans le secteur inondable du Rec de Veyret

SUJETS CONNEXES

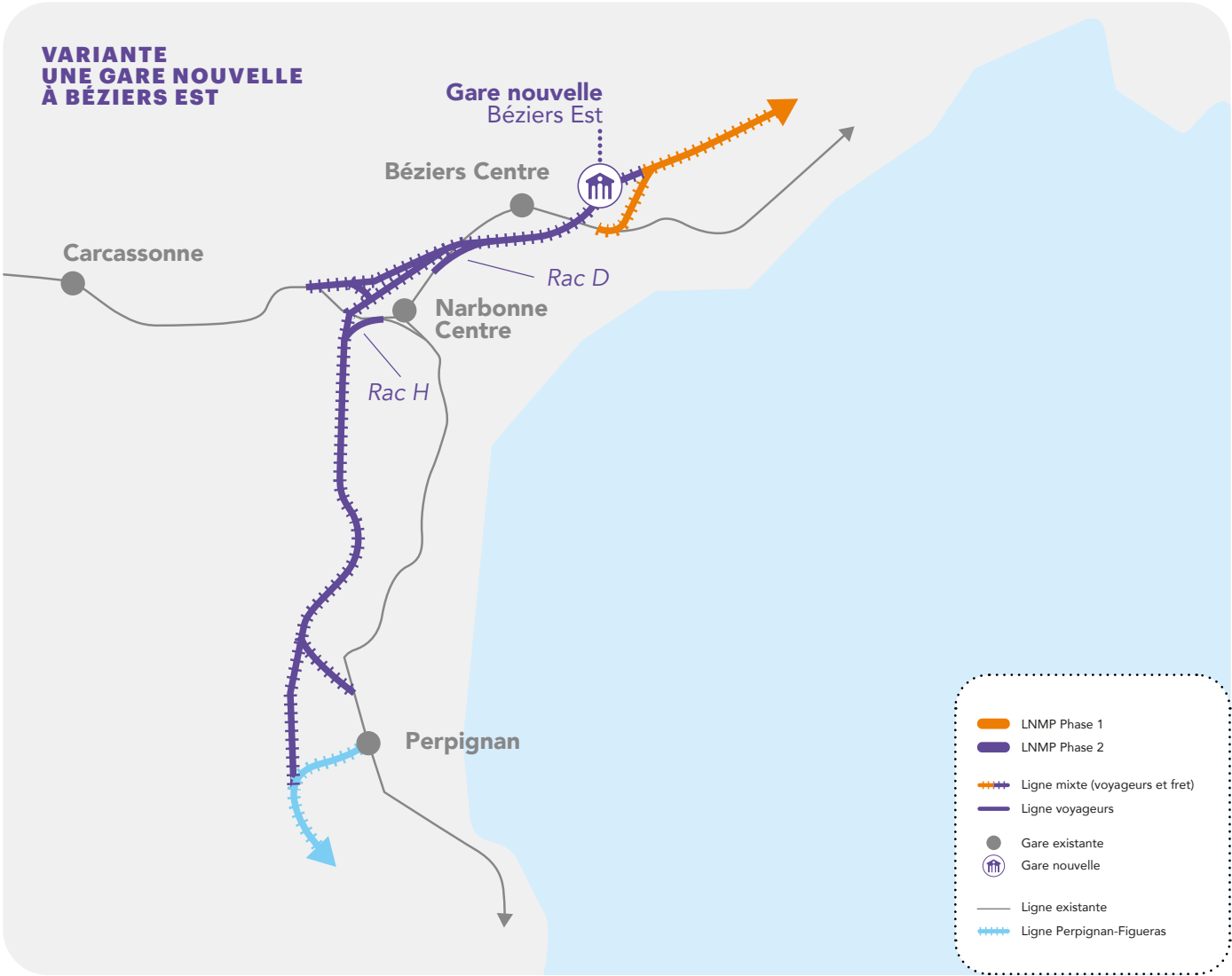
Les projets connexes accompagnant toute réalisation de gares nouvelles doivent mûrir. Par exemple, l'accessibilité nécessaire et la capacité à en faire des leviers de développement et d'attractivité territoriale dépendront de la mobilisation des acteurs du territoire, pour en faire de véritables « projets de territoire ».



4. VARIANTE « UNE GARE NOUVELLE À BÉZIERS, AVEC RACCORDEMENTS À NISSAN ET NARBONNE »

4.1 Consistance de la variante et services ferroviaires associés

Dans cette variante, une seule gare nouvelle serait créée à Béziers Est. La ville de Narbonne serait uniquement desservie par sa gare centre existante.



Dans le cadre de cette variante, deux raccordements seront nécessaires :

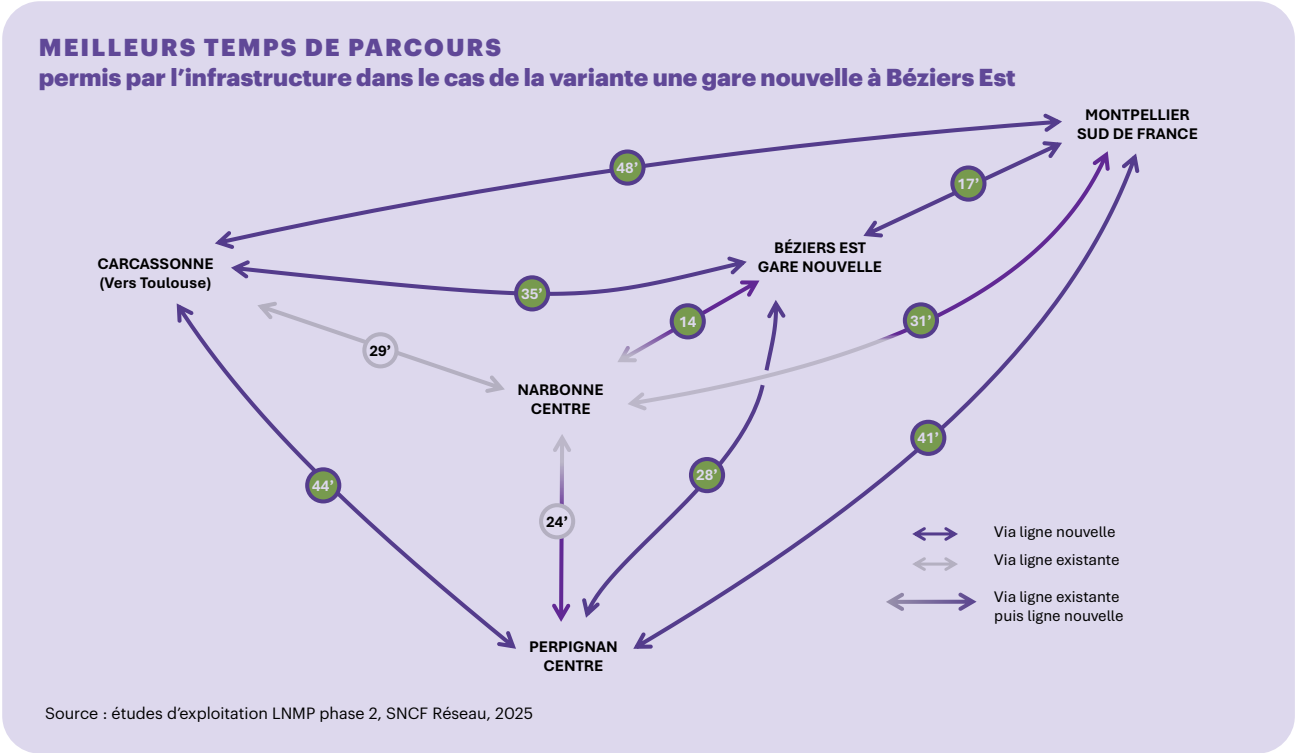
- un raccordement « D » à Nissan. Ce raccordement permettrait aux TàGV ayant desservi la gare de Béziers Est de rejoindre la ligne existante pour desservir Narbonne par la gare centre ;
- un raccordement H, pour permettre aux TàGV ayant desservi Narbonne centre et allant en direction de Perpignan de regagner la ligne nouvelle.

Sans les raccordements D et H, la desserte de Narbonne serait coûteuse en temps de parcours et bien moins attractive pour les transporteurs.

Les conséquences de ces choix d’itinéraires sont détaillées dans les chapitres suivants.

Temps de parcours et structuration des services

Le schéma ci-dessous représente les meilleurs temps de parcours entre agglomérations qui seraient permis par l’infrastructure pour les services voyageurs longue distance.



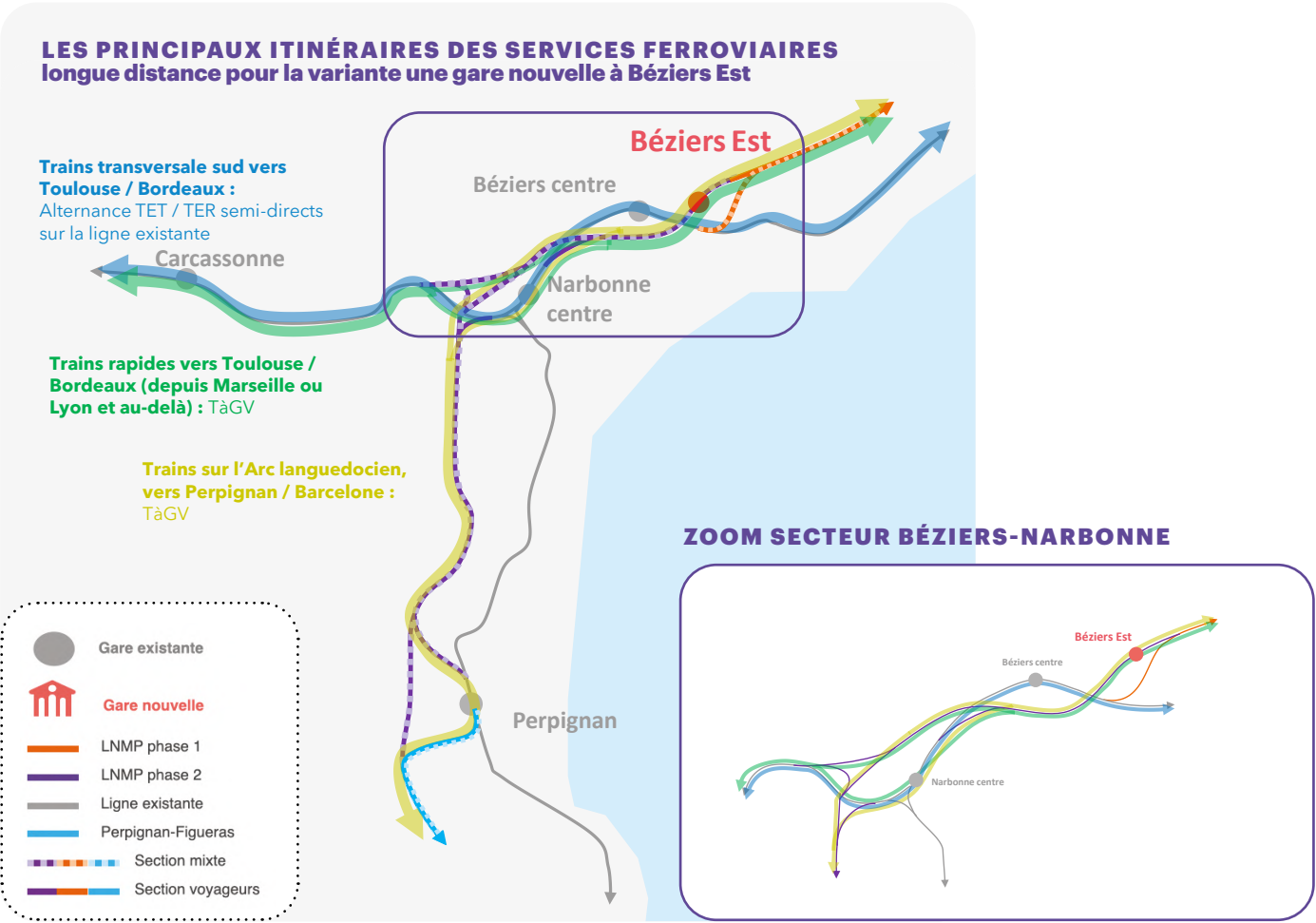
Ces temps de parcours, issus des études d’exploitation, sont indiqués à la minute, mais les incertitudes à ce stade des études conduisent à les considérer comme valides à quelques minutes près (moins de 5’).

Si l’on considère le point de vue des transporteurs en termes de performance commerciale, et donc de temps de parcours, **desservir la gare de Narbonne centre engendrerait une perte de temps de 10 minutes sur le trajet.**



Structuration et fréquence des services voyageurs longue distance

Le schéma ci-dessous représente les principaux itinéraires des services ferroviaires voyageurs longue distance.



Dans cette variante, les TàGV passeraient par la ligne nouvelle entre Béziers et Nissan. Ils auraient le choix, au niveau de Nissan, entre 2 solutions :

- emprunter la ligne existante sur la portion située entre les raccordements D et H pour desservir la gare de Narbonne centre ;
- rester sur la ligne nouvelle et ne pas desservir la ville de Narbonne pour préserver les gains de temps de parcours pour les destinations de Perpignan ou Barcelone.

Les services TER

La gare nouvelle de Béziers Est n'étant pas connectée à la ligne classique, la correspondance TàGV/TER ne s'effectuerait pas en gare nouvelle. Il conviendra de rejoindre la gare de Béziers centre pour effectuer une correspondance TER.

En revanche, les TàGV qui desserviraient la gare de Narbonne centre pourront effectuer les correspondances avec les TER et les TET dans la même gare.

Dans cette variante, si la ligne nouvelle est mixte, grâce au transfert de la majorité des trains de fret sur la ligne nouvelle, les services TER pourraient être renforcés en gare de Béziers centre si la Région le souhaite.

4.2 Conséquences sur l'exploitation et la capacité du réseau

Le raccordement D nécessaire à la desserte de Narbonne centre par des TàGV, pourrait créer des conflits de circulations sur la ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan car ces TàGV quitteraient la ligne nouvelle par le raccordement D et la retrouveraient grâce au raccordement H, ce qui augmenterait les contraintes d'exploitation sur la ligne nouvelle et sur la ligne existante.

A contrario, il offrirait des possibilités intéressantes pour l'exploitation du doublet de lignes, avec des reports plus aisés des circulations d'une ligne sur l'autre en cas de travaux ou d'incidents.

4.3 Accessibilité des gares

Dans l'agglomération de Narbonne, les TàGV continueraient d'arriver en gare centre. L'accessibilité serait donc identique à la situation actuelle.

Dans l'agglomération biterroise, le report des arrêts TàGV de la gare existante vers la gare nouvelle conduirait à un déplacement vers l'est de la zone d'accessibilité en voiture.

Au total, on obtient un accroissement des populations et emplois accessibles en voiture à moins de 30 minutes : respectivement +95 000 habitants et +25 000 emplois supplémentaires.

TEMPS D'ACCÈS EN VOITURE

(dans des conditions de circulation normales) à la gare d'arrêt des TàGV la plus proche sans le projet (à gauche) et dans le scénario à une gare nouvelle à Béziers Est (à droite)



Source : études de trafic voyageurs LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025

ÉVOLUTION DES POPULATIONS ET EMPLOIS situés à x minutes en voiture d'une gare TàGV permise par le projet

À moins de ...	POPULATION			EMPLOIS		
	Avant le projet	Avec la variante 1 gare nouvelle à Béziers Est	Variation	Avant le projet	Avec la variante 1 gare nouvelle à Béziers Est	Variation
10 min	225 000	190 000	-35 000 -16 %	120 000	95 000	-25 000 -21 %
20 min	595 000	635 000	40 000 7 %	220 000	230 000	10 000 5 %
30 min	845 000	940 000	95 000 11 %	285 000	310 000	25 000 9 %
40 min	1 050 000	1 185 000	135 000 13 %	345 000	395 000	50 000 14 %
50 min	1 475 000	1 730 000	255 000 17 %	525 000	645 000	120 000 23 %
60 min	1 885 000	2 005 000	120 000 6 %	700 000	740 000	40 000 6 %

Sources- Données population et emploi : source Insee (Omphale)

Ainsi, sur le périmètre géographique couvrant les agglomérations de Béziers et de Narbonne (les temps correspondent à des trajets en voiture) :

- les populations situées à moins de 10 minutes en voiture de la gare TàGV la plus proche diminueraient de 16 % environ avec le projet ;
- les populations situées à moins de 30 ou 40 minutes en voiture de la gare TàGV la plus proche, augmenteraient de plus de 10 %.

4.4 Évolution de la fréquentation

Sur le secteur Béziers–Narbonne, le projet entraînerait une baisse de voyageurs : aux alentours de 300 000 montées + descentes annuelles en moins. On constate en réalité des évolutions contrastées selon les gares :

- une légère hausse du nombre de voyageurs à Béziers (gare nouvelle et gare existante) avec 100 000 montées + descentes annuelles en plus ;
- une baisse en gare de Narbonne centre avec 400 000 montées + descentes annuelles en moins.

Cette baisse de fréquentation de la gare de Narbonne dans cette variante avec la phase 2 serait due à :

- des fréquences de services longue distance qui auraient plutôt tendance à diminuer ;
- des temps de parcours qui ne s’amélioreraient que vers les destinations du Sud, représentant une faible part de la demande.

La phase 2 permettrait environ 1,4 million de montées + descentes annuelles supplémentaires sur un périmètre étendu à l’Arc méditerranéen de Nîmes à Barcelone (contre 2,9 millions pour le projet de référence).

Les gares de Perpignan et Barcelone gagneraient chacune entre 600 000 et 700 000 montées + descentes par an.



4.5 Impacts environnementaux

Cette phase de concertation a pour objectif, entre autres, que les participantes et participants se positionnent sur le principe d'une, de plusieurs ou de l'absence de gares nouvelles, et des conséquences pour le service ferroviaire. Dans le cadre de la présente concertation, les analyses environnementales présentées par la suite s'appuient sur les principes d'implantation de gares issus du projet de référence et/ou des précédentes études. Ces implantations ne constituent pas les emplacements définitifs des gares nouvelles. La localisation précise des gares, et l'analyse approfondie de leurs impacts environnementaux, seront étudiées lors de la prochaine étape de concertation, une fois les scénarios de desserte, et de mixité, arrêtés à l'issue de la phase actuelle de concertation.

Le site de la gare nouvelle de Béziers Est serait situé dans une zone soumise aux inondations des petits cours d’eau.

Elle serait située en bordure d’autoroute, dans une zone sans enjeu écologique notable à ce stade de l’analyse. Son impact paysager et environnemental serait modéré.

Le raccordement de Nissan (Racc. D) serait situé en milieu agricole, non loin des sites Natura 2000 des collines d’Ensérune et des prés humides de l’étang de Capestang présentant des intérêts écologiques forts. Les aménagements du raccordement chercheraient à préserver ces milieux sensibles.

Cette variante nécessiterait également la réalisation du raccordement H (Racc. H). Celui-ci serait situé à proximité immédiate du périmètre de protection immédiat (PPI) du forage AEP du Ratier qui constitue un enjeu important. Les impacts potentiels concerneraient davantage la phase chantier (risque de pollution ou de modification des écoulements) que la phase exploitation.

Le raccordement H affecterait également des habitats naturels à très fort enjeu. Il serait réalisé à proximité du déversoir hydraulique existant dans le vallon du Rec de Veyret. La compatibilité de ces aménagements avec l’environnement et les contraintes existantes devra être vérifiée et démontrée dans les études ultérieures.

SYNTHÈSE DE LA VARIANTE
UNE GARE NOUVELLE À BÉZIER



POINTS FORTS

- Meilleure desserte TàGV pour l’agglomération de Béziers
- Gains de temps importants vers le nord et le sud pour les TàGV ne desservant pas la gare de Narbonne
- Circulation des TàGV sur la ligne nouvelle, libérant de la capacité pour le développement des TER
- Bonne correspondance TER/TET-TàGV dans la gare existante de Narbonne centre
- Amélioration de l’accessibilité en voiture à la gare nouvelle TàGV de Béziers Est

POINTS FAIBLES

- Raccordement H très impactant sur le plan environnemental et paysager ainsi que sur le coût de réalisation
- Moins de capacité libérée entre Béziers et Narbonne sur la ligne existante pour les trains du quotidien
- Moindre accessibilité en modes doux et transports en commun à la gare nouvelle de Béziers qu’à la gare existante
- Absence de correspondance TER-TàGV en gare nouvelle de Béziers Est
- Risque pour Narbonne d’avoir moins d’arrêts de TàGV, nécessitant d’emprunter la ligne existante

SUJETS CONNEXES

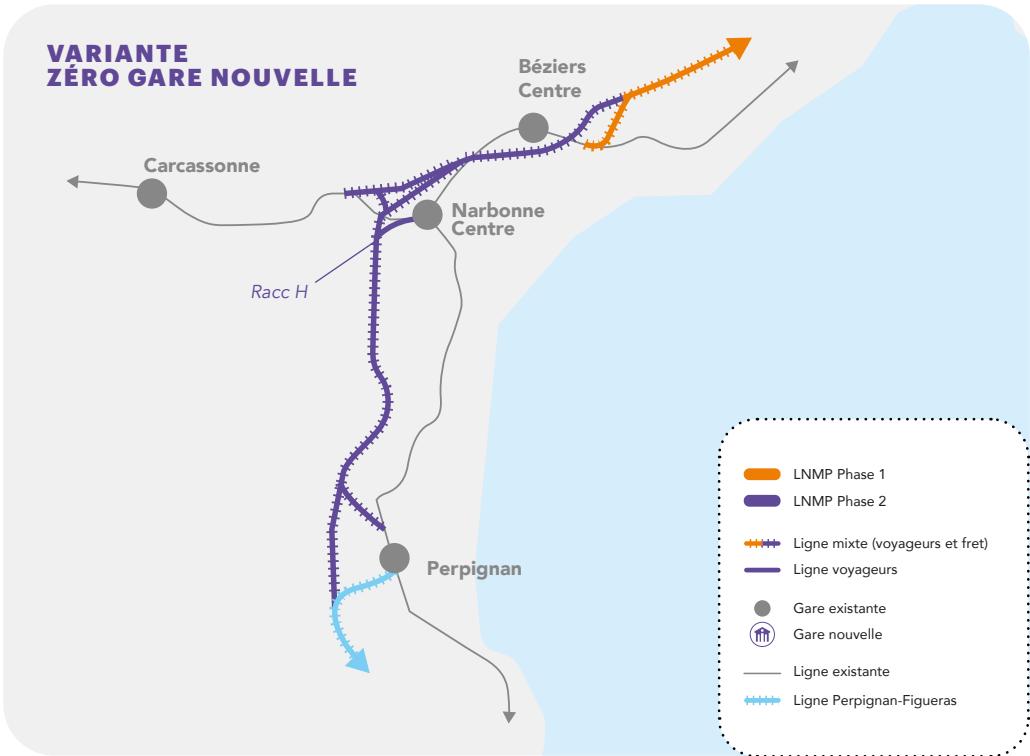
Les projets connexes accompagnant toute réalisation de gares nouvelles doivent mûrir. Par exemple, l’accessibilité nécessaire et la capacité à en faire des leviers de développement et d’attractivité territoriale dépendront de la mobilisation des acteurs du territoire, pour en faire de véritables « projets de territoire ».

5. VARIANTE « SANS GARE NOUVELLE »

5.1 Consistance de la variante et services ferroviaires associés

Dans cette variante, le bassin de vie Béziers-Narbonne serait desservi par les gares existantes de Béziers et Narbonne centre. Les gares de Béziers et Narbonne centre sont distantes de 28 km. Elles bénéficient d'un accès depuis l'autoroute A9, située à 3,2 km de la gare de Narbonne et 7 km de la gare de Béziers à l'est.

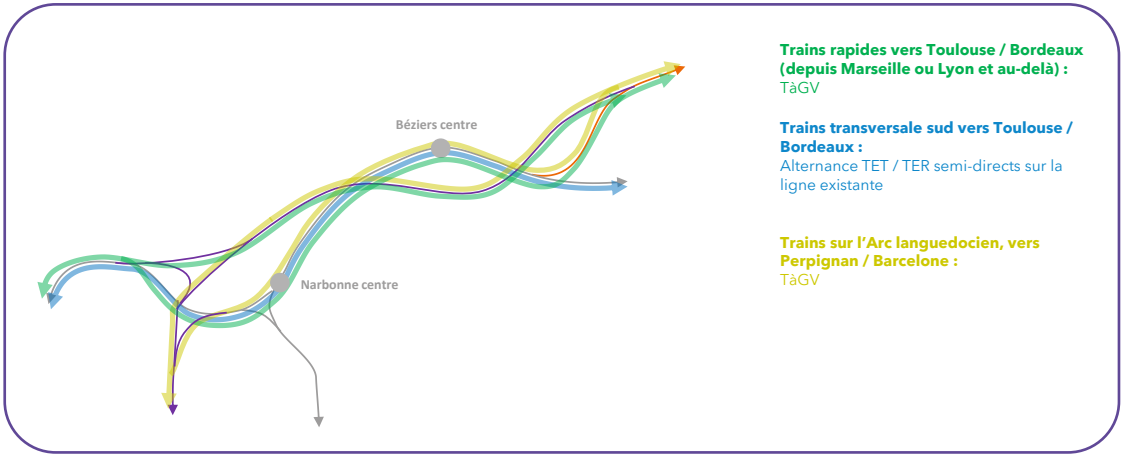
Les trains desservant le territoire sortiraient de la ligne nouvelle pour emprunter la ligne existante (via le raccordement B créé en phase 1 LNMP) et desserviraient ainsi la gare existante de Béziers centre avant de poursuivre sur la ligne existante pour desservir Narbonne. Les trains poursuivant vers Perpignan devraient emprunter un nouveau raccordement (racc. H) au sud de Narbonne.



Le raccordement H

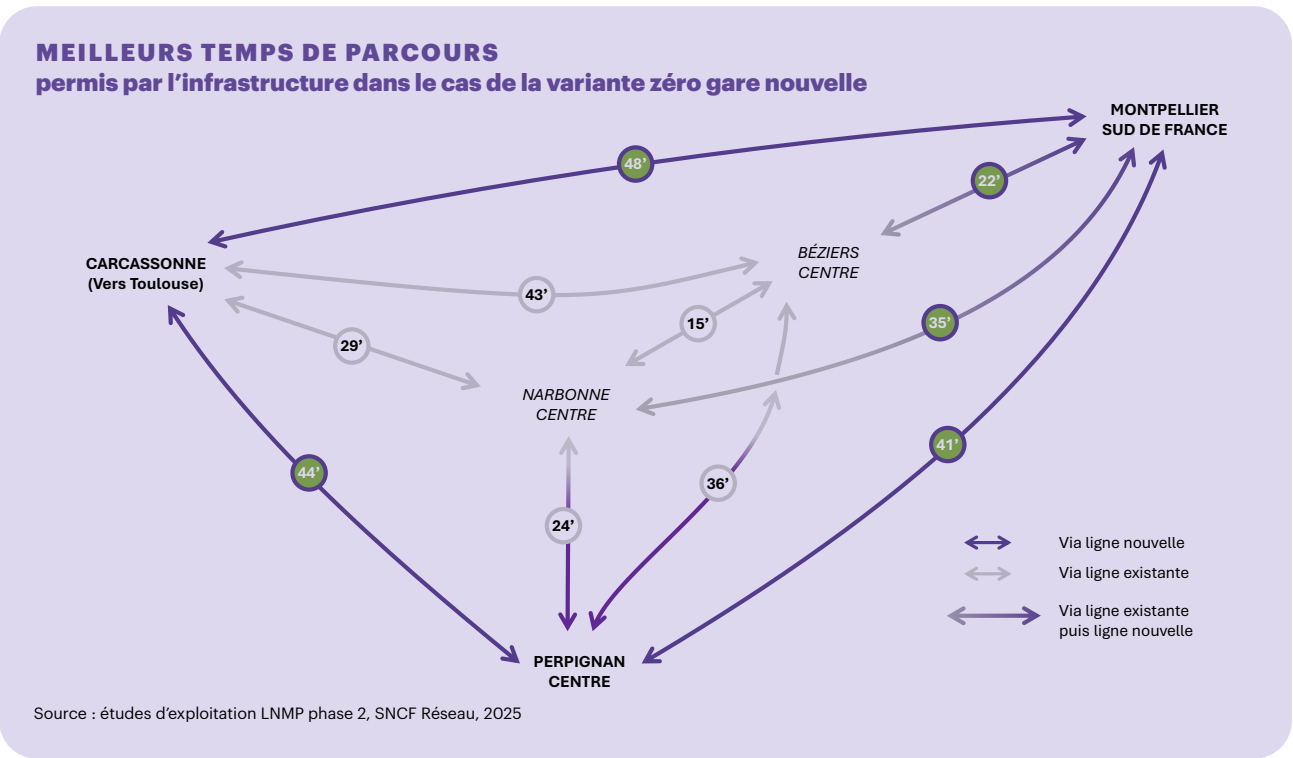
Le raccordement H d'une longueur d'environ 3,5 km serait situé dans le secteur de Pont des Charrettes, dans la vallée du Rec de Veyret sur la commune de Montredon-des-Corbières. Ce raccordement devrait enjamber le cours d'eau, la RD 6113 et la ligne existante.

Le dénivelé à franchir pour se connecter à la ligne nouvelle serait important, cette dernière traversant la vallée en viaduc sur cette partie du territoire. Dans ce secteur, où le relief est assez prononcé, l'ouvrage du raccordement nécessiterait des terrassements importants, plusieurs ouvrages d'art et probablement le dévoiement de la RD 6113.



Temps de parcours et structuration des services

Le schéma ci-dessous représente les meilleurs temps de parcours entre agglomérations qui seraient permis par l'infrastructure pour les services voyageurs longue distance.



Ces temps de parcours, issus des études d'exploitations, sont indiqués à la minute, mais les incertitudes à ce stade des études conduisent à les considérer comme valides à quelques minutes près (moins de 5').

Concernant les TàGV

- Une alternative s'offre aux TàGV, qui pourraient :
- soit emprunter la ligne nouvelle sans s'arrêter ni à Béziers ni à Narbonne ;
 - soit emprunter la ligne existante pour desservir ces deux gares successivement.

Cela vaut pour les missions Montpellier-Perpignan-Espagne comme pour celles de l'axe transversal sud, Montpellier-Toulouse-Bordeaux.

L'écart de temps de parcours entre le passage par la ligne nouvelle et par la ligne existante est important. Il pourrait inciter les transporteurs à arbitrer, plus que dans les scénarios avec une ou deux gares nouvelles, en faveur de la clientèle traversant le secteur et donc intéressée à y gagner le maximum de temps.

Ainsi, dans cette variante sans gare nouvelle, les fréquences de desserte de Béziers et Narbonne ne s'accroîtraient sans doute pas.

Les services TET resteraient inchangés et continueraient de desservir les deux gares centre par la ligne existante, en alternance avec des TER semi-directs toutes les 2 heures.

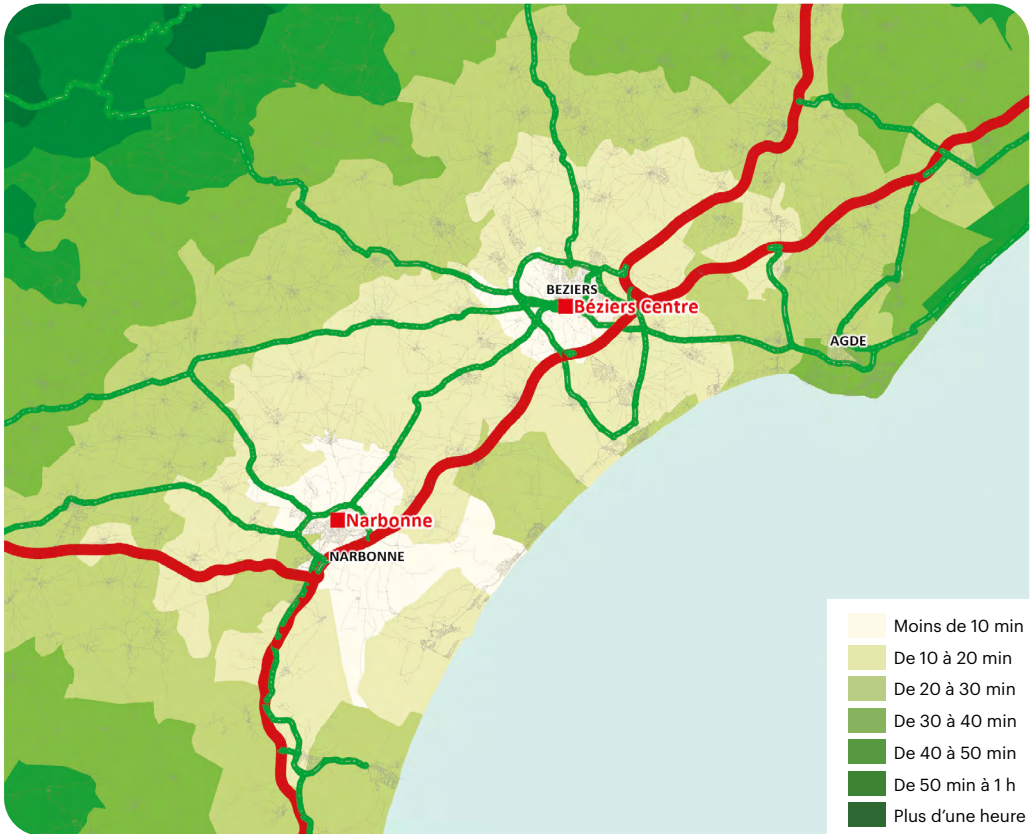
Les services TER

La desserte des gares centre de Béziers et Narbonne permettrait de maintenir des correspondances entre les TàGV et les TER, en particulier à Narbonne sur les trois branches.

5.2 Conséquences sur l'exploitation et la capacité du réseau

Sans raccordement H et volonté de desservir Béziers Centre et/ou Narbonne Centre, tous les trains voyageurs seraient sur la ligne existante et seuls les trains directs Perpignan/Barcelone utiliseraient la ligne nouvelle. Le raccordement H donnerait la possibilité aux trains voyageurs de retrouver la ligne nouvelle après desserte de Béziers Centre et/ou Narbonne Centre.

TEMPS D'ACCÈS EN VOITURE (dans des conditions de circulation normales) à la gare d'arrêt des TàGV la plus proche sans le projet ou dans le scénario sans gare nouvelle



Source : études de trafic voyageurs LNMP phase 2, SNCF Réseau, 2025 - Données population et emploi : source Insee (Omphale)

5.4 Évolution de la fréquentation

La fréquentation des gares de Béziers comme de Narbonne diminuerait sensiblement dans cette variante avec la phase 2 à cause :

- des fréquences de services longue distance qui auraient plutôt tendance à diminuer ;
- des temps de parcours qui ne s'amélioreraient que vers les destinations du sud, représentant une faible part de la demande.

Comme par ailleurs :

- un certain nombre d'usagers du secteur Béziers-Narbonne (surtout du Biterrois), continueraient à aller prendre leur TàGV à Montpellier, l'agglomération étant mieux desservie ;

5.3 Accessibilité des gares

Par essence, sans gare nouvelle, cette variante ne permet pas d'améliorer l'accessibilité en termes de volume de population ou d'emplois ayant accès aux gares.

En revanche, en concentrant l'ensemble des services dans les deux gares existantes de Narbonne et de Béziers, cette variante reconduirait les conditions de correspondances simples et efficaces entre TER, TET et TàGV.

- à l'échelle de l'Arc méditerranéen, les gares de Perpignan, Nîmes et Montpellier ainsi que Barcelone bénéficieraient de l'amélioration en fréquence et en temps de parcours (TàGV « bolide », sans arrêt au droit de Béziers et Narbonne).

La phase 2 permettrait environ 1,8 million de montées/descentes annuelles supplémentaires sur un périmètre étendu à l'Arc méditerranéen de Nîmes à Barcelone (contre 2,9 millions pour le projet de référence).

Les gares de Perpignan et Barcelone gagneraient chacune entre 700 000 et 800 000 montées + descentes par an.

5.5 Impacts environnementaux

Cette phase de concertation a pour objectif, entre autres, que les participantes et participants se positionnent sur le principe d'une, de plusieurs ou de l'absence de gares nouvelles, et des conséquences pour le service ferroviaire. Dans le cadre de la présente concertation, les analyses environnementales présentées par la suite s'appuient sur les principes d'implantation de gares issus du projet de référence et/ou des précédentes études. Ces implantations ne constituent pas les emplacements définitifs des gares nouvelles. La localisation précise des gares, et l'analyse approfondie de leurs impacts environnementaux, seront étudiées lors de la prochaine étape de concertation, une fois les scénarios de desserte, et de mixité, arrêtés à l'issue de la phase actuelle de concertation.

La variante sans gare nouvelle nécessiterait la réalisation du raccordement H (racc. H). Celui-ci serait situé à proximité immédiate du périmètre de protection immédiat (PPI) du forage AEP du Ratier qui constitue un enjeu important. Les impacts potentiels concerneraient encore plus fortement la phase chantier (risque de pollution ou de modification des écoulements) que la phase exploitation.

Le raccordement H affecterait également des habitats naturels à très fort enjeu. Il serait réalisé à proximité du déversoir hydraulique existant dans le vallon du Rec de Veyret. La compatibilité de ces aménagements avec l'environnement et les contraintes existantes devra être vérifiée et démontrée dans les études ultérieures.

SYNTHÈSE DE LA VARIANTE SANS GARE NOUVELLE

POINTS FORTS

- En cas de mixité de la ligne, variante la plus favorable au développement du fret
- Bonne accessibilité aux TàGV en transports collectifs et modes doux via les gares centres
- Bonne correspondance TER/TET-TàGV via les gares centres
- Favorise la densification urbaine et limite l'artificialisation de nouveaux secteurs

POINTS FAIBLES

- Raccordement H très impactant sur le plan environnemental et paysager ainsi que sur le coût de réalisation
- Gains de temps pour les trajets longue distance limités aux trajets vers Perpignan et Barcelone
- Risque de baisse de fréquence des TàGV et de baisse d'attractivité du territoire si les transporteurs privilégient les circulations sur la ligne nouvelle sans arrêt possible à Béziers et Narbonne
- Moins de capacité libérée entre Béziers et Narbonne sur la ligne existante pour les trains du quotidien

Synthèse comparative des scénarios

Indicateurs de gains permis sur les meilleurs temps de parcours ferroviaires

Les temps ferroviaires calculés dans les études le sont à la minute, comme ceux présentés dans les schémas des chapitres précédents. Cependant, les incertitudes à ce stade des études conduisent à les interpréter avec une certaine précaution. C’est pourquoi les gains de temps utilisés pour évaluer les scénarios sont présentés ci-dessous par classe de 5 minutes.

GAIN DE TEMPS DE PARCOURS permis par la LNMP phase 2 dans les différents scénarios, par pas de 5 minutes

Entre...	et...	Pour tous les scénarios
Montpellier SF	Perpignan	25 à 29 minutes
Perpignan	Toulouse	15 à 19 minutes
Toulouse	Montpellier SF	15 à 19 minutes

Entre...	et...	Projet de référence à 2 gares nouvelles	Variante 1 gare nouvelle à Nissan	Variante 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest avec raccordement à Nissan	Variante 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan	Variante 1 gare nouvelle à Béziers Est	Variante sans gare nouvelle
Béziers	Montpellier	5 à 9 minutes	0 à 4 minutes	0 à 4 minutes	0 à 4 minutes	5 à 9 minutes	0 à 4 minutes
	Perpignan	20 à 24 minutes	15 à 19 minutes	15 à 19 minutes	0 à 4 minutes	20 à 24 minutes	10 à 14 minutes
	Toulouse	5 à 9 minutes	5 à 9 minutes	5 à 9 minutes	0 à 4 minutes	5 à 9 minutes	0 à 4 minutes
Narbonne	Montpellier	10 à 14 minutes	5 à 9 minutes	10 à 14 minutes	10 à 14 minutes	0 à 4 minutes	0 à 4 minutes
	Perpignan	15 à 19 minutes	5 à 9 minutes	15 à 19 minutes	15 à 19 minutes	10 à 14 minutes	10 à 14 minutes
	Toulouse	0 à 4 minutes	0 à 4 minutes	0 à 4 minutes	0 à 4 minutes	0 à 4 minutes	0 à 4 minutes

LE COÛT DES SCÉNARIOS DE DESSERTE (aux conditions économiques de janvier 2025)

CALCULÉ SUR LA BASE DE SCÉNARIOS MIXTES	FOURCHETTE BASSE	FOURCHETTE HAUTE
Projet de référence 2 gares nouvelles	6,6 Md€	7 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Nissan	6,6 Md€	6,9 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Narbonne avec raccordement à Nissan	6,7 Md€	7 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Narbonne sans raccordement à Nissan	6,5 Md€	6,8 Md€
Variante 1 gare nouvelle à Béziers	7 Md€	7,3 Md€
Variante sans gare nouvelle	6,8 Md€	7,1 Md€

Indicateurs d'évolution de la fréquentation des gares

Le tableau suivant présente les nombres de voyageurs supplémentaires générés par le projet dans les principales gares de l'Arc méditerranéen, de Barcelone à Montpellier. Un voyageur en gare soit prend son train (et compte alors pour une montée) soit en descend.

GAINS DE VOYAGEURS GÉNÉRÉS PAR LE PROJET
DANS LES PRINCIPALES GARES DE L'ARC MÉDITERRANÉEN,
de Barcelone à Montpellier en millions de voyageurs (montées + descentes annuelles)

FRÉQUENTATION ANNUELLE DES PRINCIPALES GARES (en millions de montées + descentes annuelles)	2023	2045 Sans le projet phase 2 (mais avec la phase 1)	SCÉNARIOS PROPOSÉS POUR LA PHASE 2					
			Projet de référence 2 gares nouvelles	Variante 1 gare nouvelle à Nissan	Variante 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest <u>avec</u> raccordement à Nissan	Variante 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest <u>sans</u> raccordement à Nissan	Variante 1 gare nouvelle à Béziers Est	Variante sans gare nouvelle
Montpellier Saint-Roch	9,0	10,3	8,7	8,8	8,7	8,7	8,7	8,7
Montpellier Sud de France	1,8	3,3	5,3	5,5	5,4	5,7	5,4	5,5
Béziers	1,9	2,9	1,4	1,6	2,4	1,8	1,5	2,8
Gare nouvelle Béziers Est			1,5				1,6	
Gare nouvelle Nissan				2,6				
Narbonne centre	2,5	2,9	1,4	1,7	1,5	1,5	2,5	2,8
Gare nouvelle Narbonne Ouest			2,5		2,6	2,7		
Perpignan	2,2	2,9	3,5	3,7	3,5	3,5	3,5	3,5
Barcelone	0,9	2,3	3,0	3,1	3,0	3,1	3,0	3,0
TOTAL Montées/descentes des principales gares	18,4	24,5	27,4	27	27,3	27	26,1	26,2
TOTAL Montées/descentes des gares du secteur Béziers - Narbonne	4,5	5,8	6,8	5,9	6,6	6,1	5,5	5,5

Résultats de l'analyse multicritères -
Pilier fonctionnalités

Les tableaux ci-dessous présentent les résultats synthétiques de l'analyse comparative des scénarios proposés à la concertation concernant la desserte du territoire (le projet de référence et les 5 variantes de gares nouvelles).

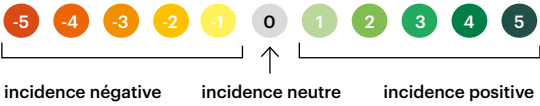
Certains critères identifiés au préalable ont été étudiés mais ne figurent pas dans cette analyse comparative, faute d'évaluation tangible ou en lien avec des éléments de contexte non maîtrisés par le maître d'ouvrage. Il s'agit des critères : coût des billets, richesse de la desserte multimodale et disponibilité des stationnements.

LÉGENDE

La taille des ronds indique l'importance accordée aux critères : cette pondération est issue des résultats des études techniques et du travail réalisé avec les acteurs du territoire lors du dialogue territorial mené en 2025.



Le dégradé de la couleur indique l'importance de l'incidence du scénario sur le critère concerné : plus la couleur est foncée, plus le scénario a une incidence forte sur le critère concerné. La couleur des ronds indique l'incidence, positive ou négative, du scénario sur le critère concerné.

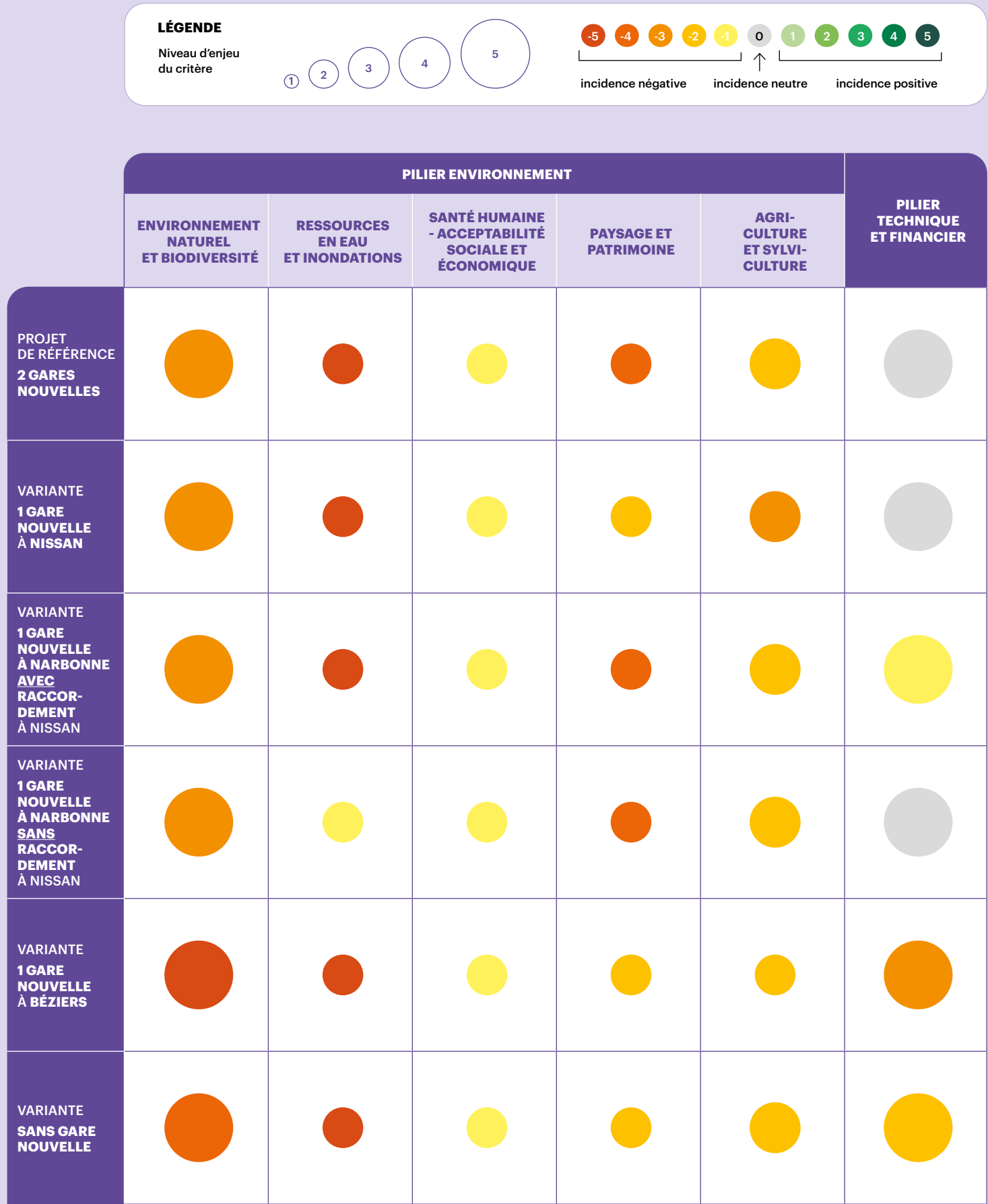


	PILIER FONCTIONNALITÉS								PILIER FONCTIONNALITÉS								
	DESSERTE VOYAGEURS LONGUE DISTANCE								DESSERTE RÉGIONALE	DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC VOYAGEURS			FONCTIONNEMENT ET INTÉGRATION TERRITORIALE				
	TEMPS DE PARCOURS FERROVIAIRES			FRÉQUENCE DE DESSERTE LONGUE DISTANCE			FIABILITÉ RÉGULARITÉ	NOMBRE DE DESTINATIONS POSSIBLES (RELATIONS DIRECTES)	POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET FIABILITÉ	TRAFIC SUPPLÉMENTAIRE EN GARE			REPORT MODAL VOYAGEURS	CORRESPONDANCE TàGV - TER/TET	LISIBILITÉ DE L'OFFRE	ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE	PROJETS DE TERRITOIRE
	Pour le territoire de Béziers	Pour le territoire de Narbonne	Pour les déplacements en transit	Pour le territoire de Béziers	Pour le territoire de Narbonne	Pour Perpignan				Pour le secteur Béziers-Narbonne	Pour Perpignan et Barcelone	À l'échelle de l'Arc méditerranéen, de Nîmes à Barcelone					
PROJET DE RÉFÉRENCE 2 GARES NOUVELLES																	
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À NISSAN																	
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À NARBONNE AVEC RACCORDEMENT À NISSAN																	
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À NARBONNE SANS RACCORDEMENT À NISSAN																	
VARIANTE 1 GARE NOUVELLE À BÉZIER																	
VARIANTE SANS GARE NOUVELLE																	

PILIER FONCTIONNALITÉS	
DESSERTE VOYAGEURS LONGUE DISTANCE	
TEMPS DE PARCOURS	FRÉQUENCE DE DESSERTE LONGUE DISTANCE
Vu de Béziers, le scénario à deux gares nouvelles se distingue comme le plus efficace, les autres pâtissant des allongements de temps de parcours du fait du passage des TàGV par la ligne existante pour desservir la gare centre. Vu de Narbonne, les scénarios comportant une gare nouvelle à Narbonne sont les plus performants. La variante d’une gare nouvelle à Nissan a des performances proches de celles du projet de référence à deux gares nouvelles. Cependant, il faut souligner que le critère du meilleurs temps ferroviaire ne reflète pas le temps du voyage de bout en bout : pour cette variante en particulier (une gare nouvelle à Nissan), ces temps de parcours complets seront dégradés par une moindre accessibilité. À l’inverse, la variante sans gare nouvelle est globalement la moins bonne concernant les temps de parcours permis par l’infrastructure, mais l’accessibilité aux gares centres est plutôt un atout dans ce cas. Tous les scénarios sont équivalents pour les déplacements « en transit » à l’échelle des agglomérations de Béziers et Narbonne, c’est-à-dire entre les villes constituant le triangle Montpellier/Perpignan/Toulouse. En effet, dans tous, les sections de ligne nouvelle et les raccordements utilisés pour ces déplacements sont identiques.	En l’absence de gare nouvelle, les transporteurs seront probablement amenés à prioriser les itinéraires « bolides » (par la ligne nouvelle et sans arrêt) pour gagner le maximum de temps, au détriment de la desserte des gares centres. C’est vrai pour la variante sans gare nouvelle pour les 2 agglomérations ; ça l’est également, pour Béziers, dans les variantes avec une gare nouvelle à Narbonne Ouest. La desserte de Perpignan, dont l’aire de chalandise n’est pas partagée avec d’autres gares, bénéficie dans tous les cas d’un accroissement de fréquence permis par des gains de temps de parcours significatifs.
FIABILITÉ / RÉGULARITÉ	NOMBRE DE DESTINATIONS POSSIBLES (RELATIONS DIRECTES)
Pour les scénarios à deux gares nouvelles et à une gare nouvelle à Nissan, la séparation des flux entre trains de fret, trains voyageurs longue distance et trains régionaux et interrégionaux est très nette : sauf exception, les TàGV et les trains de fret circulent sur la ligne nouvelle et les trains régionaux et interrégionaux sur la ligne existante. La régularité de la variante sans gare nouvelle repose sur une très bonne régularité du service sur la ligne nouvelle, au prix d’une consommation de capacité plus élevée sur la ligne existante. Dans tous les scénarios, la mixité permet un accroissement de capacité du doublet de lignes favorable à la fiabilité et à la régularité de l’ensemble des circulations.	Le projet LNMP phase 2 ne devrait pas être le réel déclencheur de nouvelles dessertes. En revanche, par les gains de temps permis, il devrait contribuer à allonger les longueurs moyennes des missions (c’est ce que l’on constate globalement concernant les missions intersecteurs, province-province, avec l’extension du réseau à grande vitesse). Un cas emblématique de l’axe transversal sud est celui des missions Bordeaux-Nice, qui ont cessé depuis 2017 et pourraient retrouver une pertinence économique lorsque les temps de parcours de bout en bout auront suffisamment diminué.
DESSERTE RÉGIONALE	
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT ET FIABILITÉ	
La capacité supplémentaire créée peut être valorisée pour développer la fréquence de la desserte régionale, améliorer la régularité et la fiabilité, ou un compromis entre les deux. La capacité ainsi créée pourrait être utilisée pour prolonger le service SERM de Montpellier de Sète à Béziers, d’une part, (portée par la Région Occitanie) et, d’autre part, densifier le service entre Béziers et Narbonne (sur la section Narbonne-Perpignan, les bénéfices des scénarios sont équivalents). Les scénarios qui reportent le maximum de TàGV sur la ligne nouvelle sont les plus favorables, libérant plus de capacité sur la ligne existante. Il faut garder en tête que dans tous les scénarios, considérés mixtes, le report des trains de fret sur la ligne nouvelle constitue le premier facteur de libération de capacité sur la ligne existante.	

DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC VOYAGEURS	
TRAFIC SUPPLÉMENTAIRE EN GARE	REPORT MODAL VOYAGEURS DE LA ROUTE VERS LE FER
Les scénarios se distinguent assez peu par la croissance totale de voyageurs (15 % d’écart maximal entre eux). Le projet de référence est le plus favorable au secteur Béziers-Narbonne, la variante sans gare nouvelle la moins efficace pour ces deux agglomérations. Le poids dominant des flux orientés vers l’est (vallée du Rhône et l’Île-de-France + PACA) fait que Narbonne et Perpignan bénéficient plus des apports de la grande vitesse que Béziers. Pour cette agglomération, les scénarios sans gare nouvelle sont moins favorables, les transporteurs risquant de favoriser les trains rapides ne s’y arrêtant pas. Les gains pour les agglomérations de Perpignan et de Barcelone sont importants, et relativement équivalents entre scénarios, avec cependant un léger avantage à la variante à une gare nouvelle à Nissan qui favorise les temps de parcours des flux en transit.	Les écarts entre scénarios sont assez limités (moins de 15 % d’écart maximal). Néanmoins, les reports modaux depuis la route vers le rail sont plus importants pour les scénarios à deux gares nouvelles et à une gare nouvelle à Nissan, qui ont les meilleurs gains de temps de parcours moyens sur les trajets de moyenne et longue distance (notamment vers Paris).
FONCTIONNEMENT ET INTÉGRATION TERRITORIALE	
CORRESPONDANCE TàGV - TER/TET	LISIBILITÉ DE L’OFFRE
Pour les scénarios avec une gare nouvelle à Narbonne Ouest seule ou une gare nouvelle à Nissan, la correspondance TER/TàGV sera possible grâce à l’interconnexion avec la ligne existante. Le scénario avec une gare nouvelle à Béziers serait moins favorable compte tenu de l’absence de correspondance possible en gare de Béziers Est. La variante sans gare nouvelle serait la plus favorable sur ce critère rendant possible toutes les correspondances TER et TET avec TàGV.	Dans les scénarios avec gares nouvelles, le doublet de gare centre-ville / gare TàGV dans une même agglomération, qui puisse chacune donner accès à certaines destinations identiques mais par des trains différents, constitue un facteur de complexité pour le repérage des utilisateurs. A contrario, la variante sans gare nouvelle supprime cette complexité et facilite la lisibilité de l’offre pour les voyageurs.
ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE	PROJETS DE TERRITOIRE
L’accessibilité aux gares pour prendre un TER ou un TET n’est pas modifiée. Concernant les TàGV, les gares nouvelles de Béziers et Narbonne modifient les temps d’accès et, surtout pour Béziers, accroissent le nombre d’habitants et d’emplois accessibles en 20 à 40 min en voiture. La gare de Nissan ne permet pas, seule, d’avoir une aussi bonne couverture du territoire global.	Les projets d’aménagement et de développement des transports autour des gares dépendront principalement des acteurs locaux et seront dans tous les cas déterminants pour la réussite du projet. La variante prévoyant une gare nouvelle à Nissan présente des difficultés supérieures aux autres variantes. La faible densité du site rend plus complexe et moins rentable la mise en place de réseaux de transports collectifs lourds en complément du TER. Par ailleurs, il serait plus difficile d’instaurer les structures de gouvernance adaptées pour porter un projet de nature inter-agglomération et interdépartementale.

Résultats de l'analyse multicritères –
Piliers environnement, technique et financier



Enseignements de l'analyse multicritères –
Piliers environnement, technique et financier

DESCRIPTION DES CRITÈRES UTILISÉS POUR L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

ENVIRONNEMENT NATUREL ET BIODIVERSITÉ Biodiversité (faune, flore) et zonages réglementaires : Natura 2000, zone humide, trame bleue, corridor écologique de la trame verte, parc naturel régional (PNR), espaces naturels sensibles (ENS), terrains destinés à la compensation	RESSOURCES EN EAU ET INONDATIONS Ressources en eau (périmètres de protection de captage d'eau potable, captages d'eau privés et vulnérabilité des eaux souterraines) et inondations (zones inondables et franchissement de cours d'eau)	SANTÉ HUMAINE - ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET ÉCONOMIQUE Risque incendie, risques technologiques, nuisances acoustiques, pollution de l'air, bilan carbone, impact sur le bâti d'habitation et l'activité économique, cohérence du projet avec les projets d'aménagement du territoire et conformité au PIG déjà inscrit dans le territoire	PAYSAGE ET PATRIMOINE Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, sites classés et inscrits et biens inscrits au patrimoine mondial (liste des sites Unesco), traversée de paysages identitaires, visibilité et/ou empreinte de la ligne dans le territoire, passage à proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées et perception du paysage depuis la ligne nouvelle	AGRICULTURE ET SYLVICULTURE Agriculture (occupation du sol, potentiel agronomique, irrigation et AOP) et sylviculture (gestion forestière)
--	---	--	---	--

PILIER ENVIRONNEMENT

- La gare nouvelle de Narbonne** serait en zone inondable et son insertion paysagère serait complexe. Elle serait concernée par un périmètre de protection de captage d'eau potable (forage AEP du Ratier) et pourrait impacter un secteur de garrigues très favorable à l'avifaune.
- La gare nouvelle de Béziers** serait soumise aux débordements de petits cours d'eau, mais dans une moindre mesure par rapport à la gare de nouvelle de Narbonne. Elle serait située en bordure d'autoroute, dans une zone sans enjeux écologiques notables. Son impact paysager serait modéré.
- La gare nouvelle de Nissan** serait située en milieu agricole, à proximité des prés humides de l'étang de Capeatang dont l'intérêt écologique est fort. Les aménagements connexes de la gare devront chercher à préserver ces milieux sensibles. Le raccordement à Nissan n'aurait pas d'impact notable sur l'environnement.
- Le raccordement H**, nécessaire à la variante « aucune gare nouvelle », serait concerné par le même périmètre de protection de captage d'eau potable que la gare de Narbonne, mais aussi situé à proximité de son périmètre de protection immédiat (PPI) qui constitue un enjeu important. Les impacts potentiels concerneraient essentiellement la phase chantier (risque de pollution ou de modification des écoulements) et la phase exploitation dans une moindre mesure. Ce raccordement impacterait également des habitats naturels à très fort enjeu. Le raccordement H serait réalisé à proximité du déversoir hydraulique existant dans le vallon du Rec de Veyret. La compatibilité des aménagements serait à démontrer.

Conclusion



Le projet de référence est celui qui présente le meilleur compromis au regard des critères de performance examinés, apportant des bénéfices sur tous les thèmes. Il constitue le scénario le plus performant pour les secteurs de Béziers et de Narbonne, notamment grâce au nombre important de voyageurs supplémentaires qu'il génère.

Cette efficacité est liée à des gains de temps de parcours ferroviaires permis sur toutes les missions, et à des accroissements de fréquence de desserte grandes lignes significatifs pour les différents agglomérations. Le choix de déporter les arrêts des services TàGV dans les gares nouvelles, hors centre-ville, sera cependant un inconvénient pour les voyageurs accédant aujourd'hui aux trains longue distance en modes doux ou en transports collectifs.

De plus, les correspondances TER-TGV ne seront pas possibles à Béziers. Le projet de territoire à co-construire avec les acteurs locaux ainsi que le développement des transports publics, pourraient contribuer à atténuer ces contraintes. Enfin, ce scénario est le plus performant en matière de qualité d'exploitation. En séparant clairement les flux de TàGV de ceux des TER et des TET, et en libérant des capacités sur la ligne existante sur l'ensemble de la section Béziers–Narbonne, il améliore la régularité et la robustesse du fonctionnement ferroviaire.

En matière environnementale, la création de deux gares nouvelles représente une artificialisation de surfaces importantes. La gare nouvelle de Narbonne Ouest serait située en zone inondable (halte TER sur la ligne existante). Elle serait aussi impactante pour la ressource en eau et son insertion paysagère serait délicate. Les impacts de la gare nouvelle de Béziers Est seraient, quant à eux, plus limités.



Ces arguments s'appliquent également à **la variante comprenant une gare nouvelle à Nissan, mais avec certaines divergences**. D'une part, la localisation plus éloignée de cette gare par rapport aux cœurs d'agglomération, comparée à Narbonne Ouest ou Béziers Est, réduirait son efficacité pour les temps d'accès en voiture et pénaliserait les temps de parcours totaux.

Le « rebroussement » qu'elle imposerait à une partie des voyageurs biterrois se rendant vers la vallée

du Rhône diminuerait également son attractivité. Par ailleurs, son implantation dans une zone peu dense, hors des périmètres des Communautés d'agglomération de Béziers et de Narbonne, introduit une complexité supplémentaire pour élaborer un projet d'aménagement et de transports transversal à l'ensemble du territoire.

En revanche, contrairement à la gare de Narbonne Ouest, celle de Nissan pourrait être desservie par les TàGV circulant sur la ligne nouvelle entre Montpellier et Toulouse, ce qui constituerait un atout potentiel à long terme.

Du point de vue environnemental, ses impacts concerneraient surtout les espaces agricoles, tout en préservant les abords de l'étang de Capeatang.



Les variantes avec une gare nouvelle à Narbonne Ouest fragiliseraient la desserte de Béziers par les TàGV. En effet, par rapport aux deux scénarios précédents, les opérateurs pourraient privilégier les voyageurs en transit – sensibles aux gains de temps – et réduire le nombre de TàGV s'arrêtant à Béziers en passant par la ligne existante.

Des effets similaires seraient engendrés par la **variante une gare nouvelle à Béziers Est** avec une desserte TàGV fragilisée pour Narbonne.

Sans le raccordement de Nissan pour la variante une gare nouvelle à Narbonne Ouest, la pénalité de temps de parcours supplémentaire pour les trajets entre Béziers et Perpignan/Barcelone découlant d'un passage comme aujourd'hui par la ligne existante conduirait même à une diminution du nombre d'arrêts de TàGV à Béziers.

Sur le plan de l'exploitation, ces scénarios apportent moins de bénéfices pour le développement de services supplémentaires ou l'amélioration de la fiabilité, car ils séparent moins nettement les flux entre ligne nouvelle et ligne existante.

La concentration de tous les types de trains en gare de Béziers centre resterait cependant un avantage en termes de lisibilité de l'offre et de correspondances. Les impacts environnementaux seraient assez proches de ceux du projet de référence en raison du poids dominant des effets de la gare nouvelle de Narbonne, mais demeureraient globalement plus faibles en raison d'une artificialisation moindre.



La variante sans gare nouvelle présente l'avantage de concentrer les arrêts de tous les trains dans les mêmes gares permettant ainsi une bonne lisibilité de l'offre et une qualité maximale de correspondances. Elle favorise les usagers accédant aux gares par modes doux ou transports collectifs, mais désavantage ceux se déplaçant en voiture. Elle ne permet toutefois aucun gain de temps de parcours ferroviaire depuis Béziers et Narbonne, à l'exception de gains modestes vers Perpignan.

Les TàGV ne s'arrêtant pas dans le secteur Béziers–Narbonne risquent donc, plus encore que dans les scénarios à une gare nouvelle à Narbonne Ouest, d'être privilégiés par les opérateurs au détriment des TàGV effectuant des arrêts locaux.

Par conséquent, la variante ne permet aucun accroissement de l'offre voyageurs à Béziers et à Narbonne (TàGV, TER, TET). Sur le plan environnemental, par rapport au projet de référence, l'économie de deux gares nouvelles est en partie compensée par l'impact très fort du raccordement H sur les milieux naturels, la biodiversité et la ressource en eau.



Enfin, les **scénarios, dans leur ensemble, sont assez équivalents**, fonctionnellement, pour les agglomérations de **Perpignan et de Barcelone**, qui gagnent avec la phase 2 à la fois sur le plan des temps de parcours et des fréquences de desserte. Les différences sont également limitées concernant les impacts environnementaux liés à la circulation (bilan carbone, nuisances sonores, pollution de l'air), l'organisation des flux n'étant modifiée que localement et de manière partielle, sans effet notable sur le report modal.



EN SYNTHÈSE

Le projet de référence est le scénario le plus favorable sur le plan des fonctionnalités permises. À l'inverse la variante avec une gare nouvelle à Nissan est la moins favorable sur le pilier fonctionnalités, notamment sur le critère important de son intégration à un projet de territoire.

La variante avec une gare nouvelle à Narbonne sans raccordement à Nissan est la moins impactante d'un point de vue environnemental mais fragiliserait la desserte de Béziers par les TàGV.

Enfin, la variante sans gare nouvelle facilite les correspondances et préserve une bonne accessibilité aux gares centres, déjà desservies par les transports en commun, sans toutefois permettre d'amélioration significative des temps de parcours

Les estimations de coûts montrent que l'ensemble des variantes de desserte (étudiées sur un principe de mixité) se situe dans une enveloppe relativement resserrée, comprise entre 6,5 et 7,3 milliards d'euros (conditions économiques de janvier 2025). Les écarts entre scénarios restent limités, traduisant le fait que le choix du nombre et de l'implantation des gares nouvelles ou des raccordements influence le coût global, sans toutefois modifier radicalement l'ordre de grandeur du projet.

LA CONCERTATION



1. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Cette nouvelle étape de concertation préalable pour la phase 2 du projet LNMP a été décidée en application de l'article L. 121-12 du Code de l'environnement (dans sa rédaction applicable aux projets pour lesquels des débats publics sont intervenus avant le 1^{er} juillet 2017) qui permet à la CNDP de décider de relancer la participation du public **« si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet, plan ou programme ont subi des modifications substantielles »**, lorsqu'un délai de plus de 5 ans s'est écoulé depuis la fin du débat public.

Estimant que l'organisation d'un nouveau débat public n'était pas nécessaire, la CNDP a décidé de l'organisation d'une concertation préalable dont elle définit les modalités et confie l'organisation à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Elle a désigné trois garants pour veiller à son bon déroulement : Anne-Isabelle Pardineille, Vincent Delcroix et Philippe Quévremont.

La concertation doit permettre de débattre :

- de **l'opportunité** et des objectifs du projet ;
- des **caractéristiques du projet**, et ici notamment des fonctionnalités liées à :
 - la mixité, qui conditionne la vocation de la ligne ainsi que les fuseaux de passage, avec le choix éventuel d'un tunnel dans les Corbières ;
 - la desserte du territoire, avec le nombre et la localisation des gares nouvelles, en lien avec le contexte socio-économique du territoire, l'urbanisme et leur articulation avec les autres moyens de transport ;
- des **enjeux socio-économiques** ;
- des **impacts sur l'environnement** et l'aménagement du territoire ;
- des **solutions alternatives** (y compris de l'absence de mise en œuvre du projet) ;
- des modalités d'**information et de participation** du public à l'issue de la concertation préalable.

Les enjeux de la concertation :

- Informer le public sur l'état d'avancement du projet.
- Présenter de manière approfondie les enjeux de la phase 2, partager les évolutions du contexte et les questionnements issus du territoire.
- Recueillir l'avis des publics sur les différents scénarios (le projet de référence et les variantes mixité et gares nouvelles proposées à la concertation), pour éclairer le choix des partenaires co-financeurs à l'issue de la concertation préalable.

ZOOM SUR Quelles sont vos marges de manœuvre et votre rôle ?

La concertation doit vous permettre de donner votre avis sur l'opportunité du projet et sur les différents scénarios (projet de référence et variantes) proposés. Ainsi, de votre point de vue :

- **Faut-il une ligne nouvelle entre Béziers et Perpignan ?**
- **Faut-il une ligne nouvelle mixte ou seulement voyageurs entre Béziers et Perpignan ?**
 - Et si ligne mixte, comment doit-elle traverser le massif des Corbières ?
- **Combien faut-il de gare nouvelle (0, 1 ou 2) et où ?**





ZOOM SUR La CNDP et le rôle des garants



La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'Environnement qui a une valeur constitutionnelle.

Ce « droit au débat » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations des citoyennes et des citoyens. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Son autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de « faire abandonner » les projets.

La participation garantie par la CNDP intervient dès l'origine d'un projet jusqu'à l'enquête publique, donc tout au long de son élaboration. Elle intervient à un moment où il est encore possible d'y renoncer, de le modifier, où l'on peut interroger le « pourquoi » et pas seulement le « comment ». Tout au long du processus, elle veille à l'information et à la participation du public.

Anne-Isabelle Pardineille, Vincent Delcroix et Philippe Quévremont ont été nommés garants de cette concertation par la CNDP.

Les garantes et les garants sont des personnes indépendantes et neutres, c'est-à-dire qu'elles ne dépendent pas de l'État ou du porteur de projet, et qu'elles ne donnent pas leur avis sur le projet. Les garants sont liés à la CNDP

par une lettre de mission rendue publique sur le site Internet de la CNDP (www.debatpublic.fr), qui présente leur rôle et les attentes de la CNDP par rapport à cette concertation.

Ils ont pour mission de :

- veiller à ce que l'information diffusée au public soit la plus complète, sincère et compréhensible possible, et assurer la diversité des sources d'information ;
- s'assurer que les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- s'assurer que les évolutions du projet et les études et expertises, dans leur ensemble, soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échanges.

La CNDP définit les modalités ainsi que la durée de la concertation et valide le calendrier et le dossier proposé. Durant toute la durée du processus, les garants veillent à son respect et à sa bonne mise en œuvre en contrôlant la qualité de l'information transmise et en observant et analysant le déroulement de la concertation.

À l'issue d'une concertation, et dans un délai d'un mois, les garantes et garants rédigent un bilan qui est rendu public. Ils rendent compte du déroulement de la concertation et synthétisent les propositions, les arguments, les questions du public.



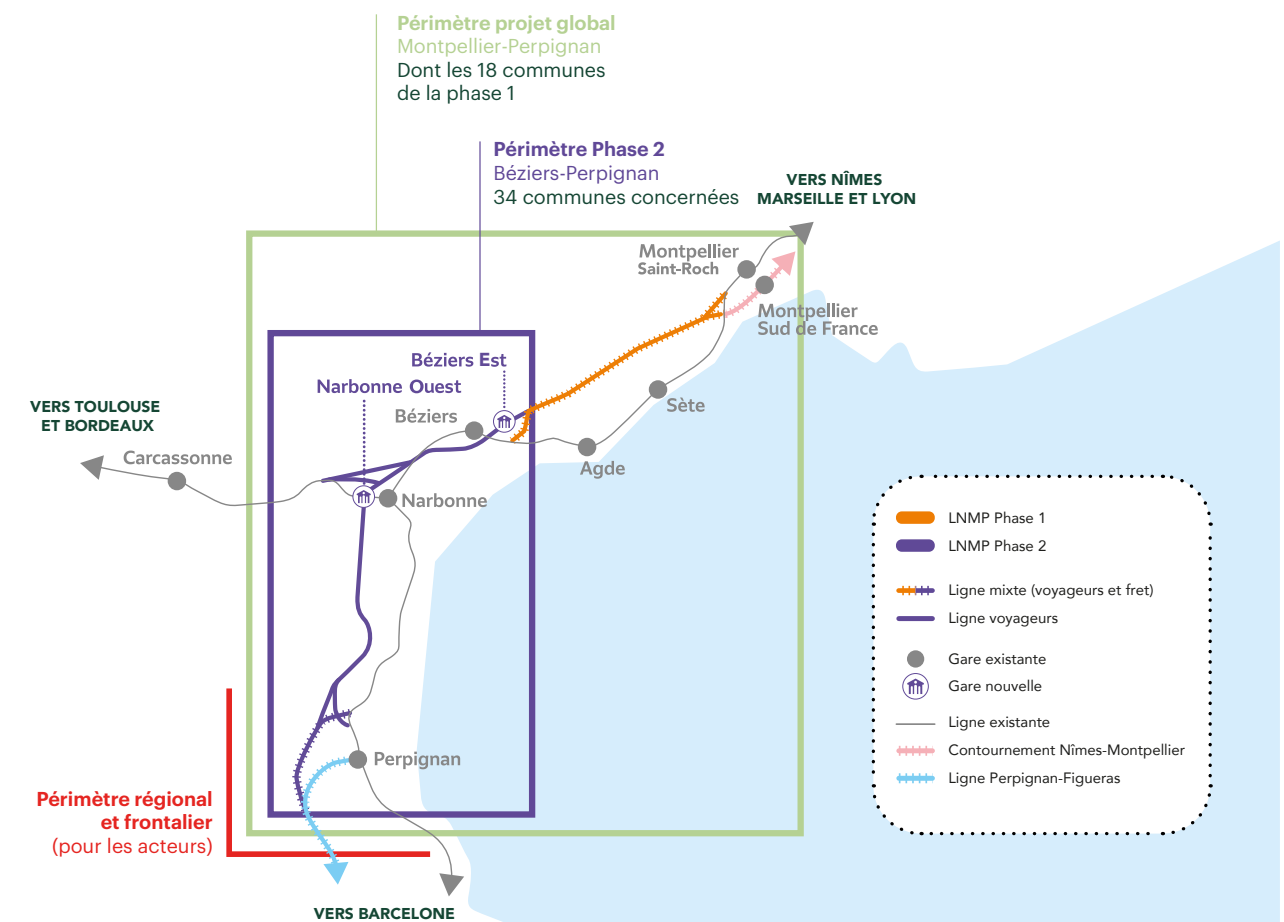
2. LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE ET LES PUBLICS ASSOCIÉS

Dans le cadre de cette nouvelle phase de concertation, les maîtres d'ouvrage souhaitent mobiliser et échanger avec le public le plus large possible :

- les riverains et plus largement, les habitants des communes des zones de passages et de dessertes (pour l'ensemble des scénarios) ;
- les habitants et les usagers du territoire (actifs, touristes, étudiants, retraités...) ;
- les usagers de la ligne existante et les futurs usagers de la ligne nouvelle ;
- les représentants associatifs : associations d'usagers, environnementales, collectifs de riverains ;

- les acteurs institutionnels : acteurs du patrimoine et du littoral, milieux agricole et viticole, industrie touristique, aménageurs publics ;
- les élus locaux du territoire : maires, présidents de communautés de communes et d'agglomération, élus départementaux et régionaux ;
- les acteurs socio-économiques : entreprises du territoire, chambres de commerce et d'industrie, organisations professionnelles, entreprises ferroviaires ;
- les acteurs européens, notamment espagnols.

LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE DU PROJET



ZOOM SUR Les 34 communes du projet de référence LNMP Phase 2

Le projet de référence traverse les périmètres des 34 communes suivantes : Bages, Baho, Baixas, Béziers, Caves, Coursan, Cuxac-d'Aude, Espira-de-l'Agly, Fitou, La Palme, Lespignan, Marcornigan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Névian, Nissan-lez-Ensérune, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Peyriac-de-Mer, Portel-des-Corbières, Rivesaltes, Roquefort-des-Corbières, Salses-le-Château, Saint-Estève, Sauvian, Sigean, Le Soler, Toulouges, Trilles, Vendres, Villeneuve-la-Rivière, Villeneuve-lès-Béziers.

3. LES MODALITÉS D'INFORMATION, DE PARTICIPATION ET DE MOBILISATION

Afin de mener à bien la concertation préalable, les maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) ont proposé, en lien avec les garants de la concertation, des modalités d'information et de participation larges et variées afin de pouvoir mobiliser pleinement un large spectre d'acteurs. Ces modalités ont été validées en séance plénière du 4 février 2026 de la Commission nationale du débat public.

L'objectif de ce dispositif de concertation est d'assurer pour les acteurs concernés, les habitants et toutes les personnes souhaitant s'informer et participer :

- un accès facilité à l'information ;
- une bonne compréhension du projet et des objectifs de la concertation ;
- une communication claire sur les marges de manœuvre et les sujets proposés à la concertation ;
- des informations précises sur les différents types de contributions possibles et les événements permettant de participer à la concertation.



Les modalités d'information

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation explique de manière approfondie et détaillée l'ensemble du projet et des scénarios proposés à la concertation. Il est disponible sur le site internet du projet 15 jours avant le lancement de la concertation.

La synthèse du dossier de concertation

Ce document informatif permet d'accéder de manière plus concise aux informations principales de présentation et de compréhension du projet et de la concertation.

La vidéo de présentation

Une courte vidéo présente de manière visuelle et pédagogique les enjeux du projet et de la concertation.

Le site internet

Le site internet du projet <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/> donne accès à l'ensemble des informations nécessaires à la compréhension du projet et aux principales ressources documentaires de la concertation. Les documents précités, dans leur ensemble, y sont intégrés.

Le site internet permet également de prendre connaissance du calendrier de la concertation et des principaux rendez-vous permettant au public de participer (dates, lieux, type de rendez-vous, inscription aux ateliers).

Les modalités de participation

Afin de faciliter la participation du public, différents moyens de contributions sont à la disposition des citoyens et acteurs du territoire **pour s'exprimer durant toute la durée de la concertation**, par des outils numériques ou en présentiel.

Le questionnaire

Un questionnaire est mis en place, afin de recueillir l'avis de toutes et tous sur les grands enjeux et objectifs du projet. Il est accessible sur le site internet du projet et dans les 34 mairies du périmètre de la concertation.

Le recueil d'avis : en ligne et en mairie

Disponible en ligne et via des registres papier en mairie (les 34 communes du périmètre de la concertation), ce dispositif rend possible à chacun la dépose d'un avis ou d'une contribution libre.

Les cahiers d'acteurs

Un gabarit de cahier d'acteur est fourni durant toute la durée de la concertation pour transmettre la contribution d'une personne morale (collectivités, associations, acteurs économiques, agricoles, touristiques, etc.). Ils sont rendus publics sur le site internet du projet.

Les réunions en présentiel

Différents rendez-vous en présentiel, ouverts à toutes et tous, permettent de contribuer à cette concertation sur l'ensemble du territoire du projet, de Béziers à Perpignan.

- **Une réunion d'ouverture**, pour s'informer sur le projet, l'objet de la concertation et échanger avec les maîtres d'ouvrage.
- **Des réunions thématiques et des ateliers focus répartis sur l'ensemble du territoire** pour approfondir les échanges, sur des enjeux transversaux ou localisés :

– 7 réunions thématiques :

- les scénarios voyageurs ou mixtes (voyageurs + fret) ;
- les scénarios de gares nouvelles – zoom sur l'Hérault et zoom sur l'Aude (2 ateliers distincts) ;
- Les enjeux agricoles – zoom sur l'Hérault et l'Aude et zoom sur les Pyrénées-Orientales (2 ateliers distincts) ;
- les enjeux environnementaux (biodiversité, bruit, paysage) ;
- les enjeux économiques et touristiques.

– 4 ateliers focus :

- la traversée du massif des Corbières : enjeux et scénarios proposés ;
- le contournement de Perpignan ;
- les enjeux de la ressource en eau ;
- les enjeux d'un tunnel en milieu karstique.

- **10 rencontres de proximité**, pour s'informer et participer, avec les outils de recueil des contributions mis en place sur ces espaces de dialogue dans l'espace public.

- **Une réunion de clôture**, pour tirer collectivement des premiers enseignements de la concertation.



Ces rencontres sont réparties de manière équilibrée sur le territoire afin de permettre à chacun de participer, quel que soit son lieu d'habitation.

Lors des réunions publiques ou thématiques et des ateliers, le public est invité à **prendre la parole** pour poser des questions ou donner son avis. Chacun de ces temps fait l'objet d'un compte-rendu détaillé publié sur le site internet du projet. Dans chacun de ces rendez-vous, les **garants de la concertation sont présents** pour veiller au bon déroulement des séances, à la diffusion d'une information claire et transparente et à l'écoute de l'ensemble des contributions.

Des espaces d'information et de participation sont également disponibles dans les 34 communes directement concernées par le projet. Sont mis à la disposition du public le dossier de concertation et sa synthèse, le questionnaire ainsi qu'un registre papier de participation libre.

Les modalités de mobilisation

Afin de favoriser la participation du public au dispositif de concertation proposé, une communication large est organisée. Ce plan de communication comprend différents canaux de diffusion :

- Une **conférence de presse** d'annonce de lancement de la concertation.
- La publication des **annonces réglementaires** 2 semaines avant le démarrage de la concertation préalable, sur le site internet du projet, dans 2 journaux diffusés sur le territoire du projet et dans les mairies des communes concernées.
- Des **actions dans les médias** : communiqué de presse et annonces de presse pour annoncer la concertation et les rendez-vous proposés.
- Des actualités sur le **site internet** et sur le **compte LinkedIn** du projet (cette page LinkedIn ne constitue pas néanmoins une source officielle de recueil d'avis et les commentaires qui y seront publiés ne seront pas pris en compte dans le bilan de la concertation).
- La **mobilisation des communes** concernées et des partenaires co-financeurs pour la diffusion de l'information, grâce à des outils de communication proposés : affichage local, actualités pour leurs sites internet et réseaux sociaux, etc.

Des rendez-vous ouverts à tous sur l'ensemble du territoire



Inscrivez-vous aux réunions thématiques et ateliers focus sur le site de la concertation



- BÉZIERS**
1 réunion d'échanges
20 MAI RÉUNION THÉMATIQUE
Auditorium Yves Nat
Les scénarios de gares nouvelles, zoom sur l'Hérault
2 rencontres de proximité
- COURSAN**
1 réunion d'échanges
12 MAI ATELIER FOCUS
Salle polyvalente
Les enjeux de la ressource en eau
- NARBONNE**
3 réunions d'échanges
9 AVRIL RÉUNION PUBLIQUE
Palais des Sports, des Arts et du Travail
Réunion d'ouverture de la concertation
19 MAI RÉUNION THÉMATIQUE
Salle des Consuls
Les scénarios de gares nouvelles, zoom sur l'Aude
16 JUIN RÉUNION PUBLIQUE
Parc des expositions
Réunion de clôture de la concertation
2 rencontres de proximité
- BAGES**
1 réunion d'échanges
2 JUIN RÉUNION THÉMATIQUE
Espace Louis Daudé
Les enjeux agricoles, zoom sur l'Aude et l'Hérault
1 rencontre de proximité
- PORTEL-DES-CORBIÈRES**
1 réunion d'échanges
16 AVRIL RÉUNION THÉMATIQUE
Espace Tamaroque
Les scénarios voyageurs ou mixtes (fret + voyageurs)
- SIGEAN**
1 rencontre de proximité

- ROQUEFORT-DES-CORBIÈRES**
1 réunion d'échanges
3 JUIN ATELIER FOCUS
Foyer des campagnes
Les enjeux d'un tunnel en milieu karstique
- LA PALME**
1 réunion d'échanges
27 MAI RÉUNION THÉMATIQUE
Salle Jean Moulin
Les enjeux environnementaux biodiversité, bruit, paysage
- FITOU**
1 réunion d'échanges
5 MAI ATELIER FOCUS
Salle polyvalente
La traversée du massif des Corbières : enjeux et scénarios proposés
- SALSES-LE-CHÂTEAU**
1 rencontre de proximité
- RIVESALTES**
1 réunion d'échanges
28 MAI RÉUNION THÉMATIQUE
Complexe de la Roussillonnaise
Les enjeux agricoles, zoom sur les Pyrénées-Orientales
1 rencontre de proximité
- PERPIGNAN**
1 réunion d'échanges
15 AVRIL RÉUNION THÉMATIQUE
Palais des Congrès
Les enjeux économiques et touristiques
2 rencontres de proximité
- LE SOLER**
1 réunion d'échanges
6 MAI ATELIER FOCUS
Salle des fêtes
Le contournement de Perpignan



06

ET APRÈS ?



1. LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, et dans un délai d'un mois, les garants rédigeront le bilan de la concertation qui sera publié.

Ce bilan a quatre grandes fonctions :

- **Décrire le travail préparatoire des garants** ; présenter les préconisations formulées pendant la préparation et tout au long de la mission au responsable de projet ; rendre compte de la manière dont le responsable de projet a suivi et mis en œuvre les recommandations des garants.
- **Donner à voir et évaluer la qualité** des modalités de concertation mises en œuvre.
- **Restituer les contributions du public** (interrogations, arguments et propositions) et les réponses et précisions quant à leur prise en compte par la maîtrise d'ouvrage en respectant deux grands principes : l'égalité de traitement et l'argumentation.
- **Formuler des demandes de réponses** et des recommandations pour la suite :
 - Questions et interrogations du public auxquelles le responsable de projet n'a pas répondu ou observations du public auxquelles le responsable de projet n'a pas précisé quelle suite il donnait.
 - Recommandations concernant les sujets et modalités de poursuite de la concertation.

Les maîtres d'ouvrage devront ensuite publier une **réponse au bilan** des garants dans laquelle ils répondront aux interrogations et aux demandes de précision sur le projet, et indiqueront les mesures qu'ils jugent nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. Ces décisions devront être argumentées afin que le public puisse comprendre les choix opérés à l'issue de la concertation. Cette réponse devra être publiée sur le site internet des maîtres d'ouvrage dans un délai de deux mois suivant la publication du bilan des garants (art. R. 121-24 CE).

2. LES ÉTAPES APRÈS LA CONCERTATION

À la suite de la concertation, du bilan des garants et de la réponse des maîtres d'ouvrage, **le comité de pilotage du projet**, réunissant l'ensemble des partenaires co-financiers, se réunira pour décider des suites à donner à la concertation et, le cas échéant, choisira le **scénario de fonctionnalités et de desserte pour la phase 2 du projet LNMP**. Un dossier ministériel sera ensuite remis à l'État en vue d'une nouvelle « décision ministérielle » sur le projet.

Cette décision ministérielle permettra aux maîtres d'ouvrages de **poursuivre les études détaillées** nécessaires pour affiner le tracé, l'emplacement et la consistance des gares nouvelles, le coût, le calendrier du projet, etc.

De **nouvelles modalités d'information et de participation du public, sous l'égide de la CNDP**, seront mises en place en parallèle de ces études afin d'associer le territoire tout au long du processus. Dans le cadre de l'article L. 121-14 du Code de l'environnement, **la CNDP désignera un-e garant-e** pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse au bilan de la concertation et l'ouverture de l'enquête publique, dans le cadre d'un dispositif de concertation continue.

Les études détaillées qui seront réalisées sur les impacts, les modalités d'insertion paysagère, et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts seront présentées dans **un dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique**. Comme pour la phase 1, une enquête publique, ouverte à tous, sera alors menée sur la phase 2 du projet, sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante. Celle-ci est prévue en 2030.

À son obtention, **la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** rendra possible l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet. Elle définira la nature et le périmètre des travaux et aura pour effet la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

ANNEXES



1. L'historique de la concertation
2. Zones d'étude de la ligne nouvelle
3. Glossaire



1. L'HISTORIQUE DE LA CONCERTATION

2009

Le débat public

Organisé du 3 mars au 3 juillet 2009 par la CNDP, le débat public proposait aux participants de se prononcer sur l'opportunité et les caractéristiques de 4 scénarios présentés par le maître d'ouvrage RFF (devenu SNCF Réseau en 2015), et deux couloirs de passage de 5 km. À l'issue de riches échanges, le bilan de la CNDP a mis en lumière la forte attente du territoire envers le projet. Le maître d'ouvrage a décidé alors de :

- poursuivre les études relatives au projet sous l'égide d'un comité de pilotage associant l'État et les collectivités territoriales participant au financement des études ;
- retenir un couloir de passage large d'environ 5 km dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et « Corbières littoral » entre Narbonne et Perpignan ;
- étudier un projet apte à la grande vitesse et en capacité d'accueillir des circulations mixtes (voyageurs et fret ferroviaire) sur les sections les plus circulées.

3 500 participants

83 cahiers d'acteurs

12 réunions publiques

669 contributions et avis

2010-2019

La concertation sur l'ensemble du projet et la mobilisation du territoire

À la suite du débat public, **plusieurs phases de concertations successives se déroulent sous l'égide d'un garant CNDP : Jean-Pierre Richer. Elles ont permis d'approfondir le dialogue avec les différents acteurs du territoire** afin d'aboutir progressivement à un tracé et à des fonctionnalités stabilisées pour la ligne nouvelle, arrêtés par décision ministérielle en 2016, avant le phasage du projet en 2017. Entre 2017 et 2019, dans l'attente de la loi d'orientation des mobilités, le territoire se mobilise pour demander la réalisation de la ligne nouvelle.

- **2010-2011** : concertation pour définir la zone de passage de 1 km de large
- **2012-2013** : concertation pour définir le nombre de gares nouvelles ainsi que les sections aptes à la mixité « voyageurs – fret »
- **2014-2016** : concertation pour définir un tracé de 150 m de large et l'implantation des gares nouvelles
- **2017-2019** : mobilisation générale du territoire en faveur du projet (mobilisation « LGV Occitanie Oui ! » en 2017 et pétition citoyenne « Je veux la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ») qui aboutit à son inscription dans la loi d'orientation des mobilités (2019)
- **2018-2019** : déclaration du projet LNMP comme projet d'intérêt général (PIG) et inscription dans les documents d'urbanisme.

4 comités
partenariaux
ouverts à l'ensemble
des acteurs

32 commissions
consultatives pour
les élus et parlementaires
par département

35 ateliers
thématiques
et 2 groupes de travail
« gares nouvelles »

700 élus
et acteurs
mobilisés dans l'initiative
« LGV Occitanie Oui »

350 rencontres
bilatérales

26 réunions
publiques

2 400 signatures
à la pétition citoyenne « Je veux la Ligne
Nouvelle Montpellier-Perpignan »

La concertation continue et l'enquête publique

Dans la perspective de l'ouverture de l'enquête publique sur la phase 1 du projet LNMP entre Montpellier et Béziers, la Commission nationale du débat public (CNDP), saisie par SNCF Réseau en 2020, a décidé de poursuivre la concertation afin d'assurer la bonne information et la participation des acteurs du territoire jusqu'à l'enquête publique.

Cette nouvelle étape de concertation s'est déroulée entre le 2 novembre 2020 et le 15 janvier 2021, sous l'égide de deux garants : Sofia Aliamet et Pierre-Yves Guihéneuf. Ses objectifs étaient les suivants :

- **informer sur l'état d'avancement du projet** et les décisions prises depuis le débat public, le périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la phase 1 et la mise à jour du dossier support à l'enquête publique sur le projet global (impact environnemental, intérêt socio-économique, foncier...);
- **informer et consulter les acteurs locaux sur les modalités d'insertion de la ligne nouvelle** (environnement, foncier...) **et les fonctionnalités proposées** (mixité « voyageurs - fret » et niveau de desserte).

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) s'est déroulée entre le 14 décembre 2021 et le 27 janvier 2022.

À la suite de cette procédure, la commission d'enquête a rendu un avis favorable assorti de sept réserves et d'une recommandation le 7 avril 2022. **La DUP a été prononcée le 16 février 2023 pour la phase 1 du projet LNMP.**

CONCERTATION CONTINUE

260 participants
aux visioconférences et aux ateliers

7 visioconférences
« rendez-vous du jeudi »

15 000 visiteurs
sur le site internet

1 200 avis
exprimés et questions posées

500 questionnaires
complétés

2 ateliers thématiques
sur l'environnement et les enjeux socio-économiques

ENQUÊTE PUBLIQUE

1 200 contributions

102 personnes
reçues lors des permanences

15 500 visiteurs
sur le site internet

4 500 téléchargements
du dossier d'enquête publique



ZOOM SUR Les enseignements pour la phase 2 de la concertation de la phase 1 et les recommandations des garants

Malgré un contexte inédit marqué par la crise sanitaire, cette nouvelle étape de concertation, qui a eu lieu entre novembre 2020 et janvier 2021, a donné lieu à des échanges riches et argumentés. Le projet a bénéficié d'un fort soutien, tant parmi les élus que le grand public, qui partagent non seulement ses objectifs, mais souhaitent toujours voir son calendrier de réalisation s'accélérer.

À l'issue de la concertation **phase 1**, les **caractéristiques et fonctionnalités du projet sont globalement acceptées**, sous réserve d'une bonne prise en compte des impacts localisés : notamment au niveau des raccordements, du viaduc de Poussan, des vignobles de l'AOC Picpoul de Pinet, du massif de la Gardiole, ainsi que du maintien de la desserte du Bassin de Thau.

En revanche, les caractéristiques de la phase 2 sont questionnées, avec :

- des prises de position en faveur d'une mixité complète « voyageurs - fret » et d'une traversée en tunnel du massif des Corbières ;
- des interrogations sur les gares nouvelles (opportunité et emplacement) ;
- des oppositions au contournement de Perpignan.

Ces réserves se manifestent dans un contexte global en forte évolution, notamment du fait des incertitudes liées aux impacts du changement climatique sur le territoire et à l'urgence croissante de décarbonation des mobilités.

Ces aspects sont notamment soulignés par les garants dans leur bilan, qui formulent plusieurs recommandations pour la phase 2 :

- **1. Accélération du calendrier de la phase 2 :** il importe de répondre à cette demande exprimée par de nombreux élus du territoire sans remettre en cause la conduite des études nécessaires ni les étapes de concertation à venir.
- **2. Nécessité d'une nouvelle phase de concertation pour la phase 2 :** du fait des vives critiques exprimées sur certaines options choisies précédemment qui ne font pas l'objet de consensus et pour examiner les thèmes porteurs d'enjeux identifiés par les acteurs.

Les garants soulignent l'importance de se nourrir des expériences passées, comme celles de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France et des intempéries subies par la voie ferrée littorale afin d'intégrer ces considérations dans la réflexion. Ils insistent également sur l'importance d'intégrer les études en cours d'actualisation (en particulier concernant les prévisions de trafic voyageurs et fret) à la réflexion sur les fonctionnalités et les caractéristiques du projet.



Le dialogue territorial pour préparer la concertation préalable

Une concertation pour associer l'ensemble des publics...

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont à nouveau saisi la CNDP en janvier 2025 afin de définir les modalités de participation du public à mettre en place dans le cadre de cette nouvelle étape de la vie du projet.

La CNDP, au titre du du Code de l'environnement, a alors décidé d'organiser **une concertation préalable**. Cette dernière doit permettre d'informer et d'impliquer tous les acteurs, habitants et usagers des territoires concernés, en déployant un dispositif d'information et de participation sur mesure, pour tenir compte :

- des spécificités de chaque territoire et de la diversité des incidences du projet : zones urbaines ou rurales, activités économiques ou agricoles, enjeux patrimoniaux ou paysagers, projets d'aménagement et documents de planification, etc. ;
- des contraintes géographiques et topographiques et des enjeux techniques variés : sections en tunnel ou en surface, modalités d'insertion, ouvrages d'art...

Ce nouveau temps de concertation permet ainsi **d'informer et de consulter le grand public** (habitants, riverains du projet, usagers des transports en commun, étudiants, touristes...) **et l'ensemble des acteurs** (élus, acteurs socio-économiques, associatifs, agricoles...) afin d'éclairer les partenaires co-financeurs dans le choix d'un scénario final de fonctionnalités pour la poursuite des études détaillées sur la phase 2 du projet. À cette occasion, les maîtres d'ouvrage s'engagent à écouter tous les publics qui s'exprimeront, à répondre à leurs interrogations, et à prendre en considération tous les avis et remarques qui seront émis dans le cadre de la concertation préalable.

À l'issue de cette concertation préalable, la CNDP décidera des modalités à mettre en œuvre pour la poursuite du projet. Une concertation continue pourrait alors par exemple être mise en place, à partir de 2027, en parallèle des études détaillées, afin d'affiner le tracé, l'emplacement des gares nouvelles (le cas échéant), les modalités d'insertion de la ligne et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet (dans le cadre de la démarche environnementale ERC : Éviter – Réduire – Compenser), en vue de l'enquête publique prévue en 2030.

... préparée avec les acteurs représentatifs du territoire

En parallèle des études menées sur la phase 2 en 2024 et 2025, les maîtres d'ouvrage ont mis en place **un dialogue territorial** avec les acteurs institutionnels et professionnels du territoire. Ces réunions de travail ont rassemblé les services des collectivités territoriales concernées, les chambres consulaires, les associations environnementales et d'usagers, les acteurs agricoles, économiques, touristiques et les services de l'État. L'objectif de ce dialogue territorial, organisé entre novembre 2024 et décembre 2025, était de :

- informer les acteurs du territoire sur le programme d'études et l'objet de la future concertation ;
- présenter les évolutions et les requestionnements envisagés ;
- partager le diagnostic et les enjeux territoriaux des différentes variantes à l'étude en vue de leur présentation lors de la concertation préalable au printemps 2026, afin d'identifier les atouts et les points de sensibilité de chaque variante ;
- enrichir les études techniques et alimenter l'analyse multi-critères des différentes variantes des points de vigilance identifiés par les acteurs.

Les acteurs territoriaux ont ainsi été réunis lors d'une **première réunion plénière**, en novembre 2024, consacrée à la présentation du projet et à l'identification des enjeux territoriaux. Les participantes et participants ont pu alors travailler sur cinq thématiques : mixité fret/voyageurs, dessertes et gares nouvelles, environnement, agriculture, paysage et patrimoine. **Cinq ateliers** ont ensuite permis d'approfondir chacune de ces thématiques dans des groupes de travail dédiés, organisés en mars 2025. Enfin, une plénière de restitution, en septembre 2025, a permis de mettre en évidence de **nombreux enseignements et d'identifier des points de vigilance** pour la préparation de la concertation préalable.

Pour chacune des 5 thématiques abordées, des enseignements concrets sont partagés par les acteurs du territoire :

Mixité fret/voyageurs :

- **La mixité est globalement plébiscitée** par les acteurs du territoire, car elle répond aux enjeux agricoles et environnementaux tout en renforçant le fret ferroviaire.
- **La complémentarité entre ligne existante et ligne nouvelle est un enjeu clé** : la ligne nouvelle ne doit pas remplacer la ligne existante, mais c'est bien un doublet de lignes qui est nécessaire.
- **Le potentiel de résilience au changement climatique** constitue un argument et un levier d'adhésion fort pour un projet de ligne nouvelle mixte.

Desserte et gares nouvelles :

- **Le positionnement stratégique des gares nouvelles est déterminant** : accessibilité, intégration intermodale, lien avec les projets de territoire.
- **Le binôme gare centre/gares nouvelles est envisagé positivement**, à condition d'éviter la concurrence et de garantir leur complémentarité.
- Narbonne Ouest et Béziers Est sont perçues comme des leviers de structuration urbaine, tandis que Nissan interroge sur sa capacité à incarner un projet de territoire.

Enjeux environnementaux :

- **Une vigilance forte sur les impacts environnementaux** du projet est attendue.
- **La résilience face au changement climatique est considérée comme un enjeu essentiel** : l'inondabilité de la ligne existante et les effets du changement climatique justifient une réflexion poussée sur l'intérêt d'un doublet de lignes.
- Des attentes claires pour une **approche territorialisée et transparente** sont exprimées : une meilleure valorisation des données locales, une lisibilité des cartes et l'intégration des documents de planification sont jugées indispensables.

Enjeux agricoles :

- Une forte inquiétude est exprimée sur la consommation de **foncier agricole**.
- Des attentes claires sur **les compensations et l'aménagement foncier** sont partagées : les participants demandent que la reconstitution des surfaces, la gestion des délaissés et les modalités de rachat soient mieux anticipées.
- **Un besoin d'intégration des transitions agricoles et climatiques** est demandé : les choix de tracé doivent tenir compte des mutations agricoles, des risques naturels et des projets de territoire.

Enjeux paysages et patrimoine :

- Une inquiétude existe sur **la capacité d'écoulement de l'eau** sur le secteur et la gestion des risques incendies, deux enjeux ayant un fort impact sur les paysages.
- Des attentes claires sont exprimées sur la question des **co-visibilités**.
- Une attention particulière est demandée sur les **ruptures de linéaires** (rupture de chemins, de voies, du canal du Midi, de la ligne du Train Jaune, des cours d'eau...).

À l'issue de la réunion de restitution de septembre 2025, il a été décidé d'ouvrir une deuxième séquence de dialogue territorial afin de répondre aux besoins d'approfondissement identifiés par les participantes et participants. Deux nouveaux ateliers ont été organisés, en décembre 2025, en fonction des attentes exprimées :

- **les enjeux de l'implantation d'un tunnel** (enjeux karstiques, géologiques et hydrographiques, modalités de réalisation d'un tunnel et conditions d'exploitation) ;
- **les modalités de réalisation d'une gare nouvelle** (carte d'identité d'une gare nouvelle, phasage et financement, rôle de chaque acteur dans un projet de territoire, projets connexes à prendre en compte).

Les comptes-rendus de ces ateliers sont disponibles dans la médiathèque du site internet du projet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/mediatheque/document>

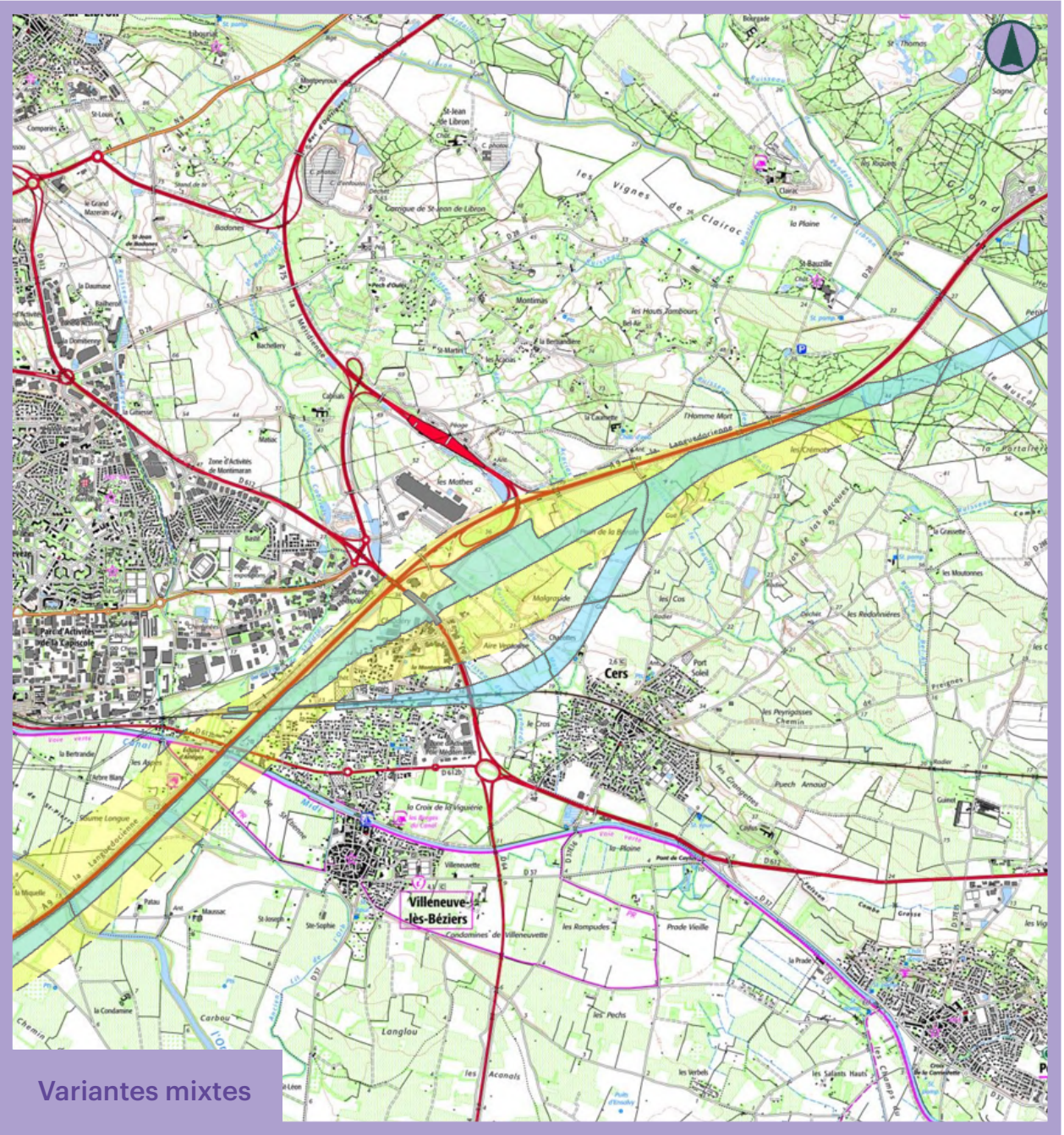
2. ZONES D'ÉTUDE DE LA LIGNE NOUVELLE



Communes concernées par le passage en surface :
Béziers, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Sauvian



- LÉGENDE**
- Zone d'étude de la ligne nouvelle
 - Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
 - Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
 - Passage en surface (variante mixte)





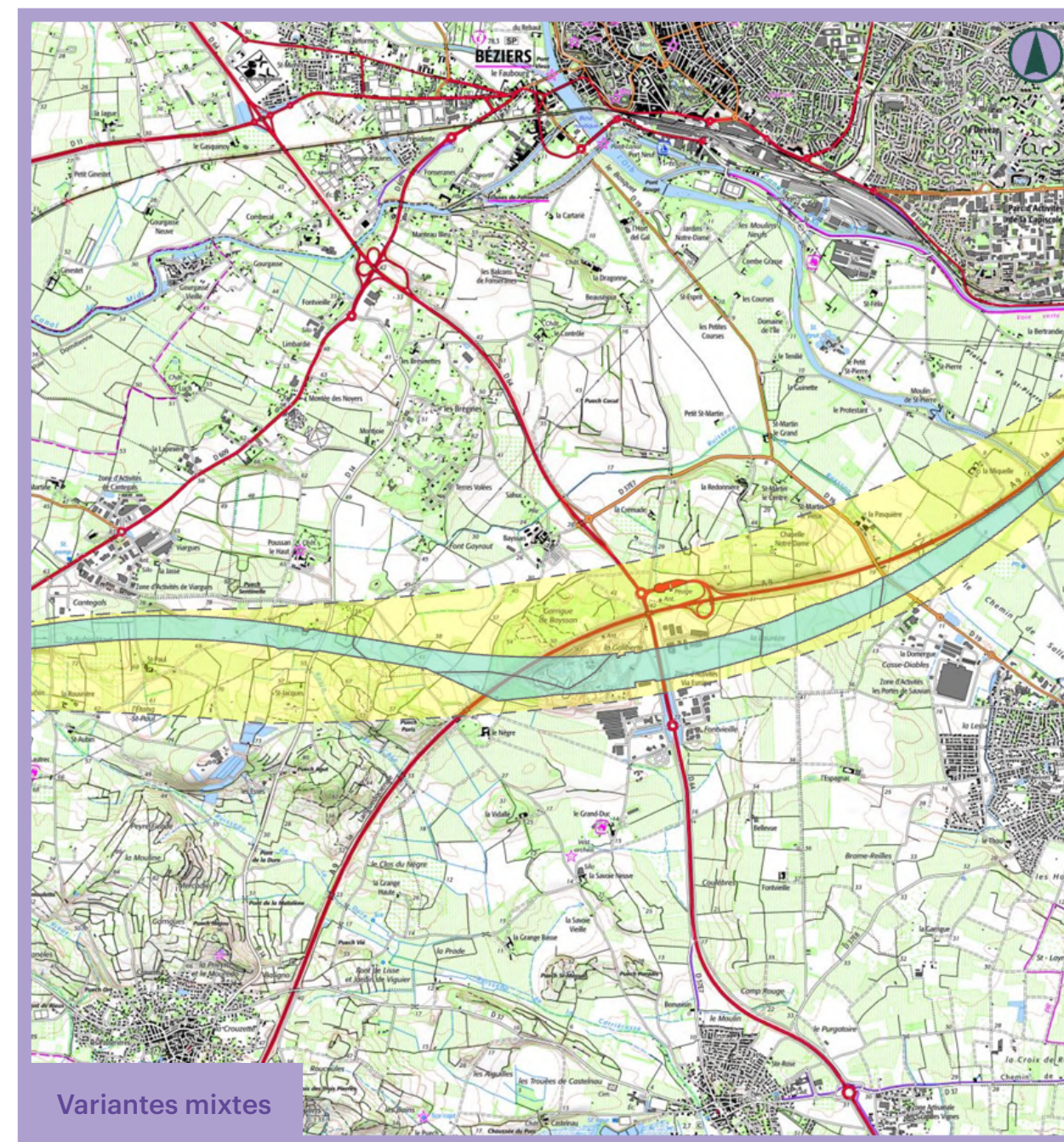
Communes concernées par le passage en surface :

Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Sauvian, Lespignan, Vendres



LÉGENDE

- Zone d'étude de la ligne nouvelle
- Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
- Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
- Passage en surface (variante mixte)



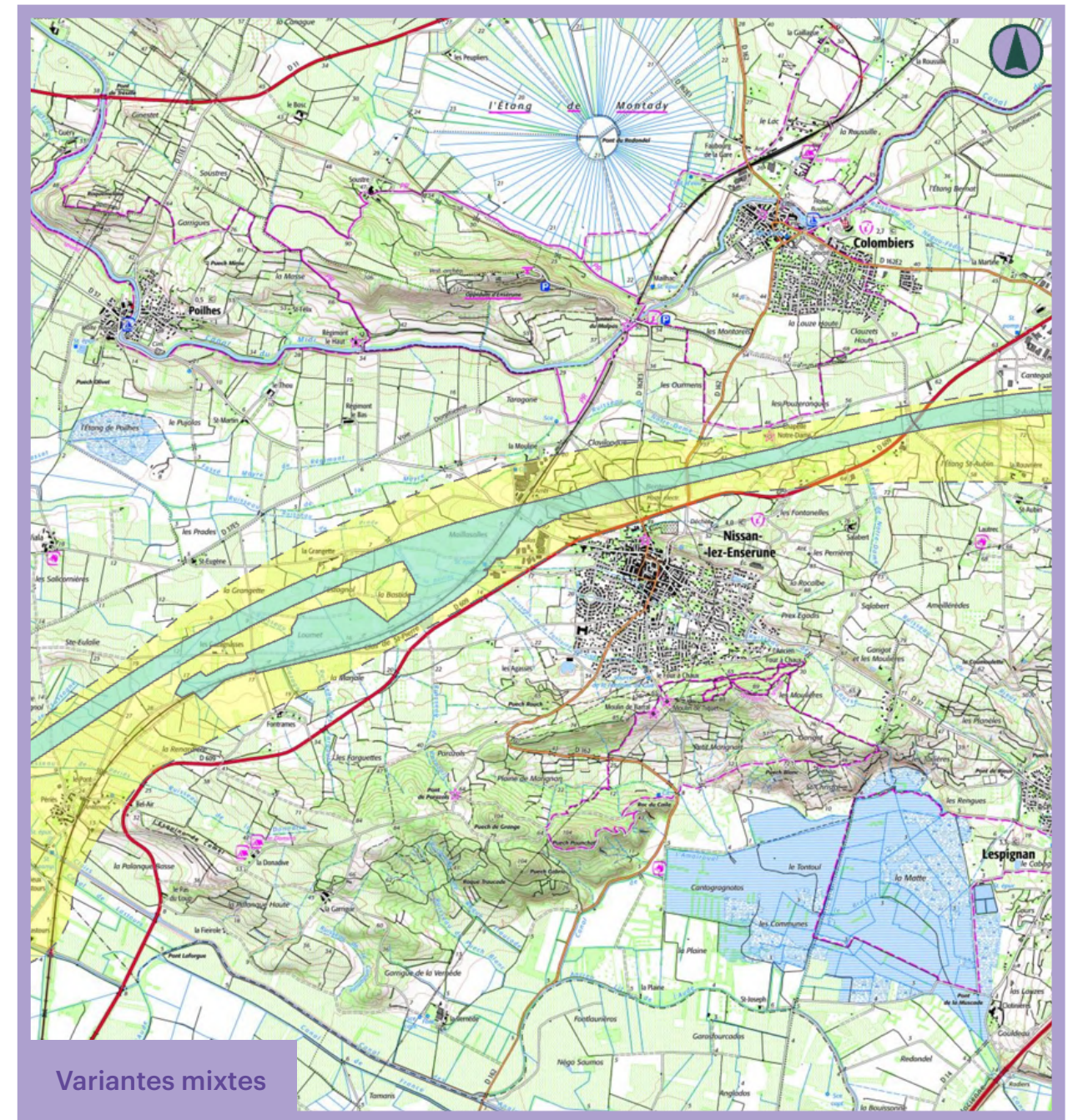


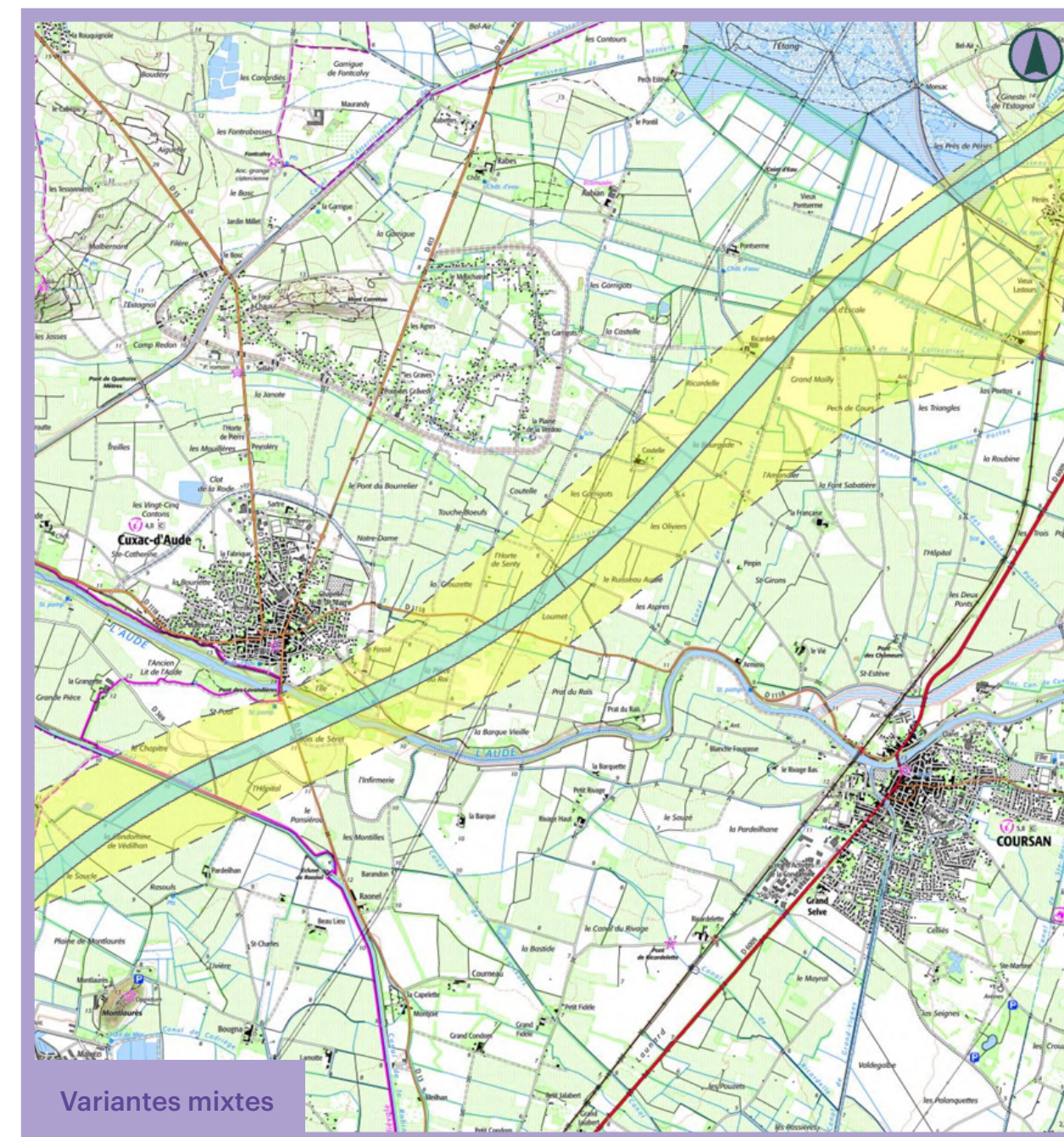
Communes concernées par le passage en surface :
Coursan, Nissan-lez-Enserune, Lespignan



LÉGENDE

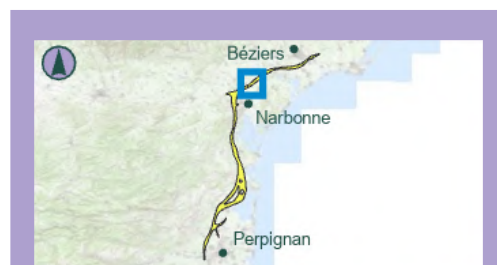
-  Zone d'étude de la ligne nouvelle
-  Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
-  Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
-  Passage en surface (variante mixte)





Communes concernées par le passage en surface :

Cuxac-d'Aude, Coursan, Moussan, Narbonne, Nissan-lez-Enserune



0 1 2 Km Date : 06/01/2026

Sources : BD Topo © IGN - 2020
Fond de plan : Scan 25 © IGN

LÉGENDE

- Zone d'étude de la ligne nouvelle
- Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
- Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
- Passage en surface (variante mixte)



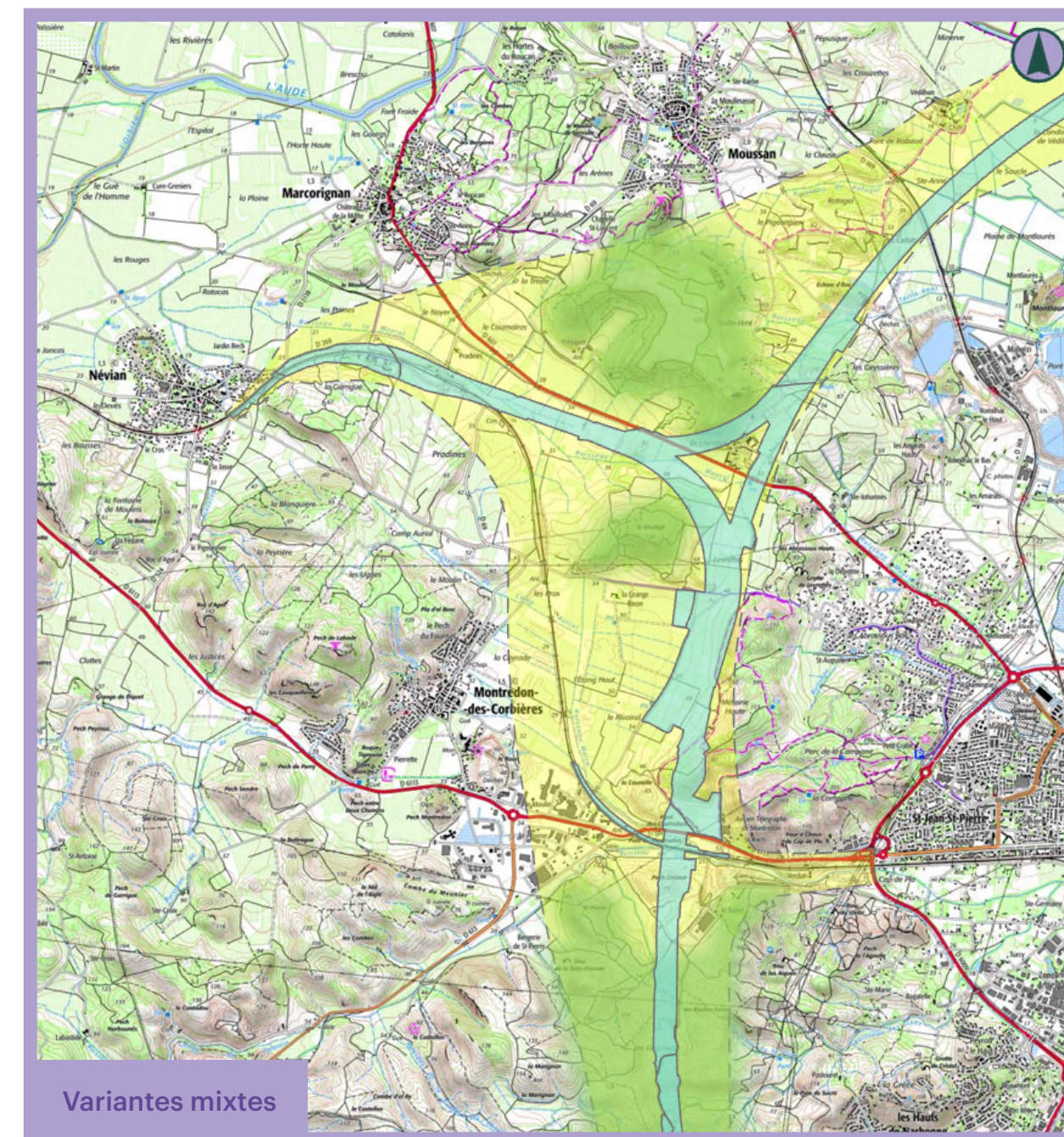
Communes concernées par le passage en surface :

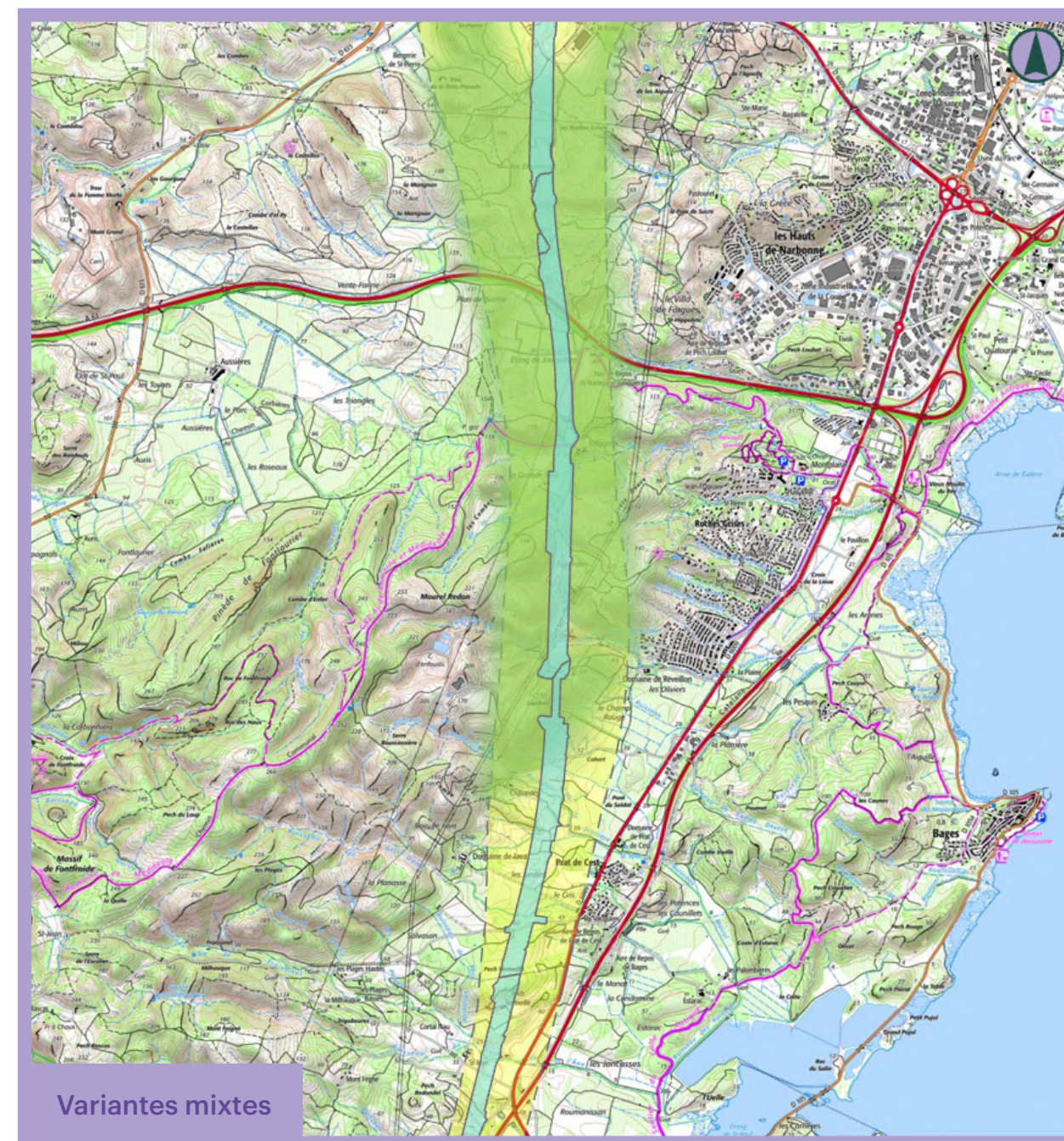
Moussan, Narbonne, Marcorignan, Névian, Montredon-des-Corbières



LÉGENDE

- Zone d'étude de la ligne nouvelle
- Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
- Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
- Passage en surface (variante mixte)





Communes concernées par le passage en surface :

Narbonne, Montredon-des-Corbières, Bages, Peyriac-de-Mer



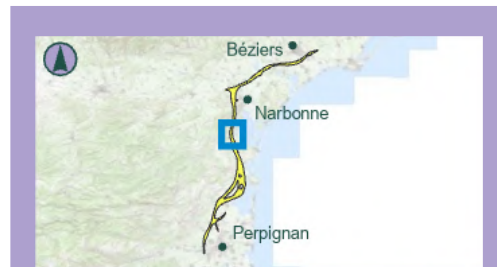
LÉGENDE

-  Zone d'étude de la ligne nouvelle
-  Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
-  Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
-  Passage en surface (variante mixte)



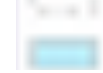
Communes concernées par le passage en surface :

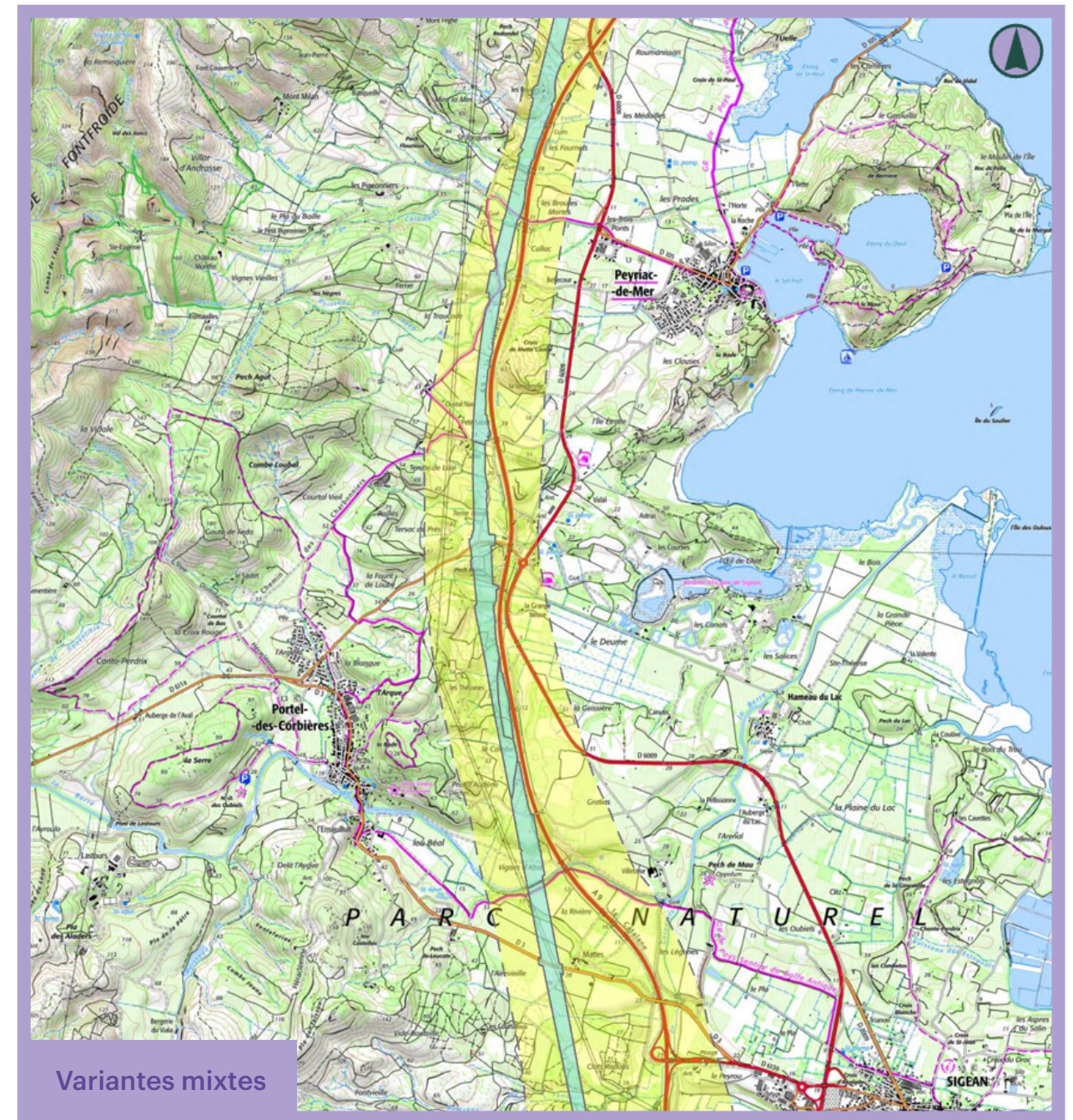
Peyriac-de-Mer, Portel-des-Corbières, Sigean, Roquefort-des-Corbières

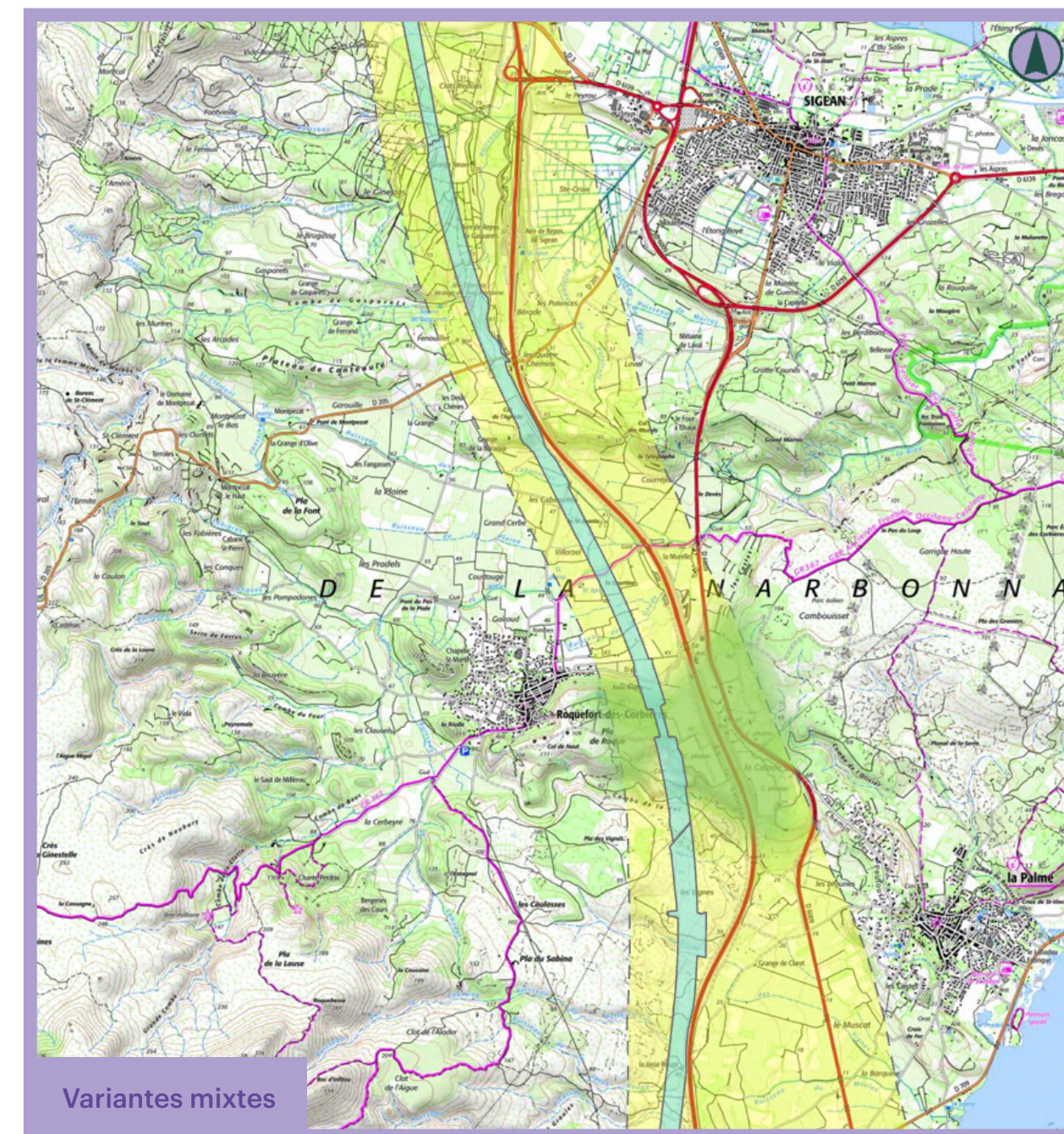
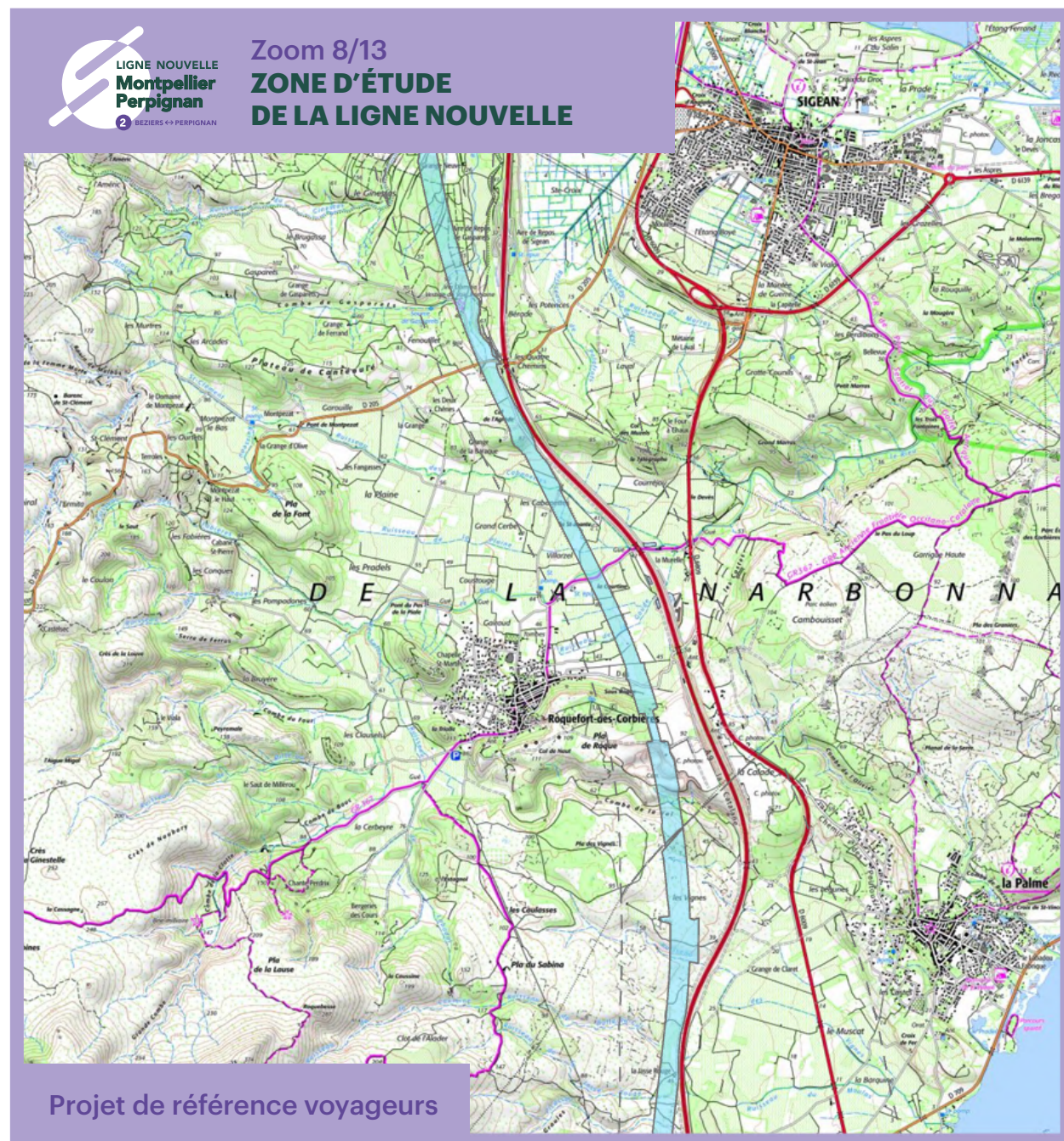


Sources : BD Topo © IGN - 2020
Fond de plan : Scan 25 © IGN

LÉGENDE

-  Zone d'étude de la ligne nouvelle
-  Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
-  Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
-  Passage en surface (variante mixte)





Communes concernées par le passage en surface :
 Portel-des-Corbières, Sigeau, Rocquefort-des-Corbières,
 La Palme



LÉGENDE

-  Zone d'étude de la ligne nouvelle
-  Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
-  Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
-  Passage en surface (variante mixte)



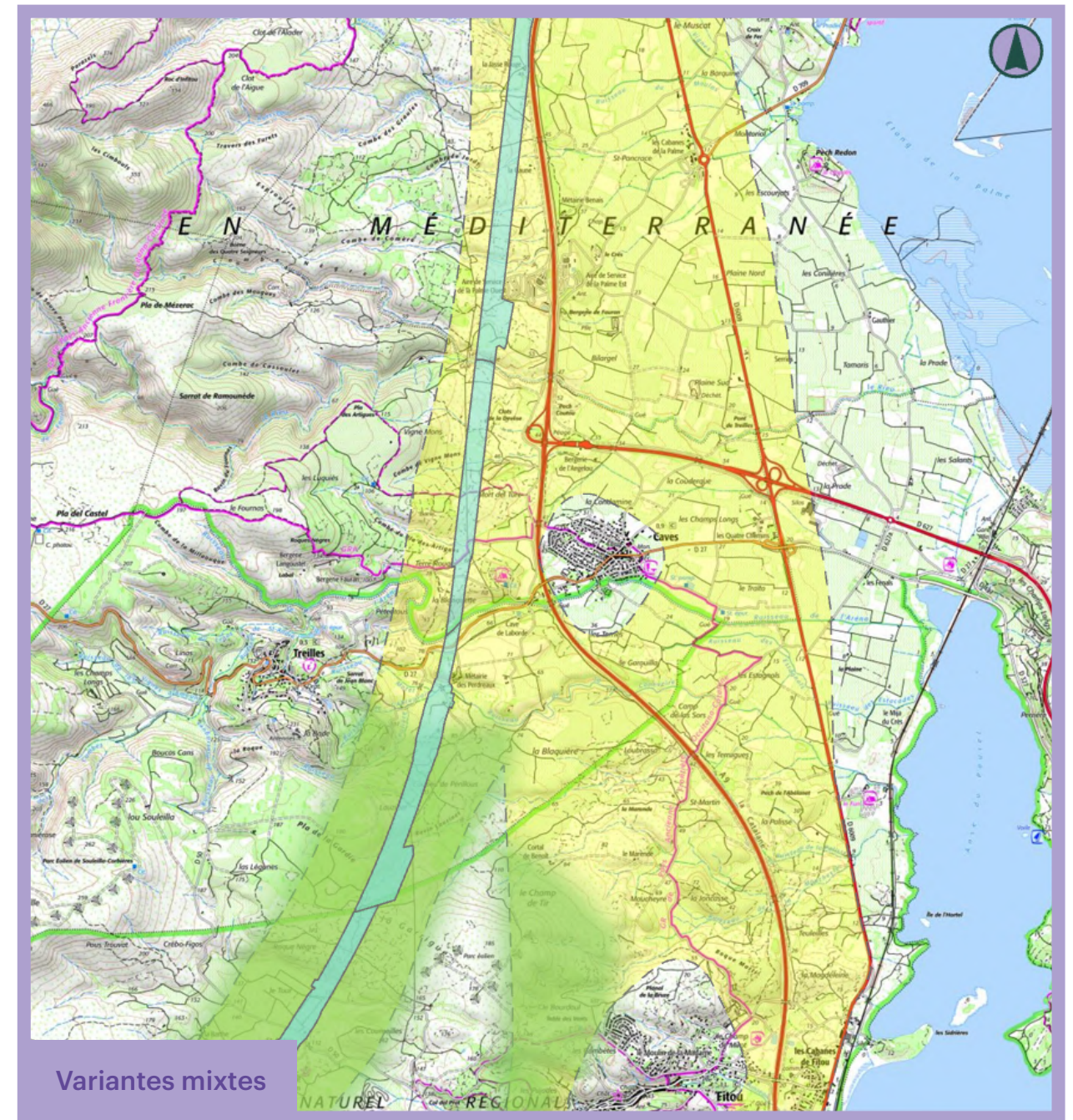
Communes concernées par le passage en surface :

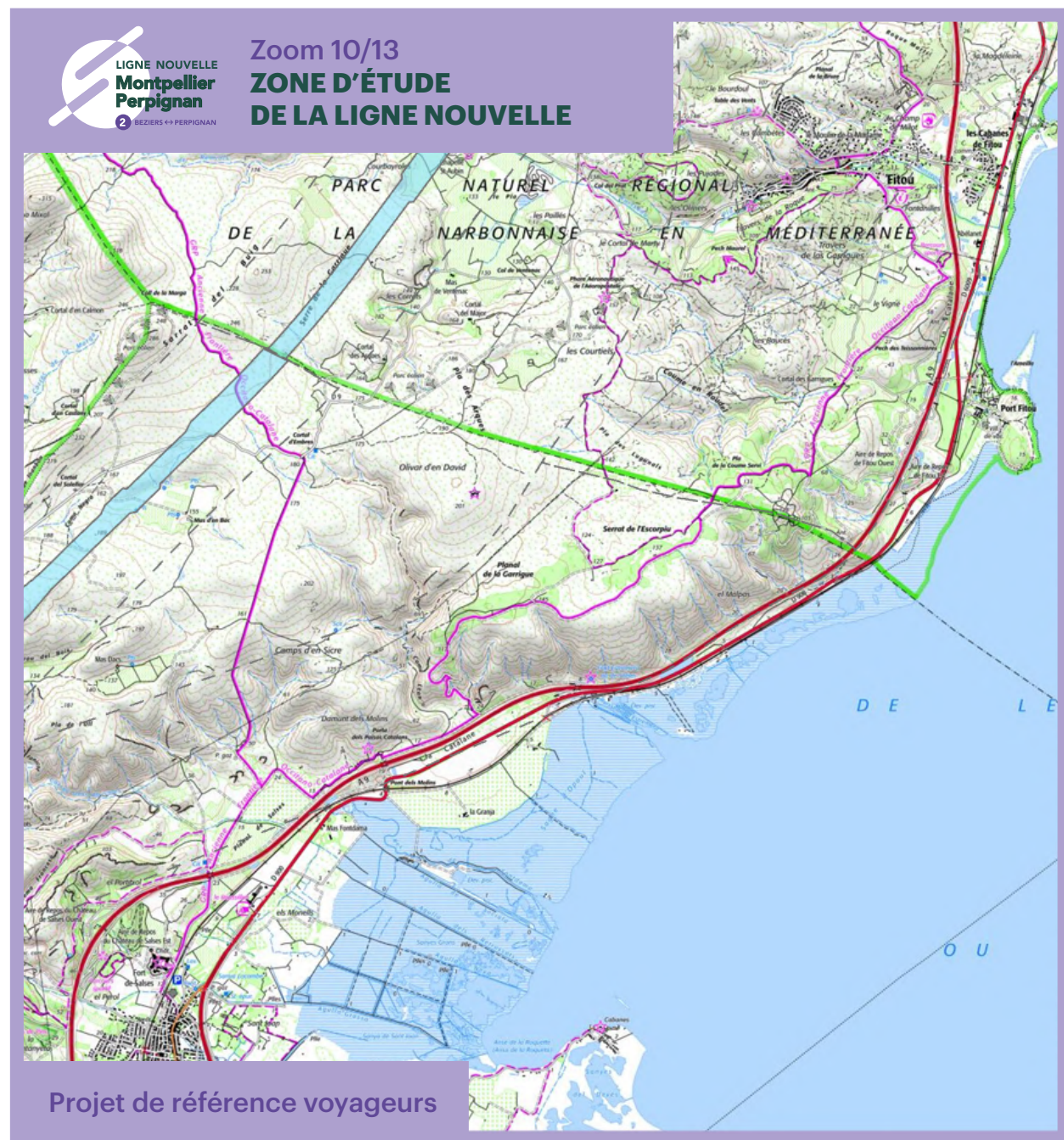
La Palme, Leucate, Caves, Treilles, Fitou



LÉGENDE

- Zone d'étude de la ligne nouvelle
- Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
- Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
- Passage en surface (variante mixte)



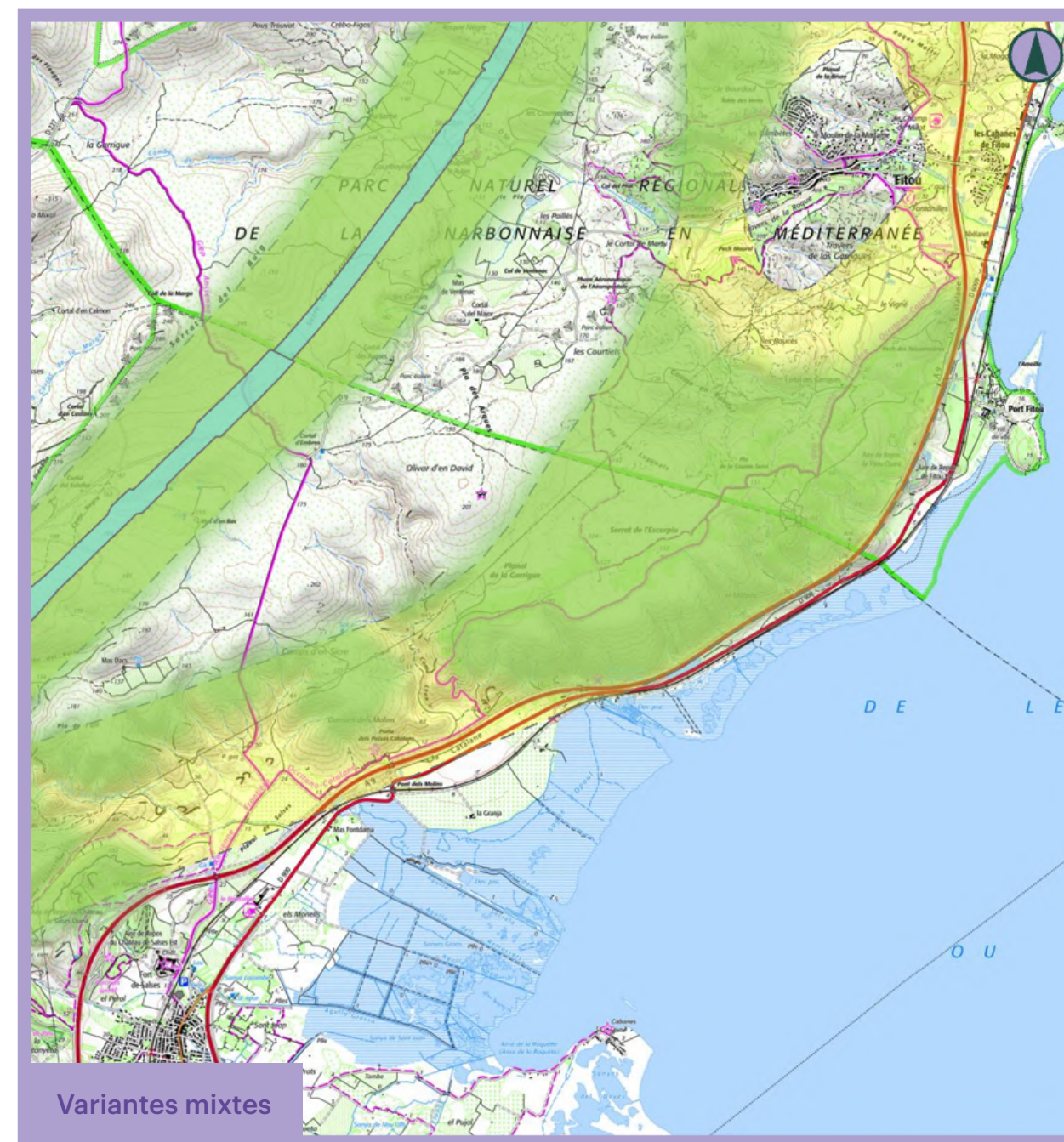


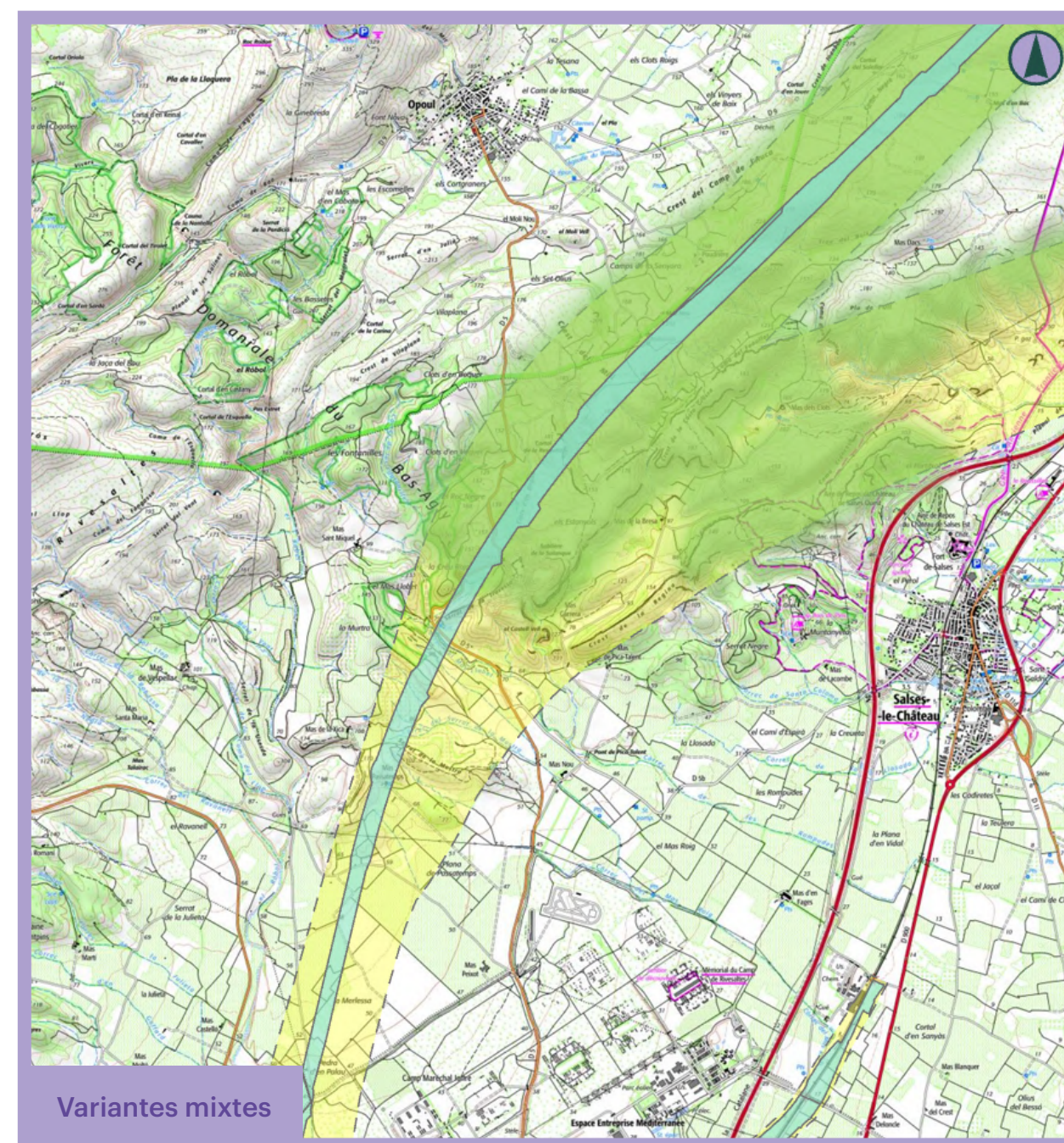
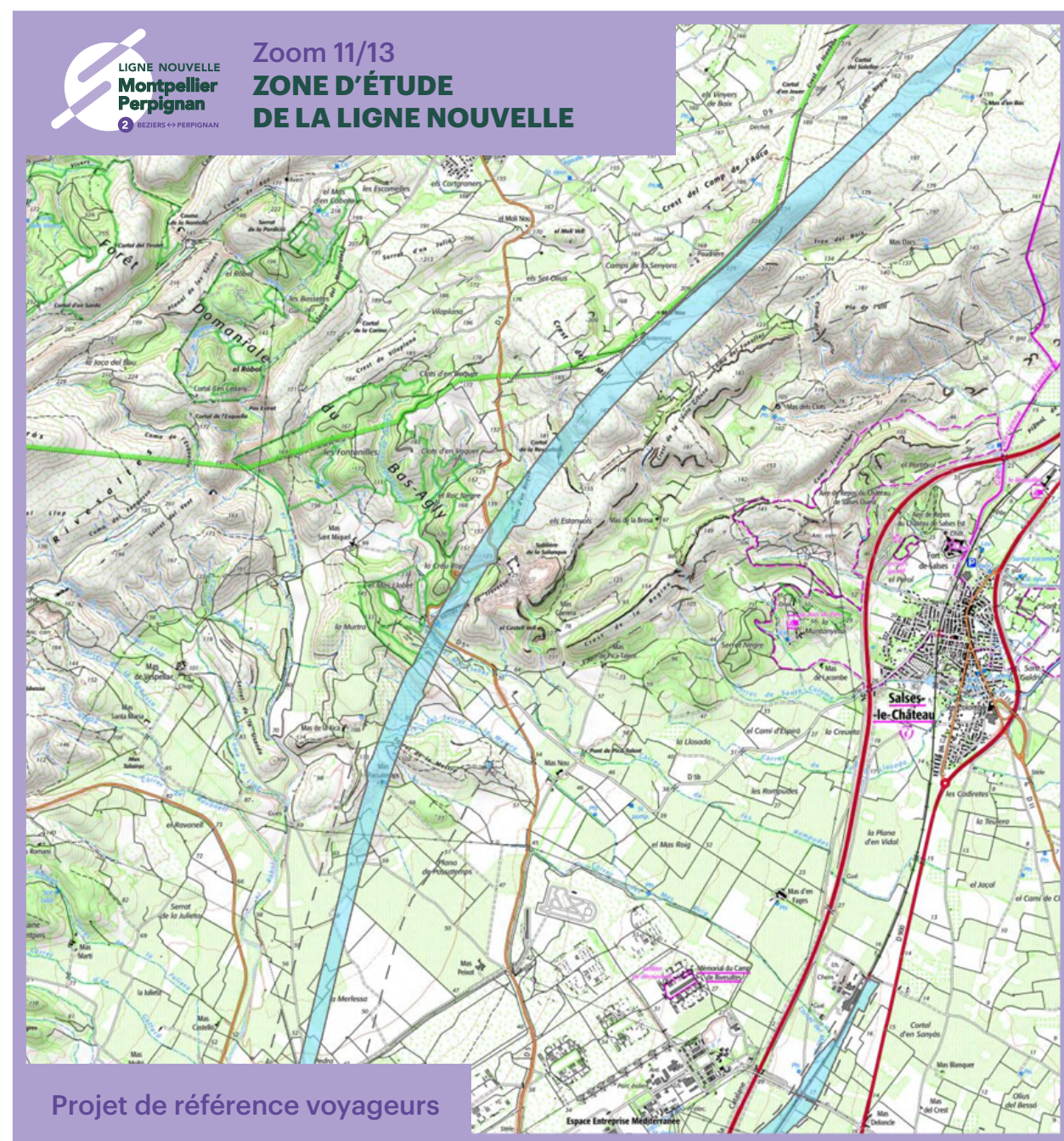
Communes concernées par le passage en surface :
Fitou, Salses-le-Château



LÉGENDE

- Zone d'étude de la ligne nouvelle
- Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
- Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
- Passage en surface (variante mixte)





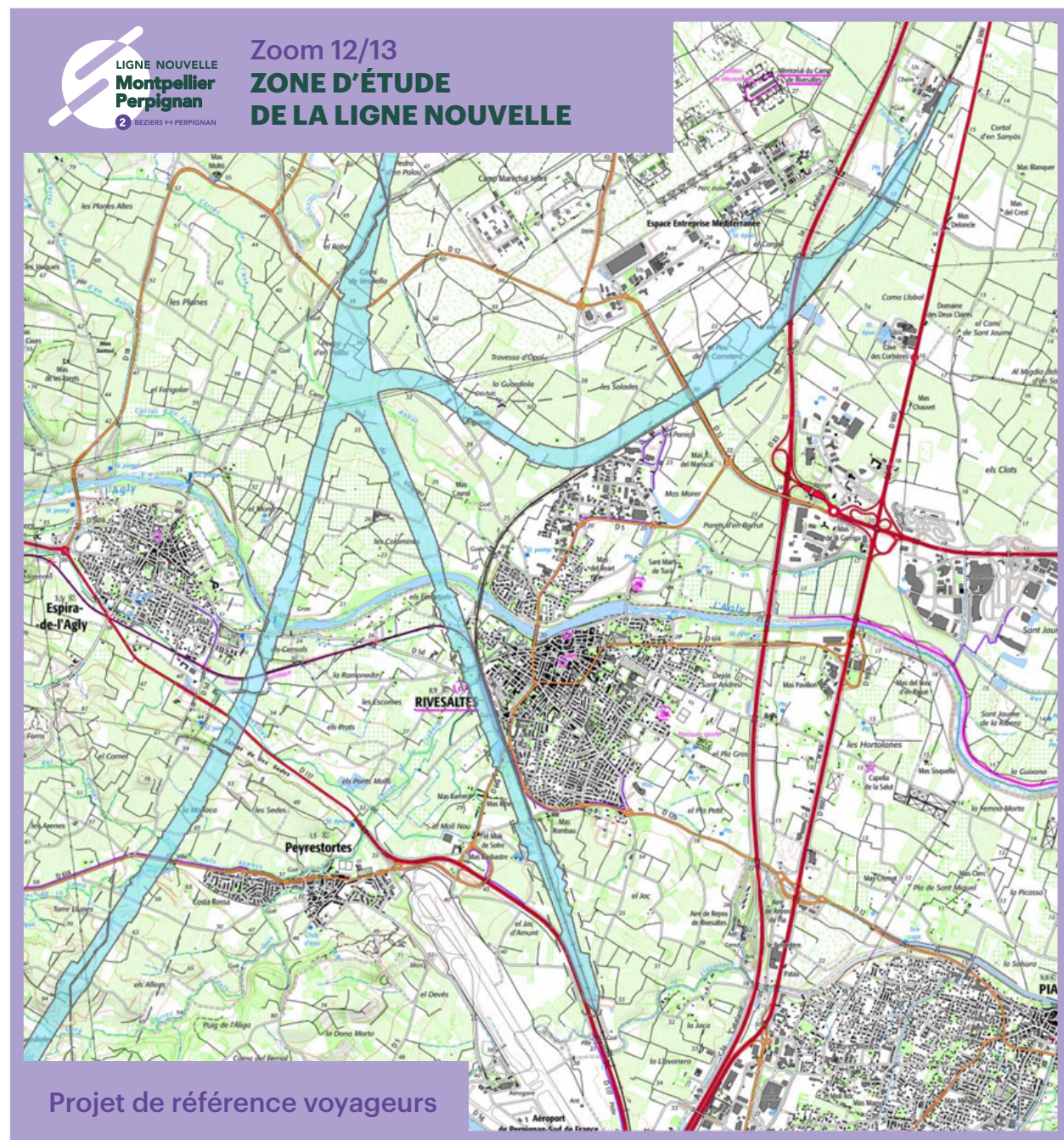
Communes concernées par le passage en surface :

Salses-le-Château, Espira-de-l'Agly, Rivesaltes, Opoul-Périllos



LÉGENDE

-  Zone d'étude de la ligne nouvelle
-  Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
-  Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
-  Passage en surface (variante mixte)

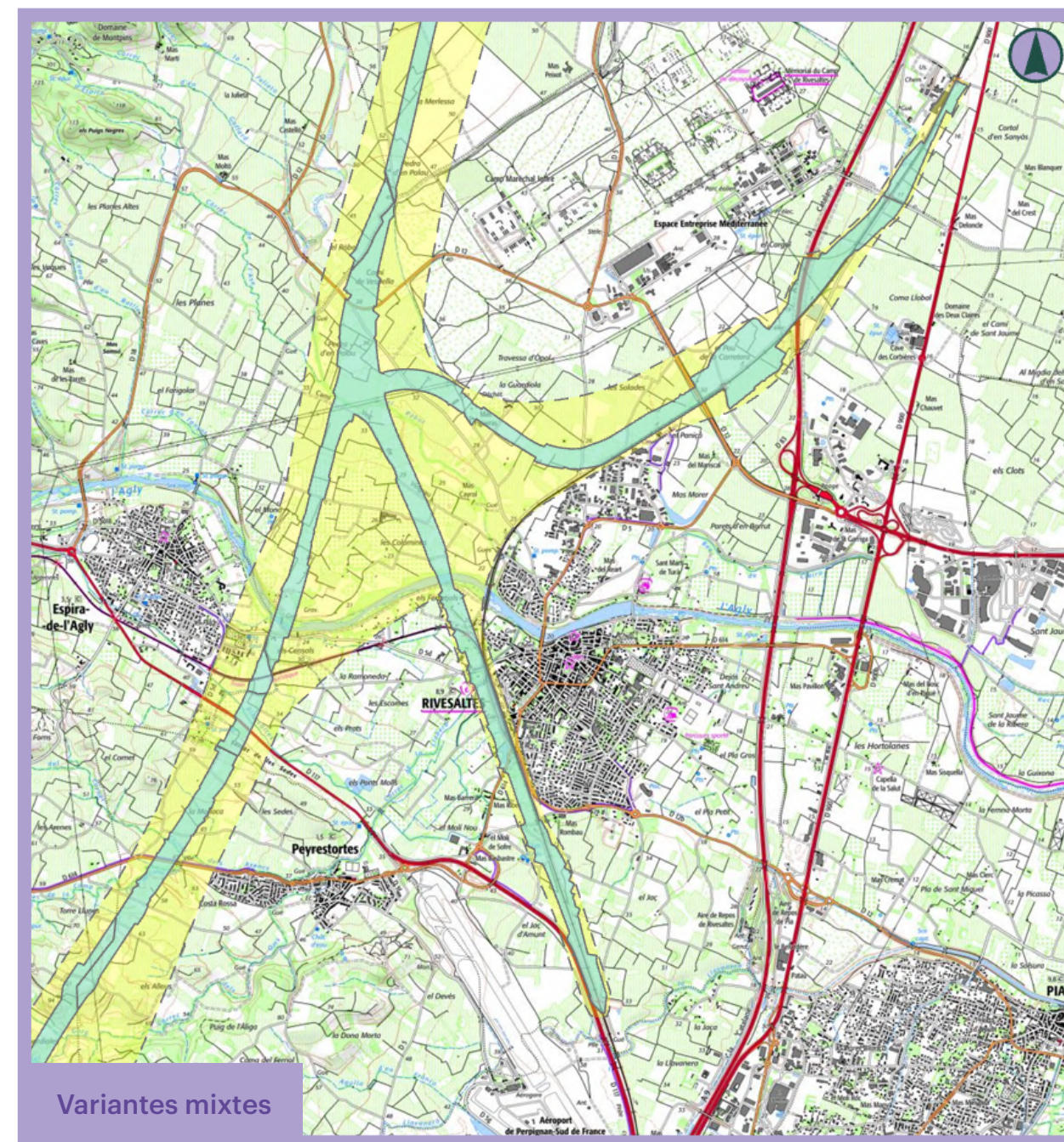


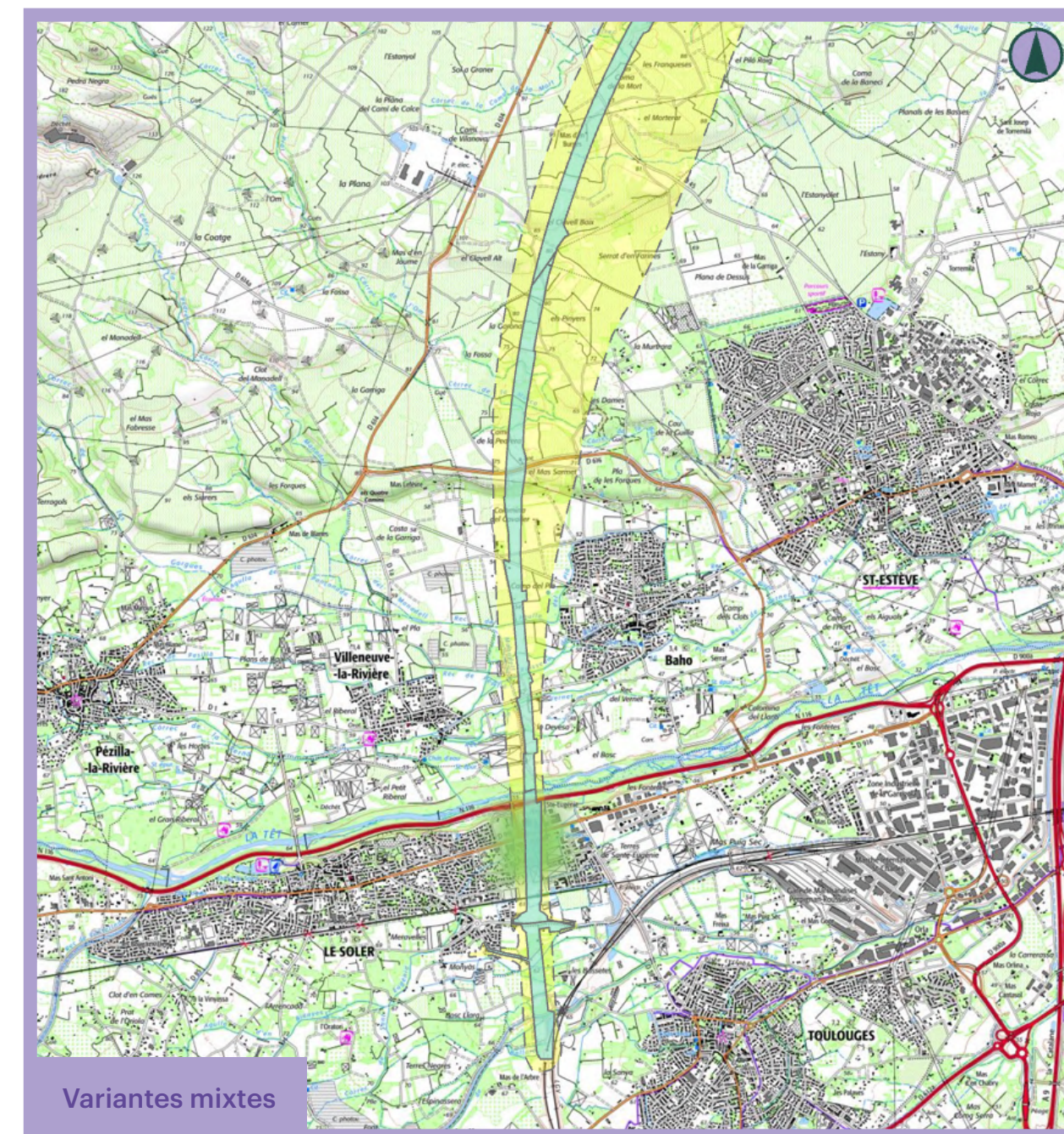
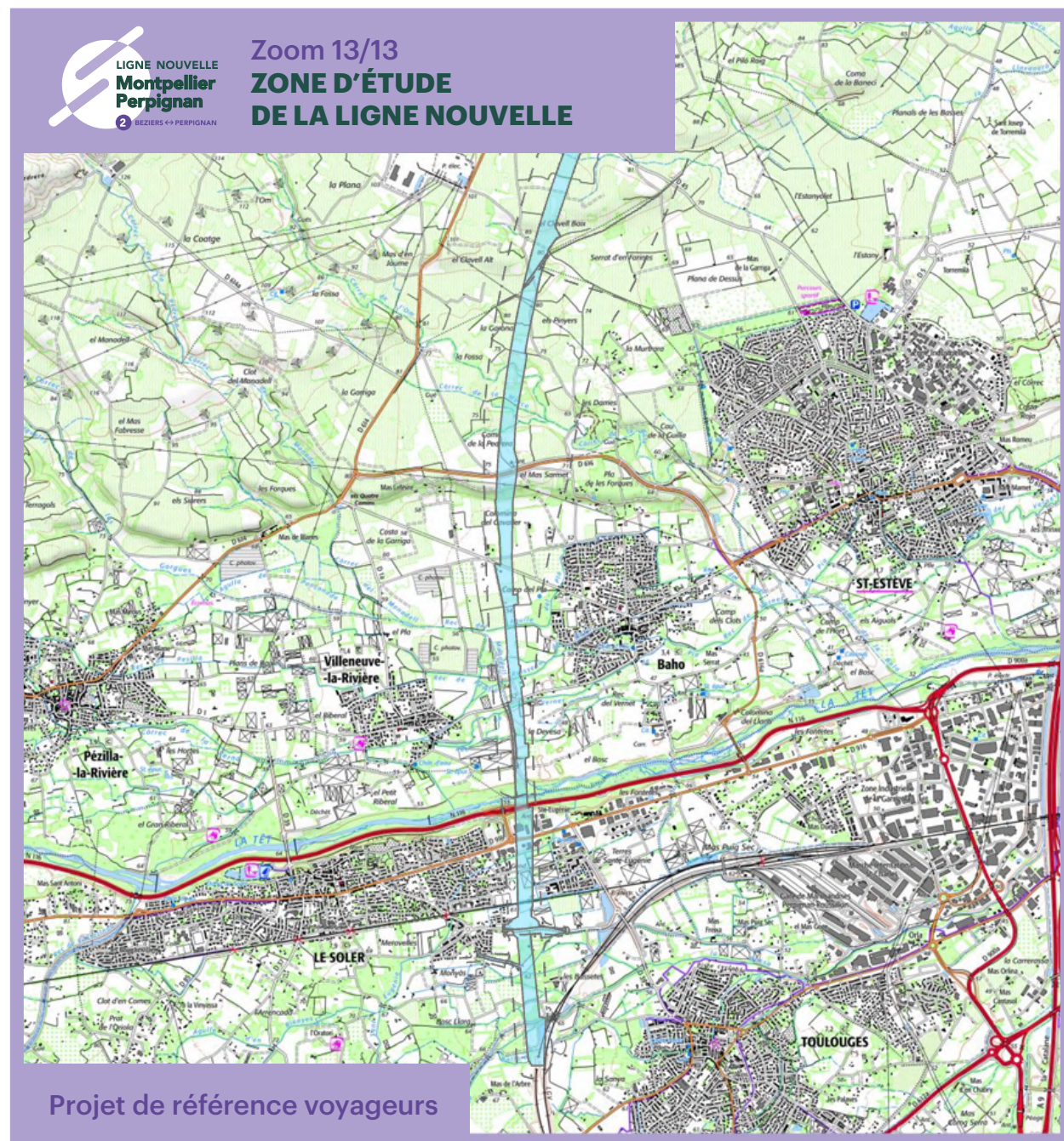
Communes concernées par le passage en surface :
Salses-le-Château, Espira-de-l'Agly, Rivesaltes, Baixas, Peyrestortes



LÉGENDE

- Zone d'étude de la ligne nouvelle
- Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
- Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
- Passage en surface (variante mixte)





Communes concernées par le passage en surface :

Baixas, Peyrestortes, Saint-Estève, Baho, Villeneuve-la-Rivière, Le Soler, Toulouges



LÉGENDE

-  Zone d'étude de la ligne nouvelle
-  Emplacement réservé figurant dans les documents d'urbanisme : projet de référence Voyageurs avec 2 gares nouvelles
-  Passage en tunnel privilégié (variante mixte)
-  Passage en surface (variante mixte)

Glossaire

AMS / AME :

« Avec Mesures Supplémentaires » (AMS) et « Avec Mesures Existantes » (AME). Ces acronymes désignent des scénarios de cadrage macro-économiques définis par l’État dans le cadre des exercices prospectifs énergie-climat-air pour répondre aux obligations internationales et européennes et éclairer le débat national (ministère de la Transition écologique) et qui sont à prendre en compte dans les études de prévision de trafic (fret et voyageurs). Le scénario AMS constitue un scénario de référence permettant d’expliquer quelles mesures de politiques publiques, en supplément de celles existant aujourd’hui, peuvent être mises en place afin que la France respecte ses objectifs climatiques et énergétiques. Il dessine une trajectoire possible de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu’à l’atteinte de la neutralité carbone en 2050. Ce scénario de référence sert de base à la réflexion pour l’élaboration de la Stratégie Nationale Bas Carbone et de la Programmation pluriannuelle de l’énergie. Il sert aussi à déterminer les budgets carbone. Le scénario AME, par opposition au scénario AMS, n’implique pas d’effort supplémentaire par rapport à ceux déjà décidés. La décarbonation des transports n’interviendrait dans ce scénario qu’à partir de 2070. On pourra se référer au site du Gouvernement suivant pour plus de détails : [Scénarios prospectifs énergie-climat-air | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique](#)

APPB (ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DE PROTECTION DE BIOTOPE) :

mesure réglementaire prise par arrêté préfectoral visant à protéger un milieu naturel (biotope) nécessaire à la conservation et à la survie d’espèces animales ou végétales protégées, en encadrant ou en limitant certaines activités humaines.

APPELLATION D’ORIGINE PROTÉGÉE (AOP) :

désigne un produit dont toutes les étapes de production sont réalisées selon un savoir-faire reconnu dans une aire géographique précise, qui confère ses caractéristiques au produit. C’est un sigle européen qui protège le nom du produit dans toute l’Union européenne.

CAPACITÉ FERROVIAIRE :

volume de trains (fréquence des trains) qu’une ligne, une section de lignes ou une partie du réseau peuvent permettre de faire passer. La capacité dépend évidemment de l’infrastructure et de ses équipements par le rapprochement des trains successifs autorisé. Elle est aussi très liée, d’une part, à la vitesse des trains, leur politique d’arrêt et l’ordre dans lequel ils passent et, d’autre part, à la régularité des services. Elle est donc à la convergence des performances propres au réseau et des choix de service et d’exploitation.

CONTRAINTE CAPACITAIRE :

on utilise le terme de contrainte capacitaire plutôt que de capacité ferroviaire lorsqu’on veut insister sur la limite du réseau (ou de la ligne, ou de la section de ligne considérée) en termes de densité de trafic possible. Compte tenu de la complexité de la notion de capacité (voir la définition de « Capacité ferroviaire »), la contrainte capacitaire n’est la plupart du temps pas une notion qui peut se traduire simplement par un indicateur binaire, un seuil unique. Mais lorsque le système se retrouve en limite de capacité, on parle aussi de saturation : la densité du trafic ferroviaire atteint un seuil au-delà duquel tout accroissement des fréquences entraîne

une dégradation des temps de parcours et/ou de la régularité. SNCF Réseau ne peut alors plus satisfaire l’ensemble des demandes en quantité ou en qualité.

DÉCARBONATION :

processus visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier le dioxyde de carbone (CO₂), liées aux activités humaines.

DÉMARCHE ERC (ÉVITER – RÉDUIRE – COMPENSER) :

démarche d’action préventive et de correction des risques d’atteintes à l’environnement (au sens large) ou à un enjeu ou un espace en particulier. Cette démarche réglementaire et hiérarchisée vise à prévenir et à limiter les effets négatifs d’un projet sur l’environnement. Elle consiste en priorité à éviter les atteintes négatives lorsque cela est possible, à réduire celles qui n’ont pu être évitées et, en dernier recours, à compenser les impacts résiduels significatifs, notamment sur la biodiversité et les milieux naturels.

DENSITÉ DE TRAFIC :

fréquence des trains sur une section de ligne (fréquence horaire ou quotidienne selon l’information qu’on recherche).

DOUBLET DE LIGNES :

configuration dans laquelle une ligne nouvelle vient s’ajouter à la ligne existante sur un tracé parallèle ou proche. Cette configuration permet une meilleure répartition des flux, une augmentation de la capacité et une mise à disposition d’itinéraires alternatifs en cas d’incidents, de travaux ou d’aléas climatiques.

ESPACES NATURELS SENSIBLES (ENS) :

espaces identifiés et protégés par les départements en raison de leur intérêt écologique, paysager ou patrimonial afin d’assurer la préservation des milieux naturels et, le cas échéant, leur mise en valeur et leur ouverture au public à des fins de sensibilisation.

FRET FERROVIAIRE :

transport de marchandises en train / trains de marchandises.

GAIN DE TEMPS DE PARCOURS PERMIS PAR L’INFRASTRUCTURE :

amélioration du meilleur temps de parcours permis par le projet entre deux gares (départ et arrivée arrêtés, marche normale sans arrêt).

GARE EXISTANTE / GARE CENTRE :

gare ferroviaire actuellement en service, généralement située en cœur d’agglomération, justifiant l’appellation « gare centre ».

GARE NOUVELLE :

gare ferroviaire créée spécifiquement dans le cadre du projet de ligne nouvelle. Une gare nouvelle peut être implantée en dehors des centres-villes historiques et conçue pour accueillir des trains à grande vitesse ou des trains longue distance. Elle a vocation à améliorer l’accessibilité du territoire, à faciliter les correspondances avec les autres modes de transport et à structurer de nouveaux pôles de mobilité.

ICPE (INSTALLATION CLASSÉE POUR LA PROTECTION DE L’ENVIRONNEMENT) :

installation industrielle ou agricole soumise à un régime administratif spécifique en raison des risques ou nuisances qu’elle est susceptible de générer pour l’environnement et la santé.

JOB (JOURS OUVRÉS DE BASE) :

notion utilisée pour les études de trafic voyageurs. Il s’agit d’un jour « type » considéré comme représentatif pour les problématiques d’exploitation et de capacité ferroviaire. Il diffère donc d’un jour moyen annuel (total annuel / 365).

LIGNE EXISTANTE :

ligne ferroviaire actuellement en service, qui assure aujourd’hui les circulations voyageurs et fret entre les territoires concernés. Pour le secteur concerné par la phase 2 du projet, deux lignes sont concernées : la ligne Bordeaux–Sète et la ligne Narbonne–Port-Bou, et sept gares sont desservies : Béziers, Narbonne, Port-la-Nouvelle, Leucate-la-Franqui, Salses, Rivesaltes, Perpignan.

LIGNE MIXTE :

ligne à double utilisation, à la fois pour les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

LIGNE NOUVELLE :

infrastructure ferroviaire construite spécifiquement dans le cadre d’un projet nouveau, distincte de la ligne existante.

LIGNE VOYAGEURS :

ligne qui ne permet pas la circulation de trains de fret.

MISSIONS INTERSECTEURS / PROVINCE–PROVINCE :

missions TàGV n’ayant pas leur origine / destination finale à Paris. Par exemple Strasbourg–Montpellier aujourd’hui.

NATURA 2000 :

réseau européen de sites naturels d’intérêt écologique visant à préserver des espèces animales et végétales ainsi que des habitats remarquables. Ces espaces ont pour objectif d’assurer la conservation de la biodiversité tout en favorisant une meilleure prise en compte des enjeux associés dans les activités humaines.

PNR (PARC NATUREL RÉGIONAL) :

territoire rural habité reconnu pour la qualité de ses paysages, de ses milieux naturels et de son patrimoine culturel, dont l’équilibre est fragile. Classé par l’État, il s’organise autour d’un projet concerté de développement durable, formalisé par une charte, visant la protection et la valorisation de son patrimoine naturel et culturel tout en accompagnant les activités humaines.

RACCORDEMENT :

jonction entre deux lignes ferroviaires.

RÉGULARITÉ FERROVIAIRE :

le respect par les trains des horaires prévus pour leur circulation. La statistique de base de la régularité la plus souvent communiquée s’appuie sur le taux de trains en retard de plus de 5 minutes (pour les TER). On peut aussi qualifier la régularité à 10 minutes, 30 minutes ou tout autre pas de temps.

REPORT MODAL :

voyageurs ou marchandises changeant de mode de transport du fait des bénéfices du projet. Concerne en majorité le transfert des déplacements effectués initialement par la route vers le rail, mais peut également concerner d’autres modes : de l’avion vers le train par exemple.

RÉSILIENCE DE LA LIGNE EXISTANTE :

capacité à maintenir sur la ligne existante un niveau de service satisfaisant (en densité, en temps de parcours, en régularité) malgré les incidents rencontrés. Dans le cas des présentes études, le risque d’interruption des circulations sur la ligne existante lors d’événements climatiques majeurs étant un sujet important, la résilience de la ligne existante s’entend alors en premier lieu comme sa capacité à éviter de telles situations, à permettre un rétablissement rapide des circulations quand elles adviennent et à permettre le maintien d’une partie du service ferroviaire durant la résolution des événements.

SERM (SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN) :

offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s’appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire.

SERVICES LONGUE DISTANCE :

regroupe les services ferroviaires de voyageurs en dehors des TER : TET et TàGV.

SERVICES RÉGIONAUX / INTERRÉGIONAUX : TER

internes aux régions et d’échange entre deux régions.

SITE SEVESO :

site industriel classé en application de la directive européenne Seveso, présentant des risques d’accidents majeurs en raison de la présence de substances dangereuses, utilisées ou stockées au-delà de seuils réglementaires, et soumis à des mesures renforcées de prévention et de gestion des risques.

SILLONS (SILLONS FRET, SILLONS TÀGV, ETC.) :

créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d’un train.

TÀGV (TRAINS À GRANDE VITESSE) :

cette dénomination a deux significations liées : d’une part, elle désigne les trains pouvant circuler à plus de 220 km/h sur des lignes aux performances adaptées pour cela. D’autre part, les TàGV sont des services voyageurs longue distance ouverts à la concurrence (et non conventionnés par opposition aux TET ou TER).

TER (TRAINS EXPRESS RÉGIONAUX) :

service de transport régional de voyageurs mis en œuvre par la SNCF pour le compte des conseils régionaux, autorités organisatrices de transport régional de voyageurs.

TET (TRAINS D’ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE) :

services interrégionaux relevant de la responsabilité de l’État en tant qu’autorité organisatrice. On les appelle couramment Intercités, nom de marque de la SNCF qui les exploite jusqu’à aujourd’hui. Ils étaient aussi dénommés « Corail » en référence au matériel roulant utilisé.

TJMA (TRAFIC JOURNALIER MOYEN ANNUEL) :

nombre de trains circulant chaque jour en moyenne sur une infrastructure ferroviaire. Peut aussi être le nombre de véhicules (voitures et poids lourds) ou de poids lourds circulant chaque jour en moyenne sur une route ou une autoroute.



Notes





Pour en savoir plus : ligne-montpellier-perpignan.com



Participez en ligne ou lors
des rencontres près de chez vous
pour imaginer le réseau
ferroviaire de demain