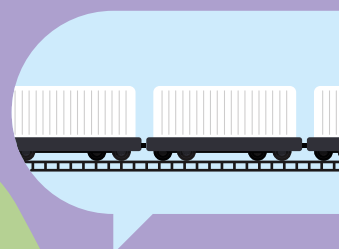
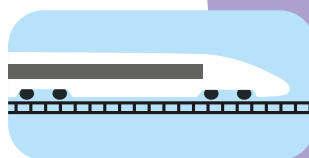
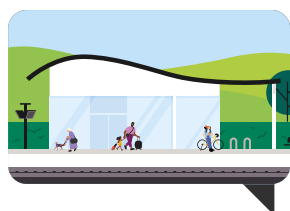


Une ligne nouvelle pour notre territoire ?

Opportunité, fret, gares nouvelles: donnez votre avis du 9 avril au 19 juin 2026 !

LE PROJET
ET LA
CONCERTATION
EN BREF

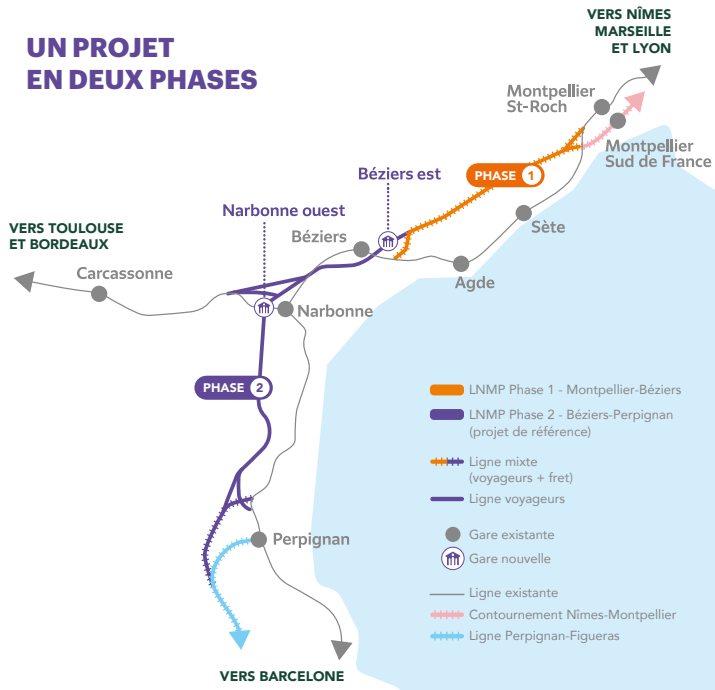


LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN : DE QUOI PARLE-T-ON ?

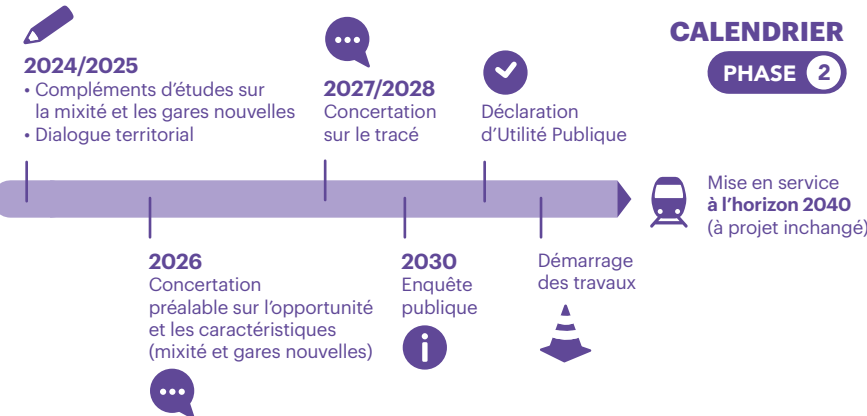
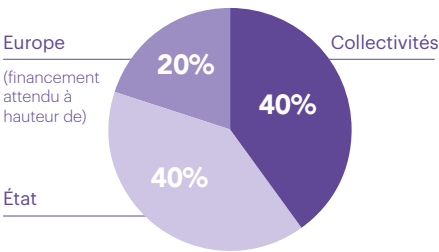
Attendue et programmée depuis le débat public de 2009, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) prévoit la réalisation en deux phases de 150 km de voie ferrée entre Montpellier et Perpignan pour répondre à la demande croissante de mobilité sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie.

Le projet prévoit initialement la création d'une ligne nouvelle, complémentaire à la ligne existante, pour connecter l'ensemble du territoire à la grande vitesse, développer les trains du quotidien, les trains à grande vitesse et les trains de marchandises, créer un réseau ferroviaire plus résilient face au changement climatique, tout en contribuant à la réduction des gaz à effet de serre.

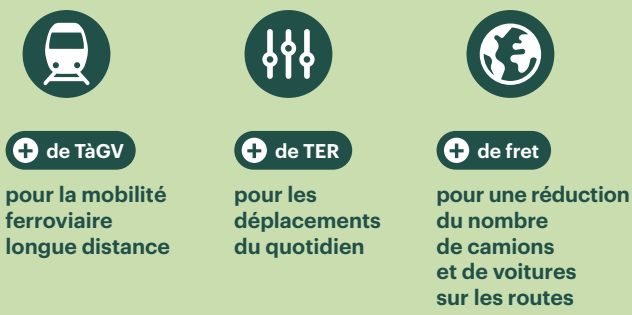
UN PROJET EN DEUX PHASES



QUEL FINANCEMENT ?



UNE NOUVELLE LIGNE, 3 GRANDS OBJECTIFS



PHASE 1 MONTPELLIER ↔ BÉZIER

HORIZON DE MISE EN SERVICE : 2034



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

HORIZON DE MISE EN SERVICE : 2040*



*pour le projet de référence

POURQUOI UNE CONCERTATION SUR LA PHASE 2 BÉZIER-PERPIGNAN ?

Pour la phase 2, le projet prévoit initialement la création d'une ligne exclusivement voyageurs (sauf pour le contournement de Perpignan) et une desserte assurée par deux gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest.

Pour tenir compte de l'évolution du contexte, les partenaires co-financeurs et les acteurs du territoire ont souhaité approfondir et réinterroger certains choix structurants du projet.

La CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable au titre de l'article L. 121-9 du Code de l'environnement.

VOUS SOUHAITEZ PARTICIPER ?

Retrouvez toutes les modalités au dos de ce document et sur le site Internet du projet.

ligne-montpellier-perpignan.com

POURQUOI CES QUESTIONNEMENTS ?

Pour prendre en compte l'évolution du contexte autour du projet et notamment :

- les incidences croissantes du changement climatique sur la ligne existante ;
- la volonté de développer le trafic ferroviaire de marchandises ;
- le développement démographique et les besoins croissants de mobilité du territoire.

VOTRE RÔLE

DANS CETTE CONCERTATION

Organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public, cette nouvelle phase de concertation permet au public de donner son avis, de faire des propositions et des observations sur :

- l'opportunité du projet,
- ses caractéristiques,
- ses incidences environnementales,
- les différents scénarios proposés.

AINSI, DE VOTRE POINT DE VUE :

- Faut-il créer une ligne nouvelle, complémentaire à la ligne existante, entre Béziers et Perpignan ?**
- Quelle vocation donner à cette ligne nouvelle : exclusivement pour les voyageurs ou mixte, c'est-à-dire accueillant aussi des trains de marchandises ?**
- Quelle desserte envisager pour le territoire : faut-il créer des gares nouvelles, combien et où ?**

LE MOT DE LA GARANTE ET DES GARANTS DE LA CONCERTATION

Les garant-e-s de la concertation sont nommé-e-s par une autorité indépendante, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Ils sont neutres et indépendant-e-s. Sans prendre position sur le fond du projet, 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.

La concertation préalable permet au public de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet. À la fin de cette concertation, les garant-e-s en établiront le bilan, qui sera publié. Puis SNCF Réseau et Gares & Connexions, maîtres d'ouvrage, préciseront les enseignements qu'ils en tirent.

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

Vincent DELCROIX, Anne-Isabelle PARDINEILLE, et Philippe QUEVREMONT
garant-e-s nommés par la CNDP

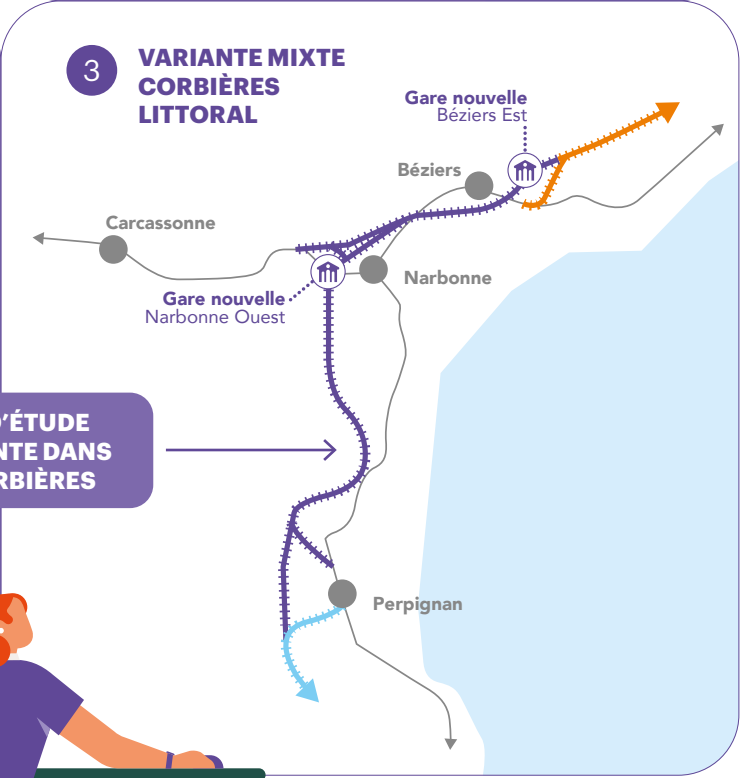
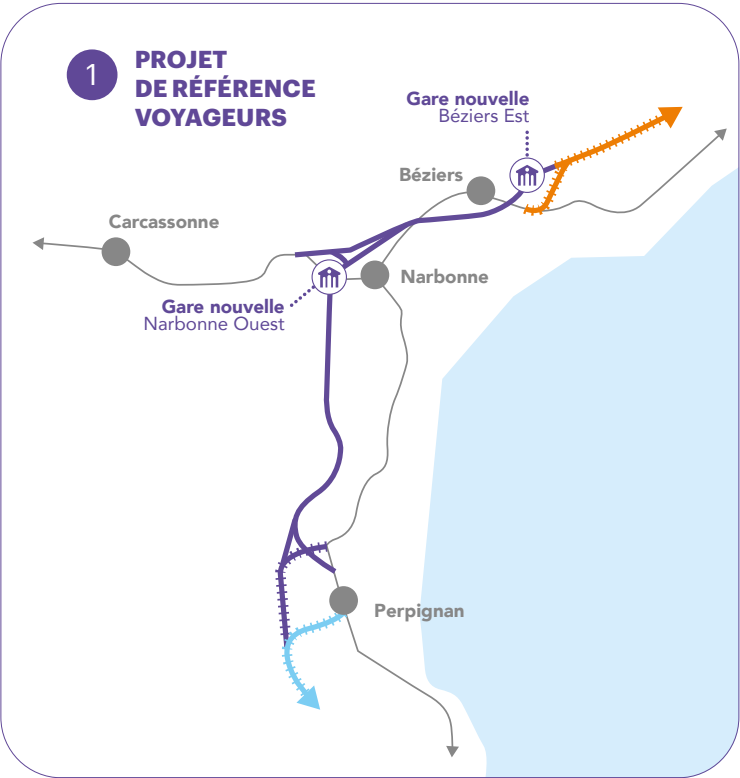
Pour nous joindre :
vincent.delcroix@garant-cndp.fr
anne-isabelle.pardineille@garant-cndp.fr
philippe.quevremont@garant-cndp.fr



LIGNE VOYAGEURS OU LIGNE MIXTE ?
LES SCÉNARIOS PROPOSÉS

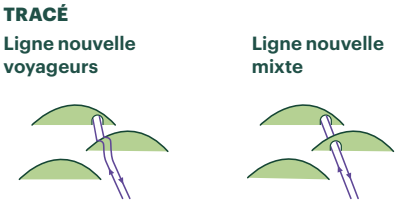
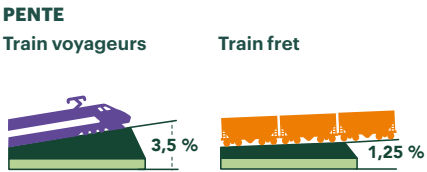
L'un des enjeux majeurs de cette concertation préalable concerne la mixité de la ligne nouvelle : doit-elle être dédiée exclusivement aux trains de voyageurs, ou accueillir également des trains de marchandises ? Ce choix conditionne la **conception de l'infrastructure**, ses **coûts**, ses **impacts environnementaux**. Une ligne mixte doit en effet répondre à des exigences techniques plus contraignantes (rayon de courbure, pente...), ce qui influence son tracé et ses incidences. Trois scénarios sont aujourd'hui proposés : un **projet de référence voyageurs** et deux **variantes de ligne mixte**, qui diffèrent principalement dans la traversée du massif des Corbières.

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



ZONE D'ÉTUDE DIFFÉRENTE DANS LES CORBIÈRES

IMPACT DES PENTES
SUR UNE LIGNE
NOUVELLE VOYAGEURS
ET MIXTE



COMPARAISON DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS

	PROJET DE RÉFÉRENCE	VARIANTE MIXTE TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES	VARIANTE MIXTE CORBIÈRES LITTORAL
Circulation sur la ligne nouvelle	TàGV	TàGV Fret*	TàGV Fret*
Qualité de services Continuité des circulations en cas d'accident ou travaux sur la ligne actuelle			
Report modal Transfert du transport de marchandises de la route vers le rail			
Croissance de l'offre voyageur TER et TàGV			
Incidence générale sur les paysages, milieux naturels et agricoles (hors Massif des Corbières)			
Incidence spécifique sur les paysages, milieux naturels et agricoles dans le massif des Corbières			
Coûts (Conditions économiques 2025)	Entre 4,9 et 5,2 Md€ 	Entre 6,6 et 7 Md€ 	Entre 6,3 et 6,7 Md€

* Circulation des trains de fret de jour comme de nuit et circulation des TàGV de jour.

EN SYNTHÈSE

Les variantes mixtes présenteraient :

- un intérêt accru pour :
 - la résilience du réseau ferroviaire, grâce au doublet de lignes permettant de mieux faire face aux incidents et d'assurer l'ensemble des circulations fret et TàGV
 - la croissance de l'offre voyageurs, grâce à la capacité supplémentaire permise par le doublet de lignes
 - le développement global du fret et son transfert de la route vers le rail
- des coûts de construction supérieurs à ceux d'une ligne uniquement dédiée aux voyageurs
- des incidences environnementales sur les milieux naturels et les paysages plus contraignantes

Dans le secteur des Corbières, le passage en tunnel permettrait toutefois de limiter les impacts en surface.

Cette synthèse résume les principaux enjeux liés à la mixité ; ils sont développés de manière détaillée dans le chapitre 3 du dossier de concertation.

QUELLE DESSERTE
DU TERRITOIRE ?
LES SCÉNARIOS
DE GARES NOUVELLES
PROPOSÉS

Comment la ligne nouvelle peut-elle desservir efficacement le territoire ? Où implanter des gares nouvelles pour concilier performance de la grande vitesse, intégration territoriale et accessibilité locale ?

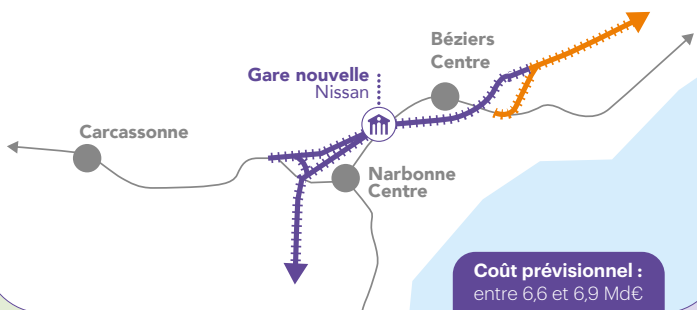
Le nombre et l'emplacement des gares nouvelles influencent :

- les temps de parcours,
- l'accessibilité au train,
- l'organisation de l'ensemble des mobilités locales et régionales, et notamment les transports en commun.

POURQUOI N'Y A-T-IL PAS
DE SCÉNARIO AVEC UNE GARE
NOUVELLE À PERPIGNAN ?

Lors du débat public de 2009, la majorité des participants s'est prononcée en faveur d'une desserte par la gare de Perpignan centre. Cette orientation a été confirmée par la Décision ministérielle de 2016 et réaffirmée lors des échanges avec les partenaires co-financeurs et les acteurs du territoire.

2 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE
À NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE



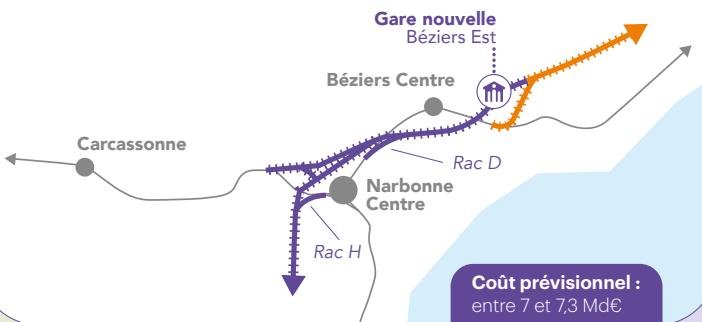
+

- Maillage équilibré du territoire grâce au positionnement géographique
- Correspondances TER/TàGV possibles en gare nouvelle (interconnexion avec la ligne existante)

-

- Absence de projet de territoire structurant autour de la gare nouvelle
- Allongement du temps d'accès en voiture pour de nombreux habitants
- Baisse du nombre de TàGV dans les gares centres de Narbonne et de Béziers

3 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE
À BÉZIER EST



+

- Amélioration de la desserte à grande vitesse du Biterrois
- Bonne accessibilité à la gare nouvelle

-

- Réalisation d'un raccordement H très impactant pour desservir la gare centre de Narbonne en TàGV
- Fragilisation de la desserte TàGV pour le Narbonnais
- Absence de correspondance TER-TàGV en gare nouvelle de Béziers Est

1 PROJET DE RÉFÉRENCE
2 GARES NOUVELLES,
À BÉZIER EST ET
NARBONNE OUEST



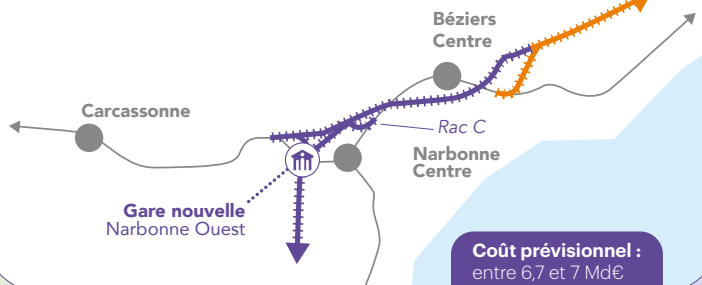
+

- Desserte optimisée du Biterrois et du Narbonnais
- Gains de temps significatifs sur les trajets longue distance
- Bonne accessibilité aux gares nouvelles

-

- Absence de correspondance TER-TàGV en gare nouvelle de Béziers Est
- Pas d'arrêt TàGV sur l'axe Montpellier-Toulouse permis en gare nouvelle de Narbonne Ouest (en configuration actuelle)

4 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE
À NARBONNE OUEST
AVEC RACCORDEMENT À NISSAN



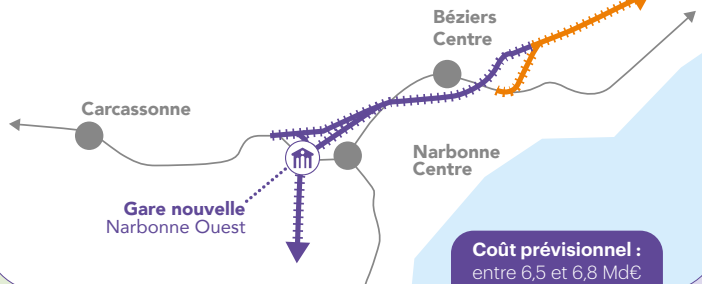
+

- Amélioration de la desserte à grande vitesse du Narbonnais
- Correspondances TER/TàGV possibles en gare nouvelle (interconnexion avec la ligne existante)
- Bonne accessibilité à la gare nouvelle

-

- Fragilisation de la desserte TàGV pour le Biterrois

5 VARIANTE UNE GARE NOUVELLE
À NARBONNE OUEST
SANS RACCORDEMENT À NISSAN



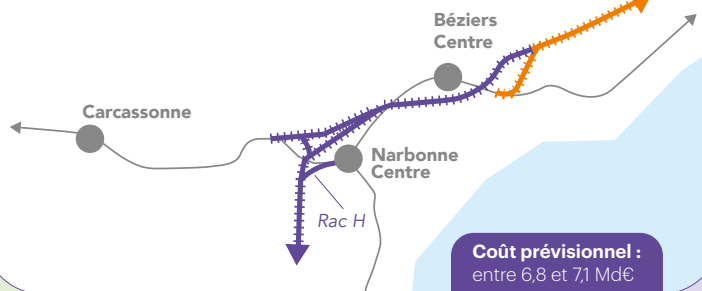
+

- Amélioration de la desserte à grande vitesse du Narbonnais
- Correspondances TER/TàGV possibles en gare nouvelle (interconnexion avec la ligne existante)
- Bonne accessibilité à la gare nouvelle

-

- Fragilisation accrue de la desserte TàGV pour le Biterrois

6 VARIANTE
SANS GARE NOUVELLE



+

- Bonne accessibilité aux gares centres, notamment en transports collectifs et en modes doux
- Correspondances TER/TàGV possibles

-

- Réalisation d'un raccordement H très impactant pour desservir la gare centre de Narbonne en TàGV
- Gains de temps limités sur les longues distances
- Risque d'une baisse de desserte des gares centres pour optimiser les temps de parcours longue distance

EN SYNTHÈSE

Desserte par les gares nouvelles :

- Gains de temps significatifs sur les trajets longue distance
- Développement de l'offre TàGV
- Opportunités de développement économique

- Moins de TàGV en centre-ville (report sur la ligne nouvelle)
- Nécessité d'un véritable projet de territoire pour accompagner la gare nouvelle

Desserte par les gares centres :

- Meilleure accessibilité en transports collectifs et en modes doux
- Correspondances TER-TàGV facilitées
- Maintien d'un fort ancrage urbain

- Création de raccordements à impact environnemental et financier important
- Gains de temps plus limités sur les trajets longue distance
- Risque d'une moindre desserte TàGV si les transporteurs privilégient les gains de temps sur les trajets longs sans desserte des gares centres

Cette synthèse résume les principaux enjeux liés à la desserte du territoire ; ils sont développés de manière détaillée dans le chapitre 4 du dossier de concertation.

COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?



Du **9 avril au 19 juin**, participez en ligne ou lors des rencontres près de chez vous pour imaginer le réseau ferroviaire de demain !

→ S'INFORMER

Un site internet pour tout comprendre sur le projet :

- ligne-montpellier-perpignan.com

De nombreux documents disponibles :

- Un dossier de concertation
- La synthèse du dossier
- Une vidéo de présentation
- Des cartes des enjeux environnementaux

→ PARTICIPER

Sur le site internet du projet :

- Un questionnaire
- Un registre de contribution libre
- Des cahiers d'acteurs

Dans les **34 mairies concernées par le projet** :

- Un point d'information avec les documents de la concertation et l'accès aux modalités de participation (questionnaire et registre papier)

→ ÉCHANGER

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 Roussillonaise

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



Inscrivez-vous aux réunions thématiques et ateliers focus sur le site internet du projet.