



















- 150 km de ligne pour relier Montpellier à Perpignan
- Pour tous les trains - TER, Fret et TGV®
- À destination de la région, de la France et de l'Europe

DÉBATTRE POUR CHOISIR UN SCÉNARIO

Au terme d'un important programme d'études, Réseau Ferré de France et les collectivités partenaires proposent au débat public trois scénarios de ligne nouvelle bien différenciés et un scénario de doublement partiel de la ligne existante. Le public est invité à se prononcer sur le choix d'un scénario, de son couloir de passage et sur l'intérêt de créer des gares nouvelles d'agglomération en complément des gares actuelles de centre-ville.

À noter : le nombre et la localisation des gares sont interchangeable d'un scénario à l'autre. Les quatre scénarios proposés au débat permettent de faire circuler tout le trafic TER et fret estimé en 2020.

LES 3 SCÉNARIOS DE LIGNE NOUVELLE

	LGV voyageurs à 320 km/h	Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h	LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h
Caractéristiques	Ligne à grande vitesse uniquement voyageurs Les trains de voyageurs peuvent rouler jusqu'à 320 km/h	Ligne mixte voyageurs et marchandises Les trains de voyageurs, rapides, cohabitent avec des trains de fret, plus lents	Ligne à grande vitesse mixte voyageurs et marchandises Les trains de voyageurs à grande vitesse cohabitent avec des trains de fret plus lents
Trains sur la ligne nouvelle			
Trains sur la ligne existante	  	  	  
Nombre de gares nouvelles proposées	5 À Nîmes, Montpellier, secteur est de Béziers, secteur ouest de Narbonne, secteur nord ou ouest de Perpignan	1 À Montpellier	4 À Nîmes, Montpellier, entre Béziers et Narbonne, secteur nord ou ouest de Perpignan
Gain de temps pour un trajet direct	 gagnées sur des trajets comme Montpellier - Perpignan ou Paris - Barcelone	 gagnées sur des trajets comme Montpellier - Perpignan ou Paris - Barcelone	 gagnées sur des trajets comme Montpellier - Perpignan ou Paris - Barcelone
Nombre de TER et de trains de fret possible après 2020	≈ 10 trains supplémentaires	≈ 70 trains supplémentaires	≈ 50 trains supplémentaires
Trains de fret	Tous passent en gare actuelle	30% évitent les gares actuelles	30% évitent les gares actuelles
Desserte grande ligne	TGV® beaucoup plus nombreux et concentrés en gare nouvelle (70 à 90%)	TGV® plus nombreux et concentrés en gare actuelle - sauf Montpellier	TGV® beaucoup plus nombreux - sauf Sète - et concentrés en gare nouvelle (70 à 90%)
Tonnes de CO₂ évitées par an en 2050	≈ 870 000	≈ 775 000	≈ 980 000
Coût estimé	 dont 0,6 milliard pour les gares nouvelles	 dont 0,15 milliard pour la gare nouvelle de Montpellier	 dont 0,5 milliard pour les gares nouvelles

LE SCÉNARIO DE DOUBLEMENT PARTIEL DE LA LIGNE EXISTANTE

le coût
2,1 milliards d'euros

Dans ce scénario, il n'est pas construit de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan mais des sections à trois ou quatre voies, de part et d'autre de la ligne existante entre Montpellier et Narbonne. Tous les trains - TGV® à 160 km/h maximum, TER et fret - cohabitent donc sur la même ligne. Deux gares nouvelles sont envisagées près de Nîmes et de Montpellier, les autres agglomérations étant desservies par les gares actuelles. Ce scénario n'offre aucun gain de temps et ne permet pas le développement du TER et du fret après 2020.

DEUX COULOIRS DE PASSAGE SÉLECTIONNÉS AU TERME D'UNE DÉMARCHÉ ENVIRONNEMENTALE CONCERTÉE

Pour élaborer les couloirs de passage du projet, Réseau Ferré de France a privilégié une démarche progressive et concertée (plusieurs ateliers avec des acteurs régionaux de l'environnement). Après un recensement et un classement des sensibilités environnementales, deux couloirs de passage entre Montpellier et Narbonne, se rejoignant en un couloir unique entre Narbonne et Perpignan, sont proposés au débat.

