



TRANSPORTS ET MOBILITÉS
DOSSIER DE PRESSE

Investissement pour les mobilités du
quotidien : lignes de desserte fines et ligne
nouvelle Montpellier-Perpignan en Occitanie

Samedi 22 janvier 2022





Aujourd'hui, avec les trois projets de LGV qui avancent de manière simultanée - GPSO, LNMP et LNPCA -, nous écrivons une nouvelle page de l'histoire de l'Occitanie, du sud de la France, et même du sud de l'Europe. Ces trois nouvelles lignes vont en effet permettre de redonner au sud de la France sa position stratégique de carrefour de l'Europe, qu'elle occupait déjà sous l'Empire romain, en reliant la péninsule ibérique à l'Italie, et ainsi la mer Méditerranée à l'océan Atlantique. Surtout, elles vont ouvrir un chapitre exceptionnel de son développement.



Dans ce cadre, l'Etat assume pleinement son rôle en matière d'aménagement du territoire, au sens le plus noble du terme. C'est la raison pour laquelle, il y a moins d'un an, le Gouvernement a pris des engagements très forts pour donner un puissant coup d'accélérateur à ces trois projets. Concrètement, l'Etat a tout simplement permis la réunion de l'ensemble des conditions de réalisation de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, à commencer par la décision d'assumer le financement nécessaire à la réalisation de la première phase, d'un montant de 816M€, à parité avec les collectivités.

Les planètes sont donc alignées. La volonté politique est en effet partagée entre l'Etat et les collectivités, les outils législatifs et administratifs nécessaires existent et, chez l'ensemble des partenaires, les équipes sont d'ores et déjà au travail. C'est précisément cette conjonction exceptionnelle qui permet aujourd'hui la signature du protocole d'intention et de financement, et je dois dire que je m'en réjouis tout particulièrement.

Car la LNMP ne va pas seulement permettre d'inscrire l'ensemble de ce territoire d'Occitanie dans la dynamique de la grande vitesse, synonyme à la fois de désenclavement et d'attractivité renouvelée. Elle va également être un levier de développement pour les mobilités du quotidien, auxquelles mon Gouvernement est tellement attaché, notamment en permettant de rajouter des TER et de concevoir un RER sur le littoral, afin qu'aucun des territoires ne soit oublié.

Ici, en Occitanie, à travers ces lignes de desserte fine du territoire, c'est bien la volonté de faire du train un mode de déplacement toujours plus accessible pour nos concitoyens qui s'exprime partout. Tout simplement parce que ces trains du quotidien sont nécessaires pour accéder à l'école, au travail, aux loisirs et, bien sûr, aux autres, en offrant ainsi des alternatives efficaces et accessibles à l'automobile.

L'Etat est bien évidemment au rendez-vous de ce tournant historique. En signant ce protocole, et en consacrant ainsi un investissement de 257 M€ aux côtés de la Région, il affirme en effet l'engagement qu'il porte pour l'ensemble du territoire national : lutter contre toutes les assignations à résidence, développer des mobilités plus décarbonées, et construire ainsi les fondations de la France de 2030. ”

Jean Castex, Premier ministre

“ Nous devons anticiper les changements qui s’imposent à nous pour réussir notre transition climatique, en apportant des solutions accessibles à tous n’impactant pas la vie des plus modestes. Cette transition est indispensable, et doit se faire en ne laissant personne au bord du chemin.

En Occitanie, notre ambition est simple : décarboner la mobilité grâce au rail, notamment, en atteignant un objectif de **100 000 voyageurs par jour d’ici 10 ans**, soit 30 000 voyageurs quotidiens supplémentaires. C’est ambitieux, mais réalisable grâce à une action volontaire et incitative.

Notre volonté se traduit par des actes concrets : un nouveau **Plan Rail de près de 1,6 Md€, dont 800 M€ de la Région Occitanie**, destiné à **rouvrir ou pérenniser les lignes de desserte fines du territoire**. Comme je le souhaitais et pour la première fois en France, nous avons obtenu le transfert des lignes Montréjeau- Luchon et Alès-Bessèges afin que la Région accélère les travaux en les menant elle-même, avec un objectif de réouverture en 2023 pour la première et 2026 pour la seconde.

Nous pouvons également être fiers, collectivement, de la victoire qui a été remportée pour la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan. Après des années de combat, mené avec les Départements des Pyrénées-Orientales, de l’Aude et de l’Hérault, de la Métropole de Montpellier ainsi que l’ensemble des Agglomérations concernées, cette ligne renforcera l’attractivité économique de notre territoire. Pour l’implantation et le développement de nos entreprises, et donc de l’emploi, cette ligne est essentielle et méritait notre volontarisme, c’est un investissement de 816 M€ dans la phase 1, dont 334 M€ portés par la Région Occitanie. Grâce au doublement des voies, la LGV libérera des sillons pour développer les trains du quotidien sur le littoral. Mais pas seulement : associé aux lignes à grande vitesse de Toulouse-Bordeaux et de Marseille-Nice, ce projet structurera le futur réseau permettant le désenclavement du Sud de la France et de l’Europe.

Le train est le moyen de transport le moins polluant, le plus sûr et le plus économique. Il est un formidable outil de préservation de notre planète et du pouvoir d’achat des habitants grâce, en Occitanie, aux tarifs les moins chers de France comme l’a exprimé à plusieurs reprises, Jean-Pierre Farandou, président directeur général de la SNCF. En combinant développement des transports en commun routiers, qui demain rouleront à l’hydrogène vert, des équipements favorables aux véhicules électriques et au financement de leur acquisition, ainsi qu’au déploiement des pistes cyclables, nous positionnons l’Occitanie comme leader de la décarbonation. C’est le sens de mon action : faciliter la vie de mes concitoyens, préserver leur pouvoir d’achat et anticiper les changements auxquels nous devons faire face.



Carole Delga
Présidente de la Région Occitanie/ Pyrénées-Méditerranée



Les chiffres clés du réseau ferroviaire en Occitanie

- Au total, **2 636 kms de lignes sont exploités en Occitanie**, dont :
 - **95 kms** dédiés au fret
 - **955 kms** de réseau principal
 - **1 430 kms** de réseau régional essentiel au trafic ferroviaire quotidien
- **74 TGV**
- **42 intercitys**
- **560 trains liO par jour**
- **66 000 voyageurs quotidiens en train régional**, avec pour objectif 100 000 voyageurs par jour d’ici 2030
- **100 trains de fret quotidiens**



Ils s'engagent avec la Région pour la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

« Le Département de l'Hérault a voté le principe d'une participation au financement de la première phase des travaux de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers avec pour ambition de poursuivre la dynamique territoriale. L'essor du ferroviaire est une alternative essentielle à la voiture et ce projet ancre l'Hérault comme territoire pivot au carrefour de la Méditerranée. »



Kléber Mesquida, Président du Département de l'Hérault

« Convaincu que le train est l'un des moyens de transport de notre futur, tant pour les voyageurs que le fret, le Département de l'Aude s'engage avec conviction dans l'amélioration du maillage de lignes à grande vitesse. »



Hélène Sandragne, Présidente du Département de l'Aude

« Accélérons enfin la réalisation de la LNMP, ligne capitale pour l'attractivité et le développement de notre territoire ! Partenaire historique du projet, le Département des Pyrénées-Orientales agit pour faciliter la mobilité des habitant.e.s et favoriser le report modal. »



Hermeline Malherbe, Présidente du Département des Pyrénées-Orientales

« Le projet de LNMP est une priorité pour notre région et son rayonnement dans le sud de l'Europe. L'accessibilité est un accélérateur de développement économique, d'emploi et un facteur clé de qualité de vie. Projet phare en matière de mobilité et de transition écologique, la LNMP permettra de réduire la circulation des poids lourds via le développement du fret ferroviaire et jouera un rôle primordial au quotidien en libérant de nombreux sillons pour accroître le nombre de trains du quotidien qui circulent entre Nîmes et Béziers. »



Michaël Delafosse, Maire de Montpellier, Président de Montpellier Méditerranée Métropole

« Comme les autres intercommunalités traversées par cette nouvelle Ligne grande vitesse, Sète agglomération méditerranéenne est engagée dans le plan de financement. Conscients de son intérêt pour améliorer le réseau de transport public à l'échelle européenne, le report modal et le développement économique, les élus de Sète et son agglomération restent vigilants sur les ouvrages envisagés et la desserte de la gare ainsi que l'impact sur la ressource en eau, sur un territoire qui devra bénéficier de mesures de compensation à la hauteur de l'impact de cette ligne. »



François Commeinhes, Maire de Sète, Président de Sète Agglomération Méditerranéenne

« Organiser les mobilités de demain est un enjeu prioritaire de notre projet de territoire. La ligne nouvelle Montpellier Perpignan s'inscrit dans la continuité de la création de deux pôles d'échanges multimodaux à Agde et à Pézenas qui faciliteront les déplacements de nos habitants et de nos touristes. »



Gilles D'Ettore, Maire d'Agde, Président de la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée

« Cette ligne à grande vitesse est fondamentale pour notre population en pleine croissance, pour notre territoire et pour notre avenir économique et touristique. Elle va permettre, concrètement, de nous faire entrer dans le XXI^e siècle ! »



Robert Ménard, Maire de Béziers, Président de l'Agglomération Béziers Méditerranée

« Le Grand Narbonne est fier de s'engager aux côtés de l'ensemble des partenaires en faveur de la LNMP, dont la réalisation constitue une opportunité historique pour le développement de son territoire et de notre région. »



Didier Mouly, Maire de Narbonne, Président du Grand Narbonne Communauté d'agglomération

« Pour notre collectivité, la réalisation de cette ligne répond à deux des enjeux majeurs de notre projet de territoire. En matière de transition écologique, cette ligne permettra grâce au développement du fret ferroviaire de réduire la circulation des poids lourds sur les routes et autoroutes et favorisera également les mobilités du quotidien en libérant de nombreux sillons pour les trains du quotidien. Ce chantier de grande ampleur contribuera dans les années à venir à désenclaver notre territoire, soutenir la relance économique et l'emploi dans notre département et plus largement dans la région Occitanie. »



Régis Banquet, Maire d'Alzonne, Président de Carcassonne Agglomération

« Après 30 ans de mobilisation, le protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est signé. Une avancée majeure pour l'économie, le tourisme, le patrimoine, le développement et la notoriété de Perpignan Méditerranée Métropole, notre territoire d'exception. »



Robert Vila, Maire de Saint-Estève, Président de Perpignan Méditerranée Métropole



Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : un outil essentiel au désenclavement du sud de la France

La signature, ce samedi 22 janvier, en présence du Premier ministre, du **protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)** marque un temps fort dans l'avancée de ce projet indispensable au développement du territoire.

Attendue depuis les années 90, cette ligne nouvelle jouera un rôle majeur dans le désenclavement du territoire en facilitant sa connexion avec Paris et l'Espagne. **La LNMP permettra notamment de relier Perpignan à Paris en 4h20 contre 5h10 aujourd'hui.** Elle sera également un **chaînon important du futur réseau à grande vitesse du Sud de la France, aux côtés des lignes Toulouse - Bordeaux et Marseille - Nice.** La création de cette ligne nouvelle permettra également **d'augmenter le nombre de trains du quotidien sur le littoral** ainsi qu'un report modal du trafic fret vers le rail. Elle répondra enfin à un déséquilibre territorial puisque, à ce jour, **60% des Français situés à plus de 4h en train de Paris résident en Occitanie.**

Ainsi, pour la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) comme pour Toulouse-Bordeaux, **l'Etat s'engage à participer à hauteur de 40%**, l'Europe interviendra pour 20% à la phase 1 et les Collectivités locales pour 40%. Dans ce cadre, la **Région Occitanie mobilisera 41% de la part relevant des Collectivités** pour chacun des 2 projets de LGV.

Concernant la phase 1 du projet LNMP, reliant Montpellier à Béziers, **le coût des travaux est estimé à plus de 2,04 Mds€.** Sous l'impulsion de l'Etat et de la Région Occitanie, **l'ensemble des collectivités locales partenaires ont validé le protocole d'intention de financement du projet.**



© Darnaud Antoine - Région Occitanie

La part des Collectivités locales pour la phase 1, estimée à 816 M€, sera donc répartie de la manière suivante :

	Part en %	Montant estimé (en M€)
Région Occitanie	41%	334,56
Conseil départemental de l'Hérault	14,16%	115,55
Conseil départemental de l'Aude	8,10%	66,1
Conseil départemental des Pyrénées-Orientales	10,46%	85,35
Montpellier Méditerranée Métropole	8,69%	70,91
Sète Agglopôle Méditerranée	1,26%	10,28
CA Hérault-Méditerranée	0,82%	6,69
CA Béziers-Méditerranée	3,51%	28,64
CA Le Grand-Narbonne	3,31%	27,01
CA Carcassonne-Agglomération	2,43%	19,83
Perpignan Méditerranée Métropole	6,26%	51,08
Total « Collectivités locales » - phase 1	100%	816

Le coût global de la réalisation du projet (phase 1 + phase 2) est estimé à **6,12 Mds€**.

Vers la création de la société de financement en 2022

Proposé par la Région Occitanie et les collectivités locales, cet **Etablissement Public Local (EPL) permettra notamment de porter le financement et de participer à la maîtrise d'ouvrage du projet**. Prévus par la Loi d'Orientation des Mobilités adoptée en décembre 2019, elle sera **créée par ordonnance avant avril 2022**.

Enquête publique en cours jusqu'au 27 janvier 2022

Ouverte le 14 décembre dernier, l'enquête publique se déroule jusqu'au 27 janvier 2022. **La déclaration d'utilité publique devra ensuite intervenir dans un délai de 18 mois après la clôture de l'enquête publique, soit au plus tard le 27 juillet 2023**.

Informations et participation : <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1>

▶ LES GRANDS REPÈRES

- ▶ **Années 90** : émergence du projet
- ▶ **2009** : débat public ayant validé son opportunité
- ▶ **Entre 2010 et 2020** : processus de concertation continue, études de conception et acquisitions foncières anticipées
- ▶ **Janvier 2018** : rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (rapport « Duron ») qui retient le projet parmi les priorités d'investissement
- ▶ **Décembre 2019** : la loi d'orientation des mobilités définit le projet comme prioritaire
- ▶ **Décembre 2021** : ouverture de l'enquête publique
- ▶ **22 janvier 2022** : signature du protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1
- ▶ **Avant avril 2022** : création de la société de projet (EPL)
- ▶ **Premier semestre 2023** : déclaration d'utilité publique
- ▶ **Avant 2030** : travaux du tronçon Montpellier - Béziers

Développer les trains du quotidien : objectif 100 000 voyageurs par jour pour la Région Occitanie d'ici 2030



Pionnière sur le rail, la Région Occitanie s'est toujours mobilisée pour sauver les lignes ferroviaires du quotidien et ainsi désenclaver ses territoires tout en assurant une mobilité mieux décarbonée à des tarifs accessibles pour tous.

En 2022, après un investissement d'urgence de la Région de près de 80 M€, l'Etat et la Région sortent d'une logique de secours au profit d'un nouveau plan dont les besoins sont estimés à 1,6 Md€ par SNCF Réseau. La Région Occitanie financera 800 M€. Au-delà des 257 M€ de financement des lignes de desserte fines par l'Etat, sa participation complète sera fixée dans le courant de l'année 2022 dans le cadre des négociations du CPER 2023-2027. En contrepartie de l'engagement financier de la Région Occitanie, pour la première fois en France, SNCF crée une équipe entièrement dédiée à la réalisation du programme et au maintien de la performance du réseau, l'Agence Plan Rail. Aujourd'hui, à travers la signature du protocole d'accord, l'Etat confirme son engagement pour le rail en Occitanie.

Les **15 lignes de desserte fines du territoire concernées par ce protocole (voir carte)** peuvent être classifiées en trois parties :

➤ **2 lignes dont les travaux de régénération** seront **entièrement financés par SNCF Réseau** à partir de 2023 (en vert sur la carte) :

- Brive - Rodez
- Foix - Latour-de-Carol

➤ **2 lignes** seront désormais **gérées par la Région Occitanie (voir encadré ci-après). Elle financera 100% des travaux de régénération** (en rouge sur la carte) :

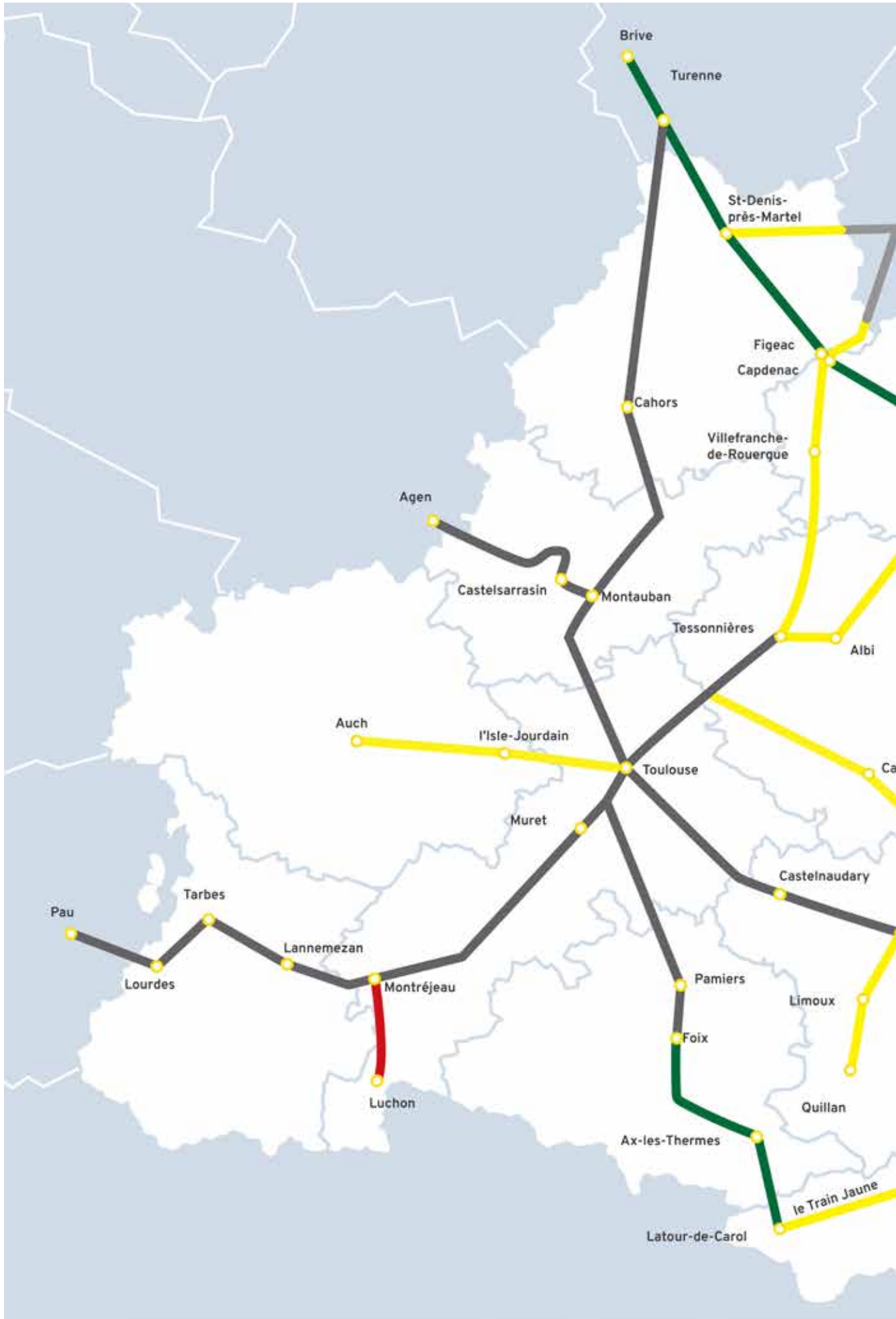
- Montréjeau - Luchon
- Alès - Bessèges

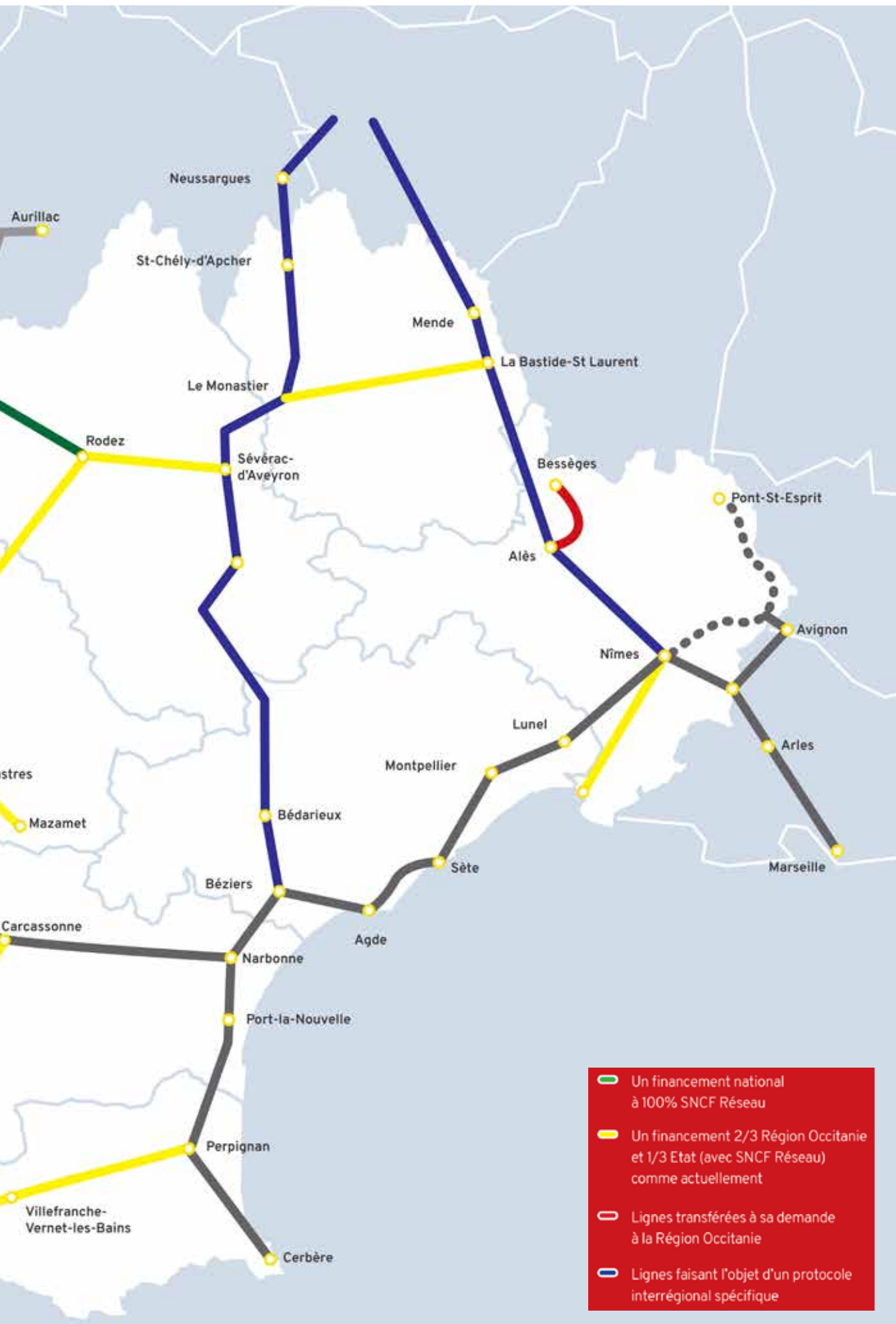
➤ **11 lignes** seront **co-financées par la Région (66,5 %) et, l'Etat avec SNCF Réseau (33,5 %) à travers le CPER** (en jaune sur la carte) :

- Le Monastier – Mende - La Bastide
- Villefranche-de-Conflent – la Tour de Carol (Train Jaune)
- Perpignan – Villefranche-de-Conflent
- (Nîmes) St-Césaire - Le Grau du Roi
- Carcassonne – Limoux
- (Toulouse) Empalot – Auch
- Tessonnières – Rodez
- Tessonnières – Capdenac
- Saint-Sulpice – Mazamet
- Saint-Denis-près-Martel – Lamativie
- Figeac – Bagnac

➤ D'autre part, **2 lignes interrégionales (en bleu sur la carte)** seront l'objet d'un protocole d'accord **entre les Régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes et l'Etat** :

- Béziers – Neussargues (Aubrac)
- Nîmes – Clermont (Cévenol)





Transfert de la gestion de lignes : Une première en Occitanie

Pour accélérer la réouverture des lignes de desserte fine du territoire, la Région Occitanie a obtenu du Gouvernement le transfert de la gestion des lignes Alès-Bessèges et Montréjeau-Luchon. Il s'agira des premières lignes transférées à une Région depuis l'adoption de la LOM. Ainsi, la Région assurera le pilotage des travaux en direct. Nécessitant d'importants investissements, ces lignes étaient fermées au trafic de voyageurs depuis plusieurs années (2014 pour Montréjeau-Luchon et 2012 pour Alès-Bessèges).

Le ministre délégué chargé des transports a acté le transfert de ces 2 lignes le 9 septembre dernier. Pour Montréjeau-Luchon, la Région prévoit d'engager 67 M€ dans la perspective de débiter les travaux en 2022, avant une ouverture commerciale courant 2023. Concernant Alès-Bessèges, après la concertation préalable au printemps 2021, la Région prévoit de mobiliser 66 M€ avec pour objectif un démarrage des travaux en 2024.

► [RDV EN 2022]

Réouverture de la ligne de la Rive droite du Rhône cet été, après 50 ans de fermeture

Priorité des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité conduits en 2016, la ligne de la Rive droite du Rhône (82 km et 1h20 de trajet entre Nîmes et Pont-Saint-Espirit, identifiée en rouge sur la carte) rouvrira aux voyageurs. Dans un premier temps, la réouverture en 2022 portera sur le tronçon Pont-Saint-Espirit - Avignon-centre, avec la desserte quotidienne des deux gares de Pont-Saint-Espirit et Bagnols-sur-Cèze, à raison de 10 trains par jour, soit 5 allers-retours.

La Région Occitanie a mobilisé un budget de plus de 6 M€ pour la conduite des études et la réalisation des travaux sur les gares permettant la réouverture partielle de la ligne.

En parallèle du Plan Rail signé avec l'État, ce projet prévoit une réouverture complète de la ligne à l'horizon 2026 et représentera au total entre 84 et 109 M€ d'investissement pour la Région. À terme, l'objectif est d'atteindre au moins 9 allers- retours par jour entre Pont-Saint-Espirit et Nîmes via Avignon-centre.

CONTACTS PRESSE

Cabinet du Premier ministre

01 42 75 50 78 | 79

communication@pm.gouv.fr

Préfecture de la région Occitanie

05 34 45 34 45

service-presse@occitanie.gouv.fr

Service Presse de la Région Occitanie

Lisa MAZIERES

05 61 33 54 71 | 06 31 97 23 05

lisa.mazieres@laregion.fr

