



Ligne Nouvelle Montpellier- Perpignan

UNE LIGNE EN + POUR UN RÉSEAU FERROVIAIRE
+ PERFORMANT + FIABLE + RÉSILIENT



UN PROJET INDISPENSABLE

Attendue et programmée depuis des décennies, la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est le chaînon manquant de la grande vitesse ferroviaire et du corridor méditerranéen de fret entre la France et l'Espagne. Cette nouvelle infrastructure viendra transformer la mobilité sur le territoire, non seulement en achevant un maillon clé du réseau européen, mais aussi en décuplant les capacités ferroviaires du réseau régional, grâce à un doublet de lignes complémentaires.

La ligne actuelle, qui concentre toutes les circulations fret, TER et grandes lignes sur un tronçon unique, ne peut déjà plus accueillir de trafic supplémentaire, notamment entre Montpellier et Béziers en heure de pointe. Dans un contexte de croissance démographique forte, et de transition énergétique nécessaire, **cette nouvelle ligne est indispensable et urgente pour répondre aux besoins de déplacement de demain.**

Au lancement d'une conférence nationale sur le financement des mobilités, ce projet, attendu de longue date par le territoire, inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités, soutenu par 11 collectivités et groupements de collectivités regroupés en société de financement et déclaré d'utilité publique (pour sa phase 1), se retrouve aujourd'hui à un moment historique.

Nous, acteurs du territoire et partenaires du projet, demandons que dès cette année soient engagées et respectées les échéances de réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Son calendrier a été récemment confirmé à plusieurs reprises par l'État, il est temps que ce projet devienne enfin réalité et que les moyens et le mode de fonctionnement de l'AFIT France soient adaptés : plus d'autonomie, des engagements pluriannuels et une visibilité accrue pour les autres cofinanceurs.

Une nouvelle ligne, 3 grands objectifs



Atténuer l'effet frontière avec l'Espagne, notamment pour le fret, grâce à une continuité de voies ferrées interopérables sur le corridor méditerranéen.



Rapprocher l'Occitanie du reste de la France et augmenter le niveau de desserte en TER entre Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan.



Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la lutte contre le dérèglement climatique.

+ de TGV

pour la mobilité ferroviaire longue distance

+ de TER

pour les déplacements du quotidien

+ de trains de fret

pour un fret sans CO₂

Des enjeux stratégiques

- 1 **Permettre une plus forte résilience au changement climatique du réseau ferroviaire de l'arc languedocien**, en garantissant, grâce au doublet de lignes, une continuité de service, à la fois fret et voyageurs : en cas de coupure d'une ligne suite à un problème climatique ou en raison d'un chantier d'amélioration et d'adaptation, possibilité de basculer le trafic sur l'autre ligne.
- 2 **Contribuer à la décarbonation des transports** et à la baisse de la pollution avec un report accru de la route vers le fer : avec un gain de 3 millions de voyageurs annuels et 160 000 tonnes de CO₂eq évitées chaque année.
- 3 **Constituer un corridor fret pour relier les nœuds urbains et les ports** : pour conforter le transport de fret issu notamment des ports espagnols (Barcelone...) et français (Sète-Frontignan, Port-La-Nouvelle, Port-Vendres), mais aussi éviter jusqu'à 100 000 camions sur l'autoroute A9 chaque année.
- 4 **Contribuer au développement et à l'attractivité de la région Occitanie**, avec des temps de parcours raccourcis (- 40 min entre Montpellier et Perpignan).
- 5 **Renforcer les infrastructures de transport à double usage** (civil et militaire), selon la stratégie de l'Union européenne en matière de sécurité et de défense* afin de favoriser des mouvements rapides et sans entrave du personnel, du matériel et des équipements militaires.

*Boussole stratégique pour renforcer la sécurité et la défense de l'UE.

Des besoins immédiats

- **Pour développer le fret ferroviaire** : la saturation de la ligne actuelle, constatée depuis 2016 par l'observatoire de la saturation, freine le développement des trafics ferroviaires sur cet axe, notamment le fret, dont le potentiel est important et le trafic orienté à la hausse.
- **Pour offrir une véritable alternative à la voiture dans les déplacements du quotidien** : colonne vertébrale du projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Montpellier, la ligne nouvelle permettra de soulager la ligne existante et de proposer jusqu'à six trains par heure de pointe à horizon 2034, soit un train toutes les 10 minutes en moyenne.
- **Pour répondre aux attentes de l'Europe** : chaînon manquant du Corridor Méditerranéen du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), le projet LNMP est prévu par le Règlement* du Parlement européen. La liaison est également très attendue par l'Espagne, dont l'initiative Corredor Mediterraneo porte un calendrier ambitieux, pour que les travaux et l'aménagement des ports et des nœuds urbains à l'écartement européen soient au rendez-vous de 2030 fixé par l'Europe.

*Règlement (UE) 2024/1679 du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.



Un calendrier plusieurs fois confirmé : c'est maintenant !

- **La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** du 24 décembre 2019 prévoit l'engagement des travaux de la phase 1 de LNMP avant fin 2029 pour une mise en service à l'horizon 2034 et fixe un délai de 10 ans maximum entre les deux phases de réalisation.
- **Le Conseil d'Orientation des infrastructures (COI)** retient la LNMP parmi les priorités d'investissements au niveau national dans tous les scénarios de ses avis émis de 2018 et 2022. Le scénario « planification écologique », privilégié par la Première ministre Elisabeth Borne en 2022 prévoit l'engagement des études détaillées pour Montpellier-Béziers au plus tard en 2026, un démarrage du chantier avant 2030 et un achèvement de l'ensemble des travaux jusqu'à Perpignan entre 2040 et 2042.
- **Le protocole de financement**, signé en décembre 2021 entre l'État, SNCF Réseau et les 11 collectivités et groupements de collectivités qui se sont engagés à cofinancer le projet prévoit de consacrer plus de 340 M€ aux études et acquisitions foncières avant fin 2026.
- **La phase 1 du projet**, entre Montpellier-Béziers a été déclarée d'utilité publique le 16 février 2023.

Le Comité de Pilotage de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan a validé le calendrier opérationnel suivant : démarrage des travaux de la phase 1 Montpellier-Béziers fin 2029 pour une mise en service à l'horizon 2034 et enquête publique de la phase 2 Béziers-Perpignan en 2030.

Un modèle de financement innovant et relativement peu coûteux pour le budget de l'État

- **Une participation des collectivités à parité avec l'État** qui traduit une volonté forte du territoire, avec un pourcentage rarement atteint dans des projets de compétence nationale.
- **Un soutien attendu de l'Europe à 20%, d'ores et déjà confirmé et qui pourrait être plus important.** La Commission européenne a répondu favorablement à toutes les demandes de financement déposées sur le projet jusqu'à présent, ce qui représente aujourd'hui un niveau de participation de 32%.
- **Une participation des bénéficiaires directs du projet à son financement**, avec une taxe additionnelle à la taxe de séjour, créée par la loi de finances pour 2023, et qui est applicable depuis le 1^{er} janvier 2024 sur les territoires des départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales.
- **Une société publique SLNMP* qui porte le financement des collectivités et groupements de collectivités et les risques sur 40 ans.** Elle a aussi la capacité, lorsque certains des membres sont en retard de participation, d'avancer temporairement leur part, comme cela s'est déjà produit.
- **Des avances déjà accordées par la société SLNMP à l'État**, dans le cadre du protocole passé en 2021 : l'absence de financement des études par l'État en 2024 et 2025 a ainsi été compensée par des avances de près de 40 M€ de la SLNMP.
- **Le recours par le maître d'ouvrage à un marché de « conception-réalisation »** : une solution de réalisation moins coûteuse que ce qui a été expérimenté par ailleurs (PPP, concession...) et qui s'inscrit dans le cadre d'une démarche qualité demandée par les collectivités, associant également les services de l'État.

*créée par l'ordonnance n°2022-308 du 2 mars 2022.



Un engagement local...

Un soutien des collectivités et groupements de collectivités partenaires, confirmé dans un courrier collectif en avril 2025, où elles réaffirment leur solidarité et la nécessité de démarrer les travaux au plus tôt.

Des décisions successives de financement unilatéral de la Société LNMP, prises par son Conseil d'Administration en 2024 et 2025, qui permettent de poursuivre le projet jusqu'à la veille du lancement de la consultation des entreprises pour le marché de conception-réalisation de la ligne (septembre 2026).

Une forte mobilisation des acteurs locaux institutionnels, associatifs, économiques et touristiques aux ateliers de dialogue territorial organisés au printemps 2025 par le maître d'ouvrage SNCF Réseau sur les fonctionnalités et les enjeux de la phase 2 du projet, avec une adhésion partagée à l'idée de mixité (fret / voyageurs) sur l'ensemble du tracé.



...et européen très fort

Le caractère hautement prioritaire du projet au regard des objectifs européens a plusieurs fois été réaffirmé par l'Europe et par le coordinateur du Corridor Méditerranéen à la Commission européenne Mathieu Grosch.

Le projet bénéficie d'un soutien financier majeur de l'Union européenne, qui a déjà investi près de 40 M€ sur le projet pour les études.

Un soutien qui pourrait même être plus important que prévu, car la ligne répond à tous les critères du futur MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe) : un projet transfrontalier, situé sur un corridor prioritaire, mixte fret/voyageurs et support de résilience face au changement climatique.

Nous, acteurs du territoire et partenaires financiers, réaffirmons aujourd'hui notre soutien au projet et demandons :

- La confirmation et le respect, dès cette année, du calendrier de réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ;
- la révision des moyens et de l'organisation de l'AFIT France et pour ce faire : des financements affectés suffisants pour des engagements pluriannuels, une autonomie de gestion et de prise de décision et une réelle visibilité pour les autres cofinanceurs.

Estimation du coût du projet

Aux conditions économiques de janvier 2020

	PHASE 1 MONTPELLIER ↔ BÉZIERS	PHASE 2 BÉZIERS ↔ PERPIGNAN	TOTAL
	Base protocole de financement	Base scénario voyageurs (dernière décision ministérielle)	
FONCIER	210 M€	300 M€	510 M€
ÉTUDES	110 M€	184 M€	294 M€
TRAVAUX	1 720 M€	3 596 M€	5 316 M€
TOTAL	2 040 M€	4 080 M€	6 120 M€

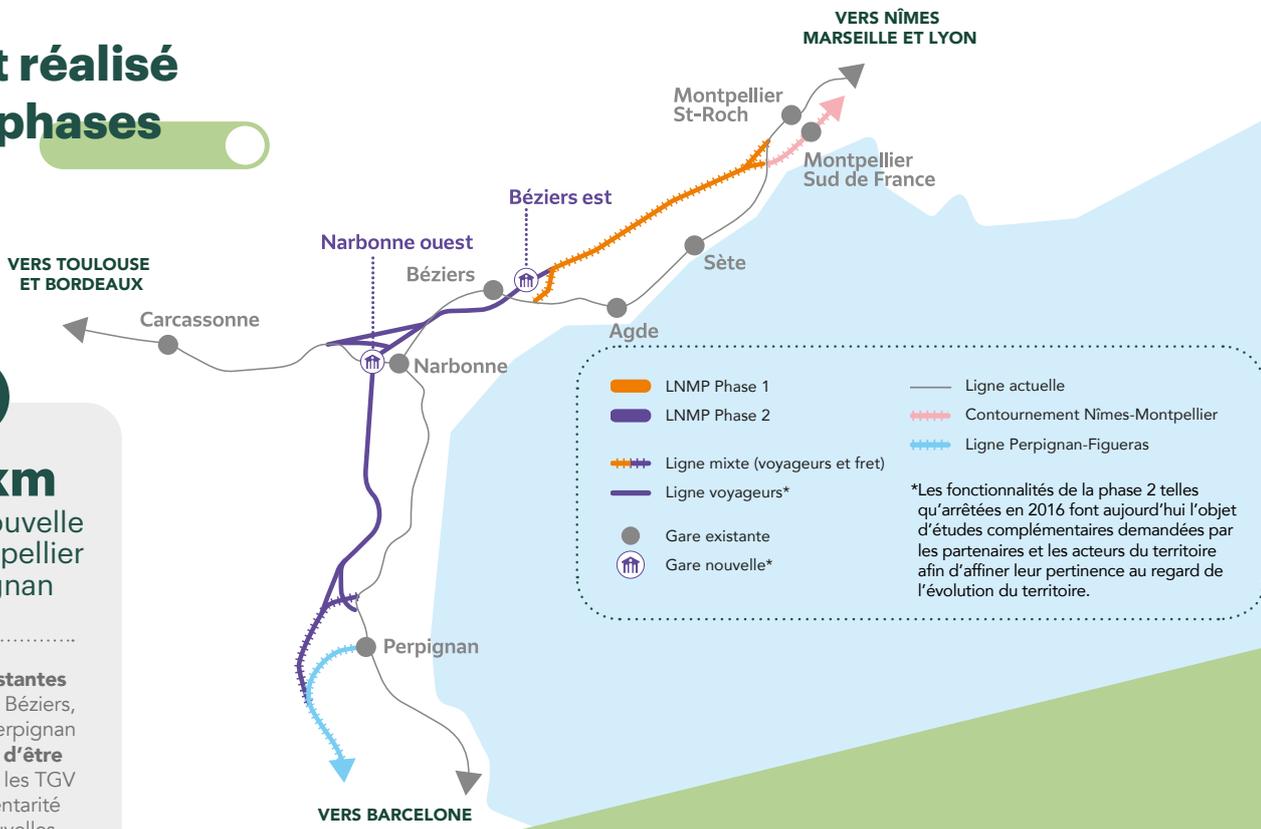
Répartition des financements attendus

ÉTAT (40%)	816 M€	1 632 M€	2 448 M€
SLNMP (40%)	816 M€	1 632 M€	2 448 M€
EUROPE (20%)	408 M€	816 M€	1 224 M€
TOTAL	2 040 M€	4 080 M€	6 120 M€

Un projet réalisé en 2 phases

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.



Société de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

societe@slnmp.eu