SEPTEMBRE 2025

LIGNE NOUVELLE Montpellier Perpignan
1 MONTPELLIER ↔ BEZIERS

Phase 1 : Montpellier-Béziers

La décision ministérielle de 2017 acte la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan en deux phases : d'abord le tronçon Montpellier-Béziers (phase 1) puis celui de Béziers-Perpignan (phase 2).
La phase 1 comprend la réalisation d'une ligne nouvelle mixte dédiée à la fois au transport de voyageurs et au fret, sans création de gares nouvelles, à l'horizon 2034.
Le 16 février 2023, une étape majeure a été franchie avec l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique de la phase 1. Cette déclaration, qui définit la nature et le périmètre des travaux à réaliser, permet au projet de se concrétiser.

Le projet en un coup d'œil

LES CHIFFRES CLÉS DE LA PHASE 1

- **2 milliards d'€** d'investissement
- **52 km** de ligne nouvelle
- **7 km** de raccordement
- **18 min** gagnées entre Béziers et Montpellier (en TGV)
- **700 000 voyageurs** supplémentaires
- **300 km/h** : vitesse des trains de voyageurs
- **120 km/h** : vitesse des trains de fret
- **136 000 tonnes de CO_2** évitées chaque année

LES BÉNÉFICES ATTENDUS

- **Augmentation** du nombre de TGV, de TER et de trains de fret
- **Gains de temps** de parcours pour l'ensemble des voyageurs
- **Développement** des mobilités décarbonées sur le territoire
- Diminution des émissions de CO_2 grâce au **report modal** vers le train
- **Amélioration** de la qualité de l'air et diminution de l'accidentologie routière
- Meilleure **qualité de service** en situation perturbée

18 COMMUNES CONCERNÉES

Montpellier – Lattes – Saint-Jean-de-Védas – Villeneuve-lès-Maguelone – Fabrègues – Gigean – Poussan - Loupian – Mèze – Pinet – Pomérols – Florensac – Saint-Thibéry – Bessan – Montblanc – Cers – Villeneuve-lès-Béziers – Béziers

La phase 1 du projet LNMP
le calendrier

RETOUR SUR L'HISTOIRE DU PROJET

Esquissé en 1990, le projet LNMP est confirmé d'intérêt général en 2000 et soumis au débat public en 2009.

Plusieurs périodes d'études se succèdent entre 2010 et 2015 pour définir le tracé de la nouvelle ligne, le positionnement des gares et le niveau d'offre de services qui sera proposé aux utilisateurs (fret et voyageurs).

En 2017, le phasage de la ligne est acté : le tronçon entre Montpellier et Béziers sera réalisé en premier.

En 2019, la loi acte le caractère prioritaire de la LNMP et fixe le calendrier de réalisation.

Les objectifs de la phase 1 en détails

DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS

La création d'un « doublet » de lignes (ligne nouvelle + ligne actuelle), libérant de la capacité sur la ligne actuelle, permettra de **faire circuler plus de TER.**
Ainsi, la région Occitanie pourra renforcer l'offre de trains du quotidien. La ligne nouvelle contribuera à la **compétitivité du ferroviaire** en proposant une alternative crédible à la voiture pour les déplacements domicile-travail.

DES GAINS DE TEMPS DE PARCOURS

La phase 1 est prévue pour une exploitation commerciale des TGV à 300 km/h.
Les voyageurs qui emprunteront la ligne nouvelle bénéficieront donc d'une **réduction de leurs temps de trajet**, participant au **désenclavement des territoires et à leur attractivité économique**.
Les voyageurs TGV depuis Toulouse ou Perpignan verront leur temps de parcours jusqu'à Montpellier, et les destinations situées au-delà, **réduit de 18 minutes.**

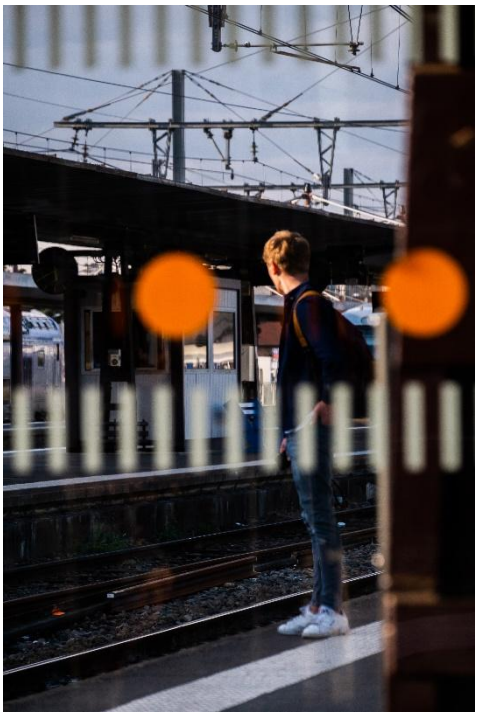
UN RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DE FRET

En offrant une mixité des circulations, la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers **renforcera l'attractivité du fret ferroviaire** sur ce corridor de marchandises européen majeur, entre les pays du Sud de l'Europe et ceux situés à l'Est et au Nord de la France. 20 000 trajets de poids lourds pourront être évités chaque année.

Les avantages :
- Circulations plus fiables et rapides
- Sillons plus nombreux, favorisant le développement du trafic ferroviaire
- Gestion facilitée d'itinéraires alternatifs en cas d'incident
- Moins de trains de marchandises transitant dans les centres-villes

UN ENVIRONNEMENT RESPECTÉ

Le train est le mode de transport interurbain le moins polluant. La LNMP **favorise un report modal** de la route vers le rail, pour les voyageurs et les marchandises. Dès la phase 1, ce sont 136 000 tonnes d'équivalent CO_2 évitées chaque année.



Le développement durable et l'écoconception au cœur du projet

Limiter l'impact de la ligne sur l'environnement est au cœur de la conception du projet LNMP. Pour accomplir cet objectif, SNCF Réseau doit prendre en compte toutes les composantes de cet environnement dès les phases amont d'études : activités agricoles, zones humides, biodiversité, paysages… L'insertion architecturale et paysagère fait également l'objet d'une attention particulière.

La conception du projet LNMP veille tout particulièrement à :
- La **sécurité des populations** et leur protection acoustique,
- La **préservation** de la ressource en eau, de la biodiversité, des activités agricoles et viticoles,
- La **transparence** hydraulique, afin de circonscrire le risque inondation,
- L'**insertion** des aménagements ferroviaires dans le paysage des différents territoires traversés.

ZOOM SUR LA DEMARCHE « ERC »

Les enjeux de cette démarche et les solutions à mettre en place sont coconstruits dans le cadre d'un dialogue continu avec les habitants et les acteurs du territoire.

La réduction des impacts du projet est une priorité à toutes les étapes. Les engagements de SNCF Réseau reposent sur la démarche « ERC » :

- **E : en premier lieu, ÉVITER les impacts majeurs**
- **R : ensuite, RÉDUIRE les impacts qui n'auraient pu être évités**
- **C : enfin, COMPENSER les impacts inévitables si les deux précédentes étapes n'ont pas permis de les supprimer**

Le projet dans son territoire

18 communes sont directement concernées par le tracé de la phase 1 du projet LNMP.
SNCF Réseau s'attache à prendre en compte les différents enjeux des territoires et à minimiser autant que possible les impacts sur le cadre de vie, l'environnement, le paysage et le patrimoine.

- **Secteur des abords de Montpellier, Gardiole et Mosson :** le tracé s'inscrit au sud de l'autoroute A9. Le raccordement au CNM (contournement de Nîmes et Montpellier) est réalisé sur la commune de Lattes. Une partie de la traversée de la Gardiole, massif boisé et classé, est réalisée via un tunnel afin de limiter l'impact paysager.
- **Secteur du Bassin de Thau :** la traversée de ce secteur nécessitera de porter une attention toute particulière à l'insertion du viaduc de Poussan, à la ressource en eau, ainsi qu'à la préservation des zones écologiques et des atouts touristiques et patrimoniaux du territoire (stations balnéaires, vignobles…).
- **Secteur des Vallées du Libron et de l'Hérault :** dans ce secteur concerné par des enjeux de préservation de la biodiversité (bois, zones refuges pour la faune…) et de transparence hydraulique, le tracé est conçu pour prendre en compte les risques de crues et assurer la protection des villages situés à proximité.

Les raccordements et aménagements nécessaires

- **3 raccordements** au réseau actuel : Montpellier (Rac A), Villeneuve-lès-Béziers (Rac B) et Lattes (Racc CNM)
- **1 sous-station électrique** (Lattes-La Castelle)
- **2 franchissements** de l'autoroute A9
- **1 tunnel**
- **18 viaducs**, dont 9 principaux et 9 de décharge
- près de **120 ouvrages d'arts** (franchissements de voiries, voies ferrées, cours d'eau, rétablissement de continuités écologiques…)
- **1 base travaux** (Bessan - Saint-Thibéry)

LES MESURES DE COMPENSATION ENVIRONNEMENTALES

Le projet LNMP prévoit la mise en œuvre d'une ambitieuse démarche dédiée au maintien et à la restauration de la biodiversité sur le territoire traversé.

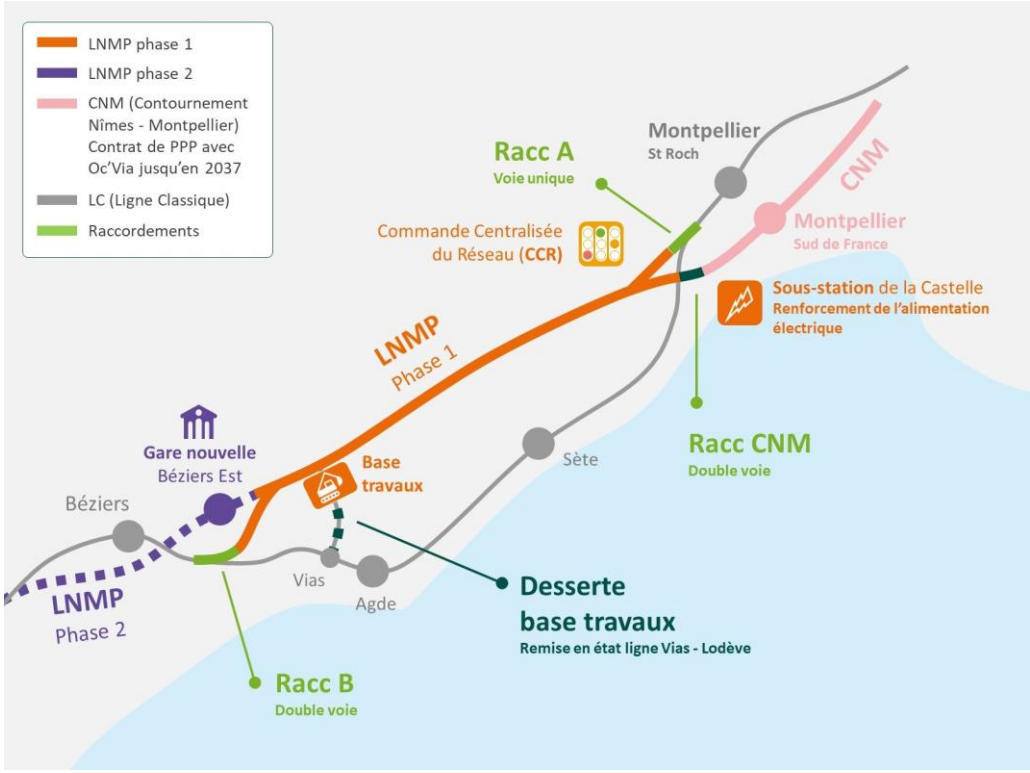
Ces mesures, qui viendront compenser les impacts du projet qui n'auront pu être évités, seront élaborées en partenariat avec une grande diversité d'acteurs : collectivités territoriales, représentants du monde agricole, associations écologistes, chasseurs…

Un comité scientifique a également été mis en place pour assurer le suivi des actions à engager.

L'objectif : aboutir à des mesures de compensation bénéfiques aussi bien aux milieux naturels qu'au monde agricole.

LES TRAVAUX EN CHIFFRES

- **900 ha** de surface de travaux
- **9,3 millions de m³ de déblai**
- **9,6 millions de m³ de remblais** (dont environ 80% provenant des déblais et environ 20% provenant de carrières existantes)
- **1,6 millions de m³ de dépôt**
- Environ **235 000 mètres linéaires de rails,** 200 000 traverses, 475 000 tonnes de ballast et 2000 poteaux caténaires



Le coût de la phase 1

Le coût global de la phase 1 du projet LNMP est estimé à 2,04 milliards d'€ (montant exprimé aux conditions économiques de janvier 2020).

Ce chiffre intègre :

- **La réalisation de la ligne nouvelle** proprement dite,
- **La réalisation des raccordements ferroviaires et des aménagements ferroviaires annexes** (sous-stations électriques, bases travaux, bases de maintenance, signalisation…)
- **L'adaptation des lignes actuelles** 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…
- **Les mesures prises pour éviter ou réduire les impacts du projet** : environnements naturels et humains, activités agricoles, activités économiques…

Un projet prioritaire pour l'Europe

Le projet LNMP fait partie des projets prioritaires de l'Union européenne car il s'agit d'un **chaînon manquant d'un corridor de transport stratégique** entre l'Espagne et la Hongrie, au sein du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). L'Union européenne a déjà contribué au financement des études de la phase 1 via deux subventions de 9,3 M€ et 6,3 M€. En juillet 2024, un dossier a été retenu par l'UE pour une subvention de 22,5 M€ pour le projet.

D'autres subventions européennes interviendront au fur et à mesure de l'avancement de la phase 1 et de la réalisation de ses différentes étapes, afin d'atteindre le quota escompté de 20% du coût total, soit 400 millions d'euros (aux conditions économiques de janvier 2020).

Cofinancé par l'Union européenne

Deux enquêtes publiques à venir

Comme tous les projets d'infrastructures de ce type, la phase 1 du projet LNMP nécessite l'obtention d'une autorisation environnementale. Cette démarche implique l'actualisation en continu de l'évaluation environnementale réalisée en 2020 (stade DUP) ainsi que la tenue d'enquêtes publiques.

- **Autorisation environnementale des interventions préparatoires : enquête publique en 2025**

  ↔ La première autorisation environnementale couvrira une partie des interventions préparatoires au génie civil : archéologie préventive, expérimentations écologiques en vue des mesures de compensation environnementales, sondages géotechniques et premières déviations de réseaux.

- **Autorisation environnementale de la LNMP - Phase 1 : enquête publique en 2027**

  ↔ L'autorisation environnementale de la LNMP pour la phase 1 portera sur l'autorisation des grands travaux de génie civil (remblais, déblais), l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que son exploitation et les mesures compensatoires environnementales.

LE FINANCEMENT

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

Le projet est financé par l'État (40%), les collectivités locales (40%) et l'Union européenne (20%).

Le protocole fixe aussi une clause de réciprocité -principe de solidarité- entre les collectivités pour le financement des deux phases du projet.

La société de financement de la LNMP, (SLNMP) créée par ordonnance du 2 mars 2022, gère la participation financière des 11 collectivités territoriales.

UN ENGAGEMENT : LA POURSUITE DU DIALOGUE

Depuis le lancement du projet, SNCF Réseau mène une démarche continue d'échanges avec les acteurs du territoire.

Ce travail de fond se poursuivra lors des étapes à venir pour définir les mesures de compensation environnementales et optimiser l'insertion de la ligne dans le paysage.

A ce titre, en 2025, un Atelier Citoyen a réuni 17 habitants du territoire pour mener une réflexion collective sur les caractéristiques architecturales du viaduc de Poussan et sur son intégration paysagère.
Durant 6 mois, les participants ont partagé leurs analyses et propositions, synthétisées dans « l'Avis de l'Atelier Citoyen ». Ce document, présenté aux partenaires co-financeurs le 11 juillet 2025, sera joint au cahier des charges du concours international d'architecture et d'ingénierie du viaduc.