

# 6 milliards d'euros, 13 partenaires co-financeurs

Estimée à 6,12 milliards d'euros\*, la ligne nouvelle est financée par 13 partenaires qui participent à la gouvernance du projet.

\*montant exprimé aux conditions économiques de janvier 2020



**L'État**  
(financement à hauteur de 40%)

La Loi d'Orientation de Mobilités (LOM) de 2019 reconnaît la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan comme prioritaire parmi les grands projets ferroviaires. L'État apporte à ce titre une part importante du financement.



**Les collectivités territoriales**  
(financement à hauteur de 40%)

Ces 11 collectivités territoriales participent au financement du projet.

Pour la phase 1, elles sont regroupées au sein de la société de financement LNMP, présidée par Carole Delga, Présidente de la Région Occitanie. La société de financement gère la participation financière des différentes collectivités.



**L'Europe**  
(financement attendu à hauteur de 20%)

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan fait partie des projets prioritaires de l'Union européenne. À ce titre, le projet peut prétendre à d'importantes subventions de l'Union Européenne pour les deux phases du projet, dans la continuité des subventions déjà obtenues.

## Une maîtrise d'ouvrage au service du projet



En tant que gestionnaire des infrastructures ferroviaires, SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet. Il a notamment la responsabilité de conduire les études et d'animer la concertation avec les acteurs du territoire.



Gares & Connexions est maître d'ouvrage des gares nouvelles.



## Construire le projet avec le territoire : une priorité pour SNCF Réseau

Élus, institutions, monde associatif, acteurs socio-économiques et environnementaux, habitants... SNCF Réseau entretient depuis le début du projet un dialogue continu avec l'ensemble des acteurs du territoire.

**Objectif :** mieux prendre en compte les attentes et besoins du territoire et construire les caractéristiques du projet tout en limitant au mieux les incidences des travaux sur la qualité de vie et l'environnement.

Depuis 2009 et le débat public, plusieurs périodes de concertation ont accompagné les différentes étapes en vue de la réalisation de la ligne. Un dialogue qui se poursuivra jusqu'à la mise en service.



# Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

UNE LIGNE EN +

c'est + de trains, pour tous, sur toutes les lignes !

### Le projet en bref

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan prévoit la réalisation de 150 km de voie ferrée à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, en complément de la ligne actuelle.

Le projet vise à augmenter les capacités du réseau régional et à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne. Il contribue au maillage global européen pour le transport des personnes et des marchandises, concourant ainsi à la réduction de la pollution.

Dans un contexte de croissance démographique forte et de transition énergétique, cette nouvelle ligne vise à répondre à la demande croissante de mobilité durable sur l'axe ferroviaire du littoral languedocien. Une demande à laquelle la ligne actuelle, déjà saturée aux heures de pointe entre Montpellier et Béziers, ne pourra répondre à elle seule.

Cette ligne supplémentaire permettra de créer un doublet de lignes pour les voyageurs et pour le fret, formant ensemble un réseau ferroviaire plus performant, plus fiable, et plus résilient face au changement climatique.



Restons connectés

[www.ligne-montpellier-perpignan.com](http://www.ligne-montpellier-perpignan.com)  
[info@lalignenouvelle.com](mailto:info@lalignenouvelle.com)



@Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)

© senmse - 22642 - © ALEXPROFIT/SNCF, Shutterstock



# Où ?



**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.

## Un projet réalisé en 2 phases

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan va être réalisée en deux phases : d'abord le tronçon Montpellier-Béziers, puis celui de Béziers-Perpignan. Le but est d'intervenir prioritairement sur la section du réseau la plus circulée mais aussi de réduire les délais d'études et de travaux avant la mise en service et d'étaler dans le temps les coûts d'investissements pour améliorer la soutenabilité du projet.

# Comment ?

# Pourquoi ?

## Une nouvelle ligne, 3 grands objectifs

- 1 Permettre la montée en puissance et en qualité des trains du quotidien
- 2 Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre
- 3 Assurer la continuité de la connexion grande vitesse France-Espagne



## Le développement durable au cœur du projet

Avec ce projet, SNCF Réseau vise l'obtention de la certification HQE Infrastructures Durables. Elle garantit que la réalisation de la ligne répond à l'ensemble des enjeux du développement durable et d'éco-conception en réduisant l'empreinte carbone du projet. Elle se base sur 4 engagements que sont la qualité de vie, le respect de l'environnement, la performance économique et le management responsable.

SNCF Réseau s'attache, depuis l'origine du projet, à limiter l'impact de la ligne sur l'environnement (activités agricoles, zones humides, biodiversité, paysages...). L'insertion architecturale et paysagère fait également l'objet d'une attention particulière.

.....  
Dès la phase 1, ce sont 700 000 voyageurs supplémentaires par an qui sont attendus.

**+ 3 millions** de voyageurs ferroviaires annuels



.....  
Dès la phase 1, ce sont 18 minutes de gagnées entre Montpellier et Béziers. Avec la grande vitesse, le projet participera au désenclavement et à l'attractivité du territoire grâce à des connexions plus rapides.

**- 39 min** de trajet entre Montpellier et Perpignan



.....  
Le report modal permettra d'améliorer la qualité de l'air, tout en diminuant le risque d'accidents sur les routes. Un train de marchandises équivaut à 45 camions sur les routes.

**- 100 000 camions/an** sur l'A9



.....  
Grâce au report modal de la route vers le train, le projet est bénéfique pour le climat et la santé en évitant l'émission de gaz à effet de serre. Le train représente de loin le mode de transport le plus écologique.

**- 160 000 tonnes** de CO<sub>2</sub>eq/an

Soit l'équivalent de 160 000 vols individuels Paris - New-York



### PHASE 1 MONTPELLIER ↔ BÉZIERS

**52,3 km** de ligne nouvelle  
**+7 km** de raccords au réseau existant

**ligne mixte** (fret + voyageurs)

**2 Mds d'euros** CE 2020

### PHASE 2 BÉZIERS ↔ PERPIGNAN

**97,7 km** de ligne nouvelle  
**+23 km** de raccords au réseau existant

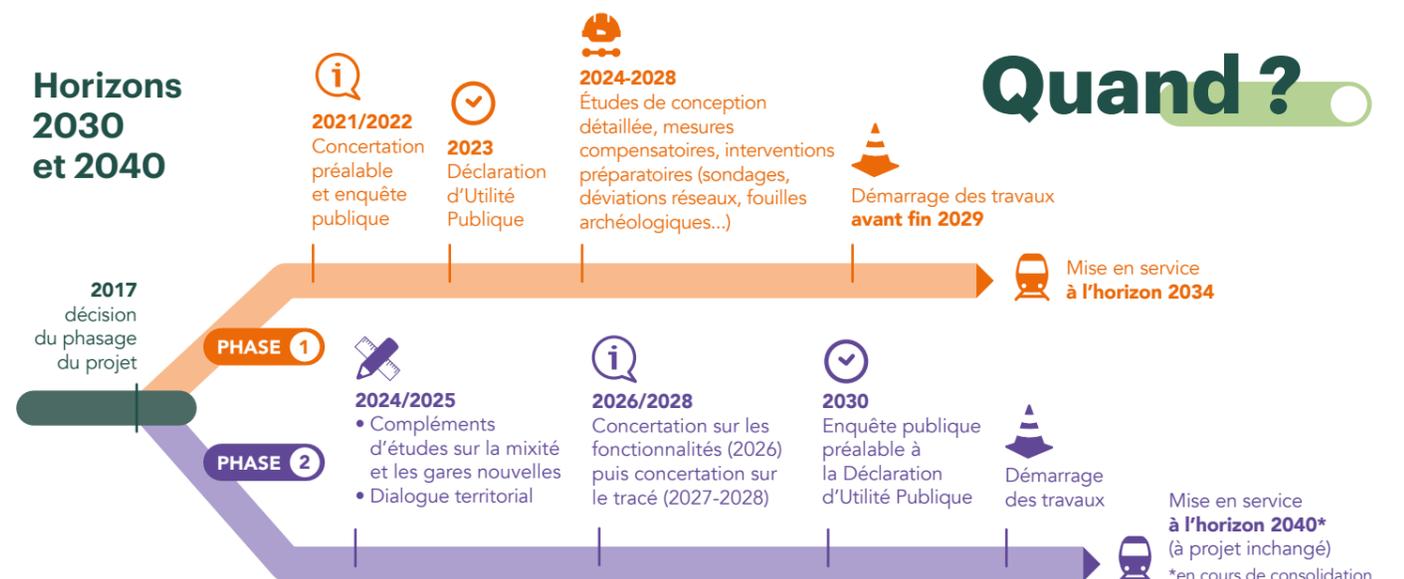
**2 gares nouvelles**

**4 Mds d'euros** CE 2020

Certaines fonctionnalités de la phase 2 (gares nouvelles et mixité) font l'objet d'études complémentaires et seront présentées lors de nouvelles phases de concertation.

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.

## Horizons 2030 et 2040



# Quand ?