NOVEMBRE 2026

LIGNE NOUVELLE Montpellier Perpignan
1 MONTPELLIER ↔ BEZIERS

Phase 1 : Montpellier - Béziers

La phase 1 du projet prévoit la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Béziers, dédiée à la fois au transport de voyageurs (grande vitesse) et au fret, sans création de nouvelle gare, à l'horizon 2034.

Le 16 février 2023, une étape majeure a été franchie avec l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique, permettant la concrétisation du projet.

Depuis, les études se poursuivent afin de concevoir une infrastructure qui allie performance et respect de l'environnement. L'appel d'offres pour le marché de conception-réalisation de la ligne a été lancé en 2024. Les interventions préparatoires se mettent en place progressivement pour un démarrage des travaux prévu à la fin de l'année 2029.

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 entre 2035 et 2050

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

DEUX LIGNES POUR UN RESEAU PLUS PERFORMANT

La ligne nouvelle viendra compléter et non remplacer la ligne existante. Elles formeront un doublet de lignes permettant de constituer un système ferroviaire offrant plus de souplesse, de capacité et de sécurité pour les voyageurs comme pour le fret. La possibilité d'emprunter un itinéraire alternatif en cas d'incident sur la ligne viendra améliorer la fiabilité et la résilience du réseau face aux aléas climatiques.

La phase 1 du projet LNMP : le calendrier



Les objectifs de la phase 1 en détails

DES DÉPLACEMENTS FACILITÉS

La création d'un doublet de lignes (ligne nouvelle + ligne existante), 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 alternati 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. Avec la phase 1, ce sont 136 000 tonnes d'équivalent CO_2 évitées entre 2035 et 2050.

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,
- Le **maintien des écoulements et la conception d'ouvrages hydrauliques adaptés,** pour ne pas aggraver les risques d'inondation,
- L'**insertion** des aménagements ferroviaires dans le paysage des différents territoires traversés.

La conception s'appuie sur la démarche « **Éviter – Réduire – Compenser** » : éviter les impacts dès les premières études, réduire ceux qui ne peuvent être évités, puis compenser les impacts résiduels. Cette démarche accompagne les différentes étapes du projet.



HQE INFRASTRUCTURES DURABLE : UNE DEMARCHE PIONNIERE

Première ligne à grande vitesse engagée dans une démarche de certification HQE (haute qualité environnementale) Infrastructures Durables, la LNMP se donne un cadre exigeant pour intégrer le développement durable à chaque étape du projet, des études jusqu'à la mise en service.

La démarche couvre 19 thématiques, dont la préservation de l'eau et de la biodiversité, la réduction de l'empreinte carbone, l'économie des ressources et à l'adaptation au changement climatique. Les objectifs définis dans ce cadre orientent les choix de conception et se traduisent en exigences de réalisation pour les entreprises.

Un 1er audit a été réalisé, ouvrant un cycle d'évaluations qui accompagnera le projet jusqu'à sa mise en service pour mesurer les progrès, vérifier la tenue des engagements et identifier les actions correctives éventuelles.

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.

18 COMMUNES TRAVERSEES

- 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

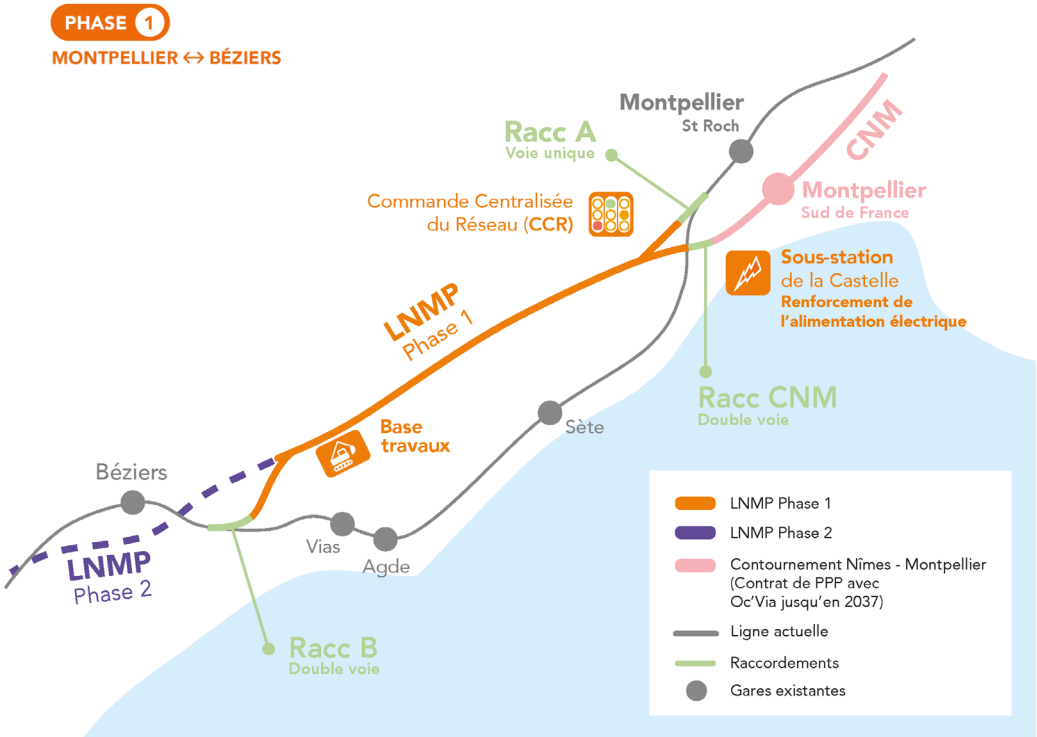
Les raccordements et aménagements nécessaires

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

LES TRAVAUX EN CHIFFRES*

- **800 ha** de surface de travaux
- **9,9 millions de m³ de déblai**
- **8,8 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 **265 000 mètres linéaires de rails,** 200 000 traverses, 409 000 tonnes de ballast et 2300 poteaux caténaires.

*Source Etudes APS



La ligne nouvelle se concrétise

1 Les interventions préparatoires pour affiner le projet et permettre les travaux

En amont du démarrage des travaux de la ligne prévu fin 2029, des interventions préparatoires se déroulent le long du tracé pour affiner la conception du projet et préparer le futur chantier.

LES SONDAGES GEOTECHNIQUES

Pour mieux connaître la nature des sols afin de maîtriser les risques géotechniques et dimensionner les futurs ouvrages de la ligne.

↔ **Plus de 350 sondages géotechniques sont indispensables pour sécuriser et optimiser le projet.**

LES DIAGNOSTICS ET LES FOUILLES ARCHEOLOGIQUES

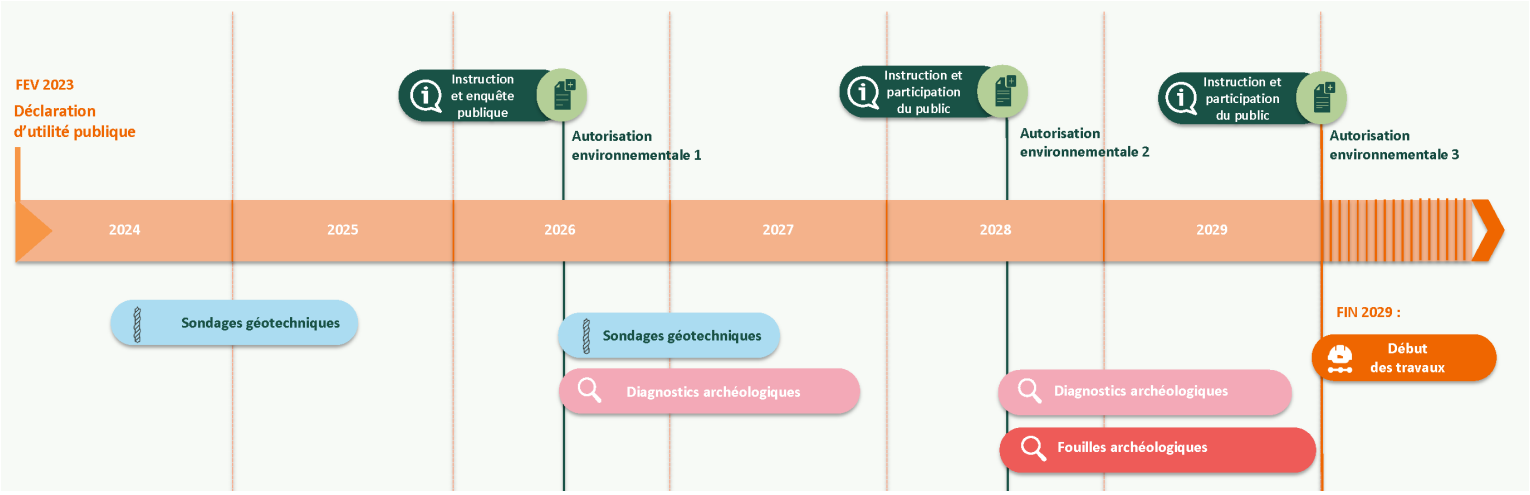
Pour identifier d'éventuels vestiges afin de sauvegarder le patrimoine archéologique du territoire

↔ **Plus de 600 ha de terrains font l'objet de diagnostics d'archéologie préventive pour déterminer les éventuelles fouilles à mener.**

Pour réaliser ces interventions, des opérations de défrichement sont nécessaires pour libérer l'accès aux zones d'investigation. Il peut s'agir d'abattage d'arbres, de débroussaillage ainsi que, dans les parcelles viticoles, de dépalissage et de coupe des ceps.

Ces interventions sont réalisées après obtention d'une autorisation environnementale et dans le respect des mesures écologiques prévues pour réduire et compenser leurs impacts.

Cf. fiche thématique « Les interventions préparatoires »



DES AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES A OBTENIR

Les interventions préparatoires et les travaux de construction de la ligne nécessitent des autorisations environnementales. Les demandes s'appuient sur une actualisation de l'étude d'impact du projet et donnent lieu à une participation du public. Les autorisations définissent les opérations réalisables et les prescriptions environnementales à respecter.

- **Autorisation environnementale des interventions préparatoires n°1 : Délivrée en juillet 2026**

  ↔ Elle encadre les premières interventions préparatoires, notamment les diagnostics archéologiques, sondages géotechniques et expérimentations écologiques.

- **Autorisation environnementale des interventions préparatoires n°2 : Dépôt prévisionnel en 2027**

  ↔ Elle portera sur la finalisation de l'archéologie préventive et les travaux de jonctions à la ligne existante.

- **Autorisation environnementale de la LNMP - Phase 1 : Dépôt prévisionnel en 2028**

  ↔ Elle portera sur l'autorisation des travaux de génie civil (remblais, déblais), l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que son exploitation.

2 Les acquisitions foncières des emprises nécessaires à la ligne

Les études menées depuis la déclaration d'utilité publique ont permis d'affiner le tracé et une première **estimation des emprises foncières** nécessaires à la réalisation du projet.

- Les surfaces se trouvant dans l'emprise du projet peuvent faire l'objet de **procédures d'acquisition à l'amiable ou par voie d'expropriation.** Sur les projets de ligne nouvelle, la grande majorité des acquisitions sont réalisées à l'amiable.
- **Des occupations temporaires** sont également largement opérées dans le cadre de la réalisation des interventions préparatoires.

Les biens les plus souvent concernés sont des biens non bâtis : parcelles agricoles, parcelles naturelles, en friche ou boisées. De manière plus limitée, des biens bâtis sont également touchés par le projet.

LES ENQUETES PARCELLAIRES

Conduites sous la responsabilité du préfet de département, ces enquêtes seront organisées afin d'identifier les parcelles concernées par les emprises stabilisées ainsi que leurs propriétaires et exploitants. Cette procédure permettra aux propriétaires et ayants droit de **consulter le dossier en mairie et de faire connaître leurs observations** et leur situation foncière. À l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur remettra son avis au préfet, en vue de la prise d'un arrêté de cessibilité.

↔ **Une première enquête parcellaire relative aux parcelles bâties est prévue fin 2026 et une seconde plus globale sur les emprises stabilisées courant 2029.**

Cf. fiche thématique « Acquisitions foncières » et « Le processus foncier »

3 Un marché de conception-réalisation pour la ligne nouvelle

La concrétisation de la phase 1 passera par un marché de « conception-réalisation ». Derrière ce type de marché spécifique, une volonté d'optimiser le projet, de maîtriser les coûts et le planning.

UNE CONCEPTION-REALISATION, C'EST QUOI ?

La conception-réalisation est un type particulier de schéma contractuel qui permet au maître d'ouvrage de **confier à un seul groupement d'opérateurs une mission portant à la fois sur les études détaillées (conception) et l'exécution des travaux (réalisation).**

POURQUOI CE CHOIX ?

Ce principe de marché global permet de **sécuriser la réalisation de l'ouvrage** en confiant à un opérateur unique les leviers opérationnels permettant une maîtrise optimale des coûts, du calendrier et du programme de l'opération. SNCF Réseau contrôlera la bonne exécution du marché.

QUEL CALENDRIER POUR CE MARCHE ?

Après un appel à candidatures destiné à sélectionner les groupements d'entreprises, **l'appel d'offre, sous forme de dialogue compétitif, a été lancé en novembre 2026.** Il permettra d'approfondir et d'optimiser les solutions proposées par les candidats jusqu'à fin 2028, date à laquelle le futur titulaire sera désigné.

QUI FAIT QUOI ?

SNCF Réseau est le maître d'ouvrage du projet. Il intervient dans le cadre des accords financiers conclus avec les partenaires cofinanceurs et reste responsable de la réalisation du projet et de son pilotage. SNCF Réseau organise la consultation des entreprises et désignera l'attributaire du marché de conception-réalisation, qui sera chargé, sous sa responsabilité de SNCF Réseau, de **réaliser les études détaillées, puis d'engager les travaux.**



Comprendre les mesures de compensation du projet

Les compensations environnementales

2 000 HA POUR LA COMPENSATION ENVIRONNEMENTALE

Après évitement et réduction, les impacts résiduels de la phase 1 nécessitent des mesures de compensation environnementale, estimées à environ 2 000 ha, soit près du double des surfaces naturelles impactées.

Ces mesures répondent à plusieurs obligations et peuvent prendre la forme **de boisements ou** de **reboisements**, **de restauration de zones humides et de réhabilitation de milieux dégradés** favorables à la biodiversité ou de reconstitution de **fonctionnalités hydrauliques**. Leur nature et leur dimensionnement sont adaptés aux impacts à compenser et aux exigences propres à chaque réglementation.

UNE PROSPECTION FONCIERE CONDUITE AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Un travail d'identification de sites susceptibles d'accueillir les mesures compensatoires est mené avec les acteurs du territoire : communes, intercommunalités, services de l'État, Conservatoire d'espaces naturels, SAFER… **Une cinquantaine d'îlots de prospection ont ainsi été définis**, en tenant compte des enjeux agricoles, des usages et des projets locaux.

Les propriétaires concernés sont informés et peuvent manifester leur intérêt pour une **vente ou un conventionnement de leurs parcelles**. Des études permettent ensuite d'évaluer le potentiel de restauration écologique des sites et leur pertinence pour la compensation.

Cf. fiche thématique « Les mesures de compensation environnementales »

LES EXPERIMENTATIONS ECOLOGIQUES

Des expérimentations de restauration écologique sont prévues dans le cadre des interventions préparatoires. **Elles permettent de tester les techniques envisagées, d'évaluer leurs effets sur la biodiversité et d'adapter les futures mesures compensatoires.**

Le suivi des résultats contribue à améliorer la conception et les modalités de gestion de ces mesures.

Les compensation agricoles

DES RESERVES FONCIERES CONSTITUEES AVEC LA SAFER

Une convention de partenariat a été signée avec la SAFER pour identifier les opportunités d'acquisition de terrains en vue de **constituer une réserve foncière agricole dédiée aux compensations d'acquisitions individuelles.** Celles-ci visent aussi à permettre la **restructuration des exploitations agricoles ou forestières** touchées par l'emprise et le maintien de leur activité économique.

Cf. fiche thématique « Le territoire agricole »

DES MESURES DE COMPENSATION COLLECTIVES VIA DES APPELS A PROJETS

Une enveloppe de 14,5 millions d'euros est consacrée, dans le cadre de la phase 1, aux mesures de compensation collective agricole. L'objectif est de créer de la valeur ajoutée sur l'ensemble des filières agricoles du territoire.

Des appels à projets sont organisés annuellement autour de trois axes : l'accès à l'irrigation, l'accès au foncier et la résilience agricole locale. Ceux-ci ont vocation à financer des projets collectifs qui visent à consolider l'économie agricole du territoire.

Le fonds de solidarité territoriale

5,9 MILLIONS D'EUROS POUR DES PROJETS DE TERRITOIRE

Le fonds de solidarité territoriale est un dispositif financier destiné à compenser les impacts locaux du tracé à travers le financement de projets portés par les collectivités locales (cf. commission du dialogue territorial de la SLNMP page suivante). Il s'élève à 5,9 millions d'euros pour la phase 1 du projet.



Un engagement : la poursuite du dialogue

SNCF Réseau entretient depuis le début du projet un dialogue continu avec l'ensemble des acteurs du territoire. Cette démarche, qui constitue un engagement fort du maître d'ouvrage, vise à mieux prendre en compte les attentes et besoins du territoire tout en limitant au mieux les incidences du projet sur leur qualité de vie et leur environnement.

La co-construction avec le territoire

LES MESURES DE COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES

SNCF Réseau a mis en place une démarche volontaire de **co-construction des mesures de compensations écologiques avec les acteurs du territoire** (collectivités, syndicats, représentants du monde agricole, associations…).
Objectifs : **développer des synergies** pour renforcer l'efficacité des mesures, rechercher la compatibilité avec les usages et la cohérence avec les projets locaux…
COTECH spécifique, groupes de travail thématiques et ateliers territoriaux sont organisés depuis janvier 2024.

L'INSERTION PAYSAGERE ET PATRIMONIALE DE LA LIGNE

L'identité globale à donner à la future ligne et les dispositions nécessaires à son insertion dans son environnement ont également été définis en **collaboration avec les acteurs locaux**.

Différents ateliers ont été organisés en 2025 et 2026 pour coconstruire les lignes directrices pour l'aménagement de la future ligne, et ses abords, définir son insertion et approfondir l'insertion de la ligne à proximité des sites sensibles : Gardiole, Issanka, Via Domitia, Picpoul, franchissement de l'Hérault et des Monts Ramus.

LE VIADUC DE POUSSAN

Le viaduc de Poussan fait l'objet d'une **démarche participative spécifique.**
En 2025, un Atelier Citoyen a réuni 19 habitants pour mener une réflexion collective sur les caractéristiques architecturales du viaduc 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 cofinanceurs le 11 juillet 2025, sera joint au cahier des charges du concours international d'architecture et d'ingénierie du viaduc.



Différents comités et commissions pour échanger avec le territoire

LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Afin de favoriser un dialogue territorial de qualité, SNCF Réseau poursuit l'organisation des commissions consultatives. Ces réunions rassemblent, sous la présidence du Préfet, par phase et par département, **tous les élus concernés par le projet**. Elles visent à **faire un point d'avancement sur le projet et répondre aux interrogations du territoire.**



LES COMITES DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL ET AGRICOLE

Ces deux instances permettront de **partager l'avancement des études, d'approfondir les enjeux** environnementaux et agricoles du projet et de travailler collectivement sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), ainsi que sur les dispositifs de suivi et les modalités d'indemnisation.

LA COMMISSION DU DIALOGUE TERRITORIAL

La société de financement de la LNMP porte également une mission de dialogue territorial. A travers une commission dédiée, elle mène une démarche d'accompagnement de projets transversaux en faveur du patrimoine, de l'environnement et des mobilités, en lien avec le projet de ligne nouvelle et au service de la qualité de vie des habitants du territoire.

Objectif : **créer les conditions d'une appropriation durable du projet** et faire de la LNMP un projet qui dépasse la seule infrastructure ferroviaire.

Le coût de la phase 1

Le coût global de la phase 1 du projet LNMP est estimé à **2,047 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 existantes** 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** sur les milieux naturels, le cadre de vie et les activités du territoire.

UNE MAITRISE D'OUVRAGE AU SERVICE DU PROJET

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

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'Etat (40%)**
- **les collectivités locales (40%)**
- **l'Union européenne (20%)**

La société de financement de la LNMP (SLNMP) a été créée par ordonnance du 2 mars 2022, pour gérer la participation des collectivités territoriales au financement de la phase 1 du projet.

Ces 11 collectivités participent au financement du projet :

LA SOCIETE PUBLIQUE DE FINANCEMENT

La Société de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (SLNMP) a pour mission de **contribuer au financement du projet en gérant la participation financière des collectivités territoriales** (40 % du coût de la ligne nouvelle).

Son conseil d'administration est composé d'un représentant de chacune des 11 collectivités territoriales. Il se réunit au moins une fois par semestre.
La société possède également des compétences en matière de suivi des coûts et des délais, de coordination des acteurs et d'ingénierie territoriale, à travers le travail de **3 commissions : commission du dialogue territorial, commission de l'ingénierie financière et commission des contrats.**

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. Une nouvelle demande de subvention à hauteur de 20 M€ a été déposée le 6 octobre 2026.

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