



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE MONTPELLIER MEDITERRANNE METROPOLE

EN BREF

Attendue et programmée depuis des décennies (le Président Français F. Mitterrand et le Président du Gouvernement Espagnol F. Gonzalez évoquait en 1988 ce projet ensemble à Montpellier), 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.

C'est un enjeu stratégique pour le territoire, positionnant Montpellier à 3 heures de Paris et 2 heures de Barcelone, en même temps que le doublet de ligne libère le développement des mobilités du quotidien, sur un axe emprunté chaque jour par près de 20 000 personnes entre Nîmes-Montpellier-Sète pour se rendre à leur travail. L'axe Montpellier-Sète, en direction de Béziers, est même le 1^{er} flux domicile-travail d'Occitanie avec 10 500 flux journaliers.

C'est un enjeu environnemental et de santé publique, alors que les transports représentent sur la Métropole le quart des émissions de particules fines, plus de 80% des émissions d'oxydes d'azote et 61% des émissions de gaz à effet de serre, avec un corridor marqué le long de l'autoroute A9.



Concertation garantie par



Présidée par Michaël DELAFOSSE, la Métropole de Montpellier est une intercommunalité héraultaise regroupant 31 communes et plus de 510 000 habitants.

La Ville de Montpellier est jumelée avec celle de Barcelone depuis 1986.

Depuis la réalisation en 2017 du contournement ferroviaire Nîmes Montpellier et la construction d'une nouvelle gare TGV au sud de notre territoire, nous nous engageons avec détermination pour faire avancer la suite de ce projet européen très attendu.

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), ce dossier stratégique se retrouve aujourd'hui à un moment historique.

Nous, acteurs du territoire, et partenaires du projet de longue date, demandons ainsi à ce que soit engagées et respectées les modalités de financement et les échéances de réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Contact :
nicolas.duvic@montpellier.fr
etienne.rossignol@montpellier.fr

UNE METROPOLE PLEINEMENT ENGAGEE DANS LE PROJET

Montpellier Méditerranée Métropole est engagée depuis de nombreuses années dans le cofinancement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan dans le cadre de ses compétences en matière de d'aménagement du territoire, de développement économique, d'organisation des mobilités et d'attractivité.

La Métropole s'implique, aux côtés des autres acteurs, dans un financement 100% public. Les clés de répartition sont les suivantes : 40% pour l'Etat français, 20% pour l'Union Européenne et 40% pour les collectivités territoriales, dont une participation de la Métropole à hauteur de 8,69%.

La phase 1 Montpellier-Béziers, représente un coût estimé à 2,461 milliards d'euros courant. La participation des collectivités représente 984,4 millions d'euros avec une participation de Montpellier Méditerranée Métropole de 85,5 millions d'euros, financée via la Société LNMP.

De la même manière pour la phase 2, estimée à 4,9 milliards d'euros aux conditions économiques de 2025, la Métropole participerait avec la même clé de financement soit 8,69% des 40% de la part des collectivités.

UN PROJET QUI DOIT FAVORISER LA CREATION D'EMPLOIS LOCAUX

La LNMP correspond au plus gros chantier du territoire régional sur les 20 prochaines années. Dans la zone d'emploi de Montpellier, le taux de chômage était de 10,1% lors du troisième trimestre 2025, contre 7,5% au niveau national. Le taux d'emploi des moins de 25 ans est de 37% en 2022.

Dans ce contexte préoccupant, la LNMP doit impulser une mise en relation des organismes professionnels de formation et d'accompagnement à l'emploi pour identifier les métiers nécessaires à la réalisation des travaux. Cela devrait déboucher sur des formations adaptées pour employer localement et former durablement des métiers qualifiés.

Les bénéfices pour le territoire seront multiples : économiques, environnementaux en limitant le déplacement des majors du BTP, sociaux avec une forte implication dans un projet majeur visible et valorisant pour les employés.

POUR LA MIXITE INTEGRALE DE LA LNMP

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 pour répondre aux besoins de déplacement de demain. Parallèlement, les investigations pour assurer l'adaptation au dérèglement climatique de la ligne historique doivent être menées.

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 mise en service de la ligne à grande vitesse permettra également de renforcer l'offre TER prévue dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Montpellier Méditerranée et au-delà.

La capacité à transporter les marchandises est la deuxième fonction majeure de ce doublet de ligne. La nouvelle ligne doit pouvoir accueillir des trains de fret pour réduire le trafic des poids lourds sur l'A9 ainsi que toutes les nuisances associées (pollution de l'air, GES, nuisances sonores, en particulier aux abords des centres urbains).

POUR LE MAINTIEN DE SERVICES GRANDE VITESSE DANS LES CENTRES-VILLES

Indépendamment de la création de gares nouvelles et des options de tracé, il apparaît indispensable pour l'attractivité des villes du tracé de la LNMP, de garantir un service de LGV dans les gares historiques des centres-villes.