



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE GENERALITAT DE CATALUNYA

EN BREF.

Ministère du Territoire, du Logement et de la Transition écologique de la Generalitat de Catalunya

Le Ministère du Territoire, du Logement et de la Transition écologique de la Generalitat de Catalunya présente cette contribution au nom des autorités catalanes compétentes en matière de mobilité et d'infrastructures, dans une perspective de coopération transfrontalière et de renforcement du corridor ferroviaire méditerranéen. Cette démarche s'inscrit dans la volonté de promouvoir des infrastructures ferroviaires plus connectées, plus résilientes et adaptées aux enjeux européens de mobilité durable.



Concertation garantie par



Generalitat de Catalunya
Gouvernement
de Catalogne

Secrétariat à la Mobilité et aux Infrastructures du Ministère du Territoire, du Logement et de la Transition écologique de la Generalitat de Catalunya

La Secrétariat à la Mobilité et aux Infrastructures est un organe supérieur de l'administration de la Generalitat de Catalunya, intégré au Département de Territori et doté de compétences en matière de planification, de programmation et de coordination des politiques publiques de mobilité, d'infrastructures de transport et de logistique. Elle élabore les stratégies relatives aux réseaux de transport terrestre, aux infrastructures ferroviaires, routières, portuaires et aéroportuaires relevant de la Generalitat, et assure la supervision des entités et entreprises publiques qui y sont rattachées. Agissant au nom de l'intérêt général et du service public, le Secrétariat a pour mission de promouvoir un système de mobilité sûr, efficace, durable et intermodal, favorisant le report modal vers les transports collectifs et le rail, la décarbonation des déplacements et l'intégration de la Catalogne dans les grands corridors européens de transport, en particulier sur l'axe méditerranéen.

Contact :

smi.territori@gencat.cat

(+34) 934958000

Avinguda de Josep Tarradellas, 2-6, 08029 Barcelone



CONTRIBUTION À LA CONCERTATION PRÉALABLE SUR LA PHASE 2 DE LA LNMP (BÉZIERS-PERPIGNAN)

Position générale

La phase 2 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), entre Béziers et Perpignan, doit être appréciée non comme un tronçon isolé, mais comme un **maillon structurant du corridor ferroviaire méditerranéen à l'échelle régionale, nationale et européenne**. Le dossier de concertation rappelle que le projet a été conçu pour répondre à la croissance de la demande de mobilité sur l'axe littoral d'Occitanie, pour renforcer l'offre de trains du quotidien, à grande vitesse et de marchandises, et pour accroître la résilience du réseau face au changement climatique. Dans cette perspective, plusieurs **orientations méritent d'être soutenues** avec clarté : **la fonction de connexion de la ligne, la réduction du calendrier de réalisation, le choix d'une infrastructure mixte voyageurs-fret, l'intégration d'une logique de double usage civil et militaire, ainsi que** l'inscription du projet dans le modèle français de **redondance ferroviaire par doublement d'infrastructures**.

La connexion comme fonction première du projet

La section Béziers-Perpignan constitue la pièce de fermeture du dispositif LNMP, dont l'objectif initial est la réalisation de 150 km de voie nouvelle entre Montpellier et Perpignan. La synthèse de concertation souligne que la phase 2 représente à elle seule 97,7 km de ligne nouvelle et 23 km de raccordements au réseau existant, avec un horizon de mise en service aujourd'hui fixé à 2040 dans le scénario inchangé. Sans cette phase, la continuité fonctionnelle entre Montpellier, Narbonne, Perpignan et la liaison Perpignan-Figueras demeure incomplète, ce qui limite fortement l'effet de réseau attendu.

La justification du projet dépasse le strict cadre local. Le règlement (UE) 2024/1679 sur le développement du réseau transeuropéen de transport réaffirme le rôle structurant des corridors européens, dont le corridor méditerranéen, pour assurer l'interopérabilité, la continuité et la robustesse des circulations de voyageurs et de marchandises. De ce point de vue, Béziers-Perpignan n'est pas un simple projet d'amélioration régionale : **il s'agit d'un chaînon critique entre le sud de la France, la Catalogne et, plus largement, l'arc méditerranéen européen**.

La déclaration politique portée en 2026 par plusieurs Régions européennes en faveur d'une meilleure coordination du corridor méditerranéen confirme d'ailleurs que cet axe doit être traité comme une infrastructure stratégique commune (*[Corridor ferroviaire méditerranéen : quatre Régions européennes se coordonnent pour faire avancer le train](#)*).

Le gain de connexion se mesure aussi dans l'exploitation. Le dossier indique que la mise en service de la phase 1 permettrait déjà un gain de 18 minutes entre Montpellier et Perpignan, tandis que la phase 2 apporterait 22 minutes supplémentaires. Au-delà du temps gagné, cette continuité améliore la lisibilité du système ferroviaire, renforce la compétitivité du rail sur les relations de longue distance et favorise l'articulation entre services TER, TGV et trafics transfrontaliers. Dans un corridor où la cohérence d'ensemble prime, la connexion doit donc être considérée comme le premier critère d'intérêt général.

La réduction du calendrier comme exigence de politique publique

Le calendrier actuellement envisagé appelle une vigilance particulière. La documentation de concertation mentionne une séquence dans laquelle les compléments d'études sur la mixité et les gares nouvelles se poursuivent en 2024-2025, la concertation préalable a lieu en 2026, la concertation sur le tracé intervient en 2027-2028, l'enquête publique en 2030, le démarrage des travaux ensuite, pour une mise en service à l'horizon 2040. Un tel échéancier, s'il devait être maintenu sans accélération, paraît insuffisamment aligné avec l'urgence fonctionnelle du corridor.

Le dossier justifie lui-même la réouverture de la discussion sur la phase 2 par l'évolution du contexte, notamment les incidences croissantes du changement climatique sur la ligne existante, la volonté de développer le fret ferroviaire et la hausse des besoins de mobilité. Si ces facteurs justifient le projet, ils justifient également une réduction du calendrier. **Plus la mise en service est retardée, plus longtemps le corridor littoral demeure dépendant d'une infrastructure unique exposée aux incidents, aux travaux et aux aléas climatiques.**

Cette nécessité d'accélération doit aussi être lue à la lumière du cadre européen. Le règlement (UE) 2024/1679 fixe des échéances de déploiement pour les réseaux du RTE-T et renforce l'exigence de continuité opérationnelle sur les corridors stratégiques.

dans le même temps, la politique européenne continue de soutenir financièrement les projets qui démontrent une maturité suffisante et une contribution claire à l'interopérabilité et au report modal. **Réduire le calendrier de la phase 2 n'est donc pas seulement un enjeu de confort de desserte ; c'est aussi une condition de crédibilité vis-à-vis des objectifs climatiques, industriels et logistiques fixés aux échelles française et européenne.**

Le critère de mixité voyageurs-marchandises

La question de la mixité constitue un choix structurant. La synthèse de concertation indique clairement que l'un des enjeux majeurs du débat porte sur la vocation de la ligne nouvelle : doit-elle être dédiée exclusivement aux trains de voyageurs, ou accueillir également des trains de marchandises ? Le document rappelle également qu'une ligne mixte doit répondre à des contraintes techniques plus fortes, notamment en matière de pente et de rayon de courbure, ce qui influence à la fois sur le tracé, le coût et les incidences environnementales.

Pour autant, les variantes mixtes présentent des avantages systémiques que le dossier identifie explicitement. Elles offrent un intérêt accru pour la **résilience du réseau grâce au doublet de lignes**, facilitent la continuité des circulations en cas d'incident ou de travaux, permettent le développement global du fret ferroviaire et soutiennent la croissance de l'offre voyageurs grâce à la capacité supplémentaire dégagée. Le dossier précise également que ces variantes permettent la circulation des trains de fret de jour comme de nuit, ainsi que celle des TGV de jour, ce qui confirme leur intérêt en exploitation à l'échelle du corridor.

Le choix de la mixité est en outre **cohérent avec la réglementation européenne récente**. Le nouveau règlement RTE-T **renforce les exigences de performance pour le fret ferroviaire, l'interopérabilité et la continuité des grands corridors**. Dans cette logique, il apparaît peu cohérent de réaliser un maillon neuf sur le corridor méditerranéen sans le dimensionner pour un usage fret robuste. La phase 1 de la LNMP est d'ailleurs présentée dans le dossier comme une ligne mixte voyageurs-fret. Il serait difficilement justifiable, en termes de cohérence de l'investissement public, de prolonger une phase 1 mixte par une phase 2 principalement voyageurs sur le segment qui constitue précisément l'accès vers la frontière espagnole.

Certes, les variantes mixtes sont plus coûteuses. Le document de concertation évalue le projet de référence voyageurs entre 4,9 et 5,2 milliards d'euros, contre 6,3 à 7 milliards d'euros pour les variantes mixtes. Néanmoins, une appréciation strictement budgétaire à court terme ne rend pas compte de la valeur réelle d'une infrastructure conçue pour plusieurs usages et pour plusieurs décennies. **Dans une logique de report modal, de robustesse du réseau et de compétitivité logistique, la mixité doit être considérée comme un critère déterminant d'intérêt public.**

La dualité des usages civils et militaires

Le contexte européen conduit aujourd'hui à ne plus séparer strictement les logiques de mobilité civile et les besoins de mobilité stratégique. Le règlement (UE) 2024/1679 prend explicitement en compte les besoins liés à la mobilité militaire dans le développement de certaines infrastructures du réseau transeuropéen. En parallèle, les politiques européennes de financement ont renforcé, via le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les soutiens aux infrastructures à double usage civil et militaire.

Dans ce cadre, la phase 2 de la LNMP doit être appréciée comme une infrastructure pouvant contribuer à la continuité stratégique du corridor méditerranéen. Une ligne nouvelle mixte, dimensionnée pour accueillir des trains lourds et pour fonctionner comme itinéraire alternatif en cas de perturbation de la ligne classique, présente un intérêt évident pour les besoins de sécurité civile, de gestion de crise et, le cas échéant, de logistique militaire. Le renforcement récent de la programmation militaire française et les débats parlementaires autour des infrastructures ferroviaires à double usage montrent que cette dimension n'est plus théorique, mais bien intégrée à la réflexion publique ([Loi de programmation militaire 2024-2030](#)).

L'intérêt d'une telle approche est double. D'une part, elle conforte la **justification stratégique du projet au-delà de la seule logique de desserte**. D'autre part, elle peut ouvrir des **possibilités complémentaires de reconnaissance politique et de cofinancement** dans un contexte où les infrastructures de mobilité sont de plus en plus appréciées au regard de leur polyvalence. Sans transformer la LNMP en projet exclusivement défensif, il convient donc

de reconnaître que **sa valeur publique augmente dès lors qu'elle peut répondre à des besoins civils quotidiens et à des besoins exceptionnels de continuité stratégique.**

Le modèle français de duplication des infrastructures et la gestion des contingences

Le dossier de concertation met en évidence un argument essentiel : **les variantes mixtes renforcent la résilience du réseau par l'existence d'un doublet de lignes.** Cette idée est au cœur de la tradition française d'aménagement ferroviaire, qui consiste à ne pas substituer purement et simplement une ligne nouvelle à la ligne existante, mais à créer une redondance fonctionnelle permettant d'assurer la continuité du service en cas d'aléa, d'incident ou de maintenance. Le principe est bien connu sur d'autres axes à grande vitesse, où la coexistence entre ligne nouvelle et ligne classique offre des possibilités d'exploitation différenciées et des solutions de report en cas de perturbation ([Les projets de lignes à grande vitesse](#)).

Appliqué à Béziers-Perpignan, ce modèle présente une pertinence particulière. **Le corridor littoral est soumis à de fortes contraintes de capacité, à des aléas climatiques croissants et à une diversité de trafics qui compliquent l'exploitation sur une infrastructure unique.** Dans ces conditions, disposer d'une ligne nouvelle venant compléter la ligne existante permet non seulement d'augmenter la capacité globale, mais aussi d'organiser une spécialisation partielle des flux selon les besoins : fret, longue distance, dessertes régionales, reports de circulation en cas de travaux ou d'accident.

Si le principe de duplication est retenu entre Béziers et Perpignan pour sécuriser le corridor et renforcer sa robustesse, il serait **également pertinent d'examiner le doublement de la liaison ferroviaire internationale entre Perpignan et la frontière espagnole ainsi qu'entre la frontière espagnole et Figueres avec l'adaptation des voies à l'écartement international** (cette dernière sous la responsabilité de l'Espagne). Une telle approche permettrait d'éviter la constitution d'un point de fragilité à la frontière et de prolonger, à l'échelle du corridor méditerranéen, le principe de redondance qui fonde l'intérêt du projet.

Ce raisonnement dépasse la seule performance commerciale. Il relève d'une logique de continuité du service public et de sécurité du système ferroviaire. Le dossier mentionne la

capacité des variantes mixtes à assurer la continuité des circulations en cas d'incident ou de travaux sur la ligne actuelle. **Dans un contexte de changement climatique, de pression croissante sur le réseau et de recherche de robustesse des grands corridors, la duplication des infrastructures ne doit donc pas être lue comme une surcapacité, mais comme un mécanisme de sécurité et de résilience.** C'est précisément cette logique qu'il convient de retenir pour l'avenir du corridor méditerranéen français.

CONCLUSION

Au regard des éléments figurant dans le dossier de concertation et des orientations européennes récentes, la phase 2 Béziers-Perpignan de la LNMP doit être considérée comme une infrastructure structurante à réaliser dans une logique de corridor. Cinq orientations apparaissent particulièrement fondées :

1. Affirmer la fonction de connexion du projet ;
2. Réduire son calendrier de mise en œuvre ;
3. Privilégier la mixité voyageurs-marchandises ;
4. Reconnaître la valeur d'un usage dual civil et militaire ; et,
5. Inscrire l'opération dans une logique de duplication ferroviaire garantissant une solution alternative en cas de contingence.

Dans cette approche, la ligne nouvelle ne constitue pas seulement un projet de vitesse. Elle devient un **instrument de continuité territoriale, de report modal, de résilience climatique, de robustesse logistique et de sécurité stratégique.** C'est à cette échelle de lecture que la décision publique sur Béziers-Perpignan devrait être appréciée.