



# Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

## CAHIER ACTEUR DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ESPAGNE

EN BREF.

La Phase 2 Béziers-Perpignan de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan constitue une **infrastructure stratégique du Corridor Méditerranéen, approuvée** au niveau de **l'Union européenne**, et un élément essentiel pour garantir la continuité de l'un des principaux axes de transport entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

Ce tronçon permettra non seulement d'améliorer les temps de parcours des voyageurs, mais aussi de doter le corridor de la **capacité**, de la **résilience**, de **l'interopérabilité** et de la **durabilité** nécessaires, **en évitant les ruptures** pour le transport de voyageurs et de marchandises et **en maximisant le retour des investissements** déjà réalisés sur la liaison transfrontalière Perpignan-Figueras ainsi que sur l'ensemble du Corridor Méditerranéen espagnol.

À ce titre, il est essentiel de garantir sa **réalisation dans les meilleurs délais** afin de renforcer la cohésion économique et sociale européenne, tout **en assurant la continuité fonctionnelle** du corridor. Limiter la nouvelle ligne au trafic voyageurs conduirait à maintenir les marchandises sur la ligne littorale existante, soumise à des contraintes de capacité, à des risques climatiques et à des interactions avec les services régionaux ; elle doit donc être **conçue dès l'origine comme une ligne à trafic mixte**.



Concertation garantie par  
**LA** commission nationale du débat public **CNDP**



### Présentation du Ministère des transports et de la mobilité durable du Royaume d'Espagne

Le Ministère des transports et de la mobilité durable du Royaume d'Espagne est responsable de la planification, du développement et de la mise en œuvre des politiques de transport à l'échelle nationale, y compris du réseau ferroviaire et de son intégration dans **le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)**.

L'Espagne mène actuellement un effort d'**investissement significatif** dans le Corridor Méditerranéen, **avec plus de 8 milliards d'euros** engagés pour son **adaptation à l'écartement standard, l'amélioration de la connexion des ports et le développement d'infrastructures intermodales**.

Cet engagement positionne le pays comme un acteur clé dans la construction d'un système de **transport européen plus durable, interopérable et compétitif**.

#### Contact :

Sous-direction générale de la planification, du réseau transeuropéen et de la logistique

[buzontent@transportes.gob.es](mailto:buzontent@transportes.gob.es)

## IDÉES CLÉS

- **Chaînon manquant critique du Corridor Méditerranéen européen**
- **Continuité ferroviaire fonctionnelle entre la péninsule Ibérique et le reste de l'UE**
- **Limitations de capacité et vulnérabilité climatique de la ligne littorale existante**
- **Nécessité d'une conception pour trafic mixte dès l'origine**

## CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU PROJET

La Phase 2 Béziers-Perpignan constitue le chaînon manquant de la LNMP entre la frontière espagnole et l'axe Montpellier-Béziers, dont la définition conditionnera la **continuité** ferroviaire du **Corridor Méditerranéen européen**.

Selon SNCF Réseau, la ligne existante concentre des services régionaux et longue distance, ainsi que des flux vers l'Espagne et Toulouse via le nœud de Narbonne, avec des **limitations de capacité**; en particulier, la section Narbonne-Lattes a été **déclarée en situation de saturation prévisible**. Par ailleurs, une étude de la Commission européenne sur l'adaptation climatique du RTE-T identifie le tronçon **Béziers-Rivesaltes** comme **exposé à des risques croissants d'inondation côtière**.

## CONTINUITÉ EUROPÉENNE DU CORRIDOR

La construction du tronçon Montpellier-Perpignan permettra d'assurer la continuité de services ferroviaires à haute performance le long du Corridor Méditerranéen, depuis Almería jusqu'à Lyon et au reste de l'Europe centrale, **en supprimant l'un des principaux goulets d'étranglement** du réseau européen, en renforçant le rôle de la France comme nœud stratégique et en lui permettant de mieux **valoriser économiquement des flux de trafic en croissance** entre la péninsule Ibérique, l'Occitanie et le reste de l'Europe.

Néanmoins, la configuration envisagée – une ligne d'environ 100 km entre Béziers et Perpignan, dédiée aux voyageurs, à l'exception du contournement de Perpignan (Le Soler et Rivesaltes) – placerait ce tronçon dans une position critique pour la continuité de ces flux de marchandises.

Cette configuration doit être analysée à l'échelle du corridor. Au sud, la liaison Perpignan-Figueras est à trafic mixte; au nord, la LNMP s'insère dans l'axe méditerranéen français. Une Phase 2 sans aptitude générale pour les

marchandises introduirait une **discontinuité fonctionnelle**, en obligeant les flux de fret à se reporter sur la ligne conventionnelle, tandis que la nouvelle infrastructure absorberait uniquement les voyageurs.

La question revêt une importance particulière pour l'Espagne. Depuis 2018, l'**Espagne a engagé plus de 8 milliards d'euros** pour le développement du Corridor Méditerranéen, avec un effort significatif portant sur l'interopérabilité, l'écartement standard, les nœuds logistiques et la connexion avec le reste de l'Europe. La **cohérence du réseau** exige que Béziers-Perpignan ne soit pas configuré comme un tronçon présentant des performances inférieures pour le fret.

## CAPACITÉ ET SATURATION DU RÉSEAU EXISTANT

La Phase 2 doit également être évaluée au regard de son impact sur la **capacité ferroviaire disponible**. La ligne conventionnelle existante supporte des services régionaux et longue distance, des marchandises, des autoroutes ferroviaires ainsi que des connexions associées au nœud de Narbonne. Cette coexistence de trafics réduit la marge d'exploitation, notamment lorsqu'il s'agit d'**augmenter à la fois le report modal des voyageurs et des marchandises**.

La contrainte n'est pas seulement qualitative. SNCF Réseau classe la section **Narbonne-Lattes (ligne 640) en saturation prévisible** pour l'horaire 2026, avec des plages concernées dans les deux sens, après une situation identique en 2025. Cette déclaration repose sur des critères opérationnels explicites: un **taux de saturation supérieur à 70 %** et une **disponibilité moyenne inférieure à un sillon supplémentaire par heure** pour au moins un type de service.

Maintenir la continuité de conception du Corridor Méditerranéen européen est essentiel pour éviter l'apparition de **discontinuités fonctionnelles** (*missing links* opérationnels); dans cette perspective, le trafic mixte est indispensable.

Les principales caractéristiques doivent être intégrées dès la conception: **ERTMS**, électrification en **25 kV**, **pentres compatibles** avec des trains lourds et **faisceau fret** adapté près de Perpignan. Une telle approche relève de la **cohérence du réseau**: il ne s'agit pas de dupliquer les infrastructures, mais de renforcer la **capacité transfrontalière**.

Dès lors, les flux de marchandises continueraient à se concentrer sur une infrastructure déjà sous tension. Il est donc indispensable d'accroître la capacité et la robustesse opérationnelle du corridor, en renforçant son **adaptabilité à une demande croissante et de plus en plus exigeante**, avec des effets positifs sur la **réduction de la congestion routière et des coûts associés sur le territoire français**.

## COMPÉTITIVITÉ ET REPORT MODAL

L'objectif de décarbonation du transport ne repose pas sur la seule existence d'infrastructures ferroviaires, mais sur la capacité du rail à être **compétitif** en termes de **temps de parcours**, de **fiabilité** et de **qualité de service** face à l'avion et à la route.

Pour les **voyageurs**, cela suppose des temps de parcours attractifs, de la régularité, du confort et une offre suffisante. Pour le **fret**, le report du transport lourd routier vers le rail nécessite une capacité stable, une continuité internationale, des pentes compatibles, des voies d'évitement adaptées et une connexion efficace aux terminaux logistiques.

La Commission européenne, dans sa **Stratégie de mobilité durable et intelligente**, vise à doubler le trafic ferroviaire à grande vitesse d'ici 2030 et le trafic de fret d'ici 2050. Le RTE-T renforcé en 2024 promeut des infrastructures multimodales et interopérables sur les principaux corridors. Dans cette logique, la Phase 2 Béziers-Perpignan ne devrait pas se limiter à améliorer l'offre voyageurs si elle peut également **contribuer au report modal des marchandises**, en générant de l'activité logistique, de l'emploi et des revenus associés dans les nœuds ferroviaires français.

La **conception mixte** implique des exigences techniques plus élevées qu'une ligne exclusivement voyageurs; en revanche, celles-ci permettent précisément à l'investissement d'avoir un **impact climatique et économique réel**.

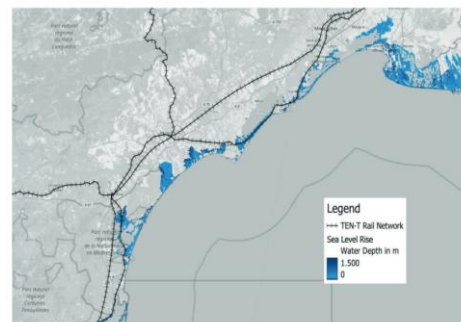
Une ligne exclusivement voyageurs peut réduire les temps de parcours, mais elle ne traite pas une part importante **des émissions et des externalités du corridor**: le trafic croissant de poids lourds longue distance, avec **plus de 11 000 véhicules franchissant chaque jour la frontière franco-espagnole**, dans une situation environnementale, technique et sociale **difficilement soutenable** à long terme.

## ENVIRONNEMENT ET RÉSILIENCE CLIMATIQUE

La contribution environnementale de la Phase 2 ne doit pas se limiter à la réduction des émissions liées aux services voyageurs. Une ligne mixte permettrait également d'**agir sur le transport lourd de longue distance**, l'un des principaux générateurs d'externalités du corridor: émissions, bruit, congestion, accidents et dégradation accélérée des infrastructures routières.

Un argument spécifique de **résilience climatique** s'ajoute. Une étude de la Commission européenne sur l'adaptation au changement climatique du RTE-T identifie le **tronçon Béziers-Rivesaltes** comme exposé à des **risques d'inondation côtière**. Dans ce cadre, concentrer les flux de marchandises sur la ligne littorale existante réduit la robustesse du corridor face aux événements extrêmes, aux opérations de maintenance ou aux incidents prolongés.

La nouvelle ligne doit être conçue comme une seconde capacité ferroviaire, opérationnelle en conditions normales et dégradées. Son aptitude au fret permettrait d'assurer la **continuité logistique transfrontalière**, de favoriser le report modal et de renforcer la résilience globale de l'axe méditerranéen.



Source: Verschuur et al. (2023); OpenStreetMap and TENtec, elaboration by M-FIVE

Figure 9.4 Map of Coastal flooding and the TEN-T rail infrastructure between Béziers and Rivesaltes

## VALEUR STRATÉGIQUE ET MOBILITÉ MILITAIRE

La fonction d'une infrastructure RTE-T ne se limite pas aux besoins de mobilité des voyageurs. Dans les corridors transfrontaliers, le réseau ferroviaire doit assurer **capacité logistique, redondance opérationnelle et utilité en situation de crise**. Cette approche s'inscrit dans la politique européenne de mobilité militaire, qui lie l'adaptation du réseau de transport au déplacement rapide et sécurisé de personnel, de matériel et d'équipements au sein de l'Union.

Une ligne exclusivement voyageurs aurait une contribution limitée à cette dimension stratégique. Les flux logistiques lourds – civils, de protection civile ou militaires – nécessitent des conditions proches du fret: gabarit, capacité de charge, voies d'évitement, connexions au reste du réseau, accès aux terminaux et continuité transfrontalière. Dans ce contexte, l'aptitude mixte de Béziers-Perpignan renforcerait la valeur de l'investissement, en contribuant non seulement à la mobilité, mais aussi à la **sécurité**, à la **résilience** et à l'**autonomie logistique** européenne.

La mixité ne peut être ajoutée a posteriori par des solutions techniques accessoires; elle conditionne des choix structurants dès la conception. **Une ligne conçue uniquement pour voyageurs pourrait ainsi rester limitée pendant des décennies.**

La comparaison des alternatives ne doit donc pas se limiter au coût initial, mais **intégrer le coût d'opportunité** d'une infrastructure fonctionnellement incomplète et la difficulté de son adaptation ultérieure. Intégrer la mixité dès l'origine relève d'une **prudence technico-économique**, et non d'un surdimensionnement du projet.

## BÉNÉFICES POUR LA FRANCE

Le développement de la LNMP en tant qu'infrastructure à trafic mixte offre des bénéfices directs pour la France, en renforçant son **rôle d'axe stratégique de connexion** entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

Il permettrait de **capturer davantage d'activité logistique** et de trafic ferroviaire international

existant, **en valorisant économiquement des flux commerciaux** déjà établis et en croissance, générant des revenus liés à l'usage du réseau et dynamisant les territoires du sud du pays.

Il contribuerait également à **réduire la pression sur le réseau routier**, à progresser vers les **objectifs climatiques** et à renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement européennes.

## CONCLUSION

L'Espagne soutient fermement le **développement prioritaire de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)** et partage le diagnostic sur son rôle essentiel pour la **continuité** du Corridor Méditerranéen européen, en soulignant l'**urgence** de sa réalisation.

Elle considère indispensable que la Phase 2 Béziers-Perpignan soit conçue dès l'origine comme une **infrastructure à trafic mixte**. Cette configuration permettrait de répondre à la mobilité des personnes tout en accompagnant la croissance du transport ferroviaire de marchandises sur un axe transfrontalier de forte valeur stratégique.

L'aptitude mixte est déterminante pour garantir la **cohérence fonctionnelle** du corridor, **renforcer sa résilience** face aux aléas climatiques et opérationnels, maximiser le **retour des investissements** déjà réalisés en matière d'interopérabilité ferroviaire et assurer une contribution effective aux objectifs européens de **compétitivité logistique**, de **durabilité environnementale** et d'**intégration territoriale**.

