



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DU DEPARTEMENT DES PYRENEES -ORIENTALES

EN BREF.

Le Département des Pyrénées-Orientales soutient activement le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, équipement essentiel pour le développement des mobilités durables et le désenclavement de son territoire à l'échelle locale, nationale et européenne.

Après en avoir délibéré le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales apporte les contributions suivantes à la concertation préalable organisée du 9 avril au 19 juin 2026 sur l'opportunité et les fonctionnalités du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.



Concertation garantie par



Intervention du Département des Pyrénées-Orientales

Le Département des Pyrénées-Orientales est un acteur majeur des projets sur son territoire et co-finance le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Contact :

Maitrise.ouvrage@cd66.fr

Opportunité du projet :

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) constitue le maillon manquant de 150 kms du corridor méditerranéen du réseau transeuropéen à grande vitesse qui permettra de boucler la liaison France-Espagne. C'est avant tout une infrastructure indispensable à l'amélioration des déplacements quotidiens des usagers à différentes échelles régionale, nationale et européenne. Levier d'aménagement, de développement et d'attractivité de notre territoire, elle permettra de contribuer à la préservation de l'environnement en diminuant la part modale de l'utilisation des infrastructures routières.

Le Département des Pyrénées-Orientales réaffirme son soutien et son engagement sans faille à ce projet. La concertation en cours permettra de recenser et prendre en compte les contributions du public. Les évolutions potentielles du programme du projet ne doivent pour autant pas retarder la phase 2 du projet qui doit être impérativement réalisée dans la continuité de la phase 1 afin d'assurer une desserte de tous les territoires concernés au plus tôt et achever enfin les itinéraires européens.



Port de Port-Vendres

Besoin de la mixité FRET :

Le Département est favorable à une mixité totale de la voie créée avec le FRET en fonction de la saturation à court ou moyen terme de la ligne actuelle, qui doit être dédiée au branchement de nos outils économiques (Port de Port-Vendres, Grand Saint Charles, Autoroute ferroviaire du Boulou), il est donc cohérent d'augmenter la capacité de la ligne actuelle.

D'autre part, la résilience de la ligne actuelle face au changement climatique est incertaine. Il convient d'assurer la continuité du service FRET en cas de difficultés sur la ligne actuelle. Un doublet de ligne performant capable de répondre aux situations de crise apparaît donc nécessaire.

En revanche une évolution du programme intégrant la mixité totale FRET ne peut s'envisager qu'à la condition de pouvoir garantir le respect des enjeux locaux. En particulier la ressource en eau ne doit pas être affectée par le projet et des études préalables spécifiques devront démontrer l'absence d'impact sur les réserves d'eau du Département notamment dans le massif karstique des Corbières.

De même, concernant les enjeux locaux, la nécessité de réalisation du barreau Nord de contournement de Perpignan doit impérativement être démontrée par la projection de saturation du trafic ferroviaire. Les nuisances apportées par le projet devront être limitées au mieux.

Limiter les impacts :

Il convient que le projet retenu limite au mieux les impacts sur l'environnement, l'agriculture et les populations riveraines du projet. A ce titre, des réserves foncières de compensation devront être constituées et gérées au plus tôt.

Nécessité de gare nouvelle :

La réussite d'un projet de gare nouvelle dépend tout autant de son lien à l'infrastructure qu'au projet de territoire dans lequel elle s'inscrit, si une gare nouvelle est nécessaire elle doit être reliée à la gare historique par un service de transports publics efficace et qui améliore la desserte globale du territoire. Le Département n'est pas opposé à la réalisation de gare nouvelle tant que l'efficacité de la ligne future et notamment les temps de parcours ne seront pas affectés par la gare nouvelle d'une part, et d'autre part que l'ensemble des impacts connexes, notamment environnementaux, sur le lieu choisi, auront été évalués et seront acceptables.

Mettre en place et sécuriser le financement :

Il convient de s'assurer de la faisabilité du projet et notamment de son financement en intégrant les éventuelles évolutions de programme. Le respect du protocole signé pour la phase 1 et en particulier la solidarité des collectivités Phase 1/ Phase 2 doit se traduire rapidement par des engagements concrets avec une intégration de la phase 2 dans le champ de compétence de la Société de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Un élargissement du tour de table à de nouvelles collectivités pourrait être envisagé.

Il est nécessaire que l'État puisse garantir un engagement financier pluriannuel de même que la Commission Européenne.

