



## Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

### CAHIER ACTEUR DE LÍNEA FIGUERAS PERPIGNAN S.A.

#### EN BREF.

Attendue depuis des décennies, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) dont le tronçon Béziers-Perpignan marquera la deuxième et dernière phase de réalisation, transformera la mobilité du territoire, en achevant un maillon clé de la Région Occitanie et au-delà, du réseau européen, en doublant les capacités ferroviaires.

Le projet est essentiel pour la mobilité du quotidien, les liaisons à grande vitesse, les exportations et le transit des marchandises vers toute l'Europe.

Dans un contexte de croissance démographique et de transition énergétique, la ligne nouvelle est une réponse efficace aux besoins de toutes les mobilités de demain.

Nous, LFP, acteurs du territoire et partenaires du projet, soutenons le projet et apportons quelques éclairages permettant de lui donner une haute valeur sociale, environnementale et économique.



Concertation garantie par



#### Présentation de Línea Figueras Perpignan S.A.

Souvent connue comme "LFP", Línea Figueras Perpignan S.A. est une Société Anonyme employant une centaine de personnes, implantée en France à Montesquieu-des-Albères et en Espagne à Llers.

C'est un Gestionnaire d'Infrastructure dédié à la ligne à grande vitesse et trafic mixte voyageurs/fret, qui relie la France à l'Espagne par la Méditerranée.

La société a conçu, construit et opère la ligne entre Perpignan et Figueras. C'est la ligne mixte la plus performante d'Europe et l'un des meilleurs exemples mondiaux de LGV mixte moderne.

Línea Figueras Perpignan S.A. est un Acteur engagé en faveur de toutes les mobilités des territoires de l'Occitanie et de la Catalogne et insuffle une vision transeuropéenne : voyageurs du quotidien, voyageurs longue distance, voyageurs de nuit, sans oublier le transport de fret.

#### Contacts:

Laurent Virenque

[lvirenque@lfpperthus.com](mailto:lvirenque@lfpperthus.com)

Sònia Palomeras

[spalomeras@lfpperthus.com](mailto:spalomeras@lfpperthus.com)

Petros Papaghiannakis

[ppapaghiannakis@lfpperthus.com](mailto:ppapaghiannakis@lfpperthus.com)

## LNMP ET ÉCOLOGIE

En termes d'artificialisation des sols, une LGV capacitaire comme LNMP, occupe moins de surface au sol qu'une infrastructure routière à capacité comparable.

C'est une garantie de transparence hydraulique vis-à-vis des cours d'eau naturels (agouilles, ruisseaux, rivières).

D'autre part, nous pensons que le doublet de lignes (existante + LNMP), sera plus capacitaire avec moins d'emprise au sol, que l'ajout d'une 4<sup>e</sup> voie sur l'autoroute A-9.

Situation Actuelle (2026)		Situation Cible avec LNMP	
A-9 (2x3 voies)	Ligne Actuelle	A-9 (2x4 voies)	Ligne Actuelle + LNMP
6.000 PAX/h/sens	2.000 PAX/h/sens	7.500 PAX/h/sens	8.000 PAX/h/sens
406 TEUS/h/sens	320 TEUS/h/sens	510 TEUS/h/sens	640 TEUS/h/sens

### 👉 Occupation des sols minimale !

Nous pensons qu'une LGV mixte capacitaire comme la LNMP, a une empreinte environnementale **limitée** sur les sols naturels. L'artificialisation est réduite.

Après sa mise en service, le report modal permettra une réduction substantielle des émissions de tous les polluants sur le territoire Occitan (CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, particules).

Sur le plan des émissions sonores, certes, le bruit émis par les trains a fortement chuté ces dernières années.

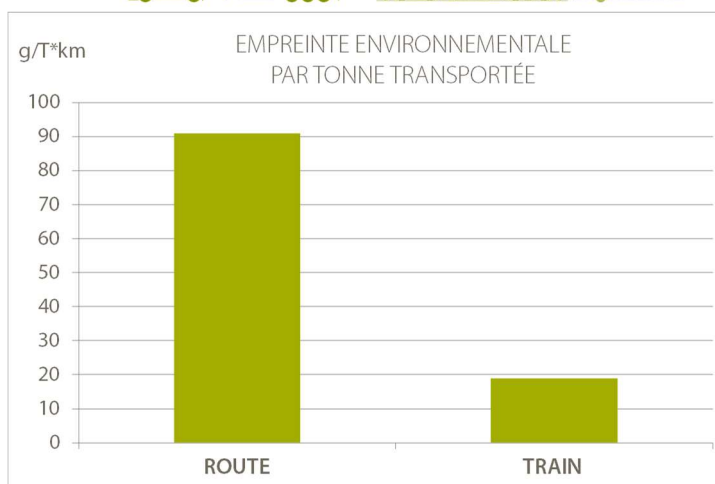
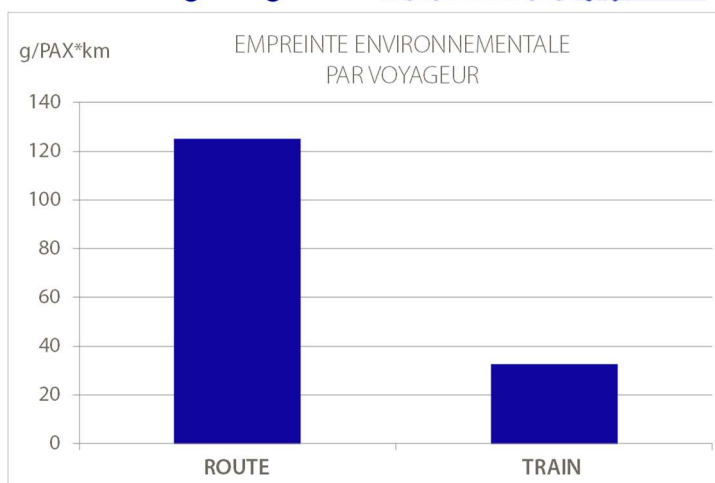
Malgré tout, au niveau de Línea Figueras Perpignan S.A. nous pensons que la LNMP doit apporter un progrès en matière de pollution sonore.

Le doublet de lignes favorisera le report des trains de fret en transit, vers la ligne nouvelle mieux conçue pour limiter les nuisances sonores et évitant le passage dans les centres-villes.

Toutefois, nous recommandons d'intégrer des **dispositifs spécifiques de réduction du bruit** (merlons ou écrans antibruit).

De même, nous recommandons d'intégrer des **dispositifs techniques de surveillance de l'état des trains** et en particulier des détecteurs de plats aux roues. Ces systèmes détectent les roues qui provoquent les bruits de choc, permettant une intervention avant toute nuisance importante. Ces dispositifs dits "DIV" sont en service entre Perpignan et Figueras et ont démontré leur efficacité depuis 2010.

Enfin, après la mise en service, nous recommandons que la ligne fasse l'objet d'un entretien incluant un meulage régulier des rails, garantie d'une surface lisse qui réduise drastiquement le bruit de roulement.



## ☞ Des dispositifs à prévoir pour le bruit

Pour une Haute Qualité Environnementale, nous recommandons la mise en place de dispositifs de réduction du bruit, tels que des merlons, écrans antibruit et détecteurs de plats aux roues, ainsi qu'un meulage régulier des rails en phase d'exploitation.

## MIXITÉ SIMULTANÉE À 300 KM/H

Línea Figueras Perpignan S.A. recommande fortement une mixité pleine et simultanée à **300 km/h**, sur la **totalité du parcours**.

### ☞ Ça propulse l'attractivité du rail

À 300 km/h, le gain des temps de parcours est substantiel : il modifie le positionnement concurrentiel du train. Nous pensons que la LNMP deviendra dominante si les temps de parcours passent sous certains seuils :

- ≈1h : effet métro régional
- ≈2h : substitution massive à la voiture
- ≈3h : substitution forte à l'avion

### ☞ Une ligne apte pour 300 km/h reste performante pendant un siècle

La LNMP est construite pour 80 à 120 ans. Nous pensons que si elle est apte à 300 km/h, elle sera compatible avec les standards futurs, les attentes du public et offrira davantage de souplesse d'exploitation.

### ☞ Une meilleure efficacité du matériel roulant

De même, si la LNMP est apte à 300 km/h, elle aura un effet bénéfique sur l'efficacité du système ferroviaire global grâce à :

- une rotation plus rapide des rames
- davantage d'allers-retours par jour
- une meilleure productivité du parc

Le public sera gagnant.

### ☞ Les 300 km/h renforcent la capacité globale du réseau

Une vitesse de 300 km/h ne signifie en rien que seuls des trains à grande vitesse pourront circuler. La mixité permet de faire circuler simultanément des trains à grande vitesse à 300 km/h, des trains de fret à 100/120 km/h et des TER, TET ou Intercités à 160/200/220 km/h sans AUCUNE difficulté.

Cela passe par une **conception judicieuse des sillons**, mais aussi par des **zones d'évitement**, où il sera possible de faire stationner les trains de fret durant une dizaine de minutes comme c'est parfois le cas aujourd'hui entre Perpignan et Barcelone, pour permettre le dépassement par des trains plus rapides.



### ☞ **La LNMP doit maximiser son utilité**

La LNMP est une infrastructure d'envergure, longue à réaliser et nécessitant un effort financier significatif.

Línea Figueras Perpignan S.A. pense qu'il est indispensable de :

- maximiser ses performances
- anticiper les besoins futurs
- éviter une conception "modeste" qui deviendra vite insuffisante

### ☞ **Un avantage global malgré des défis**

Il est probable qu'une mixité à 300 km/h fasse augmenter certains coûts liés à :

- rayons de courbure
- géométrie
- entraxe entre voies contiguës

Línea Figueras Perpignan S.A. pense que ce surcoût est limité par rapport au coût total du projet et aux gains socioéconomiques et environnementaux.

En maintenant une vision à long terme, le surcoût devient marginal.



### ☞ **De la mixité simultanée à 300 km/h**

Línea Figueras Perpignan S.A. recommande une ligne mixte - voyageurs et fret - apte à 300 km/h **sur la totalité du parcours.**

Les bénéfices de la mixité sur le long terme compensent le surcoût.

## RACCORDEMENTS ET RÉSILIENCE

Línea Figueras Perpignan S.A. accueille favorablement la présence de plusieurs raccordements entre la LNMP et la ligne conventionnelle, tels que décrits dans le projet de référence. Ces raccordements apportent de la **résilience** au système ferroviaire, pas seulement au niveau de LNMP mais aussi au niveau de la ligne conventionnelle.

Nous faisons les recommandations suivantes.

### ☛ Pour le Raccordement I (Rivesaltes)

Son implantation est judicieuse.

Nous suggérons de modifier l'intitulé de sa fonction : il n'est pas destiné à accueillir les trains de fret pour cause d'*inaptitude de la LNMP aux trains de fret*, mais à accueillir TOUS les trains et offrir une possibilité de délestage de la LNMP en cas de coupure.

Nous proposons par ailleurs de prévoir des zones d'aiguillages afin d'offrir toutes les possibilités de délestage, en mode normal et en situations dégradées (circulation en contre-sens).

### ☛ Pour le Raccordement J (Rivesaltes)

Son implantation est judicieuse.

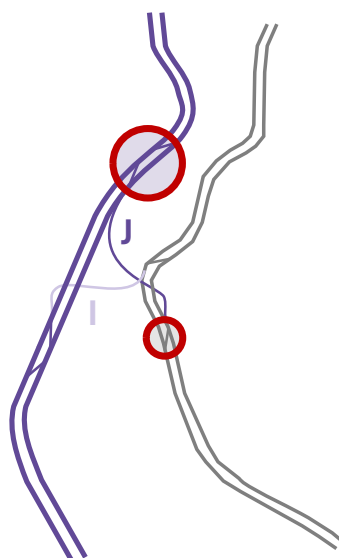
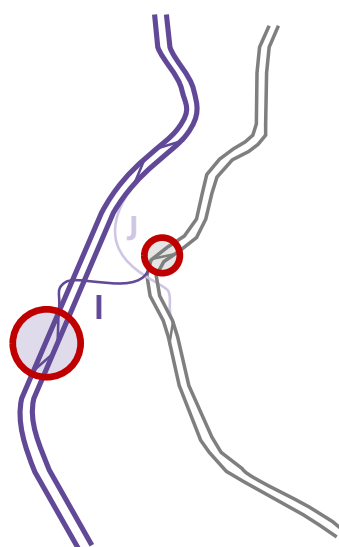
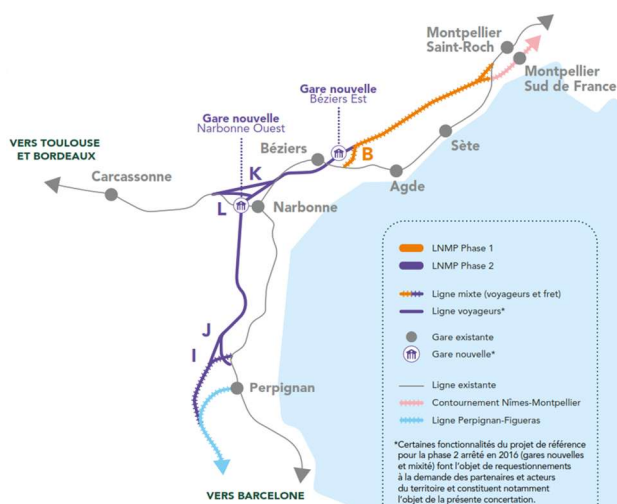
Nous proposons de prévoir des zones d'aiguillages afin d'offrir toutes les possibilités de délestage, en mode normal et dégradé (circulation en contre-sens).

Par ailleurs, nous pensons que ce raccordement devrait être à double voie, car il pourrait être utilisé non seulement par les trains à grande vitesse desservant la Gare Voyageurs de Perpignan, mais aussi par les trains de fret en provenance de Le Soler ou du Boulou.

### ☛ Pour le Raccordement K (Narbonne)

Son implantation est judicieuse.

Il n'appelle à aucun commentaire de la part de Línea Figueras Perpignan S.A..



### ☞ Pour le Raccordement L (Narbonne)

Son implantation est judicieuse.

Nous proposons de prévoir des zones d'aiguillages afin d'offrir toutes les possibilités de délestage, en mode normal et en situations dégradées (circulation en contresens).

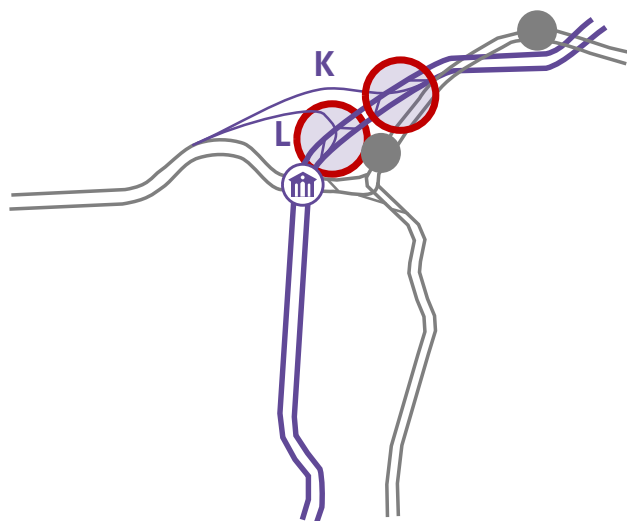
### ☞ Pour le Raccordement L (Narbonne)

Son implantation est judicieuse.

### ☞ Pour les Raccordements au Nord de Béziers

Le tronçon Béziers-Perpignan de la LNMP, doit être considéré dans le contexte global de tout le tronçon entre Nîmes et Perpignan.

Línea Figueras Perpignan S.A. recommande fortement que les raccordements soient revus sur le tronçon Béziers-Montpellier de la LNMP, ainsi que sur le contournement Nîmes-Montpellier (CNM).



### ☞ Des Raccordements judicieux

La LNMP et la ligne existante sont complémentaires. Elles doivent être interconnectées pour offrir capacité et performance.

Línea Figueras Perpignan S.A. recommande de disposer des raccordements avec la ligne conventionnelle et de prévoir des zones d'appareils de voie, afin de permettre des flux de et vers toutes les directions.

De même, nous recommandons d'améliorer ou d'ajouter des raccordements sur le tronçon Béziers-Montpellier de la LNMP, ainsi que sur le contournement Nîmes-Montpellier (CNM).

## VOIES D'ÉVITEMENT - DÉPASSEMENT

L'expérience acquise sur la LGV mixte Perpignan-Figueras montre que pour LNMP, il faut implanter des voies de garage à des intervalles réguliers, typiquement tous les 30 à 40 km.

Cela offrira plusieurs avantages :

- pour la régulation quotidienne : faire dépasser les trains de fret par des trains plus rapides (TER, trains à grande vitesse), sans impacter la ponctualité
- pour les situations dégradées : faire stationner un train de fret en attente d'un secours, voire un train de voyageurs en vue d'une éventuelle évacuation ou d'un transbordement



L'impact sur l'horaire des trains de fret est minime (proche de 10 minutes) et peut être intégré dans l'horaire du train.

Ces voies de garage et de dépassement sont **essentielles pour assurer la sécurité, la fluidité, la ponctualité et la capacité** de la LNMP, tout en offrant flexibilité opérationnelle et adaptabilité aux besoins futurs.

## CAPACITÉ

Le Corridor fret Méditerranéen est un projet européen colossal qui en 2030, va relier le sud de l'Espagne, à la France et au reste de l'Europe avec des lignes à écartement standard (UIC), compatibles avec le réseau ferroviaire européen.

En parallèle, plusieurs Ports stratégiques sont en pleine modernisation : Valence, Barcelone, Tarragone... On attend un accroissement des volumes de conteneurs import/export traités via le rail.

D'autre part, l'Espagne est un grand producteur européen de véhicules, avec des usines de Stellantis, SEAT, Renault et Ford. On s'attend à un transport massif de pièces détachées et de véhicules finis de/vers la France, l'Allemagne, l'Italie et l'Europe centrale.

Concernant la mobilité des personnes, l'Espagne est la deuxième destination touristique en Europe. Les flux de touristes étrangers (notamment français, britanniques, allemands et du Benelux) favorisent la demande de trains internationaux confortables et rapides.

La mobilité des professionnels n'est pas en reste : nous constatons une croissance du nombre de déplacements professionnels entre les pôles économiques de l'Occitanie, voire de PACA et Auvergne-Rhône-Alpes, de/vers les grandes métropoles espagnoles (Gérone, Barcelone, Tarragone, Valence, Madrid).

Un vaste programme de modernisation des gares et services ferroviaires est en pleine exécution en Espagne avec de nouvelles gares intermodales et hubs ferroviaires à Barcelone, Madrid et Valence.

Nous nous attendons à un effet combiné du tourisme, des voyages d'affaires et des étudiants, compte tenu du fait que l'Espagne attire des millions de voyageurs pour des raisons diverses :

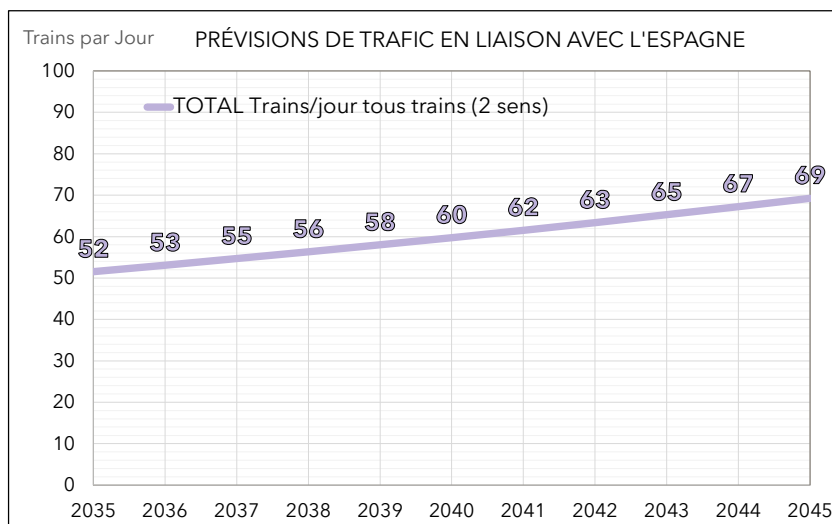
- Tourisme culturel et balnéaire (Barcelone, Costa del Sol, Baléares)
- Étudiants originaires d'Occitanie, grâce aux échanges Erasmus et aux universités internationales
- Professionnels de l'Occitanie, grâce à une interconnexion économique croissante de l'Occitanie et de la Catalogne

Le rail à grande vitesse devient l'alternative privilégiée pour des trajets confortables, rapides et durables, qu'ils soient des trajets du quotidien, ou des trajets de longue distance.

L'impact attendu de cette évolution est multiple :

- Augmentation de tous les flux de voyageurs (trajets du quotidien, longue distance, ...)
- Augmentation des flux de marchandises de/vers l'Espagne notamment pour l'agroalimentaire, l'industrie et l'automobile
- Augmentation des flux de conteneurs maritimes de/vers l'Espagne

Sur la base des tendances observées et compte tenu de l'évolution du paysage ferroviaire à l'horizon 2040-2045, environ **60-70 trains** circuleront **par jour** dans les deux sens entre le Territoire de l'Occitanie et l'Espagne, suivant l'hypothèse la plus basse.



Devant ces constats, Línea Figueras Perpignan S.A. recommande fortement de concevoir une ligne très capacitaire, en plus d'être apte à 300 km/h et mixte.

En particulier :

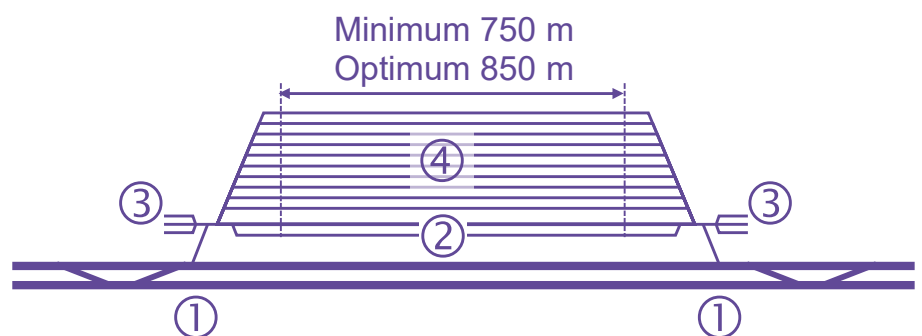
- La LNMP doit être équipée du système interopérable ERTMS niveau 1 et niveau 2
- La charge admissible doit être de 22,5 t/essieu
- L'alimentation électrique doit être de 25.000 V
- Les deux voies doivent être espacées d'au moins 4,80 m afin de permettre les croisements entre trains sans restriction
- Le cantonnement de la ligne (blocks) et l'alimentation électrique doivent permettre des intervalles courts, de l'ordre de :
  - 6-7 minutes entre trains à grande vitesse dans chaque sens
  - 14-18 minutes entre trains de fret dans chaque sens
- Des voies d'évitement doivent être disposées pour permettre le dépassement des trains de fret
- Pour être résiliente face aux incidents et aux événements climatiques :
  - Les voies doivent être banalisées
  - Des raccordements doivent interconnecter la LNMP et la ligne conventionnelle
  - Des zones d'appareils de voie doivent être disposées pour offrir des possibilités de délestage en cas d'incident et de coupure d'un tronçon

Il est donc essentiel que la LNMP soit conçue comme une LGV mixte **capacitaire**, comme c'est le cas de la LGV mixte entre Perpignan et Figueras.

Enfin, de la capacité supplémentaire doit être apportée au niveau de Terminaux de fret pour compléter le Terminal Fret de Le Soler. Línea Figueras Perpignan S.A. recommande fortement la construction d'un nouveau faisceau fret entre Perpignan Le Soler et Rivesaltes, offrant une capacité de garage supérieures à celle offerte aujourd'hui.

À minima, le nouveaux faisceau fret doit :

- ① Être accessible dans les deux sens et des deux côtés
- ② Comporter des voies de réception, expédition
- ③ Comporter des fonds de tiroir pour y faire stationner des locomotives
- ④ Comporter 8 à 10 voies de stationnement



### ☞ Une ligne capacitaire

La LNMP doit être conçue comme une LGV mixte **capacitaire**. Par ailleurs, il est indispensable de prévoir la construction d'un **nouveau faisceau fret suffisamment dimensionné**.

## SERVICES PROVISOIRES

Línea Figueras Perpignan S.A. recommande l'implantation de zones d'appareils de voie à intervalles réguliers, typiquement tous les 20 à 30 km.

Il sera plus facile de réagir aux incidents :

- dévier un train sur une autre voie en cas de panne
- isoler rapidement un segment pour travaux ou maintenance
- maintenir un niveau de service acceptable lors d'incidents



Ces zones peuvent être optimisées avec les voies de garage (évitement et dépassement) indiquées auparavant.



## CONCLUSIONS

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est un projet **structurant et stratégique pour le territoire**, combinant performance, sécurité, fiabilité et durabilité.

Nous pensons qu'elle facilite les déplacements rapides entre les principales villes et les pôles économiques du sud de la France, la LNMP renforce l'attractivité des territoires et stimule le développement économique local et régional, tout en soutenant l'emploi et la mobilité quotidienne des habitants. Elle contribue à la structuration d'un réseau ferroviaire moderne et cohérent, capable de s'adapter aux besoins futurs et à l'augmentation du trafic voyageurs et marchandises.

Au-delà de ses effets économiques et opérationnels, la LNMP offre une **alternative durable à la route**, favorisant la réduction des polluants et participant à la transition écologique.

Enfin, elle apporte de la **flexibilité et de la résilience**, indispensables pour répondre aux imprévus, aux besoins de maintenance et aux évolutions futures du réseau.

**Pour toutes ces raisons, Línea Figueras Perpignan S.A. demande que la ligne soit 100% mixte et réalisée au plus vite.**

