



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER D'ACTEUR PORT DE BARCELONA

EN BREF.

Port de Barcelona soutient l'amélioration de ce tronçon clé du Corridor Méditerranéen, infrastructure stratégique pour la compétitivité logistique européenne. Notre participation s'inscrit dans le cadre de notre engagement en faveur de la promotion d'un réseau de transport plus efficace, intermodal et durable, en phase avec les politiques européennes de décarbonation.

La ligne nouvelle permettra de renforcer la connectivité ferroviaire transfrontalière, en ouvrant plus de capacité de sillons et en facilitant le report modal route/rail pour les marchandises. L'accessibilité des ports de la Méditerranée sera ainsi améliorée, renforçant leur rôle de hubs logistiques et favorisant des chaînes d'approvisionnement plus résilientes.

Cette infrastructure est essentielle pour réduire les émissions, désengorger le réseau routier et renforcer la cohésion territoriale, au bénéfice de l'ensemble du système portuaire et du tissu économique européen. Tout cela, à condition de promouvoir une répartition fonctionnelle entre les différentes infrastructures du tronçon, en attribuant à chacune le type de trafic le plus approprié – passagers /grande vitesse ou marchandises –, afin d'accroître la capacité et la résilience de l'ensemble du système.



Concertation garantie par



Port de Barcelona

L'Autorité Portuaire de Barcelona (Port de Barcelona)

est un organisme public à vocation entrepreneuriale, dépendant de Puertos del Estado (ministère des Transports et de la Mobilité durable), qui gère une infrastructure stratégique pour le commerce international et la logistique en Méditerranée.

Régi par la loi sur les ports d'État et la marine marchande, il dispose d'une autonomie de gestion et a pour mission de faciliter des flux efficaces de marchandises, de générer de la valeur économique et de promouvoir la durabilité.

Ses objectifs consistent notamment à s'établir comme une plaque tournante intermodale du sud de l'Europe, à promouvoir le transport ferroviaire, à progresser vers la décarbonation et à encourager la digitalisation.

Sa gouvernance s'articule autour d'un conseil d'administration composé de représentants des institutions et du monde socio-économique, garantissant ainsi la transparence, la collaboration et le service de l'intérêt général.

Contact :

Carles.rua@portdebarcelona.cat
Chef de la stratégie et des subventions
Port de Barcelona



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

Tronçon essentiel du Corridor Méditerranéen

Trouver la meilleure solution, tant au niveau des infrastructures que du modèle d'exploitation, pour le tronçon Béziers-Perpignan, et plus généralement pour l'ensemble de l'axe Montpellier-Perpignan, est essentiel pour le développement du Corridor Méditerranéen sur son tronçon occidental (Espagne-France) et pour garantir sa continuité et son bon fonctionnement au sein du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Il s'agit d'un tronçon présentant un problème historique de capacité et de vulnérabilité, qui est devenu un goulet d'étranglement pour le corridor et son interconnexion avec le reste du réseau européen.

Dans ce contexte, ce tronçon revêt un caractère critique pour diverses raisons :

- a) Il a une incidence directe sur le développement des ports de la façade méditerranéenne espagnole et française (Valence, Barcelone, Sète, Marseille...) qui constituent des plateformes continentales de concentration et de distribution de marchandises. Une liaison ferroviaire efficace est essentielle pour renforcer leur rôle et positionner cette façade comme une alternative réelle aux ports du nord de l'Europe, en particulier pour les flux Europe-Asie.
- b) Il joue un rôle fondamental dans la canalisation des flux terrestres intra-européens, aujourd'hui très dépendants de la route. Son amélioration permettra de dynamiser le rail, en réduisant la congestion et les coûts logistiques, avec un impact direct sur la compétitivité.
- c) Sa capacité et son fonctionnement sont déterminants pour attirer de grands opérateurs logistiques et développer des plateformes de distribution dans la péninsule ibérique et le sud de la France, favorisant ainsi les schémas logistiques transnationaux.
- d) Il s'agit d'un tronçon clé pour garantir la continuité et l'interopérabilité du Corridor Méditerranéen et sa connexion avec d'autres axes du réseau RTE-T, en évitant les goulets d'étranglement et en assurant la fluidité des flux à l'échelle européenne.
- e) Son développement contribue à la décarbonation des transports européens en facilitant le transfert modal vers le rail, conformément à la politique européenne et à la demande croissante de solutions logistiques durables.

Mixité de la nouvelle ligne dans un système à double plateforme

Selon le projet de la LNMP, ce tronçon du corridor se caractérisera par la coexistence de deux voies ferrées doubles, c'est-à-dire une double plateforme : d'une part, la ligne nouvelle, déjà en construction jusqu'à Béziers et en projet jusqu'à Perpignan ; et d'autre part, la ligne conventionnelle existante qui longe la côte. Cette configuration doit être considérée comme une opportunité d'optimiser l'utilisation fonctionnelle de chaque ligne afin d'accroître la capacité et la résilience de l'ensemble du système.

Concernant la mixité d'usage de la nouvelle ligne entre Béziers et Perpignan, pour le transport de passagers à grande vitesse et de marchandises, la solution la plus cohérente et la plus efficace consiste à maintenir le modèle fonctionnel déjà mis en place sur le tronçon Montpellier-Béziers, où la nouvelle ligne est construite en vue d'un usage mixte. **Par conséquent, le tronçon Béziers-Perpignan devrait également être développé en tant que ligne à usage mixte, garantissant ainsi la continuité opérationnelle et la cohérence du corridor.**

Il convient toutefois de garder à l'esprit que **l'utilisation d'une ligne à grande vitesse destinée au transport de passagers par des trains de marchandises nuit considérablement à la compétitivité de ces derniers.**

La priorité accordée aux services de voyageurs et les exigences élevées en matière de sécurité et de maintenance constituent une contrainte structurelle au développement de services de fret compétitifs, comme l'ont démontré des expériences ponctuelles dans certains pays européens et, plus concrètement, l'exploitation de la nouvelle ligne à écartement standard (UIC) et à usage mixte entre Mollet (Barcelone) et Perpignan.

Les limites de l'usage mixte de la ligne à grande vitesse : le cas de la ligne entre Barcelone et la frontière française.

Depuis décembre 2010, la ligne à écartement UIC entre Barcelone et Perpignan est en service (d'abord partiellement, puis dans son intégralité à partir de 2013). L'expérience de ces 15 dernières années confirme l'existence de difficultés sur ce type de lignes pour le transport massif de marchandises, qui ont entraîné un développement très limité, et bien inférieur aux attentes, des services ferroviaires internationaux entre Barcelone et le reste de l'Europe à ce jour.

Ces difficultés sont d'ordre opérationnel, économique et infrastructurel :

- Sur le plan opérationnel, les trains de marchandises sont subordonnés à la priorité horaire des trains de voyageurs, avec la contrainte supplémentaire d'une interruption totale de la ligne pendant la nuit, de minuit à 5 h, pour des travaux de maintenance. Afin de tenter de minimiser l'impact de cette fermeture nocturne, les deux gestionnaires d'infrastructure de la ligne (ADIF sur le tronçon Mollet-Figueres, et LFP sur le tronçon Figueres-Perpignan via le tunnel du Perthus) ont convenu d'ouvrir la ligne la nuit le week-end, bien que cette amélioration ne se soit pas avérée suffisamment attractive pour les chargeurs qui cherchent à atteindre leur destination les jours ouvrables.
- Sur le plan économique, le coût de traction des trains de marchandises sur la ligne à grande vitesse est supérieur à celui des lignes conventionnelles (en Espagne, il s'agit des lignes à écartement ibérique sans grande vitesse). Cela s'explique par les redevances plus élevées liées à l'utilisation de l'infrastructure des voies à grande vitesse et surtout par la nécessité d'utiliser des locomotives triphasées et des systèmes de sécurité et de signalisation triples, très coûteux et encore peu utilisés, ce qui se répercute sur le prix final pour le client. Toutefois, une partie de ces surcoûts est actuellement atténuée, grâce à la réduction de 90 % du péage du tunnel du Perthus et au fait de ne pas avoir à changer de locomotive à la frontière, ce qui permet une rotation plus importante des équipements.
- Sur le plan des infrastructures, il est nécessaire de disposer d'un nombre suffisant de voies d'évitement pour faciliter la gestion des dépassements par les trains à grande vitesse.

- Concernant l'entretien futur de la ligne, les exigences liées à la grande vitesse sont bien plus élevées, difficilement compatibles avec les trains de marchandises qui, en raison de leur poids plus important, entraînent une détérioration plus rapide de l'infrastructure. De ce fait, l'exploitation de la ligne est confrontée à des coûts de maintenance plus élevés (qui pèsent sur les coûts d'exploitation) tout en voyant sa capacité d'utilisation réduite (précisément en raison de la nécessité de prévoir davantage de fenêtres de maintenance pour l'infrastructure).

Ces contraintes freinent le développement actuel des services. De plus, des problèmes de capacité sont à prévoir, lorsque les ports et terminaux au sud de Barcelone seront raccordés au Corridor Méditerranéen. Par conséquent, l'idée de transformer la ligne conventionnelle ibérique de Portbou vers le sud en une ligne à écartement standard (UIC), et de la dédier en priorité au trafic de marchandises, remporte chaque jour plus d'adhésion côté espagnol.

Aptitude à un usage mixte militaire et civil

Les exigences en matière de mobilité militaire vont également dans ce sens. En cas de nécessité de déplacer des trains militaires transportant des troupes et du matériel qui, en général, peuvent être très lourds et contenir des marchandises dangereuses, la solution mixte proposée semble la plus appropriée.

Ainsi, la proposition d'une double plate-forme mixte, avec une ligne principalement dédiée au fret et une autre principalement dédiée aux passagers, est particulièrement adaptée à la mobilité militaire, car elle permet d'affecter chaque opération à l'itinéraire le plus compatible avec ses besoins.

Les convois militaires lourds, transportant du matériel roulant, des munitions, des carburants ou des marchandises dangereuses, peuvent être acheminés de préférence par l'infrastructure prévue pour le trafic de marchandises, qui ne nécessite pas la grande vitesse.

Cette spécialisation fonctionnelle, sans exclure la possibilité d'une utilisation croisée en cas de nécessité, accroît la flexibilité et réduit les interférences entre des circulations très différentes, améliore la sécurité opérationnelle et, tout particulièrement, renforce la résilience du système face aux incidents, aux saturations ou aux besoins exceptionnels de déploiement.

Entre Montpellier et Perpignan, les contraintes de la mixité voyageurs /marchandises sur la ligne nouvelle impliquent de renforcer la ligne actuelle.

Dans ce schéma d'usage mixte, la ligne nouvelle devrait donner la priorité au trafic de passagers à grande vitesse (avec possibilité d'utilisation pour les marchandises), tandis que la ligne conventionnelle longeant la côte devrait être orientée en priorité vers le transport de marchandises (avec possibilité d'utilisation par des trains régionaux).

Les trains de marchandises nécessitent une infrastructure dotée d'une capacité suffisante et permettant d'offrir des services compétitifs ; telle doit être la fonction de la ligne actuelle longeant la côte, même si celle-ci est plus vulnérable en raison de sa géographie.

Cet avis va au-delà de la proposition formulée dans le dossier de LNMP, qui indique que la ligne historique restera essentielle pour le transport de marchandises, en particulier pour les trains lourds et les liaisons portuaires, même si sa capacité et sa vulnérabilité rendent indispensable la création d'une nouvelle ligne complémentaire. **La ligne historique doit être maintenue et consolidée pour le trafic de marchandises.**

Cette répartition fonctionnelle permettrait de maximiser l'efficacité globale du système, en utilisant chaque infrastructure pour le type de trafic le plus approprié, ce qui augmenterait la capacité et la résilience de l'ensemble du système.

Elle s'inscrit également dans la proposition concernant le tronçon espagnol, hors de la compétence du gestionnaire d'infrastructure français, visant à intégrer l'écartement standard à partir de Portbou vers le sud et à consacrer cet itinéraire en priorité au fret.

CONCLUSION

Au vu de ce qui précède, le Port de Barcelona se prononce en faveur de la construction de la ligne nouvelle entre Béziers et Perpignan et de son utilisation mixte, à la fois pour les trains de voyageurs à grande vitesse et les trains de marchandises.

Toutefois, ce soutien à la construction de la nouvelle ligne à usage mixte va de pair avec l'exigence d'une hiérarchisation claire des trafics entre la nouvelle ligne et la ligne historique longeant la côte.

La nouvelle ligne doit être principalement destinée au trafic voyageurs, tandis que la ligne historique longeant la côte, sans entrer dans les possibilités de tracé envisagées dans la consultation, doit être priorisée pour le trafic de marchandises.

Le futur système de transport ferroviaire entre Montpellier et Perpignan, à double plateforme - avec une double voie dédiée principalement aux trains à grande vitesse et une autre double voie à écartement UIC prioritairement destinée au trafic de marchandise - est la solution capable d'accroître la capacité, l'opérabilité et la résilience que l'on cherche à améliorer avec le projet faisant l'objet de la présente consultation.