



## Contribution à l'enquête publique préalable aux autorisations environnementales relatives aux travaux préparatoires de la phase 1 du projet LNMP

### Projet concerné

**LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER–PERPIGNAN (LNMP)** – Phase 1 Montpellier–Béziers : travaux préparatoires faisant suite à la Déclaration d'Utilité Publique de la phase 1 du projet de 2023.

### Qualité du déposant

La présente contribution est formulée au nom de l'association Eurosud TEAM, association loi 1901 créée en 1992, qui se consacre aux enjeux de la mobilité, de la transition écologique et de l'aménagement local au sein de l'espace Sud-Ouest européen, incluant les liaisons transfrontalières vers l'Espagne. Elle assure une veille sur les projets ayant un impact sur les territoires, informe les responsables et le grand public, et favorise les synergies par la mise en relation des acteurs.

Engagée dans l'accompagnement des dynamiques territoriales, la concertation des acteurs et la prise en compte des enjeux socio-économiques et environnementaux des projets structurants, Eurosud TEAM intervient en tant qu'acteur associatif impliqué dans la vie locale et attentif aux conditions de réalisation des projets de mobilité d'intérêt général, notamment en matière d'acceptabilité sociale et de soutenabilité environnementale.

### 1. Objet de l'avis

Le présent avis est formulé dans le cadre de l'enquête publique préalable aux autorisations environnementales relatives aux travaux préparatoires de la **Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier–Béziers**, projet déclaré d'utilité publique en 2023.

Cette contribution vise à apprécier la cohérence des travaux préparatoires avec les objectifs d'intérêt général du projet LNMP, la qualité de la prise en compte des enjeux environnementaux et territoriaux, ainsi que les garanties apportées pour assurer la robustesse, la soutenabilité et l'acceptabilité du projet dans la durée.

### 2. Appréciation générale du dossier

L'association Eurosud TEAM rappelle que la **Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan (LNMP)** constitue une infrastructure stratégique majeure, à la fois pour les mobilités du quotidien, la compétitivité économique des territoires et la transition écologique. Inscrite sur le **corridor**

**ferroviaire européen Méditerranéen**, la LNMP répond à des objectifs d'intérêt général largement reconnus aux échelles locale, nationale et européenne.

La LNMP doit également être appréciée dans un contexte territorial marqué par une dynamique démographique soutenue. La région Occitanie **accueille en moyenne environ 45 000 habitants supplémentaires chaque année**, tendance structurelle appelée à se poursuivre dans les prochaines décennies.

Cette croissance démographique génère des besoins croissants de mobilité voyageurs, tant pour les déplacements du quotidien que pour les liaisons interurbaines et régionales. Elle induit également une augmentation des flux logistiques et de fret ferroviaire, dans un territoire fortement connecté aux échanges nationaux et européens.

Dans ce contexte, le renforcement des capacités ferroviaires du corridor méditerranéen ne relève pas d'un simple ajustement de l'offre existante, mais d'une nécessité structurelle pour accompagner durablement le développement du territoire tout en répondant aux objectifs de transition écologique.

À ce titre, les travaux préparatoires faisant suite à la DUP de la phase 1 Montpellier–Béziers approuvée en 2023 ne sauraient être considérés comme une simple étape technique. Ils conditionnent la capacité du projet à répondre durablement :

- à l'urgence climatique et aux objectifs de décarbonation des transports,
- à la saturation croissante du réseau ferroviaire existant et des infrastructures routières du corridor méditerranéen,
- aux besoins de résilience face aux événements climatiques extrêmes affectant de plus en plus fréquemment les infrastructures actuelles.

Le dossier soumis à enquête présente une base de travail solide et cohérente avec la trajectoire du projet LNMP. Toutefois, au regard des enjeux stratégiques évoqués, Eurosud TEAM estime que les travaux préparatoires doivent être abordés avec une exigence renforcée en matière de vision de long terme, de cohérence d'axe et d'anticipation des phases ultérieures.

D'autre part, nous considérons que cette dernière phase qui amorce la phase de construction de ce projet, véritable chaînon manquant national et européen, doit venir renforcer le dialogue constructif entre le territoire concerné et les maîtres d'ouvrage et non pas encore retarder le grand projet de mobilité durable et d'aménagement du territoire que constitue la LNMP.

### 3. Enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux et territoriaux liés aux travaux préparatoires de la LNMP doivent être analysés à l'échelle du **corridor ferroviaire méditerranéen**, aujourd'hui confronté à une saturation structurelle de ses capacités et à une vulnérabilité croissante face aux effets du changement climatique.

Le corridor méditerranéen constitue l'un des axes ferroviaires les plus sollicités de France et d'Europe, supportant simultanément :

- les trains du quotidien (TER et TER-GV) dans un contexte de forte croissance démographique,
- les liaisons longue distance nationales et européennes,
- le fret ferroviaire et les autoroutes ferroviaires, appelés à se développer dans le cadre des objectifs de report modal.

La coexistence de ces usages sur un réseau historique contraint génère des phénomènes de saturation, de fragilité de l'exploitation et de conflits de sillons, limitant fortement l'augmentation des fréquences et la fiabilité du service.

Dans ce contexte, la LNMP doit être appréhendée comme la constitution d'un **véritable "doublet de lignes"**, condition indispensable pour :

- augmenter durablement les capacités ferroviaires de l'axe,
- sécuriser l'exploitation du réseau en cas d'incident ou d'aléa climatique,
- permettre un développement simultané et équilibré des services voyageurs et du fret,
- anticiper les conséquences du changement climatique et du recul du trait de côte en intégrant pleinement au projet l'infrastructure actuelle.

### 3.1 Milieux naturels, biodiversité et continuités écologiques

Concernant les milieux naturels, la biodiversité et les continuités écologiques, il est notamment souhaitable que :

- les impacts cumulés des travaux préparatoires avec les phases ultérieures soient clairement analysés,
- les mesures d'évitement et de réduction soient priorisées et précisément localisées.

### 3.2 Eau, sols et sous-sols

Les travaux préparatoires doivent intégrer de manière approfondie les enjeux liés à l'eau et aux sols, en particulier dans un territoire fortement exposé aux risques d'inondation, de submersion marine et de remontée des nappes.

L'association Eurosud TEAM attire également l'attention sur les **risques croissants d'incendie** sur le territoire concerné, dans un contexte de changement climatique marqué par l'augmentation des périodes de sécheresse et des épisodes de chaleur extrême.

Au-delà des effets directs du feu sur les milieux naturels et les infrastructures ferroviaires, les **opérations de lutte contre l'incendie** sont susceptibles de générer des impacts significatifs : mobilisation importante de ressources en eau, ruissellements chargés en cendres et en produits d'extinction, phénomènes d'érosion et de déstabilisation des sols pouvant affecter la plateforme ferroviaire et les ouvrages associés.

Les travaux préparatoires doivent ainsi intégrer pleinement ces risques, tant en phase de conception que d'exploitation, afin de garantir la **robustesse et la continuité de l'infrastructure** face aux incendies et à leurs conséquences indirectes.

L'association Eurosud TEAM attire l'attention sur les effets attendus du **recul du trait de côte**, phénomène déjà observable sur le littoral méditerranéen et appelé à s'accroître sous l'effet de l'élévation du niveau de la mer.

Dans ce contexte, la pérennité des infrastructures ferroviaires existantes situées en zone littorale apparaît de plus en plus incertaine à moyen et long terme. La création d'une infrastructure nouvelle, implantée en retrait et conçue selon des standards de résilience élevés, constitue un levier majeur pour sécuriser durablement les capacités ferroviaires du corridor, à condition d'assurer dans le même temps, la consolidation durable et la résilience de long terme de l'infrastructure existante.

Les études environnementales doivent ainsi démontrer que les choix d'implantation et de conception de la LNMP contribuent à :

- réduire l'exposition aux risques liés à l'évolution du trait de côte,
- risque incendie
- garantir la continuité des circulations ferroviaires en cas d'événements extrêmes,
- limiter les interventions lourdes et répétées sur le réseau existant, source de nuisances et de coûts élevés.

### 3.3 Bruit, qualité de l'air et cadre de vie

Les travaux préparatoires, bien que temporaires, peuvent générer des nuisances significatives pour les riverains et les usagers (bruit, poussières, circulation des engins). Eurosud TEAM rappelle toutefois que ces impacts doivent être mis en perspective avec les bénéfices attendus à moyen et long terme du report modal vers le ferroviaire.

À cet égard, les projets de transport ferroviaire contribuent de manière structurante :

- à la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- à la diminution de la congestion routière, en particulier sur les grands corridors de transit,
- à l'amélioration de la qualité de l'air dans les zones urbaines et périurbaines.

Il est néanmoins indispensable que des engagements précis soient formalisés concernant :

- les mesures de limitation des nuisances,
- les dispositifs d'information et d'alerte des populations concernées.

## 4. Mesures ERC (Éviter – Réduire – Compenser)

Dans le contexte actuel de changement climatique et de saturation du corridor ferroviaire méditerranéen, l'association Eurosud TEAM souligne que la séquence Éviter–Réduire–Compenser doit constituer un **outil structurant de sécurisation des capacités ferroviaires** et non une simple exigence réglementaire.

Les travaux préparatoires de la LNMP doivent ainsi être conduits de manière à garantir, à terme, la constitution effective d'un **doublet de lignes fonctionnel et résilient**, permettant :

- une augmentation significative et durable des capacités ferroviaires de l'axe méditerranéen,
- une sécurisation de l'exploitation en cas d'incident majeur, de travaux ou d'aléas climatiques,
- une meilleure répartition des usages entre trains du quotidien, liaisons longue distance et fret ferroviaire.

À ce titre, Eurosud TEAM recommande que les mesures ERC intègrent explicitement :

- les scénarios climatiques de long terme, incluant les risques d'inondation, de submersion et d'érosion littorale,
- les risques d'incendie et leurs effets indirects, en prévoyant des dispositions spécifiques de prévention, d'intervention et de remise en état des infrastructures.
- l'objectif de pérennité et de continuité du service ferroviaire à l'échelle de l'axe européen,
- des dispositifs de suivi environnemental et technique conçus pour accompagner l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure.

## 5. Concertation et information du public

Au regard de l'ampleur des enjeux portés par la LNMP, la concertation ne doit pas être limitée à une obligation procédurale, mais s'inscrire dans une **démarche continue de dialogue territorial**.

Eurosud TEAM recommande que cette concertation s'articule autour :

- d'une information transparente sur le rôle stratégique du projet dans la désaturation et la sécurisation du corridor méditerranéen,
- d'échanges réguliers avec les collectivités, acteurs socio-économiques, associations et usagers,
- d'une pédagogie renforcée sur les enjeux climatiques, de résilience des infrastructures et d'adaptation au recul du trait de côte.

Une telle démarche est de nature à renforcer l'acceptabilité sociale du projet et à consolider l'adhésion autour de la création d'un doublet ferroviaire structurant.

## 6. Conclusion et avis

Au regard des éléments examinés, l'association Eurosud TEAM considère que les travaux préparatoires de la **Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan, phase 1 Montpellier–Béziers**, constituent une étape déterminante pour répondre aux enjeux de saturation, de sécurité et de résilience du corridor ferroviaire méditerranéen.

Eurosud TEAM rappelle que la LNMP vise prioritairement :

- la création d'un **doublet de lignes ferroviaires**, indispensable à l'augmentation et à la sécurisation des capacités de l'axe,
- la désaturation durable d'un corridor stratégique pour les mobilités du quotidien, les échanges nationaux et le fret européen,

- l'adaptation du système ferroviaire aux effets du changement climatique, notamment au regard du recul du trait de côte, de la vulnérabilité des infrastructures littorales existantes et des risques d'incendies.

La dynamique démographique de la région Occitanie, caractérisée par une croissance annuelle d'environ 45 000 habitants, renforce encore la nécessité d'anticiper les besoins futurs en matière de mobilités voyageurs et de fret ferroviaire.

Dans un corridor déjà fortement sollicité, l'absence d'augmentation et de sécurisation des capacités ferroviaires ferait peser un risque majeur sur la capacité du territoire à absorber cette croissance, au détriment de la qualité de service, de la transition écologique et de la compétitivité économique.

En conséquence, l'association émet un **avis favorable** en insistant sur ce qu'elle considère être les conditions de réussite du projet :

1. **Condition de capacité et de continuité d'axe** : les travaux préparatoires doivent s'inscrire explicitement dans l'objectif de constitution d'un doublet ferroviaire complet et cohérent à l'échelle Montpellier–Perpignan, garantissant des capacités nouvelles effectives.
2. **Condition de résilience climatique et environnementale** : les choix techniques et environnementaux doivent intégrer les scénarios climatiques de long terme, incluant les risques liés au recul du trait de côte, afin d'assurer la pérennité de l'infrastructure. Compte tenu de l'écosystème exceptionnel des zones traversées et en particulier le patrimoine naturel de l'étang de Thau, l'exemplarité et l'innovation devront gouverner la réalisation de l'infrastructure à tous les stades, y compris celui des travaux préparatoires.
3. **Condition de gouvernance et de concertation** : une concertation territorialisée, continue et transparente doit accompagner l'ensemble des phases du projet.

Fait à Toulouse, le 19 décembre 2025