



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR - EUROSUD TEAM

EN BREF

Eurosud TEAM exprime **un soutien affirmé et sans ambiguïté** à la réalisation de la phase 2 Béziers-Perpignan de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP).

Cette infrastructure constitue un **maillon stratégique du corridor ferroviaire méditerranéen européen**, assurant la continuité des flux entre la péninsule ibérique et le reste du continent. Elle répond à une nécessité désormais avérée : faire face à la saturation du réseau existant en augmentant les capacités ferroviaires pour sécuriser les circulations, accompagner la croissance démographique et les besoins de mobilité correspondants, soutenir l'essor économique et touristique de l'Occitanie et répondre aux enjeux climatiques.

À ce titre, l'association souligne avec force que **la mixité fret/voyageurs sur l'ensemble de l'axe Montpellier-Perpignan constitue une condition non négociable de la réussite du projet**. Elle seule permettra d'assurer à la fois la compétitivité économique, la décarbonation des mobilités à grande échelle et la résilience du corridor face aux aléas climatiques.

La phase 2 doit ainsi être engagée dans **des délais maîtrisés**, avec un **haut niveau d'exigence** en matière de cohérence d'axe, de financement et de performance y compris environnementale.



Concertation garantie par



La présente contribution est formulée au nom de l'association Eurosud TEAM, association loi 1901 basée à Toulouse, créée en 1992 et qui se consacre aux enjeux de mobilité, de transition écologique et d'aménagement local au sein de l'espace Sud-Ouest européen, incluant les liaisons transfrontalières vers l'Espagne.

L'association 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.

Elle rassemble 55 membres – collectivités territoriales, chambres consulaires, entreprises et fédérations professionnelles – principalement implantés en Occitanie.

Elle œuvre notamment pour le développement d'infrastructures de mobilité structurantes, conciliant compétitivité économique, transition écologique et intégration européenne en favorisant le dialogue entre acteurs et l'appropriation des projets par les territoires.

I. Une nécessité structurelle : créer un doublet ferroviaire

Le corridor méditerranéen est l'un des axes ferroviaires les plus sollicités de France et d'Europe. Il accueille simultanément trains du quotidien, liaisons nationales et internationales et fret en développement.

La ligne existante atteint aujourd'hui ses limites : conflits d'usage, baisse de régularité, impossibilité d'augmenter les fréquences. Cette situation va s'aggraver avec la croissance démographique soutenue de l'Occitanie (+45 000 habitants/an), générant des besoins accrus de mobilité et de logistique.

La phase 2 de la LNMP constitue une réponse structurelle permettant de créer un véritable doublet ferroviaire. Celui-ci est indispensable pour augmenter les capacités, mieux organiser les circulations et sécuriser l'exploitation.

Toute approche partielle affaiblirait cette logique d'axe. La cohérence entre phases 1 et 2 est une condition essentielle de réussite.

II. Un maillon stratégique du corridor européen méditerranéen

La section Béziers-Perpignan est la pièce manquante du corridor méditerranéen reliant l'Espagne au reste de l'Europe.

Sa réalisation permet d'assurer la continuité de cet axe, de renforcer la compétitivité logistique et de positionner durablement le sud de la France dans les échanges européens.

Dans un contexte où les financements européens ciblent les grands corridors, une infrastructure incomplète en limiterait fortement les bénéfices.

La phase 2 conditionne donc la crédibilité et l'efficacité de l'ensemble du projet.

III. Une infrastructure de résilience face au changement climatique

Le réseau existant, notamment littoral, est de plus en plus exposé aux inondations, submersions, recul du trait de côte et incendies.

La création d'une infrastructure nouvelle, en retrait et conçue pour intégrer ces risques, est indispensable.

La LNMP doit garantir la continuité du service, sécuriser les circulations et permettre la gestion des crises et des travaux.

Elle constitue un outil d'adaptation du système ferroviaire au changement climatique.

IV. Les gares nouvelles : des leviers d'attractivité à inscrire dans un projet de territoire

Eurosud TEAM n'a pas vocation à se positionner sur les scénarios de gares nouvelles proposées dans le cadre de la concertation préalable. Il s'agit néanmoins d'un enjeu structurant pour la réussite de la LNMP, tant en matière d'attractivité que d'aménagement du territoire. A ce stade quelques grands principes peuvent être rappelés.

Une gare nouvelle ne peut pas être envisagée comme une simple infrastructure ferroviaire. **Elle doit s'inscrire dans un projet de territoire global, articulant mobilités, développement économique, urbanisme et transitions.**

Les choix de localisation et de configuration des gares nouvelles de la phase 2 devront être appréciés non seulement au regard des dynamiques locales, mais aussi de leur **contribution à la performance des liaisons régionales, interrégionales, nationales et européennes.**

Ces choix devront garantir, notamment, l'efficacité des relations entre le Grand Sud-Ouest vers Toulouse et Bordeaux, l'arc méditerranéen vers Marseille et Lyon et les connexions transfrontalières vers l'Espagne et l'Italie. Ils auront en effet un impact direct sur la continuité de la grande transversale européenne Atlantique-Méditerranée inscrite au réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Nous considérons que la pertinence de ces gares nouvelles devront réunir plusieurs conditions essentielles :

- une accessibilité effective, notamment par des transports collectifs performants et des connexions efficaces avec les réseaux existants y compris routiers ;
- une complémentarité avec les gares historiques, afin d'éviter toute concurrence stérile et de renforcer la desserte globale du territoire ;
- une intégration dans une stratégie d'aménagement, permettant de soutenir le développement économique, l'emploi et l'attractivité ;
- une capacité à s'inscrire dans une logique de mobilités durables.

Eurosud TEAM tient à souligner que la performance globale de la LNMP dépendra autant de la qualité de l'infrastructure que de la pertinence de son système de desserte.

Dans cette perspective, toute création de gare nouvelle doit être justifiée par une réelle valeur ajoutée pour le territoire et accompagnée d'engagements concrets en matière de desserte, d'intermodalité et de développement économique.

V. Une exigence environnementale et territoriale à la hauteur des enjeux

Eurosud TEAM considère essentiel de s'inscrire dans une approche exigeante en matière environnementale, à toutes les étapes du projet.

Ainsi, la séquence Éviter-Réduire-Compenser doit être mobilisée comme un véritable levier de qualité et de robustesse du projet, et non comme une simple obligation réglementaire.

Les études doivent intégrer les impacts cumulés à l'échelle de l'axe, les enjeux liés à l'eau, aux sols, à la biodiversité, aux populations, mais aussi les effets du changement climatique à long terme.

Par ailleurs, nous pensons que la réussite du projet repose sur une concertation continue, transparente et territorialisée, associant pleinement les collectivités, les acteurs économiques et les citoyens. Cette démarche, d'ores et déjà bien engagée sur la phase 1 du projet, est essentielle pour garantir l'acceptabilité sociale et renforcer l'adhésion autour d'une infrastructure structurante pour le territoire.

VI. Retombées économiques et emplois : un levier direct pour le territoire

Au-delà de ses effets structurels sur la mobilité et la logistique, la réalisation de la phase 2 Béziers-Perpignan générera des retombées économiques directes et indirectes significatives, à la fois pendant la phase de travaux et dans la durée.

Un volume important d'emplois sera mobilisé dès la phase de construction dans les secteurs des travaux publics et du génie civil, de l'ingénierie et des études, des matériaux et de la logistique, des services associés (maintenance, environnement, sécurité).

Si les territoires se sont bien préparés, ces emplois devront bénéficier pleinement aux entreprises locales et régionales, contribuant à soutenir l'activité économique et les filières industrielles du territoire.

Au-delà de la phase chantier, la LNMP constituera un facteur d'attractivité économique durable, comme cela a été le cas dans d'autres régions.

Elle doit permettre de renforcer l'implantation d'entreprises, de soutenir le développement des filières logistiques et industrielles, d'améliorer l'accessibilité des zones d'activités et de favoriser les échanges économiques à l'échelle nationale et européenne.

Le développement du fret ferroviaire, notamment en lien avec les flux en provenance des ports espagnols, constitue à cet égard un levier particulièrement structurant pour l'emploi et la compétitivité.

Enfin, la phase 2 de la LNMP devrait générer un effet d'entraînement territorial avec la création d'écosystèmes économiques autour des gares et des pôles d'échanges, le renforcement de l'attractivité touristique et économique en lien avec cette nouvelle offre de mobilité durable.

Ces effets d'entraînement contribuent à structurer des territoires plus résilients, plus connectés et plus compétitifs.

Elle constitue ainsi un investissement stratégique au service de l'emploi local et de l'économie de demain.

CONCLUSION / SYNTHÈSE

La phase 2 de la LNMP Béziers-Perpignan constitue un projet structurant majeur pour l'Occitanie et pour l'Europe. Elle représente l'un des derniers maillons manquants du corridor méditerranéen, dont la fragilité et la saturation croissante limitent déjà la qualité de service et le développement des mobilités décarbonées.

Sans augmentation des capacités ferroviaires, le territoire risque de voir sa croissance, son attractivité et sa transition écologique fortement contraintes, voir compromises. **L'opportunité de sa réalisation n'est donc plus à discuter, elle est évidente.**

La LNMP doit être appréhendée comme un système global, fondé sur la **création d'un doublet ferroviaire performant**, conciliant trains du quotidien, liaisons longue distance et développement du fret. La phase 2 en constitue un élément déterminant, conditionnant la cohérence de l'axe et son intégration dans les corridors européens.

La garantie d'une mixité fret/voyageurs sur l'ensemble de l'axe y compris la phase 2, condition essentielle de performance et de transition écologique, constitue à ce titre une **condition fondamentale et non négociable de la réussite du projet.**

Concernant la **localisation des gares nouvelles**, Eurosud TEAM souligne la nécessité d'une gouvernance associant étroitement les acteurs du territoire pour garantir une conception exigeante et **leur pleine intégration aux dynamiques locales et régionales ainsi qu'aux mobilités durables.**

La LNMP participe également à la continuité de la grande transversale européenne Atlantique-Méditerranée, inscrite au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et reconnue comme prioritaire par l'Union européenne. Elle doit s'articuler à terme avec la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO).

Les choix de localisation et l'ergonomie des gares nouvelles devront donc également être appréciés au regard de **leur contribution à la performance des liaisons interrégionales et européennes, notamment vers Toulouse, Bordeaux, Marseille et au-delà**, afin de préserver l'efficacité et la continuité de cet axe transversale stratégique.

Au regard de ces enjeux, Eurosud TEAM réaffirme **son soutien plein et entier** à la réalisation rapide et complète de cette infrastructure, dans le respect du calendrier et avec une sécurisation pluriannuelle de ses financements, notamment européens.