







Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DU G16 INDUSTRIE

Présentation des entreprises du G16 et de leurs objectifs

-  *Le G16 Industrie Pyrénées-Orientales exprime son soutien au projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, infrastructure stratégique pour l'avenir économique du territoire.*
-  *Le G16 Industrie Pyrénées-Orientales regroupe vingt-quatre entreprises industrielles majeures implantées sur l'ensemble du territoire départemental. Ces entreprises **représentent plus de 3000 emplois directs et indirects** et participent de manière déterminante à la structuration d'un tissu productif local encore fragile. Les perspectives d'embauches dans un contexte économique complexe restent positives avec **plus de 100 embauches prévues pour 2026**.*
-  *Dans un contexte marqué par l'intensification des échanges européens, la transition écologique et la nécessaire modernisation des infrastructures, la LNMP constitue un levier essentiel pour répondre aux défis climatiques, logistiques et d'attractivité territoriale.*
-  *La présente contribution vise à démontrer en quoi ce projet répond aux attentes des acteurs économiques locaux, tout en identifiant les conditions de sa pleine réussite.*



Concertation garantie par



L'association G16 Industrie

L'association rassemble les principaux acteurs de l'industrie dans les Pyrénées-Orientales. Sa devise :

« Se réunir est un début, rester ensemble est un progrès, travailler ensemble est la réussite. »

Plateforme d'échanges engagée, elle s'appuie sur le partage d'expériences, la coopération et la construction de projets collectifs pour porter la voix de l'industrie. Il agit comme un facilitateur entre entreprises et acteurs publics, favorise les synergies locales et accompagne les dynamiques d'innovation. Dans un territoire marqué par des enjeux de mobilité et d'emploi, Il défend le développement d'infrastructures essentielles, leviers de compétitivité et d'attractivité économique.

Les membres du G16 :

Cémoi, Diam Bouchage, République Technologie, Sterimed, Florette, Omya, Confiserie du Tech, Caustier, Pyrescom, NobelClad, Tenderlift, Enedis, Sasplas, LCS Maillot Français, Phytotagante, Riou Glass, Vialade, Ensto, Seram, Benes Sempere, KSM, Pernod Ricard, Paprec Energie, Lafage.

Contacts et Rédacteur :

R&C : emilie.perez@omya.com,

C : alix.vie@g16industrie.com.

Le G16 Industrie, engagé pour la compétitivité et la transition des territoires

Dans les Pyrénées-Orientales, l'industrie ne représente qu'environ 10 % de l'emploi contre près de 13 % à l'échelle nationale, ce qui traduit un déficit de structuration industrielle et une dépendance accrue à l'économie résidentielle et touristique.

Dans ce contexte, le maintien et le développement d'une base industrielle solide constituent un enjeu majeur d'équilibre territorial, dans un département marqué par un taux de chômage autour de 12 % (contre 7% au niveau national⁴). Les emplois sont souvent précaires et saisonniers avec un clivage littoral//arrière-pays. En découle un niveau de pauvreté supérieur de 5 points³ à la moyenne nationale. Les entreprises du G16 contribuent à limiter cet écart en développant des activités, en maintenant des emplois qualifiés et en assurant des retombées économiques directes et indirectes pour l'ensemble du territoire. La Loi d'orientation des mobilités a déjà depuis 2019 définit le projet LNMP comme prioritaire.

Les entreprises industrielles des Pyrénées-Orientales évoluent dans un environnement marqué par un double défi : renforcer leur compétitivité tout en répondant aux exigences croissantes de décarbonation.

Dans ce contexte, les infrastructures de transport jouent un rôle déterminant. L'efficacité des chaînes logistiques, la capacité à attirer des talents et des investissements, ainsi que l'accès aux marchés nationaux et européens dépendent directement de la qualité des liaisons ferroviaires.

Or, le territoire souffre aujourd'hui d'un relatif enclavement ferroviaire, particulièrement pénalisant pour les activités industrielles fortement dépendantes des flux de marchandises.

Les Pyrénées-Orientales occupent une position singulière : territoire frontalier, porte d'entrée vers la péninsule ibérique et maillon du corridor méditerranéen européen.





Pourtant, ce positionnement stratégique s'accompagne d'un paradoxe : le territoire reste aujourd'hui fortement dépendant du transport routier et souffre d'infrastructures ferroviaires insuffisantes au regard des flux.

L'autoroute A9 concentre aujourd'hui des flux particulièrement élevés, pouvant atteindre jusqu'à 143 000 véhicules par jour selon les sections, avec entre 18 et 30 % de poids lourds, soit jusqu'à 14 000 camions quotidiens. Cette intensité de trafic engendre des phénomènes réguliers de congestion, une dégradation des conditions de circulation et une augmentation des coûts logistiques pour les entreprises.

Dans le même temps, le transport ferroviaire reste sous-exploité. Le réseau existant est confronté à des contraintes structurelles fortes, avec une saturation identifiée notamment entre Nîmes, Montpellier et Béziers, ainsi que sur la section Narbonne-Lattes. Cette situation limite la capacité de développement simultané des trains du quotidien et du fret ferroviaire. Le corridor existant est saturé, fragile et ne permet plus de répondre efficacement à la croissance des besoins. **Cette situation limite les capacités de développement économique et accroît la vulnérabilité des chaînes logistiques.**

La LNMP : une infrastructure clé pour l'industrie régionale

Elle permettra :




-  **La désaturation du réseau existant**, permettant de libérer des capacités pour le fret
-  L'amélioration de la **fiabilité et de la régularité** des transports pour les **personnes et les marchandises**,
-  Le renforcement des **connexions avec les corridors européens**,
-  **La réduction des coûts logistiques** à moyen et long terme.

Pour les entreprises du G16, cette infrastructure constitue une opportunité concrète de sécuriser leurs approvisionnements et d'optimiser leurs flux de distribution.

Un levier majeur pour le développement de la circulation des personnes et des talents

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan prévoit la création d'environ 150 kilomètres de ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse, venant compléter la ligne existante afin de former un doublet fonctionnel.

Ce principe est central puisqu'il permet de dissocier les flux : la ligne nouvelle accueillant principalement les trains à grande vitesse, tandis que la ligne existante serait davantage dédiée aux trains régionaux et au fret. Cette organisation permettrait d'augmenter significativement la capacité globale du réseau, aujourd'hui insuffisante pour répondre aux besoins croissants de mobilité. Cette capacité de circulation constitue un élément indispensable pour **attirer des talents sur le territoire**, mais aussi des **investisseurs désireux de bénéficier d'un cadre extraordinaire pour développer leur entreprise**. Avec comme conséquences à très court terme :

-  développement du tourisme,
-  attractivité résidentielle,
-  dynamisation des services et commerces.

Un maillon manquant du réseau européen

Le tronçon Montpellier-Perpignan est aujourd'hui le seul segment sans double ligne performante entre la France et l'Espagne, son aménagement est stratégique à l'échelle européenne et demandé par les acteurs économiques espagnols. En effet, cette section joue un rôle de carrefour transfrontalier avec l'Espagne et particulièrement la Catalogne très dynamique économiquement.

La Catalogne représente 19% du PIB espagnol avec une part de l'industrie élevée puisque elle rassemble près de 50% des usines pharmaceutiques, chimiques et agroalimentaire espagnoles. Les Pyrénées-Orientales pourraient bénéficier directement de cette dynamique grâce à sa proximité avec l'Espagne. Le projet LNMP ne peut qu'aider à accélérer les échanges et ainsi dynamiser l'objectif de réindustrialisation de la France.

Par ailleurs, le projet vise aussi à **assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne, tout en contribuant au maillage du réseau européen** (reliant Madrid à Budapest) et à la transition vers des mobilités plus durables. Ce qui en fait une raison indispensable pour le territoire en souffrance d'un aéroport dont le service reste limité et non tourné vers le service aux entreprises.

Le financement prévu est partagé entre les collectivités territoriales et l'État (40 % chacun) et l'Union européenne (20 %). En tout état de cause et au regard de l'importance de ce maillon sur les axes Espagne Italie et Espagne Pologne, la participation de l'Europe devrait être revue à la hausse. Cela constituerait un coup de pouce au développement d'une région française dont le taux de pauvreté est élevé.

A titre de comparaison, la Chine possède 3 fois plus de réseau ferré LGV⁶ que toute l'Europe réunie, c'est donc un enjeu Européen.





Sources : Toutes les sources sont citées, les chiffres qui sont annoncés sans source proviennent du Dossier de Concertation.

3 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5759045>

4 : <https://madeinperpignan.com/pyrenees-orientales-economie-chomage-occitanie-france/>

6 : <https://french.people.com.cn/Economie/n3/2025/0709/c31355-20338251.html>

Aujourd'hui, une large part des flux de marchandises dans les Pyrénées-Orientales repose sur la route. Cette dépendance génère :





-  congestion des axes (Jusqu'à **15 000 camions/jour sur certains axes autoroutiers**),
-  une forte dépendance routière qui n'a jamais constituée une solution pérenne face au déficit climatique,
-  hausse des coûts de transport,
-  vulnérabilité face aux aléas (grèves, carburants, etc.)

Le développement du ferroviaire est donc une **nécessité stratégique**, et non une option.

Une contribution directe à la transition écologique avec des impacts à accompagner.

La décarbonation des transports est un enjeu central pour l'industrie. Le transport ferroviaire présente un avantage environnemental majeur lorsque l'on sait que le camion émet environ **5 à 7 fois plus** de CO₂ que le train⁵.




La LNMP permettra :

-  la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
-  L'amélioration de la qualité de l'air ; le rail constituant une réponse moins polluante que la réglementation ZFE,
-  La diminution du trafic routier et donc le nombre d'accident,
-  Le développement de solutions logistiques plus durables, une réduction des risques liés au transport de matières dangereuses.

Les emprises du projet pourront concerner environ 900 ha selon les variantes, incluant des zones agricoles et viticoles. Il est donc essentiel de garantir une intégration maîtrisée du projet, en limitant l'artificialisation des sols et **en accompagnant les acteurs agricoles**.

Le territoire est particulièrement exposé aux effets du changement climatique, avec une augmentation attendue des événements extrêmes et une élévation du niveau marin pouvant atteindre 100 cm d'ici 2100. Dans ce contexte, le maintien d'une seule infrastructure ferroviaire constitue une vulnérabilité importante. **La création d'un doublet de lignes permettrait d'assurer la continuité du service en cas d'incident et de faciliter les opérations de maintenance.**

Les infrastructures ferroviaires constituent une barrière physique majeure **qui fragmente les écosystèmes en isolant les populations animales et végétales** de part et d'autre de la voie. Cette rupture perturbe les déplacements des espèces, la dispersion des graines et les échanges génétiques entre populations et peut entraîner une augmentation de la mortalité par collision pour les espèces qui tentent de traverser la ligne. À plus long terme, l'isolement des populations engendre une réduction de la diversité génétique, augmentant leur vulnérabilité face aux maladies et aux changements climatiques. Pour atténuer ces impacts, plusieurs mesures peuvent être mises en œuvre :

-  la **création de passages à faune spécifiques** (écoducs, tunnels, passages inférieurs) positionnés stratégiquement permet de rétablir les continuités biologiques. Des clôtures directrices guident les animaux vers ces ouvrages, réduisant ainsi la mortalité directe.
-  La **végétalisation des abords** de la voie avec des espèces locales contribue à reconstituer des habitats relais et des corridors enherbés ou arbustifs.
-  Enfin, l'intégration en amont de la Trame Verte et Bleue dans la conception du tracé, ainsi que le **suivi écologique** post-construction, permettent d'adapter les mesures compensatoires et de garantir l'efficacité des dispositifs sur le long terme.

Concernant le bruit, à 100m de la ligne, avec un TGV circulant à 300km/h, le bruit entendu est de 80 à 90 décibels pour une durée extrêmement courte de 10 à 15 secondes. A titre de comparaison, à proximité d'une petite église, l'angélus ou rappel simple provoque le même bruit mais sur un temps 2 à 6 fois supérieur. **Un accompagnement des riverains les plus proches serait une continuité de la consultation.**

Enfin concernant l'impact paysager, le train reste célébré dans certaines zones (train jaune, train rouge) et fait partie du quotidien français depuis presque 200 ans.

Enfin, le positionnement et les dimensions des gares nouvelles doivent permettre l'**irrigation des bassins d'emplois**. Le problème du **stationnement et les connexions routières** entre réseaux ferrés et centres villes **devront bénéficier d'une attention toute particulière afin de ne pas perdre de vue l'objectif écologique.**

Le **bilan environnemental global est largement positif**, malgré les **impacts locaux maîtrisables via des mesures compensatoires**. Ce projet s'inscrit pleinement dans les **objectifs nationaux et européens de transition énergétique.**



Un levier majeur pour le développement de la circulation des biens

Les entreprises du G16 sont directement impactées par la performance des infrastructures de transport. **Le territoire au sens large accueille des équipements logistiques d'importance européenne**, comme Saint-Charles International qui traite environ 1,8 million de tonnes de marchandises par an pour un chiffre d'affaires estimé à 2,3 milliards d'euros, ou la plateforme du Boulou dont les trains permettent d'économiser plus de 62000 tonnes de CO₂ par an¹. Ces 2 structures permettent déjà le report de plus de 155 000 poids lourds par an vers le rail. On peut aussi citer le Port de Port la Nouvelle avec 16 m de tirant d'eau permettant l'accès de grands navires, et le Port de Sète, où l'Europe a récemment investi plus de 6 millions d'euros pour ces 2 ports pour la connexion ferrée², sans oublier le Port de commerce de Port-Vendres qui est le 2eme port fruitiers de méditerranée.




Le Fret dans l'arc languedocien représente près de 9 millions de tonnes par an, mais reste moitié moins important que la moyenne nationale.

Cela **démontrent le potentiel du transport ferroviaire**, mais leur développement reste limité par le manque de capacité du réseau et les risques de rupture sur une ligne simple. **Le projet LNMP permettrait de lever ce verrou en favorisant un report modal significatif** qui est **estimé à un triplement** grâce à la réduction progressive des contraintes d'interopérabilité, l'extension du réseau au gabarit international, et la sécurisation par le doublet de ligne. Soit 500 000 poids lourds en moins par an sur l'axe concerné, soit 35 000 Tonnes de CO₂/Tonne.km.

Le G16 insiste sur plusieurs points essentiels :

-  le maintien et le développement de **capacités fret performantes**
-  la création de **connexions efficaces avec les zones industrielles et les réseaux basse vitesse et haute vitesse**
-  l'articulation avec les plateformes multimodales existantes ou à développer.

Ce qui permettra de :

-  renforcer la compétitivité de cet axe
-  rééquilibrer les flux en faveur du ferroviaire
-  intégrer davantage le territoire dans les échanges européens

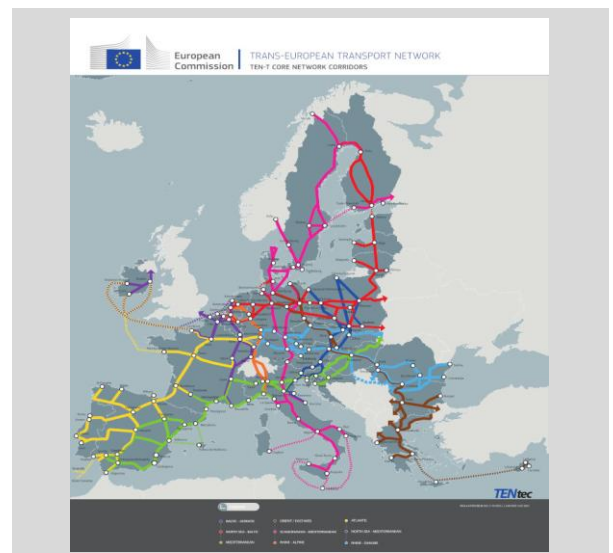
Le report modal vers le rail constitue un levier puissant pour réduire l'empreinte carbone des activités industrielles tout en améliorant leur performance économique.

Sources : Toutes les sources sont citées, les chiffres qui sont annoncés sans source proviennent du Dossier de Concertation.

1 : [Bettembourg - Le Boulou service Lorry-Rail](https://www.laregion.fr/Le-Boulou-service-Lorry-Rail)

2 : <https://www.laregion.fr/Transport-ferroviaire-de-marchandises-37587>

5 : <https://dialog.vde.com/en/vde-dialog-editions/transport/transport-co2-footprint>



Des conditions de réussite clairement identifiées

Le G16 insiste sur plusieurs points structurants :

- Intégration forte du fret**
La performance économique du projet dépend de sa capacité à répondre aux besoins industriels.
- Qualité des connexions territoriales**
Les correspondances TER–TGV et la desserte des zones d'activités sont essentielles avec une prise en compte en amont de la problématique de stationnement.
- Vision à long terme**
Le projet doit anticiper la croissance démographique et économique.
- Mesure ERC et accompagnement écologique :**
Comme tout projet d'envergure, des mesures ERC et un suivi écologique devra être mis en place, notamment en phase travaux.
- Concertation avec les acteurs économiques et les propriétaires privés.** La mobilisation des entreprises locales doit être renforcée. Et les propriétaires (agricoles ou de maison individuelles) doivent être accompagnés.

A ce titre le G16 félicite la démarche de consultation entamée déjà depuis plusieurs années et le travail effectué par SNCF réseau et le CNDP.

CONCLUSION

Le G16 Industrie Pyrénées-Orientales exprime un soutien clair au projet de Ligne Nouvelle Montpellier–Perpignan, qu'il considère comme une infrastructure essentielle pour l'avenir du territoire.

Dans un contexte de mutation profonde des modèles économiques et logistiques, cette ligne représente une opportunité unique de renforcer la compétitivité industrielle, d'améliorer l'accessibilité des entreprises et de la région, et de répondre aux enjeux environnementaux.

En permettant le développement du fret ferroviaire, la désaturation des lignes existantes et une meilleure connexion aux réseaux européens, la LNMP contribuera à structurer un système de transport plus performant, plus résilient et plus durable. Elle constitue également un levier d'attractivité pour le territoire, en facilitant l'implantation d'entreprises et en soutenant l'emploi local.

Le G16 rappelle néanmoins que la réussite du projet reposera sur sa capacité à intégrer pleinement les besoins du tissu économique, à garantir l'accessibilité des zones industrielles et à limiter les impacts durant sa mise en œuvre.

À ces conditions, la LNMP pourra pleinement jouer son rôle de catalyseur du développement économique et de la transition écologique des Pyrénées-Orientales et de la région Occitanie.

