



CONTRIBUTION AUX ETATS GENERAUX DU RAIL DE LA REGION LRMP

France Nature Environnement Languedoc-Roussillon considère que les priorités de l'action de la Région en matière de rail devraient être :

- la priorité aux trains du quotidien et à la rénovation du réseau existant,
- un tarif simple et incitatif pour développer l'utilisation du train,
- rompre avec le mythe de la très grande vitesse.

1. LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER - PERPIGNAN

La politique ferroviaire régionale doit porter une vision de long terme. Nous soutenons la création d'une ligne nouvelle Montpellier – Perpignan à certaines conditions, et nous demandons à la région de conditionner sa part de financement à ces conditions :

A - polyvalence de la ligne (fret + voyageurs) de bout en bout. Pour faciliter cette polyvalence à coût raisonnable, miser sur une vitesse moyenne de 220km/h pour permettre des tracés plus souples et une meilleure insertion environnementale.

B - creuser un tunnel pour traverser les Corbières de façon à minimiser l'impact environnemental, son coût étant compensé par l'abandon de la très grande vitesse (350 km/h), dont le surcoût ne se justifie pas sur le plan économique.

C - stopper la gabegie financière de la gare de la Mogère à Montpellier et utiliser en priorité les gares des centres villes. Le nombre de gares excentrées prévu est incohérent avec la prétention de grande vitesse ; elles sont mal placées (manque d'interconnexion avec les lignes existantes), mal conçues (zones inondables, difficiles d'accès). C'est inacceptable.

2. MODERNISATION ET REMISE EN ÉTAT DU RÉSEAU EXISTANT

La principale source de perte de temps est l'absence de modernisation des lignes (nécessité de doublets pour mettre fin aux blocages par le moindre incident, relèvement des vitesses lorsque la topographie est compatible et sur certaines lignes très ralenties par manque d'entretien). Améliorer la fluidité est indispensable pour attirer un véritable marché FRET et pour procurer des gains de temps équivalents, pour les voyageurs, à la très grande vitesse.

Actions concrètes :

A - améliorer la ligne Toulouse-Narbonne (doublet de voies, passage en 220 km/h sur les 2/3 de la longueur)

B - moderniser en priorité l'étoile ferroviaire du massif central (400 millions d'euros) : Mende - Rodez, Béziers - Neussargues, stratégique pour desservir la nouvelle région (désenclavement, tourisme, FRET), et comme alternative à l'autoroute et au tout camion

C - viser l'objectif de zéro fermeture de ligne et de gares durant le mandat

D - réouvrir certaines petites lignes stratégiques dont les emprises existent encore que ce soit en zone urbaine (par exemple Montpellier – Castries – Sommières) ou en zone plus rurale (Elne – Céret – Arles-sur-Tech ou Alès – Bessèges)

3. SOIGNER LES CONNEXIONS AU SEIN DE LA RÉGION ET AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

A travers sa politique des TER la Région peut atténuer les conséquences des cars « Macron » et de la libéralisation des Trains d'Equilibre du Territoire.

Actions concrètes

A - sauvegarder la gare de Cerbère et optimiser les connexions avec les trains espagnols

B - sauvegarder les connexions ferroviaires inter-régionales

C - renforcer le cadencement Toulouse-Montpellier

D - tout faire pour que l'état maintienne les trains de nuit et en dernier recours, à l'image de la Région Normandie, la Région LRMP peut négocier la reprise des Trains de Nuit essentiels, en devenant Autorité Organisatrice.

4. PROMOUVOIR DES TARIFS RÉGIONAUX INCITATIFS ET ADAPTÉS EN FONCTION DES SITUATIONS

FNE LR est favorable à une tarification environnementale et sociale incitative.

Actions concrètes :

A - maintenir des tarifs uniques très bas dans certaines zones rurales pour redynamiser l'usage du train (modèle LR)

B - soutenir des tarifs sociaux, progressifs selon la longueur de trajet, dans les autres secteurs (modèle MP)

C - prévoir des abonnements régionaux pour tous

5. AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ

Développer une intermodalité réelle est essentiel à la transition écologique. Celle-ci doit être réfléchi globalement au travers d'un schéma général des transports visant l'harmonisation et l'articulation précise des plans de développement de chaque mode (horaires train/bus/car) avec un lieu de coordination où les usagers seront représentés. Repenser et réaliser l'accessibilité des gares pour les « modes doux ».

6. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

D'importants progrès restent à faire dans la conception des nouveaux équipements pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite en réalisant rapidement de nombreux aménagements peu coûteux.