



Coordination Régionale Inter-associative LNMP (1)



Madame Carole DELGA
**Présidente de la Région Occitanie-
Pyrénées -Méditerranée**
Hôtel de Région Toulouse
22, boulevard du maréchal Juin
31406 Toulouse Cedex 9

Béziers le 20/12/2018

Madame la Présidente,

Permettez-nous, tout d'abord, de saluer votre engagement pour le ferroviaire et une desserte fine du territoire. De saluer aussi vos efforts pour rassembler les élus des collectivités et les amener à signer une déclaration commune d'abandon du projet de gare nouvelle A75 à Béziers ; nous vous en remercions, même si cette déclaration doit encore se traduire par une décision ministérielle modificative.

Si nous nous adressons à vous aujourd'hui, c'est qu'il reste encore des corrections ou vérifications importantes à obtenir concernant ce PIG Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Le point le plus important concerne la mixité voyageurs/fret. Son interruption à Béziers n'a aucun sens, sinon de vouloir à tout prix respecter l'enveloppe financière affectée à ce projet, quitte à réduire grandement son utilité. A ce point de vue, les études de SNCF Réseau sont très insuffisantes :

- Elles mettent en avant une réserve de capacité sur la ligne littorale existante entre Béziers et Perpignan, mais n'expliquent pas pourquoi des trains de fret ont des temps d'arrêt de 45' à plus d'1heure à Narbonne.
- Elles n'expliquent pas le mécontentement des chargeurs exprimé lors des concertations sur la mauvaise qualité des sillons proposés.

- Elles ne mentionnent pas, et donc n'évaluent pas, la portée des incidents liés au passage de la ligne actuelle dans les étangs lors de conditions climatiques engendrant une formation importante d'embruns (problèmes de patinage et de captage de courant).
- Elles n'évoquent même pas le risque de submersion marine de cette ligne en raison de sa faible altimétrie, ce qui est pour le moins surprenant, surtout au vu des événements récents dans l'Aude.
- Elles n'envisagent que 10 à 15% d'augmentation du trafic actuel de fret ferroviaire, ce qui est insignifiant par rapport aux enjeux de transport transfrontalier entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe par la façade méditerranéenne, et passe sous silence les lourdes conséquences environnementales et de santé publique de l'accroissement inévitable du transport routier.
- Le retour sur investissement du projet tel qu'il est proposé n'est pas assuré puisqu'il n'envisage que la circulation de 34 TGV entre Narbonne et Perpignan.

Tout cela ne rend pas très sérieuses les affirmations de capacité et de fiabilité du système ferroviaire proposé et de perspectives de report modal pour le fret. Pour satisfaire ces critères, **la mixité de la totalité de la ligne est indispensable** et elle apporterait en plus de la souplesse pour l'exploitation et la maintenance. En raison du relief accidenté des Corbières, la réalisation d'un tunnel serait nécessaire pour franchir cette zone.

Afin de justifier l'option de non mixité entre Béziers et Perpignan, SNCF Réseau met en avant le surcoût d'un passage en tunnel dans les Corbières sans qu'une analyse coût/bénéfices ait été réellement effectuée. Trois éléments importants sont passés sous silence, alors que chacun d'eux à une répercussion économique qui contrebalance le surcoût avancé par SNCF Réseau :

- Avantages environnementaux, dans le sens de la transition énergétique (moindres émissions de gaz à effet de serre, biodiversité et paysages remarquables préservés).
- Avantages en terme de santé publique (moins d'accidents de la route, et moins d'affections pathologiques dues à la pollution).
- Moins de dépenses d'entretien des routes et autoroutes.
- Probabilité d'une plus forte participation financière de l'UE pour un projet ferroviaire plus capacitaire, fiable et cohérent en matière de fret répondant aux besoins d'un corridor prioritaire européen.

Il conviendrait donc de demander que le PIG envisagé soit compatible avec une mixité totale, et, si ce n'est pas le cas, d'exiger les modifications nécessaires, ce qui peut remettre en question le projet de gare nouvelle de Narbonne dont le positionnement entraverait la fluidité des circulations (2).

Une nouvelle démarche forte au niveau du ministère est donc nécessaire ; aussi, nous vous faisons la demande suivante : faire un appel à tous les députés et sénateurs prêts à soutenir cette démarche pour former un groupe de parlementaires qui constituerait le noyau d'une délégation que vous conduiriez devant la Ministre, qui pourrait être complétée par des élus de collectivités et par des représentants du monde associatif (FNAUT Occitanie-Pyrénées-Méditerranée, FNE Languedoc-Roussillon, Coordination Régionale Inter-associative LNMP). Nous sommes persuadés qu'une telle démarche peut avoir du poids et donner une forte crédibilité à l'action politique au vrai sens du terme.

En vous remerciant de l'attention que vous pourrez porter à cette proposition et pour la réponse positive que nous espérons, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, nos sincères et respectueuses salutations.

Louis Grandjacquet
Président de TGV-SUD T.E.
Pour la CRI-LNMP



Simon Popy
Président de FNE-LR



Christian Perrot
Président FNAUT Oc-Py-Med



Contacts

Louis Grandjacquet	l-g34@sfr.fr	06 35 42 51 45	cri.lnmp@gmail.com
Christian Perrot	christian.perrot@outlook.fr	06 28 60 42 94	
Simon Popy	simon.popy@fne-languedoc-roussillon.fr	06 12 96 73 63	

Copie pour information

- Au Ministère de la transition écologique et au Ministère des Transports
- A Mrs les Préfets des départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées Orientales (P.O.)
- A Mrs Jean-Luc Gibelin Vice-président Transports et Christian Dupraz Chargé des EGRIM au Conseil Régional Occitanie-Pyrénées-Méditerranée
- A Mrs et Mmes les Député(e)s et Mrs les Sénateurs des territoires concernés.
- Aux Responsables Transports des Conseils Départementaux de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées Orientales.
- A Mrs le Vice-présidents Transports des Communautés de Communes et d'Agglomérations concernées
- A la FNAUT Nationale et FNE Nationale

(1) Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

(2) Nécessité pour des trains circulant sur l'axe Montpellier-Toulouse desservant cette gare d'effectuer une manœuvre de « rebroussement », ce qui entraîne des pertes de temps et une occupation des voies plus importantes.