



**Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT
d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée**

Association déclarée selon la loi du 1er juillet 1901 à la sous-préfecture de Béziers
sous le numéro W343001933 - JORF 21/04/2018 - N° SIREN 514254333

Siège social : Infothèque Consommateurs ASSECO CFDT

2, impasse de la Sarriette 34500 BEZIERS

Tél : 04 67 11 28 96

Courriel : assecocfdt.occitanie@orange.fr

Site web : <http://assecocfdt.langrouis.free.fr>

LETTRE RECOMMANDÉE avec Avis de Réception

Béziers, le 28 mars 2019

**à Monsieur Alain Thirion,
Préfet de l'Aude,
52, rue Jean Bringer,
CS 20001
11836 Carcassonne Cedex 9**

Objet : recours gracieux à l'encontre de l'arrêté signé par vous le 30 janvier, qualifiant de projet d'intérêt général (PIG) la ligne nouvelle Montpellier Perpignan, sur la base du fuseau acté par décision ministérielle du 29 janvier 2016, dans sa traversée du département de l'Aude.

Monsieur le Préfet,

Conformément au deuxième paragraphe de son article 6, nous avons l'honneur de porter par la présente un recours gracieux à l'encontre de l'arrêté susmentionné.

En effet, créée nationalement en 1981, notre association est implantée en Languedoc-Roussillon depuis 1985 et structurée régionalement depuis 2004, elle s'est élargie le 8 novembre 2017 en Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée (en abrégé ASSECO-CFDT OC Pyréméd). Pour représenter, défendre et promouvoir les intérêts des consommateurs dans la région Occitanie Pyrénées Méditerranée, avec le concours de ses antennes de proximité, elle a pour objet : « accueillir, renseigner et aider les consommateurs pour le respect de leurs droits en matière de consommation, de logement, de transport, d'environnement et de vie quotidienne ; (...) ; intervenir en particulier par représentation dans les instances et auprès des autorités, y compris juridictionnelles, ayant à connaître des problèmes entrant dans le cadre de son objet ici défini pour faire valoir les intérêts, respecter et élargir les droits individuels et/ou collectifs de ses adhérents et de façon plus générale des consommateurs ».

Nous avons notamment largement contribué à l'élaboration du cahier d'acteurs publié en juin 2009 par l'Union Régionale CFDT du Languedoc-Roussillon (document adopté le 15 mai 2009 à l'unanimité de son instance dirigeante) dans le cadre du grand débat sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Nous nous sommes largement impliqués dans les débats sur l'évolution du réseau ferroviaire et ses conditions de fonctionnement, à l'occasion en particulier des états généraux du rail et de l'intermodalité initiés par le Conseil Régional comme nous avons participé activement pour faire valoir nos analyses et propositions à plusieurs ateliers de SNCF-RFF (devenu SNCF Réseau) sur le projet LNMP comme nous continuons à prendre part aux réunions de concertation sur les TER organisées par la direction régionale de la SNCF ainsi qu'aux travaux de la Coordination Régionale Interassociative pour la LNMP.

Notre association estime, pour les raisons indiquées dans sa contribution ci-dessous enregistrée le 23 novembre sur le registre numérique ouvert dans la période du 22 octobre au 23 novembre 2018 où les documents étaient mis à la disposition du public, que, en tenant compte des observations développées depuis 2009, votre arrêté du 30 janvier, comme ceux de MM. les préfets de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, qualifie à tort d'intérêt général le projet de LNMP dans son état actuel, car il ne prend pas en compte les observations formulées appelant correction de ce projet en particulier pour

- permettre le passage des trains de fret sur la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes (dans l'avis qu'il a adopté le 18 décembre à l'unanimité le CESER Occitanie Pyrénées-Méditerranée qualifie d'inacceptable la non mixité voyageurs-fret de ce tronçon)
- anticiper sur le long terme par des réservations foncières pour des voies supplémentaires permettant d'accroître sur ce tracé le report de fret de la route au rail et pour un pôle d'échanges multimodal du Coeur du Languedoc, à l'intersection ligne classique / LNMP (au lieu de gares TGV supplémentaires à Béziers-est A75 (hypothèse abandonnée au profit d'un PEM à la gare centrale) et à Narbonne ouest).

Nous considérons que votre arrêté, par les conséquences qu'il aura à terme en particulier contre le développement du transport ferroviaire de fret et au détriment de la qualité l'environnement et de la santé publique, porte atteinte aux intérêts des consommateurs que nous représentons, avec des effets dommageable pour les finances publiques en matière de retour sur investissement économique et écologique.

Nous vous demandons par conséquent de bien vouloir annuler cet arrêté, ou de l'amender pour rendre possible dans les prochains mois quelques ajustements au fuseau acté par décision ministérielle du 29 janvier 2016 dont les observations déjà formulées dans la phase de mise à disposition du public du 22 octobre au 23 novembre montrent qu'il faut procéder à des retouches sur ce fuseau pour tenir compte :

- de la pertinence de prévoir à longue échéance la création d'un PEM du Coeur du Languedoc, commun aux 2 départements (Aude et Hérault) et 3 intercommunalités actuels (communautés d'agglomération Béziers-Méditerranée et Grand Narbonne, communauté de communes La Domitienne au croisement de la LNMP et de la ligne classique sur la commune de Nissan-lez-Enserune (planche 28 de la cartographie) ce qui nécessite une réservation foncière pouvant aussi servir à un raccordement ligne classique LNMP à l'ouest du PEM de Béziers (des études préalables avaient été menées par RFF sur cette localisation proposée par la communauté de communes La Domitienne, mais la priorité avait été donnée au déraisonnable scénario d'une gare TGV supplémentaire à la périphérie des 2 communes cœurs d'agglomération)
- de la nécessité de reconcevoir, à la place du projet de gare TGV à Montredon des Corbières inapte au passage des trains de fret sur la LNMP, les raccordements de la LNMP avec les lignes classiques Narbonne Perpignan et Narbonne Toulouse de manière notamment à donner au trafic fret de Port-la-Nouvelle un bon accès entrant et sortant à la LNMP et à permettre à terme des liaisons Barcelone Toulouse et Montpellier Toulouse sans halte ni manœuvre sur l'agglomération de Narbonne (moyennant une amélioration des fréquences de dessertes TGV et TER des PEM à l'emplacement gare centrale de Béziers et Narbonne pour leurs liens ferroviaires avec les 2 métropoles d'Occitanie-Pyrénées-Méditerranée comme avec Carcassonne, Perpignan, Gérone et Barcelone),
- comme pour l'agglomération biterroise, au coûteux projet de gare supplémentaire incompatible dans son état actuel avec le passage des trains de fret sur la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes, de substituer une transformation de la gare centrale de Narbonne, proche du cœur de ville et avec une large emprise foncière, en Pôle d'Echanges Multimodal, bénéficiant des raccordements sur la LNMP à l'est de Béziers et au Nord-ouest de Narbonne, avec amélioration et sécurisation de la ligne classique, de manière à que les temps de trajet réel des passagers des TGV sortant de la LNMP entre Béziers et Narbonne pour desservir ces agglomérations et leur rayonnement par transports en commun

(dont TER) soient meilleurs que ceux de l'utilisation d'une gare périphérique,

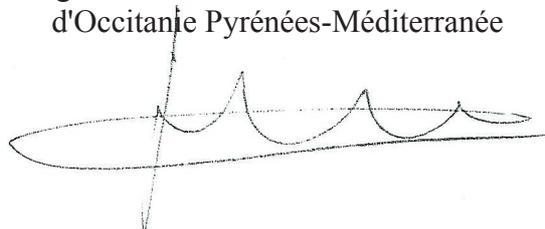
- pour respecter les rampes maximales pour les lourds convois de fret (autour de 1,5 %, selon le courrier du 10 mai 2013 du secrétaire général de Ferrmed au préfet de la région Languedoc-Roussillon), revoir le passage des Basses-Corbières pour y utiliser au mieux les solutions tunnelières qui, si elles accroissent les investissements nécessaires, garantissent un retour sur investissement économique et écologique par accroissement du trafic (143 trains de fret de 750 tonnes par jour selon le chiffreage Ferrmed, s'ajoutant aux 34 TGV annoncés sur Narbonne Perpignan) : c'est toute l'infrastructure ferroviaire nouvelle entre la métropole barcelonaise et la vallée du Rhône qui bénéficiera du fait que l'on fasse sauter au fret le goulot d'étranglement à risque de submersion que constitue la ligne des étangs, ce qui devrait faciliter un financement par emprunts obligataires mobilisant l'épargne interrégionale ,
- de l'opportunité à longue échéance de doublement des voies sur des tronçons suffisamment longs pour permettre le dépassement des trains de fret par les TGV sans obliger les premiers à des arrêts de régulation du trafic sur des faisceaux de voie en gare.

Nous nous sommes toujours prononcés pour la mixité fret-voyageurs pour la nouvelle infrastructure ferroviaire Montpellier-Perpignan qui fait partie, comme noté en premier considérant de l'arrêté, « des priorités européennes en matière d'investissement d'infrastructures ferroviaires tant pour le transport de marchandises que pour la grande vitesse voyageurs et s'inscrit dans le cadre de l'axe ferroviaire à grande vitesse sud-ouest Europe » mais s'inscrit aussi dans le grand corridor ferroviaire européen marchandises de Méditerranée Occidentale. Le CESER Occitanie Pyrénées-Méditerranée a voté le 18 décembre 2018 par 153 voix pour (5 abstentions) une CONTRIBUTION AU SRADDET OCCITANIE 2040 « Bien vivre ensemble en Occitanie en 2040 – le défi de l'attractivité » où, dans le chapitre Mobilité, il « demande à la Région de faire preuve de la plus grande vigilance pour que le projet de Ligne Nouvelle Montpellier--Perpignan (LNMP) soit mixte (voyageurs/marchandises) de bout en bout. Le choix actuel du report du fret sur la ligne littorale menacée de submersion paraît, en effet, inacceptable ». Comme tous les grands corps intermédiaires représentatifs dans la région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, nous ne pouvons accepter que votre arrêté reconnaisse d'intérêt général d'un projet qui, en excluant le fret sur la ligne nouvelle entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes, entrave substantiellement le report de la route au rail dans le trafic de fret entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, avec ainsi un impact très négatif sur le réchauffement climatique et pour la santé publique puisqu'une moyenne de 143 trains de fret de 750 tonnes équivaldrait à 6 000 poids lourds (chiffre établi par l'association européenne FERRMED). Pourtant, les infrastructures ferroviaires en service depuis fin 2013 (Perpignan (en réalité Toulouges)-Barcelone via le tunnel du Perthus qui, pour un investissement de plus d'1 milliard d'euros ne fonctionne qu'à 15-20% de sa capacité) ou fin 2017 (contournement Nîmes Montpellier) peuvent déjà recevoir les trains de fret (même s'il y a sur Barcelone-Perpignan un goulot d'étranglement technique pour les motrices non équipées pour le système de signalisation ERTMS).

En déposant ce recours gracieux, nous agissons bien conformément à notre objet pour faire valoir les intérêts, respecter et élargir les droits individuels et/ou collectifs de nos adhérents et de façon plus générale des consommateurs notamment en matière de transports et d'environnement

Dans l'attente de la suite que vous y donnerez, nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, en l'expression de notre considération distinguée.

Jacky Bessières,
Président de l'Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFTD
d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée



Post-scriptum 1 : valant argumentaire de notre recours gracieux, contribution datée du 21 novembre CONSULTATION SUR LE PIG-Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan déposée en tant que remarques sur le registre numérique qui fonctionné sur le site www.pig-lnmp.com ; le co-responsable du GT Transports-Mobilités de l'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD a alerté M. le sous-préfet de Béziers (courriel du 23 novembre à 16 h 52) sur le fait que le dépôt de remarque qu'il venait d'effectuer pour faire entendre la large contribution de notre association régionale avait été enregistré sans que l'identité (avec adresse courriel) du déposant individuel ou collectifs soit relevée, ce qui pouvait priver de crédibilité l'utilisation que les préfets feraient de ces remarques pour ajuster leurs arrêtés.

Et nous venons de vérifier que ce site, sans donner accès aux remarques que la consultation (qui n'est pas une enquête publique, laquelle n'est prévue qu'avant les arrêtés DUP) permettait d'enregistrer sur registre numérique, indique simplement « *A l'issue de la mise à disposition du public du dossier de projet d'intérêt général du 22 octobre au 23 novembre 2018, les préfets de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales ont décidé de qualifier l'intégralité de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan en projet d'intérêt général par arrêté préfectoral* ». Une fois encore la contribution des citoyens et de leurs associations et organismes semble négligée dans une phase clé de la préparation d'un grand projet.

le 21 novembre 2018,

CONSULTATION SUR LE PIG-Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan
Contribution de l'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD

Association de consommateurs représentative notamment des usagers du service public ferroviaire l'ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon devenue ASSECO CFDT OC PYR.M.D depuis le 8 novembre 2017 a déjà formulé plusieurs avis antérieurs sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, portant à la fois sur les attentes des consommateurs quant aux usages de cette nouvelle ligne ferroviaire, et sur son tracé, ses points de jonction avec la ligne classique et la desserte indispensable des principales gares existantes.

C'est le tronçon manquant indispensable au bouclage entre Montpellier et Perpignan du grand corridor ferroviaire européen marchandises Méditerranée Occidentale; alors que la ligne mixte grande vitesse fret Perpignan-Barcelone, avec en particulier son tunnel du Perthus, est ouverte depuis décembre 2013, mais scandaleusement sous-utilisée, et que le Contournement Nîmes Montpellier entre Manduel et Saint-Jean-de-Védas fonctionne correctement pour le fret depuis décembre 2017, amputé du raccordement de Saint-Brès qui devait permettre la desserte de Montpellier-Saint-Roch par les TGV utilisant la LNMP, tandis que la gare Montpellier Sud de France à la Mogère (objet d'un partenariat public privé. Qui a déjà dégagé dès 2017 plus d'intérêts financiers pour les associés de la SAS Gare de la Mogère que le montant de son capital social) rallonge pour la plupart des voyageurs les temps réels de trajet d'au moins 3/4 d'heure avec utilisation d'un bus navette et d'un tram pour les liaisons avec le cœur d'agglomération et les correspondances TER et Intercités.

Urgente nécessité d'un report de trafic de la route au rail

A l'impérieuse condition qu'elle soit mixte GV et fret de bout en bout et sans gare TGV supplémentaire, l'ASSECO-CFDT veut que la LNMP soit réalisée le plus rapidement possible pour permettre un report de la route au rail : 143 trains de fret de 750 tonnes nettes réduiraient de 6 000 poids lourds par jour en moyenne le trafic (auto)routier entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, avec leurs impacts très négatifs environnementaux et sanitaires.

Ce report diminuerait considérablement (échelle équivalente en moyenne au passage quotidien de 300 millions de VL!!!) le coût de dégradation des revêtements routiers pour lesquels le passage d'un seul

camion peut atteindre l'équivalent de 400 000 voitures légères (camion 5 essieux surchargé à 12 tonnes par essieu) parce que cette usure progresse à la puissance 4 de la charge par essieu... ce qu'oublie de chiffrer les coûts comparés camion/train.

Contestation de 3 points essentiels du dossier

Participant à la Coordination Régionale Inter associative Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, (CRI-LNMP), créée en août 2012, l'Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée (en abrégé ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD) conteste des points essentiels du dossier présenté sur le site officiel et formule en conséquence les remarques suivantes :

- **désaccord avec la réalisation d'une gare TGV Béziers-Est A75**, qui aurait dû être supprimée du projet afin que soient respectés, par une modification de sa décision ministérielle du 29 janvier 2016 notifiée au Pr.sident de SNCF Réseau, les engagements verbaux de d.but 2017 du Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche auprès de la Présidente du Conseil Régional pour concrétiser le choix alternatif des élus territoriaux concernés en faveur d'un Pôle d'Echange Multimodal à la gare étoile centre de Béziers, fermement soutenu par la CRI LNMP qui entend redynamiser le maillage ferroviaire Massif Central Méditerranée par des trains à motorisation électrique.

- **nécessité que les trains de fret puissent circuler sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Béziers et Rivesaltes**, de manière à éviter les aléas submersion marine et embruns de la traversée des étangs à l'ouest de Narbonne, risques déjà avérés et en cours de forte aggravation par le réchauffement climatique. Il y va de la possibilité d'un fort report du transport de fret, d'intérêt régional et européen, de l'autoroute au rail ; même si les infrastructures sont plus coûteuses pour un passage des basses Corbières par tunnel-s préservant mieux paysages et terres agricoles, cette pleine compatibilité avec le trafic fret est indispensable à un très bon retour économique et écologique sur investissement de la phase 2 (facilitant son financement par subventions européennes et emprunt long terme mobilisant l'épargne interrégionale) alors qu'il n'est prévu que 34 TGV par jour à Perpignan à la mise en service lointaine de la 2ème phase de la LNMP.

- **nécessité que soient effectuées des réservations foncières**

- **pour un Pôle d'échanges multimodal du Coeur du Languedoc** (zones d'emploi de Narbonne, Béziers et Agde-Pézenas), quand la saturation des gares centres de Béziers et de Narbonne et la fréquentation TGV sur la LNMP à partir de ou à destination du Coeur du Languedoc le justifieront, l'intersection, sur la commune de Nissan-lez-Enserune, de la LNMP et de la ligne classique entre Béziers et Narbonne permettant des correspondances TGV-Intercités-TER quai à quai,

- **ainsi que pour de futurs tronçons de dépassement des trains de fret par les TGV par voie complémentaire**, économisant le surcoût énergétique d'arrêts de régulation pénalisant le fret, aujourd'hui prévus sur l'excédent de faisceau de la gare de la Mogère et sur le faisceau de 4 à 6 voies de 1 200 m de longueur annoncés au raccordement du tronçon fret entre la section internationale Perpignan Figueras et Rivesaltes et la ligne actuelle à Salses-le-Château.

En résumé

**L'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD REDIT :
NON À DEUX GARES TGV SUPPLÉMENTAIRES
ET
OUI À LA MIXITÉ FRET VOYAGEURS DU
GRAND CORRIDOR FERROVIAIRE EUROPÉEN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE
RACCORDÉ À DE NOUVEAUX PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX
À BÉZIERES ET NARBONNE CENTRES**

Post-scriptum 2: extrait du chapitre « transports » de notre contribution au grand débat national ;
« 10 - Les investissements sur les transports ferroviaires permettent d'amplifier fortement les reports de la route au rail : ainsi par exemple 143 trains de 750 tonnes nettes pourraient remplacer chaque jour 6 000 passages de poids lourds au Perthuis autoroutier pour transport de fret entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, à condition que ces trains de fret puissent utiliser la ligne nouvelle Montpellier Perpignan dont le projet actuel exclut cette utilisation entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes ; le surcoût de tunnels supplémentaires pour le passage des basses Corbières serait largement amorti en ajoutant aux 34 TGV par jour actuellement prévus ces 143 convois, dont les chargeurs ne prendraient pas le risque d'utiliser la ligne actuelle exposée à des risques de submersion et d'embruns dans la traversée des étangs à l'ouest de Narbonne. »

NB : copie pour informations aux collectivités et établissements publics membres du comité de pilotage de la LNMP : **région Occitanie Pyrénées-Méditerranée – Département de l'Aude – Département des Pyrénées-Orientales – Montpellier-Méditerranée-Métropole - Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée - Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée - Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne - Communauté d'Agglomération Perpignan-Méditerranée-Métropole - Communauté d'Agglomération Carcassonne-Aglo - SNCF-Réseau**