

Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Phase 1 Montpellier-Béziers

Enquête Publique du 14/12/2020 au 27/01/2022.

Contribution d'EELV Languedoc-Roussillon et d'EELV Midi-Pyrénées

(sur un texte produit par la Commission "EELV Mobilités Occitanie")



Avis défavorable sur l'ensemble de la justification socio-économique et écologique du projet dans sa version actuelle inadéquate.

Les réponses de SNCF Réseau à l'Autorité environnementale sont insuffisantes, notamment sur le respect de la biodiversité, des paysages, des vignobles, et l'avenir de la "Ligne des Etangs".

L'absence d'aménagements entre Montpellier et Sète est un mauvais signal pour les habitants du bassin de Thau. Cette absence doit être compensée par des garanties de maintien de dessertes TGV pour Sète et Agde.

Pour l'ensemble du projet, nous nous opposons au dogme de la Très Grande Vitesse.

La Phase Béziers-Perpignan doit être réétudiée en urgence avec une solution mixte voyageurs-fret, sans gare nouvelle, sans quoi ce projet serait une agression frontale aux objectifs de la transition écologique.

L'axe du littoral méditerranéen, considéré comme stratégique par l'Union Européenne, est un couloir de transit de voyageurs et de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe.

La circulation de milliers de poids lourds y augmente d'année en année, et rien n'a été fait depuis des décennies pour permettre un report de ce trafic vers le rail.

L'urgence climatique, le besoin de réduire la pollution et de préserver notre santé imposent de réduire drastiquement, et dans les meilleurs délais, les transports polluants et donc de **délester cet axe autoroutier**.

Alors que l'Union Européenne a attaqué la France pour son inaction sur le plan climatique, que des pays européens s'engagent dans la voie de la "transition écologique", elle-même promue dans la communication gouvernementale, il est impératif que les réponses aux défis non seulement climatiques, mais de qualité de l'air et de santé publique constituent **la ligne directrice des projets d'infrastructures ferroviaires**.

Les décisions prises en France il y a déjà quelques années ne doivent pas saboter cette mise en marche de la stratégie ferroviaire européenne, pas plus que les efforts réalisés jusqu'à sa frontière par son voisin espagnol.

Il est donc primordial que la ligne nouvelle qui reliera Perpignan à Montpellier soit **entièrement accessible au fret** : nous demandons une solution qui permette **la continuité fret entre Béziers et Rivesaltes**. Sans cette condition, il ne sera d'ailleurs pas possible de **mobiliser les fonds européens, et c'est le budget de la région dédié aux lignes régionales qui sera lésé**.

Or le projet actuel est largement incompatible avec ces enjeux.

En exigeant un tracé apte à de la très grande vitesse (350km/h), le gouvernement empêche une solution de fret autre que le maintien sur la "ligne des étangs".

Cependant, cette ligne est soumise "aux coups de mer" et menacée à terme par la submersion marine avec la montée du niveau de la mer due au réchauffement climatique. Elle sera également rapidement saturée, si tant est que les professionnels en fassent un moyen de transport privilégié en raison des incitations européenne et française ; ce qui conduit à penser que l'économie faite aujourd'hui est sciemment reportée sur un coût bien plus élevé à moyenne et longue échéance.

SNCF Réseau n'a pas cherché à **chiffrer le retour sur investissement économique et écologique** qui prendrait pleinement en compte les coûts indirects évités par un très fort report de la route au rail pour des trajets longs.

D'autre part, le projet devrait être **respectueux de l'environnement** et des paysages, et favoriser **l'intermodalité** entre TGV et trains du quotidien, dans les gares existantes, pour un développement équilibré des territoires.

En décidant de créer 2 nouvelles gares hors de Béziers et Narbonne centres, SNCF Réseau méprise les déplacements par train des usagers du quotidien et n'a pas non plus tenu compte de la problématique de l'artificialisation des sols.

L'avenir permettra de prouver que le scénario d'EELV est le plus viable sur le long terme, une échelle de temps que le politique doit maintenant prendre en considération.

Nous demandons aux commissaires enquêteurs de tenir compte de nos propositions qui permettent :

- **de répondre à l'urgence de lutte à la fois contre le réchauffement climatique, la préservation du patrimoine humain, écologique et culturel, ainsi que les enjeux sanitaires et économiques.**
- **d'être en accord avec des objectifs européens de redynamisation du ferroviaire.**

Sommaire

État des lieux et enjeux

1. Un axe littoral méditerranéen emprunté chaque jour par plus de 10 000 poids lourds
2. Les effets indirects du fret routier
3. Une géographie contraignante et un fort risque climatique
4. Des enjeux européens en évolution

Le Projet LNMP revu par EELV

1. Questionner la Très Grande Vitesse
2. Optimiser les connexions avec les transports du quotidien et les agglomérations environnantes
3. Pour la mixité totale de la ligne, réétudier dès maintenant le tronçon Béziers-Rivesaltes.
4. Réduire les impacts sur les espaces naturels et le cadre de vie
5. Reprendre la jonction de la LNMP avec la ligne Bordeaux Narbonne Marseille
6. Participer pleinement à la construction de l'Europe ferroviaire

Annexes

État des lieux et enjeux

1. Un axe littoral méditerranéen emprunté chaque jour par plus de 10 000 poids lourds

L'axe méditerranéen Perpignan-Montpellier est emprunté par des flux **voyageurs et marchandises** de plus en plus importants.

Les chiffres 2017 du trafic routier montrent que plus de 10 000 poids lourds¹ circulent quotidiennement sur l'autoroute A9 (14 000 à Béziers Ouest). En plus de cette circulation sur autoroute, il faut prendre en compte les nombreux camions qui empruntent la Nationale 9 par souci d'économie.

La moitié des camions franchissant le col autoroutier du Perthus en 2017 n'a pas de point d'origine ni de destination sur le territoire français : ils desservent le reste de l'Europe à partir des ports ou des lieux de production de la péninsule ibérique ou à l'inverse en desservant cette dernière (voir Annexe).²

2. Les effets indirects du fret routier

Les chiffres du trafic routier révèlent des émissions et rejets alarmants de CO₂ (gaz carbonique), principal GES (Gaz à Effet de Serre), mais également de NO₂ (dioxyde d'azote) et de particules fines et très fines émises quotidiennement sur cet axe. Les émissions de NO₂ et particules fines aggravent particulièrement la mortalité par **pollution de l'air** dans les agglomérations proches des parcours autoroutiers.³

Selon l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE), *“les économies européennes reposent sur le transport de marchandises sur de longues distances. Mais il y a également un coût caché qui se paie en années de problèmes de santé et en vies perdues. Ce coût est particulièrement élevé pour les personnes vivant à proximité des principaux axes européens de transport. En intégrant ce coût au prix des marchandises, nous pouvons encourager des méthodes de transport plus saines et des technologies plus propres”*.

En 2012, alors que les seuils fixés par l'OMS étaient plus haut qu'actuellement, les niveaux de pollution dépassaient déjà les valeurs limites⁴:

-Parmi les oxydes d'azote, le dioxyde d'azote (NO₂) : les concentrations régionales moyennes dépassaient, à proximité de la plupart des axes routiers de la région L-R, la « valeur limite » fixée à 40 µg/m³.

64% de la population habite dans une zone qui dépasse la valeur limite.

48% des émissions d'oxydes d'azote sont émises par les poids lourds et les bus.

¹ 14 340 poids lourds comptés à Béziers-Ouest en 2017.

² L'interruption du train des primeurs entre Perpignan et Paris-Rungis le 17 juillet 2019 a jeté des camions supplémentaires sur cet axe.

³ <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/risques-nuisances-pollutions/sante-et-environnement/exposition-aux-substances-chimiques/article/pollution-de-l-air-exterieur-et-sante>.

⁴ Schéma Régional du Climat, de l'Air, et de l'Energie, 2012

Les oxydes d'azote causent des affections pulmonaires (asthme, broncho-pneumopathies et cancers). De plus, on sait que les oxydes d'azote en présence de composés organiques volatils et sous l'effet du soleil produisent de l'ozone entraînant également des affections pulmonaires (d'où un plus grand risque dans notre région ensoleillée, point particulier évoqué dans le dernier rapport de l'ARS -avant COVID-sur la stratégie régionale de santé publique).

-particules fines : Le seuil 2012 ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) pour ces particules reconnues cancérigènes par l'OMS, était dépassé à proximité du trafic routier et dans toutes les zones où des mesures ont été prises (Nîmes, Montpellier, Perpignan). Les émissions étaient dues pour 30% au transport routier. Et encore ne sont pas prises en compte les particules fines et ultra-fines, celles-ci récemment retrouvées non seulement dans les gaz d'échappements, mais aussi produites lors des freinages et par l'érosion des pneus et des voies de circulation. Et si la pollution au dioxyde d'azote diminuera avec l'avènement des véhicules électriques, la pollution aux particules fines et ultrafines persistera par l'abrasion des pneus. Donc pas d'amélioration de ce côté-là, contrairement à ce que les représentants de la SNCF ont proclamé lors du séminaire au PNR en décembre 2021.

En 2021, par la modification à la baisse des seuils de référence, l'OMS envoie un signal fort :

Les seuils pour le NO_2 passent de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à 10, pour les PM_{10} de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à 15, pour les $\text{PM}_{2,5}$ de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à 5.

Selon ATMO Occitanie, en prenant comme année de référence 2019, c'est désormais ⁵:

-80% de la population qui est exposée à des dépassements des seuils pour le NO_2 ,

-29% de la population exposée à des dépassements des seuils pour les PM_{10}

-100% Pour les $\text{PM}_{2,5}$ et l'ozone

Une étude conduite à Montpellier au CRLC observe une diminution significative du taux des anti-oxydants dans le sang des habitants vivant à proximité de l'autoroute. Or cet effet biologique est associé à l'incidence des cancers du poulmon en particulier.

L'ARS a constaté, dans la période 2009-2013 une incidence de cancer du poulmon significativement plus élevée dans la Narbonnaise par rapport au reste de l'Aude. Il y a maintenant assez d'études pour confirmer ce risque.

Sur le tronçon Narbonne Perpignan, on trouve 6 communes désignées comme sensibles : Narbonne, Roquefort des Corbières, Caves, Fitou, Salses le Château, Perpignan (Schéma Régional du Climat, de l'Air, et de l'Energie, 2012).

A ces enjeux environnementaux et sanitaires, rajoutons la dégradation causée à la route⁶, les ralentissements de circulation, les risques d'accidents et les conséquences financières pour la collectivité.

⁵<https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2021-10/14102021%20CP%20impact%20r%C3%A9vision%20seuils%20OMS%20sur%20part%20de%20population%20expos%C3%A9e%20en%20Occitanie.pdf>

⁶ - La dégradation causée à la route par le passage d'un seul poids lourd était équivalente à celui de 50 000 à 100 000 voitures légères, équivalence multipliée par 10 en cas de forte surcharge - Louis Fernique - https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/TrainingMaterials/enpc_04_ContexteInstitutionnel.pdf

Les externalités négatives ont été particulièrement étudiées sur 150 kilomètres mais leur calcul devrait se faire sur la totalité des trajets Poids Lourds effectués sur les axes routiers européens.

La prise en compte des coûts indirects, écologiques, sociaux, sanitaires et techniques est donc indispensable. Ces externalités doivent être évaluées, et leur réduction ou suppression, grâce au **report de la route vers le rail**, pris en compte en déduction des coûts d'investissement et de fonctionnement des projets.⁷⁻⁸

Il est à noter, parmi les critères à prendre en compte, que le train est un moyen de transport énergétiquement efficace pour le transport des voyageurs et des marchandises. La très faible résistance au roulement fer-fer, ainsi que la plus faible résistance aérodynamique des lourds convois constitués de wagons qui « s'abritent » derrière la motrice, dans son sillage, expliquent cette très bonne efficacité.

3. Une géographie contraignante et un fort risque climatique

Le dérèglement climatique et la montée du niveau de la mer⁹ accentueront dans le futur le risque de **submersion marine** qui menace déjà la ligne actuelle Perpignan-Montpellier, entre Leucate et Narbonne - sur le tronçon dit de la "Ligne des Étangs" (zone d'emploi de Narbonne).

Conçue sur un socle marécageux dès la conception du tracé évitant un grand domaine sur Sigean, cette ligne est actuellement très perturbée par les **embruns et coups de vent** qui entraînent des suppressions et retards imprévus de tout type de train. Ces perturbations mettent à mal la ligne très sollicitée par des trains de fret beaucoup plus lourds en charge que toutes les rames voyageurs, et augmentent considérablement le **coût d'entretien**, par l'usure des infrastructures, la dégradation des ballasts et soubassements.



Le trait noir des végétaux déposés par la mer, indique le niveau atteint par les flots. Très proche des rails.

⁷ - Voir le rapport de la commission de haut niveau sur le prix du carbone <https://www.carbonpricingleadership.org/>

⁸ - Le 1er ministre J.Castex a utilisé l'équation suivante le 27/07/2020: 20 000 poids lourds de moins sur les routes = 425 000 T de CO2 de moins par an; ce qui donnerait pour 6000 camions sur notre axe, 127 500 T de CO2 en moins.

⁹ - <https://www.midilibre.fr/2020/11/30/plages-ronge-par-lerosion-le-littoral-heraultais-passe-en-alerte-rouge-9228402.php>

Pour une circulation normale des trains de transport de marchandises (fret), une voie ne doit comporter aucune rampe à plus de 1,5%.

Or, la priorité pour les décideurs du projet LNMP est la grande vitesse voyageurs.

Par conséquent, dans le projet actuellement retenu, le choix a été fait de **supprimer l'accès au fret** de la LNMP entre Béziers et Rivesaltes, et donc de demander à la seule "Ligne des Étangs" d'assurer le transport de marchandises entre ces 2 villes.

Une ligne dont les charges d'exploitation seront de plus en plus difficiles à supporter et qui ne pourra pas répondre à la demande croissante du trafic de marchandises.

4. Des enjeux européens en évolution

La LNMP fait partie du corridor ferroviaire européen marchandises, qui n'est qu'une partie du programme RTE-E (TEN-T) de l'Union européenne pour aider (avec un soutien financier aux Etats, qui restent décisionnaires) à la construction des maillons manquants transfrontaliers, résorbant les goulets d'étranglement, et pour aider à accroître "l'intelligence" du réseau.

ou : qui ambitionne d'éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres, afin de créer une seule zone de transport européenne.

La Commission Européenne a aussi élaboré une "Stratégie Européenne pour la Mobilité Intelligente et Durable" ayant été soumise à adoption le 9 décembre 2020.¹⁰

De cette stratégie, nous retiendrons :

- La prise en compte par l'Europe des coûts pour notre société, qui ont tous une incidence sur notre santé et notre bien-être, induits par : les émissions de gaz à effet de serre; la pollution atmosphérique; la pollution sonore; la pollution de l'eau; les accidents de la route et embouteillages; la perte de biodiversité.
- L'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050.
- L'Année Européenne du Rail 2021. -
- L'augmentation du trafic ferroviaire à grande vitesse (doublement d'ici 2030 et triplement d'ici 2050).
- Le pacte vert pour l'Europe qui demande qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail.
- Le renforcement de la coordination et de la coopération transfrontières pour stimuler le fret ferroviaire.
- L'augmentation du fret ferroviaire de 50 % d'ici à 2030 et 100% à 2050.
- Le remaniement en profondeur d'ici 2030 du cadre européen pour le transport intermodal de marchandises par rail et voies navigables, avec notamment des outils dématérialisés, en vue d'accroître sa compétitivité.

Le projet LNMP tel que conçu actuellement est donc incohérent vis-à-vis de la "Stratégie Européenne pour la Mobilité Intelligente et Durable", notamment en matière de fret, et vis à vis des ambitions récemment affichées par l'Espagne pour un fort développement du fret ferroviaire à travers son plan de verdissement des transports.

¹⁰ - <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-789-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>
<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-789-F1-FR-ANNEX-1-PART-1.PDF>

Le Projet LNMP revu par EELV

1. Questionner la Très Grande Vitesse

Le projet piloté par SNCF Réseau tient pour acquis, suivant une décision ministérielle de 2011, une ligne nouvelle de type LGV, en surface, conçue pour la circulation des trains jusqu'à **350 km/h** en priorisant l'ouverture du tronçon Montpellier-Béziers.

En 2014, les estimations dépassaient les 5 Md€ pour un gain de temps de 39 minutes entre Montpellier et Perpignan – 18 minutes avec la mise en service du tronçon 1.

La recherche de la grande vitesse comme critère prioritaire (voire comme un dogme) a conduit à écarter les solutions alternatives, plus respectueuses de l'écologie, plus bénéfiques d'un point de vue social, sanitaire et technique.

La recherche de la très grande vitesse sur l'ensemble du parcours a orienté le projet dès l'origine vers un tracé à **courbes** douces, comportant **des pentes non compatibles avec le fret ferroviaire** et peu respectueux de l'environnement et des paysages.

Une limitation de la vitesse des TGV à 220 km/h sur certains tronçons permettrait de réduire de façon conséquente les impacts environnementaux par la possibilité de réaliser des rayons de courbures plus courts, évitant ainsi la traversée de certains sites naturels sensibles.

Pour faciliter les dépassements des trains de fret par les TGV, il faut également dès à présent privilégier le "garage actif" par doublement de voies pour éviter les arrêts prolongés dans les gares.

2. Optimiser les connexions avec les transports du quotidien et les agglomérations environnantes

La conception de la ligne nouvelle devra permettre des **correspondances** faciles avec les TER et les réseaux de transports urbains et interurbains, pour un **développement équilibré du territoire**.

A ce sujet, le SRADDET¹¹ proposerait comme "cap" le rééquilibrage régional. Il paraît donc important que les bassins de vie qui longent la LNMP ne soient pas les oubliés de cette nouvelle ligne.

2.1 Refus des gares excentrées

Cet impératif doit déterminer les choix en matière de gares. Mais la reconnaissance de Projet d'Intérêt Général validée par 3 préfets maintient les implantations de **gares TGV nouvelles à Narbonne Sud-Ouest et à Béziers Est A75**.

Pourtant le **bilan de la création de la gare de Montpellier Sud-de-France** à la Mogère, malgré une enquête publique aux avis massivement défavorables, **confirme que**, pour un coût d'investissement considérable (montant budgété de 135 M€)¹², le trafic de la gare est

¹¹ <https://www.laregion.fr/-occitanie-2040->

¹² - Financé par un partenariat privé confiant la gestion de la gare à la SAS "Gare de la Mogère", 100% privée - Décret n°

en dessous des prévisions¹³ et l'intermodalité n'y est pas favorisée (en particulier les correspondances avec la gare St Roch). Nous récusons également les gares nouvelles en raison de leur **impact environnemental** : artificialisation supplémentaire des sols, et d'un **maintien trop fort des déplacements carbonés pour y accéder**.

Nous dénonçons également les coûts de stationnement dans les parkings des gares excentrées qui grèvent toujours un peu plus le pouvoir d'achats des usagers.

Nous nous opposons donc à la création de gares nouvelles excentrées, à Béziers et Narbonne et soutenons la création de Pôles d'Échanges Multimodaux de centres villes qui permettent le lien avec le réseau des TER.

Bien que les conclusions de l'enquête publique maintiennent dans les documents la création d'une gare nouvelle à Béziers Est A75, nous soutenons la position du Conseil Régional qui s'y oppose.¹⁴

Une **décision ministérielle** doit être prise pour supprimer la gare excentrée de **Béziers** du projet tout en confirmant la priorisation de la transformation de la gare centre en Pôle d'Échanges Multimodal.

Nous demandons le même principe de décision pour la gare de **Narbonne**.

Ces PEM permettront les correspondances avec les TER, bus urbains et cars, tramways, et également les points de locations et parkings vélos, zones de covoiturage/autopartage, cheminement piétonnier adapté aux personnes à mobilité réduite, ou chargées de bagages/poussettes...

La recherche de la grande vitesse amène ce projet à ignorer la desserte des centres ville où se situent les connexions entre les différents modes de transports. Le temps de trajet Béziers-Narbonne (13 min de gare à gare actuellement en TER) ne justifie pas de raccordement intermédiaire, mais, comme pour Béziers Est, un raccordement est nécessaire à Narbonne Sud-Ouest, permettant aux TGV, desservant ces deux villes, d'utiliser la ligne nouvelle, au lieu de la "Ligne des Étangs" pour relier Perpignan, Narbonne et Béziers.

2.2 La particularité du Bassin de Thau

Souvent, les études pour une ligne nouvelle se limitent aux bénéfices apportés aux gares desservies par cette ligne, et donc aux agglomérations urbaines telles que celles de Montpellier, Nîmes, Béziers, Narbonne et Perpignan.

Concernant le Bassin de Thau, on peut constater que le projet actuel LNMP pourrait amener un appauvrissement considérable de l'offre de TGV sur Sète, qui devrait passer de 10 à 3 TGV par jour.

Ce projet va avoir pour conséquence d'enclaver ce territoire, les usagers ne pouvant pas rejoindre la gare Sud de France sur Montpellier par les trains du quotidien.

A tout cela s'ajoutent les impacts environnementaux, la dégradation du cadre de vie. Cela nourrit un grand **sentiment d'injustice** pour de nombreux habitants du Bassin de Thau, qui contribueront cependant au financement de la LNMP par leurs impôts.

2015-154 du 11 février 2015- assurant à cette dernière de confortables loyers de SNCF Réseau.

¹³ - Même portée fin 2019 à 23 ou 24 TGV par jour, Montpellier Sud de France est en-dessous de la prévision de 33 annoncée peu après mise en service de Nîmes-Pont-du-Gard.

¹⁴ - Lors du Comité de Pilotage de ce 12 novembre, la Présidente du Conseil Régional Occitanie-Pyrénées-Méditerranée, Carole Delga a "renouvelé notre volonté d'abandon du projet de gare A75 au profit du futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) au centre-ville de Béziers".

Sète Agglopol Méditerranée compte près de 126.000 habitants. Ce chiffre n'inclut pas la population d'Agde, 29.600 habitants, qui peut être naturellement rattachée à ce bassin de vie et dont la gare draine les populations des bassins agathois et piscénois (environ 80 000 habitants).

D'autre part, une caractéristique particulière de ce bassin de population est que le taux de résidence secondaire y atteint 26,4 % selon l'INSEE.

Or, ces ménages, non comptabilisés dans les chiffres précédents, sont bien présents : ils empruntent majoritairement le TGV pour rejoindre 1 à 3 mois par an leur résidence secondaire. Il faut partir sur un chiffre total qui avoisine 200.000 personnes.

En plus du fort attrait touristique de ce territoire, la ville de Balaruc-les-Bains, classée 1ère station thermale de France, accueille chaque année près de 50 000 curistes.

En été, période de très grande mobilité, on est donc, possiblement, face à une population avoisinant 400 000 habitants.

Il faut garantir une desserte de Sète et Agde par suffisamment de TGV.

D'autre part, nous souhaitons un cadencement renforcé des TER entre les petites villes du bassin de Thau et les gares TGV situées à proximité et maintenues dans les centre-villes, seule possibilité pour assurer des connexions ferrées.

3. Pour la mixité totale de la ligne, réétudier dès maintenant le tronçon Béziers-Rivesaltes.

Un report modal massif du fret de l'autoroute vers le rail ne s'opérera que si le fret ferroviaire peut emprunter la ligne nouvelle **de bout en bout**.

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée demande la réalisation d'une **ligne nouvelle mixte**, d'un seul tronçon de Montpellier jusqu'à Perpignan, permettant de grandes vitesses de service optimisées tant **pour les voyageurs** que **pour le fret ferroviaire**, dans la continuité de la réalisation récente du Contournement Ferroviaire de Nîmes et Montpellier.¹⁵

Le projet dans sa version actuelle s'inspire encore beaucoup de ses prémices de 1996, soit il y a 26 ans ; c'est dire qu'il ne répond plus aux enjeux climatiques actuels, ni aux objectifs en faveur du fret annoncés à plusieurs échelles :

- régionale, avec le SRADDET qui afficherait l'objectif d'un *"nouveau modèle de développement favorisant le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime"*

- nationale, avec l'objectif affiché par le gouvernement de "doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030"¹⁶

- européenne, avec les évolutions de la stratégie européenne en faveur du fret ferroviaire (voir II.5).

Le passage des Corbières va devenir LE point noir majeur de la liaison fret européenne Nord-Sud.

¹⁵ - Comme le notifie le cahier d'acteur de la FNAUT dans le débat public de la CNDP de 2009: "Tous les trains de fret, actuels et futurs, y transiteraient. Des raccordements entre les deux lignes, situés à des distances suffisamment rapprochées, permettraient le détournement inopiné de trains de toutes natures sans en affecter la circulation, 24 h sur 24 h, garantissant ainsi fluidité et régularité aux chargeurs comme aux usagers des trains de la vie quotidienne, dont la SNCF n'arrive pas à assurer un niveau de qualité de service supérieur à 81% en 2008."

¹⁶ <https://www.gouvernement.fr/fret-ferroviaire-une-aide-de-170-meu-par-an-jusqu-en-2024>

Nous demandons aux dirigeants politiques et par conséquent SNCF Réseau de remettre à l'ordre du jour une solution pour bénéficier de la mixité totale - fret/voyageur - de ce tronçon avec un engagement très rapide d'études : tunnel(s) de franchissement des Corbières maritimes, tranchées couvertes pour les tronçons à faible profondeur etc.

Ces études doivent être rendues publiques.

Le tunnel ferroviaire du Perthus (2007) a montré par son coût modéré et sa durée raisonnable de chantier la faisabilité d'un nouvel ouvrage pas beaucoup plus long et à moins grande profondeur.¹⁷

Des économies seront réalisées en ne créant ni les 2 gares TGV supplémentaires inutiles (à Béziers et à Narbonne), ni le raccordement "Ligne des Étangs" - LNMP.

Quant à la "Ligne des étangs", elle coûte très cher en entretien pour deux raisons : impact des trains fret sur les voies, et impact des événements maritimes sur les installations.

En réponse à la future submersion de cette ligne, un scénario a été mentionné par SNCF Réseau lors de réunions publiques : créer une 3e ligne de l'autre côté des étangs ! Inutile de souligner ici la gabegie financière et environnementale que représenterait un tel scénario !

Nous proposons que ces économies **soient réinvesties en faveur du fret** :

- **nouvelles solutions** de franchissement des Corbières.
- nécessaire **plafonnement des rampes** à 1,5 % en particulier par "rabotage" du dénivelé du tracé entre la vallée de l'Orb et Nissan-lez-Enserune.
- desserte de la **gare centre de Narbonne par les trains**.
- raccordement au plus vite de la LNMP 100 % mixte avec la ligne Narbonne-Toulouse. Afin d'améliorer la desserte du corridor européen Marseille Bordeaux ("la transversale sud", axe structurant du maillage ferroviaire européen), et afin que les trains de fret venant ou allant à Bordeaux ne traversent plus les gares de Narbonne et de Béziers, ce qui réduira notablement les nuisances sonores de jour comme de nuit en zone dense d'habitat.
- aménagements sécurisant la plaine de l'Aude autour de Cuxac face au risque de pollution accidentelle.

4. Réduire les impacts sur les espaces naturels et le cadre de vie

Sur la phase Montpellier-Béziers l'impact sur les espaces naturels et sur le cadre de vie est important :

Impact sur la faune et la flore : dans les secteurs de la Gardiole, des garrigues de Poussan, Villeveyrac, des collines de la Moure... des espèces végétales rares ou protégées et à fort enjeu de conservation sont présentes.

La faune est également très riche, oiseaux, reptiles, batraciens... et des espèces fragiles sont menacées dans les territoires traversés par le projet : zones humides, plaines et

¹⁷ Le site "Structurae" chiffre la construction du tunnel ferroviaire du Perthus (8 171 m) à 301M d'€.

garrigues. L'inventaire fait partie de l'étude mais les mesures de réduction, de compensation ou d'optimisation des emprises en phase travaux et le suivi dans la phase exploitation doivent être précisés en lien avec les acteurs locaux (cf autorité environnementale)

Impact sur les lieux de vie et paysages :

Pour le cadre de vie, c'est la nuisance sonore dans les passages proches des habitations et notamment sur les viaducs dans le secteur de Poussan qui doit être prise en compte par la mise en place de protection phonique.

Concernant les viaducs, compte tenu de la richesse des paysages, ils devront faire l'objet d'études particulières (esthétique et impacts paysagers).

Des études complémentaires sont donc nécessaires, elles sont en cours ou à venir mais devront être réalisées avant le début des travaux, entre autres :

- Mesures à prendre pour la construction des ouvrages sur le site de la source d'Issanka;
- Compensations pour le vignoble (AOC Picpoul) doivent être précisées;
- Précisions sur la mise en place des chantiers en lien avec les écologues;
- Choix des surfaces qui seront retenues au titre des compensations.

-Dans les Corbières, sans attendre l'enquête publique sur la phase 2, le tracé de la Ligne Nouvelle doit être retravaillé.

En effet, sous sa forme actuelle, pensée pour pour la Grande Vitesse en surface, il nécessiterait de nouvelles saignées et d'importants remblais et aurait donc un impact considérable sur le paysage, la faune, la flore, l'agriculture et les lieux de vie.

- Impact paysager : extrêmement important alors que l'attractivité de cette région réside dans ses paysages de garrigues sauvages et massifs forestiers.
- Impact sur la faune et la flore : les travaux détruiront des habitats de pelouses substeppiques méditerranéennes en très bon état de conservation. Cet habitat naturel rare est utilisé par de nombreuses espèces rares et menacées : Aigle de Bonelli, Traquet oreillard, Cochevis de Thèkla, Lézard ocellé entre autres. Au-delà de leur destruction, le passage en aérien fragmentera ces habitats restreints et anéantira toutes des opérations de gestion et de conservation menées depuis des décennies dans le cadre de **Natura 2000** et des Plans Nationaux d'Actions des espèces menacées.
- Impact sur l'agriculture : le tracé est dans l'aire AOC Fitou et segmente nombre d'exploitations.
- Impact sur les lieux de vie : il passe très près (à l'E) de Roquefort des Corbières (en sus de l'autoroute A9), entre les deux villages de Caves et Treilles et proche du village de Fitou.
- Impact sur le tourisme : le projet aura un impact avec l'artificialisation des sols et la perte de la valeur touristique promue par le Scot du Grand Narbonne : en effet le tracé proposé traverse une trame verte jusqu'ici protégée des artefacts humains, faite de garrigue, de vignes et d'oliveraies. Il s'agit là d'une réserve de nature faisant le bonheur des habitants et des visiteurs

5. Reprendre la jonction de la LNMP avec la ligne Bordeaux-Narbonne-Marseille

Nous avons besoin que les lignes LNMP et Bordeaux Montpellier soient correctement embranchées pour anticiper toute augmentation des circulations de fret et de voyageurs ou toute évolution des usages. Par exemple, dans l'hypothèse d'une LNMP entièrement mixte, cela pourrait permettre aux activités agricoles locales d'accroître leurs débouchés.

Or il apparaît que le projet actuel ne fait que peu de cas de cet embranchement, ce qui illustre l'absence de vision prospective :

"En termes de fonctionnalités, le projet comprend deux raccordements : l'un de Perpignan vers Toulouse à double voie (L) et l'autre de Montpellier vers Toulouse à voie unique (K), qui se rejoignent au niveau du cours d'eau du Mayral et du lieu-dit « les Pradines » et se connectent à la ligne existante Narbonne-Toulouse sur les communes de Marcorignan et Névian."

Pourquoi ne prévoir qu'une seule voie dans un sens ? Pourquoi ne pas autoriser de passer par la gare de Narbonne centre en créant un raccordement à l'est de Narbonne? Est-ce que, vu de Paris, la transversale Bordeaux Marseille se trouve hors des radars ?

C'est tout ce carrefour qui est à repenser puisqu'il reste conçu sur le non passage du fret sur la LNMP entre Béziers et Rivesaltes et sur la maximisation financière du train.km. C'est aussi la seconde phase qui doit être modifiée dès maintenant en intégrant beaucoup plus fortement le report du fret de la route au rail.

6. Participer pleinement à la construction de l'Europe ferroviaire

Renvoyée devant la Cour de justice de l'UE pour la pollution de l'air liée au dioxyde d'azote (NO₂), la France doit montrer sa bonne volonté dans ce domaine.

La ligne nouvelle permettra la mise en place rapide du projet européen, TEE 2.0¹⁸, avec des trains de nuit sur longues distances, en remplacement de liaisons aériennes, dont la ligne Barcelone – Frankfurt (et au-delà) pourrait bénéficier. (Voir carte 6 Annexe)

La France doit aussi répondre aux efforts de son voisin européen, l'Espagne, et de l'Europe dans leurs démarches pour une transition écologique efficace et rapide.

La conception de la ligne nouvelle mixte, dans le prolongement du projet de rénovation espagnol de son réseau Méditerranéen, sera un complément aux 8,3 km de tunnel ferroviaire en service depuis fin 2013 de la ligne **Perpignan Figueras Barcelone**, lourdement **sous-utilisée** dans l'attente de la LNMP et du report autoroute-rail du trafic fret.

Mais sans la mixité sur la totalité de son parcours, les transporteurs n'auront rien à gagner à un report modal de la route vers le rail.

L'éventualité de la réalisation ultérieure d'une ligne fret en parallèle d'une possible LNMP non mixte, pour se substituer à une "Ligne des Étangs" à bout de souffle, risque d'engendrer pour la France et la Région des décennies de retard et des coûts financiers douloureux, que **nous pouvons encore éviter aujourd'hui, avec l'aide de l'Europe.**

¹⁸ - <https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/rail-boosted-by-eu-transport-chiefs-as-tee-2-0-planned/>
<https://blogs.mediapart.fr/ouiautraindenuit/blog/061220/l-allemande-et-lue-se-preparent-relancer-les-trains-de-nuit-trans-europeens?s=09>

Ce grand chantier d'infrastructures ferroviaires doit mobiliser au plus vite des financements issus des plans de relance de l'économie de l'Etat et de l'Europe, financements pour lesquels peut être mise à contribution une épargne interrégionale actuellement peu mobilisée pour de grands investissements d'intérêt général sur l'ouest de la façade méditerranéenne d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée. Il se doit de profiter du :

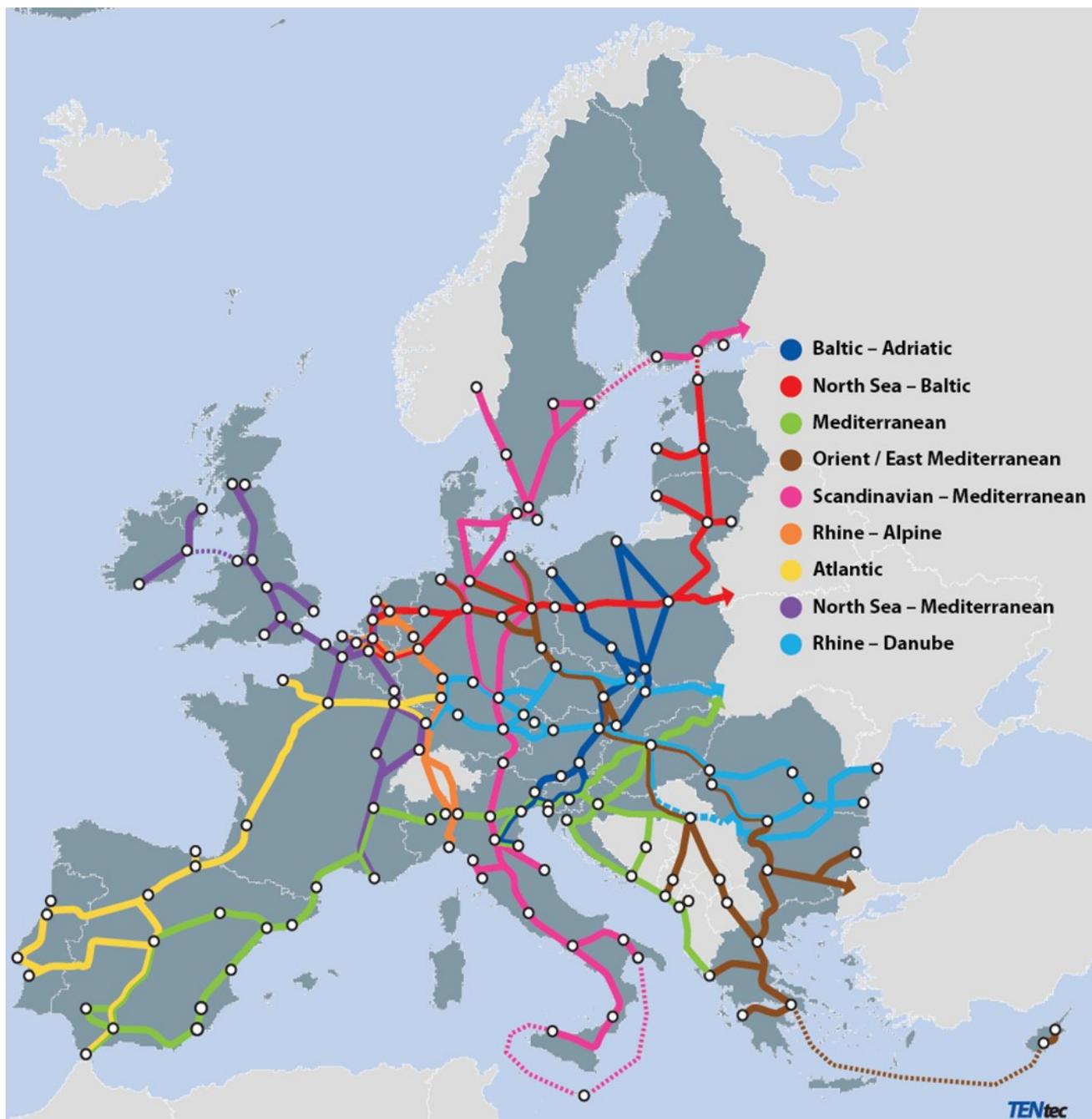
- Projet de relance Européen "**Next Generation EU**".
- Programmes, en cours de révision, "Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe 2021-2027¹⁹" avec le "Réseau de Transport Trans Européen - (RTE-T)" qui est pris en compte dans la "Stratégie Européenne pour la Mobilité Durable et Intelligente".

Avec la ligne nouvelle mixte de bout en bout entre Montpellier et Perpignan, assurant enfin la jonction entre le Contournement mixte Nîmes Montpellier et la ligne nouvelle mixte Barcelone- Perpignan, **le corridor de fret européen prioritaire**, intitulé **Méditerranéen** verra enfin le jour dans son intégralité pour les voyageurs ET les marchandises.

¹⁹ - MIE II, qui pourrait financer plus du tiers du projet LNMP, si le gouvernement français en fait la demande.

Annexes

Carte 1 – Réseau TransEuropéen de Transport

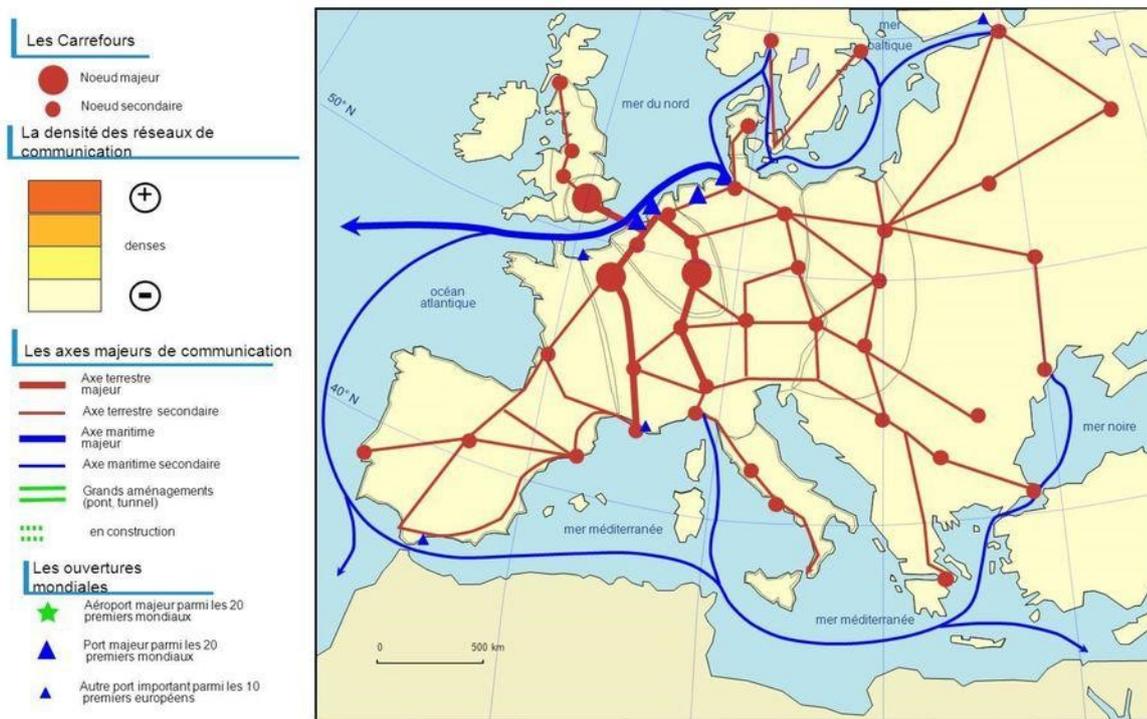


Note: the nine TEN-T core network corridors are based on the CEF and TEN-T Regulations (1316/2013 & 1315/2013); they have been created as a coordination instrument to facilitate the completion of major parts of the core network of strategic importance.

Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, TENtec Information System

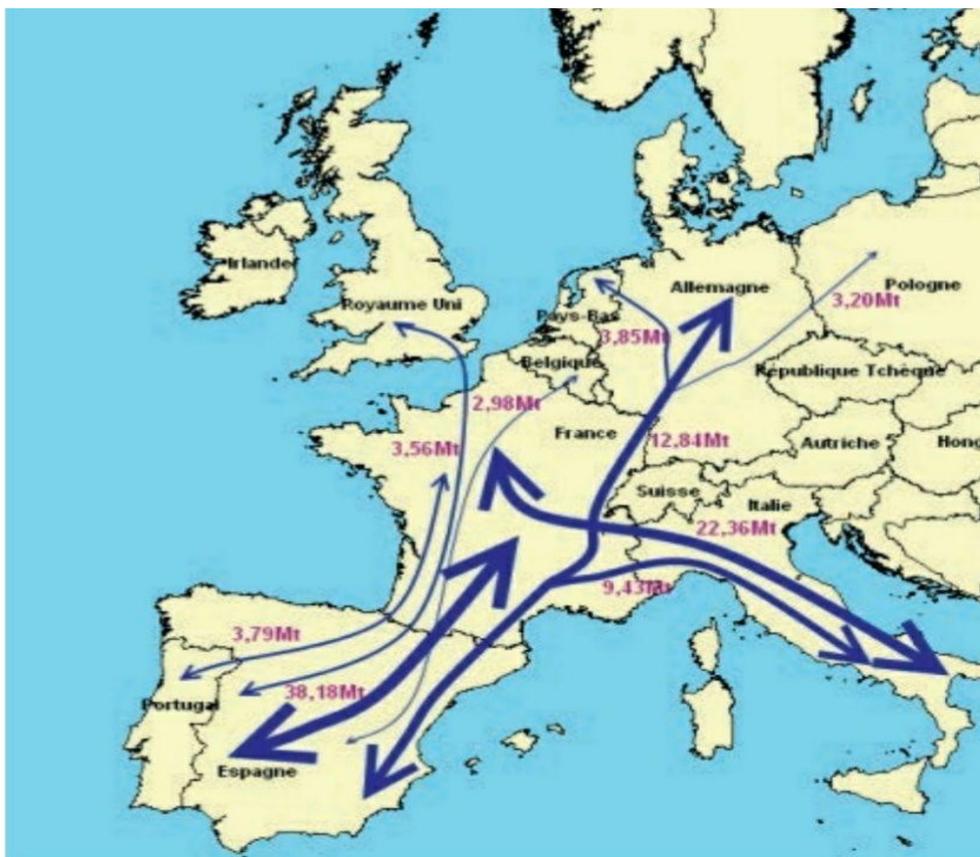
Carte 2 : Les Axes de Communications Européens

Les axes de communications en Europe



Carte 3 : Principaux flux de poids lourds* passant par les Alpes et les Pyrénées.

*Supérieurs à 2 millions de tonnes



Carte 4: Le fret ferroviaire en Occitanie



Sources: RGI © SNCF Réseau - FCLÉ FEMCO 2016 - © RGI 2018 - Lettre 2017 - document de travail



Chiffres clés du FRET en Occitanie :

- 1 000 km de VS
- 98 ITE
- 52 cours march. dont 29 AI
- 4 CTC
- 4 ports
- 5 candidats autorisés
- 12 EF fret
- 100 trains fret / jour

Carte 5 : Extrait de la carte du recensement des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) sur le réseau en 2017:

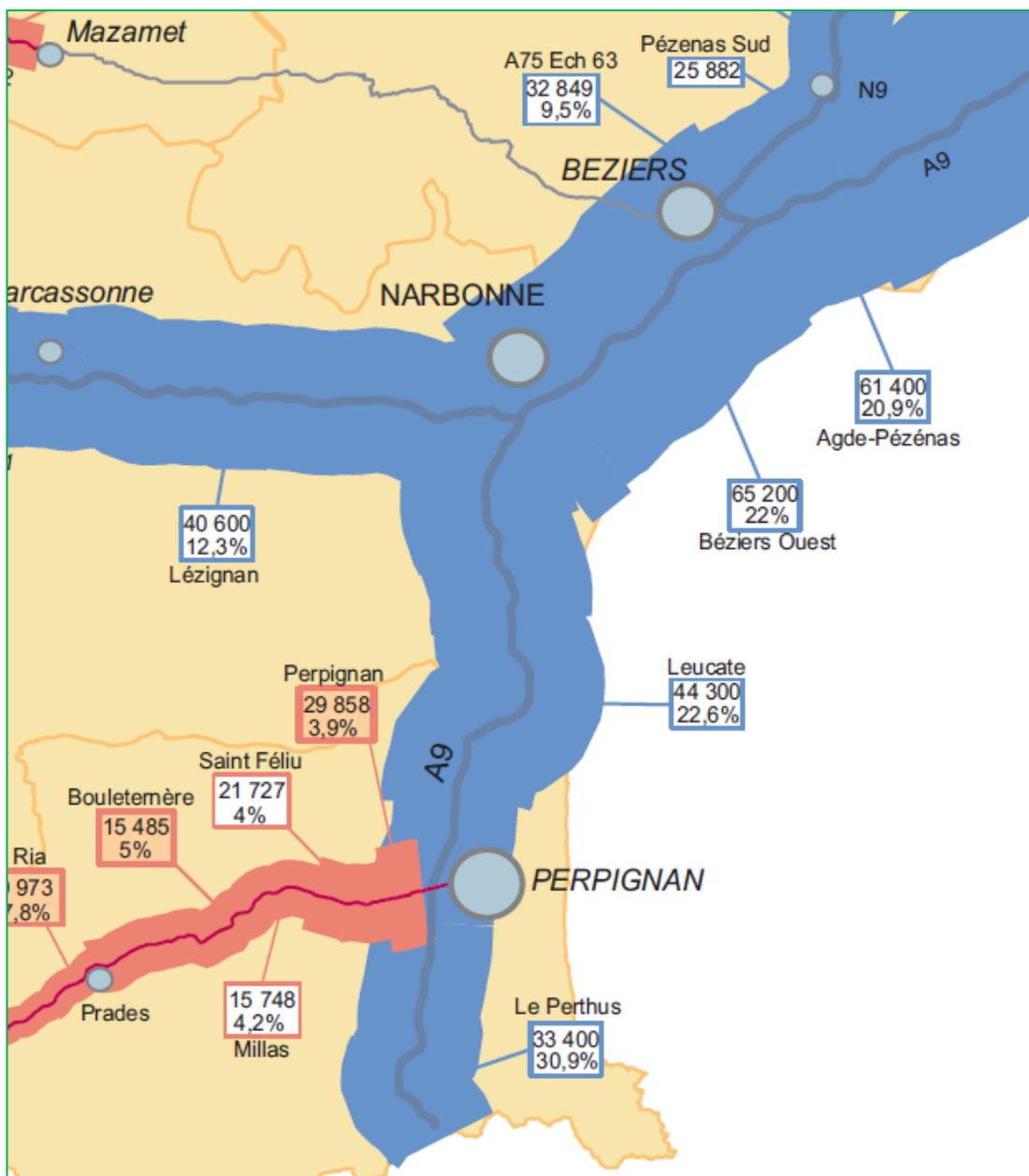


Tableau 2 : flux routiers de marchandises aux principaux points frontière en 2014

	Nombre de poids lourds (en milliers)			Tonnage (en millions de tonnes)		
	Transit	Échange	Total	Transit	Échange	Total
Bariatou	1 246	1 648	2 894	19,64	23,62	43,26
Le Perthus	1 748	1 442	3 190	26,53	18,42	44,95
Pyrénées	2 994	3 090	6 084	46,17	42,04	88,21
Alpes du Nord	104	1 115	1 219	1,72	15,90	17,62
Alpes du Sud	661	714	1 375	10,20	9,99	20,19
Alpes	765	1 829	2 594	11,92	25,89	37,81
Total	3 759	4 919	8 678	58,09	67,93	126,02

Source : TRM-UE, ModèV-calculs SOeS

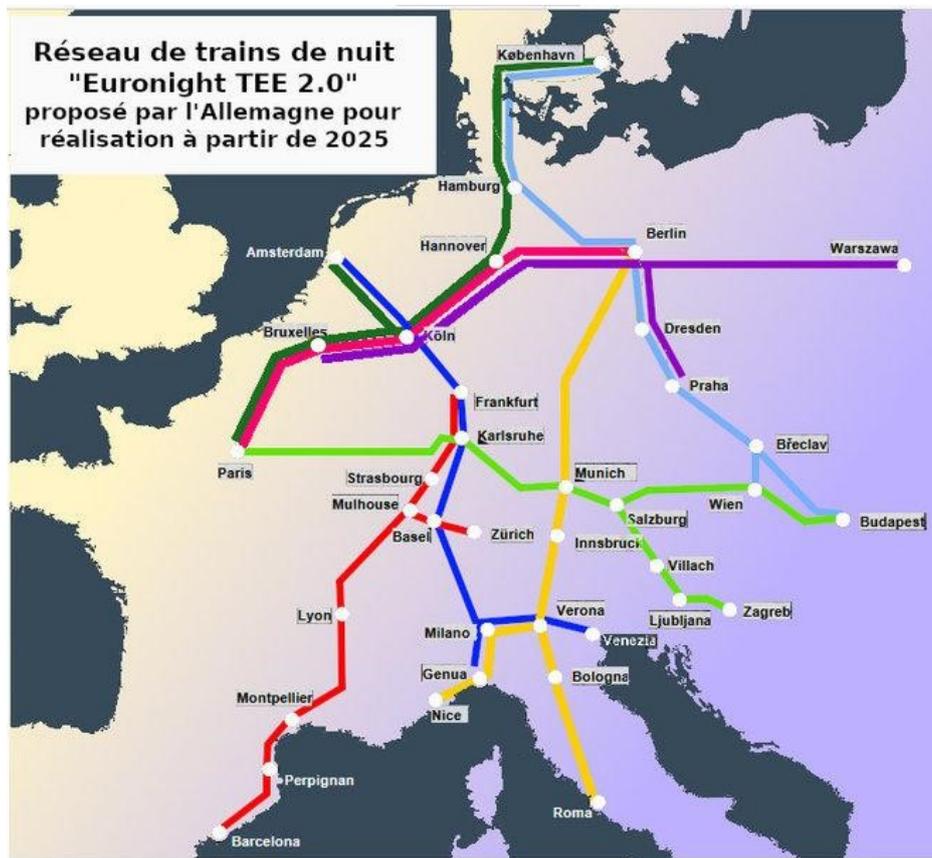
Pour information:

8 700 camions sont passés quotidiennement, en moyenne, par Le Perthus en 2014.

9 200 camions sont passés quotidiennement, en moyenne, par Le Perthus en 2016.

Source: *Statistiques des transports routiers en France et en Europe 2017 – Union Routière de France*

Carte 6 : réseau de trains de nuit "Euronight TEE 2.0"



1.2.6. Enjeu et effets résiduels sur les oiseaux

Habitats / Espèces concernées	Enjeu contextualisé à l'échelle de la phase 1	Phase Travaux / Exploitation	Effets potentiels					Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Surfaces d'habitat impactées				Effet résiduel	Mesures compensatoires	Mesures d'accompagnement / Mesures de suivi	
			Destruction d'individus	Dérangement d'individus	Fragmentation de la population	Altération	Perte de l'habitat			Altération des habitats par pollution accidentelle et/ou diffuse	S4	S5	S6				Total phase 1
Pie-grièche méridionale <i>Lanius meridionalis</i>	Très fort	Travaux	x	x	x	x	-	E2	R3, R4, R7, R10, R13, R6, R17	17,16 ha	0 ha	2,19 ha	19,35 ha	Notable	MC10b, MC15 à MC23, MCa8		
		Exploitation	x	x	x	x	-			Notable							
Bruant ortolan <i>Emberiza hortulana</i>	Très fort	Travaux	x	x	x	x	-			15,76 ha	0 ha	0 ha	15,76 ha	Notable			
		Exploitation	x	x	x	x	-			Notable							
Pie-grièche à poitrine rose <i>Lanius minor</i>	Fort	Travaux	x	x	x	x	-			0 ha	3 ha	0 ha	3 ha	Notable			MC01 à MC14, MCa7, MCa8
		Exploitation	x	x	x	x	-			Notable							
Aigle de Bonelli <i>Aquila fasciata</i>	Fort	Travaux	x	x	x	x	-			240 ha	0 ha	0 ha	240 ha	Notable			MC10b, MC15 à MC23, MCa2, MCa8
		Exploitation	x	x	x	x	-			Notable							
Faucon crécerellette <i>Falco naumanni</i>	Fort	Travaux	x	x	x	x	-			3,51 ha	0 ha	2,19 ha	5,70 ha	Notable	MC01 à MC14, MCa7, MCa8		
		Exploitation	x	x	x	x	-			Notable							
Outarde canepetière <i>Tetrax tetrax</i>	Fort	Travaux	x	x	x	x	-			85,40 ha	33,53 ha	0 ha	118,90 ha	Notable			
		Exploitation	x	x	x	x	-			Notable							
Busard cendré <i>Circus pygargus</i>	Fort	Travaux	x	x	x	x	-			240 ha	100 ha	40 ha	145,21 ha	Notable			
		Exploitation	x	x	x	x	-			Notable							
Pie-grièche à tête rousse <i>Lanius senator</i>	Fort	Travaux	x	x	x	x	-			47,93 ha	87,84 ha	0,45	145,21 ha	Notable			MC10b, MC15 à MC23, MCa8
		Exploitation	x	x	x	x	-			Notable							
Fauvette pitchou <i>Sylvia undata</i>	Fort	Travaux	x	x	x	x	-	47,93 ha	87,84 ha	0,45	145,21 ha	Notable					
		Exploitation	x	x	x	x	-	Notable									
Autres espèces																	
									R3, R4, R7, R10, R13, R6, R17					Notable			