

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

RENDEZ-VOUS VISIO DU JEUDI
CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET

DU 17 DÉCEMBRE 2020

COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES

Présentation de la réunion

Rendez-vous visio du jeudi, consacré aux Caractéristiques générales du projet, organisé en visio-conférence Teams

Intervenants présents :

- Stéphane LUBRANO, SNCF Réseau, Directeur de mission LNMP
- Nicolas Aladern, SNCF Réseau, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études
- Bruno Beauchet, SNCF Réseau, Responsable des études socio-économiques
- Sylvie Martin, SNCF Réseau, Responsable des opérations foncières
- Anne-Lise Gibbe, SNCF Réseau, Responsable de la concertation
- Elena Binet, AMO Environnement et procédures

Durée : 13h00 - 14h25

Animation : Alain Dessagne, Institutions & Projets

Nombre total de participants : 23

Introduction et prise de parole des intervenants

Alain DESSAGNE, animateur

présente le déroulé de la commission et les règles à suivre pour prendre la parole.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

présente le dispositif de concertation (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

présente le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Temps d'échanges avec les participants

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC O-Pyréméd

Revient sur le chiffrage de 5,5 milliards, basé sur les données économiques 2014. Il souhaiterait pouvoir disposer pour l'enquête publique de chiffres actualisés. Il aborde ensuite l'échéancier 2029-2040 pour la 2^e phase. Pour lui, c'est la 2^e phase qui est déterminante pour la rentabilité de l'ensemble du projet d'un point de vue écologique, qui s'entend sans interruption du fret entre Béziers et Rivesaltes. Ce point déterminera l'avis, positif ou négatif, que lui-même et son association porteront sur la 1^{re} phase. Il dit enfin que la solution tunnel n'est pas sérieusement étudiée avec toutes ses incidences sur les externalités : gaz à effets de serre, oxydes d'azotes et surtout particules.

Alain DESSAGNE, animateur

Reformule la position de M. Escafit qui demande l'étude de la mixité complète en y incluant les externalités négatives.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC O-Pyréméd

Ajoute que les études précédentes qui ont conclu à la décision de ne pas faire de tunnel n'ont jamais été "mises sur la table".

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association Nopasaran

Concernant la fiabilité de la ligne actuelle sur la 2^e phase, elle rappelle que la ligne actuelle traverse les étangs. Elle illustre la fragilité de la ligne par une photo prise il y a 15 jours au niveau de l'étang de Sigean, où l'on observe les dégâts causés par la mer, suite à un coup de vent, sur le ballast de la voie actuelle, ce qui entraîne des travaux fréquents. Elle estime que la fragilité n'est pas prise en compte. Elle souhaite savoir combien de fois, en raison de cette fragilité, la ligne a dû être interrompue et le passage de trains suspendu. Pourtant les transporteurs, FERMED ou Saint Charles, sont intervenus, à de multiples reprises notamment en comités partenariaux, pour dire qu'ils ne font pas passer leur fret sur la ligne actuelle parce qu'elle n'est pas fiable en raison de sa fragilité.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Confirme que SNCF Réseau est bien conscient des problématiques liées à la fragilité et à la vulnérabilité de la ligne au changement climatique. Dans le cadre de la mise à jour du dossier support à enquête publique, une étude est en cours, qui va permettre de mieux appréhender les risques climatiques auxquels cette ligne sera soumise, et leurs échéances. Il précise que les résultats de cette étude seront consultables dans le dossier support à enquête publique.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association Nopasaran

Demande si ces études sont réalisées par des organismes indépendants.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Explique que cette étude sur la vulnérabilité au changement climatique, novatrice en termes de méthodologie, est menée par Egis et le CEREMA, organisme d'État indépendant qui a déjà réalisé une 1^{re} étude de ce type sur l'axe Seine Nord.

Concernant le budget du projet, il précise que la ré-évaluation des coûts sera bien effectuée et que c'est une obligation pour le dossier support à enquête publique vu qu'un protocole de financement est nécessairement joint au dossier.

Jean-Baptiste de Clock, Syndicat de la Propriété Privée et Rurale de l'Hérault (SPPR34)
via le chat

Bonjour vous parlez de mixité sur la phase 1, avez-vous le nombre de sillon?

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Précise que les études socio-économiques sont actuellement en cours dans le cadre de la ré-actualisation du dossier. Ces études essaient, par des modèles, d'évaluer le nombre de circulations Voyageurs, fret, qui pourraient venir, à terme, circuler sur cette nouvelle infrastructure.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

Confirme que le nombre de sillons ne peut pas être défini aujourd'hui. Les prévisions de trafic, tous modes, à différents horizons de mise en service (1^{re} et 2^e phase) sont effectivement en cours.

Il explique que le nombre de sillons est lié non seulement à l'infrastructure, mais aussi au type de trains qui circulent : plus il y a de mixité, moins on fait passer de trains. La capacité de l'infrastructure, le nombre de sillons, dépendra de l'offre théorique identifiée par les prévisions de trafic. Ces prévisions de trafic se fondent sur les hypothèses élaborées par différents organismes, notamment la DGITM, ce qui permet de comparer les études entre elles.

Concernant les externalités négatives, les évolutions de gaz à effet de serre et les pollutions atmosphériques (notamment les particules fines) sont bien prises en compte dans les bilans socio-économiques.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC O-Pyréméd

Réagit sur le mode de chiffrage dans lesquels il existe des effets de seuil. Si on prend comme hypothèse que c'est le tronçon Perpignan-Narbonne qui limite le report de la route au rail, ce n'est pas sur ce seul tronçon que doit être comptabilisé l'impact d'optimisation du report que permettrait la continuité du fret : l'effet de la continuité du fret dépasse le seul kilométrage du tronçon étudié.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

Précise que le modèle de trafic fret sur lequel travaille SNCF Réseau est bien un modèle à échelle européenne. Les effets sont donc étudiés bien au-delà du périmètre physique du projet pour appréhender les effets globaux.

Jean-Baptiste de Clock, Syndicat de la Propriété Privée et Rurale de l'Hérault (SPPR34)
via le chat

merci, j'attends donc 2034 pour compter.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

Répond en précisant qu'il faut attendre le dossier d'enquête d'utilité publique dans lequel le dossier d'évaluation sociale et économique présentera les hypothèses et les résultats des études de trafic et des calculs coûts-avantages ; ceci concerne la phase 1 et la phase 1+2 (projet complet).

Alain DESSAGNE

Demande s'il est possible d'avoir un ordre de grandeur sur ce qui serait envisagé.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

Précise que cela est difficile parce que ces chiffres évoluent beaucoup : le Covid a des effets non négligeables sur la production industrielle ; de plus, il faut compter avec les hypothèses récentes de l'État, très volontaristes sur la réduction des gaz à effet de serre aux horizons lointains.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Note que ces études et ces résultats seront contre-expertisés par le Secrétariat général pour l'investissement (le SGPI est chargé, sous l'autorité du 1^{er} ministre, de l'évaluation socio-économique des grands projets d'investissement). Ces contre-expertises seront présentées dans le dossier support à l'enquête d'utilité publique.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association Nopasaran

Rebondit sur l'intervention de M. de Clock sur le chat qui souhaite que le débat reste sur la 1^{re} phase.

Elle souhaite connaître la gare retenue pour le raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante au niveau du biterrois, savoir ce qu'il en est de la gare de Nissan, et si la gare de jonction est toujours d'actualité.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Rappelle que la question des gares nouvelles fait partie de la 2^e phase du projet. Il ajoute que les emplacements des gares sont actés par décision ministérielle ; pour la 1^{re}, c'est à Villeneuve-les-Béziers, au niveau de l'échangeur. Il pourra être temps de rediscuter de ce point si tous les acteurs du territoire le jugent nécessaire, mais pour l'instant la décision est actée, et SNCF Réseau s'y conforme.

Il précise que la question des gares ne sera donc pas abordée par l'enquête publique à l'automne prochain .

Il indique que le choix de ces gares et des tronçons de mixité sont tous issus de phases de concertation précédentes qui ont éclairé les décideurs et qui ont abouti à une décision ministérielle : SNCF Réseau propose des options, des variantes, les argumente, mais ne participe pas aux décisions qui sont prises par les partenaires en comité de pilotage.

Bernard PIAT

Revient sur les propos de M. Lubrano. Il estime que SNCF Réseau dirige un peu les décisions qui sont prises par les politiques, dans la mesure où le citoyen n'est pas toujours présent pour opposer ses arguments.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Rappelle qu'il y a bien eu une phase de concertation pendant laquelle le public a pu s'exprimer. Bien entendu la décision a été prise par les décideurs.

Bernard PIAT

Insiste sur le manque de participation du public dans les phases de décision. Il aborde ensuite la place de l'Europe qui met en place un certain nombre de mécanismes, notamment le MIE et demande comment SNCF Réseau travaille avec les voisins européens, notamment l'Espagne.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Indique qu'au niveau du financement, la ligne est éligible aux subventions européennes, au titre de Corridor européen, et de suppression du goulet d'étranglement. Les discussions financières avec l'Europe sur le montant des financements européens sont gérées par l'État et la DGITM.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Précise que l'Europe subventionne actuellement un maximum de 50% des études, soit potentiellement à hauteur de 9 millions d'euros. SNCF Réseau travaille avec les services de l'État pour candidater au cofinancement des études post 2021. Il souligne que l'Europe porte une réelle attention au projet LNMP d'où le financement important des études. Dans le cadre de la suppression de goulet d'étranglement, environ 30 % du montant des travaux pourraient être financés par l'Europe.

Alain DESSAGNE, animateur

Demande si le projet, sans mixité entre Béziers et Rivesaltes, sera toujours considéré comme un Corridor fret.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Répond que le corridor fret ne correspond pas à un corridor fret uniquement ligne nouvelle. Sur le projet, le corridor fret, est constitué par le doublet de ligne, ligne nouvelle et ligne existante. L'Europe est tout à fait consciente des fonctionnalités actées par décision ministérielle.

Carine BARBIER, Conseillère municipale, Castelnau-le-Lez

Souligne ne pas avoir une grande antériorité dans cette concertation ; elle s'interroge sur l'information des citoyens et doute des méthodes employées pour que ce débat soit ouvert et public.

Elle s'étonne ensuite des nouvelles études d'analyse de l'impact du changement climatique sur la ligne qui traverse les étangs. Elle ne comprend pas comment on peut encore mener des projets de très long terme qui passent en bordure de mer. Elle demande pourquoi faire une construction qui sera obsolète dans 10-20 ans à cause du changement climatique et si les études en cours peuvent remettre en cause le tracé.

Elle aimerait également connaître le coût d'un tracé alternatif avec tunnel.

Au sujet des gares, elle veut savoir si des expropriations ont déjà eu lieu au niveau de la gare de Villeneuve-les-Béziers, et s'il existe une analyse, un suivi de la pertinence de la gare Sud de France, de sa fréquentation, et de la répartition des circulations voyageurs entre cette gare et Montpellier Saint-Roch.

Pour finir, elle souhaiterait connaître l'objet des études dont le financement, à hauteur de 2 millions d'euros, est en cours de délibération au sein des conseils d'agglomérations.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Concernant les doutes de Mme Barbier sur la bonne information du citoyen, il rappelle que, pour chaque concertation LNMP, il y a des garants nommés par la CNDP, dont le rôle est de vérifier que les dispositifs mis en place par le maître d'ouvrage permettent aux citoyens concernés par le projet de s'exprimer. Il indique que plus de 80 000 dépliants ont été déposés dans les boîtes aux lettres de toutes les communes de la 1^{re} phase, et que l'information est passée sur les réseaux sociaux. Il ne peut laisser dire que SNCF Réseau n'a pas la volonté d'informer et de faire participer le plus grand nombre de personnes au dispositif de concertation.

Alain DESSAGNE, animateur

Complète le propos de M. Lubrano en précisant que le site internet de la concertation compte déjà plus de 11 000 visiteurs avec plus de 30 000 pages vues.

Sofia ALIAMET, Garante, CNDP

En tant que garante, elle souligne que le contexte Covid a obligé le maître d'ouvrage à s'adapter et à organiser toutes les réunions en visioconférence. En termes de communication, elle ajoute que SNCF Réseau a déployé des dispositifs dans les mairies, envoyé des cartes T, fait une communication sur les réseaux sociaux. Elle précise que le rôle des garants est d'accompagner la maîtrise d'ouvrage tout au long de la concertation, qui les tient informés de toutes ses actions d'information et de concertation.

Bernard PIAT

Via le chat

Non cela est très bien la visio, cela permet aux habitants lointains d'intervenir :)

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Concernant les délibérations des conseils métropolitains évoquées par Mme Barbier, il précise qu'il s'agit de deux conventions de financement, chacune d'un montant de 333 000 euros par grande collectivité partenaire et qu'elles portent sur :

- le financement des études en cours permettant la mise à jour du dossier support à enquête publique : études environnementales (inventaire faune, flore, habitat sur tout le tracé), études socio-économiques (trafic, exploitation, mesures du bénéfice et de la valeur ajoutée du projet sur le territoire).
- le financement des acquisitions foncières : afin d'acheter le foncier pour lequel SNCF Réseau est mis en demeure par les propriétaires situés sur des emplacements réservés. Il précise que SNCF Réseau n'effectue pas de démarches pro-actives d'acquisition avant la DUP.

Il résume en disant que 10 partenaires cofinanceurs financent chacun 2 conventions pour un montant total de 3,33 millions d'euros chacune.

Carine BARBIER, Conseillère municipale, Castelnau-le-Lez

Demande si des propriétaires au niveau de la gare nouvelle de Villeneuve-les-Béziers peuvent mettre SNCF Réseau en demeure d'acquérir leurs bâtis.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Précise qu'il n'y a pas de bâti sur le secteur de la gare nouvelle de Villeneuve les Béziers.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Complète en indiquant que, sur cette zone, SNCF Réseau a déjà acquis deux parcelles non bâties et que deux mises en demeure sont en cours, à l'initiative des propriétaires concernés.

Elena BINET, Egis, AMO Environnement et procédures

Concernant la vulnérabilité climatique, elle précise que ses effets sont encore peu pris en compte dans les projets. Le CEREMA et Egis travaillent à une méthodologie de prise en compte du changement climatique dans la conception, la gestion, la maintenance et l'exploitation des infrastructures ferroviaires. Ces réflexions portent sur la ligne existante et sur la ligne nouvelle, l'objectif étant de donner des pistes pour une meilleure prise en compte des problématiques de changement climatique, d'identifier et d'améliorer la résilience de LNMP en termes de conception et d'exploitation. Elle rappelle que ces études seront finalisées pour l'automne prochain.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Pour répondre à une réflexion de Mme Barbier, il indique que la ligne classique qui passe actuellement au niveau des étangs est indispensable pour le fret et la desserte en TER des communes du littoral ; la ligne nouvelle ne peut pas se substituer à la ligne actuelle. Il ajoute qu'à long terme, si la vulnérabilité de la ligne classique se confirme, des travaux d'importance seront à entreprendre sur la ligne existante et que des sections seront potentiellement à déplacer. Il explique que les études en cours servent à mieux apprécier les types d'aléas climatiques et les dommages subis afin que la maintenance de ces aléas et la prédiction de ces dommages soient mieux gérées.

Il conclut son propos en disant que ces études permettront une vision à long terme.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Concernant la gare Sud de France évoquée par Mme Barbier, il précise qu'un bilan dit "LOTI", après 5 ans d'exploitation du CNM, sera prochainement rendu public : ce bilan compare le trafic prévu et le trafic effectif.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

Précise que la publication d'un tel bilan entre 3 à 5 ans après mise en service est prévue par la loi (Code des Transports) pour toute infrastructure de transports de plus de 83 millions d'euros.

Elena BINET, Egis, AMO Environnement et procédures

Ajoute que le bilan LOTI couvre aussi les thématiques environnementales : on vérifie que les mesures proposées au stade d'évaluation environnementale sont bien efficaces. Dans le cas contraire, des mesures correctives sont prévues.

Alain DESSAGNE

Propose de revenir à la question de Mme Barbier sur le coût du tunnel sous les Corbières.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Indique que les scénarios de mixité proposés pour LNMP jusqu'à Rivesaltes ne passaient pas dans les Corbières mais au plus près de l'autoroute actuelle, évitant ainsi le relief ; il rappelle que les tracés étudiés et soumis à la concertation ont été fortement repoussés par l'ensemble des collectivités locales concernées, Salses et Fitou notamment. Il explique que l'option de création d'un tunnel sous les Corbières a ensuite émergé mais qu'elle n'a pas fait l'objet d'études dans les phases de mixité puisqu'elle n'était pas dans les options de tracé validées. Le surcoût estimé de la mixité au sud de Narbonne et d'un tunnel dans les Corbières pourrait atteindre le milliard d'euros. Des études complémentaires sur cette option seraient nécessaires afin d'affiner les coûts.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC O-Pyréméd

Concernant la nécessité de la ligne littorale pour les TER, il souligne que les caractéristiques des lignes TER ne sont pas les mêmes que celles des lignes fret, d'autant que les convois vont être de plus en plus longs et lourds, ce qui est difficilement compatible avec le tracé actuel, déjà en zone inondable par endroits. Au sujet des études en cours, il insiste sur la nécessité d'études sanitaires sur les impacts. Les spécialistes considèrent que les rejets de particules par les poids lourds en circulation sur autoroute en France sont une cause majeure de la pollution de l'air responsable de 48 000 morts par an. Il pointe également le coût réel du transport routier. Il cite M. Fernic (?), ingénieur général de l'Équipement, selon lequel le passage d'un poids lourd équivaut à celui de 50 000 à 100 000 voitures.

Il se dit affligé par les déclarations du président de la Commission transports du Conseil régional qui se satisferait d'une ligne dédiée uniquement à la grande vitesse, sans fret. Il rappelle la vive opposition contre la gare de Villeneuve-les-Béziers, exprimée lors du dernier Conseil d'agglomération. Ce refus de gare supplémentaire est porté depuis l'origine par la Commission régionale inter-associative pour la LNMP.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association Nopasaran

Résume ainsi la concertation : « Chante cocotte, tu as une belle voix ». Elle estime que le tracé a été morcelé en séquences, si bien qu'il ne peut y avoir de cohésion des territoires sur le discours à tenir ; ainsi les communautés de communes, même si elles sont impactées comme Fitou et Salses, sont exclues parce qu'elles ne financent pas, et donc ne peuvent participer aux débats d'élus. En outre, elle exprime sa déception de ne pas avoir été suffisamment entendue, lors des précédentes phases de concertation, en tant que représentante d'associations de riverains et d'élus. Pour elle, la concertation, c'est écouter ce que les gens ont à dire.

Concernant la différence de coût entre les différentes options, elle montre à l'écran des chiffres présentés par SNCF Réseau lors d'une réunion à Opoul-Périllos en 2011 : une ligne mixte située le long de l'autoroute revenait à 1,9 milliards. La version avec tunnel revenait quant à elle à 2,5 milliards. Elle en conclut que le tunnel revient à 600 millions d'euros.

Elle revient ensuite sur la possible nécessité, à long terme, de reconstruire une portion de la ligne actuelle au niveau du littoral, entraînant de nouvelles dépenses qui se chiffreront en milliards.

Elle conclut en disant qu'il faut prévoir tout de suite cette ligne mixte de bout en bout et regarder l'ensemble du problème : la ligne ancienne ne peut plus absorber le passage de nombreux trains et souffre aussi d'une fragilité liée à l'écosystème.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Revient sur la comparaison de Mme Arcival. Il explique qu'elle compare deux lignes mixtes alors que M. Aladern présentait un surcoût entre une ligne uniquement voyageurs qui traverse les Corbières et une ligne mixte qui traverse les Corbières par des tunnels.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association Nopasaran

Reprend les chiffres présentés en 2011 : la section médiane, retenue, reviendrait à 1,3 milliard, et la ligne mixte à 2,1 milliards, ce qui correspond à un écart de 800 millions d'euros, et non 1 milliard.

Carine BARBIER, Conseillère municipale, Castelnau-le-Lez

Souligne la pertinence de la remarque de Mme Arcival sur le fait que la ligne actuelle soit un jour obsolète.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Admet complètement qu'il faudra un jour faire des travaux d'importance sur la ligne classique, voire en déplacer certaines sections. Il souligne toutefois que toute la ligne n'est pas soumise aux aléas climatiques de la même manière, avec la même temporalité et les mêmes dommages sur les installations.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association Nopasaran

Demande si le déplacement total ou partiel de la ligne actuelle a été chiffré.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Répond que les études de vulnérabilité de la ligne classique vont identifier les endroits qui seront impactés par le changement climatique et le type de dommages causés. Ainsi SNCF Réseau pourra évaluer dans un 1^{er} temps, les maintenances nécessaires et, dans un 2^e temps, programmer les éventuels gros travaux à réaliser.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association Nopasaran

Souhaite connaître le nombre de fois où la ligne a été interrompue en raison des aléas climatiques.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Rappelle que l'étude actuelle sur la vulnérabilité climatique collationne toutes ces informations et que ces chiffres feront partie de l'étude qui sera soumise à enquête

publique à l'automne 2021. L'étude permettra d'identifier plus finement les risques sur tout le linéaire de la ligne classique.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

Souhaite compléter son propos par rapport au tunnel. Il explique que les tunnels font partie des problématiques les plus complexes en termes ferroviaires. Afin d'estimer le coût d'un éventuel tunnel dans les Corbières, il faudra mener des études complémentaires, avec des sondages géotechniques notamment. Aujourd'hui, ces études ne sont ni prévues, ni financées.

Il ajoute que la distance entre Roquefort et Opoul représente environ 20 km, soit plus que les 10 km évoqués initialement pour le tunnel des Corbières.

Louis GRANDJACQUET, TGV SUD Territoires-Environnement

Mentionne qu'il a participé à l'Observatoire de la saturation et aux précédentes étapes de la concertation LNMP, et qu'il n'a jamais réussi à connaître les statistiques sur le nombre de jours d'indisponibilité totale ou partielle de la ligne, notamment entre Narbonne et Perpignan. Il juge cela très regrettable.

Il souligne ensuite que le tracé actuel prévoit le passage de la totalité du fret par des zones habitées, y compris le convoi de matières dangereuses ; il estime que cet aspect mérite d'être pris en considération.

Bernard PIAT

Insiste pour préserver au maximum la ligne existante afin que les trains du quotidien puissent circuler le plus fiablement possible.

Se demande si les 12 relations quotidiennes prévues entre Montpellier, Perpignan et Barcelone seront suffisantes pour rendre la ligne rentable, en l'absence de tronçon mixte ?

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

Précise que le nombre de circulations ne peut aujourd'hui être confirmé parce que les études sont en cours. La rentabilité de la ligne nouvelle dépendra des trafics, fret, TGV et Intercités, des coûts et des redevances.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Rappelle que l'on est sur un projet de doublet de ligne : plutôt que de parler de rentabilité du projet, il préfère parler de bénéfices du projet pour le territoire, ses habitants et son dynamisme.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC O-Pyréméd

Concernant la problématique du tunnel, il cite le coût du tunnel du Perthus : 300 millions pour son percement. Le coût d'1 milliard intègre le raccordement jusqu'à Figueras et jusqu'à Perpignan. Il attend avec impatience les nouvelles études mais regrette qu'on ait perdu 12 ans puisque dès 2009, était demandé, dans le débat public, que la ligne soit entièrement mixte. Malgré le consensus général, les études n'ont pas été menées.

Nathalie ARCIVAL, présidente de l'association Nopasaran

Dit qu'il faut comparer des choses comparables, et pas le coût d'une ligne mixte et d'une ligne non-mixte, tout comme une 2 CV n'est pas comparable à un Airbus.

Alain DESSAGNE, animateur

En l'absence de nouvelles prises de parole, il clôt la réunion en invitant les participants à déposer leurs avis et contributions sur le site internet du projet.

En noir, les avis et questions des participants

En gris, les réponses apportées par les intervenants

RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT PENDANT LA VISIOCONFÉRENCE

[13:12] sppr (Invité)

Bonjour vous parlez de mixité sur la phase 1, avez-vous le nombre de sillons?

[13:15] Bernard PIAT (Invité)

J'appuie le commentaire de JL Escafit

[13:18] sppr (Invité)

vous avez dit que l'on parlé delà phase 1 aujourd'hui!

[13:26] sppr (Invité)

merci, j'attends donc 2034 pour compter.

[13:29] sppr (Invité)

merci

[13:29] sppr (Invité)

vous parliez de 146 trains de 750t

[13:50] Bernard PIAT (Invité)

Non cela est très bien la viso, cela permet aux habitants lointains d'intervenir :)

[13:52] Sofia ALIAMET (Garante) (Invité)

C'est vrai, cela permet à certains publics éloignés (géographiquement) de participer à la concertation.

[13:55] Sofia ALIAMET (Garante) (Invité)

Je suis navée, je dois vous laisser prise par une autre réunion (en visio aussi :)) à 14H.

Bonne fin de réunion, et bon après-midi à tous et toutes

[13:57] jl escafit asseco-cfdt oc pyremed (Invité)

les 143 trains de 750 T nettes équivalents à 6000 poids lourds par jour en report (auto)route rail ont été chiffrés en 2013 par l'association européenne FERRMED sur la base d'une étude de 2008 qui prévoyait 25 000 poids lourds franchissant le Perthus en 2025 (chiffres plombés par la crise de 2008 mais aussi par l'alourdissement des poids lourds qui surmultiplie les coûts de maintenance d'infrastructure (le passage d'un seul poids lourd sans surcharge équivaut à celui de 50 000 à 100 000 voitures légères) ... Cela s'ajoute aux externalités négatives et à la surconsommation énergétique: le transport par route est de plus de 80 % par rapport au train)...

[14:01] sppr (Invité)
merci Monsieur Escafit

[14:28] Carine Barbier (Invité)
Merci à vous.

[14:28] sppr (Invité)
merci, bonnes fêtes.

[14:28] Bernard PIAT (Invité)
bonne fin de fin d'année, merci à bientôt