



Association de Consommateurs agréée
Arrêté préfectoral du 14/09/2015

**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>

Béziers, le 15 janvier 2021

**à SNCF-RÉSEAU, Maître d'ouvrage,
101 allée de Délos 34000 Montpellier
et à Mme Sofia ALIAMET & M. Pierre-Yves GUIHÉNEUF,
Garants – CNDP**

**Objet : contribution collective à la concertation menée par SNCF Réseau sous
l'égide de la CNDP, préalable à l'enquête publique phase 1 Ligne Nouvelle
Montpellier Perpignan**

Madame,
Messieurs,

L'intérêt écologique et le retour sur investissement de la LNMP s'effondreraient si elle était réalisée, conformément au PIG reconnu par les 3 arrêtés préfectoraux Aude, Hérault, Pyrénées-Orientales du 30 janvier 2019 (PIG qui exclut les trains de fret entre Béziers et Rivesaltes - la phase 1 du projet actuel assurant arrivée et départ de TGV à la gare de Béziers centre évoluant en Pôle d'Échanges Multimodal,) arrêtés contre lesquels nous avons déposé en vain des recours gracieux.

Notre avis sur l'ensemble de LNMP qui nécessite un important financement de l'Union Européenne sera tout à fait négatif s'il n'est pas proposé que le transport ferroviaire fret puisse rester sur la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes par une modification substantielle comportant le franchissement des Corbières maritimes par tunnel-s de manière à garantir un report très important du transport fret (entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe) de l'autoroute au rail, report équivalent à 6 000 poids lourds par jour (soit par exemple environ 143 trains de 750 tonnes nettes) en raccordant la LGV mixte Perpignan-Barcelone au Contournement Nîmes-Montpellier (initialement conçu pour le fret). Cette modification pourrait, au lieu de l'accroître, réduire au bénéfice des TER et Intercités le trafic fret qui circulerait entre Béziers-Est et Rivesaltes sur la ligne classique en empruntant la non robuste ligne des étangs exposée à des risques croissants rafales de vent, embruns et submersions, avec impact du réchauffement climatique sur le trait de côte, et en traversant bruyamment les gares voyageurs, dont Narbonne et Béziers, avec leurs zones denses d'habitat.

Telle que résumée en septembre 2019 par la pétition ci-jointe (montée ces dernières semaines à 1893 signatures), la position « Pour une ligne nouvelle Montpellier-Perpignan adaptée aux trains de marchandises, sans gares inutiles, et pour l'environnement, nous voulons une révision du projet », repose sur un travail inter-associatif depuis l'été 2012, avec participation active de l'ASSECO-CFDT à la plupart des réunions de concertation locales et régionales.

Forte de ses 10 000 adhérent.e.s, notre Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée (en abrégé ASSECO-CFDT OC Pyréméd) avait, alors qu'elle n'était au l'ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon,

largement contribué à l'élaboration du cahier d'acteurs publié en juin 2009 par l'Union Régionale CFDT du Languedoc-Roussillon 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 tout en continuant à prendre part aux réunions de concertation concernant les TER organisées par la direction régionale de la SNCF ou la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée ainsi qu'aux travaux de la Coordination Régionale Inter associative pour la LNMP.

Notre association estime que, en tenant compte des observations développées depuis 2009 renforcées par les impératifs de lutte contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air en matière de report de la route au rail des transports, les arrêtés préfectoraux du 30 janvier qualifient à tort d'intérêt général le projet aujourd'hui présenté de LNMP, car il ne prend pas en compte les observations formulées appelant des corrections en particulier pour :

- limiter les destructions de maisons et de locaux sur Villeneuve-lès-Béziers et supprimer la réservation d'un espace pour la coûteuse création dans un secteur déjà souvent embouteillé d'une gare TGV Béziers-Est A75 sans connexion ferroviaire avec la gare centre,
- 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 2018 à l'unanimité le CESER Occitanie Pyrénées-Méditerranée qualifie d'inacceptable la non mixité voyageurs-fret de ce tronçon), grâce à un franchissement des Corbières maritimes par tunnels qui limiteront fortement les expropriations et compensations foncières nécessaires en respectant beaucoup mieux biodiversité et paysages (qui souffriront ailleurs, malgré des mesures restant à améliorer, du passage de la LNMP, y compris par exemple au pied de la Gardiole ou sur des terroirs renommés comme celui du Picpoul de Pinet)
- anticiper sur le long terme par des réservations foncières pour des voies supplémentaires au moins de dépassement, permettant d'accroître sur ce tracé le report de fret de la route au rail et surtout, peut-être à plus long terme, un pôle d'échanges multimodal du Coeur du Languedoc améliorant une desserte TGV européenne pour un territoire culturellement attractif de 500 000 habitants, à l'intersection ligne classique / LNMP, avec échangeur (au lieu de gares TGV supplémentaires à Béziers-Est A75 et à Narbonne Pont des Charrettes) ; complémentaire du raccordement Béziers-est, cet échangeur maintiendra, s'il ne peut être réalisé pour des raisons techniques et financières à l'ouest de la gare de Narbonne, la possibilité de desserte par TGV utilisant la LNMP des gares centres de Béziers et de Narbonne appelées à évoluer chacune en pôle d'échanges multimodal, sans condamner ces TGV à utiliser la ligne des étangs pour les liaisons Béziers-Perpignan ou au-delà.

Alors qu'un grand chantier d'infrastructure transport qui, globalement, s'inscrirait bien par sa réalisation rapide et par ses suites dans les caractéristiques des politiques européennes pour la transition énergétique et écologique en cohérence avec la justice sociale (dont enjeu emploi sur des zones à fort taux de chômage), nous considérons que le maintien en l'état du projet, par les conséquences qu'il aura à terme en particulier en limitant le développement du transport ferroviaire de fret et donc au détriment de la qualité l'environnement et de la santé publique, porte atteinte aux intérêts sociaux et économiques des consommateurs que nous représentons et notamment à la santé des personnes affectées avec des incidences mortelles par les pollutions oxydes d'azote et particules fines provoquées par la circulation des poids lourds diesel sur l'essentiel des trajets (auto)routiers entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

Par conséquent, pour faire modifier la décision ministérielle du 29 janvier 2016 sur la LNMP, nous allons nous associer à une démarche engagée auprès du premier ministre pour supprimer en particulier pour la phase 2 l'obligation des deux gares TGV supplémentaires, la fermeture de Villeneuve-lès-Béziers à Rivesaltes aux trains de fret

rompant la continuité de la mixité, et les empêchements en particulier de tracé) la réalisation d'un passage des Corbières par tunnels, alors que celui-ci s'avère de notre point de vue la solution la plus pertinente pour une mixité de la LNMP de bout en bout dont il faut accélérer la réalisation.

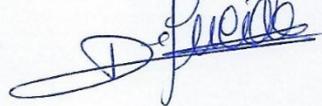
Nous nous sommes toujours prononcés pour la mixité fret-voyageurs pour la nouvelle infrastructure ferroviaire Montpellier-Perpignan qui fait partie « des priorités européennes en matière d'investissement d'infrastructures ferroviaires tant pour le transport de marchandises que pour la grande vitesse 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 ».

Si le phasage est maintenu, ce que nous ne souhaitons pas car la phase 1 porte déjà à une échéance trop lointaine, comme d'autres organisations représentatives de la région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, nous ne pouvons donner un avis favorable à l'enquête publique sur une phase 1 qu'à condition que soit préalablement supprimée pour la phase 2 l'exclusion du fret sur la ligne nouvelle entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes, et ce, grâce à l'option tunnel des Corbières et à quelques aménagements concernant en particulier le « rabotage » de la rampe supérieure à 1,5 % entre la vallée de l'Orb et Nissan-lez-Enserune.

En déposant cette contribution, 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 donnerez à cette contribution, nous vous prions de croire, Madame, Messieurs, en l'expression de notre considération distinguée.

Pour le Bureau,
Marie De Alméida



Présidente de l'Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT
d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée (ASSECO-CFDT OC Pyréméd)

Concertation de SNCF Réseau sous l'égide de la CNDP préalable à l'enquête publique sur la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Contribution de l'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD le 15 janvier 2021

Association de consommateurs (plus de 10 000 personnes en sont membres), représentative notamment des usagers du service public ferroviaire, notre Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'OCCITANIE Pyrénées-Méditerranée (ex Languedoc-Roussillon) (en abrégé : ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD) était déjà partie prenante du grand débat sur la LNMP organisé en 2009 par la CNDP, s'exprimant en particulier par le cahier d'acteurs de l'URI CFDT Languedoc-Roussillon en juin, dont les premières lignes affichent que nous sommes « **pour une ligne à grande vitesse mixte, qui améliore la desserte ferroviaire voyageurs et fret intra et interrégionale dans une logique de développement socialement équitable** ».

Dès cette date, nous soulignons les inquiétudes sur la lenteur d'engagement du projet exprimées le 6 mars 2009 par les organisations syndicales membres du Conseil Syndical Interrégional Pyrénées-Méditerranée (UGT, CCOO, CGT, UNSA, FO et CFDT), déjà préoccupées par le ralentissement de la ligne TGV entre Perpignan et Barcelone mais aussi en ce qui concerne les tronçons Montpellier/Perpignan et Nîmes/Montpellier ; près de 12 ans après, le tronçon Montpellier/Perpignan n'est proposé qu'étalé sur 2 phases reportant le calendrier de réalisation effective à 2029 puis à partir de 2040.

Au regard des engagements des Etats et de l'Union Européenne contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air qui nécessitent un report massif et accéléré des (auto)routes au rail du trafic entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, nous demandons une forte accélération de ce calendrier et la maximisation du report du fret de la route au rail par l'utilisation de la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes.

Pour, à terme, une seule véritable gare grande vitesse sur la LNMP, au Coeur du Languedoc, interconnectée à la ligne classique

Comme consensuellement prévu dans le PIG TGV Méditerranée, cette gare PEM, majoritairement de correspondance ferroviaire, serait à positionner à l'intersection LNMP Ligne actuelle sur la commune de Nissan-lez-Enserune, en développement éventuel d'un raccordement ouest de Béziers pour les TGV desservant son PEM permettant aussi une desserte TGV LNMP du PEM de Narbonne s'il se confirme qu'un raccordement à l'ouest de la gare centre de Narbonne à la LNMP n'est pas réalisable. Cette implantation commune à la ligne ferroviaire littorale existante et à la LNMP serait bien articulée avec la ligne ferroviaire rapide direction Toulouse et Bordeaux raccordée à l'est de Narbonne . Ce PEM Coeur du Languedoc serait, à environ 6 mn de trajet du PEM de Narbonne et de celui de Béziers,

En participant en lien avec ses partenaires de la Coordination Régionale Inter-associative LNMP, de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon et de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Occitanie Pyrénées-Méditerranées, l'ASSECO-CFDT OC Pyréméd a contribué à la plupart des réunions de concertation sur le projet ouvertes aux associations, en affinant en fonction d'éléments nouveaux, le contenu de plusieurs avis antérieurs par la prise en considération des enjeux sociaux, économiques, énergétiques, écologiques et sanitaires.

Forts de ces constats, réflexions et concertations, nous affirmons que le projet LNMP doit répondre aux attentes des usagers et des associations qui les représentent, en comblant l'indispensable tronçon manquant au bouclage entre Montpellier et Perpignan du grand corridor ferroviaire européen marchandises Méditerranée Occidentale. La ligne mixte grande vitesse fret Perpignan-Barcelone, avec en particulier son tunnel du Perthus, devrait dans le projet proposé, attendre au-delà de 2040 pour bénéficier du raccord LNMP alors qu'elle est ouverte depuis décembre 2013, mais scandaleusement sous-utilisée (15 % du trafic passagers prévu et 8 % du trafic fret selon les chiffres publiés ce 6 janvier par le Canard Enchaîné). Cela est inacceptable !

De l'autre côté le contournement Nîmes Montpellier entre Manduel et Saint-Jean-de-Védas fonctionne correctement pour le fret depuis décembre 2017 et a libéré des sillons pour les TER notamment entre Nîmes et Sète , mais reste dans l'attente du raccordement de Saint-Brès qui devait permettre la desserte de Montpellier-Saint-Roch par les TGV utilisant la LNMP accessible aujourd'hui seulement à Montpellier-Sud-de-France à la Mogère , ce qui 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 coeur d'agglomération et les correspondances TER et Intercités. Cette pénalisation, que maintient la LNMP pour les voyageurs notamment de Frontignan, Sète et Agde ne pouvant accéder en train qu'à Montpellier Saint-Roch, se retrouverait pour la gare TGV « programmée » à Béziers Est A75 pour la phase 2 du projet actuel de la LNMP, notamment pour les utilisateurs de la ligne de l'Aubrac.

Urgente nécessité d'un report de trafic de la route au rail permettant une réduction massive des externalités négatives

A l'impérieuse condition qu'elle soit mixte Grande Vitesse et fret de bout en bout et sans gare TGV supplémentaire autre à terme que celle du Coeur du Languedoc, l'ASSECO-CFDT réaffirme que la LNMP doit être réalisée le plus rapidement possible pour permettre un report maximal 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, impacts qui engagent et engageront encore plus la responsabilité des décideurs. Notre proposition repose sur des données grand public, et et nous souhaitons qu'elles soit vérifiée par des experts qualifiés choisis d'un commun accord entre parties concernées, dont les représentants des usagers.

En matière de gaz à effets de serre, sur la base de l'équation posée par le premier ministre le 27/07/2020: 20 000 poids lourds de moins sur les routes = 425 000 T de CO₂ de moins par an, on pourrait virtuellement réduire de 127 500 T l'émission d'équivalent CO₂, contribution à la lutte contre le réchauffement climatique, si on arrivait au report quotidien autoroute/rail sur longs trajets de 6 000 poids lourds.

Mais l'apport à l'amélioration de la qualité de l'air serait encore plus à prendre en considération car les transports routiers contribuent à 30 % à l'émission des particules fines et à 60 % à celle des oxydes d'azote, alors que les coûts de santé liés à la pollution de l'air étaient estimés en 2010 à 20 à 30 milliards d'euros et que le nombre de morts annuels qui lui est imputable en Europe atteint 400 000 ! Selon l'avis de l'ADEME de mai 2018 sur les émissions des transports routiers, des plafonds d'émissions nationaux sont également imposés par la Directive NEC pour plusieurs polluants dont les oxydes d'azote (NO_x). La France ne respecte pas ce plafond depuis 2010 pour les NO_x, ce qui donne maintenant lieu à des annonces de sévères sanctions financières notamment en raison des dépassements répétés sur de grandes agglomérations comme Montpellier.

La présentation du projet ne met pas en évidence la contribution que la LNMP pourrait apporter pour corriger la situation en étant conçue pour maximiser le report autoroute/rail au lieu d'exclure les trains de fret entre Villeneuve-lès-Béziers et

Rivesaltes. Selon ses réponses orales, SNCF Réseau envisagerait pour 2035 un trafic fret de 80 trains par jour (au lieu de 40 aujourd'hui mais ça supposerait que les chargeurs acceptent tous les aléas de la ligne des étangs), ce chiffre passerait à 92 à l'achèvement de la phase 2, inférieur donc de 36 % (51 trains de moins) au chiffrage de FERRMED avec le meilleur report permis par la mixité de bout en bout de la LNMP, n'oublions pas que cet écart affecte aussi la réduction de la mortalité et des coûts santé !

La maximisation du report diminuerait aussi considérablement (échelle équivalente en moyenne basse pour 6000 poids lourds au passage quotidien de 300 millions de VL !!!) le coût de dégradation des revêtements routiers pour lesquels le passage d'un seul camion en surcharge peut atteindre l'équivalent de 1 000 000 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.

Il faut aussi rappeler que le report du transport routier au rail avec traction électrique diminue la consommation d'énergie hydrocarbure, puisque en moyenne le train électrique réduit en moyenne d'environ 45 % la consommation d'énergie primaire pour la même quantité transportée sur la même distance.

Curieusement, le dossier actuel n'aborde pour quantifier la réduction des externalités négatives par le report route rail que le volet réchauffement climatique par les gaz à effet de serre ; certes avec une fourchette d'un minimum de 40 dollars (32,8 € aujourd'hui) la tonne de CO2 en 2020 à 100 dollars (82 €) à l'horizon 2030, cette seule externalité négative se chiffrerait entre 5,1 (4,182 M€) et 12,75 millions de dollars (10,455 M€) par an ; ce dernier montant équivaldrait à l'amortissement en moins de 3,5 ans des 350 millions d'euros (valeur actualisée) du coût de la réalisation du tunnel du Perthus. Mais cela ne représente qu'une partie de la réduction de 127 500 tonnes de CO2 qui devrait être créditée à la LNMP.

Mais on constate dans des éléments d'évaluation socio-économique et environnementaux des transports par autocar publié en mai 2005 par le commissariat au développement durable, que le CO2 représente par exemple moins de 10% au coût kilomètre des externalités monétarisées d'un autocar interrégional alors que la pollution locale (particules fines et oxydes d'azote) en représente 5 fois plus, l'insécurité près de 3 fois plus et le bruit près d'une fois et demi plus. Ces chiffres mettent en évidence la nécessité pour l'enquête publique de prendre en compte la réduction des externalités négatives du report de la route au rail (tout en tenant compte des externalités négatives du rail, différentes pour les TGV et le fret). Une telle approche permettrait de prendre en compte le retour sur investissement économique, écologique, énergétique et sanitaire des investissements qu'assurerait un usage optimal de la LNMP en comparant le scénario proposé actuellement par rapport au scénario avec tunnel que nous proposons, y compris par leurs coûts directs respectifs-.

Contestation de 2 points essentiels du dossier

Participant à la Coordination Régionale Inter associative Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, (CRI-LNMP), créée en août 2012, l'ASSECO-CFDT OC PYREMÉD conteste des points essentiels du dossier présenté sur le site officiel et formule en conséquence les revendications suivantes :

- **refus de la réalisation d'une gare TGV Béziers-Est A75**, en parfaite contradiction avec les attentes des usagers. Et sans aucune adéquation avec la nécessité de dessertes multimodales.
- **exigence que les trains de fret puissent circuler sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Béziers et Rivesaltes**, pour répondre aux risques déjà avérés et en cours de forte aggravation par le réchauffement climatique (notamment pour la traversée des étangs à l'ouest de Narbonne). Priver le fret de l'usage de la future ligne LNMP alors qu'il n'était prévu que 34 TGV par jour à Perpignan à la mise en

service lointaine de la 2ème phase de la LNMP, est un contre sens qui tourne le dos aux engagements que nous devons prendre pour les générations futures.

Pour un vrai débat pour l'alternative tunnel-s des Corbières avant l'enquête publique

Pour la mixité de la LNMP au franchissement des Corbières maritimes, l'alternative tunnel revendiquée depuis 2012 n'a pas été étudiée pour au moins être soumise au débat alors qu'elle réduit notamment les coûts fonciers d'acquisition et de compensation et évite une forte dégradation d'un site déjà fortement altéré par un passage d'autoroute alternant tranchées et remblais géants.

La réalisation techniquement et financièrement (environ 350 Millions d'euros d'aujourd'hui pour sa construction à ne pas confondre avec la totalité de la ligne concédée entre Perpignan et Figueras) réussie du tunnel du Perthus a été occultée comme l'évolution des outils qui ont permis le percement du plus long tunnel du monde, mixte grande vitesse et fret, sous le Saint-Gothard.

Alors que la non continuité de la mixité de Manduel (CNM) à Barcelone est inacceptable, nous refusons que l'option tunnel, qui la permet dans les meilleures conditions, ne soit pas présentée et débattue publiquement avant l'ouverture de la première enquête publique qui doit prendre en considération l'ensemble de la ligne nouvelle et pas seulement sa phase 1, Montpellier-Béziers. Les enjeux sont certes locaux et régionaux mais aussi européens !