



GROUPE LOCAL DU NARBONNAIS

EELV est un parti politique défendant les valeurs de l'écologie politique. Il est organisé sur la base de groupes locaux. Le projet soumis à concertation publique traversant le territoire couvert par le groupe local du Narbonnais, depuis la limite du département de l'Hérault jusqu'à celle des Pyrénées orientales, nous portons les propositions suivantes. Toutefois, en préambule, il nous semble important de dire que nous les avons déjà exprimées lors du débat public ainsi que lors de la concertation de 2015

OPPORTUNITE

Les déplacements de personnes ou de marchandises par voie ferroviaire présentent de nombreux avantages du point de vue de l'écologie sur le mode le plus répandu : routier. En conséquence, augmenter les capacités de transports plus « soft » dans un corridor déjà fortement impacté par la présence d'une autoroute parfois à la limite de la saturation et d'une voie ferré « classique » doit être regardé avec bienveillance. Le projet d'une LGV sur ce corridor est déjà ancien (une trentaine d'années) et n'a jamais pu voir le jour par défaut de volonté politique.

A ce stade, nous devons nous poser la question de la mission qui peut être assignée à cette nouvelle infrastructure de transport. Transporter des passagers à grande vitesse ? Transporter des marchandises, les deux, quitte à limiter légèrement la vitesse d'exploitation ?

Dans tous les cas de figure, il s'agit avant tout d'assurer les mobilités depuis la péninsule ibérique vers l'Europe du Nord et de l'est.

Le dossier présenté scinde le projet en deux phases. La première entre Montpellier et Béziers et la seconde, entre Béziers et Perpignan. Les fragilités de la ligne actuelle le long du littoral sont notoires : coups de mer interrompant ou perturbant les circulations, usure rapide des matériels... de plus, la partie située entre Leucate et Port la Nouvelle est exposée, à court terme, aux risques de submersion marine, nous pensons donc que la priorité doit être inversée. De manière optimale, les deux tronçons devraient être mis en chantier simultanément. Les glissements de terrain intervenus il y a un an ont montré la nécessité d'un doublet de ligne entre Béziers et Montpellier, la ligne classique présentant elle aussi de nombreuses fragilités : lido entre Agde et Sète, pont de Sète...

UNE LIGNE A GRANDE VITESSE ENTRE MONTPELLIER ET PERPIGNAN ?

Imaginée pour assurer des circulations jusqu'à 350 km/h, en connexion avec le réseau existant, elle permettrait de faire gagner quelques minutes sur des trajets de l'ordre de plusieurs centaines, voire milliers de km. Les tenants de cette grande vitesse pensent que cette option est propre à concurrencer le recours à l'avion.

Pour les écologistes, dans la perspective de la lutte contre le changement climatique et la crise énergétique qui surviendra tôt ou tard, cette concurrence n'a plus lieu d'être. Le transport ferroviaire offre des avantages en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de sobriété énergétique qui ne souffrent aucunes discussions.

Des mutations dans les comportements sociaux sont en cours et en particulier, si dans les années 80, il importait pour les voyageurs de « gagner du temps sur le temps » comme le proclamait un slogan de la SNCF, aujourd'hui la demande est plus de bénéficier de connexions numériques pour mettre à profit le temps de voyage pour communiquer, travailler, se divertir...

En conséquence, rien ne peut justifier la perspective d'exploitation commerciale du transport de passagers à de telles vitesses.

LE REPORT MODAL

Les échanges commerciaux entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe sont assurés majoritairement par la route. Les comptages au Perthus donnent environ 8 000 poids lourds quotidiens. Il s'ensuit de grandes nuisances pour les populations riveraines de l'autoroute A9 soit, sur notre territoire, les villes et villages de Fleury d'Aude, Salles d'Aude, Vinassan, Armissan, Narbonne, Prat de Cest (commune de Bages), Peyriac de Mer, Sigean, Portel des Corbières, Roquefort des Corbières, Cabanes de La Palme, Caves, et Fitou. Bruit constant et émissions polluantes sont leur lot.

Le report modal est pour tous une demande forte.

Ainsi, le projet consistant à assurer le passage de convois de fret entre Montpellier et Béziers (en fait entre Nîmes et cette ville, par suite de l'ouverture du contournement de Montpellier) et pas entre Béziers et Perpignan nous paraît complètement anachronique. Anachronisme d'autant plus flagrant qu'il constituerait sur ce tronçon, un hiatus sur le corridor fret ferroviaire entre Valence en Espagne et le reste de l'Europe. Dans ces conditions, la sous utilisation du tunnel du Perthus perdurerait, rendant un peu plus son exploitation déficitaire.

Il est bon de rappeler que la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019, dans son article 1 § e fixe comme objectif aux investissements : « *Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse et notamment le renforcement (...) des grands itinéraires internationaux ferroviaires (...)* » Le projet tel que présenté serait un renoncement à cet objectif ! Pourtant, il entre l'objectif des réductions d'émissions de gaz à effet de serre (CF. décision CE n° 427301 du 19 novembre 2020).

Il n'est pas inutile de rappeler que les projections de circulations à grande vitesse sur cette ligne nouvelle sont assez réduites. Dès lors, comment en assurer la rentabilité sans le fret ?

LES CONDITIONS DU REPORT MODAL

Dans un monde libéral, le report modal est conditionné par une évolution de fiscalité... Cela n'est pas du ressort de notre contribution, il ne s'agit ici que des conditions de réalisation techniques.

Les exigences géométriques d'une voie permettant la circulation du fret peut être ramenée ici, à des pentes inférieures à 1,5 %. Se pose donc la question de la traversée du massif des Corbières. Soit en faire l'ascension avec un viaduc d'environ 7 km dans les environs de Salses le Château soit un passage en tunnel.

C'est cette deuxième solution qui aurait notre assentiment, en admettant que sa longueur d'environ 15 km débouche (sens sud-nord) à hauteur de Roquefort des Corbières, à l'ouest du village.

Toutes les études montrent que les circulations fret et voyageurs sont compatibles à condition de limiter la vitesse des trains de fret à 120 km/h et voyageurs à 220 km/h. Dans un paragraphe précédent, nous avons montré qu'il était inutile d'envisager des vitesses très supérieures.

AVANTAGES ENVIRONNEMENTAUX D'UN TUNNEL

L'option envisagée pour cette consultation publique est un passage du massif des Corbières en aérien, enchainant passages en tranchées, passages sur talus. Certes nous comprenons que les ingénieurs cherchent à optimiser les terrassements en équilibrant les volumes de remblais/déblais. Cependant, est-ce sans conséquences pour notre environnement.

- Impact paysager : Extrêmement important alors que l'attractivité de notre petite région réside dans ses paysages de garrigues sauvages.
- Impact sur la faune et la flore : Les travaux détruiront des habitats de pelouses substepaniques 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, Léopard ocellé entre autres. Au-delà de leur destruction, le passage en aérien fragmentera ces habitats restreints anéantissant 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 : le tracé est proche du village de Fitou. Idéfl longe le village de Caves (en sus de l'autoroute A9), il passe très près (à l'E) de Roquefort des Corbières (en sus de l'autoroute A9).

QUESTION DE LA GARE EX-URBANISEE DE NARBONNE

Le projet objet de la consultation prévoit la construction d'une gare. Par sa position, elle ne permet qu'une correspondance limitée avec le réseau classique. Sa construction en viaduc lui confère un cout exorbitant qui serait à la charge des collectivités locales. De nombreux exemples de gares de ce type (y compris dans notre région) relèvent du fiasco.

Pour toutes ces raisons, nous préférons un raccordement de la ligne nouvelle avec la gare centre de Narbonne. Une vitesse ramenée à 220 km est compatible avec ce choix, par suite de l'admission de courbes de rayon plus faible.

FINANCEMENT

Le dossier succinct présenté à la consultation du public est muet sur la question du financement. Pourtant, il peut bénéficier d'une subvention européenne à hauteur de 20 % dans le cadre du programme réseau de Transport Trans Européen (RTE-T). celui-ci vise à « augmenter la part modale des modes de transports les plus vertueux de l'environnement ». Ce plan s'appuie sur des corridors prioritaires. Le notre, intitulé méditerranéen (Algerias – Lyon) étant prioritaire.

Ce cadre va être révisé l'an prochain et compte tenu des évolutions en cours, il serait étonnant que l'inclusion complète du fret dans le projet ne puisse faire l'objet d'un financement particulier de la part de l'UE.

AUTRES

Le passage à proximité du village de Moussan est trop proche des habitations. Un décalage vers le site industriel de Malvésí devrait être possible en tenant compte du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) et au moyen d'ouvrages propres à protéger la ligne du risque d'explosion.

Nous exigeons une transparence hydraulique totale (viaduc) dans le passage de la plaine de l'Aude.



Le risque de submersion marine sur la ligne entre port la Nouvelle et Leucate n'est pas à long terme. Sur cette photo de 2014, on voit les laisses de mer sur le ballast suite à une tempête hivernale.

(Nota, la tempête de référence est celle de 1999)