

Contribution à la concertation publique sur la section de ligne nouvelle Montpellier-Béziers – décembre 2020

Dans la perspective de l'ouverture de l'enquête publique sur la section de ligne nouvelle Montpellier-Béziers, phase 1 du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, et pour donner suite à une sollicitation de SNCF Réseau, la Commission Nationale du Débat Public a décidé le 3 juin 2020 de « poursuivre la concertation assurant la bonne information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique » qui portera sur cette section. Une nouvelle phase de concertation, encadrée par deux garants, a donc démarré début novembre 2020 invitant le public le plus large à s'exprimer sur le projet.

C'est dans ce cadre que l'association Eurosud TEAM¹ produit cette contribution.

Contexte

Il y a maintenant 11 ans, en 2009, cette même Commission Nationale du Débat Public, clôturait le Débat Public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) en précisant dans son bilan la forte attente du territoire en faveur du projet.

Malheureusement, dans cet intervalle, et malgré ses atouts et son caractère prioritaire pour l'Europe, le projet Montpellier-Perpignan, n'a plus franchi aucune des procédures qui permettent aux grands projets d'infrastructures d'avancer vers leur construction.



Extrait du bilan du Débat Public de 2009 sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan :

Le projet « contribuerait à la **poursuite d'objectifs largement partagés** :

- ➔ Développement et **désenclavement de divers territoires**,
- ➔ Lutte contre les **émissions de CO2**,
- ➔ Amélioration du **transfert modal**,
- ➔ Contribution à la **relance économique**,
- ➔ Meilleure **continuité ferroviaire** entre l'Espagne et le reste du continent européen. »

L'enquête publique, en particulier, aurait dû être lancée dans les 5 ans qui suivent la clôture du Débat Public.

Espérée à l'hiver 2016-2017, après la décision ministérielle de janvier 2016, cette enquête publique devait jusqu'à cette date, porter sur la totalité de l'axe Montpellier-Perpignan. C'est finalement scindée en deux phases qu'elle devrait avoir lieu, tout comme le projet lui-même.

Tenant compte de ce contexte nous souhaitons tout d'abord exprimer notre satisfaction sur la relance de ce projet qui a connu beaucoup trop d'atermoiements.

¹ Eurosud TEAM, association loi 1901 créée en 1992, se consacre aux enjeux de la mobilité, de la transition écologique et de l'aménagement local. Elle assure une veille sur les projets impactant les territoires, informe objectivement responsables et grand public et favorise les synergies par la mise en relation des acteurs.

Suite à l'annonce par l'Etat en 2017 de la « pause sur les grands projets », LNMP, comme d'autres projets d'infrastructures en France, aurait pu être définitivement abandonné.

Au lieu de cela, la mobilisation des collectivités, au premier rang desquelles la Région Occitanie et le soutien de nombreux acteurs socio-économiques ont permis que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ne soit pas une fois de plus écartée et **qu'elle figure dans les priorités d'investissements de l'Etat** pour les 10 ans à venir, **inscrites dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, promulguée en décembre 2019.

LNMP devrait également pouvoir faire l'objet **d'une société de projet**, autorisée par la LOM, un dispositif destiné à faciliter et à accélérer la réalisation des grands projets d'infrastructures.

Des choix conservatoires utiles ont également été opérés de 2016 à 2019, avec la **sanctuarisation du tracé** mais aussi concernant le **montage financier** du projet, un aspect décisif pour s'engager dans la procédure d'enquête d'utilité publique. La dernière réunion du comité de pilotage en novembre 2020, sous l'égide du Préfet de Région et de la Présidente de la Région Occitanie a confirmé tous les éléments de ce contexte favorable.

Enfin, l'Europe maintient son soutien indéfectible au projet et pourrait apporter des financements dans le cadre du MIE 2021-2027, à condition que l'Etat en fasse la demande.

Dans ce contexte, notre première demande est que plus aucun retard ne soit pris car pendant ces onze années, plusieurs indicateurs sont passés au rouge.

L'urgence climatique, la pression démographique, la congestion du corridor méditerranéen, l'obsolescence de nos infrastructures ferroviaires, se sont aggravés significativement.

Les difficultés rencontrées sur le réseau actuel sont récurrentes. Un incident majeur a eu lieu sur la voie entre Béziers et Agde en octobre 2019 en raison d'orages violents. Les travaux ont été coûteux et ont duré de longues semaines, pénalisant les populations locales et paralysant totalement le corridor méditerranéen et ses services ferroviaires voyageurs et marchandises.

En raison de la saturation du réseau, notamment au niveau des nœuds urbains, la Région Occitanie qui investit massivement dans les TER ne peut plus développer la politique de trains du quotidien qu'elle souhaite mettre en place compte tenu de sa croissance démographique et des enjeux climatiques. De plus la naissance de la grande région a rendu indispensable de rapprocher les deux métropoles de Toulouse et Montpellier.

Enfin, le développement du fret ferroviaire, également considéré comme prioritaire par l'Etat restera limité dans son développement, tant que le « doublet de ligne » mixtes de la phase 1 ne sera pas réalisé.

Si la phase 1 de LNMP devrait pouvoir répondre en grande partie à ces préoccupations, elle appelle de notre part certaines réserves pour les raisons suivantes :

Le phasage en deux du projet LNMP répond à une logique budgétaire de court terme et coûtera plus cher finalement. Une infrastructure en pointillés ne permettra pas de développer une qualité de service répondant à une logique d'axe. Elle risque de ne pas être au RDV en termes de destinations, de temps de parcours, de fréquence, de qualité des sillons, de capacité.

L'apport de clientèle ne sera pas significatif et le modèle économique s'en ressentira forcément, entraînant des difficultés à décider les financeurs.

Au moment où l'Union européenne a décidé de concentrer ses moyens de financement sur 9 corridors prioritaires dont LNMP fait partie, est-il opportun de morceler un projet qui présente tous les critères d'éligibilité pour que les travaux soient financés à 40% par des fonds européens ?

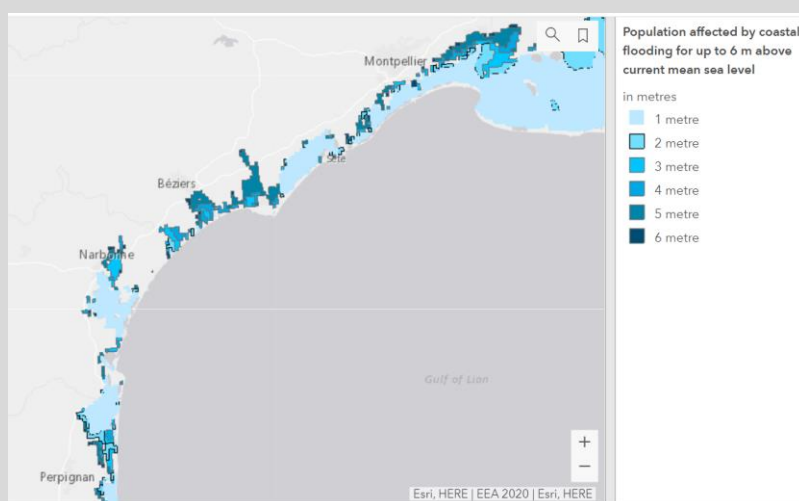
La continuité avec l'Espagne est essentielle pour bénéficier de ces aides très conséquentes, mais également pour la réussite du projet. Rien ne doit donc entraver ou retarder la connexion de Montpellier à la section transfrontalière Figueras-Perpignan.

De plus, le phasage reporte encore la résolution de questions essentielles laissées en suspens depuis de trop longues années : mixité fret-voyageurs de la ligne de Béziers à Perpignan et raccordement de la ligne Narbonne – Toulouse, récemment rattachée au corridor prioritaire européen Méditerranée.

Il faut trancher définitivement cette question de la mixité de la ligne jusqu'à Perpignan, car dans un contexte de montée des eaux non maîtrisée à ce jour, le bon dimensionnement et la mise en sécurité des nouvelles infrastructures doit être prioritaire. Il est avéré que la voie littorale dont on nous dit encore aujourd'hui qu'elle absorbera le fret entre Montpellier et Perpignan sera impactée par la montée des eaux à court ou moyen termes.

Les récents incidents climatiques destructeurs qui ont conduit à l'arrêt total des circulations ferroviaires sur l'axe en octobre 2019 et la perspective de leur augmentation en fréquence et en intensité, contraignent à prendre cette décision d'un axe mixte de bout en bout entre Montpellier et Perpignan

 Etude publiée par l'Agence européenne de l'environnement (AEE) – 02/2020



- ➔ D'ici 2100 la fréquence, la durée, la gravité des événements météorologiques va augmenter.
- ➔ Les zones situées entre 1 à 6 m au-dessus du niveau moyen actuel de la mer pourraient être inondées en permanence en l'absence de protection côtière existante ou future.
- ➔ Les inondations côtières risquent d'arriver plus tôt du fait de la combinaison de l'élévation du niveau moyen de la mer, des vagues ainsi que des ondes de tempêtes.
- ➔ Le niveau de la mer monterait dans les années à venir, en moyenne de 40 cm à 1 mètre sur les côtes européennes et les inondations deviendraient la norme d'ici 2100, menaçant les écosystèmes, les ressources en eau, les infrastructures, les habitations mais aussi les vies humaines.

On ne peut pas construire un grand axe européen et développer les trains du quotidien (TER et TER-GV), les trains de nuit, les Intercités, le fret et les autoroutes ferroviaires, comme cela est prévu, avec de telles incertitudes.

Soyons innovants pour configurer ce grand axe ferroviaire mixte. L'avenir du fret ferroviaire passe aussi par des infrastructures nouvelles et c'est l'absence d'investissement dans ce mode qui produit les murs de camions que nous subissons dans cette région depuis bientôt deux décennies.

Enfin, cessons d'opposer les lignes existantes et les lignes nouvelles, les trains du quotidien et les TGV. Cela n'a pas de sens. Si l'on veut développer **un système ferroviaire robuste, pérenne, innovant et agile** et nous le devons aux générations futures, il faut les deux tout comme dans le corps humain, le système circulatoire est composé d'artères, de veines et de vaisseaux capillaires. Si l'artère n'est pas dimensionnée, c'est la thrombose.

Nos coordonnées :

Eurosud TEAM – 101 bd de Suisse – Immeuble Le Vincennes – 31200 Toulouse
Tél : 05 34 41 18 39 - contact@eurosudteam.com – www.eurosudteam.com

Contact :

Valérie Cormier, Directrice – valerie.cormier@eurosudteam.com – 06 15 09 61 46

Organisation et fonctionnement :

Eurosud TEAM est une association loi 1901, présidée par Jean-Louis Chauzy, également président du CESER Occitanie.

Bureau :

Président : Jean-Louis CHAUZY

Vice-Président Délégué : Stéphane BERARD, Conseiller Régional d'Occitanie

Vice-Président Secrétaire : Jean Michel LATTES, Vice-président de Toulouse Métropole

Vice-Président Trésorier : Olivier VION

Vice-Président : Michel COLOMBIE, Elu CCI Occitanie, président de l'Observatoire Régional des Transports

Conseil Départemental de la Haute-Garonne : Marie-Claude FARCY

CCI du Lot et Garonne : Mesmin BERAGNES

F RTP Occitanie : Frédéric CHARMASSON

Groupe La Poste : Christian CARLES

Caisse d'Épargne Midi-Pyrénées : Stéphane KOLB

Caisse des Dépôts / Banque des Territoires : Thierry RAVOT