



Aujourd'hui

L'état du réseau français, la politique du fret n'offrent pas aux transporteurs un service lui permettant de transporter des marchandises sur les lignes ferroviaires françaises. Au contraire du reste de l'Europe où les chargeurs n'hésitent pas à utiliser le transport par rail - Barilla, les entreprises du nord de l'Europe.

Si nous regardons la carte de l'Europe des grands axes de fret ferroviaire, la France est le désert de cet espace et la politique du fret par rail en France ne va pas dans le bon sens du futur.

L'exemple le plus flagrant étant celui du train des primeurs, vital pour l'alimentation des parisiens, qui a été interrompu le 17 Juillet 2019 et qui mit sur la route un certain nombre de camions supplémentaires.

Environ 8700 camions, sur une moyenne quotidienne en 2014, 9200 en 2016, plus de 10 000 aujourd'hui, transitent par Le Perthus.

Ce trafic Nord Sud et Sud Nord de l'Europe n'a, pour la moitié, de destination ou d'origine en France.

C'est une circulation de transit européen.

Cette "sur-circulation" de poids lourd sur l'axe autoroutier du littoral méditerranéen engendre des effets négatifs aussi bien sur l'environnement, les habitants, que sur les dépenses de nos collectivités locales.

La pollution par dioxyde d'azote (NO₂) ou par les particules fines (PM10 et PM2.5) est particulièrement importante le long de l'autoroute A9, la région qui est concernée par cette concertation.

Les effets de la pollution sur la population vivant aux abords de cet axe de transport sont particulièrement néfastes sur la santé physique et psychologique des habitants et aggravent le taux de mortalité des habitants dont les principales causes de maladie sont, entre autres, respiratoires et cardiaques.

Cette "sur-circulation" a des effets négatifs sur la qualité de conduite des véhicules circulant sur cet axe entraînant des accrochages de véhicules et des accidents de personnes.

Cette "sur-circulation" de poids lourds engendre une augmentation rapide de la dégradation des infrastructures routières dont le coût est pris en charge par les collectivités, qu'elles soient étatiques, régionales, ou départementales et non pas par les principaux instigateurs de ces effets négatifs, les camions!.

Déjà le dérèglement climatique, par la montée des eaux de la mer méditerranée a une influence sur les voies situées à proximité du littoral. Le problème existe entre Montpellier et Béziers, entre Narbonne et Perpignan.

Entre Narbonne et Perpignan, la "ligne des étangs" subit des perturbations importantes par "gros temps" de par sa situation trop proche de l'eau de mer qui attaque le soubassement de la voie, les coups de vent très fort qui oblige à l'arrêt des trains et aux embruns qui viennent perturber les installations de sécurité de la ligne.

Ces perturbations ont déjà un coût important pour les services voyageurs et fret, pour l'entretien des installations, pour la protection de la ligne. Ces perturbations étant si importantes que SNCF Réseau envisage déjà une reconstruction de la ligne plus à l'intérieur des terres.

Cette ligne existante ne répondra plus, très rapidement, à la demande croissante du trafic, qu'il soit de voyageurs ou de marchandises. Elle ne permettra pas une augmentation du report de la route vers rail rendu nécessaires par les enjeux cités précédemment. Elle ne permettra pas la possibilité d'augmenter le trafic des Trains du Quotidien.

L'Europe, pour d'aider les États membres et les régions à, entre autres, transférer des marchandises de la route vers le rail, finance des investissements dans l'infrastructure ferroviaire. A travers le Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion.

Le soutien financier apporté par l'UE est principalement destiné à la construction de nouvelles lignes ferroviaires ou à la rénovation et à la modernisation de lignes existantes.

Parmi ses soutiens financiers nous pouvons compter sur le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe 2021-2027 (MIE II), dont le projet de LNMP pourrait fortement bénéficier, si l'état français en fait la demande.

Parmi les grands objectifs que la Commission Européenne élabore dans une "Stratégie Européenne pour la Mobilité Intelligente et Durable", soumise à adoption le 9 décembre 2020, nous en retiendrons:

- La prise en compte de l'Europe sur les coûts pour notre société, qui ont tous une incidence sur notre santé et notre bien-être:
 - Emissions de gaz à effet de serre
 - Pollution atmosphérique
 - Pollution sonore
 - Pollution l'eau
 - Accidents de la route et embouteillages
 - Perte de biodiversité
- Réduction des 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 est une excellente occasion de renforcer les connexions transeuropéennes avec l'achèvement du RTE-T.

- Le fret ferroviaire doit être fortement stimulé en augmentant les capacités, en renforçant la coordination et la coopération transfrontières. La Commission proposera de réviser les règlements régissant les corridors de fret ferroviaire et les corridors du réseau central RTE-T.
- Le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici 2030 et tripler d'ici 2050 (par rapport à 2015).
- Le pacte vert pour l'Europe demande qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail.
- Le trafic ferroviaire de marchandises doublera d'ici 2050.
- Le transport intermodal par rail et voies navigables devrait être compétitif sur le plan des prix, par rapport au seul transport routier, et le transport de fret devrait pouvoir être réalisé avec des outils dématérialisés, d'ici 2030.
- Le cadre existant pour le transport intermodal doit être remanié en profondeur et transformé en un instrument efficace.

La crise sanitaire que nous subissons a permis la mise en place d'aides aussi bien économique qu'environnementale par l'intermédiaire de 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.

Le soutien financier apporté par l'UE est principalement destiné à la construction de nouvelles lignes ferroviaires ou à la rénovation et à la modernisation de lignes existantes, dont le Corridor Méditerranée, et son tronçon Montpellier Perpignan, fait partie:

- **"Next Generation EU"**, Projet de relance Européen où apparait la notion de transport ferroviaire, dont le fret fait partie:
 - Des transports et une logistique plus propre, y compris l'installation de point de recharge pour les véhicules électriques et un coup de fouet au transport ferroviaire et à la mobilité propre dans nos villes et régions.
- **"Stratégie Européenne pour la Mobilité Durable et Intelligente"** avec la révision des programmes, "Réseau de Transport Trans Européen - (RTE-T)" et MIE¹.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=FR>

L'amélioration du projet est primordiale

Tronçon 1

Dès à présent, on constate, dans cette partition en deux tronçons du projet la non prise en compte de la jonction avec la ligne Narbonne Toulouse Bordeaux, faisant partie du maillage européen du transport ferroviaire et plus particulièrement intégré à la ligne de fret Bordeaux Marseille.

La décision ministérielle du 29 Janvier 2016 décide que la section de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers sera mixte, voyageurs et fret, et que la section entre Béziers et Perpignan ne sera dévolue qu'au trafic voyageur!

Le tronçon 1, et sa mixité, ne doit s'arrête pas à l'est de Béziers, il se doit d'être prolongé jusqu'à la jonction avec la ligne Narbonne Toulouse Bordeaux.

Cela permettra au train de fret de ne plus traverser les gares de Béziers et de Narbonne, libérant ainsi des sillons nécessaires à l'augmentation des Trains du Quotidien sur la ligne existante entre Montpellier et Narbonne.

Tronçon 2

Si le tronçon 1, amélioré – Montpellier Narbonne –, donne une réponse positive aux problématiques actuelles - de santé, de pollution, de coût indirect dus à l'utilisation des poids lourds - par le report modal possible du fret routier vers le ferroviaire, il est mis à bas par la nature du tronçon 2.

Quel expéditeur voudra participer à la transition écologique si le fret longue distance ne peut bénéficier de conditions de transports correctes et sûres sur toute la longueur de son trajet?

Rien que part ses 97 kms de ligne non mixte, le tronçon 2:

- Fera capoter les bonnes intentions du tronçon 1 concernant le report modal du transport de marchandises vers le rail.
- Anéantira les efforts fait par l'Espagne, par son projet de verdissement de ses transports, pour mettre les camions venant de ses ports sur le train.
- Ne répondra pas aux efforts fait par l'Europe pour aider ses états membres à atteindre une neutralité écologique.
- Ne répondra pas aux problématiques actuelles de santé, de pollution, de sauvegarde de la planète.

Des décisions ministérielles ont été prises, en leur temps, avec des données propres à ces époques.

Mais le temps passe, les données, en particulier l'impact climatique, le niveau de

pollution, la qualité de service du fret se sont dégradés depuis ces premières décisions ministérielles.

Elles ne sont plus en accord avec les actions de l'Europe, l'état de la planète et la volonté citoyenne de préservation de la planète.

De par ces décisions ministérielles, le projet ne suit pas la "Stratégie Européenne pour la Mobilité Intelligente et Durable", dans le domaine du transport de fret et aux ambitions récemment affichées de nos compagnons de route européens, l'Espagne avec son projet de verdissement des transports.

Il faut, comme nous le faisons tous, nous adapter aux nouvelles circonstances. (Comme les logiciels doivent s'adapter aux demandes des utilisateurs et aux nouveaux matériels.)

Pour résoudre cette équation, ils existent quelques solutions:

- ✓ La première étant une simple volonté politique de s'adapter au temps présent et de prendre de nouvelles décisions ministérielles en accord avec les préconisations de l'Europe et à la préservation de la biodiversité, du climat.

D'autres leviers sont possibles:

- ✓ La non-mixité de la ligne nouvelle impose le passage des trains de fret par l'actuelle "ligne des Etangs" à bout de souffle, nécessitant la création prochaine d'une nouvelle ligne.
 - Une nouvelle saignée est imposée avec ces impacts écologiques, patrimoniaux, humains et financiers qui grèveront indirectement le coût final du projet.
- ✓ Sur cette ligne, deux gares excentrées sont prévues:
 - Elles ne sont pas au contact des trafics des Mobilités au Quotidien!
 - Elles imposent une navette ferroviaire supplémentaire entre gares centres et gares excentrées.
 - Elles imposent une rupture de charge supplémentaire compliquée, car un voyage "Grandes Lignes" se réalise généralement avec un bagage.
 - Elles auront un fort impact écologique du fait de leurs emprises sur le terrain, avec, entre autres:
 - L'emprise de la gare elle-même.
 - L'emprise des aires de stationnement, covoiturage.
 - L'emprise des arrêts de bus.,
 - L'emprise de service – pompier, police, ambulance, entretien.
 - L'emprise des infrastructures pour accéder à ces gares nouvelles.
 - Elles imposent une réforme du système des transports urbains et interurbains.
 - Elles augmentent la pollution du secteur où elles sont situées par le simple fait d'y accéder par des véhicules carbonés et les systèmes de chauffage et

de rafraîchissement de l'air nécessaire au bien être des employés et des passagers en attente.

- Elles ne participeront pas au développement local, car elles sont positionnées dans une des périphéries des métropoles concernées, difficilement accessible par les autres périphéries.

Dans la région Occitanie, nous avons l'expérience de gare excentrée qui n'aurait pas dû voir le jour, c'est la gare de Montpellier La Mogère.

D'autres gares excentrées sont sur la sellette, comme la gare Lorraine TGV, qui n'a pas répondu aux arguments d'une gare commune entre Nancy et Metz, à proximité de l'aérodrome. Le trafic actuel montrant la nécessité de desservir les gares centre-ville plutôt qu'excentré.

Cette nouvelle saignée et ces gares excentrées ont donc un coût, et beaucoup de coûts indirects supportés par les collectivités locales, pour un rendement très éloigné des prévisions optimistes envisagées.

Des Pôles d'Echanges Multimodaux, sont en projet autour des gares de centre-ville, à Béziers et Narbonne.

N'allez pas contre ces projets, positionnés au centre de la métropole, qui servent à la dynamisation des centres-ville, ce que ne pourront jamais faire les gares excentrées.

Le choix de la LGV SEA de ne pas réaliser de gares excentrées, mais de privilégier les accès aux gares des centres-ville, n'a pas d'influence négative sur son succès, au contraire.

Prenez l'exemple de la LGV SEA et portez le sur la LNMP.

Quelle sera la rentabilité de cette ligne, non mixte, pour 12 TaGV quotidiens – prévus, mais dont la quantité n'est pas définitive?

S'il n'y a que les TaGV qui puissent emprunter cette ligne en raison de pentes trop fortes pour les trains de fret.

Son coût de construction et sa non-rentabilité pèseront fortement sur les finances publiques, les collectivités auront beaucoup de mal à injecter de l'argent frais, à perte. L'exemple du tronçon Figueras Perpignan est là pour nous montrer la cruelle réalité des projets d'une temporalité mal programmée.

Comme je l'écris au début de cette contribution, plus de la moitié des camions sur cet axe méditerranéen ne font que du transit entre l'Europe du Sud et L'Europe du Nord.

Cela reviendrait, dans un scénario optimiste, à faire rouler 143 trains de fret de 750 tonnes sur la voie existante. La voie en subirait les conséquences néfastes très rapidement et empêcherait la possibilité d'augmenter les liaisons TER entre Béziers et Perpignan.

SNCF Réseau sait déjà qu'une nouvelle ligne devra être réalisée, nous verrions apparaître encore plus rapidement une nouvelle saignée dans le paysage, avec des effets plus importants pour le cadre de vie des habitants, la faune, la flore, le paysage.

Le coût de cette nouvelle saignée dans le paysage languedocien avec ses impacts négatifs viendrait grever indirectement le coût de ce projet. Ces effets indirects de la non-mixité de la LNMP entre Béziers et Perpignan ont un coût qu'il faut apprécié dans le projet du tronçon 2.

Au final, beaucoup de gains à entrevoir dans une adaptation réaliste du projet

Vous vous devez de permettre la mixité sur le tronçon de ligne entre Béziers et Perpignan.

Le passage dans les Corbières est un des points clés de la mixité de cette ligne. Pour permettre le passage des trains de fret dans les Corbières, la solution proposée, consiste à construire un tunnel dont SNCF Réseau estime le coût à 1 Md'€.

Si l'on compte les économies réalisées par:

- La non-construction des gares.
- La non-réalisation de la nouvelle saignée de la ligne existante.
- Les non-acquisitions foncières remplacées par une servitude de tréfonds au niveau du tunnel.
- La diminution du coût de la santé, par la baisse de la pollution.

En prenant aussi en compte l'équilibre entre la suppression du raccordement, pour le fret, entre ligne existante et ligne nouvelle à Rivesaltes, pour en créer un à Narbonne Nord Est, nous pouvons dire que le coût final de l'aménagement du projet ne sera guère plus important que le budget fixé aujourd'hui, surtout si l'Etat demande la participation de l'Europe dans le cadre du "Mécanisme d'Interconnexion Européen 2021-2027" qui pourrait tendre vers le tiers du financement de ce projet..

Nous avons tout à gagner en construisant un tunnel sous les Corbières rendant la ligne mixte dans son intégralité.

Nous gagnerons sur:

- La prise en compte de politique à long terme.
- La volonté de participer à l'effort européen.
- Le service rendu aux transporteurs
- La désaturation des réseaux routiers et particulièrement le corridor rhodanien.
- Les économies réalisées par les collectivités sur les infrastructures routières.
- La qualité de vie des habitants n'ayant plus à subir autant de poids lourds sur les routes et autoroutes le long du littoral Méditerranéen et plus loin.
- La préservation des paysages.
- La préservation de la biodiversité, en particulier du système lagunaire.
- La préservation du patrimoine.
- Les dépenses médicales.
- La qualité des déplacements du quotidien.