



Contribution du Groupe EELV du Biterrois à la Concertation Publique du 2/11/2020 au 15/01/2021 sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Cette contribution est complémentaire à celles déjà déposées par le Groupe Local du Narbonnais et Commission Transports et Mobilités Occitanie - Pyrénées – Méditerranée.

Notre Groupe Local EELV rappelle ici en l'actualisant le positionnement collectif qu'il avait tenu au titre de la liste Béziers en Commun, l'écologie solidaire en actions lors des dernières élections municipales.

Il n'y a pas plus besoin d'une gare TGV à Béziers Est A75 (sans connexion ferroviaire avec la gare centre) qu'à Narbonne Pont des Charrettes, il faut **maintenir la desserte TGV des 2 gares de la ligne classique qui vont être transformées en pôles d'échanges multimodal en coeur d'agglomération** et qui ne sont actuellement qu'à 13 mn de TER l'une de l'autre . Par contre il faut que le raccordement prévu de la Ligne Nouvelle Montpellier Béziers, partant probablement du bois de Bourbaki à la gare centre de Béziers, ait un tracé optimisé pour réduire les atteintes au patrimoine immobilier des secteurs traversés sur les communes de Cers et de Villeneuve-lès-Béziers, avec tous les aménagements anti-bruits souhaitables.

Si s'avère irréalisable un raccordement correct de la ligne classique à la LNMP à l'ouest du PEM de Narbonne (à l'emplacement de la gare actuelle proche du centre ville), il faudra **prévoir un raccordement double sens à l'intersection de Nissan-lez-Enserune**, pour qu'à l'ouverture de la LNMP à l'ouest de Béziers, les TGV desservant les PEM de Béziers et de Narbonne ne soient pas condamnés à rester sur la ligne actuelle jusqu'à Perpignan. **Cet échangeur devra évoluer en gare quand l'évolution de fréquentation des TGV pour le Cœur du Languedoc¹ y justifiera la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal**, desservi la ligne rapide direction ou provenance Bordeaux ou Toulouse (notons qu'aujourd'hui des intercitys Bordeaux Marseille ne s'arrêtent qu'à Montpellier) , à quelques minutes rail des deux PEM centres villes, point de correspondance quai à quai entre TGV, trains des lignes TER ou intercitys intégrant les directions Toulouse et Bordeaux, mais aussi avec des modes doux ou propres de transport collectifs (des vélos aux autocars) pour la desserte des plages les plus proches et des monts de l'ouest du Haut Languedoc.

Pour éviter que tout le trafic ferroviaire fret reste concentré sur la ligne classique, privant notamment Narbonne et Béziers d'un contournement semblable à celui dont bénéficient Nîmes et Montpellier, et saturant la ligne classique entre Béziers Capiscol et Narbonne Montredon avec bruyante traversée des gares centres, ainsi que pour maximiser le report de la route au rail des

¹ pour nous, ce coeur couvre les zones d'emploi d'Agde-Pézenas, de Béziers et de Narbonne, soit les arrondissements héraultais de Béziers et audois de Narbonne en approchant 500 000 habitants permanents

transports de fret entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, **nous exigeons que la LNMP soit ouverte aux trains de fret entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes grâce au franchissement des Corbières par tunnel-s** indispensable pour éviter la fragilité de la ligne des étangs exposée à des risques croissants de rafales de vent, d'embruns et de submersion insupportable pour les 143 trains de 750 tonnes de fret par jour de report potentiel du trafic entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Ce chiffre a été calculé en tenant compte des quelques 14 000 passages quotidiens de Poids Lourds au Perthus autoroutier par l'association européenne FERRMED qui agit pour développer les relations ferroviaires entre la Scandinavie et la Méditerranée Occidentale. Soulignons que quasiment la moitié de ce trafic routier sur des trajets en moyenne de 800 km au nord du Perthus n'a ni origine ni destination dans l'hexagone.

Alors que selon les chiffres utilisés le 27 juillet par le premier ministre Jean Castex, un seul poids lourd rejette l'équivalent de 21,25 tonnes de gaz carbonique par an, on voit l'impact de ce niveau de report pour le respect des engagements de l'Etat dans la lutte contre le réchauffement climatique, mais la contribution à l'action pour la qualité de l'air serait encore plus importante alors que la pollution oxydes d'azote et particules fines cause 400 000 morts par an en Europe (au moins 48 000 en France).

Une étude publiée en mai 2016 par le commissariat général au développement durable montre que le coût monétarisé des externalités pour un kilomètre d'autocar interrégional était près de 5 fois plus élevé que celui du CO2 pour la pollution locale imputable aux oxydes d'azote et aux particules fines, de 3 fois plus pour l'insécurité (accidents de la circulation) et d'une fois et demi plus pour le bruit. C'est pourquoi **nous voulons que lors de l'enquête publique soit mise en évidence la valeur de la réduction de ces externalités négatives par le report route rail grâce à une LNMP intégralement mixte** alors que SNCF Réseau selon les réponses orales de ses responsables semble avoir envisagé un trafic fret inférieur de 36 % au chiffre FERRMED, en sous-estimant pourtant l'aspect très dissuasif pour les chargeurs de fret des incertitudes générés par la ligne des étangs.

En matière de transition énergétique, il faut souligner que **pour la même quantité transportée sur la même distance**, la traction électrique (que l'on préférera d'origine hydraulique, éolienne ou photovoltaïque) **d'un train consomme 45 % d'énergie primaire** de moins que la motorisation par hydrocarbure d'un poids lourd.

Quant au coût des infrastructures de transport (investissement et maintenance), le report (auto)route rail réduit considérablement les charges sur des revêtements routiers et soubassements routiers : le passage d'un seul camion équivaut à celui de 50 000 à 100 000 voitures légères, équivalence multipliée par 10 en cas de forte surcharge parce que cette usure progresse à la puissance 4 de la charge par essieu... Même en prenant le plancher de la fourchette, **6 000 poids lourds par jour c'est une réduction de la charge journalière sur les coûts d'infrastructure, supportée notamment par les péages d'autoroute sur voiture légère, équivalente au passage de 300 millions de voitures légères !!!**

Précisons aussi que **le groupe EELV du Biterrois lie ses revendications pour une LNMP contribuant le plus largement possible à la lutte contre le réchauffement climatique et pour la qualité de l'air à celles en faveur des trains du quotidien (fréquence, régularité, confort à des tarifs accessibles) et pour la redynamisation du maillage ferroviaire dans les bassins de vie plus ou mal desservis**, notamment pour relancer la ligne Béziers-Neussargues en particulier par la réalisation des haltes ferroviaires prévues depuis longtemps au niveau du lycée Jean-Moulin et de Boujan-la-Courondelle, par la création d'un véritable PEM semi-rural à Magalas ou plus au nord de la réouverture de la jonction Rodez-Séverac-d'Aveyron nécessaire au rétablissement de communications ferroviaires voyageurs et fret sur la ligne Béziers-Neussargues pas seulement axées vers Paris, facilitant des circulations écolo dans de beaux espaces naturels où beaucoup ont des

origines familiales et régénérant pour le PEM de Béziers desservi par la LNMP l'ancienne dimension d'étoile ferroviaire.

Pour conclure cet avis, le groupe EELV du Biterrois confirme sa volonté d'agir en lien avec tous les acteurs de la vie collective du Besierés (le grand biterrois en occitan) partageant ce but, pour la réalisation la plus rapide possible de l'ensemble de la LNMP mixte de bout en bout grâce au franchissement des Corbières par tunnel-s, pour que les TGV empruntant la LNMP entre Béziers et Montpellier ait au moins Narbonne comme bout de ligne, pour que l'accès aux PEM de Béziers et de Narbonne reste garantie pour au moins la moitié des TGV qui circuleront sur la LNMP après la mise en service de Villeneuve-lès-Béziers Perpignan. Si la non-possibilité d'un raccordement ligne classique LNMP à l'ouest de Narbonne centre se confirme, il faut programmer à Nissan-lez-Enserune un tel raccordement permettant aux TGV de desservant Béziers d'utiliser la LNMP à l'ouest dans l'attente du futur PEM du Coeur d'Hérault qui sera nécessaire aux diverses correspondances, quai à quai entre TGV et autres trains mais aussi avec les modes de transports collectifs ou doux.

Sans engagement ferme pour la mixité intégrale (intégrant l'option tunnels des Corbières) et la suppression du projet de gare Béziers-Est A75, qui dans un échancier beaucoup trop long relèvent de la phase 2, le groupe EELV du Biterrois préconisera un avis défavorable à l'enquête publique pour la phase 1 de la LNMP parce qu'elle ne s'inscrirait pas dans la démarche européenne de transition écologique et énergétique en respectant la justice sociale.

**Pour le Groupe Europe Ecologie les Verts du Biterrois
son secrétaire,
Thierry Antoine,
conseiller municipal de Béziers
(liste Béziers en Commun, l'écologie solidaire en actions)**