

**SPIC (Gard) adhérente à la FNAUT**

**ASSECO CFDT LR**

**TGV SUD Territoires-Environnement (Hérault – Aude) adhérente à la FNAUT**

**Usagers du Train Perpignan-Port-Bou (P-O) adhérente à la FNAUT**

**TARSLY (Midi-Pyrénées) adhérente à la FNAUT**

## **Contribution 2 aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité**

### **Lignes nouvelles**

#### LGV Toulouse-Bordeaux

Ce projet peut être jugé intéressant pour concurrencer le trafic aérien, mais il a un impact environnemental important et double une ligne existante qui n'est ni menacée par des aléas particuliers (comme l'est Narbonne-Perpignan) ni en voie de saturation.

Ce projet n'est pas du tout une priorité, de même que Bordeaux-Irun.

#### Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP)

Les conclusions de l'Observatoire de la saturation posent question sur l'ordre de priorité concernant cette ligne nouvelle et son rôle par rapport aux enjeux de transport, de fret notamment.

Pour nous, il y a au moins 4 objectifs ou fonctionnalités pour la LNMP :

- Ligne fret à caractère international (Responsabilité de l'Etat)
- Desserte Grande Vitesse voyageurs de Paris vers l'Espagne, ce qui implique peu ou pas de gare(s) nouvelle(s) (responsabilité de l'Etat)
- Desserte du chapelet de villes, qui implique la responsabilité de la Région.
- Garantie, par la mixité de bout en bout, d'un axe ferroviaire opérationnel, la ligne existante étant fragilisée par sa situation géographique et particulièrement vulnérable face au changement climatique.
- Cette réalisation doit aussi contribuer à l'atteinte des objectifs de la COP 21.

Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan apparait donc nécessaire compte tenu de la situation particulière de la ligne existante (fragilité géographique, vétusté de certains ouvrages) et de la saturation routière.

**Toutefois, compte tenu des incohérences du dossier** concernant les gares nouvelles (inutiles actuellement et pour au moins une quinzaine d'années) et la problématique fret (caractéristiques de l'infrastructure, problèmes de matériel, de capacité...), **une remise à plat est indispensable**, la Région assumant son rôle de régulateur entre le gestionnaire de l'infrastructure, l'Etat et les utilisateurs, avec le souci d'éviter tout ce qui induit de la rigidité dans le système ferroviaire.

N .B. Dans ce dossier, tenir compte des enjeux lourds de l'Etat et du jeu des compensations.

### **Gares nouvelles**

**Les associations présentes refusent les gares ex-urbanisées** (Manduel, la Mogère, Béziers A 75, Narbonne Pont des Charrettes) ; elles sont inutilisées actuellement et pour de nombreuses années, leurs fonctionnalités sont incomplètes, elles engendrent de la complexité de gestion et d'utilisation, des dépenses supplémentaires et risquent d'induire une dégradation des dessertes des villes intermédiaires,

en particulier Sète (Balaruc 1<sup>ère</sup> station thermale de France) et surtout Agde (1<sup>ère</sup> station balnéaire de France)

. De plus, ces gares demanderaient de nombreux aménagements annexes, notamment la gare de Manduel : nécessité de créer une desserte routière pour desservir la gare si elle se faisait + une troisième voie TER.

Il est primordial de desservir les gares centre, aménagées en pôles intermodaux : l'arrivée en centre-ville est plus confortable et est un avantage concurrentiel.

### ***Remarques***

1) Les gares ex-urbanisées n'ont apporté aucun développement économique autour d'elles contrairement à ce que nous ont annoncé les élus, cf Vendome, Louvigny, Picardie etc, en revanche la requalification de la gare du Mans et de ses abords ont favorisé le dynamisme économique.

2) Scandale de la gare de Louvigny qui va être déplacée à Vandière, distance d'une vingtaine de km, comme l'avait proposé en son temps la FNAUT. Vandière se situe sur l'axe Metz, Nancy, Luxembourg. Louvigny = Gachis d'argent