



Association de Consommateurs agréée
Arrêté préfectoral du 14/09/2015

**Union Régionale des Associations Etudes et Consommation Cfdt
d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée (ASSECO-Cfdt OC PYREMÉD)**

Siège social : Infothèque Consommateurs ASSECO Cfdt

2, impasse de la Sarriette 34500 BEZIERS

Tél : 04 67 11 28 96 N° Siren : 514254333

Courriel : assecocfdt.occitanie@orange.fr

Site web : <http://assecocfdt.langrouis.free.fr>

Dernière publication au JORF Associations 21 avril 2018, annonce n° 645

le 21 novembre 2018,

CONSULTATION SUR LE PIG-Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Contribution de l'ASSECO-Cfdt OC PYREMÉD

Association de consommateurs représentative notamment des usagers du service public ferroviaire l'ASSECO-Cfdt Languedoc-Roussillon devenue ASSECO Cfdt OC PYREMÉD depuis le 8 novembre 2017 a déjà formulé plusieurs avis antérieurs sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, portant à la fois sur les attentes des consommateurs quant aux usages de cette nouvelle ligne ferroviaire, et sur son tracé, ses points de jonction avec la ligne classique et la desserte indispensable des principales gares existantes.

C'est le tronçon manquant indispensable au bouclage entre Montpellier et Perpignan du grand corridor ferroviaire européen marchandises Méditerranée Occidentale; alors que la ligne mixte grande vitesse fret Perpignan-Barcelone, avec en particulier son tunnel du Perthus, est ouverte depuis décembre 2013, mais scandaleusement sous-utilisée, et que le Contournement Nîmes Montpellier entre Manduel et Saint-Jean-de-Védas fonctionne correctement pour le fret depuis décembre 2017, amputé du raccordement de Saint-Brès qui devait permettre la desserte de Montpellier-Saint-Roch par les TGV utilisant la LNMP, tandis que la gare Montpellier Sud de France à la Mogère (objet d'un partenariat public privé qui a déjà dégagé dès 2017 plus d'intérêts financiers pour les associés de la SAS Gare de la Mogère que le montant de son capital social) rallonge pour la plupart des voyageurs les temps réels de trajet d'au moins $\frac{3}{4}$ d'heure avec utilisation d'un bus navette et d'un tram pour les liaisons avec le cœur d'agglomération et les correspondances TER et Intercités.

Urgente nécessité d'un report de trafic de la route au rail

A l'impérieuse condition qu'elle soit mixte GV et fret de bout en bout et sans gare TGV supplémentaire, l'ASSECO-Cfdt veut que la LNMP soit réalisée le plus rapidement possible pour permettre un report de la route au rail : 143 trains de fret de 750 tonnes nettes réduiraient de 6 000 poids lourds par jour en moyenne le trafic (auto)routier entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, avec leurs impacts très négatifs environnementaux et sanitaires.

Ce report diminuerait considérablement (échelle équivalente en moyenne au passage quotidien de 300 millions de VL!!!) le coût de dégradation des revêtements routiers pour lesquels le passage d'un seul camion peut atteindre l'équivalent de 400 000 voitures légères (camion 5 essieux surchargé à 12 tonnes par essieu) parce que cette usure progresse à la puissance 4 de la charge par essieu... ce qu'oublie de chiffrer les coûts comparés camion/train.

Contestation de 3 points essentiels du dossier

Participant à la Coordination Régionale Inter associative Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, (CRI-LNMP), créée en août 2012, l'Union Régionale des Associations Etudes et Consommation Cfdt d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée (en abrégé ASSECO-Cfdt OC PYREMÉD) conteste des points essentiels du dossier présenté sur le site officiel et formule en conséquence les remarques suivantes :

• **désaccord avec la réalisation d'une gare TGV Béziers-Est A75**, qui aurait dû être supprimée du projet afin que soient respectés, par une modification de sa décision ministérielle du 29 janvier 2016 notifiée au Président de SNCF Réseau, les engagements verbaux de début 2017 du Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche auprès de la Présidente du Conseil Régional pour concrétiser le choix alternatif des élus territoriaux concernés en faveur d'un Pôle d'Echange Multimodal à la gare étoile centre de Béziers, fermement soutenu par la CRI LNMP qui entend redynamiser le maillage ferroviaire Massif Central Méditerranée par des trains à motorisation électrique.

• nécessité que les trains de fret puissent circuler sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Béziers et Rivesaltes, de manière à éviter les aléas submersion marine et embruns de la traversée des étangs à l'ouest de Narbonne, risques déjà avérés et en cours de forte aggravation par le réchauffement climatique. Il y va de la possibilité d'un fort report du transport de fret, d'intérêt régional et européen, de l'autoroute au rail ; même si les infrastructures sont plus coûteuses pour un passage des basses Corbières par tunnel-s préservant mieux paysages et terres agricoles, cette pleine compatibilité avec le trafic fret est indispensable à un très bon retour économique et écologique sur investissement de la phase 2 (facilitant son financement par subventions européennes et emprunt long terme mobilisant l'épargne interrégionale) alors qu'il n'est prévu que 34 TGV par jour à Perpignan à la mise en service lointaine de la 2ème phase de la LNMP.

• nécessité que soient effectuées des réservations foncières

- pour un Pôle d'échanges multimodal du Coeur du Languedoc (zones d'emploi de Narbonne, Béziers et Agde-Pézenas), quand la saturation des gares centres de Béziers et de Narbonne et la fréquentation TGV sur la LNMP à partir de ou à destination du Coeur du Languedoc le justifient, à l'intersection, sur la commune de Nissan-lez-Ensérune, de la LNMP et de la ligne classique entre Béziers et Narbonne permettant des correspondances TGV-Intercités-TER quai à quai,

- ainsi que pour de futurs tronçons de dépassement des trains de fret par les TGV par voie complémentaire, économisant le surcoût énergétique d'arrêts de régulation pénalisant le fret, aujourd'hui prévus sur l'excédent de faisceau de la gare de la Mogère et sur le faisceau de 4 à 6 voies de 1 200 m de longueur annoncés au raccordement du tronçon fret entre la section internationale Perpignan Figueras et Rivesaltes et la ligne actuelle à Salses-le-Château.

En résumé

L'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD REDIT :

**NON À DEUX GARES TGV SUPPLÉMENTAIRES
ET**

**OUI À LA MIXITÉ FRET VOYAGEURS DU GRAND CORRIDOR FERROVIAIRE EUROPÉEN
MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE**

**RACCORDÉ À DE NOUVEAUX PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX
À BÉZIERS ET NARBONNE CENTRES**

Pour toute explication complémentaire

et toute contribution sur les analyses et propositions de l'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD,

Contactez-la au 2, impasse de la Sarriette 34500 BEZIERS

Permanences de 14 h à 17 h lundi, mardi et jeudi, de 14 h 30 à 17 h 30 le mercredi, tél. 04 67 11 28 96

(sans enregistreur), Courriel : assecocfdt.occitanie@orange.fr).

Pour l'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD :

Les responsables du groupe Transports-Mobilités

Joan-Loïs ESCAFIT et François FORESTIER