



COMMUNIQUÉ DE PRESSE - LUNDI 16 SEPTEMBRE 2019

URGENCE CLIMATIQUE : NE LAISSONS PAS ENTERRER LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE ENTRE L'ESPAGNE ET LE RESTE DE L'EUROPE ! (PÉTITION)

Promouvoir le transport ferroviaire de marchandises est un des enjeux majeurs pour répondre au défi climatique et réduire la pollution de l'air en Languedoc-Roussillon. L'aménagement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est indispensable pour fluidifier le trafic dans tout le sud de la France et c'est une occasion historique de renforcer le corridor pour le transport de marchandises (FRET) entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Malheureusement, à l'instar des créations de gares TGV de Montpellier et Manduel, des suppressions des trains de nuit ou du train de FRET Rungis-Perpignan, les décisions prises récemment montrent que nous sommes encore loin d'avoir touché le fond !

DES DÉCISIONS EN CATIMINI QUI NOUS ENGAGENT POUR TRÈS LONGTEMPS

La construction de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) se divise en deux phases : la première, de Montpellier à Béziers, est relativement proche et donne actuellement lieu à des négociations financières avec l'Etat, qui espérons-le, prendra la mesure de la nécessité de cette seconde ligne. La seconde phase, de Béziers à Perpignan, sonne pour beaucoup comme un futur lointain, mais comme toujours, c'est très en amont que les décisions stratégiques sont prises... Ce n'est pas lorsque les travaux commenceront qu'il faudra se réveiller ! Le 30 janvier 2019, les préfets des départements de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales ont ainsi entériné le "Projet d'Intérêt Général" (PIG) qui fixe d'ores et déjà le tracé de la LNMP, ainsi que certains choix déterminants comme l'absence de tunnel sous les Corbières, la non-mixité FRET/TGV de la ligne, ou la construction de 2 nouvelles gares excentrées !

PAS DE FRET AU DELÀ DE BÉZIERS : UNE NOUVELLE HÉRÉSIE FERROVIAIRE

Dans l'état actuel du dossier, la mixité voyageurs/FRET de la nouvelle ligne s'arrêtera donc... à Béziers. Au delà, l'Etat prévoit que la ligne nouvelle sera conçue uniquement pour le TGV, avec des profils de pentes inadaptés aux trains de marchandises (lourds) entre Narbonne et Rivesaltes (traversée des Corbières). A partir de Narbonne, l'Etat prévoit de

renvoyer le FRET sur la vieille ligne des étangs, déjà submergée par les vagues lors des tempêtes et sans avenir avec la montée du niveau de la mer. C'est une terrible erreur stratégique, dont nous subissons les conséquences pour très longtemps.

TOUT ÇA POUR NE PAS PERCER UN TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES

Pour permettre aux trains de FRET de franchir les Corbières sans dénivellés trop importants il faudrait percer un tunnel d'une dizaine de kilomètres. Ce scénario avec tunnel aurait un impact beaucoup moins négatif pour l'environnement local. Une traversée sans tunnel signifie le creusement d'une grosse tranchée dans la [Zone de Protection Spéciale des Basses Corbières](#) (Natura 2000)¹ qui abrite de nombreuses espèces menacées d'oiseaux de milieux ouverts comme le Traquet oreillard ou la Fauvette à lunettes, et de grands rapaces comme l'Aigle de Bonelli. Ce scénario a été écarté d'office pour son soit-disant surcoût et n'a pas été approfondi sur le plan technique. Vu les enjeux, nous voulons qu'il le soit !

UNE LIGNE HAUTEMENT STRATÉGIQUE POUR LE FRET EUROPÉEN

La LNMP se situe sur l'axe Bordeaux-Marseille, qualifié d'importance européenne par l'UE, et sur l'axe Espagne-Europe centrale, "corridor prioritaire FRET" pour l'UE2. Les deux axes se rejoignent à Narbonne. Ce secteur, ainsi que le passage des Pyrénées, sont des goulets d'étranglement qui doivent être supprimés pour libérer le marché du FRET et en finir avec le tout routier. La question du tunnel sous les Corbières va donc bien au delà de l'impact sur l'environnement local !

UN TUNNEL D'UNE DIZAINE DE KM, INFaisable AU XXIÈME SIÈCLE ?

Alors que certains veulent tripler l'A61 pour 750 M€, on nous indique que percer un tel tunnel serait insurmontable financièrement. Mais un projet de LNMP sans tunnel, donc sans mixité de bout en bout, ne répondant ni aux priorités de l'UE ni aux enjeux de notre temps, aura bien du mal à attirer des financements conséquents, notamment européens.

La présidente du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales considère malgré tout que "les différents partenaires - dont l'Etat - ont arbitré une solution technique qui représente le meilleur compromis technico économique". Nous contestons cette appréciation et nous rappelons qu'à l'heure actuelle, la dimension environnementale devrait arriver au premier plan. De son côté la métropole de Perpignan a délibéré contre la création du tronçon mixte entre Rivesaltes et Toulouges, préférant voir les trains de marchandises passer par le centre de Perpignan...

NOUS DEMANDONS A NOS ÉLUS ET DIRIGEANTS D'AGIR

En l'état, ce projet est totalement inacceptable – il est encore temps d'agir pour le modifier. Nous demandons aux élus locaux, régionaux, nationaux, européens, et particulièrement à Elisabeth Borne, à la fois Ministre des Transports et de l'Ecologie, de reprendre ce dossier pour l'inscrire dans une vision d'avenir qui intègre les conséquences induites sur le littoral par le changement climatique, la nécessité de réduire le trafic routier, et la préservation de nos espaces naturels remarquables.

ET NOUS APPELONS À [SIGNER LA PÉTITION](#)

Pour Simon Popy, président de FNE LR :

« Alors que le seul train de FRET Perpignan-Rungis est remplacé par des camions et que la gare Sud-de-France est un scandale, l'Etat ose déclarer "d'intérêt général" un projet qui saborde encore un peu plus l'avenir du FRET ferroviaire tout en choisissant le scénario à impact écologique maximal... Nos associations ont pourtant là-aussi alerté les pouvoirs

1 <https://inpn.mnhn.fr/site/natura2000/FR9110111>

publics depuis longtemps, pour éviter d'en arriver là, mais elles se sont heurtées à un mur. Il ne suffit pas de se répandre ad nauseam en grands discours sur l'écologie, les absurdités ferroviaires doivent cesser ! Pour la gare de Montpellier, après des années de mépris, la réalité nous a donné raison. Le logiciel "technico-économique" de nos décideurs est défaillant, alors soyons la contrainte : signez massivement cette pétition ! »

Pour Christian Perrot , président de la FNAUT Occitanie Pyrénées Méditerranée :

« Il est temps que les élus Régionaux, Départementaux, locaux se fédèrent autour d'un projet finalisé permettant la mixité de la ligne de bout en bout en intégrant des raccordements avec la ligne existante judicieusement placés, donnant la possibilité d'une part de desservir les villes de Béziers et Narbonne et d'améliorer d'autre part la relation Montpellier- Toulouse. »

Pour Marie De Almeida, présidente de l'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD :

« Face à l'urgence climatique et écologique, la réalisation de la Ligne ferroviaire Nouvelle Montpellier Perpignan doit être engagée au plus tôt à condition :

- qu'elle soit mixte (fret voyageurs) de bout en bout afin de permettre un report massif du transport marchandises de la route au rail pouvant équivaloir à 6 000 poids lourds par jour;
- qu'elle comporte un tunnel sous les Basses Corbières, évitant aux convois de fret le passage par la ligne submersible des étangs ainsi qu'une deuxième profonde saignée en surface dans ce remarquable patrimoine naturel ;
- qu'elle soit raccordée avec la ligne classique actuelle à l'est de Béziers (ce qui est maintenant prévu) et au sud de Narbonne pour garantir les dessertes de ces 2 gares centres transformées en vrais pôles d'échanges multimodaux ;
- qu'elle soit cofinancée par des investissements socialement responsables sur l'épargne régionale placée notamment en assurance-vie.

Mobilisons-nous pour obtenir le respect de ces conditions ! »

CONTACTS PRESSE

- Simon POPY, président de FNE LR : 06 12 96 73 63, simon.popy@fne-languedoc-roussillon.fr
- Christian PERROT, président de la FNAUT Occitanie : 04 30 72 29 39, christian.perrot@outlook.fr
- Joan-Lois ESCAFIT, pour l'ASSECO-CFDT OC Pyréméd : 04 67 31 04 55, jl.escafit@gmail.com

DOSSIER DE PRESSE

Pour en savoir plus, vous pourriez trouver intéressants :

- 1- le [schéma du tracé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan](#) illustrant la rupture de la mixité
- 2- un [schéma en coupe des Corbières](#) illustrant pourquoi le tunnel est la seule solution pour résoudre le problème des dénivelés afin que les trains de fret puissent franchir les Corbières selon le tracé prévu
- 3- la carte des aléas du Plan de Prévention des Risques Littoraux de Leucate [côté nord](#) et [côté sud](#) attestant les forts aléas de submersion marine de la ligne des étangs

- 4- l'exemple du [coût \(301 M€\) des 8,3 km du tunnel LGV du Perthus](#) (apte à la mixité)
- 5- la [lettre à la Présidente du Conseil Régional de 3 des 4 signataires du 20 décembre 2018](#)
- 6- l'[arrêté du Projet d'Intérêt Général \(PIG\) du 30 janvier 2019 du préfet de l'Aude](#)
- 7- le [recours gracieux \(rejeté\) de l'ASSECO CFDT OC PYREMED](#) auprès du préfet de l'Aude contre cet arrêté
- 8- [le positionnement du Président de la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée](#)
- 9- [le positionnement de la Présidente du Conseil Départemental 66](#)
- 10- la [motion unanime adoptée par l'Assemblée Générale de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon le 13 avril 2019](#)
- 11- la [carte des corridors européens de FRET](#)
- 12- les règlements européens désignant les grands corridors de transport de marchandises :
 - [relatif au réseau ferroviaire européen pour un FRET compétitif](#)
 - [établissement le mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#)
- 13- le [courrier de FERRMED au préfet de Région](#) qui chiffre le trafic et soutient la mixité de la LNMP