

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Les Verts Languedoc-Roussillon

7 boulevard Ledru Rollin
34000 Montpellier - Tél. : 04.67.34.07.29
www.languedoc-roussillon.lesverts.fr

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.

“ Un projet nécessaire

Les Verts réaffirment leur attachement au principe de priorité du rail sur la route pour lutter contre l'effet de serre, la pollution atmosphérique et limiter la consommation d'énergie ; le TGV ne doit être développé que sur des axes où il doit remplacer le transport aérien et/ou permettre le développement des TER et du fret ferroviaire.

La situation en Languedoc-Roussillon se caractérise par une explosion des flux de transports de marchandises et de voyageurs, une croissance démographique très forte, une saturation de ses infrastructures ferroviaires et des perspectives futures qui aggravent ce constat.

D'autre part la section Montpellier-Perpignan est aujourd'hui le chaînon manquant dans les liaisons grande vitesse entre l'Europe du nord et la péninsule ibérique aussi bien que sur l'arc méditerranéen.

Les Verts sont favorables à la création d'une ligne nouvelle mixte (fret et voyageurs).

La nécessité d'un projet ferroviaire combinant les besoins de transports fret et voyageurs est évidente. Il importe pour le définir au mieux d'anticiper les besoins futurs à toutes les échelles : internationales, interrégionales et intrarégionales. Il apparaît que cette dernière pèse de loin le plus lourd dans l'ensemble du trafic voyageurs (165 millions sur 282) et domine également le fret.

Les Verts souhaitent donc qu'une attention particulière soit portée au trafic local dans une réflexion globale sur la mobilité en région et que le projet LNMP consacre cette orientation.

Les limites du projet

La LGV jouera un rôle important dans le report modal du trafic aérien sur le rail mais elle ne trouve sa pleine justification qu'en permettant ce même report pour une part significative du trafic fret et voyageurs de la région.

Or l'ambition affichée dans le dossier du maître d'ouvrage de report sur le rail, dans le scénario le plus favorable, qu'il s'agisse de fret ou de voyageurs, ne nous semble absolument pas à la hauteur de l'enjeu.

Les anticipations et prévisions de trafic et de report modal à l'horizon 2020 et a fortiori 2050 sont discuta-



bles et ne tiennent pas compte des effets imprévisibles d'une brutale aggravation de la crise écologique et de la mutation des comportements et des choix politiques qui pourraient (devraient) prendre des formes plus radicales.

L'évolution annoncée du fret ferroviaire 2004-2020 prévoit 8,5 M de tonnes supplémentaires transportées par rail et cinq fois plus sur la route (p.42 du dossier du projet). Le nombre de poids lourds sur l'A9 continuerait donc d'augmenter. Les projections en termes de trafic routier automobile ne sont pas meilleures : le dossier annonce 88 millions de voyageurs supplémentaires mais le projet le plus favorable n'en reporterait que 7 millions sur le rail.

Ces projections sont incompatibles avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui engagent la France et ignorent les choix politiques inédits qu'exigera l'inéluctable pénurie énergétique. Elles suggèrent par ailleurs un impact sanitaire dont on souhaiterait qu'il soit évalué, y compris en terme de coût, par les promoteurs du projet.

Si ce projet est nécessaire, il est certainement insuffisant : il participe à la solution mais ne l'apporte pas par lui-même.

Pour une révolution des transports

Les Verts rappellent au préalable le principe d'un choix prioritaire pour une réduction des besoins de déplacements, notamment par la relocalisation des activités économiques et la dématérialisation des échanges, ainsi que le combat contre les flux inutiles.

Ils en appellent ensuite à une mutation radicale des modes de déplacements et une décroissance de l'usage de la voiture individuelle au bénéfice du rail, des transports en commun et des modes doux de déplacements. De même, le fret routier doit être massivement transféré sur le rail et sur l'eau (fluvial et maritime).

L'écologie est critique quant à la vitesse pour elle-même, le « toujours plus vite » étant indissociable des excès d'une société productiviste aliénante.

Par-dessus tout, la réduction des émissions de CO2 du trafic routier est une exigence vitale que sous-estime le projet LNMP.

Un nouveau service public des transports

Pour assurer son succès le service ferroviaire devra respecter certaines conditions : la fréquence ou la cadence et la rapidité, le confort, l'accessibilité, un coût comparatif avantageux pour l'utilisateur.

Deux autres conditions sont essentielles : la continuité et la simplicité. Pour qu'un voyageur décide d'emprunter le transport public le service doit rivaliser sur ces points avec celui qu'offre la voiture individuelle, c'est-à-dire le transporter sans complexité ni rupture de son point de départ à sa destination. Il importe donc de coordonner au mieux les différents modes à sa disposition : gare TGV / gare routière / transports urbains (tram, bus, de préférence en site propre, tram-train) / aires de stationnement ainsi que leurs connexions avec d'autres services : taxis / location de vélos ou de voitures / co-voiturage.

Il s'agit surtout d'abandonner le raisonnement gare à gare pour un raisonnement porte à porte c'est-à-dire pour une gestion intégrée de tous les modes de déplacements dans une vision nouvelle d'un véritable service public des transports.

Les Verts privilégient les gares en centre ville.



Sur le plan pratique l'utilisateur doit pouvoir accéder rapidement et simplement par un guichet unique à une information complète et claire et acquies un titre de transport combiné pour l'ensemble du trajet.

Cette articulation suppose une démarche politique forte et une volonté des différentes autorités compétentes de coordonner leur gestion au sein d'un service commun et d'une politique tarifaire harmonisée.

Les Verts en appellent à une offre de transport nouvelle au sein d'un service public info / transport / voyage pour une mise en cohérence de tous les modes de déplacements.

Sur le plan des infrastructures la création doit être programmée de plates-formes multimodales pour les marchandises et de pôles d'échanges accueillants, pratiques, centraux et diversifiés pour les voyageurs. Il faut abandonner le concept même de gare pour des espaces d'interconnexions plurielles.

Quel aménagement du territoire ?

Les Verts attendent de ce projet qu'il s'inscrive résolument dans une réflexion globale sur l'aménagement du territoire régional, ce qui n'est pas le cas. Le transport ferroviaire étant l'élément clé de tout aménagement urbain ce projet conçu isolément ne peut qu'accuser la tendance à l'urbanisation littorale au détriment d'un développement équilibré des villes moyennes et petites de l'arrière-pays. Il est donc indispensable d'assurer le meilleur maillage du territoire par des lignes secondaires de qualité. Malheureusement le Contrat de Plan Etat-Région 2007-2013 a fait de l'axe littoral son objectif exclusif (p.35 du dossier du projet).

La fréquentation annoncée des TER sera multipliée par quatre d'ici 2020 ou 2030 selon les prévisions de RFF, mais l'objectif devrait être encore supérieur. Ce défi exige un effort prioritaire soutenu dans l'entretien des lignes et du matériel, le maintien ou la remise en exploitation de lignes qui ne le sont plus (Montpellier-Paulhan-Bédarieux, Vauvert-Arles, rive droite du Rhône), la modernisation de lignes (Béziers-Neussargues, Nîmes-Alès-Clermont) : un investissement urgent est nécessaire.

Cet effort doit être couplé avec le désenclavement de villes secondaires (Florac, Le Vigan, Lodève...) en assurant également des connexions transversales (Alès-vallée du Rhône, Bédarieux-Mazamet-Carcassonne) par le moyen d'autocars rapides par exemple.

Il faut également engager la modernisation de la ligne actuelle pour optimiser la desserte rapide fret et voyageurs inter-cités avec des correspondances TGV et TER secondaires.

On doit regretter par ailleurs que le projet de liaison rapide Bordeaux-Toulouse-Narbonne (axe Bordeaux-Nice-Italie) soit différé alors qu'il est parfaitement complémentaire et tout aussi nécessaire.

Des atteintes fortes à la biodiversité

Le dossier du maître d'ouvrage note la remarquable richesse et la fragilité du patrimoine biologique de la région.

La perte de biodiversité est l'autre face, moins connue, de la crise écologique majeure que nous traversons, et les espaces littoraux sont particulièrement touchés.

L'artificialisation des sols pour cause d'urbanisation et d'infrastructures routières s'accélère encore sur le littoral languedocien : « Depuis 2000, chaque année, près de deux fois plus d'hectares y sont consommés qu'entre 1990 et 2000 » (Direction Régionale de l'Équipement -LR, nov 2008).

Si le dossier analyse l'existant il est incapable de mesurer l'impact destructeur de la ligne : emprise au sol, artificialisation, ruptures biologiques et paysagères, destruction d'habitats et de milieux sensibles comme le sont tout particulièrement les zones humides, morcellement et destruction d'espaces agricoles, bruit, urbanisation induite autour des gares nouvelles : le coût écologique d'un tel projet n'est pas mesurable.

Les Verts seront particulièrement vigilants sur l'impact environnemental du projet ainsi qu'à la réalisation de toutes les mesures de compensation.



La question du financement

Il est à craindre que l'effort financier demandé à la région qui devrait supporter approximativement le quart des investissements ne l'incite à délaissier les lignes moins prestigieuses et moins fréquentées qui relèvent de sa compétence. Cet avertissement émane de l'ARF (Association des Régions de France) elle-même qui relève que les projets TGV sont de la compétence de l'Etat et de son engagement dans le Grenelle de l'environnement.

Cette démarche s'inscrit malheureusement dans une logique à l'œuvre de désengagement de l'Etat qui sera le plus préjudiciable aux lignes à moindre fréquentation qui sont celles où la péréquation nationale est la plus nécessaire. La rentabilité assurée des lignes à grande vitesse devrait bénéficier directement au réseau secondaire.

Les Verts souhaitent un financement public assis principalement sur la participation de RFF et de l'Etat.

Afin de dégager des moyens financiers les Verts demandent une réorientation complète de la politique routière à tous les niveaux : priorité à l'existant et abandon de tout projet d'investissement dans des infrastructures nouvelles. Le plan de relance de l'économie et la région Languedoc-Roussillon font encore une part royale aux projets routiers et autoroutiers. Il est souhaitable qu'une part essentielle de ces crédits, ainsi que ceux massivement consacrés aux aéroports, soient reportés sur le rail.



Les Verts sont favorables au projet de ligne nouvelle sous sa forme combinée fret-voyageurs.

Ils retiennent du scénario 3 (voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h) les acquisitions foncières importantes qui permettraient à l'horizon 2050 la construction d'une ligne supplémentaire que l'indispensable évolution des transports rendra inévitable.

Ils estiment cependant que la très grande vitesse devrait perdre à l'avenir de son importance au bénéfice d'un couple vitesse/service rendu à l'utilisateur sur les trajets longue distance (espaces bureau, famille, détente...)

Ils retiennent donc du scénario 2 (voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h et des gares en centre ville) une plus grande souplesse dans la mixité et des capacités de modulation accrue pour l'avenir.

Les Verts en appellent surtout à une redéfinition politique forte de ce projet dans le cadre d'un nouveau service public de transport et d'un Schéma Régional ambitieux afin de le hisser à la hauteur des enjeux de notre temps et de redonner toute sa cohérence à une mobilité d'avenir pour le bien de tous.

