

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Naturellement 30

Mnle : 6, rue Jules Auffret - 93500 Pantin
Tél. : 01 48 46 04 74 - Courriel : mnle@wanadoo.fr

Mnle 30 : 44, rue Agrippa d'Aubigné 30000 Nîmes
Tél. : 04 66 26 03 95 - Courriel : mnle30@orange.fr

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



Présentation

Bienvenue, benvinguts, bienvenido, benvenuto welcome, willkommen, witamy, walkommen, tervetuloa, willkommen, welkom, ben-vindo, huanying, à la rencontre du MNLE 30 (courriel : mnle30@orange.fr).

Notre association départementale est adhérente au MNLE national et participe depuis 1981 à l'enrichissement du débat sur les problèmes de sociétés liés à la protection et la préservation de l'environnement, à l'éducation, à la production et l'utilisation de l'énergie, à la promotion des moyens de transports durables. Le MNLE 30 défend avec d'autres associations du rail, la « via domitia » ferroviaire.

Dans la continuité du VRAL, en 2006, le débat sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien (VRAL) confirme la priorité au développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime, l'importance du projet de la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan par le corridor VRAL dernier chaînon manquant pour le réseau transeuropéen. Force de propositions dans une démarche participative et innovante grâce au réseau de fibres optiques qui permet d'améliorer la sécurité dans le cadre des aléas climatiques. Ces cheveux de lumière permettent de communiquer par l'image, le son et les banques de données et participent au haut débit. Nous avons fait 68 propositions au Grenelle de l'environnement. Le Languedoc-Roussillon, une structure en amphithéâtre avec l'Aigoual, le château d'eau de la France, des atouts : première région productrice d'énergie éolien, développement des énergies solaires (meilleur taux d'ensoleillement) biodiversité, intérêts écologiques, garrigues, unique pour sa flore médicinale en France.





Histoire : Carnet de voyage dans l'espace et le temps

Depuis 1840 le chemin de fer prodigue ses bienfaits dans le Gard et lui impose ses contraintes. Nîmes est devenue en un siècle et demie un centre ferroviaire générateur de fructueuses activités économiques et humaines. Cette histoire nous montre qu'au 21^e siècle, le rail a réussi sa mutation : la performance du TVG qui, le 10 juin 2000 a mis Nîmes à moins de trois heures de Paris, en est la plus éclatante confirmation. Nous



« Ville de Nîmes » 20 avril 1982 carte maximum offert par Olivier Casson, philatéliste émérite, vice président de Philapostel Languedoc-Roussillon.

proposons la réalisation du viaduc qui permettra de supprimer le rebroussement de Courbessac pour les trains en provenance d'Alès en électrifiant cette ligne. Cela permettra de supprimer l'asphyxie routier et de préserver nos garrigues. En effet, le chemin de fer retrouve en ce début de siècle une pertinence qui n'a peut-être jamais été aussi grande depuis sa création. Le contournement de Nîmes et Montpellier est rentré dans le cadre du développement durable qui préfigure un avenir prometteur au rail dans notre région.

La saturation du réseau routier avec son cortège de nuisances sur la qualité de vie est de plus en plus insupportable à nos concitoyens.

Les progrès réalisés par la technique ferroviaire, la circulation voyageurs à 300 Km/h, les trains de fret pouvant transporter des containers, voire des camions ou leurs remorques à près de 130 Km/h sont à l'origine d'un revirement de situation.

Paulin Talabot, créa les chemins de fer du Gard alors qu'il était Directeur de la Compagnie Paris-Lyon - Méditerranée. Le 22 février 1832, l'arrêté ouvrant l'enquête pour l'établissement d'un chemin de fer d'Alès à Beaucaire par Nîmes. L'ingénieur Charles Didion qui réalisa les études du chemin de fer de Nîmes à Montpellier. N'oublions pas le rôle héroïque des cheminots lors de la 2^e guerre mondiale.

Au cœur de la via domitia ferroviaire

Etat des lieux et terre d'échanges, démographie en hausse liée à de nombreux facteurs : la Sun Belt française ? (ceinture du soleil qui désigne les Etats du Sud et de l'ouest des Etats-Unis) le climat méditerranéen est très attractif.

Le développement de la civilisation des loisirs et du goût pour les 3 « s » : sea, sand, sun (mer, sable, soleil) dans l'imaginaire collectif, le midi de la France est le pays du soleil. L'attractivité n'est pas due seulement à l'héliotropisme. D'autres facteurs donnent une image globale favorable qui en fait un cadre de vie attrayant : proximité de la mer et de la montagne, patrimoine urbain prestigieux, activités culturelles variées, festivals, spectacles sportifs, taumachiques etc....

Le tourisme vert, préservation du patrimoine naturel, historique et culturel, promotion de la rapidité au présent où le gain de temps est devenu une seconde nature, reste subordonné au passé développé au



fil du temps. L'urgence de la construction, comme le demandent les maires du Languedoc-Roussillon et de la Catalogne que nous soutenons pour cette rapide réalisation dans le cadre de la sécurité, de la sûreté est un plus pour la santé publique (moins de gaz à effet de serre). Il faut réaliser l'axe européen à grande vitesse reliant la France à l'Espagne, les régions et le fret pour répondre aux attentes environnementales sur le plan international, régional et départemental. L'Europe doit subventionner ce projet transeuropéen pour dynamiser le tissu économique local et pour soutenir la croissance.



Offert par M. Patouillard, Alain de l'association TGV et développement Var Nice Côte d'Azur.

Protection du cadre de vie et de la santé

La violence des vents - mistral et tramontane - les épisodes Cévenols, les crues, les incendies, le réchauffement climatique ayant pour conséquence l'élévation du niveau de la mer, la pollution de l'air par les gaz à effet de serre, tous ces aléas exigent une solution pour la diminution de ces pollutions. Cette solution passe par le ferroviaire ; nous pouvons parler de sécurité des personnes, de la sûreté des produits dangereux transportés. La mixité du trafic voyageurs et fret permettra de réduire l'asphyxie routière et répondra positivement à nos amis espagnols et catalans qui souhaitent mettre comme nous les camions sur les rails. Un train combiné c'est 130 fois moins de CO² qu'un poids lourd et moins de consommation d'énergie et c'est prendre en compte les directives Sévésos 2.

Plan de prévention du bruit

Les nuisances sonores sont un signe prédominant de détérioration du cadre de vie en milieu urbain, comme au voisinage de grandes infrastructures de transport, ce que confirme l'attente citoyenne sur cette problématique. Le bruit constitue un enjeu de santé publique. Résoudre ce problème en réduisant à la source, avec du matériel plus performant pour diminuer les décibels, est une obligation humaine et juridique. La prise en compte de cette pollution constitue une opportunité avec la directive 2002/49, ce, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Préserver la santé des riverains est très important, aussi est-il urgent de mener une politique d'aménagement durable compatible avec l'amélioration de notre patrimoine sonore. La cartographie sonore est un outil objectif permettant d'appréhender, tant de manière préventive que curative, les conséquences acoustiques de leurs décisions. Les cartes de bruit sont des outils d'aide à la décision permettant de mener des actions de planification ciblées, efficaces, aux coûts optimisés.

Pour les infrastructures ferroviaires, les données d'émission sont indiquées par le document « méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit » du 30 janvier 2006 de la SNCF. Références de la directive européenne, (voir le site www.europa.eu) pour la mise en œuvre propre à respecter les seuils fixés par arrêté (écrans anti-bruits, isolation de façade) résorption des points noirs (www.environnement.gouv.fr/dossiers/bruit). Une maîtrise de la modélisation des mécanismes de génération du bruit, c'est une dimension de société du transport ferroviaire, l'approche réglementaire, la nouvelle donne induite par le contexte européen.

Sur le plan technique, les composants de voies à faible émission sonore, une voie silencieuse est aussi



nécessaire à la réduction efficace du bruit des trains. Les absorbeurs de vibrations permettant de réduire sa contribution sonore. Ils sont une alternative possible à la pose de murs antibruits, une étude acoustique, la plantation d'arbres dans un cadre paysager mais également peuvent jouer comme coupe-vent.

Nos propositions

- Inter-modalité avec les ports du Languedoc-Roussillon avec le fer, le fluvial, le fluviomaritime.
- Faire des réserves foncières pour des nouvelles gares. La gare est une vitrine de nos terroirs.
- Le stationnement des vélos est à prévoir.
- Un défibrillateur automatisé extérieur pour chaque gare. Cet appareil peut être utilisé pour sauver des vies (voyageurs ou personnels). Il est nécessaire que des secouristes recyclés à cette technologie d'avant-garde sachent l'utiliser.
- L'interconnexion avec la ligne du Grau du Roi ainsi que son électrification pour la desserte du littoral. Ce maillage permet de résoudre les incidents, les coupures de lignes, améliore la mobilité avec l'offre des sillons, un meilleur cadencement et fréquence pour le transport de proximité, comme pour la ligne Narbonne-Toulouse-Bordeaux.
- Une passerelle pour le Massif Central avec le réseau étoilé de Nîmes, l'électrification de la ligne Nîmes-Alès est nécessaire.

Développement durable

Pour un transport durable, notre génération laissera une trace comme nos prédécesseurs aux futures générations. Cette responsabilité envers notre société nous incombe pour améliorer le chaînon manquant de l'arc méditerranéen et Nord-Sud. La démocratie participative est un outil du débat public dans la transparence, informer et participer au processus décisionnel (citoyens, associations, collectivités, institutions).

Le citoyen doit être respectueux de l'environnement, c'est l'enseignement des orientations du VRAL et du Grenelle de l'environnement. Dans une nation libre, il est très souvent indifférent que les particuliers raisonnent bien ou mal ; il suffit qu'ils raisonnent. De là sort la liberté qui garantit des effets de ces mêmes raisonnements (Montesquieu).

Prospective

Suite à notre argumentaire, fruit de nombreuses réunions sur le projet : la ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h nous paraît la solution avec des possibilités d'améliorer le réseau en vitesse et en sillons. La trilogie TER, fret et TGV correspond localement à une dimension européenne et internationale.

Bon vent et bon rail pour le débat public.



www.debatpublic-lnmp.org