

Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.
Concertation Publique du 2/11/2020 au 15/01/2021.

Contribution de la Commission Transports et Mobilités Occitanie - Pyrénées - Méditerranée



EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée développe dans la présente contribution son alternative au choix actuel de LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN.

L'axe du littoral méditerranéen est un couloir de transit de voyageurs et de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe. La circulation de milliers de poids lourds, sur cet axe, augmente d'année en année et rien n'a été fait depuis des décennies pour permettre un report de ce trafic vers le rail. Pourtant, au niveau européen, cet axe est considéré comme stratégique!

L'urgence climatique, le besoin de réduire la pollution et de préserver notre **santé** imposent de réduire drastiquement, et dans les meilleurs délais, les transports polluants et donc de **délester l'axe autoroutier** du littoral méditerranéen.

Il est donc primordial que la ligne nouvelle qui reliera Perpignan à Montpellier soit **entièrement accessible au fret**; sans cette condition, il ne sera d'ailleurs pas possible de mobiliser les fonds européens, et c'est le budget de la région dédié aux lignes régionales qui sera lésé.

D'autre part, le projet doit également être **respectueux de l'environnement** et des paysages, digne d'un service public, et doit favoriser **l'intermodalité** entre TGV et trains du quotidien, dans les gares existantes, pour un développement équilibré des territoires.

Alors que l'Union Européenne attaque de nouveau la France pour son inaction sur le plan climatique, que des pays européens s'engagent dans la voie de la "transition écologique", elle-même promue dans la communication gouvernementale, il est impératif que les réponses aux défis non seulement climatiques, mais de qualité de l'air et de santé publique constituent **la ligne directrice des projets d'infrastructures ferroviaires**; que les décisions prises en France il y a déjà quelques années ne viennent saboter cette mise en marche de la stratégie ferroviaire européenne, et des efforts réalisés jusqu'à sa frontière par son voisin espagnol, en faveur de la planète.

Or le choix imposé actuellement par SNCF Réseau est largement incompatible avec ces enjeux.

Le projet comporte une **rupture de la continuité fret**, dans l'Aude, par refus d'envisager la solution du tunnel dans les Corbières.

En faisant de la grande vitesse à 300km/h un dogme, SNCF Réseau laisse le fret ferroviaire sur l'actuelle "Ligne des Etangs", une ligne fragile, dans un environnement fragile, soumise "aux coups de mer". Cette ligne sera rapidement saturée, si tant est que les professionnels en fassent un moyen de transport privilégié en raison des incitations européenne et française; ce qui conduit à penser que l'économie faite aujourd'hui est sciemment reportée sur un coût bien plus élevé à moyenne et longue échéance.

SNCF Réseau n'a pas cherché à chiffrer le retour sur investissement économique et écologique en prenant pleinement en compte les coûts indirects évités par un très fort report de la route au rail pour des trajets longs.

En refusant un tracé avec tunnel(s), SNCF Réseau a négligé la préservation de l'environnement, de la biodiversité et des paysages des Corbières maritimes, tout en se lançant dans un choix coûteux financièrement et humainement.

D'autre part, en décidant de créer 2 nouvelles gares hors de Béziers et Narbonne centres, SNCF Réseau ne montre pas de considération pour les déplacements par train des usagers locaux et n'a pas non plus tenu compte de la problématique de l'artificialisation des sols.

L'avenir permettra de prouver que le scénario d'EELV est le plus viable sur le long terme, une échelle de temps que le politique doit maintenant prendre en considération.

Nous vous invitons à lire ce scénario qui a également le mérite d'être :

- **Une réponse à l'urgence de lutte à la fois contre le réchauffement climatique, la préservation du patrimoine humain, écologique et culturel et la crise sanitaire et économique.**
- **Un moyen d'être en accord avec des objectifs européens de redynamisation du ferroviaire.**

Sommaire

État des lieux et enjeux	4
1. Un axe littoral méditerranéen emprunté chaque jour par plus de 10 000 poids lourds	4
2. Les effets indirects du fret routier	4
3. Une géographie contraignante et un fort risque climatique	5
4. Des enjeux européens en évolution	6
Le Projet LNMP revu par EELV	7
1. Requestionner la Très Grande Vitesse	7
2. Optimiser les connexions entre modes de transports	8
3. Traverser les Corbières par tunnel-s	8
4. Faire les bons choix pour les biens communs	9
5. Participer pleinement à la construction de l'Europe ferroviaire	10
Annexes	11

État des lieux et enjeux

1. Un axe littoral méditerranéen emprunté chaque jour par plus de 10 000 poids lourds

L'axe méditerranéen Perpignan-Montpellier est emprunté par des flux **voyageurs et marchandises** de plus en plus importants.

Les chiffres 2017 du trafic routier montrent que plus de 10 000 poids lourds¹ circulent quotidiennement sur l'autoroute A9. La moitié de ces camions, franchissant le col autoroutier du Perthus cette année-là, n'a pas de point d'origine ni de destination sur le territoire français : ils desservent le reste de l'Europe à partir des ports ou des lieux de production de la péninsule ibérique ou à l'inverse en desservant cette dernière (voir Annexe).²

2. Les effets indirects du fret routier

D'un point de vue énergétique, pour le même poids de fret et sur la même distance, les trains consomment en moyenne 45 % de moins que les poids lourds, et n'utilisent pas d'énergie fossile sur les lignes électrifiées.

Les chiffres du trafic routier révèlent des émissions et rejets alarmants de CO₂ (gaz carbonique), principal GES (Gaz à Effet de Serre), mais également de NO₂ (de dioxydes d'azote) et de particules fines émises quotidiennement sur cet axe. Les émissions de NO₂ et particules fines aggravent particulièrement la mortalité par **pollution de l'air** dans les agglomérations proches des parcours autoroutiers.³

Selon l'Agence européenne de l'environnement (AEE), "Les économies européennes reposent sur le transport de marchandises sur de longues distances. Mais il y a également un coût caché qui se paie en années de problèmes de santé et en vies perdues. Ce coût est particulièrement élevé pour les personnes vivant à proximité des principaux axes européens de transport. En intégrant ce coût au prix des marchandises, nous pouvons encourager des méthodes de transport plus saines et des technologies plus propres"

A ces enjeux environnementaux et sanitaires, rajoutons la dégradation causée à la route⁴, les risques d'accident et les conséquences financières pour la collectivité.

La prise en compte des coûts indirects, écologiques, sociaux, sanitaires et techniques est donc indispensable. En d'autres termes, **ces externalités** doivent être évaluées, et la suppression ou réduction, grâce au report route rail, pris en compte en déduction des coûts d'investissement et de fonctionnement des projets.⁵⁻⁶

1 - 14 340 poids lourds comptés à Béziers-Ouest en 2017.

2 - L'interruption du train des primeurs entre Perpignan et Paris-Rungis le 17 juillet 2019 a jeté des camions supplémentaires sur cet axe.

3 - <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/risques-nuisances-pollutions/sante-et-environnement/exposition-aux-substances-chimiques/article/pollution-de-l-air-exterieur-et-sante>.

4 - La dégradation causée à la route par le passage d'un seul poids lourd était équivalente à celui de 50 000 à 100 000 voitures légères, équivalence multipliée par 100 en cas de forte surcharge - Louis Fernique - https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/TrainingMaterials/enpc_04_ContexteInstitutionnel.pdf

5 - Voir le rapport de la commission de haut niveau sur le prix du carbone <https://www.carbonpricingleadership.org/>

6 - Le 1er ministre J.Castex a utilisé l'équation suivante le 27/07/2020: 20 000 poids lourds de moins sur les routes = 425 000 T de CO₂ de moins par an; ce qui donnerait pour 6000 camions sur notre axe, 127 500 T de CO₂ en moins.

3. Une géographie contraignante et un fort risque climatique

Le dérèglement climatique et la montée du niveau de la mer ⁷accentueront dans le futur le risque de **submersion marine** qui menace déjà la ligne actuelle Perpignan-Montpellier, entre Perpignan et Narbonne - sur le tronçon dit de la "Ligne des Etangs" – ainsi qu'à un moindre degré sur le lido entre Agde et Sète.

Parmi les tronçons au contact de la mer Méditerranée, la "Ligne des Etangs" (zone d'emploi de Narbonne) est très perturbée par les **embruns et coups de vent** qui entraînent des suppressions et retards imprévus de tout type de train. Ces perturbations mettent à mal la ligne très sollicitée par des trains de fret beaucoup plus lourds en charge que toutes les rames voyageurs, et augmentent considérablement le **coût d'entretien**, par l'usure des infrastructures, la dégradation des ballasts et soubassements.



Le trait noir des végétaux déposés par la mer, indique le niveau atteint par les flots. Très proche des rails.

Pour une circulation normale des trains de transport de marchandises (fret), la voie ne doit comporter aucune rampe à plus de 1,5%.

Or, en refusant une solution avec tunnel(s), pour éviter les rampes à moins de 1,5%, dont le coût semble si dissuasif que, dans le projet actuellement retenu, le choix a été fait de **supprimer l'accès au fret** de la LNMP entre Béziers et Rivesaltes. Et donc de demander à la seule "Ligne des Etangs" d'assurer le transport de marchandises entre ces 2 villes.

Cette ligne, en raison de sa fragilité structurelle, ne pourra pas répondre à la demande croissante du trafic de marchandises, alors même que ses charges d'exploitation seront de plus en plus difficiles à supporter.

7 - <https://www.midilibre.fr/2020/11/30/plages-ronge-par-lerosion-le-littoral-heraultais-passe-en-alerte-rouge-9228402.php>

4. Des enjeux européens en évolution

La Commission Européenne a élaboré une "Stratégie Européenne pour la Mobilité Intelligente et Durable" ayant été soumise à adoption le 9 décembre 2020. ⁸

De cette stratégie, nous retiendrons :

- La prise en compte par l'Europe des coûts pour notre société, qui ont tous une incidence sur notre santé et notre bien-être, induits par :
 - Les émissions de gaz à effet de serre.
 - La pollution atmosphérique.
 - La pollution sonore.
 - La pollution de l'eau.
 - Les accidents de la route et embouteillages.
 - La perte de biodiversité.
- L'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050.
- L'Année Européenne du Rail 2021 est une excellente occasion de renforcer les connexions transeuropéennes avec l'achèvement du RTE-T.
- Le trafic ferroviaire à grande vitesse doublera d'ici 2030 et triplera d'ici 2050.
- Le pacte vert pour l'Europe demande qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail.
- Le fret ferroviaire doit être fortement stimulé en augmentant les capacités, en renforçant la coordination et la coopération transfrontières. La Commission proposera de réviser les règlements régissant les corridors de fret ferroviaire et les corridors du réseau central RTE-T.
- Le trafic ferroviaire de marchandises augmentera de 50 % d'ici à 2030 et doublera d'ici à 2050.
- Le transport intermodal par rail et voies navigables devrait être compétitif sur le plan des prix, par rapport au seul transport routier, et le transport de fret devrait pouvoir être optimisé avec des outils dématérialisés, d'ici 2030.
- Le cadre existant pour le transport intermodal doit être remanié en profondeur et transformé en un instrument efficace.

Le remaniement en profondeur d'ici 2030 du cadre européen pour le transport intermodal de marchandises par rail et voies navigables, avec notamment des outils dématérialisés, en vue d'accroître sa compétitivité. Le projet tel que conçu actuellement est donc incohérent vis-à-vis de la "Stratégie Européenne pour la Mobilité Intelligente et Durable", notamment en matière de transports de fret, et aux ambitions récemment affichées par l'Espagne pour un fort développement du fret ferroviaire à travers son plan de verdissement des transports.

8 - <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-789-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>
<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-789-F1-FR-ANNEX-1-PART-1.PDF>

Le Projet LNMP revu par EELV

1. Requestionner la Très Grande Vitesse

La recherche de la très grande vitesse sur l'ensemble du parcours a orienté le projet dès l'origine vers un tracé à courbes douces comportant des pentes non compatibles avec le fret ferroviaire et peu respectueux de l'environnement et des paysages.

En 2014, les estimations dépassaient les 5 milliards d'€ pour un gain de temps de 39 minutes entre Montpellier et Perpignan – 18 minutes avec la mise en service du tronçon¹.

Nous, EELV, pensons que les conséquences financières et environnementales de ce choix guidé principalement par des conditions d'optimisation des temps de trajet voyageurs, menacent la faisabilité même du projet.

Inversement, les prévisions économiques d'un projet permettant le report du fret de l'autoroute vers le rail sur tout le trajet, multiplient les "coûts indirects évités" sur les impacts environnementaux et sanitaires que le projet dans sa forme actuelle prend très insuffisamment en compte.⁹

La concertation menée par SNCF Réseau tient pour acquise, suivant une décision ministérielle de 2011, une ligne nouvelle LNMP de type LGV, en surface, conçue pour la circulation des trains jusqu'à 350 km/h en priorisant le tronçon Montpellier-Béziers.

Or nous affirmons qu'un report modal massif du fret de l'autoroute vers le rail ne s'opérera que si le fret ferroviaire peut emprunter la ligne nouvelle de bout en bout.

La recherche de la grande vitesse comme critère prioritaire (voire comme un dogme) a conduit à écarter les solutions alternatives, plus respectueuses de l'écologie, plus bénéfiques d'un point de vue social, sanitaire et technique.

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée ne valide ni l'option d'une ligne de type LGV non compatible avec le fret entre Béziers et Rivesaltes, ni la priorisation de la phase 1, Montpellier – Béziers.

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée demande la réalisation d'une **ligne nouvelle mixte**, d'un seul tronçon de Montpellier jusqu'à Perpignan, permettant de grandes vitesses de service optimisées tant **pour les voyageurs**, que **pour le fret ferroviaire**, dans la continuité de la réalisation récente du Contournement Ferroviaire de Nîmes et Montpellier.¹⁰

9 - 6000 poids lourds équivaleraient à 143 trains de fret de 750 tonnes nettes (chiffage FERRMED communiqué le 10 mai 2013 au Préfet du Languedoc-Roussillon)

10 - Comme le notifie le cahier d'acteur de la FNAUT dans le débat public de la CNDP de 2009: "Tous les trains de fret, actuels et futurs, y transitent. Des raccordements entre les deux lignes, situés à des distances suffisamment rapprochées, permettraient le détournement inopiné de trains de toutes natures sans en affecter la circulation, 24 h sur 24 h, garantissant ainsi fluidité et régularité aux chargeurs comme aux usagers des trains de la vie quotidienne, dont la SNCF n'arrive pas à assurer un niveau de qualité de service supérieur à 81% en 2008."

2. Optimiser les connexions entre modes de transports

La conception de la ligne nouvelle devra permettre des **correspondances** faciles avec les TER et les réseaux de transports urbains et inter urbains, pour un **développement équilibré du territoire**.

Cet impératif doit déterminer les choix en matière de gares. Mais la reconnaissance de Projet d'Intérêt Général validée par 3 préfets maintient les implantations de **gares TGV nouvelles à Narbonne Sud-ouest et à Béziers Est A75**.

Pourtant le **bilan de la création de la gare de Montpellier Sud-de-France** à la Mogère, malgré une enquête publique aux avis massivement défavorables, **confirme que**, pour un coût d'investissement considérable (montant budgété de 135 M€)¹¹, le trafic de la gare est en dessous des prévisions¹² et l'intermodalité n'y est pas favorisée (en particulier les correspondances avec la gare St Roch).

Nous récusons également les gares nouvelles en raison de leur **impact environnemental** : artificialisation supplémentaire de sols, et d'un **maintien trop fort des déplacements carbonés**.

Nous nous opposons donc à la création de gares nouvelles excentrées, à Béziers et Narbonne et soutenons la création de "Pôles d'Echanges Multimodaux" de centres villes.

Bien que les conclusions de l'enquête publique maintiennent dans les documents la création d'une gare nouvelle à Béziers Est A75, **nous soutenons la position du Conseil Régional qui s'y oppose**.¹³ Une **décision ministérielle** doit être prise pour supprimer la gare excentrée de **Béziers** du projet tout en confirmant la priorisation de la transformation de la gare centre en Pôle d'Échanges Multimodal.

Nous demandons le même principe de décision pour la gare de **Narbonne**.

La recherche de la grande vitesse amène ce projet à ignorer la desserte des centres ville où se situent les connexions entre les différents modes de transports. Le temps de trajet Béziers-Narbonne (13 min de gare à gare actuellement en TER) ne justifie pas de raccordement intermédiaire, mais, comme pour Béziers Est, un raccordement est nécessaire à Narbonne Sud-Ouest, permettant aux TaGV, desservant ces deux villes, d'utiliser la ligne nouvelle, au lieu de la "Ligne des Etangs" pour relier Perpignan, Narbonne et Béziers.

Ces PEM permettront les correspondances avec les TER, bus urbains et cars, tramways, et également les points de locations et parkings vélos, zones de covoiturage/autopartage, cheminement piétonnier adapté aux personnes à mobilité réduite, ou chargées de bagages/poussettes...

3. Traverser les Corbières par tunnel-s

Un tunnel sous les Corbières maritimes permettra à la fois le passage des trains de **fret** entre Béziers et Rivesaltes et de minimiser l'**impact environnemental et sociétal** de la ligne.

Dans la décision Ministérielle du 29 Janvier 2016, le ministre Alain VIDALIES assure qu'il portera une attention particulière aux conditions permettant de "minimiser l'impact sur le bâti, les riverains, les activités économiques et agricoles".

11 - Financé par un partenariat privé confiant la gestion de la gare à la SAS "Gare de la Mogère", 100% privée - Décret n° 2015-154 du 11 février 2015- assurant à cette dernière de confortables loyers de SNCF Réseau.

12 - Même portée fin 2019 à 23 ou 24 TGV par jour, Montpellier Sud de France est en-dessous de la prévision de 33 annoncée peu après mise en service de Nîmes-Pont-du-Gard.

13 - Lors du Comité de Pilotage de ce 12 novembre, la Présidente du Conseil Régional Occitanie-Pyrénées-Méditerranée, Carole Delga a "renouvelé notre volonté d'abandon du projet de gare A75 au profit du futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) au centre-ville de Béziers".

Le tunnel ferroviaire du Perthus (2007) a montré par son coût modéré et sa durée raisonnable de chantier la faisabilité d'un nouvel ouvrage pas beaucoup plus long et à moins grande profondeur.¹⁴

Nous avons décrit les problématiques environnementales de la ligne existante entre Perpignan et Béziers, auxquels s'ajoute le risque de saturation de la ligne classique entre Béziers et Narbonne avec l'accroissement souhaitable des trafics marchandises. Ce passage des Corbières va devenir LE grand point noir majeur de la liaison fret européenne Nord-Sud.

Nous demandons donc **un engagement très rapide d'études sur ce tronçon**, comprenant des tunnel(s) de franchissement des Corbières maritimes. **Ces études doivent être rendues publiques.**

Des économies seront réalisées en ne créant ni les 2 gares TGV supplémentaires inutiles (à Béziers et à Narbonne), ni le raccordement "Ligne des Etangs" - LNMP qui est nécessaire à Rivesaltes pour le contour de Perpignan par le fret, ainsi que par l'allègement des coûts du foncier en expropriation et compensation remplacés par les règles applicables aux servitudes d'utilité publique de tréfonds souterrain allégeant les coûts du foncier en expropriation et compensation.

D'autres dépenses toutes aussi importantes peuvent également être évitées, si on n'utilise pas, comme prévu par le scénario actuel, la ligne existante Béziers-Perpignan pour recevoir le fret et son accroissement souhaitable. En effet, peuvent ainsi être évitées non seulement des dépenses d'exploitation supplémentaires dues à l'entretien des voies et des installations soumises à la rude épreuve de la montée des eaux de mer et à la saturation de la ligne, mais aussi la réalisation rapide d'un scénario, déjà envisagé par SNCF Réseau, consistant à créer une nouvelle ligne en parallèle de la LGV qu'on n'aura pas voulu mixte entre Béziers et Rivesaltes!!

Nous proposons que ces économies **soient réinvesties en faveur** :

- **Du tunnel** de franchissement des Corbières (nécessaire à la continuité de la mixité TGV-Fret).
- Du nécessaire **plafonnement des rampes** à 1,5 % en particulier par "raboitage" du dénivelé du tracé entre la vallée de l'Orb et Nissan-lez-Ensérune.
- Des **raccordements** nécessaires à la desserte de la **gare centre de Narbonne** pour les liaisons Toulouse Perpignan ou Montpellier Perpignan assurant un arrêt en gare de Narbonne.
- Du raccordement au plus vite de la LNMP 100 % mixte avec la ligne Narbonne-Toulouse pour permettre une amélioration de la desserte du corridor européen Marseille Bordeaux désigné axe structurant du maillage ferroviaire européen, et pour permettre aux trains de fret de et vers Bordeaux de ne plus traverser les gares de Narbonne et de Béziers, réduisant notamment les nuisances sonores nocturnes en zone dense d'habitant.

Mais, dans tous les cas de figure, nous demandons d'engager rapidement les études pour que **la ligne classique entre Narbonne et Béziers** (13 mn en TER) soit **améliorée** afin que les TGV appelés à emprunter la ligne nouvelle desservent dans les meilleures conditions ces deux agglomérations, dont l'une est un pilier du maillage ferroviaire du Massif Central et l'autre un carrefour pour Toulouse-Marseille / Montpellier - Barcelone, deux positions étoiles qui justifient la réalisation immédiate de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) à l'emplacement de leurs gares centres.

4. Faire les bons choix pour les biens communs

Le tracé de la Ligne Nouvelle pensé pour la Grande Vitesse en aérien dans les Corbières nécessiterait de nouvelles saignées et d'importants remblais et aurait donc un impact considérable sur le paysage, la faune, la flore, l'agriculture et les lieux de vie. (Voir la contribution EELV Narbonne)

L'augmentation du trafic fret sur la "Ligne des Etangs" aurait un impact néfaste sur les **zones lagunaires** reconnues d'importance internationale au titre de la convention de Ramsar.

14 - Le site "Structurae" chiffre la construction du tunnel ferroviaire du Perthus (8 171 m) à 301M d'€.

La ligne nouvelle entièrement mixte [fret-voyageurs] que nous défendons, traversant par tunnel-s les Corbières maritimes, deviendra un projet modèle en termes d'impact sur les paysages, le patrimoine, l'environnement, en particulier les zones lagunaires traversées et sur la biodiversité d'un secteur en plein Parc Naturel Régional.

Le niveau de maturité technique des tunneliers peut permettre d'atteindre ces objectifs écologiques et sociaux.

5. Participer pleinement à la construction de l'Europe ferroviaire

De nouveau renvoyée devant la Cour de justice de l'UE pour la pollution de l'air liée au dioxyde d'azote (NO₂), la France doit montrer sa bonne volonté dans ce domaine.

La ligne nouvelle permettra la mise en place rapide du projet européen, TEE 2.015, avec des trains de nuit sur longues distances, en remplacement de liaisons aériennes, dont la ligne Barcelone – Frankfurt (et au-delà) pourrait bénéficier. (Voir Annexe)

La France doit aussi répondre aux efforts de son voisin européen, l'Espagne, et de l'Europe dans leurs démarches pour une transition écologique efficace et rapide.

La conception de la ligne nouvelle mixte, dans le prolongement du projet de rénovation espagnol de son réseau Méditerranéen, sera un complément aux 8,3 km de tunnel ferroviaire en service depuis fin 2013 de la ligne **Perpignan Figueras Barcelone**, sous-utilisée dans l'attente de la LNMP et du report autoroute-rail du trafic fret.

Mais sans la mixité sur la totalité de son parcours, les transporteurs n'auront rien à gagner à un report modal de la route vers le rail. L'éventualité de la réalisation ultérieure d'une ligne fret en parallèle d'une possible LNMP non mixte, pour se substituer à une "Ligne des Etangs" à bout de souffle, risque d'engendrer pour la France et la Région des décennies de retard et des coûts financiers douloureux, que nous pouvons encore éviter aujourd'hui, avec l'aide de l'Europe.

Ce grand chantier d'infrastructures ferroviaires doit mobiliser au plus vite des financements issus des plans de relance de l'économie de l'Etat et de l'Europe, financements pour lesquels peut être mise à contribution une épargne interrégionale actuellement peu mobilisée pour de grands investissements d'intérêt général sur l'ouest de la façade méditerranéenne d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée. Il se doit de profiter du :

- Projet de relance Européen "**Next Generation EU**".
- Programmes, en cours de révision, "Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe 2021-2027¹⁶" avec le "Réseau de Transport Trans Européen - (RTE-T)" qui est pris en compte dans la "Stratégie Européenne pour la Mobilité Durable et Intelligente".

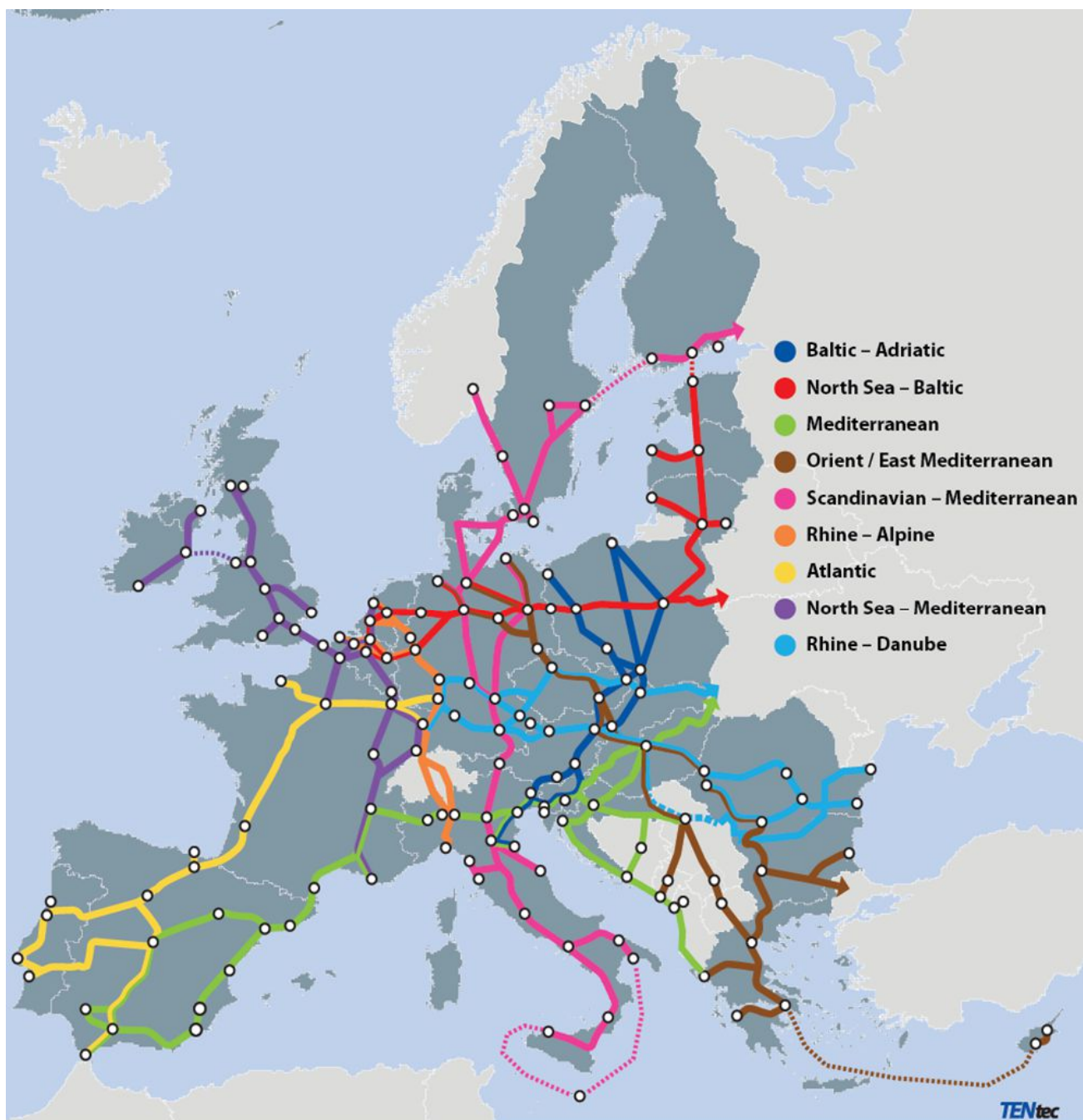
Avec la ligne nouvelle mixte de bout en bout entre Montpellier et Perpignan, assurant enfin la jonction entre le Contournement mixte Nîmes Montpellier et la ligne nouvelle mixte Barcelone-Perpignan, **le corridor européen prioritaire**, intitulé **Méditerranéen** verra enfin le jour dans son intégralité pour les voyageurs ET les marchandises.

15 - <https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/rail-boosted-by-eu-transport-chiefs-as-tee-2-0-planned/>
<https://blogs.mediapart.fr/ouiautraindenuit/blog/061220/l-allemande-et-lue-se-preparent-relancer-les-trains-de-nuit-trans-europeens?s=09>

16 - MIE II, qui pourrait financer plus du tiers du projet LNMP, si le gouvernement français en fait la demande.

Annexes

Carte 1 – Réseau TransEuropéen de Transport

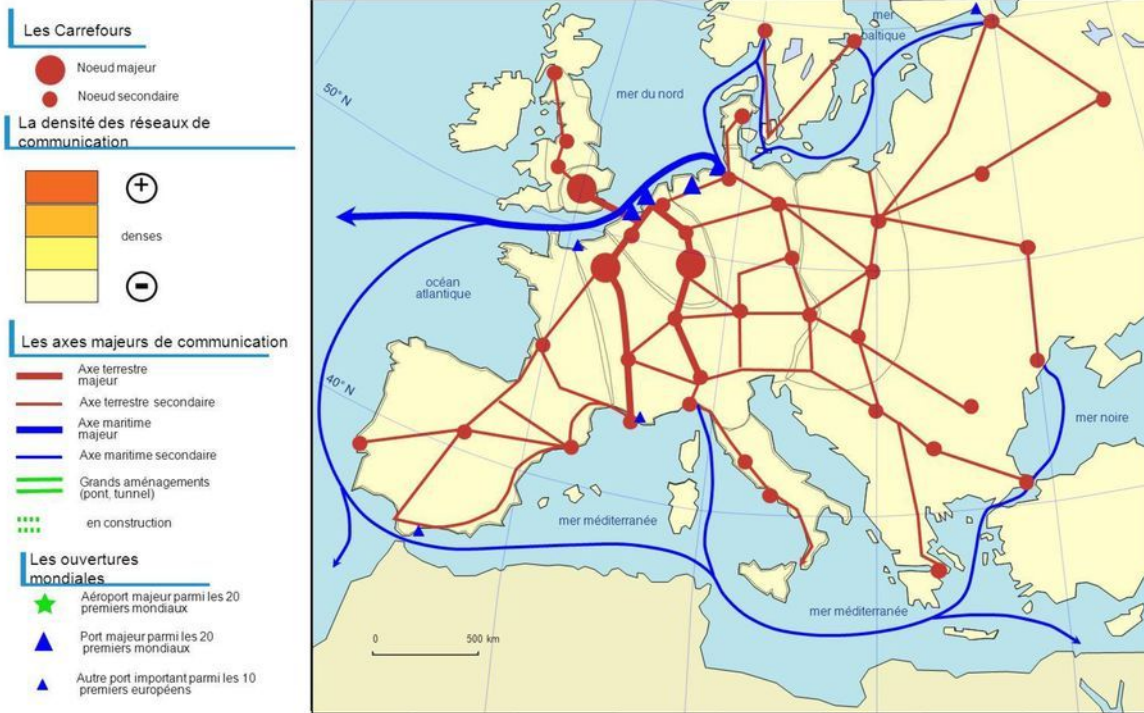


Note: the nine TEN-T core network corridors are based on the CEF and TEN-T Regulations (1316/2013 & 1315/2013); they have been created as a coordination instrument to facilitate the completion of major parts of the core network of strategic importance.

Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, TENtec Information System

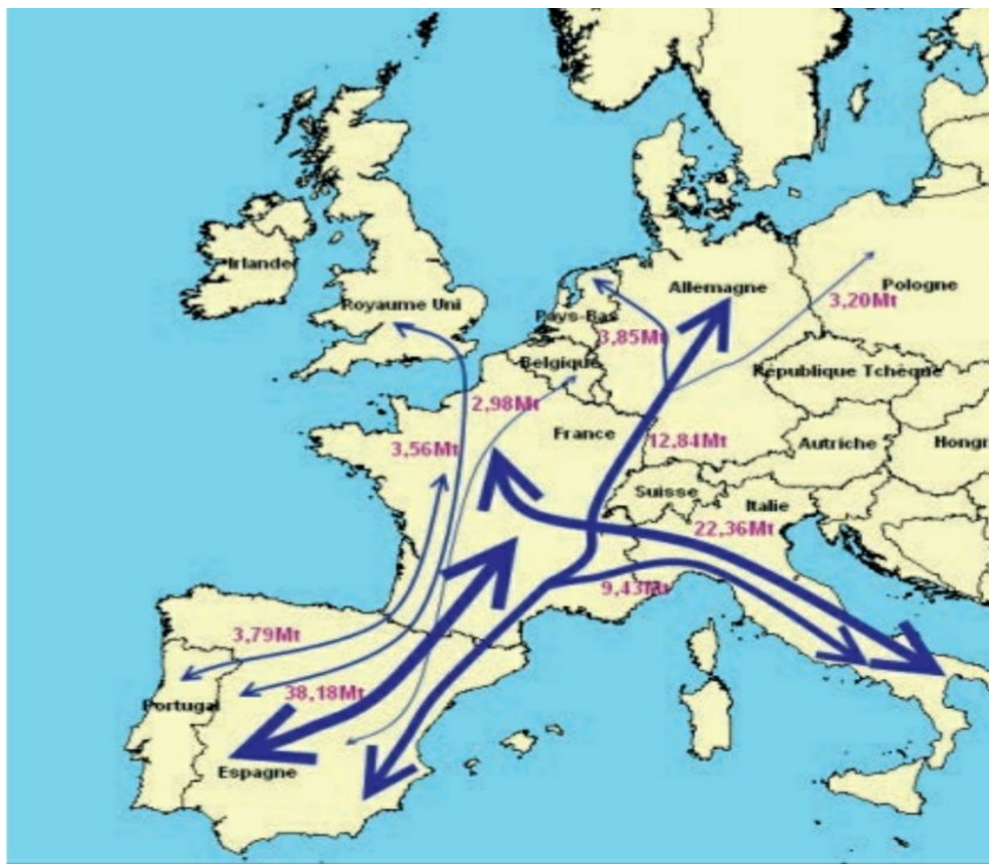
Carte 2 : Les Axes de Communications Européens

Les axes de communications en Europe



Carte 3 : Principaux flux de poids lourds* passant par les Alpes et les Pyrénées.

*Supérieurs à 2 millions de tonnes



Carte 4: Le fret ferroviaire en Occitanie



Source: RGI © SNCF Réseau - POLE FEMO 2018 - © RGI 2018 - Lertis 2017 - document de travail



Chiffres clés du FRET en Occitanie :

- 1 000 km de VS
- 98 ITE
- 52 cours march. dont 29 AI
- 4 CTC
- 4 ports
- 5 candidats autorisés
- 12 EF fret
- 100 trains fret / jour

Carte 5 : Extrait de la carte du recensement des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) sur le réseau en 2017:

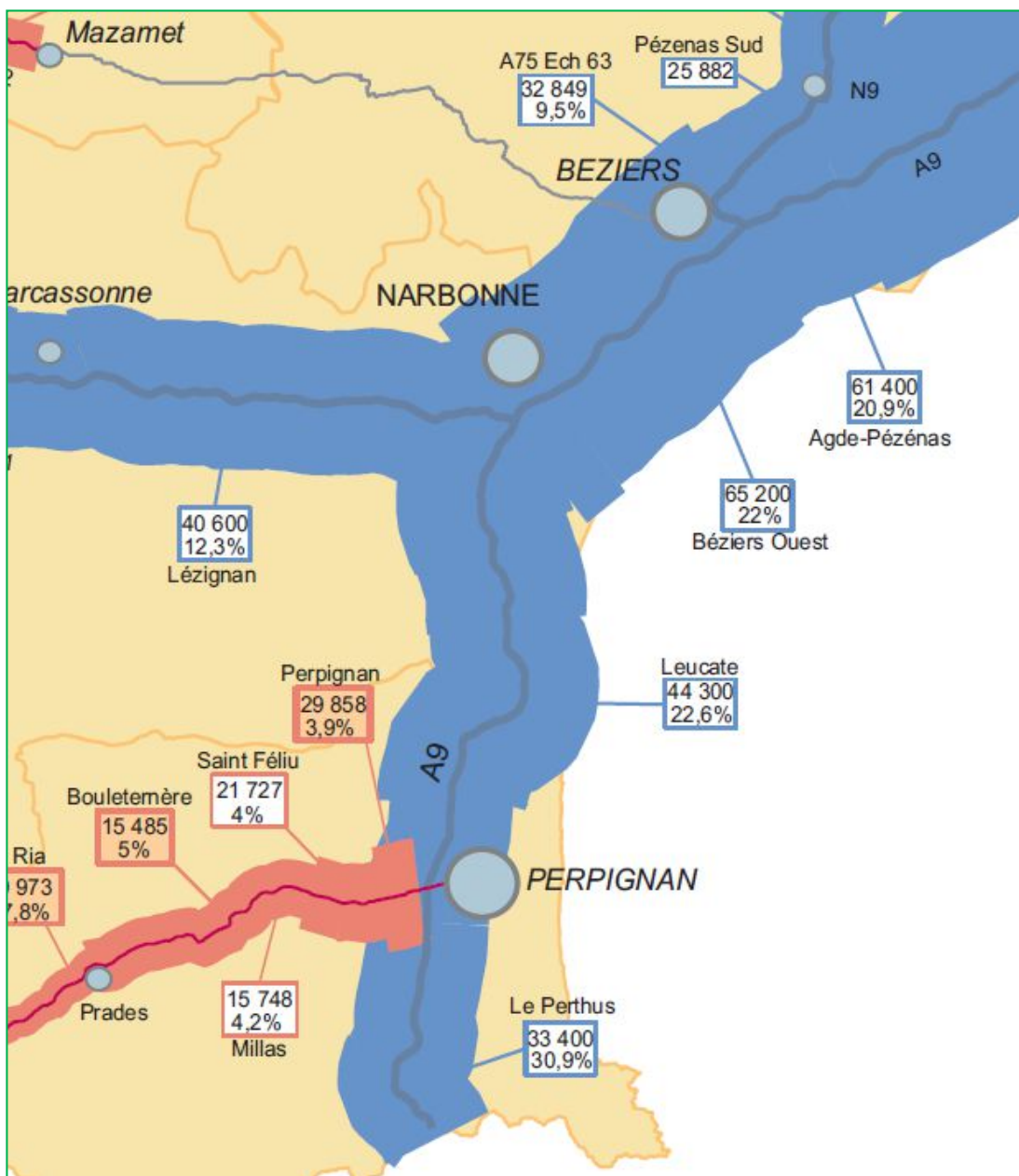


Tableau 2 : flux routiers de marchandises aux principaux points frontière en 2014

	Nombre de poids lourds (en milliers)			Tonnage (en millions de tonnes)		
	Transit	Échange	Total	Transit	Échange	Total
Biriatou	1 246	1 648	2 894	19,64	23,62	43,26
Le Perthus	1 748	1 442	3 190	26,53	18,42	44,95
Pyrénées	2 994	3 090	6 084	46,17	42,04	88,21
Alpes du Nord	104	1 115	1 219	1,72	15,90	17,62
Alpes du Sud	661	714	1 375	10,20	9,99	20,19
Alpes	765	1 829	2 594	11,92	25,89	37,81
Total	3 759	4 919	8 678	58,09	67,93	126,02

Source : TRM-UE, Modev-calculs SOeS

Pour information:

8 700 camions sont passés quotidiennement, en moyenne, par Le Perthus en 2014.

9 200 camions sont passés quotidiennement, en moyenne, par Le Perthus en 2016.

Source: *Statistiques des transports routiers en France et en Europe 2017 – Union Routière de France*

Carte du réseau de trains de nuit "Euronight TEE 2.0"

