

**Contribution de
NoPasaran
11510 FITOU**



**Pour une
LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-
PERPIGNAN
Respectueuse de nos
territoires**

L'association NoPasaran sise à Fitou, Aude est concernée au premier chef par la partie du tracé de la phase 2 de LNMP, s'agissant de la partie allant de Roquefort à Salses le Château.

En totale adéquation avec les élus du territoire ainsi qu'avec les élus du Département et de la Région, nous sommes favorables à la construction de cette ligne nouvelle qui désengorgera la ligne actuelle saturée gangrénée par de fréquents problèmes liés au réchauffement climatique lequel fragilise la ligne,

SnCF Réseau a enfin pris la mesure du problème récurrent s'agissant de la partie de la ligne actuelle située sur la commune de La Palme en bordure de l'étang par la construction d'un enrochement destiné à retenir autant que se peut les eaux de la mer lors des tempêtes. Pour autant cela n'est qu'un pansement destiné à masquer une plaie bien plus profonde, la ligne actuelle ne pourra pas tenir encore des dizaines d'années.

C'est pourquoi NoPasaran est favorable à la construction d'une ligne mixte EN TUNNEL sur l'intégralité du tracé de Montpellier à Perpignan, ligne devant IMPERATIVEMENT sur le tracé retenu par la décision ministérielle et inclus dans nos documents d'urbanisme.

Nous REFUSONS que LNMP soit construite sur le tracé appelé littoral, sis le long de l'Autoroute et qui défigurerait notre village ainsi que mettrait à mal toute l'économie de notre secteur : la viticulture et le tourisme.

Ci-dessous les éléments que nous faisons valoir s'agissant de notre position inébranlable,

Débat public 2009

Pré études RFF : fonctionnalités/mixité/familles de services



Pré études RFF : les fonctionnalités



En quoi la mixité partielle de la ligne nouvelle correspondrait-elle à ce critère?

La mixité doit être totale, de Montpellier à Perpignan

5.1 Fonctionnalités

Page 15

Deux enjeux majeurs ont orienté les études dans le but d'élaborer des scénarios capables de satisfaire les besoins de développement des services ferroviaires voyageurs de proximité, voyageurs longue distance et fret :

1. Apporter une réponse durable à la croissance soutenue des transports avec pour résultats :

- de désaturer la ligne classique en créant des voies supplémentaires pour en accroître la capacité et de fiabiliser l'exploitation opérationnelle afin de minimiser les conséquences des interruptions de trafic ;
- de créer les conditions de mise en œuvre d'un service à haute fréquence pour les déplacements régionaux en libérant de la capacité en ligne au profit d'une offre voyageurs régionale fréquente et lisible ;
- de permettre la reconquête des trafics fret en offrant des sillons attractifs toute la journée et fiables par rapport aux engagements clients ainsi que des dessertes adaptées au marché ;
- de relier la Région à l'Europe de la grande vitesse en diffusant ses effets sur le territoire et en réduisant les temps de parcours.

2. Participer à la structuration des territoires en étant un acteur de la mobilité, soucieux d'une intégration harmonieuse et accompagnant les politiques régionales et locales tant sur le plan économique que sociétal.

La combinaison de ces paramètres a conduit à élaborer des familles de service différentes, mais capables d'assumer la prise en charge de l'accroissement des demandes de transport.

Pré études RFF : les familles de service

Il n'a jamais été question dans le débat public de ligne 350 km/h mixte.

Les quatre familles de service établies sont :

Page 17

Famille « Doublement partiel de la ligne existante »

En partant d'une ligne où la vitesse maximale est de 160km/h, la ligne classique est aménagée pour en augmenter la capacité sans dégrader ses conditions d'exploitation. Cette infrastructure accueille les trains GL (maximum 160 km/h), les trains TER (maximum 160 km/h) et les trains de fret (de 80 à 120 km/h).

Famille « Ligne nouvelle voyageurs 220 km/h et fret 120 km/h »

Il s'agit d'une nouvelle ligne classique mixte, apte à 220 km/h, pouvant accueillir les trains de voyageurs GL et TER et les trains de fret.

Famille « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h »

Il s'agit d'une ligne nouvelle mixte à grande vitesse (300 km/h) permettant d'y faire circuler soit en permanence, soit pendant certaines périodes et alternativement, des trains voyageurs à 300 km/h et des trains de fret à 120 km/h.

Famille « LGV voyageurs à 320 km/h »

Il s'agit d'une ligne nouvelle dédiée (pas de mixité) à la seule très grande vitesse voyageur (320 km/h).

Selon le degré de mixité et la vitesse de circulation, la fiabilité de l'exploitation, la capacité disponible sur la ligne nouvelle, les aménagements à prévoir ainsi que le coût vont varier. A titre d'exemple, pour une infrastructure mixte, plus le différentiel de vitesse entre les circulations de marchandises et les circulations de voyageur est important, plus il y a de risque de rattrapage entre les circulations. Dans ce cas, il sera nécessaire de prévoir des aménagements permettant les dépassements entre circulations, ce qui augmentera le coût du projet.

Un débat public dénaturé

- Consensus autour de la mixité de bout en bout de la ligne nouvelle :

Or le projet acté par décision ministérielle limite cette mixité à une partie de la ligne nouvelle

- Consensus sur la vitesse LGV :

Or le projet proposé au ministre concerne une ligne apte à 350 km/h, vitesse qui n'a jamais été présentée au débat public

Point faible des études : le fret

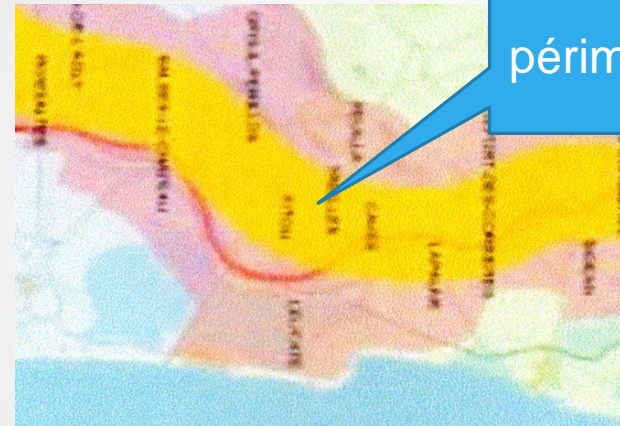
- Dans le dossier de SNCF Réseau, l'étude de trafic fret tient dans 16 pages ; il s'agit d'une simple étude prévisionnelle et pas d'une approche prospective ; les augmentations de trafic envisagées représentent une croissance minime par rapport au flux total de marchandises sur cet axe et il est difficile de parler de report modal.
- On ne voit pas d'hypothèse prenant en compte les objectifs ambitieux du Grenelle de l'environnement.
- On ne voit pas non plus la prise en compte des orientations de la commission transport européenne qui travaille pour le développement du transport multimodal avec une part importante pour le rail, sur la longue distance notamment (conférence FERRMED au parlement Européen de mars 2014).
- Le transport de fret entre Perpignan et Béziers serait confié à la seule ligne existant actuellement, et cela pendant plusieurs dizaines d'années. Or sa situation géographique l'expose à des aléas climatiques particuliers. Aucune évaluation n'est faite de l'impact de ces aléas sur le service, alors que les informations permettant cette évaluation existent. Un long chapitre, bien documenté, est consacré à ces aléas et à leur évolution probable qui augmentera la vulnérabilité de la ligne, mais aucune mesure permettant d'anticiper n'est envisagée ; il n'y a pas non plus d'étude permettant d'évaluer les risques d'interruptions totales de trafic dus à ces aléas, leur fréquence et leur durée et les parades possibles ; à aucun moment la ligne nouvelle n'apparaît comme une possibilité préventive (à condition qu'elle soit mixte). L'anticipation est pourtant indispensable compte tenu du temps nécessaire, à partir d'une décision, pour réaliser un ouvrage.
- Quant à l'Observatoire de la Saturation, il n'apportera pas de réponse vraiment utile s'il se borne à une étude dite « prospective » sur 5 ans et s'il n'élabore pas de grille de critères qualité pour le fret (alors qu'il y en a pour les voyageurs !)

Des propositions volontairement orientées vers une mixité partielle de la ligne nouvelle

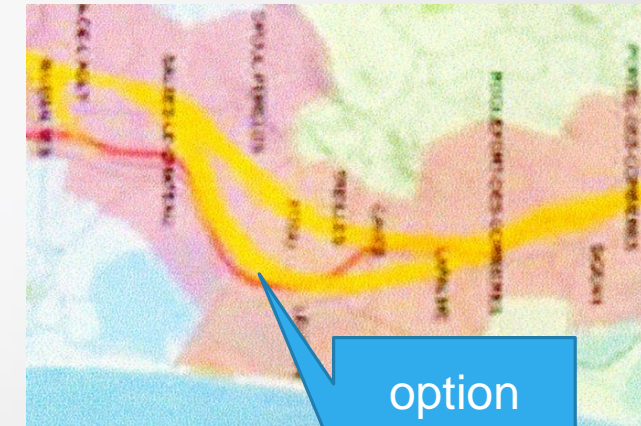


Des études menées hors périmètre

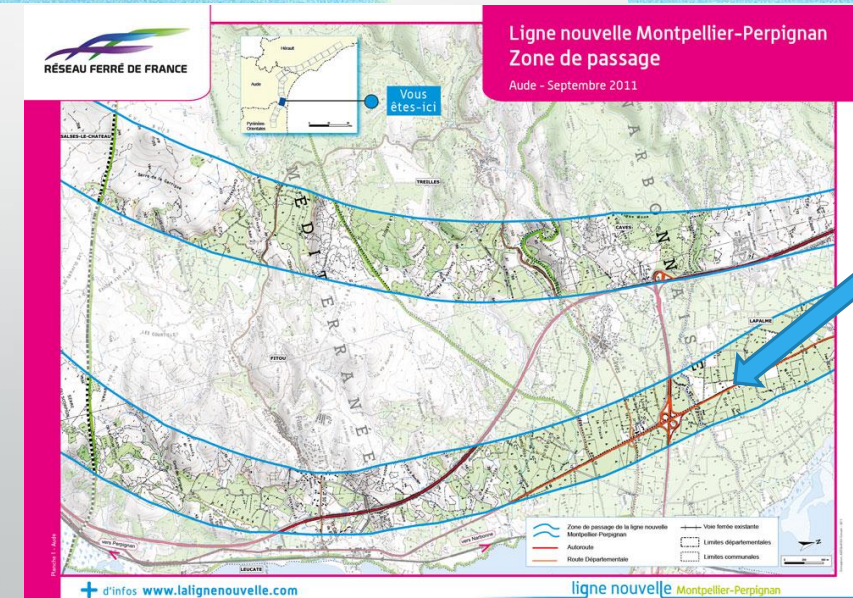
- Le périmètre d'études a été déterminé dans un premier temps à une bande de 5 km
- Or l'option littorale que RFF (devenu depuis SNCF réseau) a présentée au ministre pour validation se situait hors ledit périmètre sur la commune de Fitou,



périmètre



option
littorale
hors
périmètre



RÉSEAU FERRE DE FRANCE

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Zone de passage
Aude - Septembre 2011

Vous êtes-ici

+ d'infos www.lalignenouvelle.com

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Une ligne nouvelle aux coûts « variables » selon les « humeurs » du maître d'ouvrage

6.3.3. Comparaison des zones de passage pour la séquence 2

Dossier ministériel AVRIL 2011
étape 1 pages 85 à 87

Sur la séquence 2, les trois zones de passage ont été comparées dans leur version dédiée aux trafics de voyageurs.

La zone de passage « Médiane » a un impact un peu plus marqué sur le milieu physique et naturel, en particulier du fait de son passage au travers de périmètres de zones Natura 2000 ; mais elle est toutefois la plus favorable en terme d'insertion paysagère, de préservation du patrimoine, de moindres risques naturels (inondations) et industriels (éolien et PPRT), de coût, ce qui contribue à expliquer sa meilleure acceptation sociale.

La zone de passage « Médiane » est donc la plus favorable des zones de passage étudiées dans le cas d'une ligne nouvelle dédié aux trafics voyageurs (non mixte).

Dans l'hypothèse alternative d'une ligne nouvelle mixte, seules deux zones de passage sont comparées, puisque la zone de passage « Corbières » ne permet pas la mixité à un coût raisonnable du fait du relief traversé (cf. annexe 5).

Pour une ligne nouvelle mixte (passage à des rampes de 12.5‰ et des rayons de courbure de 7 000 m), la zone de passage « Médiane », qui s'inscrit en partie dans les reliefs des Corbières, voit ses coûts d'investissement doubler.

La présentation du maître d'ouvrage a conduit à une vision FAUSSE des coûts. De fait l'étude de la mixité avec un tunnel comparée à celle sans tunnel n'a JAMAIS été menée sur la séquence 2.

**Commission consultative
— Les coûts 27 janvier 2011 Opoul Périllos**

		Options de passage - Séquences 1 et 2		
		Corbières	Médiane	Littoral
Fret et Voyageurs		2,3 Md€	2,1 Md€	1,9 Md€
Voyageurs		1,6 Md€	1,3 Md€	1,6 Md€

Comparaison des zones de passage pour les séquences 1 et 2

Dossier ministériel 2012

Conclusions de RFF

comparaison par séquence


6.3.7. Conclusions de la comparaison par séquence

Le projet, mixte de Montpellier à Nissan puis localement dédié voyageurs de Nissan à Perpignan s'inscrit donc dans les zones de passage « **Plaine du Roussillon** » (séquence 1), « **Médiane** » (séquence 2), « **Ouest** » (séquence 3), « **Nord A9** » (séquence 4) et « **Plaine de Fabrègues** » (séquence 5). Cette zone de passage préférentielle englobe plus de 95% du linéaire du PIG de 2000.

Pour la **séquence 2**, le **choix de la mixité complète** de la ligne nouvelle conduirait à préférer la **zone de passage « Littorale »** contournant le massif des Corbières.

Le maître d'ouvrage a donc « orienté » le choix du ministre vers les options qu'il désirait, les valorisant au détriment des autres options au seul critère du coût des travaux dont il est démontré, preuves à l'appui, qu'il était présenté au ministre de manière erronée.

Les enjeux liés à l'exploitation de la ligne ont été minimisés, la fragilité de la ligne classique « oubliée », les problématiques de fiabilité des sillons de fret « écartées ».



Les conséquences des choix du maître d'ouvrage

Une évolutivité limitée

Dans le cas du projet « **LGV voyageurs à 320 km/h** » non mixte, la croissance des trafics fret et TER sera limitée à terme par les contraintes de capacité de la ligne classique.

Une ligne non mixte est vouée à rencontrer rapidement des limites, cependant le maître d'ouvrage propose au ministre des transports de valider une mixité partielle de la ligne nouvelle et surtout un tronçon de près de 80 km en LGV pure.

Une souplesse d'exploitation freinée

Les projets mixtes, « Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h » et « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » permettent de faire circuler les trains grandes lignes et les trains de fret sur la ligne nouvelle. Ils autorisent une meilleure répartition des circulations entre ligne nouvelle et ligne classique et offrent ainsi la meilleure souplesse d'exploitation.

**Pourquoi, dans ce cas,
limiter la souplesse d'exploitation
avec une mixité partielle ?**



Non mixité
de Béziers à Rivesaltes :

**Les défaillances connues
de la ligne actuelle
obèrent l'avenir
du fret ferroviaire**

La ligne actuelle : fragilité, vulnérabilité et risques

Le projet LNMP tel qu'il a été présenté aux décideurs/financiers repose sur des études incomplètes qui ne tiennent pas compte de paramètres essentiels :

- ✓ La fragilité de la ligne actuelle notamment dans sa traversée des étangs ou zones lagunaires entre Narbonne et Rivesaltes.
- ✓ La fiabilité de la ligne actuelle notamment dans les garanties qui ne peuvent être apportées au fret.
- ✓ La traversée de zones fortement urbanisées par des trains de fret sur la ligne actuelle, notamment quant la sécurité aux passages à niveau, quant aux nuisances sonores augmentées

La traversée des étangs par les trains de fret



Étang de Leucate



Étang de Bages



Étang du siffleur



Étang Port-la-Nouvelle



Étang de Fitou

La fragilité d'un écosystème



Un patrimoine écologique et économique à préserver :
les étangs, les lidos et les lagunes

Une augmentation du trafic fret augmenterait le
risque pollution en cas d'accident ferroviaire.

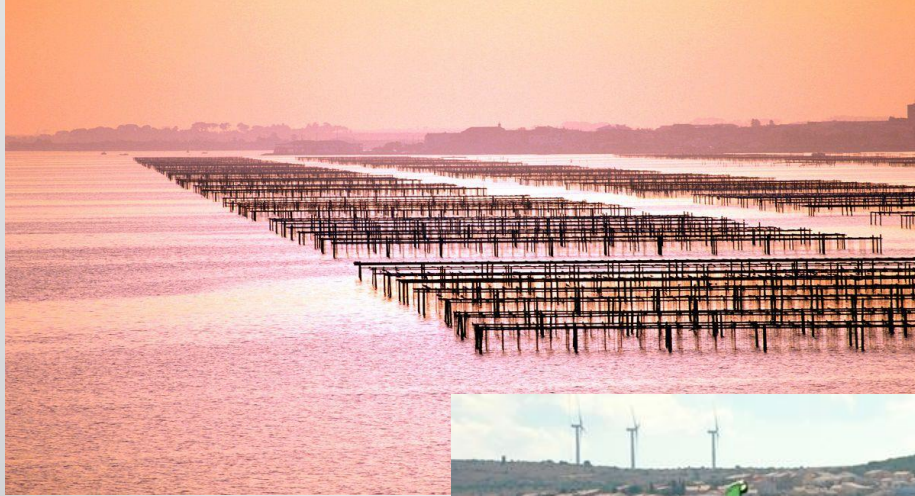
Les lagunes : réservoir de biodiversité

- Ces zones d'échanges et de transferts de matières nutritives sont particulièrement favorables au développement et à la reproduction des organismes vivants (faune et flore). Les lagunes sont ainsi de véritables nurseries pour les poissons, les crustacés et les mollusques mais également des sites d'accueil exceptionnels pour l'avifaune.
- Les zones naturelles sont représentées principalement dans les zones littorales ; entre Narbonne et Perpignan, près de 55 % des territoires aux abords de la ligne existante sont des espaces naturels faisant l'objet de nombreuses protections réglementaires : complexe lagunaire de Salses, étangs du Narbonnais, île de Sainte Lucie, Salins de la Palme...
- La biodiversité des lagunes est particulièrement riche: 70 % des espèces animales et 48 % des espèces végétales françaises sont présentes sur ce territoire.
- Les 40000 hectares de lagunes jouent un rôle de premier ordre pour l'hivernage et la reproduction des espèces d'oiseaux d'eau, dont certaines sont rares et menacées.



de gauche à droite et de haut en bas : Roselière-Blongios nain, Nivéole d'été, Avocette élégante, Salicorne, Pelobate Cultripède, Echasse blanche, Zostères, Limace de mer, Hippocampe, Anguille.

La fragilité d'une économie



Une économie liée à la qualité des eaux des lagunes

Un milieu particulièrement sensible aux dégradations

- Première activité économique liée au milieu lagunaire par le chiffre d'affaire dégagé à la production (plus de 13 000 tonnes d'huîtres en Languedoc-Roussillon) et les emplois concernés, la conchyliculture, au même titre que la pêche, est tributaire de la qualité du milieu.
- Toute dégradation du milieu peut remettre en cause l'ensemble de l'activité et face à cet enjeu à la fois sanitaire et économique, des réseaux de surveillance ont été mis en place par l'IFREMER pour contrôler la qualité des coquillages et des milieux lagunaires.



Tables de production d'huîtres creuses, étang de Leucate/Salses

Un impact sur le tourisme



Wind surf étang de Leucate/Fitou



Kite surf étang de la palme

Si les lagunes venaient à être dégradées, l'économie liée au tourisme s'en verrait gravement impactée

Vulnérabilité liée aux coups de mer sans pluie

La ligne actuelle est situés derrière les embruns



Le sel se dépose sur les caténaires et les trains ne circulent plus pendant la durée de l'épisode. Les coups de boutoir de la mer affaiblissent le ballast qui doit être régulièrement réparé.

Vulnérabilité liée aux coups de vent



Les Corbières maritimes, surtout les communes de Fitou et de Leucate pour le département de l'Aude et Salses-le-Château pour les Pyrénées-Orientales sont considérées comme une des parties de France les plus venteuses (Tramontane).

Il est déjà arrivé qu'un train déraille sur la ligne actuelle au niveau de Fitou. Depuis, lors des violentes et récurrentes tempêtes de tramontane, la ligne est arrêtée.

Les transporteurs de fret ont mis en avant cette fragilité, en vain.

Vulnérabilité liée aux inondations



Près FITOU (Pyrénées-Orientales). - Locomotive enlizada par suite des inondations



Le relief favorise des inondations torrentielles qui apportent une quantité d'eau importante dans les étangs et fragilisent le ballast

Météo France enregistrera un épisode d'ampleur paroxystique en octobre 1986 avec 301 mm (une habitante de Fitou sera emportée par les flots et sera retrouvée à Saint Laurent de la Salanque, 15 km plus loin, de l'autre côté de l'étang) ainsi qu'un épisode localisé très intense en novembre 2003 avec 210 mm (12 véhicules emportés pas le ruisseau du Pla qui alimente l'étang de Leucate/Fitou et passe sous la ligne actuelle).

Vulnérabilité liée aux inondations



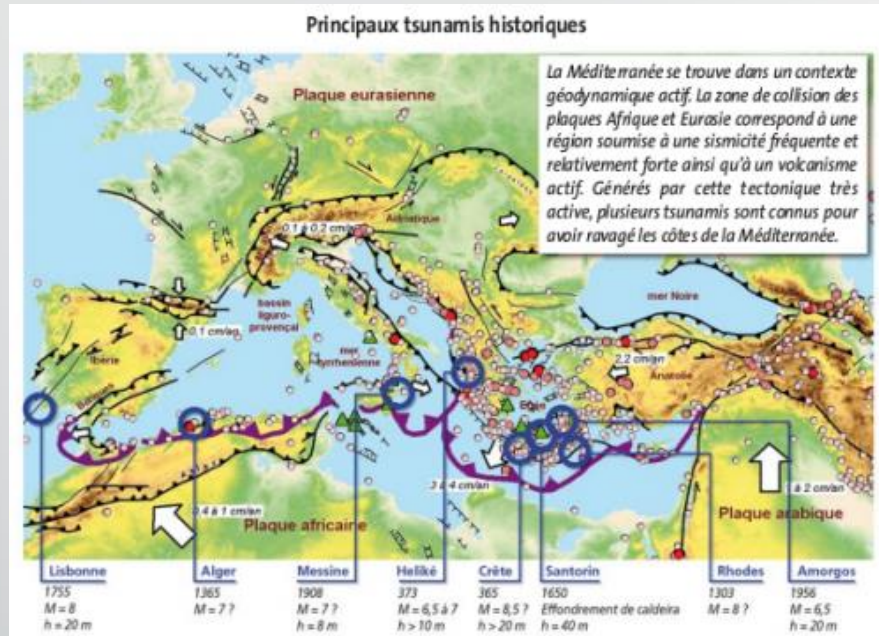
L'épisode Méditerranéen qui a frappé le Biterrois fin octobre 2019 démontre sans nul doute la fragilité de la ligne existante. Madame le Ministre l'a constaté de visu.

En effet, l'eau, d'abord bloquée par la voie, s'est ensuite infiltrée dans le ballast, le réduisant à néant. Pendant de nombreuses semaines, aucun train n'a pu circuler sur cette voie de Sète à Perpignan, que ce soit pour le fret ou pour le transport de personnes.

Comment continuer de prétendre que la ligne actuelle est fiable dans ces conditions?

Seule une ligne nouvelle LNMP mixte de part en part permettrait de délester les trains et assurer la continuité du Service Public.

Vulnérabilité liée au risque tsunami



<http://www.midilibre.fr/2015/07/05/tsunami-un-risque-certain,1186238.php>
Tsunami en Méditerranée : "Un risque certain" selon le sénateur Courteau
Oui, comme je le note dans mon rapport de 2007, il y a un risque certain. Depuis l'Antiquité 25 % des tsunamis ont eu lieu en Méditerranée. 9 % si l'on prend les 911 tsunamis observés depuis le **début du XXe siècle. Soit 90 dans la région Languedoc-Roussillon.**

La collision des plaques africaine et eurasiatique fait de la Méditerranée une région particulièrement exposée. En 1979, au large de Nice, il y a eu un tremblement de terre avec création d'une vague de 4 mètres qui a déferlé sur l'aéroport de Nice. N'oublions pas qu'en haute mer, les vagues peuvent se déplacer à des vitesses de 500 à 1 000 km/heure. Ce qui explique que même une vague de 50 cm peut faire d'énormes dégâts.

Comme on a pu le constater le 21 mai 2003, quelques heures après le séisme de Boumerdès en Algérie, d'une magnitude 6,9. Ce tsunami, avec une montée de vagues de 2-3 mètres aux Baléares, a provoqué plusieurs dégâts. En France, et même si le phénomène qui s'est produit de nuit, est presque passé inaperçu, on a constaté dans les ports des chutes rapides du niveau de la mer et de très forts courants, détruisant ou abîmant de nombreux bateaux. on sait depuis longtemps que là où il y a eu des tsunamis dans le passé, il y en aura dans le futur. Comme on sait que notre temps de réaction est très court.

Un séisme au nord de l'Algérie peut engendrer 90 minutes plus tard une vague de 4 à 5 mètres sur nos côtes.



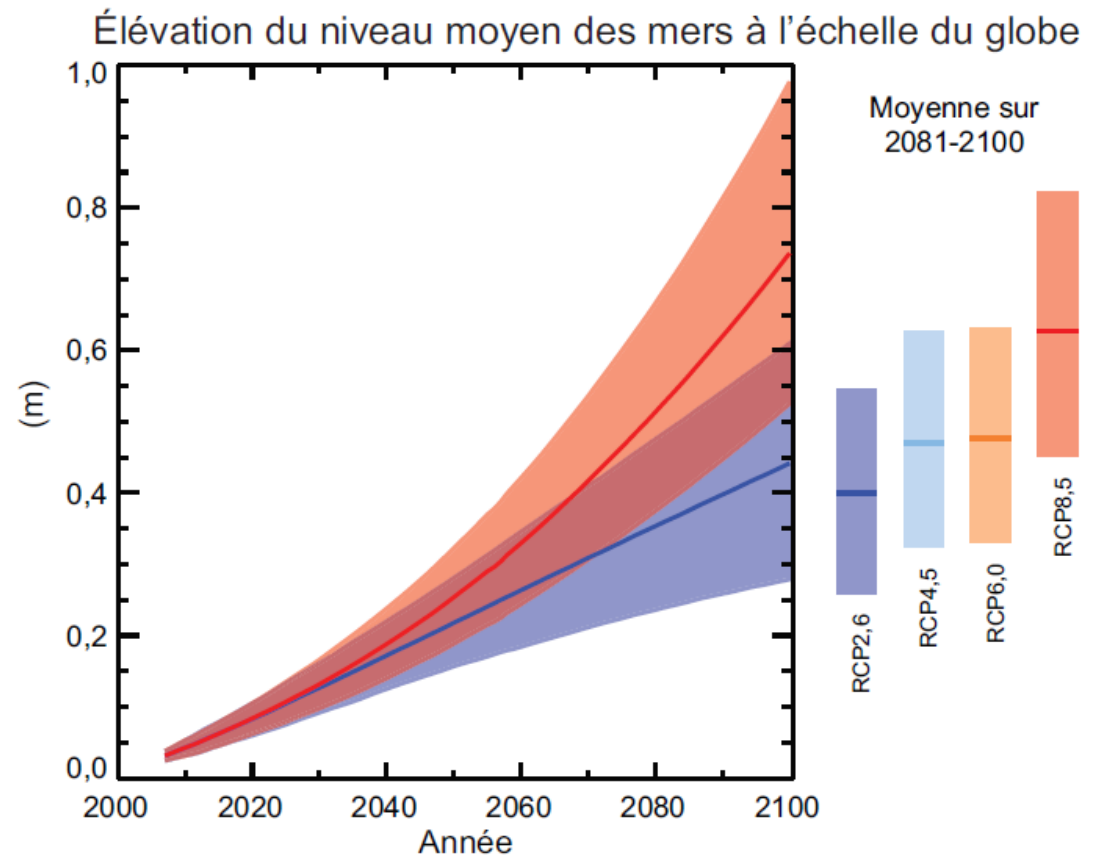
Nice, 1979

Vulnérabilité liée aux aléas climatiques à venir

Résumé à l'intention des décideurs

© 2013, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

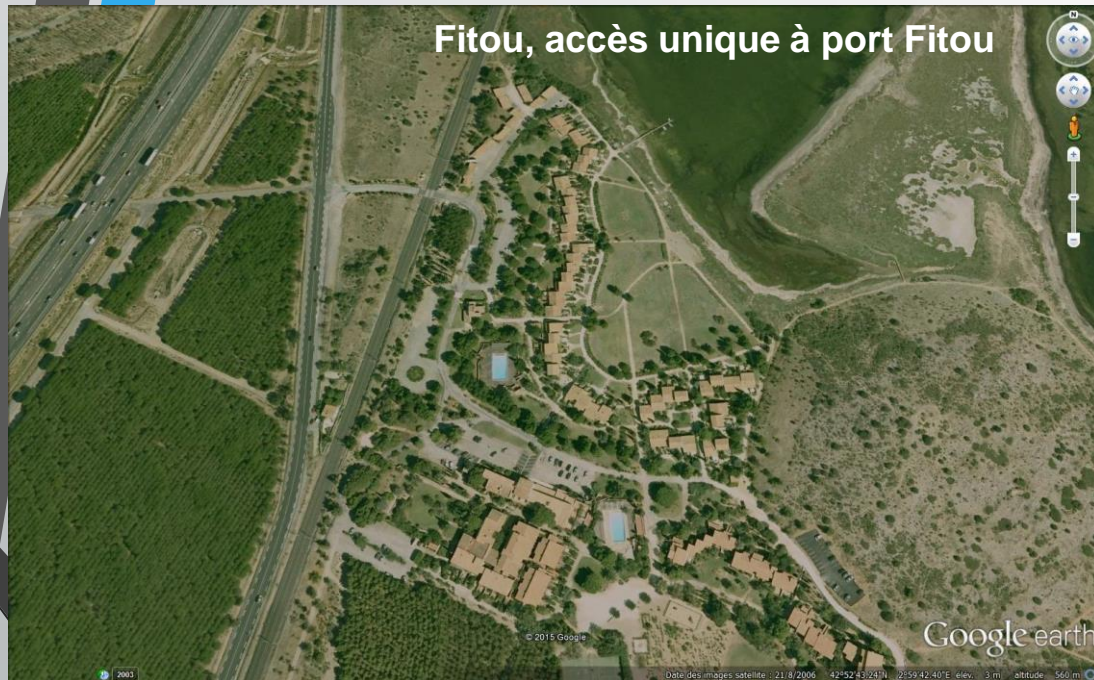
Extraits de la contribution du Groupe de travail I au cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat





**traversée de zones urbanisées
par des trains de fret**

liée au risque accident aux passages à niveau



risque accidents liés aux 16 passages à niveau en zone non mixte



Salses-le-Château 3 juin 2015

Une voiture a été percutée par un train de marchandises vers 10 heures à un passage à niveau au cœur du village de Salses-le-Château.

L'automobiliste a été ébloui par le soleil et n'a pas vu que la barrière était baissée (PN 143). Il a freiné brusquement mais l'avant de sa voiture s'est engagée sous la barrière au moment où le train arrivait.

Le train de marchandises a été stoppé et le trafic ferroviaire interrompu pendant deux heures sur la ligne Perpignan Narbonne.

Salses-le-Château

Le train heurte une voiture : la conductrice, éblouie par le soleil, n'aurait pas vu la barrière du passage à niveau qui était abaissée et qu'elle aurait ainsi défoncée. Sans avoir le temps de réaliser que le train arrivait...

Le conducteur du TER n'a, lui, rien pu faire pour éviter le choc. Extrêmement choqué, il a dû être remplacé tandis que le trafic ferroviaire était immédiatement interrompu sur cette ligne et le train, transportant une cinquantaine de passagers, a été immobilisé pour deux heures environ. Salses-le-Château



Il y a pourtant une alternative.

Le seul tronçon qui poserait problème au maître d'ouvrage pour une mixité de Montpellier à Perpignan, concerne quelques km entre Roquefort et Salses.


SNCF Réseau prétend que ce tunnel cela coûtera près d'1 milliard d'euros, mais ce chiffre ne tient pas compte des déblais et remblais qui ne seront plus d'actualité, ni des mesures de compensation environnementales évitées ni du dispositif de stockage des trains entre la ligne nouvelle venant d'Espagne et la ligne actuelle, ce qui ramènerait le surcoût bien proche des données de 2011.

Qui plus est, une diminution de la vitesse aux abords du tunnel permettrait une meilleure insertion géographique et de fait une longueur de tunnel bien plus faible, cette diminution étant sans grande influence sur les temps de parcours.

Si la ligne est entièrement mixte, elle a de meilleures chance d'obtenir de l'Europe une part de financement plus importante.

LE COÛT DES SCÉNARIOS VOYAGEURS ET MIXTES

(Aux conditions économiques de janvier 2025)



	FOURCHETTE BASSE	FOURCHETTE HAUTE
Projet de référence voyageurs	4,9 MdC*	5,2 MdC
Variante mixte Corbières littoral	6,3 MdC	6,7 MdC
Variante mixte tunnel sous les Corbières	6,6 MdC	7 MdC

* MdC : milliards d'euros
Coûts HT (hors TVA)

En fait, le coût du scénario mixte du tunnel sous les corbières pourrait être économiquement plus avantageux que celui situé le long de l'autoroute et dont personne ne veut.