

CONTRIBUTION À L'ENQUÊTE PUBLIQUE



Projet de LGV Montpellier-Perpignan

Observations sur le financement, la programmation et les priorités du projet

Contexte général

Sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), une concertation publique est organisée afin de saisir les enjeux du projet d'achèvement de la ligne à grande vitesse reliant Paris à la péninsule Ibérique. La fédération du Parti communiste des Pyrénées-Orientales et la Coopérative 66 des élus

CRC souhaite attirer l'attention des citoyens et des responsables politiques sur plusieurs éléments essentiels : les conséquences environnementales du projet, les choix de programmation ferroviaire et les implications financières qu'il comporte.

Une programmation tardive et un financement déséquilibré

Le tronçon mis en débat est maintenant programmé à l'horizon 2034 pour Montpellier-Béziers, puis 2040 dans le meilleur des cas pour le tronçon Béziers-Perpignan.

La concertation est bienvenue mais deux remarques préalables peuvent être faites.

- La réalisation doit être accélérée sous peine de ne pas être au rendez-vous de défis économiques et environnementaux devenant vitaux pour notre territoire.

- Le financement prévisionnel du projet est déséquilibré en mettant à charge des collectivités territoriales (soit des contributeurs locaux) 40% du financement. La part de l'Etat doit augmenter car il a le pouvoir de légiférer afin d'appeler au financement des acteurs comme les sociétés d'autoroute qui bénéficient d'une rente de situation, des grandes entreprises bénéficiaires du développement des échanges internationaux (firmes agro-alimentaires, et de la grande distribution).

CONJUGUER EFFICACITÉ ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE - Cinq propositions de principe :

- 1. La durabilité du projet est prioritaire**, c'est le fil rouge de notre avis. De ce point de vue nous sommes favorables à la variante « *passage dans les corbières* » qui éloignerait le tracé de la future voie du « *trait de côte* ». Cela serait un gage afin d'éviter l'éventuelle submersion des voies en raison de l'augmentation hélas envisageable du niveau de la mer.
- 2. La LGV doit être mixte afin de permettre la reconquête du transport de marchandises** (70 Millions de tonnes) dont le volume ne cesse de croître et présente de nombreux dangers. Saturation du réseau routier, accidentologie en progression constante, pollution atmosphérique massive, génération de rejets contribuant au réchauffement climatique alors que notre département est aux avant postes de ce fléau.
- 3. Nous préconisons le tracé comportant le contournement de Perpignan** afin d'éviter

l'engorgement de la gare de Perpignan par les flux de trains de fret.

- 4. L'ambition de reconquête de part modale du fret ferroviaire** est une nécessité vitale les sites actuels (Le Boulou, Saint-Charles) même développés ne peuvent répondre à cet objectif. Il y a donc lieu d'envisager l'implantation d'un nouveau site pour une plateforme logistique de grande ampleur. Nous proposons le site de Rivesaltes qui présente l'avantage de disposer de réserves foncières publiques de grandes capacités, déjà doté d'un embranchement malheureusement non exploité et de se situer sur le tracé de la LGV.
- 5. Penser la localisation de la gare voyageur** afin qu'elle joue un rôle de maillage entre le réseau à grande vitesse avec les réseaux locaux de proximité qui doivent devenir LA priorité. C'est la gare de Perpignan centre qui peut jouer ce rôle fédérateur.

Le projet sur lequel l'avis de la population est sollicité demeure de moyen terme de 10 à 20 ans en étant optimiste et pour un montant de plusieurs milliards.

UN PLAN D'URGENCE POUR LES TRAINS DU QUOTIDIEN

Non pas en opposition mais en complémentarité et pour optimiser l'arrivée de la LGV nous plaçons pour un plan d'urgence concernant les trains du quotidien.

Selon diverses études, la temporalité peut être beaucoup plus courte et l'impact financier de bien moindre ampleur mais en contrepartie des centaines voire des milliers d'usagers, d'habitants du département pourraient bénéficier d'un service de transport de proximité plus sûr, moins énergivore, moins polluant et de moindre coût que l'usage quotidien de la voiture.

Les embouteillages subis tous les jours notamment dans l'agglomération perpignanaise deviennent insupportables à bien des égards et usans.

Les améliorations portant sur les réseaux routiers sont indispensables mais sans réponse structurelles pour améliorer des moyens collectifs de transport cela ne suffira

pas pour répondre aux besoins de mobilité. Pour un coût comparable aux grands travaux routiers programmés et en cours il convient d'améliorer, de sauvegarder ou de recréer les dessertes des trois vallées du département.

- Ligne Perpignan-Villefranche de Conflent
Améliorer les cadencements et les horaires pour développer sa fréquentation.
- Ligne Axat Rivesaltes maintenir la ligne existante et réinvestir afin qu'elle puisse rouvrir au trafic voyageur quotidien.
- Ligne Céret-Le Boulou-Elne Perpignan Réinvestir sur le tronçon existant avec de nouvelles stations possibles pour desservir l'Université et techno sud dans le périmètre de la Communauté Urbaine.

La SNCF doit également respecter les voyageurs de ces lignes pour partie existantes et qui sont trop souvent délaissées.



**POUR
LE CLIMAT**



**POUR
LE POUVOIR
D'ACHAT**



**POUR
LES VOYAGEURS ET
LES MARCHANDISES**

