



## ÉCOLOGIE DU CARCASSONNAIS, DES CORBIÈRES ET DU LITTORAL AUDOIS

Agréée au titre des articles L. 121-8 et L. 160-1 du Code de l'Urbanisme et au titre de l'article L 141-1 du Code de l'Environnement, dans un cadre départemental

**Notre association donne la priorité aux trains du quotidien pour les habitants de cette grande région.**

Dans le cadre de la transition écologique et énergétique, le développement des transports en commun est indispensable pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Naturellement, le rail est plutôt un transport de masse, mais nous sommes justement la région française dont la population augmente le plus rapidement. Cette priorité signifie donc :

1/ De ne pas fermer des lignes en limite de rentabilité en essayant toujours de voir les possibilités de développement et surtout en évitant de doubler le rail par des cars sur des lignes déficitaires comme celle de la Haute Vallée de l'Aude.<sup>1</sup>

2/ De penser à faciliter l'inter-modalité, en prévoyant des parkings suffisants près des gares, en acceptant les vélos dans les trains et en prévoyant les dessertes des gares par bus interurbains. Il faudrait également développer les abris à vélos fermés (dispositifs déjà existants dans les gares d'Agde, Alès et Lunel).

3/ De réhabiliter les lignes les plus endommagées sur lesquelles des trains roulent encore mais très lentement, ce qui allonge considérablement le temps de parcours et décourage les habitants. C'est en particulier le cas de la ligne Béziers Neussargues.

4/ De modifier rapidement les cadencements des trains pour que les dessertes entre les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon s'améliorent. Il y a vraiment très peu de trains pour aller de Montpellier ou Narbonne vers Toulouse. Ce qui fait la commodité du rail, c'est un mixte entre la fréquence des trains et leur rapidité.

5/ Et surtout réfléchir à une tarification incitative avec

- sur les lignes rurales peu fréquentées, un tarif très bas qui encourage les habitants à reprendre l'habitude du train
- sur les autres lignes, un tarif simple et compréhensible, proportionnel à la distance
- des abonnements disponibles pour tous et faciles d'accès, avec des tarifs sociaux pour les personnes en difficulté.

---

<sup>1</sup> L'arrivée des cars Macron peut être un vrai danger pour le rail, mais ceux-ci se développeront plutôt sur des lignes très fréquentées.

## **Notre association n'est pas contre les lignes LGV, mais :**

La grande vitesse ne se justifie que sur des longs trajets. Pour des trajets plus courts, la fréquence des trains est tout aussi importante que la vitesse. Le positionnement des gares en cœur de ville est un élément vital afin de ne pas perdre à l'arrivée le temps gagné sur le parcours (pas de gare « betteraves »).

De façon plus précise :

- entre Toulouse et Narbonne, pas de ligne LGV, mais une amélioration des voies pour gagner un peu de vitesse et surtout une fréquence fortement renforcée
- sur la ligne nouvelle Montpellier Perpignan : elle est nécessaire car la ligne du littoral est assez lourdement chargée et il y a des problèmes au moindre incident ; de plus la population augmente beaucoup sur le littoral. Enfin, cette voie passe à des endroits extraordinairement fragiles du point de vue du changement climatique ( au cœur des étangs narbonnais). Mais, pour notre association, il est indispensable
- que les gares soient en centre ville et pas en zone inondable, ce qui disqualifie les gares de Nîmes, Béziers et Narbonne pour la première raison et Montpellier pour la seconde ;
- qu'elle soit utile aux voyageurs et au fret ; pour cela il faut viser une vitesse autour de 220 à 250 km/h au lieu de 350 km/h et l'argent ainsi économisé (car la ligne à 350 km/h est plus chère) peut permettre de faire les pentes nécessaires pour faire passer le fret ;
- que la proposition de tunnel pour traverser les corbières soit ré-étudiée au regard des coûts d'une ligne moins rapide.

Narbonne, le 07/07/16