

**France Nature Environnement Midi-Pyrénées
Fédération d'associations loi 1901**

	<p>FNE Midi-Pyrénées Maison de l'Environnement de Midi-Pyrénées 14, rue de Tivoli 31068 Toulouse Cedex Tel : 05 34 31 97 42 – Fax : 05 34 31 97 61 contact@fne-midipyrenees.fr www.fne-midipyrenees.fr</p>
---	---

**Contribution de FNE Midi-Pyrénées
aux « Etats généraux du rail et de l'intermodalité »
initiés par la Région Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées
adoptée par le Bureau de FNE Midi-Pyrénées le 2 juin 2016**

France Nature Environnement Midi-Pyrénées, fédération d'association de protection de l'environnement, agréée, a une approche fondée sur divers aspects fondamentaux que sont le changement climatique, la qualité de l'air, l'équité et la solidarité entre les personnes et les territoires, la préservation des espaces naturels et agricoles ... Elle considère que les priorités de l'action de la Région devraient être :

En matière de transport par rail des personnes :

- La priorité aux trains du quotidien et à la rénovation du réseau existant :
Amélioration de la ligne Toulouse Narbonne et priorité sur cette ligne à du cadencement.
Objectif durant le mandat : Zéro fermeture de ligne et réouverture de petites lignes stratégiques.
Oui au renouvellement des « lignes classiques » ce qui diminue ensuite les coûts d'exploitation et augmente le nombre d'usagers.
- L'amélioration des connexions au sein de la région et avec les territoires voisins :
 - 1) amélioration des correspondances à Narbonne et à Avignon,
 - 2) 2) maintien de la ligne Hendaye – Toulouse,
 - 3) 3) maintien et modernisation de la ligne POLT, maintien de ses dessertes et de son prolongement jusqu'à Cerbère Port Bou, essentiels pour le transport des voyageurs (et du fret) et indispensables à l'équilibre du territoire,
 - 4) 4) optimisation des connexions avec les trains espagnols à Cerbère – Port Bou (les trains espagnols sont beaucoup plus fréquents) et à La Tour de Carol.
- Le maintien des trains de nuit.
A l'heure où la transition écologique dans les transports démarre, démanteler les trains de nuit supprimerait l'une des mobilités longue distance les plus écologiques. Ils répondent à un réel besoin. La Région peut se positionner en Autorité organisatrice.
- Un tarif simple et incitatif pour développer l'utilisation du train, une tarification environnementale et sociale incitative :
 - 1) maintenir des tarifs uniques très bas dans certaines zones rurales pour redynamiser l'usage du train (modèle LR),
 - 2) soutenir des tarifs sociaux, progressifs selon la longueur du trajet, dans les autres secteurs (modèle MP),

3) prévoir des abonnements régionaux pour tous.

- Un abandon du mythe de la très grande vitesse (trop coûteux en financements et en emprises) :

Nous soutenons la position de FNE Languedoc-Roussillon sur le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan : oui à une ligne nouvelle mais avec diverses conditions dont une polyvalence de la ligne (fret + voyageurs) de bout en bout, une vitesse moyenne de 220 km/h, un évitement de gares nouvelles dont celle de [la Mogère à Montpellier et utiliser en priorité les gares des centres villes](#).

En matière de réponse aux besoins de mobilité des personnes et avec l'objectif de diminuer l'usage du véhicule utilisé en solo :

- D'une manière générale intégrer, dans les aménagements, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite mais aussi les personnes âgées, les personnes avec bagages, poussettes d'enfant, vélos, ...

Par exemple pour les gares penser plans inclinés à la place des escaliers.

- Le développement de l'intermodalité à réaliser

Cela comprend de multiples aspects : gares multimodales, parkings relais, horaires, amplitudes, régularité, ponctualité, interopérabilité, Ne pas oublier d'intégrer les transports doux (vélos).

- La desserte des territoires en zone blanche sans voie ferrée est à repenser, le transfert des compétences en 2017, au 1^{er} janvier de la totalité des services publics en cars non urbains, puis au 1^{er} septembre pour les transports scolaires est une opportunité à saisir.

La réponse à ces besoins doit être par des cars dont les services sont à revoir (compte tenu des lignes existantes départementales et supradépartementales parfois concurrentes, aux tracés et horaires pas toujours pertinents) et dont les tarifs sont à harmoniser. Et en plus en zone rurale prévoir 1) des cars de ramassage scolaire pouvant aussi transporter des adultes, 2) le développement des TAD.

- Développer des moyens d'évitement de certains déplacements

Un des moyens est le Plan régional très haut débit.

Dans le cadre de ses politiques concernant le monde de l'entreprise, mise en œuvre de conditions pour développer le télétravail partiel (% de temps chez soi ou en centre de télétravail proche du domicile, et % de temps chez l'employeur).

En ce qui concerne le fret :

- Le développement du fret ferroviaire est un enjeu fort, il s'agit d'une reconquête. Le développement du fret ferroviaire nécessite le traitement des points noirs bruit pour rendre le projet socialement acceptable.
- Importance de l'axe Montpellier Perpignan Espagne : la ligne nouvelle ferrée doit permettre son usage au quotidien pour le fret. En 2014 (dernières données disponibles) le transport routier passant au Perthus a représenté 3,2 millions de poids lourds.
- Il faut garder le réseau capillaire actuel de voies ferrées qui constitue la base amont du système.