



COMMUNIQUE

09 septembre 2022

« Réouverture de la ligne Montréjeau Luchon » : des compléments et des approfondissements s'imposent.

EELV soutient un développement ambitieux et volontariste du réseau ferré, prioritairement pour les trains du quotidien, en zones urbaines comme en zones péri-urbaines et rurales. Sous réserve d'une offre performante de transports de voyageurs et de marchandises de qualité, régulier et fréquent, nous pouvons collectivement opérer un report massif de la route vers le ferroviaire afin de réduire notre impact sur le changement climatique.

Par conviction, nous sommes donc en faveur de la remise en exploitation de la ligne Montréjeau-Luchon dont l'arrêt en 2014 pour cause de vétusté illustre la politique gouvernementale suivie jusqu'à présent consistant à négliger sciemment l'entretien des petites lignes au profit des LGV.

Dans ce projet, il nous semble cependant que SNCF Réseau, au lieu de porter un projet ambitieux pour la vallée en partenariat avec les acteurs locaux, a bâti une proposition a minima, avec un nombre très surprenant de points négatifs largement relevés par l'Autorité environnementale. Il est notamment à souligner une fréquence insuffisante des trains pour ce report attendu de la voiture vers le train, et l'absence du transport de marchandises pour soutenir l'économie du territoire. Aussi, nous ne pouvons donner qu'un avis défavorable au projet tel qu'il est présenté par SNCF Réseau.

Pour que la ligne Montréjeau-Luchon soit un succès, et devienne un modèle pour les rénovations futures du réseau français, EELV demande :

1 - La prise en compte de manière chiffrée des projets et stratégies de la Région, du Pôle d'équilibre territorial et rural Comminges Pyrénées et des communautés de communes concernées par la ligne, et cette fois en coordination avec celles-ci. SNCF Réseau devra également intégrer les stratégies des entreprises structurantes locales comme la papèterie de Saint-Gaudens, les eaux de Luchon et les carrières.

2 - La mise en place d'un "**choc de l'offre**" par une fréquence d'un train par heure, bien supérieure à celle envisagée, pour favoriser le report voiture/cars vers train, et en corollaire la réintégration de la possibilité de croisement des trains, supprimée dans le projet présenté.

3 - La réintégration du transport de marchandises dans ce projet. Bien que le fret sur les nouvelles lignes fasse partie des **exigences** de la Région suite aux États Généraux du Rail (EGRIM), il est absent du projet proposé. Le bilan financier du projet est très négatif, le fret pourrait l'améliorer.

4 - La révision du projet de sorte qu'il soit robuste face à l'évolution des usages du train. Dans un contexte de changements sociétaux et d'innovations technologiques rapides, il est indispensable que SNCF Réseau fasse une revue des tendances futures afin de le consolider. Par exemple, le choix de rames de 204 places pour une moyenne de 28 passagers par train semble inadapté alors que la SNCF avance un train du futur entre 30 et 100 places pour les petites lignes.

5 - La présentation d'un projet avec un bilan détaillé de gaz à effet de serre conforme à la Stratégie Nationale Bas Carbone, en phase travaux et en phase exploitation. Dans le dossier présenté, il est **inacceptable** que les émissions de gaz à effet de serre soient pires avec le train que dans la situation actuelle.

6 - La présentation d'un comparatif technico-financier et bilan GES du projet actuel avec les alternatives que représentent l'électrification de la ligne, le train à batterie électrique et le train à hydrogène, combinées avec des moyens de transport plus légers. L'étude financière devra intégrer le coût des infrastructures hydrogène non chiffrées dans le projet. L'électrification de la ligne, plus coûteuse au départ, pourrait se révéler plus vertueuse à long terme. En raison de la pente, l'électrification semble d'ailleurs être la meilleure solution pour le fret.

Et aussi :

7 - La réalisation avant le début de l'exploitation de **tous** les travaux nécessaires à une remise en service durable de la ligne, pour éviter un arrêt de l'exploitation dans quelques années, signal qui serait catastrophique pour la lisibilité de cette remise en service.

En effet, le dossier laisse apparaître que des travaux de confortement de certains ouvrages devront être effectués après l'ouverture.

8 - La prise en compte explicite dans le projet d'actions concrètes pour favoriser le train au détriment de l'automobile, comme les services d'emport de vélos et de skis.

9 - La **transparence** sur l'usage des bases travaux, particulièrement la nuit, la garantie que SNCF Réseau prendra toutes les mesures nécessaires pour que la gêne soit minimale pour les riverains, et un engagement sur les prises en charge aujourd'hui limitées à du relogement temporaire.

Pour la réussite de ce projet et des suivants, il est incontournable de prendre le temps d'une réflexion et d'une concertation qui conduise aux meilleurs choix pour les usagers du quotidien, réguliers ou ponctuels, l'économie locale, l'attractivité d'un tourisme 4 saisons, la lutte contre le dérèglement climatique.

La réponse détaillée d'EELV à l'enquête publique peut être consultée sur <https://midipyrenees.eelv.fr/>

Enquête publique ouverte du 05/08 au 09/09 :

<https://www.registre-numerique.fr/reouverture-ligne-montrejeau-luchon/>