

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs

## Association pour le développement des dessertes ferroviaires du Gard

Siège : Mairie de Vauvert

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs  
n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



Association rassemblant des citoyens, dix communes « Aimargues, Bagnols sur Cèze, Beauvoisin, Boucoiran et Nozières, La Grand Combe Le Cailar, Nîmes, Pont Saint Esprit, Saint Laurent d'Aigouze, Vauvert, Vers Pont du Gard », l'Union locale CGT de Vauvert, le Syndicat des Cheminots de Nîmes...

Récépissé de déclaration en préfecture du Gard n° 0302017243 du 5 mars 1999.

Contact : Jean Tournecuillert - 22, rue Childebert 30900 Nîmes,  
Tél./fax : 04 66 67 53 44 - Courriel : [jeanmad@orange.fr](mailto:jeanmad@orange.fr)

« Les statuts de l'association ont pour objet » le maintien et le développement des lignes ferroviaires du Gard , la valorisation du patrimoine ferroviaire et la promotion de l'espace économique et social, dans le respect de l'environnement ». L'association se préoccupe essentiellement depuis sa création de la réhabilitation des lignes dites affluentes. Cependant elle ne peut d'autant moins rester à l'écart du débat public concernant la création d'une ligne nouvelle sur la totalité de l'arc languedocien que celle-ci est indispensable au développement du trafic voyageur et de l'acheminement des marchandises sur l'ensemble du réseau régional. En effet la grande ligne littorale existante est en voie de saturation, notamment sur la section Nîmes Montpellier.

En Languedoc Roussillon, comme partout en France, la demande de TER est forte surtout depuis que les Régions, autorités organisatrices de transport (AOT) depuis 2002, ont cherché à développer le transport régional. Cependant l'opérateur historique peine à répondre à la demande des usagers et la qualité du service rendu n'est pas satisfaisante. Spécialement sur notre région qui est très mal classée. Parmi les causes diverses qui engendrent cet état de fait, il y en a une, incontournable. C'est l'état et l'équipement des lignes régionales qui ne permettent pas d'améliorer la situation. Quant ce ne sont pas les voies elles mêmes qui ne permettent plus le passage en sécurité des convois à la vitesse de référence, ce sont les systèmes d'exploitation obsolètes qui pénalisent fortement la performance du dispositif. En clair la diminution des personnels n'a pas été compensée par des investissements suffisants pour développer le rendement du réseau régional, voire de simplement le maintenir au niveau qu'il avait atteint il y a un demi siècle. Le rapport Rivier a cruellement fait ressortir en 2006 cette situation sur l'ensemble de l'Hexagone.

Cela est particulièrement vrai dans le Gard pour l'Etoile ferroviaire de Nîmes.

Promouvoir le développement des TER (cadencement des dessertes), la qualité du service (régularité, ponctualité) au niveau requis afin d'améliorer l'attractivité du transport par fer et inciter les gens en masse à abandonner leur voiture pour leurs déplacements quotidiens ; voilà notre ambition.



## Les temps que nous vivons l'exigent, l'opinion maintenant le demande.

La condition première pour mettre en œuvre ce projet est de soulager la ligne dorsale du réseau languedocien du trafic fret de transit, et des trains directs ne desservant pas le chapelet des cités situées sur cet axe principal. Sans cette condition satisfaite, toute amélioration des lignes secondaires demeurerait vaine, et par conséquent superflue. C'est pourquoi la ligne nouvelle (LNMP) à créer doit impérativement être mixte, en continuité du Contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM).

Nous écartons d'emblée la solution « aménagement de la ligne actuelle » qui, elle, n'est pas porteuse du développement du ferroviaire en matière de fret et de voyageurs à moyen terme, encore moins à long terme.

## Conception de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan en continuité du Contournement de Nîmes et de Montpellier.

Si les recommandations du « Grenelle de l'Environnement » ont un sens, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ne peut donc être que mixte « Fret + TGV » ce qui nous fait rejeter la solution d'une ligne dédiée aux seuls voyageurs à 320 km/h.

Pour peu que l'on ait quelque ambition d'ordre environnemental, il serait légitime de faire passer le maximum de trains fret à l'extérieur des zones urbanisées, sur ligne nouvelle donc, et non pas l'inverse, comme il adviendrait avec les options « TGV à 320 km/h ». Dit autrement ; il n'est pas question d'avoir accès aux TGV grande vitesse dans des gares extérieures aux cités et d'avoir la totalité des trains de fret au cœur des villes, d'autant que ces derniers sont appelés à se multiplier.

## Autres principes qui nous guident dans l'élaboration de nos choix:

- Afin d'obtenir la plus grande souplesse d'exploitation, il convient que le nombre de liaisons entre le réseau classique et les infrastructures à grande vitesse soient suffisamment nombreuses et placées judicieusement. Disposer ainsi sur la totalité de l'arc languedocien d'un « doublet » de lignes assurerait une souplesse d'exploitation, une grande sécurité pour la fiabilité et la continuité du service ferroviaire.
- Pour ne pas « insulter l'avenir » et quelle que soit la vitesse d'exploitation des TGV choisie, il est essentiel de « tracer » la ligne nouvelle à 300kmh. Nous nous interrogeons cependant sur le souhait de la SNCF de faire rouler les TGV à 320 voire 350 km/h au lieu de 300 ? Est-ce raisonnable, compte tenu du faible gain en temps de parcours, et, à technologie équivalente, de la dépense supplémentaire importante en électricité ?
- L'intérêt majeur du TGV est de pénétrer au cœur des villes. Cela est vrai pour les grandes villes : Paris, Lyon, Marseille ; cela ne l'est pas moins pour les villes moyennes. Prendre le TGV comme on utilise l'avion avec « pré et post acheminement » ne présente aucun intérêt pour les usagers urbains, les plus nombreux au sein des communautés d'agglomération.

A noter que Nîmes avec sa gare centrale est déjà dotée d'un pôle d'échange intermodal TER-TGV-TANGO (réseau de bus de Nîmes Métropole)-Réseau routier des transports départementaux.

- Le report modal du fret de la route vers le rail est devenu un impératif pour tous, y compris les transporteurs. Cela l'est d'autant plus en Languedoc qui, année après année, est impacté par un trafic routier en croissance exponentielle depuis des décennies, et qui risque de n'être plus à relativement brève échéance qu'un couloir de passage.



Le dispositif à mettre en place devra donc être en capacité d'absorber une politique de volume de l'opérateur ferroviaire d'une part, et de permettre le transport à longue distance à l'échelle nationale et européenne (autoroute ferroviaire). C'est le choix qui a été fait pour le Contournement de Nîmes et de Montpellier. Selon nous, il n'y a pas lieu de le remettre en question.

### Justifions notre choix.

RFF a élaboré 7 scénarios de ligne mixte, pour n'en retenir finalement que 2 :

- 1 scénario avec TGV à 300 km/h et Fret à 120 km/h qui prend en compte la construction de gares extérieures à Nîmes, Béziers et/ou Narbonne, Perpignan et bien sûr Montpellier. Ce scénario est plus cher car il faut construire des voies d'évitement assez longues pour permettre la mixité TGV à 300 km/h et Fret à 120 km/h. Cela représente selon RFF 90 kms de sections à 3 ou 4 voies pour permettre aux TGV de « dépasser » les convois de fret.

Enfin la pertinence des gares extérieures (0,5G€) n'est pas démontrée (à l'horizon 2020) hormis Montpellier.

Le choix éventuel de la grande vitesse pour les TGV doit-il entraîner automatiquement l'implantation de gares extérieures ? Cela ne nous paraît pas évident. Le nombre de TGV est suffisamment important pour permettre toutes les variations de dessertes possibles :

- les TGV grande distance qui ne s'arrêtent que dans les capitales régionales. Barcelone Montpellier...
- Les TGV qui desservent les agglomérations importantes. Perpignan, Montpellier, Nîmes
- Les TGV qui desservent une partie des villes de moindre importance avec tous les scénarios variés que permettent les raccordements que nous préconisons.

Ainsi durant encore quelques dizaines d'années le TGV pénétrera au cœur des principales cités de la région, et les languedociens ne seront pas pénalisés par un acheminement complémentaire et une rupture de charge pénalisante.

Cela nous conduit à écarter le projet de ligne mixte 300/120. Ce qui n'exclut pas de prévoir les emprises pour de futures voies d'évitement et de conserver les réserves foncières dans les documents d'urbanisme pour les futures gares extérieures, notamment à Nîmes ; gares qui deviendraient indispensables, par hypothèse, dans quelques décennies.

- 1 scénario avec TGV exploités à 220 km/h et fret à 120 km/h.

En appliquant les principes définis ci-dessus, c'est ce scénario qui répond le mieux à l'ensemble de nos souhaits. Il comporte 3 liaisons entre réseau classique et ligne nouvelle (LN), (Les connexions de St Brès et St Jean de Védas étant acquises sur le CNM).

- Un raccordement à l'ouest de Nîmes avec la ligne du Grau du Roi. (Dans les deux sens de circulation les TGV rejoignent la ligne à grande vitesse après avoir desservi Nîmes-Centre.)
- Un raccordement en amont de Béziers entre réseau classique et LN qui permet de desservir d'un même mouvement Béziers et Narbonne par les TGV.
- Un raccordement à la sortie de Narbonne qui permet de rejoindre la LN, ce qui est cohérent avec le précédent.
- un raccordement LN/ ligne classique avant Perpignan.
- La ligne est conçue pour une vitesse potentielle de 300kmh: (Entraxe des voies de 4,80m, pente 1,25%, plateforme suffisante pour accueillir dans le futur des voies d'évitement.)
- A part Montpellier il n'y a pas de gare nouvelle ; ce qui paraît raisonnable à l'horizon 2020.
- Ce scénario conserve une capacité résiduelle de sillons importante par rapport à ceux des autres familles.



## Conclusions

- L'équipement ferroviaire du Languedoc-Roussillon est actuellement fragilisé par la suppression au cours du dernier demi siècle des itinéraires de substitution constitués par le maillage des lignes secondaires aujourd'hui disparues et/ou désarmées.
- Plus que d'autres, cette région a sans doute souffert du manque d'investissements sur les infrastructures ferroviaires: (voir Nîmes, au centre de son étoile ferroviaire, qui attend depuis 30 ans un poste unique moderne à commande d'itinéraires).
- La réalisation des projets de lignes nouvelles CNM et LNMP avec une ligne mixte 220/120 est donc l'occasion de reconstituer un outil performant et sécurisé relié au réseau espagnol à voie normale et à grande vitesse via la section internationale Perpignan-Figueras qui vient d'être achevée. Il nous paraît essentiel que ses deux projets soient réalisés dans la continuité immédiate.
- Il en va du développement économique du Languedoc Roussillon tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

