

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



## L'association Eurosud Transport

Président : Jean-Louis Chauzy  
4 rue Godolin – 31000 Toulouse - Tél : 05 34 41 18 39 – [www.eurosud-transport.asso.fr](http://www.eurosud-transport.asso.fr)

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



Depuis sa création en 1991, sur une initiative de la Région Midi-Pyrénées, l'association Eurosud Transport contribue au développement d'un réseau de transport intermodal performant pour le transport de voyageurs et de marchandises dans les régions du Sud-Ouest européen. Les grands projets d'infrastructures qu'elle soutient doivent permettre de contribuer à la compétitivité économique des territoires, de développer l'intermodalité, de faciliter les échanges, tout en respectant les impératifs dictés par la nécessité d'un développement durable et respectueux de l'environnement.

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans un ensemble de projets ferroviaires d'envergure, qui constitueront, au terme de leur développement respectif, un maillage cohérent des territoires du Sud-ouest européen, laissés à l'écart du réseau à Grande Vitesse. Qu'il s'agisse de projets européens (projets n°3 ET 16 DU RTE-T) ou nationaux (LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne), il y a urgence pour répondre à la saturation des réseaux routiers, engorgés par l'explosion des échanges.

C'est dans cette perspective globale de prise en compte des différents projets en cours qu'il faut examiner les propositions d'aménagement de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, présentées dans le cadre du débat public.

### **1. La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, un investissement qu'on ne peut remettre en cause...**

L'isthme naturel que constituent les régions du Sud-ouest français entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe a suscité au cours de l'histoire de nombreux projets d'aménagement permettant de relier l'Atlantique et la Méditerranée : le premier à devenir réalité fut l'aménagement du canal du Midi au XVII<sup>e</sup> siècle. La révolution industrielle s'est ensuite accompagnée, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, du développement d'un réseau ferroviaire dense sur l'ensemble du territoire national.

Aujourd'hui, la mondialisation des échanges dans un contexte de développement économique quasi continu, la progressive intégration de l'Europe, concourent à une forte croissance des échanges, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

En 2005, le commerce extérieur de la péninsule ibérique avec le reste de l'Europe géographique représente 202 Mt ; il a augmenté en moyenne de 8,8 Mt/an depuis 10 ans. 47 % de ces échanges transitent par la route, dont la quasi-totalité par les passages autoroutiers du Perthus et de Biriadou. Le Perthus voit ainsi passer

3,3 millions de Poids Lourds par an. Les flux de voyageurs entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe représentent en 2004 154,2 millions dont 60% utilisent la route et 1% seulement le chemin de fer.

(Source : chiffres de l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées).

La prégnance des enjeux environnementaux, qui viennent s'ajouter aux contraintes naturelles de l'espace géographique, impose de trouver une issue à l'engorgement des voies routières et ferroviaires existantes qui bordent le littoral de l'arc languedocien.

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui constitue un des tronçons de la ligne à grande vitesse de l'arc méditerranéen Espagne-sud de la France-Italie, doit donc permettre non seulement d'accroître les capacités de transport ferroviaire pour la grande vitesse comme pour les dessertes locales, mais aussi doit favoriser le report modal de la route vers le rail afin de répondre aux engagements pris lors du Grenelle de l'environnement.

## 2. ...mais dont le contexte doit être élargi

On peut comprendre que l'ampleur de ces projets d'infrastructures impose des temporalités qui ne soient pas concomitantes pour leur mise en œuvre, ou même leur mise en débat. Mais on ne peut pas faire l'impasse sur la réflexion autour des points de connexion entre les projets. Le débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse a eu lieu en 2006, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier est en voie de concrétisation. De même que la ligne trans-européenne Perpignan-Figueras, des études financées par les Régions concernées sont en cours pour la réalisation du tronçon Toulouse-Narbonne... Dans ce contexte, il est étonnant que le débat public ne pose pas la question du raccordement entre la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et la ligne Toulouse-Narbonne. Quelles seront les caractéristiques de cette dernière : ligne nouvelle ou aménagée ? Quels sont les scénarios proposés pour le carrefour, quels en sont les fonctionnalités et les coûts ? Il est fondamental que le débat public sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan pose la question du nœud ferroviaire de Narbonne dont les fonctionnalités doivent être celle d'un carrefour complet comme celui d'Avignon.

## 3. Pour un scénario mixte « voyageurs et fret » et un carrefour ferroviaire à Narbonne

Parmi, les scénarios proposés, le doublement de la ligne existante est à rejeter d'emblée, car il ne permet de résoudre aucun des grands enjeux qui justifient le projet : pas d'augmentation de vitesse des trains, et donc aucune amélioration du service rendu, pas d'augmentation des capacités de transport par TER et trains de fret, et donc peu ou pas d'impact en faveur de l'environnement naturel ou humain. Le scénario « LGV voyageurs à 320 Km/h » s'il permet de maximiser le service rendu aux voyageurs en transit sur le réseau « grandes lignes » avec des temps de trajet significativement réduits, ne permet qu'une augmentation très marginale du nombre de trains TER ou fret. Ce projet ne permet donc ni d'améliorer les dessertes locales, ni d'augmenter la capacité de fret ferroviaire, obérant totalement l'espérance de report modal de la route vers le rail qui est un des objectifs du Grenelle de l'Environnement. Le « scénario LGV voyageurs à 300 Km/h et fret à 120 Km/h » est celui qui permet la meilleure optimisation entre les augmentations attendues de trafic voyageurs, grande vitesse et TER, et fret. En revanche, si le bilan carbone est très favorable, l'impact sur le milieu humain et naturel est assez défavorable avec de fortes emprises sur le terrain. Si on ajoute un surcoût budgétaire de plus d'un tiers par rapport aux autres scénarios, on peut se demander si la maximisation du gain de temps sur les trajets « grandes lignes » justifie de tels efforts. Le scénario « LGV voyageurs à 220 Km/h et fret à 120 Km/h » nous semble proposer la meilleure combinaison possible entre les bénéfices attendus et les contraintes du projet. Les gains de temps sur la ligne à grande vitesse sont, certes, moindres, mais c'est la solution qui permet de développer le plus les capacités de desserte locale et le fret. Par contre, il n'y a pas de raison de limiter, dans ce dernier scénario, la création de gare nouvelle à la seule ville de Montpellier. La prise en compte de la future LGV Toulouse-Narbonne, inscrite au programme issu du Grenelle de l'Environnement, impose d'intégrer le carrefour de Narbonne à la réflexion. Ce carrefour doit intégrer toutes les fonctionnalités liées au trafic voyageurs à grande vitesse, aux dessertes locales et au fret. L'interconnexion des deux axes « transversale sud » et « arc languedocien » dessinera un carrefour en triangle à l'ouest de l'agglomération narbonnaise ; la nouvelle gare de Narbonne devra être positionnée sur ce carrefour, au mieux des contraintes et opportunités de desserte locale avec la gare urbaine.

Nous demandons que le débat public ne fasse pas l'impasse sur cette question essentielle pour la cohérence globale de ces projets d'infrastructure qui concernent tout le Sud ouest européen.

