

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

Coordination des associations pour des transports durables en Languedoc-Roussillon

Chez Alain Guénet, Résidence St Georges, bat.G4, 293 rue du Vercors, 34070 Montpellier
Tél : 04 67 64 14 71 ou 06 16 17 49 32 – Courriel : alain1.guenet@laposte.net

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

“

La coordination constituée des associations ADTC34, Association de Défense du Patrimoine Menacé par le Doublement de l'A9, Association des usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes, Attac Montpellier, Cétacé, ADTC34 et LCVR, se donne pour but de promouvoir les transports durables, d'intervenir dans tous les débats publics et études touchant à ce thème, de coordonner ses interventions avec d'autres acteurs sociaux si nécessaire. C'est dans ce cadre qu'elle participe au débat public sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

La fragilité du réseau ferroviaire actuel avec ses trop nombreux dysfonctionnements ainsi que la circulation devenue excessive de camions sur l'autoroute A9 conduisent la coordination à estimer indispensable la création d'une ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. La coordination se positionne clairement pour un doublet de lignes mixtes, seul à même de répondre ainsi aux attentes des chargeurs (clients du fret) et des usagers des transports publics.



Fret

La ligne nouvelle doit être à priorité fret afin de parvenir à un report modal de la route vers le rail qui soit significatif. Or, le dossier du maître d'ouvrage prévoit pour 2020 le passage de 10 à 18 millions de tonnes de marchandises par le rail alors que 218 millions de tonnes seraient acheminées par la route. Ceci n'est pas acceptable face à l'évolution des cours du carburant et à la sensibilité accrue des citoyens à proximité des infrastructures routières.

Les chargeurs demandent au fret ferroviaire fiabilité, régularité, ponctualité, souplesse d'exploitation et prix compétitif. C'est aux autres acteurs que sont les entreprises ferroviaires (SNCF, EuroCargoRail, B Cargo...), le gestionnaire d'infrastructures RFF et les pouvoirs publics de créer les conditions d'un service fret de qualité (nombre de sillons fret suffisant, tarification attractive et fiscalité incitative...).

Un doublet de lignes mixte basé sur le scénario 220/120 km/h et la ligne actuelle modernisée triplerait au minimum la capacité fret tout en restant compatible avec la grande vitesse voyageurs. Des raccordements entre les lignes dans les deux sens permettraient aux trains de fret de changer de lignes si besoin (panne, dépassement par un train voyageurs) et aux trains voyageurs d'accéder plus facilement aux gares centrales actuelles.

Voyageurs

Le raccordement de l'arc Nîmes-Montpellier-Perpignan à l'Europe de la grande vitesse ferroviaire n'a de véritable pertinence que s'il permet de relier les métropoles régionales (Barcelone, Bordeaux, Toulouse, Montpellier...) par une combinaison des temps de parcours et des fréquences qui fassent du train une alternative crédible à la voiture et à l'avion.

Le temps de parcours dépend non seulement de la vitesse maximale mais aussi du nombre d'arrêts intermédiaires, de la capacité d'accélération/décélération des trains et des temps d'accès aux gares actuelles. Le temps de parcours sans arrêt entre Montpellier et Perpignan n'augmente que de 10 minutes lorsque la vitesse maximale passe de 300 à 220 km/h alors que 6 à 7 minutes sont nécessaires à l'arrêt dans une gare intermédiaire. Ce faible gain de 10 minutes sur le temps de parcours ne justifie pas le surcoût de 1,5 milliards d'euros du scénario 300/120 km/h et son potentiel plus faible pour le transport de fret par rapport au scénario 220/120 km/h.

Enfin la ligne grande vitesse doit profiter à l'ensemble des habitants de la région et non pas aux seuls habitants des communes des gares traversées. Ceci implique une meilleure articulation TGV-TER que celle proposée actuellement et un accès aux gares ne reposant pas uniquement sur la voiture.



Gares et desserte

La problématique des gares se résume à la question suivante: Comment irriguer tout le territoire régional en maximisant le nombre d'arrêts tout en minimisant la durée du trajet ? Une première réponse consiste en la construction de nouvelles gares situées en périphérie des villes et desservies par les différents modes routier et ferroviaire. Une deuxième réponse consiste à positionner les arrêts dans les gares de centre ville ce qui permet de conserver l'actuelle desserte par transport public et, ainsi, d'irriguer le territoire. Aucune de ces deux réponses n'est pleinement satisfaisante dans le sens où elles reportent sur l'agglomération, le département et la région la responsabilité de faire bénéficier la totalité du territoire de la réduction sensible des temps de parcours sans que le coût afférent ne soit pris en compte et budgété. Néanmoins, l'adaptation des gares existantes en centre ville doit être privilégiée par rapport à la construction de nouvelles gares en périphérie parce que globalement moins coûteuse et ne favorisant pas l'étalement urbain.

L'opérateur ferroviaire peut bâtir une offre voyageurs selon le principe du "tunnel" reliant directement deux métropoles régionales ou selon le principe du "corridor" avec plusieurs arrêts intermédiaires. L'arc Languedoc-Roussillon avec ses nombreuses villes moyennes se prête mieux à une approche "corridor". Or, le scénario 220/120 km/h est le plus cohérent dans cette approche "corridor" puisque le gain sur la durée du trajet par l'augmentation de la vitesse maximale de 220 à 300 km/h est d'autant plus faible que le nombre d'arrêts intermédiaires est élevé.

Contraintes environnementales

Le scénario 220 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour le fret est le plus favorable, d'une part au développement du fret ferroviaire et, d'autre part à la réduction sensible des nuisances produites par la circulation routière, dont les quelques 10 000 camions par jour sur l'A9 (flux en croissance continue). Parmi les 4 scénarios présentés, c'est celui qui permettra la plus forte réduction de la pollution atmosphérique (pics d'ozone, pollution par les particules diesels, émission de CO₂), des accidents et de la congestion. En ce sens, il répond à la fois aux engagements de la France en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et aux objectifs du Grenelle de l'Environnement (augmenter de 25% les flux acheminés par les modes de transport de marchandises autres que routiers).

En réduisant de 300 à 220 km/h la vitesse maximale, le rayon minimal de courbure passe de 7500 mètres à 2500 mètres ce qui augmente ainsi fortement les possibilités d'évitement des zones sensibles au point de vue environnemental (zones urbaines, zones naturelles, vignobles comme le Picpoul de Pinet...) et limite également le nombre d'ouvrages d'art (viaduc, tunnel, remblais, déblais).

Le couloir de passage intitulé "collines du biterrois" est plus conforme au respect de la fragilité des zones littorales les plus sensibles (étangs, zones humides) et moins exposé aux risques d'inondation, que le couloir "plaine littorale". En effet, selon l'étude complémentaire n°4 sur les conséquences du réchauffement climatique, en 2100 le rivage aura reculé de 300 m vers l'intérieur des terres et la ligne existante sera alors en grande partie impraticable.



Conclusion

Le scénario 220 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour le fret est celui qui permet le meilleur doublet de lignes mixtes au regard du coût financier (infrastructure et exploitation) et de l'impact environnemental.

Tableau 1 : Comparaison des deux scénarios de ligne mixte

Scénario	Temps de parcours (1)	Capacité fret	Coût (euros)
220/120 km/h	50 mn	80 trains/jour	4,4 milliards
300/120 km/h	40 mn	50 trains/jours	5,9 milliards

(1) Temps de parcours Montpellier-Perpignan sans arrêt

Les difficultés de financement que rencontreront l'Etat et les collectivités locales ainsi que la nécessité de rénover rapidement la ligne actuelle militent fortement en faveur du scénario 220/120 km/h qui est le moins coûteux.

Seul un report modal massif contrebalancera l'impact négatif sur l'écosystème, les terres agricoles et le paysage, quelque soit le scénario choisi et les précautions du maître d'ouvrage. Ce report modal massif dépend pour une large part d'une politique volontariste de l'Etat et des collectivités locales.

Tableau 2 : Estimation du bilan carbone selon le mode de transport

Bilan carbone (2)	Avion	Route	Rail
Voyageur	31,2 kg eq. CO2	22,6 kg eq. CO2	1,0 kg eq. CO2
Tonne de fret	124,8 kg eq. CO2	25 – 289 kg eq. CO2	0,8 kg eq. CO2

(2) Trajet de Nîmes à Barcelone (390 km)

