

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



## BEZIERS ENVIRONNEMENT

2, impasse de la Bourdelle - 34500 Béziers  
Tél. : 06.88.39.27.90 - Fax : 04.67.62.46.90

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



1. Pour tenir compte du développement démographique, économique et urbain de notre région, pour tenir compte de l'accroissement des échanges entre Europe du Nord et Europe du Sud, pour tenir compte des orientations du Grenelle de l'environnement (sortir du « tout routier » et de ses nuisances), la construction du maillon manquant de LGV entre Montpellier et Perpignan est devenue une nécessité absolue.

2. La ligne à grande vitesse doit vraiment être destinée à la grande vitesse :

a) Aucune ligne mixte fret-voyageurs ne fonctionne réellement aujourd'hui dans le monde. Les Allemands qui ont fait la tentative font aujourd'hui marche arrière car, dans le cas de mixité, on ne donne réellement satisfaction ni aux voyageurs (la vitesse peut difficilement atteindre 250 Km/h) ni au trafic de marchandises (les contraintes de sillons sont trop fortes, étant donnée la différence de vitesse).

b) La géométrie de la ligne, tant pour le profil en long (rampes) que pour le profil en travers (dévers dans les courbes) ne peut pas être la même pour des trains « légers » roulant à plus de 300 Km/h et des trains lourds (jusqu'à 1500 T) roulant à 100 Km/h. La maintenance de la voie serait extrêmement coûteuse et techniquement compliquée. Ajoutons que personne ne sait gérer le souffle provoqué lors du croisement d'un train de voyageurs à + de 300 Km/h et d'un train de marchandises qui va 3 fois moins vite. Il faudrait ralentir les trains de voyageurs pour assurer la sécurité.

c) Sur le plan de l'environnement, c'est une ineptie que de vouloir envoyer tout le fret le long du couloir languedocien. En effet, le fret va se retrouver dans l'entonnoir de la vallée du Rhône où le fret ne circule que sur des lignes classiques. De l'autre côté, la LGV Narbonne Toulouse sera dédiée aux voyageurs seulement. Et en Espagne, les trains de voyageurs ne rouleront qu'à 250 Km/h sur la ligne mixte jusqu'à Barcelone, étant entendu qu'au-delà vers Madrid, la ligne n'est pas mixte et dédiée aux voyageurs (+ de 300 Km/h).

### 3. La perte de clientèle risque d'être préjudiciable pour l'environnement.

a) Pour convaincre les automobilistes d'abandonner leur voiture pour prendre le TGV, il faut que l'avantage comparatif en durée de parcours soit significatif. Or, la réduction de la vitesse sur une ligne mixte conduira à la perte d'une part importante de clientèle chiffrée par RFF aux alentours de 9% soit 2,2 millions de clients en moins. Tous ces clients vont donc utiliser leur voiture individuelle ce qui représentera un volume de CO<sup>2</sup> bien supérieur à celui qui pourrait être économisé par la faible quantité de fret que pourrait accueillir la ligne mixte. Même observation pour les passagers aériens.

b) Une ligne dédiée aux voyageurs permettra de développer le service des « inter cités » à grande vitesse, service qui sera de plus en plus demandé dans les années à venir car vraie alternative à la voiture.

c) Comme l'indique le Conseil Général de l'Aude dans son cahier d'acteurs, « en raison de l'évolution moyenne annuelle (+1%) du flux routier de fret, la capacité supplémentaire apportée par la LGVMP ne semble pas de nature à enrayer la saturation sur le réseau routier. Tel qu'il est présenté aujourd'hui, le dossier ne démontre pas l'intérêt de la mixité alors que l'attractivité de la ligne voyageurs en serait réduite ». En effet, le trafic fret terrestre à l'horizon 2020 est estimé à 218 mt (études préalables RFF), soit 33% de plus qu'en 2004. Or, la part captée par le projet n'est que de 18 mt, soit 8% seulement de fret ferroviaire, alors que 200 mt (92%) resteraient transportées par la route (pour l'essentiel). Si l'on devait se baser sur les perspectives du Grenelle de l'environnement (25% de trafic marchandises sur la voie ferrée), il faudrait 400 trains par jour en 2020. Or, le projet de scénario N° 3 permettrait le passage de 172 trains (145 trains sans ligne nouvelle).

### 4. Comment pourrions nous éluder le problème du financement ?

- Le scénario N° 3 coûte 1.7 Milliard d'Euros de plus que le scénario N° 1.

- Le risque que nous courons c'est de nous entendre dire : « ce projet est trop cher, on ne sait pas comment le financer ». Et nous attendrions 2030 ou 2040 pour avoir une LGV.

### 5. Nos propositions :

Anticiper, s'adapter à l'évolution de la demande à très long terme : il faut un projet ferroviaire complet et évolutif. Nous faisons le constat que le fret ferroviaire est en chute et nous affirmons que la véritable solution pour le reconquérir est une offre de services réellement attractive, à commencer par l'offre de sillons ferroviaires (comme l'a indiqué le porte parole de la SNCF à la réunion du 2 avril à Béziers). Pourquoi ne pas imaginer une voie fret « dédiée » ? Avec le scénario N° 3 qui prévoit 90 km de doublement de voies (sur 150 km au total) c'est en fait 80% de l'infrastructure souhaitable qui est déjà réalisée. On n'est pas loin d'une double infrastructure. Nous proposons donc un scénario N° 5 comprenant la réalisation d'une plateforme de largeur suffisante, d'une pente limitée à 12,5 pour mille (nécessaire pour le fret) pouvant recevoir dans un premier temps une LGV pure (350 km/h) et dans un deuxième temps une ligne fret dédiée (proposition faite par la SNCF et par le Sénateur Maire de Béziers le 2 avril).

L'Etat et l'Europe finançant les projets « fret » dans de meilleures conditions, le coût du projet ne serait guère augmenté pour les collectivités locales. Enfin, à défaut, la suggestion du Sénateur Maire de Béziers de faire 1,7 milliards d'Euros de travaux sur la ligne Béziers-Neussargues pour y faire passer du fret (montant du surcoût de la mixité) pourrait être une vraie solution d'avenir pour décongestionner la vallée du Rhône et évacuer le fret sur l'axe Nord-Sud.

