

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



**CAP 21**

23, rue Louis Triblet 34130 SAINT AUNES  
Tél. : 09 79 31 62 43

contact : Georges Fandos, délégué régional CAP 21 - mail : georges.fandos@wanadoo.fr

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



### Préambule

CAP 21 (Citoyenneté Action Participation pour le 21<sup>ème</sup> siècle) est un mouvement politique présidé par Corinne Lepage, qui fait du développement soutenable un axe majeur de son action.

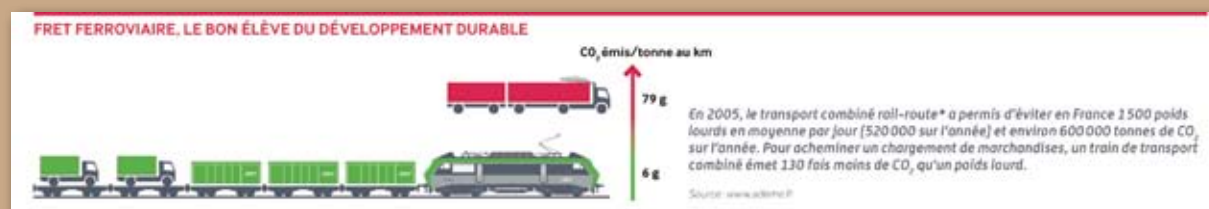
C'est à ce titre que CAP 21 intervient aujourd'hui à travers ce cahier d'acteurs qui se veut une invitation à l'échange avec tous ceux, citoyens et institutions de notre région, qui s'intéressent à l'équipement structurant que constitue la ligne nouvelle LGV.

N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez poursuivre, enrichir et approfondir ce débat avec nous, même si vous ne partagez pas nos conclusions.

Au sujet des projets de ligne nouvelle LGV, la question qui se pose aujourd'hui est la suivante : Parmi les scénarios proposés au débat public, quel est celui qui répond le mieux aux besoins de mobilité et de transport avec un souci de développement durable ?

CAP 21 rappelle que le scénario choisi doit être cohérent par rapport :

- 1) Aux engagements de la France en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Priorité aujourd'hui doit être donnée à la lutte contre les gaz à effet de serre, provoqués en grande partie par le transport routier (24 % des gaz émis au niveau de l'UE ; taux qui a augmenté de 20 % depuis 1990).
- 2) Au Grenelle de l'environnement (qui se donne pour objectif d'augmenter de 25% les moyens de transport de marchandises autres que routiers).





C'est pourquoi, face aux scénarios que propose le rapport de RFF et qui sont soumis au débat public, **CAP 21 se prononce pour une ligne mixte voyageurs/fret** qui, en assurant un service voyageurs de qualité, donne un maximum de possibilités au transport de marchandises.

Notre position répond aussi à une volonté de réduire la dangerosité routière et de lutter contre la pollution atmosphérique provoquées par le flux incessant de camions sur l'A9, où l'on compte 10 000 poids lourds par jour. Il y a là une source de nuisances, une cause d'accidents, de blocages réguliers sur l'A9 et l'origine de nombreux pics d'ozone en été le long de l'autoroute et dans les agglomérations traversées (Perpignan, Montpellier, Nîmes ...). **C'est pourquoi CAP 21 insiste pour le développement d'une ligne mixte, qui à terme permettra de décongestionner le trafic sur l'autoroute A9.**

### CAP 21 soutien donc le scénario C

(ligne nouvelle mixte de voyageurs circulant à 220 km/h et de fret à 120 km/h) :



Source : RFF

Le scénario C (qui permet la circulation de 70 trains de fret par jour ouvrable de plus au delà de 2020) est celui qui assure le meilleur développement du transport de marchandises et donc la réduction du transport routier et de ses multiples nuisances.

En comparaison les autres scénarios ne prévoient que :

- Pour le scénario B : 50 trains de plus (les voyageurs circulant à 300 km/h et le fret à 120 km/h)
  - Pour le scénario A : 10 trains de plus (ligne pour voyageurs seulement mais circulant à 320 km/h).
- (Voir le schéma du dossier du maître d'ouvrage ci-contre).

Si l'on compare ces trois scénarios on constate que le scénario « C » présente des coûts d'investissement moindres : Le scénario C coûte 3,9 milliards d'euros contre 5,2 milliards pour l'autre scénario de ligne mixte (scénario B).

Cf tableau ci-joint.

Cet avantage est loin d'être négligeable par temps de crise économique.

Coût d'investissement en infrastructure, en Mds € 2006 HT, avec la totalité des provisions pour risques.

Type d'infrastructure	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Ligne nouvelle et raccords	3	4.7	3.7	0
Aménagements sur les lignes existantes	0.1	0.1	0.1	1.8
Gares nouvelles	0.6	0.5	0.15	0.3
<b>Total</b>	<b>3.7</b>	<b>5.2</b>	<b>3.9</b>	<b>2.1</b>

Source : estimations du groupement Egis Rail - Egis Mobilité et la SNCF (pour le coût des gares nouvelles hors infrastructures ferroviaires attenantes)

La différence entre le coût des scénarios C et B atteint donc 1,3 milliards d'euros. **Cette somme pourrait être avantageusement affectée à l'amélioration des lignes ferroviaires existantes** pour séquencer, par exemple, les TER entre Perpignan et Nîmes. L'offre régionale de transport public s'en trouverait grandement améliorée.



Vu le surcoût qu'elle impose, il faut s'interroger sur l'intérêt de la vitesse à 300 km/h, alors que les besoins sont énormes pour l'amélioration du réseau ferroviaire existant.

D'autant que le voyageur ne perdrait que 10 minutes sur le trajet Montpellier-Perpignan. (Voir tableau ci-après).

LES TEMPS DE PARCOURS PAR SCÉNARIO PERMIS PAR L'INFRASTRUCTURE					
Destination	Temps théorique actuel	Gain de temps en 2020 avec le projet (trajet direct)			
		Scénario « LGV voyageurs à 320 km/h »	Scénario « Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h »	Scénario « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h »	Scénario « Doublement partiel de la ligne existante »
Montpellier St. Roch-Perpignan centre	1 h 25	45 min	35 min	45 min	0
Paris - Barcelone	5 h 15	45 min	35 min	45 min	0
Carcassonne - Perpignan centre	1 h 00	20 min	15 min	20 min	0
Nîmes - Toulouse	2 h 30	30 min	25 min	30 min	0

De plus l'Etat financerait à hauteur de 85 % une ligne mixte et seulement à 35 % une ligne voyageurs. Les contribuables régionaux seraient donc obligés de financer de manière beaucoup plus importante une ligne purement voyageurs (scénario A).

**Le scénario « C » offre une plus grande fiabilité et une meilleure souplesse de fonctionnement :**

Le dossier du maître d'ouvrage souligne que le scénario C (Ligne nouvelle voyageurs 220 km/h et fret 120 km/h) offre une fiabilité plus grande que le scénario B (voyageurs 300 km/h et fret 120 km/h) en ce qui touche au dépassement des trains de fret par les TGV. Cela tient au fait que la différence de vitesse entre types de trains est moindre dans le scénario C que dans le scénario B.

Pour cette raison, **le scénario « C » s'avère moins fragile, moins sensible aux incidents techniques que le scénario B et offre donc une plus grande souplesse de fonctionnement.**

Enfin, la comparaison des scénarios telle qu'elle a été faite est à revoir : elle n'est pas équitable et pénalise le scénario « C ».

Voici pourquoi :

Si l'on considère la date à laquelle la nouvelle infrastructure atteindra son niveau de saturation, on constate que le scénario C est celui qui l'atteindra le plus tard (au delà de 2050). Par comparaison le projet du scénario A sera saturé dès 2022 et celui du scénario B dès 2042. (Cf. le tableau ci-après, tiré de l'étude socio-économique d'Egis Mobilité).

**Réserve de capacité disponible pour le fret ferroviaire et horizon de saturation des différents scénarios, après la mise en service du projet.**

Indicateur	Scénario A	Scénario B	Scénario C	Scénario D
Réserve de capacité disponible pour le fret ferroviaire (en trains/JOB deux sens confondus)	10	50	70	<5
Horizon de saturation	2022	2042	Après 2050	2020

Le scénario C offre donc des possibilités de développement à plus long terme.

Ce qui nous fait dire que pour pouvoir comparer de manière objective et exhaustive les différents scénarios, par exemple, le calcul du bilan carbone ne doit pas s'arrêter en 2050 comme cela a été fait dans le dossier du maître d'ouvrage, mais en 2069, fin de la période d'évaluation de l'étude socio-économique. Sinon, on pénalise le scénario C qui arrive à sa pleine capacité à plus longue échéance.



### **Autre cause discriminatoire possible : le nombre de gares nouvelles prévues**

Le scénario C se trouve pénalisé par le fait qu'on l'ait couplé avec un projet prévoyant une seule gare nouvelle à Montpellier, contrairement aux autres scénarios A et B qui en prévoient à Nîmes, Montpellier, Béziers/Narbonne et Perpignan où de nombreux arrêts sont prévus.

Ceci explique qu'il soit **pénalisé quant au potentiel de voyageurs prévus** : 25,7 millions de voyageurs pour le scénario C (contre 27,9 millions pour le scénario A et 27,7 pour le scénario B). **L'étude comparative des projets s'en trouve donc biaisée.**

### **La question de l'emplacement des nouvelles gares :**

Quand le TGV, pour des raisons de temps de parcours, ne s'arrête pas en gare au centre-ville, il faut que les nouvelles gares soient au plus près des centres villes et soient bien desservies en transports publics dans un souci d'aménagement équilibré du territoire régional impliquant une desserte correcte de l'ensemble des villes de notre région. On limite ainsi les temps d'approche et améliore l'attractivité de ces gares nouvelles.

**CAP 21 souhaite donc que si le TGV ne s'arrête pas au centre ville, ce qui est toujours préférable, il y ait des gares nouvelles TGV les plus proches des centres-ville possible à Perpignan, à Narbonne, à Béziers et à Nîmes.** Tous les TGV ne sont pas obligés de s'arrêter à chaque gare pour ne pas pénaliser les temps de liaison entre villes et la vitesse moyenne des trajets. On peut envisager, par exemple, qu'une rame sur deux s'arrête, l'une à Narbonne et l'autre à Béziers.

## **Pour conclure :**

### **1) Il faut revoir la comparaison des trois scénarios :**

- D'abord en allant jusqu'en 2069 dans l'étude prospective, afin de tenir compte des délais inégaux de la montée en charge des différents scénarios.

- Ensuite, en effectuant la comparaison sur la base du même nombre de gares nouvelles pour que le potentiel voyageurs soit identique entre les divers scénarios.

Les calculs du bilan carbone et de rentabilité socio-économique doivent donc être revus.

**2) Un scénario mixte voyageurs/fret comme le « C » (avec des voyageurs circulant à 220 km/h et un fret à 120 km/h) représente le meilleur compromis entre exigences de mobilités et préservation de l'environnement.**

Malgré les biais démontrés par notre analyse, **le scénario C a notre préférence** car :

1/ **Les investissements y sont moindres** que dans l'autre scénario de ligne mixte.

2/ Il présente des indicateurs de **rentabilité socio-économique tout à fait viables.**

3/ Il répond mieux à la nécessité de **réduire les gaz à effet de serre** par une plus grande possibilité de **transfert du trafic des marchandises de la route vers le rail.**

4/ Il permet de réduire **à la fois l'encombrement et la pollution atmosphérique** par la diminution plus importante du nombre de poids lourds sur l'A9.

