

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



CCI de Nîmes

12, rue de la République 30032 Nîmes Cedex 1,
Tél. 04 66 879 879 - Fax 04 66 366 100
www.nimes.cci.fr - lgv.etudes@nimes.cci.fr

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

“ Stimuler le développement économique par une infrastructure performante.

Des axes de transports en voie d'asphyxie.

L'autoroute A9 est aujourd'hui un axe sur lequel transitent tous les types de trafics (local, régional, international). Elle est saturée. Les camions de matières dangereuses y circulent quotidiennement à quelques kilomètres de nos centres-villes.

La ligne ferrée actuelle de Nîmes à Perpignan est surexploitée. Les TGV, les TER et le fret ferroviaire empruntent les mêmes sillons, 250 trains y transitent chaque jour. Ce trafic intense dans les centres-villes engendre des nuisances sonores et génèrent des risques potentiels pour les populations. Cette ligne n'est plus en mesure d'accueillir des trains supplémentaires. L'intensification des fréquences de TER pour répondre à la forte croissance démographique régionale (+1.4% d'habitants par an) est de ce fait impossible.



Trafic sur l'A9 : source doc support RFF, p43

Or, la demande de transport en Languedoc-Roussillon, tous modes confondus, est estimée en augmentation de 40 à 50% d'ici 2020.

Dans l'état actuel des équipements et des infrastructures, il y a peu de marge de manœuvre pour le développement du transport ferroviaire, une infrastructure nouvelle est absolument nécessaire.

Celle-ci doit dès maintenant anticiper la croissance de demain et doit impérativement stimuler le développement économique. C'est pourquoi la CCI de Nîmes soutient le scénario C comme étape intermédiaire, avant la création de deux lignes distinctes dédiées à chaque type de transports, et qui offrira à terme la grande vitesse à la fois pour les passagers et pour le fret.



Une connexion à l'ensemble des métropoles européennes

Nîmes se doit d'être connectée avec l'ensemble des métropoles européennes par une ligne grande vitesse.

Depuis le 10 juin 2001 le TGV Méditerranée relie Nîmes à Paris pour un temps de parcours de 2h51. Il est impératif pour le territoire de conserver ce niveau de haute qualité de service, qui concerne pour la métropole nîmoise, 240 000 habitants et pour la zone d'attractivité de la gare près de 400 000 habitants. Pour maintenir cette qualité de service longue distance et renforcer les dessertes locales, les TER et les TGV doivent utiliser des lignes dédiées.

Une offre alternative au tout voiture

Dès 2014, les TGV emprunteront le contournement grande vitesse Nîmes-Montpellier allégeant ainsi le trafic sur la ligne classique ce qui permettra de densifier le trafic TER.

Cette première moitié du réseau ferré régional pourra ainsi être desservie par un cadencement plus dense et bénéficiera d'une meilleure fiabilité du réseau TER.



Gare de Nîmes centre : source doc support RFF, p77

Dans le Gard, 94 000 salariés se déplacent chaque jour pour travailler hors de leur commune de résidence, soit près de deux salariés sur trois. Les navettes domicile-travail vers le Gard se font depuis le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône et l'Hérault, essentiellement depuis Montpellier.

Parmi ces 94 000 salariés, 37 000 travaillent dans l'aire urbaine de Nîmes, soit quatre sur dix.⁽¹⁾

A terme, une fois la ligne nouvelle réalisée, l'ensemble du réseau des métropoles régionales sera desservi par un TER inter-cités permettant d'envisager réellement un report des passagers du mode routier vers le mode ferroviaire.

Une gare nouvelle à Nîmes ?

La volonté du développement des liaisons grande vitesse desservant Nîmes conduit à construire et mettre en service une gare nouvelle sur le contournement dès que le trafic TGV sera reporté sur la voie nouvelle.

(1) INSEE / CCI de Nîmes, Repères Synthèse pour l'économie du Languedoc-Roussillon, n°8 octobre 2007, p1



Cette gare devra être intégrée dans une opération d'urbanisme globale en lien avec le projet d'agglomération. La continuité avec le centre ville historique devra être assurée par un transport en site propre quelle qu'en soit la nature.

Ce n'est qu'à cette condition que la mise en connexion de cette gare avec le centre ville pourra limiter les déplacements de véhicules et offrir aux usagers le niveau de service attendu.

Intensifier le fret ferroviaire pour les entreprises

Aujourd'hui, 96% des entreprises utilisent la route pour le transport des marchandises⁽²⁾.

Le constat est aujourd'hui sans équivoque, l'axe routier languedocien est très largement saturé entraînant des difficultés réelles pour les entreprises.

L'enquête de la CCI fait ressortir les faits suivants :

- 95% des entreprises ont subi des incidences sur leur activité à cause de la perte de temps liée à l'acheminement des marchandises,
- 68 % des entreprises font face à des problèmes quotidiens de congestion du trafic,
- La perte de temps entraîne un surcoût pour 80% d'entre elles.

Face à ce constat, il est urgent d'intensifier l'inter-modalité des transports dans une perspective de Développement Durable.

L'économie gardoise ne peut pas se satisfaire d'une infrastructure qui ne ferait que traverser le territoire sans l'irriguer. Les entreprises ont besoin d'un accès facilité au fret moyenne et grande distance. En ce sens, cela implique des plateformes multimodales qui permettent le transport combiné et le ferroutage.



Plateforme intermodal : source doc support RFF, p97

A titre d'exemple, la réhabilitation du port fluvial de l'Ardoise doit lui permettre à terme d'évoluer en plateforme multimodale (route/fer/fluvial). Une telle infrastructure sera au cœur du bassin industriel du Gard Rhodanien et à proximité des bassins d'Avignon et d'Alès.

75% des transporteurs sont favorables au report modal de la route vers le fer et 58% vers le mode fluvial. Ils seraient prêts à utiliser ces modes alternatifs si le niveau de services leur permet de garantir les délais et la sécurité des livraisons.

(2) Enquête réalisée par la CCI de Nîmes sur la problématique transport auprès des entreprises gardoises lors du Débat Public VRAL en avril 2006.



Le scénario C de RFF : une infrastructure durable et performante

Sur la base des attentes exprimées par les entreprises, des besoins croissants de mobilité des populations, dans un objectif de développement durable, il est clair à nos yeux que le scénario C est celui qui offre le plus de perspectives de développement à court, moyen et long termes. Il donne aux entreprises l'opportunité d'utiliser un mode de transport alternatif performant.

A terme, il permettra de doubler le nombre de trains TGV, Fret et TER desservant l'ensemble de la région. Cette offre de services nouvelle peut atténuer la suprématie du transport routier choisit à 96% par les entreprises et l'utilisation massive de la voiture dans les déplacements domicile/travail.

Cette infrastructure de transport s'inscrit dans les objectifs du Grenelle de l'environnement, le Ministre Jean-Louis Borloo l'a confirmé lors de sa venue à Nîmes le 17 juin 2008.

Mais cela ne suffit pas. Pour que le Gard et la région Languedoc-Roussillon bénéficient d'une infrastructure réellement durable, acceptant à long terme (2050) l'intensification des cadencements de trains avec un niveau optimal de sécurité, il est nécessaire d'envisager un scénario encore plus ambitieux.

Pour cela, la CCI de Nîmes souhaite que le scénario C soit complété.

En effet, la mixité entre les trains voyageurs à grande vitesse et les convois de fret sur la même ligne peut atteindre ses limites à brève échéance.

C'est pourquoi nous préconisons la réalisation **de deux lignes distinctes dédiées à chaque type de transports.**

La qualité de service n'en sera que meilleure et permettra d'effectuer un report modal de grande envergure en lien avec les objectifs du Grenelle de l'environnement : les modes de transports alternatifs au mode routier doivent représenter 25% d'ici 2022.

