

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

Énergie TGV



20, boulevard Kennedy 66000 Perpignan

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

“ Les aspects internationaux

Le service voyageur transfrontalier :

Au sud de la frontière, la Catalogne avec Barcelone, Tarragone, Lleida, Gérone et Figières . Au nord, le Languedoc Roussillon avec Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan. Au centre, un espace transfrontalier en train de se structurer, l'Euro district Catalan comprenant 8 « Comaques » autour de Gérone et le département des Pyrénées Orientales. Toutes ces villes sont, ou en attente d'être desservies par des TGV ou des trains de même performances. L'Euro district Catalan fort de plus de 1 million d'habitants dont 690 500 au sud et d'environ 450 communes, se trouve dans l'obligation d'échanges non seulement à l'intérieur mais également à l'extérieur des ses limites : Barcelone, Tarragone Lleida, Narbonne Béziers, Montpellier etc. Par ailleurs l'étude de l'agence Arène, commandée par RFF, montre que la majorité des personnes interrogées sur le Département des P.O. estime que Paris, la capitale, est la destination privilégiée et incontournable « tout se décide à Paris » il est nécessaire d'aller vite à Paris voire de faire l'allée et le retour sur la journée. A l'inverse, les Montpelliérains ont très bien intégré l'idée de ce rendre à Barcelone et à Madrid. Pour les acteurs Catalans du sud, la grande vitesse permet de relier les métropoles euro régionales, Montpellier, Toulouse, Lyon, Milan et Paris.

Le service fret transfrontalier :

L'explosion des échanges avec l'Espagne (tous modes à travers les Pyrénées) c'est 135 millions de tonnes en 2003 et 210 millions prévues en 2015 ; c'est plus de 10 000 camions transitant chaque jour au col du Perthus. La mise en service d'une ligne nouvelle mixte ne supprimera pas comme par enchantement le nombre de camions sur l'autoroute ; le fret ferroviaire ne se développera qu'à la seule condition d'aller le chercher et de proposer un service fiable et rentable. La mise en service de la ligne nouvelle n'amènera pas la fermeture de la ligne classique, la LGV, à elle seule, étant incapable d'absorber un développement prévisible de TGV, d'inter city, auxquels il faut ajouter un peu de fret, qui devra pour cause de fluidité du trafic, circuler en batterie, voire exclusivement de nuit au détriment de la maintenance et de l'entretien des voies. Par ailleurs, la ligne classique est amenée à assurer avec l'Euro district Catalan, un nouveau développement, imposant une continuité du trafic entre Cerdagne et Port Bou, ce qui n'est pas aujourd'hui le cas.



L'enjeu de la grande vitesse sur le « maillon manquant » :

Générer de l'activité pour les entreprises ; Soulager la ligne Classique afin de libérer des sillons pour le fret et les TER.

L'enjeu de la grande vitesse sur les attentes Européennes et internationales :

Les attentes internationales, c'est la possibilité de rejoindre facilement toutes les grandes métropoles, les grands ports et de rapprocher les centres de décision. C'est la réalisation d'une part de l'axe Rhodanien et d'autre part de l'arc Méditerranéens. Ceci ne sera vraiment possible qu'avec la mise en place de circulation à grande vitesse, vitesse qui ne peut que se développer pour atteindre dans un premier temps les 360 Km/h (le matériel existe déjà.) Il serait vraiment dommage pour notre région de manquer le train de l'histoire en mettant en place une structure non évolutive.

Le financement des lignes nouvelles :

En 1955 la France ne possédait alors que 80 Km d'autoroutes, elle a décidé de faire appel au péage et au régime de la concession pour financer le programme autoroutier. 35 ans plus tard le succès est indiscutable, 5 700 Km d'autoroutes sont en service. Ils ont été réalisés et exploités par 9 sociétés concessionnaires indépendantes – 8 à majorité publique et 1 à capitaux privés. La responsabilisation de sociétés concessionnaires, permettant de réaliser rapidement, dans de bonnes conditions, ce que l'Etat s'avère incapable de construire lui même. Alors pourquoi ne pas transposer au ferroviaire ce qui a si bien réussi à la route ?

La situation souhaitée pour la construction d'une ligne nouvelle c'est :

- un prêt à long terme du marché ne dépassant pas 5%
- Une prime du risque d'environ 3%
- Un taux de profit de 4%
- Soit un taux de rentabilité de 12%

Si le taux est inférieur à 12% le maître d'œuvre privé a besoin de subventions (chiffre du laboratoire d'économie des transports – 23 novembre 2005.) Le maître d'œuvre étant par ailleurs choisi sur appel d'offre. Pour mémoire le taux de rentabilité de la LGV Paris Lyon a été de 15,2%, ligne à grande vitesse exclusivement TGV. La situation économique actuelle nous autorise à penser que la solution Public – Privé est la seule susceptible de développer le réseau ferroviaire pour les prochaines années.

Une règle claire est toutefois à respecter :

- Un contrat longue durée permettant l'amortissement sur 35, voire 50 ans ;
- La fixation des tarifs de péages doit suivre le taux de l'inflation et ne pas dépendre de l'Etat qui en fixe lui-même, année après année le montant.

Il est donc nécessaire d'établir une règle de parité de financement permettant de définir :

- La part revenant à l'état ;
- La part revenant à RFF ;
- La subvention Européenne ;
- La part revenant aux collectivités territoriales ;
- La part du privé ; les banques pouvant par ailleurs, en plus du rôle de prêteuses, être associées aux réalisations et devenir partenaire.

L'Etat a la facilité d'améliorer ses sources de financement en reversant le montant de la TVA perçu d'un péage rentable sur un financement à venir, par ailleurs le Grenelle de l'environnement prévoit une taxe carbone pour le développement des transports « propres. »



La mixité voyageurs/Fret :

Le mariage de la carpe et du lapin qui consiste à faire circuler des TGV et des trains de fret sur une même ligne à grande vitesse est pénalisant et pour la grande vitesse et pour le fret. D'une part on impose systématiquement une limitation aux TGV et d'autre part on prend le risque de bloquer des trains de fret sur des voies d'évitement voire de garage à des moments de fortes circulations.

Un léger pourcentage de fret circulant en batterie est moins pénalisant puisqu'il n'interfère pas au milieu des trains à grande vitesse ; les inconvénients et les coûts restent néanmoins plus importants. Une mixité totale est à proscrire puisqu'elle impose une réduction importante des TGV et aussi, quoique l'on puisse dire une réalisation importante de voies d'évitement, voire de voies de garage ; la ligne classique Saint Pierre des Corps Bordeaux en est l'exemple (cette ligne est à 220 Km/h pour les TGV.)

Enfin pourquoi engager des budgets exorbitants pour réaliser une ligne nouvelle aux performances d'une ligne classique ? Combien d'investisseurs privés vont-ils s'engager dans un investissement à la rentabilité incertaine ?

Cette situation doit être réservée aux points particuliers, le tunnel sous la manche en est l'exemple ; même le franchissement des Pyrénées si la solution de mixité n'avait pas été retenue aurait fait l'économie d'un tunnel bi tubes (information de la FNAUT).

Inconvénients d'une ligne mixte :

- Perte de l'avantage vitesse, qui nuit au transfert de passagers aériens vers le transport ferroviaire (un TGV c'est 2.6 g de CO₂ par Km/passager ;
- Dégradation plus importante de la voie par des circulations acceptant des charges de 22T par essieu à la place de 17T par essieu pour un TGV ;
- Accélération de la dégradation géométrique de la voie et de la surface de roulement du rail ;
- Incompatibilité des devers ;
- Maintenance et entretien renforcés de la voie ;
- Usure plus rapide imposant une fréquence plus courte des renouvellement ;
- Difficulté de définir des périodes de maintenance ;
- Coût à la construction plus élevé du fait de l'obligation de réaliser plus d'ouvrages d'art imposé par la nécessité de ne pas dépasser des rampes de 12 mm/m ;
- Obligation pour les opérateurs : fret d'équiper les locomotives du système de signalisation Européen (ERTMS ;) ;
- Conséquence de l'effet de souffle sur les chargements de wagons à l'occasion des croisements avec un TGV.

A la suite de ce constat faut il continuer à envisager la construction d'une ligne mixte ?

Et pourquoi chercher un autre tracé puisque celui de 1995 inscrit au PIG en 2001 est en mesure de donner satisfaction ?

Faut il prendre le risque d'indemniser des propriétaires dont les propriétés ont été gelées par le PIG alors que ces espaces risquent de ne pas être utilisés et de provoquer une levée de boucliers en établissant de nouveaux tracés dans une région de plus en plus urbanisée.

La solution la moins pénalisante, la moins onéreuse, la plus rentable à construire et la plus efficace sur le plan de la fluidité du trafic ainsi que sur la maintenance est sans aucun doute l'exploitation de lignes dédiées, une ligne nouvelle pour la grande vitesse et la ligne classique aménagée pour le fret et les TER omnibus.



Retenir la mixité c'est aliéner le développement futur du transport ferroviaire dans la région Languedoc/Roussillon. En effet, avant que ce projet soit opérationnel (2020 ?) Sur d'autres régions les TGV circuleront déjà à 360 Km/h ; le transport fret aura également évolué, nous parlons actuellement de trains de fret de 1000 m de longueur avec la mise en œuvre du frein électronique et de charges pouvant aller jusqu'à 25 T par essieu (information Fédération des Industries Ferroviaires – FIF.)

La DB teste actuellement des trains de 825 m de longueur de 2 500 T, soit une centaine de camions lourds.

Enfin les principaux acteurs Fedex, UPS, TNT, la Poste ADP, Air France Cargo se sont associés avec des collectivités locales pour faire émerger un système de TGV fret circulant « au moins » à 300 Km/h (ce devrait être cela la mixité;) le choix du constructeur pour les 8 premières rames doit intervenir en mars 2009.

La politique de fret ferroviaire :

L'autoroute ferroviaire alpine en service depuis 2003 achemine 1 500 camions par mois, celle de Perpignan en moyenne 40 camions par jour. Faut il continuer dans cette voie qui a nécessité l'achat d'un matériel spécialisé ? Ce service, appelé « kangourou » fonctionnait déjà dans les années 1960, il a été abandonné. Avec ce système on arrive à charger 1 conteneur sur un camion, à un port par exemple, et le camion sur le train ! Il est également possible de charger directement le conteneur sur le train.

Pourquoi ne pas rester au système classique de conteneurs qui a fait ses preuves et qui est exploitable sur tous les moyens de transport ?

