

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



## **FNAUT Languedoc-Roussillon**

32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris  
Courriel : [contact@fnaut.org](mailto:contact@fnaut.org), Internet : <http://www.fnaut.asso.fr>

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



Ce cahier d'acteur est présenté par la section régionale Languedoc-Roussillon de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), fédération qui rassemble plus de 150 associations locales. Association de consommateurs et association de défense de l'environnement, la FNAUT s'efforce de promouvoir le droit au transport public pour tous, la sécurité des déplacements, un cadre de vie agréable et respectueux de la santé, un aménagement rationnel du territoire, une réduction des gaspillages de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre. Face aux coûts écologiques et sociaux insupportables des trafics routiers et aériens, elle préconise un rééquilibrage au profit des modes non motorisés, des transports collectifs urbains et routiers, du rail et de la voie d'eau.

### **Introduction**

RFF porte un projet de création de ligne nouvelle ferroviaire reliant Montpellier à Perpignan. Une fois celle-ci réalisée, la région disposerait d'un « doublet de lignes » depuis la vallée du Rhône jusqu'à la frontière avec la Catalogne.

### **Le contexte :**

Le Languedoc-Roussillon est traversé par des flux de voyageurs et de marchandises, très importants et en croissance constante. Ces flux concourent à la congestion routière et à la saturation d'un réseau ferroviaire fragilisé par l'absence d'itinéraire alternatif. Le débat VRAL (Vallée du Rhône Arc Languedocien), confirmé un an après par le Grenelle de l'Environnement, a conclu en la nécessité d'un fort report du trafic routier vers le rail. Le projet présenté répond-t-il à cet objectif ?

### **Enjeux du projet et objectifs de la FNAUT**

**Face aux trois enjeux suivants :**

- Un réseau ferroviaire «languedocien» extrêmement fragile, à la merci du moindre dysfonctionnement, incident ou accident ;
- Un trafic routier, de transit comme local, devenu insupportable ;
- Un environnement de grande qualité mais fortement dégradé tant par l'intense étalement urbain que par la vive pression démographique, avec leurs corollaires de nuisances de toutes sortes (consommation effrénée d'espaces agricoles et naturels, bruits, pollution atmosphérique ...).



### La FNAUT fixe trois objectifs à la nouvelle ligne :

- Apporter la robustesse nécessaire à un réseau ferroviaire extrêmement fragile ;
- Favoriser un report massif du trafic routier (de transit comme local, de fret comme des voyageurs) sur le rail ;
- Préserver l'environnement et les paysages, conforter une économie diversifiée (viticulture de qualité, tourisme, etc.).

Elle propose un scénario n°5, se distinguant du scénario n°2 par une priorité beaucoup plus affirmée au fret. Ce scénario bénéficierait ainsi d'un financement de l'Etat à hauteur de 80 %. L'actuelle « Dorsale » serait dédoublée par une ligne nouvelle permettant la mixité des circulations voyageurs, autorisées à 220 km/h avec les circulations fret, autorisées à 120 km/h. Tous les trains de fret, actuels et futurs, y transiteraient. Des raccordements entre les deux lignes, situés à des distances suffisamment rapprochées, permettraient le détournement inopiné de trains de toutes natures sans en affecter la circulation, 24 h sur 24 h, garantissant ainsi fluidité et régularité aux chargeurs comme aux usagers des trains de la vie quotidienne, dont la SNCF n'arrive pas à assurer un niveau de qualité de service supérieur à 81 % en 2008.

Ce scénario est aussi celui qui préserve le mieux les paysages viticoles languedociens, qui font partie intégrante du patrimoine naturel et économique du Languedoc-Roussillon. Certains terroirs classés, qui produisent des vins de qualité (Picpoul de Pinet, Terroir de Pézenas, Muscat de Lunel, de Rivesaltes...), avec des débouchés en croissance, et représentant un nombre d'emplois important, doivent être protégés.

## Fret : un manque flagrant d'ambition

Les prévisions d'augmentation du trafic selon le maître d'ouvrage.

MT = millions de tonnes

Trafic	2004	2020	Accroissement
Route	153,7 MT	199,4 MT	+ 45,7 MT
Rail	10,3 MT	18,8 MT	+ 8,5 MT

Développer le fret ferroviaire relève donc de la priorité absolue pour réduire un trafic routier excessif, en particulier sur l'A9. Actuellement, le rail est incapable de proposer aux chargeurs une offre fiable ; En outre, la tarification de l'usage des infrastructures est beaucoup plus favorable au mode routier qu'au mode ferroviaire. Or, d'une part, l'existence du doublet de lignes garantissant la fluidité et la régularité attendues par les chargeurs et, d'autre part, la traduction probable, d'ici 2020, dans le droit français, de la Directive « Eurovignette III » qui permettra de faire payer aux camions, outre les coûts d'infrastructures (Directive « Eurovignette II »), le bruit, la pollution atmosphérique et la congestion, autorisent une exigence de transfert modal autrement plus ambitieuse. Une centaine de trains de 1 400 tonnes de charge utile représentent un trafic annuel de plus de 50 millions de tonnes. Or, 200 trains de fret quotidiens ne mobiliseraient que la moitié de la capacité disponible sur le doublet de lignes. L'objectif de réduire massivement le trafic (auto) routier de camions (et pas seulement de ralentir sa croissance) est donc accessible dès lors que la volonté politique existe.

## Voyageurs : inverser les priorités

Les prévisions de trafic pour les voyageurs.

Chiffres de trafic exprimés en millions de voyageur

Année	TER	Grandes lignes	
		Mixte 120/220	Mixte 120/320
2005	5,9	10,2	
2020 avant LNMP	7,5	23,8	
2020 après LNMP	10,2	25,7	27,9



### La comparaison entre les trois scénarii de ligne nouvelle met en évidence :

- Des écarts très faibles de trafic (8,5 %) ;
- Des écarts faibles de temps de parcours (50 mn contre 40 mn sur Montpellier – Perpignan sans arrêt intermédiaire, 85 mn actuellement) ;
- Des écarts importants de coûts d'investissements (4,4 contre 5,9 milliards d'€, soit 34 %) pour les deux scénarii de ligne mixte.

Par ailleurs, une tarification « TGV » est beaucoup plus coûteuse pour le voyageur que la tarification TER en trafic régional et interrégional de proximité.

## Un retard sidérant du TER Languedoc-Roussillon

La comparaison avec le TER Alsace est édifiante.

	Population (en hab.)	Nombre de gares et points d'arrêts	Voyageurs par jour (2008)	Voyageurs par an (2008)	Par an et par habitant
Languedoc-Roussillon	2 534 144	146	17 500	6 387 500	2,5
Alsace	1 815 493	162	65 000	23 725 000	13,1

Source (Alsace) : <http://www.region-alsace.eu/medias/documents/actualites/communiqués-2009/avril/2009-04-27-ter-alsace-bilan-2008.pdf>

À titre de comparaison, la ligne 1 de tramway de l'agglomération de Montpellier (400 000 habitants) transporte 130 000 voyageurs par jour et on en prévoit 77 000 pour la ligne 3.

Pour que le Languedoc-Roussillon atteigne en 2020 le niveau de l'Alsace en 2008, il devrait multiplier par 5 son trafic TER, soit 33 millions de voyageurs par an.

Entre un effort financier supplémentaire (1,5 milliards d'€) des territoires pour obtenir une augmentation de 2,2 millions de voyageurs par an effectuant un parcours moyen de 300 km environ et un effort analogue pour la modernisation significative du réseau ferroviaire existant permettant de passer de 6,4 à 33 millions de voyageurs par an, effectuant un parcours moyen de 30 km, le bilan économique comme environnemental est nettement en faveur du transport ferroviaire de proximité.

Le mythe des 300/360 km/h détourne l'attention des décideurs de la nécessité urgente d'établir un SRIT (schéma régional des infrastructures de transports) et un PRDV (plan régional de déplacement des voyageurs), élaborés de manière concertée avec les citoyens dans une démarche transposant celle du débat public « LNMP ». On pourrait s'inspirer utilement de la démarche mise en œuvre par la Région Basse-Normandie avec ses « Assises du rail » : PRDV. <http://www.region-basse-normandie.fr/index.php/vivre-et-se-deplacer/transports-et-intermodalite/ferroviaire/assises-regionales-du-transport-ferroviaire>

### Le mythe de la grande vitesse à 360 km/h bloque le développement du transport public de proximité

Un petit gain de trafic de 8,5 % comme une petite réduction du temps de parcours de 10 mn, mais seulement pour des trains sans arrêt, pour un grand écart de coût (5,9 contre 4,4 milliards d'€), entre les deux scénarii 2 et 3, justifient d'autant moins le choix du scénario maximaliste que celui-ci est le plus agressif vis-à-vis du territoire<sup>1</sup>, tout en incitant à sa traversée sans s'y arrêter.

Ce si faible gain de trafic vient, selon la SNCF<sup>2</sup> elle-même, de ce que le gain de 10 mn sur Montpellier – Perpignan ne concernerait que 20 % des trafics. Il y aura des TGV Lyon et Marseille – Barcelone sans autre arrêt que celui, éventuel, de Montpellier.

Des trains s'arrêtant systématiquement dans chacune des 5 gares nouvelles projetées, avec des inters-tations moyennes de 50 km, ne pourraient rouler à la vitesse de 360 km/h sur une longueur suffisante. Rouler vite ou s'arrêter souvent, il faut choisir.

[1] par le rayon minimal de courbure de 8000 mètres. L'AGV d'Alstom a circulé à 210 km/h sur une courbe de rayon 1400 m de la boucle d'essai de Vélim (in Ville, Rail et Transport n°372, page 34) - [2] En page 51 et 54 du rapport de la SNCF, on peut lire que « ... 80 % du trafic a le Languedoc-Roussillon comme origine/ destination et que plus de 40 % du trafic est de type province-province, le poids du trafic avec Paris continuant à baisser.

La FNAUT préconise donc une vitesse minimale de 220 km/h, là où les contraintes d'insertion territoriale<sup>3</sup> et de coût le justifient, combinée avec une articulation performante du réseau « longue distance et grande vitesse » avec le réseau existant, sous la forme d'une desserte cadencée systématisée aux fréquences resserrées (15, 30 et 60 mn selon les lignes). **Cette formule permettrait une bien meilleure diffusion à l'ensemble du territoire des effets de la grande vitesse au lieu de la concentrer sur quelques agglomérations littorales.**

## Partir et revenir par les gares existantes

La construction de nouvelles gares, qui plus est déconnectées du réseau ferroviaire existant, inciterait au maintien de l'usage de l'automobile, contradictoire avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement et des efforts des collectivités territoriales en faveur du transport public, et conforterait le processus d'étalement urbain si critiqué aujourd'hui (cf. recommandations des SCOT).

Cependant, pour que les « TGV » interrégionaux et internationaux - effectuant de longs trajets à grande vitesse - puissent bénéficier de temps de parcours de bout en bout divisés globalement par deux, ceux-ci verront aussi leur nombre d'arrêts intermédiaires divisés par deux. Dans ces conditions, afin de faire bénéficier de ce gain de temps l'ensemble du territoire régional, et non pas quelques rares agglomérations littorales, il convient d'envisager la création de pôles performants de correspondance entre ces trains à

longs parcours et ceux assurant des dessertes intrarégionales.

Si ces pôles peuvent éventuellement se situer en dehors des centres-villes, ils doivent obligatoirement l'être au croisement de la ligne nouvelle et d'une ligne existante, à l'image de la gare de Valence-Romans TGV comme de la future gare « Lorraine » située à Vandières. L'optimum est atteint lorsque ces pôles performants de correspondance sont placés au cœur d'étoiles ferroviaires, telles celle de Générac, au croisement de la ligne Alès – Le Grau du Roi, de Nissan, au croisement de la ligne Béziers – Narbonne, comme au cœur d'étoiles de tramways urbain et suburbain (Montpellier).

La carte ci-contre montre les services apportés par un tel pôle de correspondance.



## Choisir la ligne mixte à 220 km/h pour préserver et conforter les territoires

En conclusion, la FNAUT LR estime que le choix de la ligne mixte à priorité fret à 220 km/h est le meilleur compromis entre des exigences souvent contradictoires. Ce choix permet à la fois une insertion plus facile de la ligne nouvelle dans le territoire, une plus grande robustesse du système ferroviaire, une desserte des gares existantes et, en définitive, un meilleur report de trafic routier sur le rail.

[3] Rouler à 220 km/h n'exige que des courbes de rayon minimal de 2000 mètres ; de telles courbes permettant de contourner les territoires fragiles plus facilement.