

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



### Lycée Général et Technologique Lycée Professionnel Joliot Curie

19 bd Joliot Curie 34200 Sète  
Téléphone : 04 67 18 66 66 - Télécopie : 04 67 18 66 64  
Mel : [contact@joliotcurie-sete.fr](mailto:contact@joliotcurie-sete.fr) - Site Internet : [www.joliotcurie-sete.fr](http://www.joliotcurie-sete.fr)

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



### Qui sommes nous ?

22 élèves de 1<sup>ère</sup> du lycée Joliot Curie à Sète, aujourd'hui âgés de 16 à 18 ans, dont 11 garçons et 11 filles.

Nous préparons un bac général option Scientifique SVT. En 2020 nous serons pour la plupart devenus de jeunes actifs de 26 à 29 ans, certains d'entre nous auront quitté la région, d'autres y travailleront, d'aucuns viendront y passer des vacances. Même si pour la plupart nous ne sommes encore que des citoyens en devenir, nous nous sentons largement concernés par les projets d'aménagement et de transport dans notre région.

Un certain nombre d'entre nous seront très probablement utilisateurs de transport demain ; que ce soit pour des déplacements personnels, professionnels ou privés, à courte ou longue distance ou pour transporter des marchandises. D'autre part nous nous sentons très concernés par les questions d'environnement dans une région où nous avons plaisir à vivre aujourd'hui et dans laquelle beaucoup aimeraient rester.

Nous sommes conscients de la pression exercée par les flux sur le couloir actuel de circulation : routes, autoroute, ligne de chemin de fer.



## Quelle a été notre démarche ?

Nous avons commencé par un tour d'horizon des enjeux de transport dans la région à travers une étude de cas puis nous avons étudié le projet et les différents scénarios proposés au débat. Les exposés réalisés par les représentants de Réseau Ferré de France ont permis de compléter notre connaissance du dossier.

**Nous avons ensuite décidé des critères que nous utiliserions pour faire notre choix. Nous avons ainsi sélectionné 3 critères et leur avons donné un ordre d'importance :**

- 1) Le critère environnemental nous est apparu comme essentiel. Depuis l'école élémentaire on nous sensibilise sur la nécessité de préserver notre environnement face aux menaces et agressions. A quoi bon faire des choix pour l'avenir si nous n'avons plus d'avenir ?
- 2) La nécessité de répondre à la demande de tous les utilisateurs : voyageurs grande vitesse, voyageurs régionaux, transporteurs de fret nous semble aussi un élément déterminant pour faire un choix citoyen, c'est à dire qui intéresse l'ensemble de la collectivité.
- 3) La rentabilité économique est aussi un critère important, la solution retenue doit permettre de répondre à la demande en tenant compte du coût et des modes de financement afin de dégager des bénéfices.

## Notre discussion

Il nous est tout de suite apparu que le projet répondait à un besoin essentiel et que des aménagements de transport s'avéraient indispensables au développement de notre région. Nous avons très vite écarté les scénarios 1 (LGV voyageurs à 320 km/h) et 4. Ceux ci nous sont apparus peu favorables à une amélioration de notre environnement et à une réduction des nuisances liées au trafic routier.

Le scénario 1 (LGV voyageurs à 320 km/h) parce qu'il n'offre pas de possibilités pour augmenter sensiblement le trafic fret et donc ne permet pas de réduire la pression exercée par le trafic routier sur l'axe de communication entre l'Espagne et le bas de la vallée du Rhône.

Le scénario 4 (doublement partiel de la ligne existante) parce qu'il n'offre pas de possibilité pour développer l'offre globale de transport et permet juste de maintenir la répartition entre les trafics en tenant compte des hausses de volume de transport liées au développement économique. Selon ce scénario, il n'y aurait de progrès, ni en matière de grande vitesse, ni en matière de desserte régionale de passagers, ni en ce qui concerne l'offre de transport de marchandises.

Dans un premier temps nous nous sommes montrés très favorables au scénario 3 (LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h).



En effet ce scénario d'une grande mixité permet d'améliorer la performance des transports à grande vitesse, tout en améliorant la desserte TER et le fret grâce à la mise en service de 50 trains supplémentaires. Cette solution comporte des inconvénients en matière de coût et de nuisance aux paysages et aux milieux car elle nécessite d'importants travaux de terrassements (pentes faibles et tracés rectilignes imposés).

Cependant elle permet de mieux servir l'intérêt collectif en satisfaisant tous les utilisateurs et s'avère très favorable en matière d'efficacité énergétique (600 000 tonnes de CO2 évitées sur une année en 2020). Nous sommes nombreux à penser comme Chloé que « tant qu'à faire les choses, autant les faire bien afin d'éviter d'y revenir par la suite ». Nous avons ensuite débattu sur le couloir à retenir, le couloir « Sud de Béziers » nous semblant plus approprié en raison de la présence d'autres axes comme l'A9. Puis nous avons longuement discuté des implantations de nouvelles gares, beaucoup considèrent qu'elle représentent des nuisances à l'environnement et que leur aménagement est coûteux. Pour cela, nous avons été nombreux à nous positionner en faveur de gares intermédiaires (par exemple entre Béziers et Narbonne) qui puissent desservir deux aires urbaines.

Certains d'entre nous ont alors souligné les avantages offerts par le 2<sup>ème</sup> scénario (voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h). Celui ci permettant de mettre en place davantage de trains supplémentaires que dans le scénario 3 (70 au lieu de 50) et revenant beaucoup moins cher (3,9 Mds d'euros au lieu de 5,2 Mds d'euros). Il est aussi plus favorable en terme de paysage (tracés plus souples). Par contre cette solution est moins avantageuse en terme d'efficacité énergétique (gain de 460 000 tonnes de CO2 au lieu de 600 000 dans le scénario 3).

Nous avons eu beaucoup de mal à faire un choix entre les scénarios 2 et 3 et nous avons été très partagés pour savoir quel scénario répondait le mieux à nos attentes.

Sur le critère environnemental : 13 élèves pensent que le scénario 3 est plus favorable en terme d'environnement, car les tonnes de CO2 évitées sont essentielles à notre cadre de vie, alors que 9 élèves estiment que cette perte en qualité de l'air est compensée par une meilleure efficacité du scénario 2 en terme de milieux et de paysages, laquelle est due à la moindre emprise des voies ferrées dans le scénario 2.

La question du temps de trajet sur le service grande vitesse est aussi l'objet de débats animés. 9 élèves estiment le scénario 2 plus favorable car si les voyageurs perdent 10 min sur un trajet Paris-Barcelone, on peut cependant améliorer les services TER et fret avec 20 trains de plus que dans le scénario 3. Par contre 7 élèves pensent qu'il est plus important de répondre en priorité à la demande des voyageurs à grande vitesse alors que 50 trains supplémentaires pourront déjà répondre aux demandes TER et fret.

En ce qui concerne le coût des projets, là aussi nous avons du mal à trancher. 12 élèves préfèrent la solution 2 qui est plus économique (1,3 Mds d'euros économisés) alors que 9 élèves estiment que le surcoût pourrait être absorbé par les possibilités offertes par une meilleure offre TGV (le surcoût pourrait être absorbé par le prix des billets TGV et des subventions européennes plus importantes).



## Nos conclusions

Afin d'éviter une scission de la classe en 2 blocs antagonistes : les partisans du scénario 2 contre les défenseurs du scénario 3. Nous avons décidé d'opérer de façon démocratique et avons organisé un vote à main levée pour savoir lequel des 2 scénarios semblait le mieux répondre à nos préoccupations.

C'est ainsi que 12 élèves ont préféré le scénario 2 alors que 8 élèves ont opté pour le scénario 3. Si, en raison du grand nombre d'élèves séduits par le scénario 3, il a été difficile de départager la classe, une chose est sûre, nous sommes tous d'accord pour souhaiter pour notre région un projet ambitieux qui permette de développer le transport ferroviaire de marchandises et offre à tous les voyageurs un service performant et de qualité.

