

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Présenté par la SNCF

SNCF - Direction Générale Déléguée Stratégie et Finances
Délégation aux Projets Sud Européens, 9/11 Bd Vieussens
34000 MONTPELLIER - Tél : +33 (0)4 99 74 14 04 - www.sncf.com

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

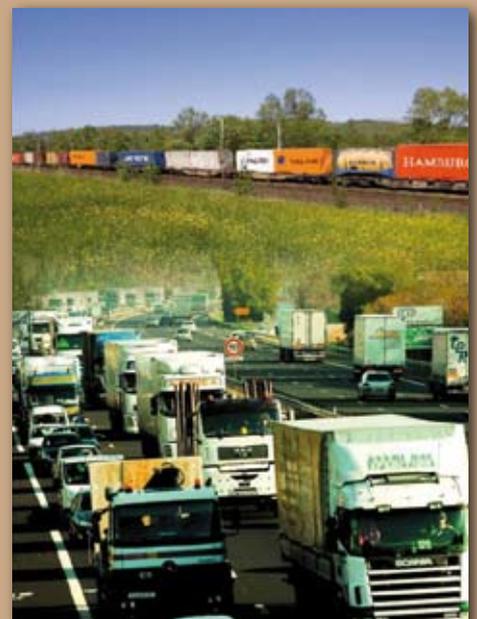


La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan : une infrastructure indispensable et urgente pour le transporteur

La région Languedoc-Roussillon bénéficie d'une situation stratégique au carrefour des axes de déplacements nord-sud, est-ouest et de l'Arc Méditerranéen reliant l'Espagne à l'Italie. Région française la plus dynamique en terme de développement démographique, elle se caractérise par un étalement périurbain fort et un dynamisme économique qui s'appuient sur le chapelet de villes situées en bordure littorale. Ces dynamiques constituent, avec le développement et la diversification de l'activité touristique, le moteur d'une croissance forte de la demande de déplacements.

Améliorer la performance, la fréquence et la fiabilité de l'offre ferroviaire en Languedoc-Roussillon

Cette augmentation des besoins de déplacement des biens et des personnes se heurte à la saturation progressive des infrastructures terrestres et souligne l'urgence du projet. Premier projet ferroviaire présenté au débat public depuis le Grenelle de l'environnement, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan constitue la réponse aux attentes du développement durable. Pour les déplacements des voyageurs et des marchandises, il permettra la mise en place de nouvelles offres ferroviaires performantes, attractives et compétitives par rapport aux modes routier et aérien. Dans le cadre des études préalables au débat public, la SNCF a été à l'écoute des collectivités partenaires. Au cours des nombreuses réunions de travail, elle a cherché à expliquer les enjeux et à enrichir les réflexions. Consciente de l'intérêt régional, national et européen de ce projet, la SNCF souhaite apporter sa contribution au débat public sur la base d'une démarche constructive en réponse aux besoins des territoires et de leurs habitants et à la lumière de son expertise et de ses axes de développement de l'écomobilité.





Les attentes du territoire

Développer le transport ferroviaire de marchandises

Les enseignements du débat public de 2006 concernant les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien :

- Répondre à l'asphyxie du réseau routier.
- Réaliser une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan pour offrir une alternative crédible à la route.
- Ne pas laisser le marché décider seul du choix et créer les conditions du report modal.

Mettre le TGV au service de la cohésion des territoires

- Rapprocher les territoires et placer le Languedoc-Roussillon dans le réseau européen de la grande vitesse.
- Créer un réseau de villes interconnectées.
- Innover dans la desserte intercités.
- Favoriser le report modal de l'avion et de la route vers le train.

Accompagner la dynamique du transport régional engagée par le Conseil Régional Languedoc- Roussillon

- Répondre à l'évolution des besoins de transports liée notamment à la croissance démographique et touristique, en poursuivant l'effort engagé en terme de développement de l'offre et de renouvellement du matériel roulant.
- Désaturer les axes routiers en répondant aux besoins de mobilité de chaque bassin de vie en mettant en place un schéma de dessertes TER adapté.

Favoriser le développement des territoires grâce à des gares intermodales

- Gagner du temps et bien gérer les ruptures de charge (correspondances).
- Inscrire la gare dans les projets de développement.
- Rendre la grande vitesse accessible au plus grand nombre.
- Être un lieu de vie.

L'explosion des trafics de fret et les objectifs du Grenelle

En 2004, 164 millions de tonnes de marchandises ont circulé en Languedoc-Roussillon. Le fret ferroviaire représente environ 6 % de ces flux, (source : dossier du maître d'ouvrage, pages 39 à 42).

En 2020, les trafics fret devraient connaître une hausse de 54 millions de tonnes pour atteindre un total de 218 millions de tonnes, soit l'équivalent d'environ 1700 trains par jour.

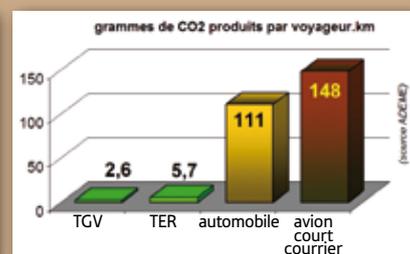
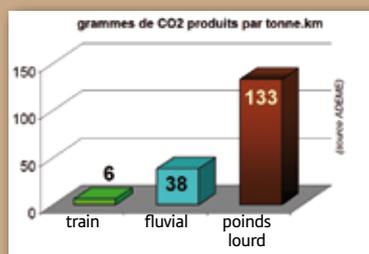
Le projet de loi Grenelle 1 fixe à 25 % la part de marché que doivent atteindre les modes non routiers à l'horizon 2022. En Languedoc-Roussillon, plus de 400 trains de marchandises seraient nécessaires chaque jour pour atteindre cet objectif.

Si l'on souhaitait le report sur le rail des seuls flux de transit (39%) cela représenterait plus de 600 trains journaliers.

Une projection de ces flux en 2040 pour satisfaire le souhait exprimé unanimement d'une disparition du mur de camions sur l'autoroute nécessiterait un nombre encore plus important de trains de fret.

Le bilan carbone comparé des différents modes

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) a évalué la production de carbone des différents modes de transports voyageurs et fret.





Les besoins du transporteur

La compétitivité et la fiabilité du transport de fret :

- Une organisation performante de la production du service proposé par le transporteur.
- La capacité de l'infrastructure permettant de faire circuler les trains de fret tout au long de la journée, de bout en bout, sans obligation de garage au cours du parcours et avec une évolution limitée des péages.
- Des mesures favorisant le report modal.

- Répondre à la demande croissante avec une offre adaptée et performante en temps de parcours et fréquences.
- Un matériel roulant adapté.
- Une complémentarité entre les gares centre ville et les gares nouvelles interconnectées avec le TER et avec les autres modes de transport collectif.

- La disponibilité des sillons.
- Un matériel roulant performant et capacitaire.
- La desserte des gares nouvelles.
- Le développement de l'intermodalité.

- Des gares centres raccordées efficacement à la ligne nouvelle à grande vitesse.
- Des gares nouvelles connectées au réseau routier ainsi qu'aux transports en commun et interconnectées avec la ligne classique et sa desserte TER.

Les enjeux

Le développement du fret ferroviaire :

- Atteindre les objectifs de report modal du Grenelle de l'environnement.
- Supprimer le mur de camions.
- Sortir le fret des centres villes.

- Le report modal lié à la grande vitesse.
- La capacité de financement des lignes nouvelles : la grande vitesse est potentiellement le principal contributeur au financement de la ligne via les péages.
- L'intermodalité pour faciliter le transport de bout en bout.

- Diversifier l'offre de service pour l'adapter aux besoins des différents territoires à desservir.
- Produire un service de qualité.
- Faciliter l'accès aux gares.

- L'inscription des gares dans les projets urbains.
- L'intermodalité.
- La satisfaction des besoins des entreprises ferroviaires.



La mixité des circulations fret et voyageurs sur la ligne nouvelle

La mixité des circulations fret et voyageurs sur la ligne nouvelle permet de renforcer la souplesse d'exploitation du système ferroviaire (meilleure gestion des incidents entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle). En revanche, l'optimum de capacité du système ferroviaire est obtenu lorsqu'on sépare les flux de vitesse différente. Par ailleurs, l'introduction de la mixité sur la ligne à grande vitesse présente de nombreuses incertitudes :

- Elle soulève de réelles questions de sécurité (croisements de trains) et de capacité (liées aux forts écarts de vitesse entre les TGV et les trains de fret) : il existe des exemples de retour en arrière en Allemagne.
- Elle ne règle pas la question de la circulation du fret en centre ville (selon le dossier du maître d'ouvrage, les deux tiers des circulations fret restent sur la ligne classique entre Montpellier et Perpignan, soit une augmentation sensible du nombre de trains de fret en centre ville, par rapport à la situation actuelle).
- Elle risque de brider la grande vitesse sans garantir la fiabilité des parcours fret, ce qui limiterait la performance globale du système ferroviaire et donc la réponse aux enjeux de report modal fret et voyageurs.
- Elle présente des coûts de construction et d'entretien élevés.
- Elle n'optimise pas le financement du projet en limitant la source principale de péages que constitue la grande vitesse.

Proposition de la SNCF

Un objectif cible : la mixité durable du corridor ferroviaire Languedoc-Roussillon

La future ligne nouvelle doit s'inscrire dans une perspective de long terme et apporter une réponse durable à la croissance attendue des besoins de transport voyageurs et marchandises en Languedoc-Roussillon, ainsi qu'aux objectifs de report modal portés par le Grenelle de l'environnement et souhaités par la collectivité (la fin du mur de camions). Pour atteindre ces objectifs ambitieux et nécessaires, la SNCF propose de construire par étape un corridor mixte en Languedoc-Roussillon. Le choix de répartition des trains de marchandises et de voyageurs entre ligne classique et ligne nouvelle est en effet déterminant pour répondre aux enjeux de service et de compétitivité de chaque activité, et créer les conditions d'un véritable report modal voyageurs et fret vers le rail. L'objectif cible d'un corridor languedocien mixte serait ainsi de disposer à terme pour chacune des activités de transport voyageurs (régional et grandes lignes) et marchandises d'une ligne dédiée, à l'instar de ce qui existe déjà dans le couloir rhodanien. Les performances du système ferroviaire dans son ensemble seraient ainsi optimisées.

En première étape : une ligne nouvelle dédiée à la grande vitesse et les conditions nécessaires pour réaliser une autre ligne pour le transport du fret

Dans une première étape, la mixité du corridor serait assurée par la combinaison de la ligne nouvelle dédiée à la grande vitesse, voire à la très grande vitesse (360 km/h), et de la ligne classique dédiée à une partie du transport régional et au transport de marchandises. La plate-forme de la ligne à grande vitesse intégrerait les réserves nécessaires pour la réalisation progressive de deux voies supplémentaires dédiées au transport de marchandises. Ainsi, dès l'horizon du projet, des sections de ligne dédiées fret pourraient être réalisées pour permettre au transport de marchandises de contourner les agglomérations et au TER de se développer sur la ligne classique. Cette proposition est à étudier en la comparant au scénario de LGV mixte, dont 55% à 60% du parcours contient des voies supplémentaires pour permettre la circulation simultanée de trains à grande vitesse et de trains de fret, plus lents.

Cette première étape offrirait au territoire régional :

L'accès à un réseau européen à grande vitesse cohérent

La création d'une ligne dédiée à la grande vitesse compléterait le maillage nord-sud et est-ouest du réseau européen à grande vitesse et permettrait au Languedoc-Roussillon de bénéficier d'un développement substantiel de l'offre TGV, gage de report modal.

La grande vitesse au service des dessertes intercity

Le raccordement efficace des coeurs de ville à la ligne à grande vitesse offrirait une opportunité unique de proposer la qualité TGV au transport régional et inter régional. En complément de l'offre TER sur la ligne classique, une offre nouvelle de services intercity à grande vitesse relierait le chapelet de villes languedociennes entre elles en moins d'une heure, et les rapprocherait des capitales régionales voisines (Toulouse, Marseille, Barcelone).

Des gares nouvelles complémentaires des gares existantes en réponse aux enjeux de développement des agglomérations

Des gares centres raccordées à la ligne nouvelle et, dans une échelle de temps à définir, des gares nouvelles facilement accessibles par les transports en commun et par la route, à la conver-

gence de la ligne classique et de la ligne nouvelle renforceraient la performance des temps de parcours et rendraient la grande vitesse possible pour un plus grand nombre de personnes.

Une offre de service diversifiée et adaptée aux besoins de déplacements périurbains et intercity

Le développement sur la ligne actuelle d'une desserte TER intercity cadencée reliant les pôles urbains régionaux, et d'une desserte périurbaine adaptée aux déplacements des bassins de vie d'Alès, Nîmes, Montpellier, Sète, Agde, Béziers, Narbonne, Perpignan et Carcassonne, compléterait les apports de la grande vitesse pour le territoire régional.

Une mixité fret et transport régional compatible sur la ligne classique à l'échéance du projet

Dans cette première étape, la ligne classique permettrait d'assurer les besoins de capacité, de fiabilité et de performance économique du transport de marchandises, et de répondre aux besoins de transport voyageurs pour les dessertes urbaines et périurbaines. La vitesse moyenne de circulation de trains de voyageurs régionaux et de trains de fret sont suffisamment proches pour assurer la gestion opérationnelle de la ligne classique dans cette configuration.

A terme : un corridor mixte, pour préserver l'avenir

La SNCF propose que soit étudiée dès aujourd'hui la possibilité de réserver sur la plate-forme de la nouvelle ligne à grande vitesse, l'espace nécessaire à la mise en place de deux voies supplémentaires dédiées au fret, en particulier pour assurer, dès l'horizon du projet, le contournement des agglomérations ; pour répondre véritablement au souci de la collectivité d'éloigner le fret du coeur des villes et atteindre les objectifs volontaristes de report modal.

www.debatpublic-lnmp.org