

# DEBAT PUBLIC

du 3 mars au 3 juillet 2009



ES—EVOLUTION—PERFORMANCE—DEVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—ORGANISATION—SÉ  
LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRAS  
DUBLIN HEUSTON STATION—PRAGA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRI  
LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—L  
SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY—MASCHEN—VALENTON—PORT DE DUNKERQUI  
—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS—MAGYARORSZÁG—LAT  
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAGA HLAVNI NADRAZY—RO  
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAGA HLAVNI NADRAZY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LU

## DÉBAT PUBLIC

Description et évaluation des propositions présentées dans le cahier d'acteur de la SNCF

Synthèse



Mai-Juin 2009

## 1. Objet du document

En avril 2009, la SNCF a présenté son cahier d'acteurs dans lequel elle décrit les enjeux de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan en termes de transport de marchandises et de voyageurs courte et longue distance. Elle précise notamment les conditions économiques et techniques nécessaires pour apporter une réponse aux préoccupations environnementales croissantes et faciliter le report modal souhaité lors du Grenelle de l'environnement.

Afin de permettre un tel niveau de report des marchandises vers le rail, la SNCF propose la réalisation progressive d'un corridor mixte haute qualité et haute capacité en Languedoc-Roussillon.

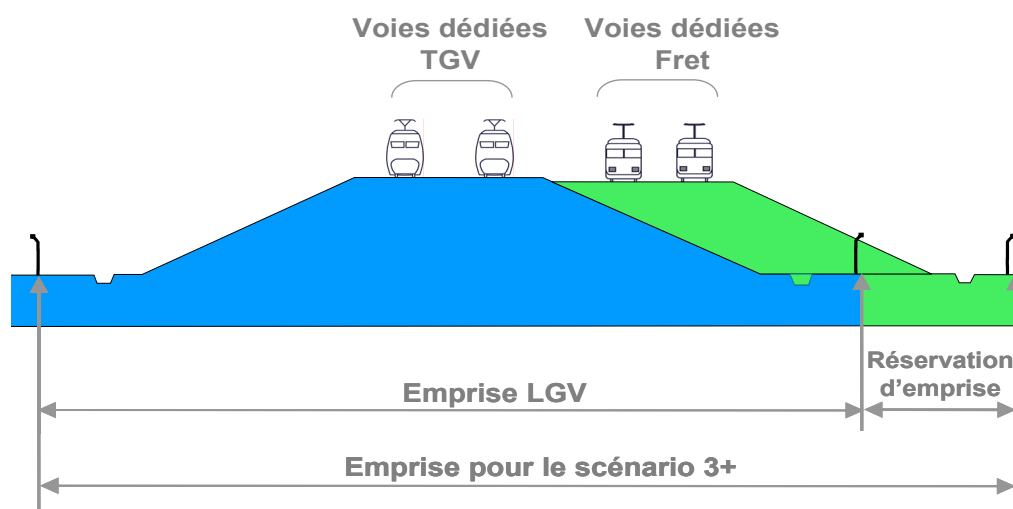
A la demande du Président de la Commission Particulière du Débat Public, la SNCF présente une description et une première évaluation de cette proposition, réalisée sur la base des éléments de coûts présentés au débat public par le Maître d'Ouvrage.

## 2. La description du scénario 3+ : un corridor mixte en Languedoc-Roussillon

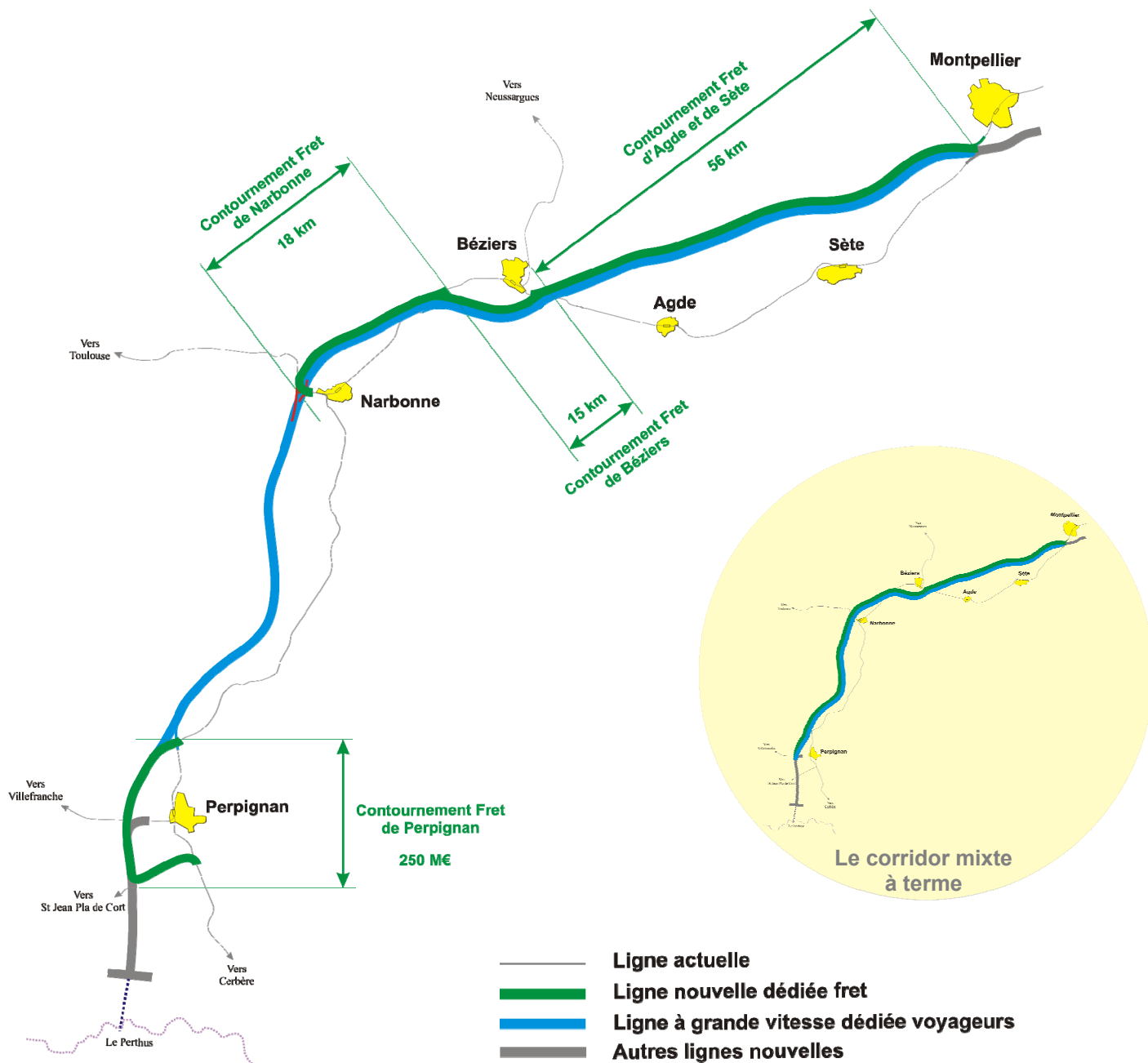
A l'instar du couloir rhodanien, ce parti d'aménagement proposé par la SNCF se compose à terme d'une ligne dédiée au transport de fret, d'une ligne dédiée au transport de voyageurs à grande vitesse et de la ligne actuelle sur laquelle circuleront les TER, les TGV et les ICGV desservant les gares centres, ainsi qu'un nombre limité de trains de fret. Ainsi, chaque type de train bénéficie des meilleures conditions d'acheminement et de desserte, gage de qualité de service, d'efficacité économique et de compétitivité.

Les lignes dédiées fret et TGV seront réalisées sur une **plate-forme commune conçue avec des déclivités adaptées au transport de marchandises (12,5 %)**. A l'exception de la traversée des Corbières au sud de Narbonne, la plaine languedocienne entre Narbonne et Montpellier se révèle particulièrement favorable à l'inscription d'une telle ligne aux faibles déclivités. Cette plate-forme sera tracée avec les rayons de courbure des scénarios 1 et 3 permettant une vitesse de 350 km/h (cf. Dossier études RFF n° 3).

Le schéma ci-dessous présente la plate-forme commune aux deux lignes TGV (en bleu) et Fret (en vert). Par exemple, le supplément d'emprise nécessaire pour la réalisation de la ligne fret représente de l'ordre de 20 % de l'emprise totale dans le cas courant d'un remblai de 10 mètres de hauteur. Le même schéma peut être réalisé pour une ligne en déblai.

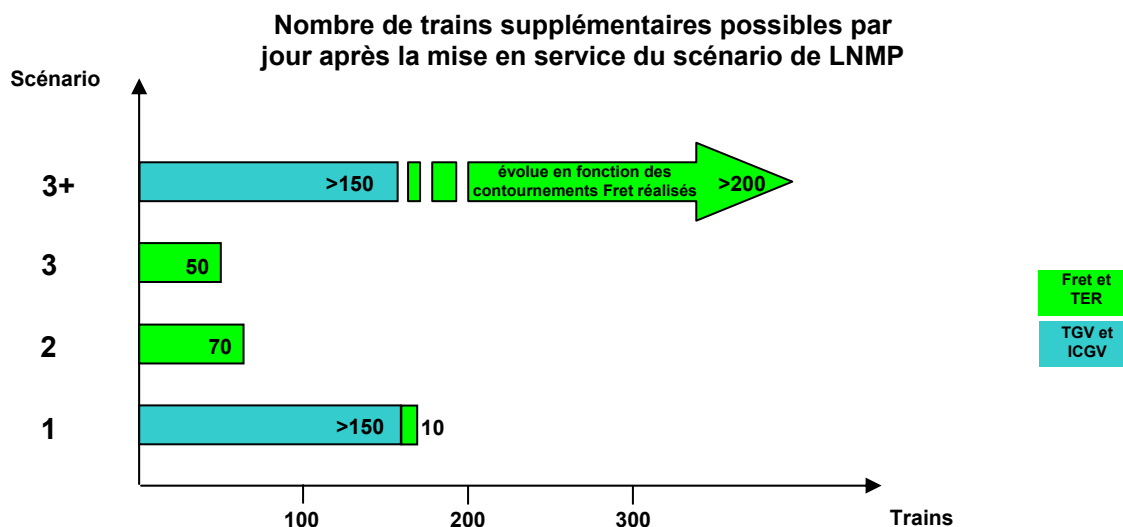


Le schéma ci-après décrit le scénario évolutif composé de la ligne à grande vitesse (en bleu) et de la réalisation successive de contournements fret (en vert) des agglomérations. Le schéma en médaillon représente le corridor mixte réalisé à terme.



### 3. Évaluation qualitative du scénario 3+

Le premier tableau ci-dessous présente, en termes de capacité résiduelle en 2020 et de fiabilisation de l'exploitation, une comparaison des propositions SNCF avec les trois scénarios présentés pour susciter le débat public. Les éléments descriptifs des scénarios 1, 2 et 3 sont issus des documents du débat.

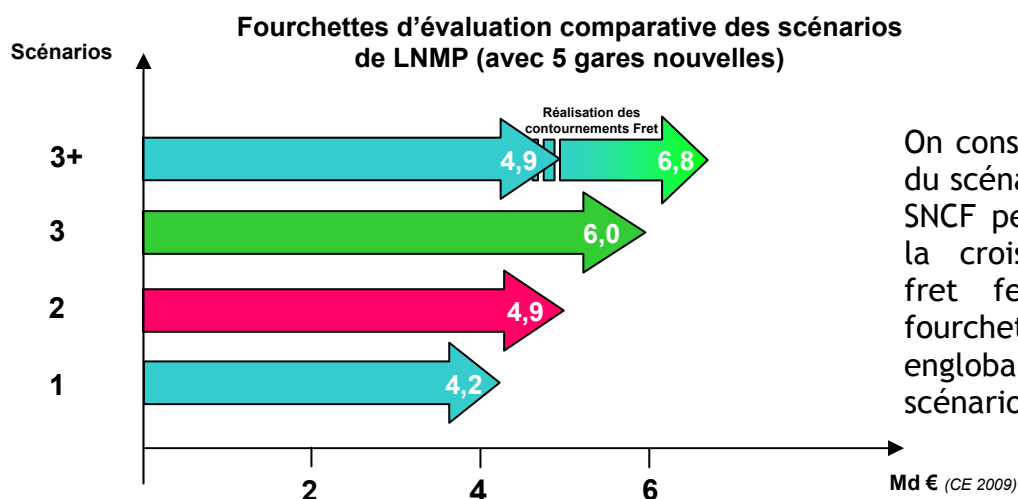


La comparaison des scénarios sur les critères de capacité globale (TGV, TER et Fret) du corridor ferroviaire est favorable au scénario 3+ qui apporte les meilleures conditions de compétitivité du fret ferroviaire et de report modal voyageurs et fret.

### 4. Évaluation quantitative du scénario 3+

Afin de permettre une cohérence avec les éléments déjà présentés au public, les évaluations de la ligne nouvelle et des raccordements ont été réalisées sur la base des éléments de coûts présentés dans le dossier support du Maître d'Ouvrage et dans les études figurant sur le site de la Commission Particulière du Débat Public.

Le nombre des gares nouvelles est indépendant du scénario. Afin de permettre la comparaison entre les scénarios, l'évaluation est présentée avec les 5 gares nouvelles. Le scénario 3+ est le seul scénario intégrant un contournement fret de Perpignan. L'évaluation comparative est donc présentée hors contournement de Perpignan.



On constate que l'évolutivité du scénario 3+ proposé par la SNCF permet d'accompagner la croissance attendue du fret ferroviaire dans une fourchette de coûts englobant l'évaluation du scénario 3.