

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

Nom :Tournecuillert

Prénom :Jean

Organisme :ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT DES DESSERTES FERROVIAIRES
DU GARD.

Siège : Mairie de Vauvert

Coordonnées : 22 rue Childebert 30900 NIMES.

Tel: 04 66 67 53 44 ; jeanmad@wanadoo.fr

Lieu :Nîmes

Date : le 18 avril 2006

Monsieur le Président,

Le nom de notre association est à lui seul une véritable profession de foi, aussi nous n'insisterons pas plus sur son objectif. En 1999 elle a succédé au comité de défense de la ligne Nîmes Le Grau du Roi et elle a étendu son objet à l'ensemble des lignes ferroviaires du département du Gard.

Outre des particuliers, huit collectivités ont adhéré es qualité ainsi que des syndicats de Nîmes et de Vauvert. Nous comptons parmi nos adhérents plusieurs élus régionaux et départementaux. Aussi sommes nous très intéressés par le débat public. Notre contribution s'inscrit donc dans le thème « du développement du mode de transport ferroviaire... »

La vallée du Rhône et l'arc méditerranéen supportent une grande partie du flux des transports entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Ceux-ci sont appelés à connaître une croissance importante d'ici 15 à 20 ans notamment pour le fret selon toutes les études en cours. L'essentiel est acheminé par la route. Certains tronçons de l'autoroute A9 sont d'ores et déjà saturés.

L'axe ferroviaire littoral est saturé entre Nîmes et Montpellier. Le trafic fret de la SNCF est en grave régression depuis 3 ans (ce qui équivaut à la mise sur la route de 650000 camions par an ; moins 2% sur l'axe littoral en 2004 alors que la route progresse de 5%).

En matière de voyageurs, hormis le trafic TGV, l'évolution de l'outil ferroviaire a été plutôt négative, en constante régression, depuis un demi-siècle. En parallèle avec le « tout camion », l'Etat a favorisé le « tout voiture », multipliant les infrastructures routières, tandis que faute d'investissements suffisants les lignes de chemin de fer subissaient un déséquipement régulier. Ainsi pour le Gard :

- **Ligne Givors-Nîmes (Rive Droite du Rhône)** : suppression totale du trafic voyageur en 1973. Bien qu'elle soit électrifiée en 1978 et équipée d'un block automatique (peu performant) en 1978.

- **Ligne St Germain-Nîmes (ligne des Cévennes)** : Suppression des postes intermédiaires de cantonnement ce qui allonge l'espace des trains. Suppression des voies de dédoublement dans les gares de voie unique ce qui engendre des difficultés d'exploitation par la suppression des possibilités de croisement et une plus grande rigidité du trafic.
- **Suppression de la ligne Nîmes-Sommières**. Cette voie unique qui desservait la Vaunage serait très utile aujourd'hui pour installer un TCSP (la D40 étant maintenant saturée, les automobilistes « bouchonnent » matin et soir, 21000v/j).
- **Ligne Nîmes-Le Grau du Roi** : Suppression des gares et des voies de dédoublement, mode cantonnement des trains archaïque. Pas de système d'information des voyageurs aux points d'arrêt. Des difficultés d'insertion des trains à St Césaire du fait de la saturation de l'axe principal. Cette ligne est essentiellement exploitée par la route.

Sur toutes ces lignes, la pénurie de matériel roulant s'ajoute aux carences décrites ci-dessus pour assurer un service TER médiocre en terme de qualité, de régularité du service (la région Languedoc-Roussillon est classée avant dernière sur le plan national ; source SNCF/La Vie du Rail).

Cependant la région a commandé suffisamment de matériel neuf en remplacement de l'existant, obsolète à l'horizon 2010. On peut donc espérer une amélioration de la situation en ce qui concerne les pannes d'engin. Et ce, d'autant plus qu'un centre de maintenance est prévu à Nîmes pour ce matériel régional. C'est incontestablement un élément d'optimisme.

Toutefois l'amélioration atteindra vite ses limites si un effort conséquent n'est pas fait sur les infrastructures. Voici nos propositions ligne par ligne.

Rive Droite : Réouverture au trafic TER après concertation et mise en cohérence des besoins des régions PACA, RHONE ALPES, et LR. (desserte du Gard rhodanien et rabattement sur Avignon, desserte périurbaine d'Avignon, rabattement sur Nîmes et desserte périurbaine, liaison entre le Gard rhodanien et le chef lieu du département et de la région par exemple). Une étude commanditée par les 3 régions est en cours pour déterminer exactement les besoins. A noter que le trafic fret peut être réparti entre la rive droite et la rive gauche du Rhône, cette dernière étant soulagée du trafic grande ligne et TGV.

Actuellement cette ligne ne profite pas aux gardois qui en supportent les nuisances.

Ligne des Cévennes : après la construction de l'ouvrage de raccordement direct avec la ligne Tarascon-Sète, la modernisation de la section de ligne Alès-Nîmes est indispensable ; mise en place d'un block automatique suffisamment performant pour faire face à une desserte diversifiée (desserte cadencée des TER entre Alès et Nîmes avec arrêts suffisants en nombre des localités intéressées) Desserte suburbaine de Nîmes, **le rail doit participer au PDU de l'agglomération de Nîmes**).

Modernisation de l'axe littoral, véritable dorsale ferrée du Languedoc-Roussillon.

Cet axe est saturé entre Nîmes et Montpellier et sursaturé à la traversée de Nîmes jusqu'à St Césaire. Il faut moderniser le complexe ferroviaire nîmois en remplaçant les 7 postes d'aiguillage actuels dotés d'une technologie datant du début du siècle dernier par un poste unique informatisé, (Nîmes est le seul centre ferroviaire important des régions PACA et LR qui n'est pas doté d'un poste unique).

Enfin, à moyen terme, une troisième voie entre Courbessac et St Césaire nous semble difficilement évitable.

Le Contournement de Nîmes et Montpellier par une ligne nouvelle à grande vitesse doit être interconnecté avec la ligne classique de façon à disposer entre Nîmes et Montpellier d'un doublon de lignes offrant une grande sécurité d'exploitation. Conçue pour le fret et quelques TGV cette LN mixte pourrait, en cas d'incident sur la ligne classique, recevoir quelques TER afin d'assurer la continuité du service ferroviaire. A noter que cette section Nîmes Montpellier saturée, comme il est dit plus haut, demeure extrêmement fragile au moindre incident. Il serait judicieux que la ligne nouvelle soit raccordée correctement au réseau classique de part et d'autre de Montpellier, de part et d'autre de Nîmes. Dans le projet actuel la connexion avec la ligne du Grau, à l'ouest de Nîmes, n'est pas prévue. De même la connexion de St Brès, à l'est de Montpellier n'est pas performante ; elle est à voie unique et à plat, c'est-à-dire qu'elle cisaille les deux voies de la ligne classique.

L'objectif à atteindre est bien la mise en place d'une desserte cadencée suffisamment fiabilisée entre Avignon, Nîmes, Montpellier d'une part, entre Arles et Nîmes d'autre part.

Ligne Nîmes- Le Grau du Roi :

Les difficultés d'insertion des trains sur l'axe principal handicapent fortement l'exploitation de cette ligne. Avec en plus les défaillances du matériel automoteur, le service rendu aux usagers est médiocre. Pourtant, en service d'été, cette ligne, dont la gare du Grau du Roi est située à 300 mètres de la plage, connaît une bonne fréquentation. Les améliorations à apporter sont de deux ordres :

Améliorer infrastructure et mode d'exploitation
Prendre en charge l'accueil et l'information des voyageurs.

Pour les infrastructures, on peut lister plusieurs opérations qui nous paraissent indispensables :

◆ Résoudre entre le court et le moyen terme le problème d'insertion à St Césaire. (Déjà évoqué plus haut avec la troisième voie entre St Césaire et Nîmes Courbessac)

◆ Mettre en place un système d'exploitation efficace jusqu'au Grau du Roi : commande centralisée par exemple. **Rétablissement** de la possibilité de recevoir plusieurs trains simultanément en gare du Grau.

◆ La question de l'électrification se posera bientôt. Cela permettra de recevoir des TGV (Lyon- Le Grau en service d'été, avec un trajet inférieur à 2h00, par exemple).

◆ Un relèvement de la vitesse des trains est possible, très souhaitable entre Aigues-Mortes et le Grau où la vitesse est limitée à 80kmh. Suppression d'un ralentissement parasite à Aimargues lié au remplacement d'un passage à niveau dangereux sur une 2x2 voies par un ouvrage dénivelé.

Les gares et points d'arrêt doivent être réhabilités de façon à ce que les voyageurs puissent être accueillis, abrités des intempéries et informés en temps réel des perturbations du trafic, des incidents. Un gros effort est à faire à cet égard si on veut fidéliser la clientèle.

Considérations générales.

Trafic voyageur

A) Les Régions et la SNCF devront faire un effort pour rétablir des liaisons interrégionales qui ont disparu avec l'arrivée du TGV et la suppression concomitante des trains GL, et/ou qui sont maintenant passibles de rupture de charge entre les TER relevant d'autorités organisatrices différentes. Cela nécessitera souvent des coordinations entre trois régions limitrophes. (Exemple : comment se rend-t-on à Orange ou à Montélimar depuis le Languedoc-Roussillon ?)

B) Les lignes à grande vitesse sont conçues comme un réseau à part insuffisamment connecté au réseau classique ce qui ne permet pas d'utiliser les synergies propres à l'outil ferroviaire. Deux exemples :

- manque de liaison entre Avignon-Centre et Avignon-TGV qui aurait dû être en place en 2001 simultanément avec le TGV Méditerranée.
- absence de raccordement direct sud entre la ligne nouvelle et la ligne Valence-Grenoble à la hauteur de Valence- TGV.

Nous demandons que l'on prenne en compte cet aspect du ferroviaire pour les LN à venir, notamment le TGV Languedoc-Roussillon.

Trafic Fret

Tout ce que nous venons d'écrire vise, il faut bien le reconnaître, le transport de voyageurs. Il reste à traiter la problématique du fret où le mode ferroviaire est à la peine.

On peut dater, dans notre pays, le choix du « tout routier » au début des années 60 avec le rapport RUEF-ARMAND qui préconisait de mettre un terme au contingentement des licences de transport des routiers. Le même choix a bien sûr prévalu au sein de la CEE de l'époque. Presque un demi siècle plus tard on peut en mesurer les conséquences.

◆ Le trafic routier connaît une croissance que plus personne ne semble pouvoir maîtriser. En France, le trafic intérieur de marchandise sur les 15 dernières années s'est accru de 50% pour la route alors que le fer perdait 10% et que la voie d'eau et les oléoducs stagnaient. (Source VNF, SNCF, SES).

◆ Avec le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier par une ligne mixte « Fret+TGV » RFF explique qu'il s'agit de transporter l'équivalent de 3000 camions de plus par jour entre l'Espagne et l'Europe du Nord. Cela dit la répartition modale n'aura pas varié pour autant compte tenu de la croissance attendue des besoins de transport.

◆ Une étude de l'UIC réalisée en 2004 sur les coûts externes des transports des 15 pays membres de l'UE plus la Suisse et la Norvège fait ressortir que la route est responsable de 94% de la pollution atmosphérique engendrée par les transports, de 88% du bruit, de 57% des changements climatiques.

Sur la totalité des coûts externes 83,7% sont imputables à la route (dont 41% pour le fret, 59% voitures et transports collectifs). 14% sont imputables à l'aérien, 1,9% au rail, 0,4% à la voie d'eau.

◆ En 2005 le trafic fret a baissé en Europe (-10% pour la SNCF). Pour le trafic fret international le fer a baissé de 3,8% pour les 15 pays de l'UE. (Source la Vie du Rail du 22 mars 2006).

Et ainsi de suite depuis 50 ans...Où va-t-on ?

Le rééquilibrage entre tous les modes paraît impossible si on n'impute pas à chaque mode les coûts externes supportés actuellement par la collectivité. 544,4 milliards d'€ pour les 17 pays cités plus hauts imputables à la route sur un total de 650 milliards d'€. Cela doit servir de socle à une modification de la politique des transports par l'Europe en réintroduisant les modes alternatifs à la route dans le jeu d'une concurrence non faussée, par le biais de la vérité des coûts réels.

Ceci ne nous dispense pas de nous interroger sur les modes de production basés sur le « zéro stock » (les stocks sont sur la route), la livraison juste à temps qui implique le transport à flux tendu. Ces modes, générateurs de la forte croissance du trafic fret routier, justement rendus possible par le prix faussé du transport routier.

Ainsi l'Etat envisage sereinement le développement des infrastructures routières : (doublement de l'A9 plus l'autoroute des piémonts Lorient- Narbonne pour notre région, plus les rocades ici et là, plus la 2x2voies Alès-Nîmes, etc...), car évidemment ça coince. L'admission des ensembles routiers à 44t va aggraver encore la pernicieuse répartition modale.

Où va-t-on ?

Apparemment les décideurs politiques prennent du retard sur l'opinion publique de plus en plus sensible aux questions environnementales, au développement durable. De strictement économique, avec cet enjeu primordial pour l'avenir, **cette question est, en dernière analyse, d'abord éthique.**

Le rééquilibrage en faveur du rail (et de la voie d'eau) est indispensable, mais cela restera très insuffisant.

Ce sera notre conclusion.

Le Président

