

## HISTOIRE ET CULTURE DU RAIL

19, Rue de la Lavande  
34 500 Béziers  
railhisto.beziers@aliceadsl.fr

Béziers le 17 juillet 2006

Monsieur le Président de la CPDP sur la  
Politique des transports dans la Vallée du Rhône  
Et sur l'Arc Languedocien

Monsieur le Président,

Notre association (Loi de 1901) a pour objet de rassembler des documents anciens et récents sur le chemin de fer dans notre région, d'en faire l'analyse et d'en publier éventuellement les résultats.

Cela nous a conduit à participer au débat que vous avez organisé à Narbonne. L'analyse du dossier du débat, fort documenté, appelle de notre part une remarque importante sur le tableau de la page 50 qui précise pour le mode ferroviaire à l'horizon CIADT la capacité, le trafic estimé et le niveau de saturation des tronçons successifs.

TABLEAU DE CAPACITE FERROVIAIRE SUR L'ARC LANGUEDOCIEN A HORIZON CIADT  
PRESENTE PAGE 50 DU DOSSIER DE DEBAT PUBLIC

	Arc Languedocien			Vallée du Rhône			Total
	Nîmes/ Montpellier	Montpellier/ Narbonne	Narbonne/ Perpignan	Rive droite	Rive Gauche	LGV	
				(sections dimensionnantes)			
Pour mémoire : nombre de circulations 2005 (en sillons)	222	175	123	105	110	115	330
Capacité totale à horizon CIADT (en sillons)	480	500	450	250	250	200	700
Trafic total à horizon CIADT y compris 80 sillons d'autoroutes ferroviaires mais hors autres mesures complémentaires de développement de l'offre (en sillons)	400	350	300	170	170	170	510
Capacité résiduelle à horizon CIADT (en sillons)	80	150	150	80	80	30	190

La capacité du segment Montpellier – Narbonne indique 500 sillons, ce qui serait un exploit en trafic mixte sur une ligne à deux voies, au débit pénalisé de surcroît par la traversée du pont levant de la Bordigue franchi sur l'erre et à 60 km/h maximum par tous les trains. Sa situation en sortie ouest de la gare de Sète handicape particulièrement les convois ayant marqué un arrêt à Sète.

La capacité de 500 sillons attribuée à Montpellier-Narbonne (ligne unique à 2 voies) est à rapprocher des 480 sillons indiqués pour Nîmes-Montpellier (2 lignes à 2 voies à cet horizon), ce qui confirme l'erreur.

Le CIADT du 18 décembre 2003 n'ayant pas retenu la construction de la ligne nouvelle Montpellier–Narbonne-Perpignan, ces deux tronçons restent à deux voies et même avec quelques améliorations ponctuelles leur capacité est limitée aux chiffres ci-après, que nous pensons utile d'apporter au Débat Public.

TABLEAU RECTIFIE DE CAPACITE FERROVIAIRE SUR L'ARC LANGUEDOCIEN  
A HORIZON CIADT (en sillons)

	Arc Languedocien			Vallée du Rhône			
	Nîmes/ Montpellier	Montpellier/ Narbonne	Narbonne/ Perpignan	Rive droite	Rive Gauche	LGV	Total
				(sections dimensionnantes)			
Pour mémoire : nombre de circulations 2005 (en sillons)	222	175	123	105	110	115	330
Capacité totale à horizon CIADT (en sillons)	480	230	250	250	250	200	700
Trafic total à horizon CIADT y compris 80 sillons d'autoroutes ferroviaires mais hors autres mesures complémentaires de développement de l'offre (en sillons)	400	350	300	170	170	170	510
Capacité résiduelle à horizon CIADT (en sillons)	80	-120	-100	80	80	30	190

La capacité résiduelle à l'horizon CIADT devient un déficit de 100 et 120 sillons pour écouler le trafic estimé par l'étude à cette échéance.

Cela rend illusoire toute tentative de report modal pour alléger la pression routière, et bien difficile le développement des TER-LR. C'est de nature à modifier la réflexion sur le sujet.

Notre position sur les mesures présentées au Débat Public en découle en partie :

- A) Construction rapide de la LN Montpellier-Perpignan (LGV + Fret de préférence)
- B) Autoroutes ferroviaires à longue distance et fréquence élevée attractive.
- C) Augmentation longueur des trains de fret améliorant capacité et bilan environnemental
- D) Développement du transport combiné (occulté trop souvent par le feroutage)
- E) Mesures d'incitation au report modal (Taxe carbone, péage poids lourds sur RN, relocalisation des implantations industrielles dans des sites embranchables au réseau ferré).
- F) Comme évoqué lors du débat de Narbonne trouver rapidement des solutions pour raccourcir le délai considéré incompressible de quinze ans pour construire une infrastructure ferroviaire. La multiplication de procédures parfois redondantes est préjudiciable à l'efficacité générale et coûteuse en multiples études.
- G) Cadencement des TER. L'augmentation des fréquences développe trafic et recettes et incite à l'abandon de la voiture individuelle.
- H) L'amélioration de la régularité ou qualité de service est le complément indispensable de l'observation précédente et en conditionne les résultats.

D'autres sujets non-repris dans la synthèse méritent à notre avis réflexion :

- A) Arrêt immédiat du démantèlement des plate-formes ferroviaires linéaires même inutiles à court terme, une réutilisation d'emprises préservées demeure possible à faible coût.
- B) Nécessité de faire payer aux poids lourds la totalité des coûts engendrés (dégradation du réseau routier, nuisances sonores, insécurité, pollution). La première condition de rééquilibrage des modes de transport est de faire supporter à chacun la totalité de ses charges d'infrastructure, comme au chemin de fer.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos respectueuses salutations,

Le secrétaire  
Louis-Jean Artis