



Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L

Bruxelles, le 16 mai 2008.

TRACE DE LA NOUVELLE LIGNE MONTPELLIER-PERPIGNAN

POSITION DE L'ASSOCIATION FERRMED¹

Les lignes à grande vitesse sont faites pour faire circuler des trains de voyageurs en raccourcissant les temps de trajet. Chaque minute gagnée apporte plus de passagers dans les trains et participe au report modal (Avion sur TGV et voiture sur TGV). La rentabilité d'une ligne à grande vitesse provient de l'accroissement du trafic de voyageurs qu'elle occasionne : trafic déjà existant + reports modaux + trafic induit (la diminution du temps de parcours entraîne des voyages plus fréquents).

Ce principe général étant posé, regardons la LGV Montpellier – Perpignan. Son profil en long est toujours inférieur à 12‰ pour réserver la possibilité de faire passer des trains de fret. Son tracé en plan et son entraxe permet le V 350. Les TGV devront profiter au mieux de cette possibilité et l'exploitation commerciale est prévue à V 320. Il faut donc concilier vitesse et desserte. Il conviendrait de minimiser le nombre de gare sur la LGV : les scénarios A1 et B1 sont ceux qui répondent le mieux à cette exigence avec une nouvelle gare à Montpellier en connexion avec la future ligne de tramway, une gare commune Béziers-Narbonne et une nouvelle gare à Perpignan.

La ligne classique que la ligne nouvelle va doubler est aujourd'hui proche de la saturation (TGV, Corail Téo, TER et Fret) avec une capacité résiduelle de 28 trains/jour en 2005 entre Nîmes et Montpellier (cela veut dire aucune possibilité supplémentaire dans les heures de pointe). Le report sur la nouvelle ligne des TGV actuels + les nouveaux TGV (nationaux et internationaux) va dégager de la capacité sur la ligne classique. A l'horizon de la mise en service de la LGV, il est vraisemblable, comme sur l'ensemble du réseau français, que les trains voyageurs seront cadencés. Les trains de fret devraient s'intercaler entre les TER sans problème majeur.

L'Association FERRMED voit l'exploitation Nîmes – Perpignan comme suit :

- **Première phase** : à la mise en service, dans un premier temps, en l'absence des gares nouvelles, les TGV nationaux resteront sur la ligne classique pour desservir les gares en centre-ville. Seuls les TGV internationaux et certains nationaux (Bordeaux-Marseille par exemple) emprunteront la ligne nouvelle. Il reste donc de la capacité sur la ligne nouvelle. Nous pensons que les trains de fret peuvent alors l'emprunter le jour et surtout la nuit. Les raccordements ligne classique / ligne nouvelle devront alors être aptes aux trains de fret (rampes, saut de mouton). Il faudra néanmoins réserver des plages horaires la nuit pour les travaux de maintenance.
- **Deuxième phase** : lorsque les gare-bis seront en service, tous les TGV (ou presque) nationaux et internationaux emprunteront la LGV. Les TER continueront d'emprunter

¹ Position communiquée à la société Arènes dans le cadre des études préalables au débat public de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, conduites par RFF. Celle-ci a été déterminée après consultation du Consortium qui réalise actuellement l' « Etude Globale de l'Offre et de la Demande, Technique et Socio-économique du Réseau inhérent au Grand Axe FERRMED et de sa zone d'influence ».

la ligne classique et les trains de fret seront alors remis sur la ligne classique le jour. La nuit, il est possible qu'une partie des trains de fret empruntent la Ligne nouvelle.

Il y a toutefois un problème de transition entre la phase 1 et la phase 2 : c'est le retour des trains de fret sur la ligne classique. Les riverains et les habitants des villes traversées risquent de s'opposer au retour du trafic fret sur la ligne classique, notamment la nuit où tous les trains de fret ne pourront pas passer par la ligne nouvelle, du fait de la maintenance par exemple, ou du fait de l'existence de certains TGV internationaux ou de messagerie de nuit.

En conclusion, nos préconisations sont les suivantes :

- **Le scénario B1 en première phase si les gares nouvelles ne sont pas toutes réalisées, (capacité résiduelle = 15 par sens);**
- **Le scénario A1 lorsque les gares nouvelles seront construites et que le trafic TGV atteindra un volume plus important (capacité résiduelle = 5 par sens).**

Ceci entraîne que les caractéristiques d'aménagement des infrastructures sont celles du scénario B1 LGV et raccordements mixtes (TGV et fret), soit un scénario à 4 milliards d'euros au lieu de 3,5 milliards d'euros.

On voit que dans le scénario A1, la capacité résiduelle est faible, mais la prévision du nombre de trains de fret est élevée : 87 trains de fret par jour et par sens pour 40 trains de fret en moyenne en 2005. Avec la construction de la LGV, il y a donc un doublement de capacité pour le fret avec une marge de progression supplémentaire de 5 trains par jour et par sens.

Si on veut préserver l'avenir et permettre au fret de se développer conformément aux calculs faits pour FERRMED, il semble tout à fait opportun de réserver de chaque côté de la LGV une bande de terrain pour la pose d'une ligne ferroviaire fret. Cela entraîne une dépense anticipée et augmente le coût du projet, mais permettra au trafic fret, international notamment, de se développer en concordance avec les prévisions de croissance constatées.