

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



## Conseil Général du Gard

3, rue Guillemette - 30044 NIMES Cedex 9

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



Situés au cœur de l'arc méditerranéen, les territoires du département du Gard sont déjà desservis par la grande desserte ferroviaire : Nîmes est ainsi à moins de 3 heures de Paris par TGV, sans aucune perspective d'amélioration, car la ligne nouvelle est, depuis 2001, continue. Cette desserte par la grande vitesse contribue fortement à l'attractivité et au dynamisme des territoires.

Néanmoins, le Conseil Général du Gard se sent pleinement concerné par le débat public du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

En effet, les territoires du département :

- Sont au cœur des échanges européens, en particulier entre la péninsule ibérique et le nord et l'est de l'Europe,
- Sont destinés à accueillir de nouvelles et nombreuses populations, selon toutes les perspectives démographiques,
- Sont traversés par des axes de transport terrestre saturés, ou en voie de l'être, ainsi que l'ont montré les éléments fournis en 2005 à l'occasion du débat public VRAL (vallée du Rhône et arc languedocien),
- Sont desservis par un réseau ferroviaire dense, grâce à l'étoile ferroviaire gardoise, que la saturation de son artère principale, ne permet pas d'utiliser au mieux,
- Souhaitent élargir vers le sud et l'ouest l'effet de la grande vitesse ferroviaire.

Le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan :

- Permet de désaturer l'axe ferroviaire littoral,
- Permet alors le développement de tous les types de service ferroviaire (TER et fret en particulier, en sus des liaisons grandes lignes),
- Contribue à permettre le report sur la voie ferrée de certains trafics de marchandises qui empruntent aujourd'hui la route, faute d'offre par fer,
- A la volonté de s'inscrire au service d'un développement réussi de l'ensemble des territoires de la région Languedoc-Roussillon.



C'est pourquoi le Conseil Général du Gard prend position en faveur d'un projet qui permettra à la fois :

- L'accès à une grande vitesse pour l'ensemble des territoires de la région, à partir des gares-centres, qui doivent être confortées,
- Le développement des trafics TER pour une desserte à la fois fine et rapide (de gare-centre à gare-centre) du territoire régional, au service de ses habitants et de ses entreprises,
- Le développement du fret ferroviaire, qui doit passer par la ligne nouvelle pour éviter de traverser les centres-villes, libérant ainsi l'artère littorale pour les trafics voyageurs (grandes lignes et TER),
- Une évolutivité en cas d'augmentation forte des trafics ferroviaires sur le long terme.

## Le constat

Le Languedoc-Roussillon et le Gard sont au cœur des échanges européens :

La ligne ferroviaire entre Perpignan, Montpellier et Nîmes est un maillon essentiel des liaisons entre, d'un côté, la péninsule ibérique, et le sud-ouest européen, et de l'autre côté, le reste de l'Union européenne, en particulier le nord et l'est de l'Europe, et l'Italie.

Le réseau ferroviaire actuel ne contribue pas au développement des territoires. En effet, son niveau de saturation est tel, du fait de la conjonction sur l'artère littorale de forts trafics grandes lignes, TER, et fret, qu'il est aujourd'hui impossible d'y augmenter le trafic de l'une de ces composantes. Et la mise en service, à moyen terme, de lignes nouvelles en Espagne, avec l'introduction de trains de fret à l'écartement international jusqu'à la concession internationale Perpignan-Figueras, et par suite en Languedoc-Roussillon, va encore accentuer cette saturation.

Le Languedoc-Roussillon, et le Gard, sont situés sur un axe de transports terrestres saturé :

L'étroit couloir languedocien cumule aujourd'hui tous les types de trafics de marchandises entre le sud et le nord de l'Europe, ainsi que les trafics nationaux, interrégionaux, régionaux et locaux : autoroute A9, réseaux routiers, artère ferroviaire littorale, canal du Rhône à Sète...

Le transport routier est le mode de transport très largement majoritaire, et les axes routiers sont saturés, si bien que les nuisances sont très importantes pour les populations (sécurité routière, nuisances sonores, pollutions...), et la forte augmentation prévue des trafics de marchandises ne laisse pas d'inquiéter, s'il n'y a pas de report modal.

De ce constat, le Conseil Général du Gard tire la conclusion qu'il est indispensable de disposer d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan, continuation du contournement de Nîmes et Montpellier, seule à même de donner de la capacité au système ferroviaire existant, aujourd'hui totalement en limite de capacités, et qui n'est pas à même de remplir des missions que l'on peut attendre de lui, dans une vision moderne et cohérente de son exploitation.

## Les attentes

Les objectifs auxquels la ligne nouvelle, et avec elle l'ensemble du réseau ferroviaire de la région, devra répondre, sont, pour le Conseil Général du Gard, les suivants :

- Optimiser les infrastructures existantes, en minimisant les impacts globaux du système ferroviaire, en particulier sur l'environnement, mais également sur les espaces agricoles et les espaces agglomérés, notamment par la desserte des centres-villes
- Offrir une large gamme de services ferroviaires :
  - Élargir, pour les Gardois, l'accès à de nouvelles destinations desservies par la grande vitesse (sud-ouest et péninsule ibérique notamment, mais également PACA),
  - Permettre, pour les marchandises, le report modal, et le développement du fret ferroviaire, afin de diminuer les nuisances du trafic routier à longue distance,



- Permettre le report modal pour les voyageurs également, en libérant les sillons pour développer l'offre TER,
- Etre une ligne évolutive, et donc permettre l'adaptation, sur le long terme, du système ferroviaire, dans le sens de la capacité, de la vitesse et de la fréquence.

## La question des gares de Nîmes

Les documents présentés dans le cadre du débat font ressortir 2 solutions contrastées, avec ou sans création d'une gare nouvelle pour l'agglomération nîmoise.

Dans l'hypothèse de non-construction d'une gare nouvelle, tous les trains de voyageurs seraient accueillis en gare-centre de Nîmes. Il y aurait ainsi, par jour, 78 trains GL (grandes lignes, soit TGV, Téo et Lunéa), ce qui permet ainsi d'optimiser les correspondances et d'offrir la meilleure gamme de services à la majorité de la population gardoise, en particulier nîmoise. Les éléments indiqués par RFF et SNCF, toujours dans le cadre du débat, montrent que la gare de Nîmes-centre dispose d'une marge de capacité d'environ 50 % au-delà du trafic estimé de la situation de projet, soit environ 20 ans après la mise en service de LNMP. Les accès et stationnement doivent être réorganisés en conséquence, mais des solutions existent.

Dans l'hypothèse d'une gare nouvelle, il y aurait, à l'horizon de projet (mise en service de LNMP), 82 trains GL répartis entre 56 en gare nouvelle et 26 en gare centre.

Mais cela signifie alors :

- Une moins bonne desserte du centre-ville de Nîmes,
- Un allongement de la durée des parcours en TGV (préacheminement compris) pour la majorité des Nîmois,
- Un allongement de la durée de parcours en train d'Alès à Paris, ou autres destinations TGV, car il n'y aura, selon les documents présentés lors de la réunion de débat public d'Alès, pas de desserte directe entre la gare d'Alès et la gare nouvelle de Nîmes,

Soit, pour résumer, une diminution de la qualité globale de l'offre ferroviaire pour la majorité des gardois.

Par ailleurs, une gare nouvelle (bâtiment proprement dit, stationnement, et accès routiers) est estimée à environ 120 M€ (80 à 90 M€ pour le bâtiment et les stationnements, 30 à 40 M€ pour les accès routiers). Ce coût est, pour une très grande part, à la charge des seules collectivités locales.

Le Conseil Général du Gard se pose alors la question suivante :

Les collectivités doivent-elles investir environ 120 M€ à l'horizon de la mise en service de LNMP, pour disposer de 4 trains supplémentaires par jour, offrir un moindre service global aux Gardois, en particulier aux Nîmois et aux Alésiens, et contribuer à réintroduire certaines nuisances sonores dans les centre-villes ?

## La position du Conseil Général

Pour répondre aux attentes supra, il nous paraît indispensable de faire les choix suivants :

### A) en ce qui concerne le choix des scénarii :

Deux familles de solutions doivent être éliminées :

- La famille « LGV voyageurs à 320 km/h » parce qu'elle ne permet pas le report modal et le développement du fret, les trains de fret restant par ailleurs sur l'artère littorale, et donc dans les centres-villes. Elle n'est par ailleurs pas évolutive.
- La famille « doublement partiel de la ligne existante », parce qu'elle n'est qu'un palliatif qui ne permet que de reporter les problèmes sans les résoudre.

Il convient donc de retenir les solutions à trafic mixte, fret et voyageurs.

La solution « ligne nouvelle voyageurs 220 km/h et fret 120 km/h » semble a priori la plus séduisante, car elle permet de développer et le fret et le TER (sur les sillons libérés par le fret sur l'artère littorale), tout en permettant une certaine grande vitesse, et donc des gains de temps significatifs. Elle est surtout beaucoup plus facilement finançable.

Toutefois, la solution « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h », même si elle est sensiblement plus chère, est à privilégier, car elle permet l'accès à la grande vitesse au plus grand nombre d'habitants, et permet plus d'évolutivité et de polyvalence sur le long terme.

D'autant que les voies supplémentaires pour permettre les évitements de train (90 km de voies à construire selon les documents présentés) peuvent être construites au fur et à mesure que les besoins se feront sentir.

Pour permettre une évolutivité maximale, il paraît indispensable de préserver tout le long du tracé (et pas uniquement sur 90 km) la possibilité de construire des voies d'évitement continues : cela a des implications sur les acquisitions foncières et les principaux rétablissements.

Cette possibilité doit également être préservée le long du CNM (contournement de Nîmes et Montpellier), dont la réalisation est prochaine.

### **B) en ce qui concerne la gare :**

Il apparaît absolument inutile de réaliser, pour l'horizon de mise en service de LNMP, une gare nouvelle à Nîmes. La gare-centre doit donc être utilisée le plus longtemps possible, compte tenu en particulier des réserves de capacité qui sont les siennes.

Cela nécessite, en corollaire, que les travaux de modernisation engagés à l'occasion de l'arrivée du TGV Méditerranée en 2001 soient poursuivis, et la 2<sup>ème</sup> phase de travaux rapidement achevée.

Toutefois, il est indispensable de préserver la possibilité, pour le long terme, de construire une gare nouvelle. Cette question se posera à un horizon lointain, ce qui permettra d'élaborer le projet urbain indispensable à tout aménagement de cette ampleur.

Le site de Campagne, non raccordé au plan ferroviaire, doit être éliminé. Il convient alors de préserver, dans les documents d'urbanisme, et dans les dispositions techniques du projet CNM, les espaces nécessaires pour implanter une gare nouvelle, tant à Manduel qu'à Campagnolles.

### **C) en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire :**

Afin de permettre l'utilisation et l'exploitation les plus souples du doublet de lignes, il convient de réaliser le raccordement entre le CNM et la ligne du Grau du Roi, de moderniser cette ligne entre le raccordement et la gare-centre de Nîmes, via Saint-Césaire, dont il est prévu de transformer la gare en pôle d'échanges.

Le raccordement entre le CNM et la ligne du Grau du Roi doit être réalisé dès la construction du CNM, afin de permettre les circulations TER, en situation d'exploitation dégradée.

## **Pour résumer**

Le Conseil Général du Gard prend position en faveur d'une ligne ferroviaire mixte, à haut niveau de services (voyageurs 300 km/h et fret 120 km/h), évolutive, et avec des réserves de capacité, pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Ceci nécessite en particulier la prise immédiate de précautions conservatoires sur le CNM (emprises pour une 3<sup>ème</sup> voie). Cette solution permet de développer, sur le long terme, l'ensemble des services ferroviaires de voyageurs et de fret.

Pour ce qui est de la question des gares, le Conseil Général du Gard est défavorable à la construction d'une gare nouvelle à l'horizon de mise en service de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, et souhaite que la gare centrale de Nîmes soit utilisée le plus longtemps possible, pour la meilleure desserte d'une majorité de Gardois.

Il estime cependant nécessaire de préserver la possibilité, pour le long terme, de pouvoir construire une gare nouvelle pour l'agglomération nîmoise : les 2 sites de Manduel et Campagnolles doivent ainsi être préservés.

Enfin, il souhaite le raccordement, dès sa construction, du CNM avec la ligne du Grau du Roi.

