

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

ATELIER SOCIO-ECO

COMMENT UTILISER LES CAPACITÉS NOUVELLES
DU RÉSEAU ?

08 DECEMBRE 2020

COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES



Présentation de la réunion

L'atelier du mardi 08 décembre 2020, consacré aux thématiques socio-économiques, est organisé en deux temps :

- **Une réunion plénière** de présentation du projet et des études socio-économiques,
- **Des groupes de travail et d'échanges** sur les thématiques suivantes :
 - Groupe « voyageurs » :
 - par la grande vitesse et les trains du quotidien, pour améliorer la desserte du territoire et renforcer son attractivité, faciliter les trajets domicile-travail et encourager le report modal
 - Groupe « FRET » :
 - par le FRET ferroviaire, pour favoriser le report du transport de marchandise de la route vers le rail.

Les participants à la plénière sont répartis dans les groupes de travail en fonction de leurs préférences exprimées en amont de l'atelier.

Intervenants présents :

- Stéphane Lubrano, SNCF Réseau, Directeur de mission LNMP
- Bruno Beauchet, SNCF Réseau, Responsable des études socio-économiques
- Mikaël Monot, SNCF Réseau, Chargé des études socio-économiques
- Nicolas Aladern, SNCF Réseau, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études
- Elena Binet, EGIS, AMO Environnement et procédures
- Sofia Aliamet, Garante
- Pierre-Yves Guiheneuf, Garant

Durée : 10h00 – 12h00

Plateforme : visio-conférence Teams

Animation : Alain Dessagne, Institutions & Projets

Nombre total de participants :

- 34 en réunion plénière,
- 17 en groupe de travail « fret ferroviaire »,
- 22 en groupe de travail « grande vitesse ».

Réunion plénière de présentation du projet et des études socio-économiques

Alain DESSAGNE, animateur

présente le déroulé de la commission et les règles à suivre pour prendre la parole.

Pierre-Yves GUIHENEUF, garant

présente les principes de la concertation.

Film sur le projet

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

présente le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et les étapes de co-construction du projet (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet). Il indique que la concertation est prolongée.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

présente les volets de la préparation à la DEUP et le programme des études socio-économiques (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

présente les études socio-économiques qui portent sur l'ensemble du projet, mais plus précisément sur la phase 1 (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT PENDANT LA PLENIERE

[10:11] jl escafit assecocfdt oc pyremed (Invité)

que est le trafic fret actuel (nombre de trains et tonnages) entre Montpellier et Béziers ? entre Béziers et Narbonne ? entre Narbonne et Perpignan ? entre Sète et Montpellier ? entre Sète et Béziers? (chiffres année pleine 2019 et moyenne quotidienne SVP)

[10:16] Dominique Ménétrety (Invité)

Bonjour, y aura t-il des TER direct entre Sète et Montpellier sud de France. Merci

[10:16] GIBBE Anne-Lise (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC COMMUNICATION)

Bonjour Monsieur Escafit, nous avons bien noté vos demandes de trafic. Nous recherchons ces chiffres et ils seront intégrés au CR de cette réunion

[10:22] jl escafit assecocfdt oc pyremed (Invité)

trafic prévu (tgv d'une part, fret d'autre part) à la mise en service de la LNMP entre Montpellier et Béziers ? proportions par rapport au trafic CNMP? prévisions de trafic sur la LNMP entre Béziers et Perpignan après la phase 2 (TGV sur totalité, et fret sur rivesaltes jusqu'à ligne Perpignan Figueres ? (nombre de trains, nombre de voyageurs ou tonnage transporté - chiffres annuels et moyenne journalière).

[10:23] Kevin T. (Invité)

Il faudrait surtout que le trafic des péages soit intéressant pour le fret sur le tunnel international. Car actuellement la majeure partie du trafic préfère encore effectuer un changement d'écartement.

[10:23] jl escafit asseco-cfdt oc pyremed (Invité)

Merci Mme Gibbé pour réponse annoncée sur trafic 2019

[10:24] Utilisateur inconnu David Cottalorda (Invité) a rejoint la réunion.

[10:25] Bernard PIAT (Invité)

Est ce que le VAN prend en compte le report du fret vers le rail?

[10:26] LUBRANO Stephane (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE MISSION LNMP)

Bonjour Monsieur Ménétreay, il n'y aura pas de TER directs entre Sète et la gare Sud de France. En effet d'une part la gare Sud de France n'est pas interconnectée à la ligne classique, d'autre part le matériel TER n'est pas "apte" à circuler sur LGV.

[10:27] Dominique Ménétreay (Invité)

Vu, merci pour cette réponse claire.

[10:28] Kevin T. (Invité)

La Gare Sud de France est bien connecté à la ligne conventionnel à Lattes sinon les TGV de Toulouse, Perpiñán ainsi que le fret pourrait pas sortir du CNM.

[10:29] Kevin T. (Invité)

Par contre, c'est totalement juste pour le matériel TER. Il faudrait faire différentes modifications.

[10:40] LUBRANO Stephane (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE MISSION LNMP)

Bonjour, désolé pour ce manque de précision : une gare TGV "interconnectée" au TER, tel que je l'entendais, est une gare dans laquelle passent la ligne GV et la ligne classique comme la gare de Valence TGV ou la future gare de Narbonne, permettant les correspondances. D'autre part LNMP est bien "raccordée" à la ligne classique en entrée de Montpellier côté Sète, mais uniquement pour permettre aux TGV et Fret en provenance de Béziers de sortir de la ligne GV s'ils rencontrent des problèmes techniques ou si un incident bloque les circulations sur le CNM.

Groupe de travail « FRET »

par le FRET ferroviaire, pour favoriser le report du transport de marchandise de la route vers le rail

Alain DESSAGNE, animateur
présente le déroulé de l'atelier.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques
présente la problématique régionale et européenne du fret, y compris routier. Il explique que l'enjeu est de favoriser le report modal et d'exploiter au mieux le projet LNMP à cette fin. Il présente l'objectif de l'atelier : recueillir les propositions et questions des participants sur le volet « fret ferroviaire » du projet.

Alain DESSAGNE, animateur
présente la première question à traiter : quelles sont vos attentes vis-à-vis du fret ferroviaire ?

M. ARTIS président de l'association TGV Développement Languedoc-Roussillon
explique que le thème principal traité par son association actuellement est la question du fret. Il rappelle que le port de Barcelone a doublé sa capacité et l'infrastructure ferroviaire est insuffisante pour permettre le report modal, ce qui entraîne une prépondérance du mode routier. Il rappelle que la LNMP, qui est prévue en mixité TGV/fret, doit permettre d'augmenter la capacité du fret ferroviaire et également supprimer des points de fragilité de l'infrastructure actuelle (pont à Sète). Il estime que ce projet est extrêmement positif même s'il aurait souhaité que le phasage ne s'arrête pas à Cers mais aille jusqu'à Narbonne car le trafic de fret depuis Béziers y est presque équivalent à celui entre Montpellier et Béziers.

Bernard PIAT, Conseil de développement de Toulouse Métropole
rappelle que la région toulousaine s'est interrogée dans un passé proche sur l'option à privilégier pour le raccordement à la grande vitesse (via Bordeaux ou via Montpellier), ce qui explique l'intérêt de Toulouse Métropole pour le projet de LNMP. Cet intérêt a mené à une réflexion sur le fret ferroviaire. Selon lui, la LNMP ne répond pas à la problématique du report modal car la non-mixité de la phase 2 est problématique. Il estime que les « chargeurs » ne vont pas changer d'habitudes et qu'il y a un risque de dégradation accrue de l'état de la ligne classique. Il souhaite que la LNMP soit mixte dans son ensemble pour permettre un vrai report modal vers le ferroviaire. Il demande si la VAN (Valeur Actualisée Nette) présentée en plénière prend en compte les dépenses indirectes du coût du passage des camions sur les infrastructures, pris en charge par les collectivités. Il demande également pourquoi la phase 1 du projet ne va pas jusqu'à l'embranchement vers Toulouse, alors que beaucoup de fret y transite également (par exemple les trains de fret entre Marseille et Bordeaux).

Matteo BERZI, Bureau du Commissaire du Gouvernement pour le Corridor Méditerranéen en Espagne

explique que son bureau est spécialisé sur les sections transfrontalières et que l'échange d'informations est primordial car la section en question est une unité territoriale, malgré la frontière. Il rappelle que les lignes ferroviaires à écartement standard sont prolongées vers le sud et que dans quelques années, les principaux terminaux à Barcelone y seront connectés (Seat, etc.) ainsi que d'autres terminaux à proximité de Barcelone. Il explique que l'écartement standard va également être prolongé jusqu'à Tarragone dans le même horizon de temps. Il indique qu'il y aura donc une augmentation du trafic de fret vers les Pyrénées et que le projet LNMP est très attendu côté espagnol.

Jean-Marc GUILLELMET, CCI Occitanie

confirme que cette nouvelle ligne de fret ferroviaire va permettre d'optimiser les solutions de report de la route vers le rail. Il considère que c'est une solution adaptée et durable pour faire face aux enjeux de santé public et aux impacts climatiques qui fragilisent les réseaux d'infrastructures. Il estime que la mixité de la ligne doit permettre de développer l'activité portuaire, notamment à Sète, ce qui permettrait de faire des plateformes portuaires de véritables usines logistiques. Il rappelle cela serait très bénéfique pour les acteurs de la logistiques (chargeurs, etc.) si la capacité et la régularité du service ferroviaire sont au rendez-vous.

Julie GUIROY, Montpellier Méditerranée Métropole

explique que la future infrastructure devra participer autant que possible au report modal, notamment pour améliorer la qualité de l'air localement. Elle estime que pour atteindre cet objectif, outre l'infrastructure, cela nécessitera aussi des incitations financières et économiques pour améliorer l'attractivité du mode ferroviaire. Elle indique que la métropole de Montpellier travaille sur un schéma directeur de logistique urbaine pour étudier les opportunités offertes par le doublement de la ligne en termes de desserte ferroviaire de la Métropole.

Louis GRANDJACQUET, association TGV SUD Territoires-Environnement

s'exprime en faveur du développement du fret local et régional. Il s'interroge sur la politique du fret ferroviaire et souhaite la réactivation des embranchements qui permettent une desserte fine du territoire. Il propose la création d'instances dans lesquelles les acteurs du fret ferroviaire pourraient se rencontrer et contribuer au développement du fret ferroviaire.

Christian PERROT, FNAUT Occitanie

s'exprime en faveur de la mixité sur l'ensemble de la ligne. Il explique qu'il existe une fragilité de la ligne entre Narbonne et Perpignan, au niveau des étangs, qui sera problématique si le trafic de fret ferroviaire augmente. Il rappelle qu'il y a également une fragilité entre Narbonne et le raccordement à la ligne nouvelle après Béziers en cas d'augmentation du trafic de fret.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

indique que SNCF Réseau a mené l'étude de plusieurs scénarios de mixité de la ligne (complète, partielle, etc.) au regard des estimations de trafic jusqu'en 2070 sur des hypothèses de croissance économique favorable par rapport à aujourd'hui. Il explique que les études n'ont pas mis en évidence un besoin de mixité de bout en bout, même à long terme, et que le rapport gain/coût est faible, notamment à cause du différentiel de vitesse sur longue distance entre TGV et trains de fret (120km/h) qui limiterait la

capacité de cette ligne nouvelle. Il rappelle qu'il s'agit d'un doublement de ligne et que la ligne actuelle sera maintenue et pourra accepter tous les types de trains. Il explique qu'il a donc été décidé de réaliser la mixité de Montpellier à Béziers et au sud de Rivesaltes. Cela a été acté en COFIL avec les partenaires cofinanceurs et par décision ministérielle. Concernant la fragilité entre Narbonne et Perpignan, il précise que le doublé de ligne est en effet nécessaire. Il explique que si la ligne classique est coupée, il faudra en construire une nouvelle car la LNMP ne peut pas répondre seule aux besoins même en cas de mixité de la ligne nouvelle au sud de Narbonne.

Bernard PIAT, Conseil de développement de Toulouse Métropole

demande comment seront gérés la mixité et le différentiel de vitesse sur la LNMP entre Montpellier et Béziers.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

répond que sur le contournement de Nîmes et Montpellier, les TGV circulent à une vitesse de 220 km/h limitant le différentiel de vitesse entre l'offre voyageur et le fret. De plus la présence de la gare Montpellier Sud de France permet de stationner des trains pour gérer ces risques de rattrapage. Enfin la construction horaire des trains intègre ces modalités d'exploitation pour éviter les rattrapages.

Bernard PIAT, Conseil de développement de Toulouse Métropole

demande pourquoi la gestion des horaires impossible sur la deuxième phase. Il demande également si les trains de fret sur la ligne classique pourraient aussi ralentir le trafic des TER et donc impacter les trains du quotidien.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

répond que le risque du rattrapage s'accroît avec l'augmentation des linéaires de mixité, la capacité des TGV à rattraper les trains de fret augmente, ce qui limiterait la capacité de l'infrastructure. Il explique qu'une des solutions aurait été de rajouter des voies supplémentaires, mais que cela a un coût. Concernant la ligne classique, il rappelle qu'un TER a une vitesse commerciale proche de 100 à 120km/h du fait de ses dessertes, soit une vitesse équivalente à un train de fret, alors qu'un TGV circule à 160km/h sur une ligne classique et pose donc plus de problèmes de gestion.

Alain DESSAGNE, animateur

demande aux participants quelle est l'attente prioritaire pour le fret suite aux différents avis.

Matteo BERZI, Bureau du Commissaire du Gouvernement pour le Corridor Méditerranéen en Espagne

estime la priorité est de permettre le report modal, notamment depuis le port de Barcelone. Il explique que les travaux d'infrastructures en Espagne sont une priorité majeure pour faire circuler plus de fret par voie ferrée. Il précise que l'Espagne est l'un des seuls pays européens qui ne propose pas d'aide pour le fret ferroviaire mais que c'est actuellement à l'étude. Il explique que la mixité ferroviaire en Espagne n'est disponible que vers le Perthus actuellement, ce qui ne sera pas suffisant avec une forte augmentation du trafic fret et voyageur. Il estime que la mise à l'écartement standard serait la priorité suivante pour l'Espagne.

M. ARTIS président de l'association TGV Développement Languedoc-Roussillon

estime qu'il faut favoriser le développement du fret et la desserte de Tarragone. Il salue la réactivité du port de Sète qui a mis en place un service de ferroutage huit jours après la coupure de la ligne, et salue plus généralement les efforts qui y sont mis en œuvre pour développer le fret ferroviaire dans la diffusion des marchandises vers les terres. Il rappelle que le mode ferroviaire est la seule solution pour limiter l'augmentation du nombre de poids lourds, dont l'essentiel circulent sur de longues distances. Il estime que les réponses de M. Beauchet sur la mixité et le phasage sont satisfaisantes, même si un petit tronçon de la plaine du Roussillon pourrait être ajouté à la phase 1.

Alain DESSAGNE, animateur

présente la deuxième question à traiter : Quelles initiatives pourriez-vous soutenir pour exploiter pleinement les capacités nouvelles de l'infrastructure de la phase 1 ?

M. ARTIS président de l'association TGV Développement Languedoc-Roussillon souhaite que le tronçon de la plaine du Roussillon soit ajouté à la phase 1, et sur lequel la gare relais de fret permettrait de rallonger les trains de marchandises en provenance d'Espagne pour les mettre au format européen et permettrait donc de diminuer le nombre de trains de fret en circulation.

Louis GRANDJACQUET, association TGV SUD Territoires-Environnement

rappelle que le tronçon actuel connaît des perturbations régulières (section des étangs) ce qui réduit la disponibilité de l'infrastructure existante et qu'il faudra s'attendre à des perturbations plus fréquentes liées aux perturbations climatiques à venir. Il demande s'il existe des statistiques sur le nombre de jours où l'infrastructure est indisponible du fait de ces événements et sur les raisons de ces perturbations (patinage, problème de captage de courant, etc.). Il estime qu'il faudrait mener des études et les rendre publiques.

Christian PERROT, FNAUT Occitanie

est d'accord avec M. Grandjacquet. Il demande un recensement du nombre d'incidents et des irrégularités. Il s'interroge sur la résilience de la ligne avec une augmentation du trafic.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

répond que SNCF Réseau assure l'entretien et la maintenance de la ligne existante, cela représente plusieurs milliards d'euros pour la période 2015-2035. Il rappelle que l'ensemble de la voie a été refaite récemment (rails, ballast, traverses, caténaire, etc.) de Nîmes à Narbonne et que cela va être également le cas entre Narbonne et Perpignan. Il confirme une surveillance de cette ligne au vu de sa fragilité sur certaines sections afin d'engager les travaux nécessaires pour maintenir la robustesse de l'exploitation. Il ajoute que le gain de régularité lié à la création de la ligne nouvelle est pris en considération dans les études.

Louis GRANDJACQUET, association TGV SUD Territoires-Environnement

soutient la proposition de M. Artis (sur le tronçon de la plaine du Roussillon) car elle permettrait de mieux réguler le trafic de fret. Il demande quel serait le nombre maximum de trains de fret que SNCF Réseau estime pouvoir faire circuler sur la ligne existante. Il revient également sur une autre initiative souhaitable : l'importance de la capillarité du réseau (embranchements) et notamment des « petites » lignes qui alimentent les corridors.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

précise que , 60 à 70% du fret est en transit sur le territoire et principalement à destination de l'Espagne. Il confirme que les études menées prennent bien en compte le déploiement de l'écartement standard des rails planifié en Espagne.

Concernant la question du péage du Perthus, posée un amont de la réunion, il répond que la société concessionnaire a fixé le prix des péages. Il précise cependant que sur le contournement de Nîmes-Montpellier, il n'y a pas de différence de tarif pour une entreprise ferroviaire entre la ligne classique et la ligne nouvelle, ce qui permet aux conducteurs de trains de circuler sur chaque ligne, de maintenir leurs habilitations et donc de maintenir les circulations en cas de coupure d'une des deux lignes.

Louis GRANDJACQUET, association TGV SUD Territoires-Environnement

soutient les initiatives pour résoudre la fragilité du pont de Sète. Il rappelle que le bon fonctionnement de la ligne classique est essentiel pour l'ensemble du réseau. Il demande si la réfection du pont est prévue et à quelle échéance.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

répond que pour le pont de Sète, un programme d'entretien et de maintenance existe et précise qu'il est soumis à une surveillance minutieuse. Il indique qu'une étude est en cours pour un éventuel remplacement.

Julie GUIROY, Montpellier Méditerranée Métropole

estime que des initiatives locales doivent aussi être engagée. Elle évoque la possibilité de créer un opérateur ferroviaire local, à l'instar de Marseille, pour que l'infrastructure soit utilisée à l'échelle du territoire, par exemple entre le port de Sète et la métropole de Montpellier. Elle précise que le type de marchandises qui pourraient circuler est en cours d'étude, de même que les filières concernées et le modèle économique possible. Elle demande si le port de Sète pourra facilement envoyer ou recevoir des trains et si ceux-ci pourront se raccorder facilement à la ligne nouvelle.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

répond que l'embranchement à Sète permet d'aller vers et depuis Montpellier. Il permet de circuler par la ligne classique et par le Contournement de Nîmes et Montpellier. Il précise en revanche que vers l'ouest et vers le sud, les trains circuleront sur la ligne classique uniquement.

Matteo BERZI, Bureau du Commissaire du Gouvernement pour le Corridor Méditerranéen en Espagne

indique qu'il faut partager les bonnes pratiques, notamment avec les exemples de Valence ou de Barcelone pour les services de transport de marchandises à courte distance. Il rappelle que la ligne Toulouse-Narbonne va devenir un nouveau secteur du corridor méditerranéen et indique que la même chose se passe en Espagne dans deux secteurs, ce qui entrainera une augmentation du trafic sur ce même corridor. Il remercie SNCF Réseau pour l'organisation de ces ateliers.

M. ARTIS président de l'association TGV Développement Languedoc-Roussillon

rappelle que le faible pourcentage du fret ferroviaire au niveau local vient notamment de la faible industrialisation de la région et de la fin du trafic par wagon isolé sur les

« petites » lignes dans le sud de la France. Il explique que seuls les ports permettent aujourd'hui de fournir suffisamment de marchandises pour remplir des trains complets.

Christian PERROT, FNAUT Occitanie

revient sur les études sur la ligne classique au niveau des étangs et pose la question de l'accélération de l'usure des rails en raison du changement climatique. Il demande également si la superposition de cette usure avec l'augmentation du fret est prévue dans les programmes de maintenance.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

répond qu'il est en effet nécessaire d'avoir un programme de maintenance spécifique sur la ligne littorale car elle est plus exposée aux agressions extérieures que sur le reste du réseau français (climat, houle, etc.). Il rappelle qu'en effet, un train de fret dégrade plus la ligne de même qu'un poids lourd dégrade plus les routes et que cela engendre un besoin d'entretien proportionnellement plus important.

M. ARTIS président de l'association TGV Développement Languedoc-Roussillon demande si, suite aux accords entre Toulouse et Barcelone, des études permettent d'avoir une idée du trafic généré entre les deux villes.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

répond que les données sont en cours de collecte.

Louis GRANDJACQUET, association TGV SUD Territoires-Environnement

estime qu'il faudrait trouver un lieu de discussion entre gestionnaires d'infrastructures, opérateurs ferroviaires, chargeurs, collectivités, etc. pour faire émerger de nouvelles initiatives et opportunités.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

remercie les participants pour leurs idées et trouve que l'atelier a été très enrichissant. Il indique que SNCF Réseau va maintenant analyser et traiter les axes évoqués pendant l'atelier pour enrichir le dossier d'évaluations socio-économiques afin de montrer en quoi le fret ferroviaire peut répondre aux enjeux.

Alain DESSAGNE, animateur

remercie les participants, rappelle les nouvelles dates des visio-conférences du jeudi dont les thèmes seront bientôt définis.

En noir, les avis et questions des participants

En gris, les réponses apportées par les intervenants

CAPTURES D'ECRAN DES CONTRIBUTIONS

Quelles sont vos attentes vis-à-vis du fret ferroviaire ?

réaliser le tronçon mixte de la phase 2 dès la phase 1 Vous	étudier et rendre public les incidents affectant la ligne existante notamment dans la zone des étangs pour mieux y parer et répondre à la question de la disponibilité Vous	recenser le nombre d'incidents entre Narbonne et Perpignan pour prévenir l'augmentation du trafic fret Vous	jouer sur le prix du péage à payer pour le fret Vous
intervenir sur le pont de Sète Vous	créer un opérateur logistique local pour développer l'usage de cette infrastructure Vous	favoriser les communications entre la métropole montpelliéraine et le port de Sète (et vice-versa) Vous	faire bénéficier des REX des "bonnes pratiques" de Barcelone et Valence Vous
intégrer Toulouse au corridor méditerranéen Vous	développer le fret à l'échelle locale Vous	relancer le trafic par wagon isolé et le fret sur les "petites lignes" pour permettre le fret local Vous	permettre à tous les opérateurs du fret d'échanger et discuter pour proposer des initiatives Vous

Quelles initiatives pourriez-vous soutenir pour exploiter pleinement les capacités nouvelles de l'infrastructure de la phase 1 ?

il faut augmenter les capacités du fret pour permettre le report modal (notamment depuis le port de Barcelone) Vous 0	augmenter la mixité sur la phase 2 pour favoriser le report modal des chargeurs pour une mixité totale sur la LNMP Vous 0	gagner la bataille écologique pour réduire le trafic sur l'A9 et améliorer l'environnement de l'espace côtier Vous 0	permettre le raccordement du fret Toulouse/ LNMP Vous 0
envisager la LNMP et sa suite espagnole comme un ensemble pour assurer l'augmentation du trafic à venir Vous 0	permettre la desserte de Taragona - nouveau terminus fret en création (Espagne) Vous 0	renforcer la capacité de la région de faire face aux aléas climatiques (notamment sur le littoral) Vous 0	faire de Sète un vrai port de marchandises grâce à la LNMP Vous 0
report modal pour améliorer la qualité de l'air lié au trafic de transit Vous 0	permettre au fret de desservir la métropole montpelliéraine pour créer des sites avec des embranchements Vous 0	faire se rencontrer l'ensemble des acteurs du transports pour déboucher sur des actions concrètes Vous 0	être vigilant à la fragilité qui pourrait être accentuée par l'augmentation du trafic fret (notamment sur la zone Narbonne - Perpignan) Vous 0
aider les entreprises à accéder au fret par la mise en place d'infrastructures Vous 0	étudier le nouvel écartement de ligne entre l'Espagne et la France Vous 0		

RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT PENDANT L'ATELIER

[10:48] Utilisateur inconnu Letroublon (DDTM34) (Invité) a quitté la conversation.

[10:57] Matteo Berzi (Invitado) (Invité)

Notre Bureau étudie les chiffres du trafic régional transfrontalier actuel et futur et nous serions heureux de les partager avec vous une fois terminés

[10:58] christian perrot (Invité)

Bonjour je suis en liaison téléphonique je reçois mais manifestement je ne peux pas intervenir

[10:59] Matteo Berzi (Invitado) (Invité)

Nous rappelons également que l'Espagne est peut-être le seul État européen à ne pas bénéficier d'une aide au secteur du fret ferroviaire. Mais la situation est en train de changer. Nous étudions des outils adaptés pour nous aligner sur les autres États membres.

[11:00] LUBRANO Stephane (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE MISSION LNMP)

Bonjour Monsieur Perrot, avez vous tenté de raccrocher et de vous reconnecter ?

[11:01] Stéphanie Perche - I&P (Invité)

@M. Perrot, si vous ne parvenez pas à ouvrir le micro, n'hésitez pas à vous exprimer sur le chat

[11:08] Bernard PIAT (Invité)

Quelle sera la rentabilité économique du tronçon si seulement une douzaine de TaGV l'emprunte? Ne faut il pas la rentabiliser, outre le problème sensible de la ligne existante, en permettant le passage des trains de fret?

[11:09] Bernard PIAT (Invité)

Le pb de la vitesse est il le vrai problème? Comment est gérée cette notion de vitesse entre Montpellier et Béziers? Faut il que les TaGV circulent à 300 km/h?

[11:17] Jean-Marc GUILLELMET (Invité)

Le rajout de voies d'évitement pour concilier développement du fret et trafic voyageurs faisait pourtant partie du projet initial...

[11:18] Bernard PIAT (Invité)

Vu le nombre de TaGV prévu, quel sera l'impact sur la gestion horaire que vous décrivez?

[11:18] BEAUCHET Bruno (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC PPE)

Mr Piat, je vous invite à consulter le dossier "mixité" datant de 2012 et accessible sur le site internet du projet. Vous aurez ces explications et descriptions faites en séance.

[11:19] GIBBE Anne-Lise (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC COMMUNICATION)

Bonjour, le dossier mixité est disponible en ligne <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/docutheque/term/etape-2-0>

[11:21] GIBBE Anne-Lise (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC COMMUNICATION)

onglet document, dossier ministériel, étape 2, première partie de l'étape 2, dossier ministériel "Mixité"

[11:21] Bernard PIAT (Invité)

Dans un scénario optimiste, le nombre de train de fret va augmenter, s'il ya plus de train de fret sur la ligne classique, le nombre de train du quotidien ne pourra pas augmenter aussi "souplemment" que s'il y avait plus de train de fret sur cette ligne.

[11:26] Bernard PIAT (Invité)

les décisions ministérielles ne prennent pas assez en compte le paramètre europe, espagnol en particulier. Certes ce paramètre n'était pas suffisamment apparent à l'époque de ces décisions. Les paramètres ont changé, les décisions doivent être mise à jour.

[11:28] BEAUCHET Bruno (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC PPE)

Mr Piat, Nos études mettaient en évidence une augmentation sensible de l'offre fret ferroviaire. Ensuite, le fait de reporter les TAGV sur la ligne nouvelle, permettait de libérer suffisamment de capacité sur la ligne existante au sud de Béziers pour répondre aux besoins du fret ferroviaire et des TER. L'offre TER est définie par l'AOT (Conseil Régional).

[11:34] Bernard PIAT (Invité)

D'accord avec votre réponse, mais comme je l'écris dans la question précédente les paramètres ont bougé, il faut réactualiser les solutions. La Région souhaite augmenter le nombre de train du quotidien sur son territoire. Je ne connais pas toutes les idées de La Région, mais il ne faudrait pas la bloquer dans ce projet d'augmentation des trains du quotidien

[11:37] Matteo Berzi (Invitado) (Invité)

Une augmentation du trafic en provenance d'Espagne à moyen terme (2-5 ans) devra faire face au «goulot d'étranglement» du Soler. Le manque d'interopérabilité jusqu'à Perpignan pourrait poser un sérieux problème.

[11:40] Matteo Berzi (Invitado) (Invité)

De la même manière nous pensons que le terminal de Saint-Charles pourrait être stratégique en améliorant l'interopérabilité et l'accessibilité du côté sud.

[11:57] Julie Guiroy (Invité)

Merci pour la proposition de retour d'expériences Espagnoles. J'en prends note et transmets à mes collègues en charge précisément de la logistique urbaine.

[12:02] Matteo Berzi (Invitado) (Invité)

Tres bien!

[12:05] Matteo Berzi (Invitado) (Invité)

Nous nous engageons à étudier le trafic Bcn-Toulouse

[12:08] Bernard PIAT (Invité)

Merci pour vos écoutes.

[12:09] Matteo Berzi (Invitado) (Invité)

Merci pour l'invitation, c'était très intéressant. félicitations à l'organisation et au modérateur.

Groupe de travail « Voyageurs »

Par la grande vitesse et les trains du quotidien, pour améliorer la desserte du territoire et renforcer son attractivité, faciliter les trajets domicile-travail et encourager le report modal

Kevin DESSAGNE, animateur

présente le déroulé de l'atelier.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

explique que cet atelier vise à trouver des solutions pour mieux utiliser les capacités nouvelles du réseau et à recueillir les attentes vis-à-vis de l'offre TER et TGV.

Kevin DESSAGNE, animateur

présente la première question à traiter : quelles sont vos attentes vis-à-vis de la grande vitesse et des trains du quotidien ?

Brigitte COHEN, Observatoire du pays de Thau

attend d'une ligne nouvelle qu'elle désenclave le territoire mais estime que la LNMP va plutôt enclaver le territoire du bassin de Thau et représente un grand risque, notamment à cause du viaduc. Il ne faut pas que l'étang de Thau ait tous les inconvénients de la ligne nouvelle sans aucun des avantages.

Christian DORQUES, Observatoire du pays de Thau, Chercheur à l'université Montpellier 3

demande la prise en compte de l'avenir environnemental pour la ligne du bord de mer, qui sera probablement sujette aux submersions. Il demande également que les accès aux pôles économiques du pays de Thau soient maintenus, et notamment aux stations balnéaires et thermales.

Claude AUGE, association Energie TGV

estime que la grande vitesse ferroviaire doit remplacer l'avion, au moins pour les trajets domestiques. Concernant les trains du quotidien, il constate que la population augmente à Perpignan et que le ferroviaire doit permettre de décongestionner les routes. Il rappelle l'attrait de Barcelone pour les habitants de Perpignan et les besoins de déplacement de ce côté de la frontière également.

Cristina JIMENEZ ROIG, Barcelona Regional (bureau de planification de la ville de Barcelona)

indique que cette nouvelle connexion transfrontalière est très importante pour Barcelone, que ce soit pour la grande vitesse, le fret ou les connexions locales.

David COTTALORDA, SCOT du bassin de Thau

confirme les propos de Mme Cohen. Il estime que des engagements doivent être tenus par SNCF Réseau, notamment la continuité des dessertes TGV vers Sète. Il ajoute que la libération des sillons doit permettre un meilleur cadencement des TER. Il précise que la ligne nouvelle n'a de sens que si elle va « jusqu'au bout » de la deuxième phase.

Dominique MÉNÉTREY, observatoire du bassin de Thau

a demandé s'il y aurait des TER entre Sète et la gare Montpellier Sud de France dans le chat et la réponse était négative. Il regrette la perte de cette continuité de transport et l'enclavement qui en résulte. Il ajoute que l'impact environnemental est trop important.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études

précise qu'il y a incompatibilité de l'actuel matériel TER pour circuler jusqu'à la gare Sud de France notamment car l'électrification est différente. Cependant les TER pourront continuer de desservir la gare Saint Roch, qui sera elle-même toujours desservie par des TGV.

Jean-François PESCADOR, Responsable Développement Commercial Ligne Figueras Perpignan

espère que le projet ne sera pas une arlésienne. Il se demande pourquoi de nouvelles études sont en cours alors que de nombreuses études ont été faites au cours des années. Il souhaite que les connexions manquantes soient réalisées et que le cadencement des trains soit satisfaisante.

Joan-Loïs ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC Pyréméd

confirme les attentes des autres intervenants, notamment pour Sète, et pose la question des correspondances par TER vers les gares pour la grande vitesse. Il regrette le choix de faire une gare nouvelle à Béziers Est.

Kevin TABOADA

demande l'implantation de la gare nouvelle de Béziers à l'interconnexion avec la ligne classique plutôt que là où elle est prévue pour éviter de reproduire la situation de la gare Sud de France. Il ajoute que la gare prévue mettrait à mal la ligne ferroviaire des Causses en direction de Clermont-Ferrand. Il souhaite que le projet soit effectué d'une traite et non par phase.

Julie FRECHE, vice-présidente aux transports Montpellier Méditerranée Métropole

explique que la métropole attend beaucoup de la mixité des vitesses qui doit permettre, par la libération des sillons, de développer les gares et haltes ferroviaires, le cadencement de leurs dessertes et donc l'augmentation du report modal. La métropole souhaite, conjointement avec la région Occitanie, développer un réseau express notamment entre Sète et Nîmes, et également donner accès à la grande vitesse à l'ensemble d'une aire urbaine de près de 650 000 habitants.

Valérie CORMIER, association Eurosud Team

attend une meilleure robustesse du système ferroviaire et une augmentation du fret ferroviaire. Elle regrette également que le projet soit phasé.

Michel COLOMBIER, association Eurosud Team et CCI du Tarn

estime que le phasage n'est pas pertinent. Il explique qu'il s'agit d'un axe européen qui est stratégique. Il attend également des capacités supplémentaires, tant pour les

passagers que pour le fret. Il explique que le projet permet de combler le chaînon manquant au niveau européen, et que le fractionner est antinomique.

Michel SEMPERE, association PMCV

attend des informations sur les avantages et les coûts socio-économiques du projet. Il craint que le double tracé ne conduise à une diminution de la desserte de la gare centre de Perpignan. Il estime également que le phasage ne devrait pas avoir lieu d'être. La LGV jusqu'à Perpignan et le raccordement à Toulouges (pour le ferroutage) sont essentiels économiquement. Il doute de l'intérêt pour le fret ferroviaire de la phase 2 et trouve que cette phase a une portée internationale mais risque de « déshabiller » le territoire localement. Il attend plus de train entre Perpignan et Barcelone.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

comprend la crainte du risque de subir les inconvénients de la LNMP et de ne pas profiter des avantages qu'elle peut offrir. Il rappelle que la phase 1 du projet ne contient pas de gare nouvelle. Il rappelle que le projet a aussi pour objet de dé-saturer la ligne classique, sur laquelle il est actuellement impossible d'augmenter les circulations régionales entre Montpellier et Sète notamment, et donc de permettre d'améliorer les dessertes locales, vers le bassin de Thau par exemple. Il confirme que si la population continue d'augmenter, la demande risque d'en faire de même et le nombre de TGV devrait également augmenter. Il rappelle que ce sera aux opérateurs (SNCF Voyages, RENFE, etc.) de décider des dessertes à grande vitesse en fonction de la demande. Il revient sur l'objectif de dé-saturation et sur l'exemple de la gare de Baillargues, évoqué par Mme Frêche, dont la fréquentation a fortement augmenté.

Kevin DESSAGNE, animateur

présente la deuxième question à traiter : quelles initiatives pourriez-vous soutenir pour exploiter pleinement les capacités nouvelles de l'infrastructure dès la phase 1 ?

Julie FRECHE, vice-présidente aux transports de Montpellier Méditerranée Métropole

soutient la décongestion du tronçon Montpellier-Béziers afin d'augmenter ensuite le cadencement sur la ligne classique, notamment sur la halte de Villeneuve-lès-Maguelone et ainsi de rendre possible la création d'une halte ferroviaire à Sablassou-Castelnau. Elle explique que l'objectif est de mieux desservir les zones d'emploi pour améliorer le report modal des trajets domicile-travail.

Joan-Loís ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC Pyréméd

estime qu'il ne faut pas confondre zone d'emploi et bassin de vie. Il rappelle que l'enjeu est celui des bassins de vie. Il regrette que la solution du raccordement à Saint Aunès ait été abandonnée, car elle permettait aux TGV au départ de St Roch d'emprunter le CNM. Il rappelle que les externalités du transport routier ne se limitent pas aux GES mais incluent aussi le dioxyde d'azote et les particules fines, et il demande à ce que ces éléments soient pris en compte dans les calculs socio-économiques. Il demande à ce qu'un tunnel soit réalisé pour les Corbières.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

confirme que l'évaluation socio-économique considère les variations de GES ainsi que les pollutions locales.

Brigitte COHEN, Observatoire du pays de Thau

craind qu'à l'instar d'autres territoires, la promesse de maintien de dessertes régulières à long terme par TGV à Sète soit au final abandonnée. Elle indique, sur la base de projections effectuées par RFF dans les années 2000 qui ne se sont pas réalisées, que les études ont leurs limites. Elle indique que la SNCF a acté le futur déplacement de la ligne classique au niveau du bassin de Thau du fait du climat des décennies à venir et demande à coupler ce déplacement avec la LNMP.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

confirme que le TGV peut avoir des effets négatifs selon les territoires et leurs caractéristiques, mais que les territoires présentant des aménités attractives (ensoleillement, loisirs, culture, etc... comme c'est le cas pour la région de Sète), ont tendance à attirer les déplacements, ce qui militerait pour le maintien de dessertes TGV à Sète. Concernant la modélisation du trafic également, il confirme également que les projections peuvent être imprécises, surtout lorsque l'horizon est lointain (2070) car il y a de nombreux facteurs à prendre en compte. Il explique qu'entre 3 et 5 ans après la mise en service d'une infrastructure de transport de plus de 83M€ courants d'investissement, un nouveau bilan socio-économique (dit « ex-post ») est effectué pour établir un comparatif avec les prévisions et expliquer les éventuels écarts.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études

n'a pas connaissance d'un projet de déplacement de la ligne classique. Il indique que si jamais, à très long terme, la ligne était submergée, la LNMP ne suffirait pas seule. Il explique que l'ensemble des options de gares nouvelles ont été envisagées et qu'une gare à proximité du bassin de Thau n'a pas été retenue.

Claude AUGÉ, association Energie TGV

souhaite revenir sur la question de la rentabilité et propose de créer des TGV mixtes voyageurs/fret. Il indique qu'une société allemande, NGT, travaille sur ce sujet. Il approuve la création de la LGV Toulouse-Bordeaux, sous réserve qu'elle soit mixte également.

David COTTALORDA, SCOT du bassin de Thau

revient sur la question du déplacement de la ligne classique et indique qu'il n'en a pas connaissance non plus. Il regrette qu'il n'y ait pas d'engagement ferme sur la continuité de la desserte TGV de Sète. Il estime que pour exploiter pleinement l'infrastructure, il confirme qu'il est essentiel d'avoir une mixité des usages, pour le transport des voyageurs mais surtout pour le transport des marchandises. Il insiste sur l'importance du fret sur la LNMP.

Claude AUGÉ, association Energie TGV

constate que la grande vitesse est une solution à laquelle on ne peut pas échapper pour des raisons climatiques et qu'il faut « irriguer » l'Europe malgré les coûts.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

précise qu'un voyageur en TGV, avec les taux de remplissage moyens actuels, émet 35 fois moins de GES par km qu'un voyageur en voiture, qui lui-même émet 2 fois moins par km qu'un voyageur en avion .

Brigitte COHEN, Observatoire du pays de Thau

précise qu'elle a entendu parler du déplacement de la ligne dans une prise de parole de M. Lubrano lors d'une précédente visio-conférence.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

répond qu'il avait évoqué la problématique de la vulnérabilité de la ligne actuelle face au changement climatique notamment pour la phase 2. Il rappelle que si les études montraient que la ligne classique était fragile face au changement climatique entre Narbonne-Perpignan et qu'il faudrait probablement, à l'horizon du siècle, la protéger à certains endroits voire la soustraire à d'autres aux aléas climatiques en la déplaçant, ces adaptations seront localisées et non étendues à toute la ligne. Il explique que les études montrent qu'il est préférable malgré cela d'avoir un doublé de ligne en termes de coûts/bénéfices à long terme. La ligne classique étant de toute façon indispensable aux transports du quotidien.

Joan-Loís ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC Pyréméd

rappelle qu'il y a une demande de mixité complète avec le fret pour la phase 2. Il indique que la préoccupation principale des usagers des trains du quotidien concerne les fermetures de lignes, notamment à cause des aléas climatiques et du futur remplacement pont levant de Sète. Il demande comment sécuriser la continuité de la ligne.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études

répond que des études sont en cours concernant le pont de Sète pour évaluer les options et les investissements nécessaires. Il rappelle que la problématique de remplacement d'un pont ferroviaire est plus complexe que pour un pont routier mais assure que SNCF Réseau a conscience de ce point de vulnérabilité.

Michel SEMPERE, association PMCV

souhaite rebondir sur les questions de ferroutage et renvoie vers une interview de France Bleu Roussillon de Yves Crozet, ancien administrateur de RFF, qui estimait que le raccordement au port de Barcelone aurait peu d'impact. Il indique que les prévisions sont très optimistes et que les résultats ne sont pas au rendez-vous. Il ajoute que les dessertes locales ne sont pas forcément optimales pour les usagers du quotidien.

Mikaël MONOT, Chargé des études socio-économiques

remercie les participants d'avoir donné leurs avis, d'avoir exprimé leurs craintes et d'avoir posé leurs questions. Il précise que les études socio-économiques devraient être disponibles à l'automne 2021 ainsi que les réponses à la contre-expertise.

Claude AUGÉ, association Energie TGV

revient sur les trains du quotidien et demande qu'un TER soit mis en place jusqu'au Boulou et que la ligne vers Céret soit redynamisée. Il demande également la réouverture de la ligne entre Céret et Amélie-les-Bains, actuellement en piste cyclable, pour désengorger la route. Il demande aussi la mise en place d'un TER entre Perpignan et Rivesaltes et entre Perpignan et Figueras pour les mêmes raisons. Il propose de relier l'aéroport de Perpignan, en fonction de l'évolution de l'aéroport.

Kevin DESSAGNE, animateur

propose une synthèse des apports de l'atelier. Il remercie les participants, rappelle les nouvelles dates des visio-conférences du jeudi dont les thèmes seront bientôt définis.

En noir, les avis et questions des participants

En gris, les réponses apportées par les intervenants

CAPTURES D'ECRAN DES CONTRIBUTIONS

Quelles sont vos attentes vis-à-vis de la grande vitesse et des trains du quotidien ?

Mieux desservir les zones d'emploi avec de nouvelles haltes ferroviaires AG	Augmenter le cadencement à Villeneuve lès Maguelone AG	Nouvelle halte à Castelnaud lez AG	Bassins de vie à mieux desservir par les TER AG
Raccordement à St Aunès favorable aux habitants du bassin de Thau AG	Création d'une petite gare sur le Bassin de Thau AG	Maintien de la desserte de Sète par le TGV AG	Créer des trains mixtes fret/voyageurs pour améliorer la rentabilité AG
Mixité des fonctions et développer le fret AG	Développer la grande vitesse en Europe pour réduire les émissions de CO2 AG	Ré-ouvrir la liaison voyageurs Le Boulou Amélie-les-Bains AG	Refaire une ligne du quotidien entre Rivesaltes et St Paul du Fenouillet AG
Liaison express jusqu'à l'aéroport de Perpignan AG	Liaison Perpignan-Figueras en train AG		

Quelles initiatives pourriez-vous soutenir pour exploiter pleinement les capacités nouvelles de l'infrastructure dès la phase 1 ?

Enjeux transversaux 4	Desserte locale 11	Liaison européenne 3
Robustesse du système ferroviaire AG	Développer un réseau express ferroviaire entre Sète et Nîmes AG	Développer les voyages transfrontaliers AG
Plus de capacité pour les voyageurs et pour le fret AG	Continuité des dessertes sur Sète AG	Corridor européen AG
Mixité des vitesses AG	Désenclaver le territoire du Pays de Thau AG	Continuité grande vitesse pour rejoindre Paris plus rapidement AG
Favoriser le report modal AG	Développer les haltes ferroviaires en périphérie	

Desserte de la gare centre de Perpignan	⋮
AG	
Intensification du trafic	⋮
AG	
Accès TER aux gares TGV	⋮
AG	
Accès aux connexions grande vitesse	⋮
AG	

RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT PENDANT L'ATELIER

[11:01] Maraicher11 (Invité)

Bonjour, je n'ai pas le temps de participer à la discussion, ayant 1 hectare de terre à cultiver. Sachez toutefois que sur le Narbonnais, les associations/collectifs/habitantes/usagers sont contre cette ligne nouvelle au vu des retours des questionnaires et autres enquêtes car le rail existant est déjà en piteux état du fait des directions successives à la sncf et que cette nouvelle ligne ne ferait que déplacer le problème. Les trains sont assez onéreux (si l'on veut que les gens prennent le train alors il faut que ce soit préférable aux autres modes de transports motorisés ce qui n'est absolument pas le cas et une nouvelle ligne n'y changerait rien). Le TGV est sociologiquement injustement réparti (seuls les plus riches le prennent, statistiquement parlant) en plus d'être écologiquement loin d'être propre. Hors, chaque ville et village veut désormais sa gare tgv quitte à provoquer une absurdité comme celle de Montpellier. Ensuite des terres agricoles vont littéralement disparaître alors même que le foncier agricole est une bataille de tous les instants sur nos territoires. Bref paysans, usagés du rail, militants écologistes et sociaux sont vent debout contre ce projet où rien ne va, en tout cas sur le territoire de Narbonne. Je regrette également l'absence du grand public dans ce débat "d'experts" et de "spécialistes" dont le procédé apparaît peu démocratique. Je pense que lorsque la communication sur le projet sera "généralisée" une opposition forte (qui commence déjà à se structurer) va se faire jour. Bonne fin de discussion.

[11:02] Utilisateur inconnu Maraicher11 (Invité) a quitté la conversation.

[11:13] David Cottalorda (Invité)

la phase 1 n'a de sens que si la phase 2 se fait. s'il s'avérait que la phase 2 ne se fasse jamais, il n'est pas utile d'approfondir les réflexions sur la phase 1.

[11:19] FRECHE Julie (Invité)

Je crois qu'il est important de rappeler que la mixité des fonctions (Grandes vitesse et Trains régionaux; Périphérie/proximité) permettra d'améliorer l'offre alternative à l'autosolisme (être seul dans sa voiture) et permettre aux plus grands nombres d'accéder à une offre ferroviaire attractive pour leur déplacement domicile-travail...

[11:29] Kevin T. (Invité)

Pour avoir suivi le dossier jurassien, je confirme.... La LGV Rhin Rhône a plutôt été une mauvaise opération pour le Jura.

[11:36] David Cottalorda (Invité)

dans une logique de concurrence entre les opérateurs sur les marchés. s'il s'avère que la TGV de Sète n'est plus rentable ... l'abandon sera certain et c'est bien ca qu'il faut éviter. Il nécessaire d'avoir un engagement formel du maintien des dessertes lgv sur Sète.

[11:48] Christian Dorques (Invité)

Faut-il encore disposer de gares de proximité...

[11:54] ALADERN Nicolas (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE MISSION LNMP)

L'ensemble de vos remarques sont bien notées

[11:58] Christian Dorques (Invité)

Existe-il et où peut on se procurer les chiffres de prévisions de trafic ?

[11:59] ALADERN Nicolas (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE MISSION LNMP)

A la fin des études (qui sont encore en cours), l'ensemble des éléments d'études seront disponibles dans le dossier support à l'enquête d'utilité publique (Enquete publique prévue à l'automne 2021)

[12:01] Christian Dorques (Invité)
Merci.

[12:02] Dominique Ménétreay (Invité)
Merci pour l'intérêt et la conduite de cet atelier. Bonne fin de journée.

[12:03] ALADERN Nicolas (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE MISSION LNMP)
Merci pour votre participation. Bonne journée

[12:03] Utilisateur inconnu Dominique Ménétreay a quitté la conversation.

[12:07] Brigitte Cohen Observatoire Pays de Thau (Invité)
Je n'ai pas évoqué la situation de Balaruc les bains 1ère station thermale de France 53000 curistes avec un retentissement économique très important et sachant que le choix d'une station thermale dépend de son accessibilité, le retentissement sur cette économie sera considérable....

[12:09] Christian Dorques (Invité)
Merci et à bientôt ...