

# **LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER- PERPIGNAN**

# sommaire

Le débat public :

# Débat public 2009

## Pré études RFF : fonctionnalités/mixité/familles de services



# Pré études RFF : les fonctionnalités



En quoi la mixité partielle de la ligne nouvelle correspond elle à ce critère?

## 5.1 Fonctionnalités

Page 15

Deux enjeux majeurs ont orienté les études dans le but d'élaborer des scénarios capables de satisfaire les besoins de développement des services ferroviaires voyageurs de proximité, voyageurs longue distance et fret :

1. Apporter une réponse durable à la croissance soutenue des transports avec pour résultats :

- de désaturer la ligne classique en créant des voies supplémentaires pour en accroître la capacité et de fiabiliser l'exploitation opérationnelle afin de minimiser les conséquences des interruptions de trafic ;
- de créer les conditions de mise en œuvre d'un service à haute fréquence pour les déplacements régionaux en libérant de la capacité en ligne au profit d'une offre voyageurs régionale fréquente et lisible ;
- de permettre la reconquête des trafics fret en offrant des sillons attractifs toute la journée et fiables par rapport aux engagements clients ainsi que des dessertes adaptées au marché ;
- de relier la Région à l'Europe de la grande vitesse en diffusant ses effets sur le territoire et en réduisant les temps de parcours.

2. Participer à la structuration des territoires en étant un acteur de la mobilité, soucieux d'une intégration harmonieuse et accompagnant les politiques régionales et locales tant sur le plan économique que sociétal.

La combinaison de ces paramètres a conduit à élaborer des familles de service différentes, mais capables d'assumer la prise en charge de l'accroissement des demandes de transport.

# Pré études RFF : les familles de service

Il n'a jamais été question dans le débat public de ligne 350 km/h mixte.

Les quatre familles de service établies sont :

Page 17

## Famille « Doublement partiel de la ligne existante »

En partant d'une ligne où la vitesse maximale est de 160km/h, la ligne classique est aménagée pour en augmenter la capacité sans dégrader ses conditions d'exploitation. Cette infrastructure accueille les trains GL (maximum 160 km/h), les trains TER (maximum 160 km/h) et les trains de fret (de 80 à 120 km/h).

## Famille « Ligne nouvelle voyageurs 220 km/h et fret 120 km/h »

Il s'agit d'une nouvelle ligne classique mixte, apte à 220 km/h, pouvant accueillir les trains de voyageurs GL et TER et les trains de fret.

## Famille « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h »

Il s'agit d'une ligne nouvelle mixte à grande vitesse (300 km/h) permettant d'y faire circuler soit en permanence, soit pendant certaines périodes et alternativement, des trains voyageurs à 300 km/h et des trains de fret à 120 km/h.

## Famille « LGV voyageurs à 320 km/h »

Il s'agit d'une ligne nouvelle dédiée (pas de mixité) à la seule très grande vitesse voyageur (320 km/h).

Selon le degré de mixité et la vitesse de circulation, la fiabilité de l'exploitation, la capacité disponible sur la ligne nouvelle, les aménagements à prévoir ainsi que le coût vont varier. A titre d'exemple, pour une infrastructure mixte, plus le différentiel de vitesse entre les circulations de marchandises et les circulations de voyageur est important, plus il y a de risque de rattrapage entre les circulations. Dans ce cas, il sera nécessaire de prévoir des aménagements permettant les dépassements entre circulations, ce qui augmentera le coût du projet.

# rapport RFF débat public 2009

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

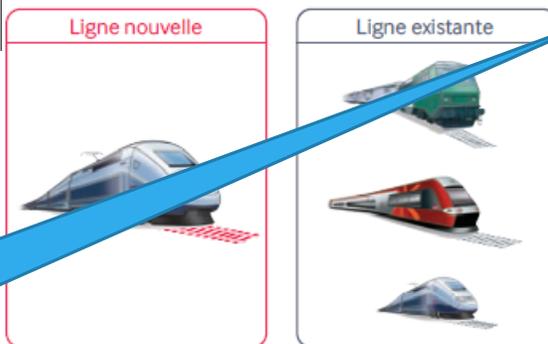
Le dossier du maître d'ouvrage  
Débat public du 3 mars au 3 juillet 2009



## LE SCÉNARIO « LGV voyageurs à 320 km/h »

Le scénario « LGV voyageurs à 320 km/h » consiste à construire une ligne nouvelle dédiée à la grande vitesse, exclusivement pour les voyageurs. Elle est parcourue par des trains circulant jusqu'à 320 km/h, tous les TER et tous les trains de marchandises continuant à emprunter la ligne existante. Cinq gares nouvelles sont envisagées près de Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan. Ce scénario permet de gagner jusqu'à 45 minutes sur des trajets comme Paris-Barcelone ou Nîmes-Perpignan.

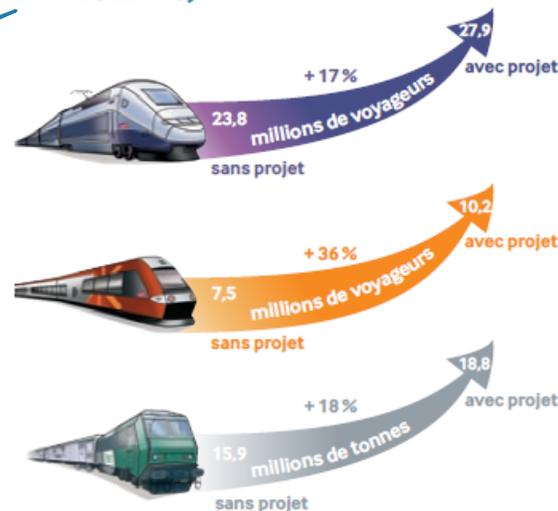
### QUELS TRAINS, SUR QUELLES LIGNES ?



### Le scénario « en bref »

- Les caractéristiques techniques de ce scénario permettent d'épouser le relief (pente\* à 3,5 %).
- En revanche la grande vitesse impose des tracés rectilignes.
- Après 2020, ce scénario limite la capacité de développement du fret et du TER entre Nîmes et Narbonne.
- En cas de perturbations, il est impossible de reporter le trafic de la ligne existante sur la ligne nouvelle.
- Son coût est estimé à **3,7 milliards d'euros, dont 0,6 milliard d'euros pour les gares** (valeur mai 2006).

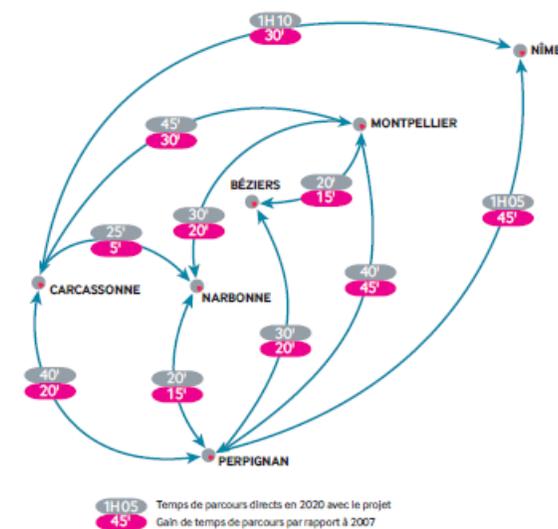
### LES TRAFICS PRÉVUS EN 2020 SANS ET AVEC LE PROJET



### Les aménagements prévus :

- 153 km de ligne nouvelle
- 37 km de raccordements
- 5 gares nouvelles

### LES TEMPS DE PARCOURS ET GAINS DE TEMPS



### Développement possible des trafics après 2020

Nombre de trains TER ou fret supplémentaires possible par jour : **une dizaine sur la ligne existante**

Il serait opportun de connaître les chiffres REELS 2020

# rapport RFF débat public 2009

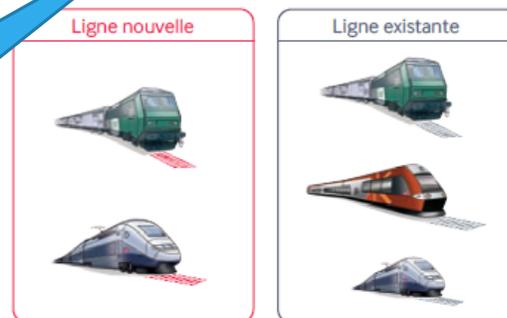
## LE SCÉNARIO « Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h »

Le scénario « Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h » consiste à construire une ligne nouvelle mixte où circule à la fois des trains de voyageurs à 220 km/h et des trains de marchandises plus lents. Les TER et une partie des trains de fret empruntent la ligne existante. Une seule gare nouvelle est envisagée à Montpellier. Ce scénario évolutif offre de bonnes capacités de report modal et une grande souplesse d'exploitation entre les deux lignes, avec des gains de temps un peu moins importants.



N'est-ce pas la solution la plus cohérente ?

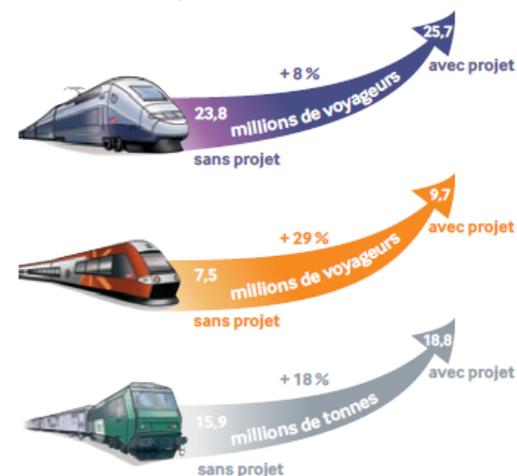
### QUELS TRAINS, SUR QUELLES LIGNES ?



### Le scénario « en bref »

- Les circulations de trains de fret imposent des pentes\* faibles (pente à 1,25 ‰), ce qui complique la réalisation de l'infrastructure dans les zones de relief chahuté. En revanche, la vitesse de circulation des trains (220 km/h) facilite le contournement de zones sensibles (villages, reliefs, zones naturelles...).
- Ce scénario permet le développement à long terme du fret et du TER en Languedoc-Roussillon, la ligne nouvelle pouvant accueillir tous les types de trains. La présence de ce véritable doublet de lignes\* facilite la gestion des situations perturbées.
- Son coût est estimé à 3,9 milliards d'euros, dont 0,15 milliard d'euros pour la gare nouvelle de Montpellier (valeur mai 2006).

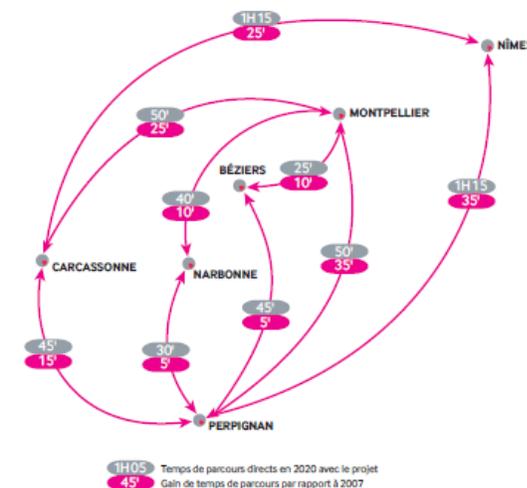
### LES TRAFICS PRÉVUS EN 2020 SANS ET AVEC LE PROJET



### Les aménagements prévus :

- 155 km de ligne nouvelle
- 38 km de raccordements
- 1 gare nouvelle

### LES TEMPS DE PARCOURS ET GAINS DE TEMPS



### Développement possible des trafics après 2020

Nombre de trains TER ou fret supplémentaires possible par jour : 70 à 80 à la fois sur la ligne existante et sur la ligne nouvelle.

# rapport RFF débat public 2009

## LE SCÉNARIO « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h »

Le scénario « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » consiste à construire une ligne à grande vitesse mixte où les trains de voyageurs circulent jusqu'à 300 km/h et cohabitent avec des trains de marchandises. Les TER et une partie des trains de fret continuent à emprunter la ligne existante. Quatre gares nouvelles sont envisagées près de Nîmes, Montpellier, entre Béziers et Narbonne, et à Perpignan. Ce scénario offre des gains de temps de parcours pour les voyageurs et des capacités de report modal, mais rend plus délicate l'exploitation de la ligne nouvelle en cas de retard des trains ainsi que l'entretien et la maintenance des voies.

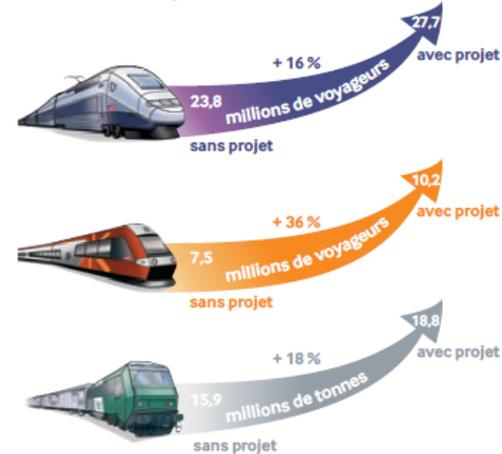
### QUELS TRAINS, SUR QUELLES LIGNES ?

Ligne nouvelle	Ligne existante
	
	
	

### Le scénario « en bref »

- Ce scénario conjugue les contraintes techniques de la grande vitesse (tracé très rectiligne) et du transport de marchandises (faible pente\* à 1,25 %). La grande différence de vitesse (180 km/h) entre les trains de voyageurs et de marchandises impose la réalisation d'une ligne nouvelle, avec 90 km de sections à trois ou quatre voies entre Montpellier et Perpignan, afin de permettre aux trains grandes lignes de conserver leur vitesse de circulation (300 km/h).
- Il accompagne le développement à long terme du fret et du TER en Languedoc-Roussillon, la ligne nouvelle pouvant accueillir tous les types de trains.
- Il permet de faire circuler les trains de fret à la fois sur la ligne nouvelle et sur la ligne existante.
- Son coût est estimé à 5,2 milliards d'euros, dont environ 0,5 milliard d'euros pour les gares (valeur mai 2006).

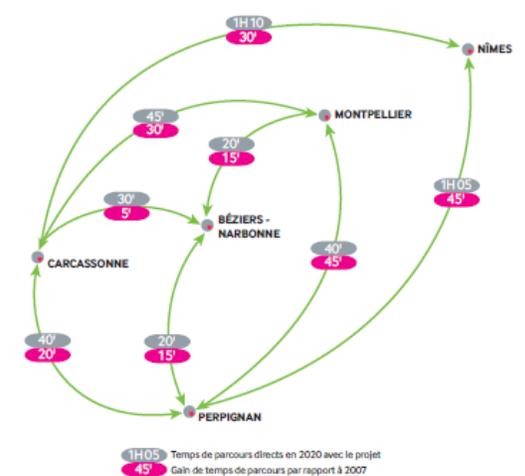
### LES TRAFICS PRÉVUS EN 2020 SANS ET AVEC LE PROJET



### Les aménagements prévus :

- 153 km de ligne nouvelle dont 90 km à 3 ou 4 voies
- 25 km de raccords
- 4 gares nouvelles

### LES TEMPS DE PARCOURS ET GAINS DE TEMPS



### Développement possible des trafics après 2020

Nombre de trains TER ou fret supplémentaires possible par jour : une cinquantaine à la fois sur la ligne existante et sur la ligne nouvelle.



Le nombre de gares a été revu à la baisse, la délicate exploitation de la ligne nouvelle en cas de retards est indéniable

# évolutivité des scénarii



# L'évolutivité des scénarii après 2020

Une analyse qui ne tient pas compte de la fragilité de la ligne classique entre Narbonne et Fitou

L'évolutivité des scénarios permise au-delà de 2020 par le doublet de lignes dépend de deux facteurs: le degré de mixité de l'infrastructure (effet positif) et le différentiel de vitesse entre trains lents et trains rapides (effet négatif).

Le projet « **Doublement partiel de la ligne classique** » est par définition limité puisque devant uniquement répondre à la demande de transports en 2020. Il n'offre donc aucune capacité résiduelle.

Dans le cas du projet « **LGV voyageurs à 320 km/h** » non mixte, la croissance des trafics fret et TER sera limitée à terme par les contraintes de capacité de la ligne classique.

Les projets mixtes, « **Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km h** » et « **LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h** » permettent de faire circuler les trains grandes lignes et les trains de fret sur la ligne nouvelle. Ils autorisent une meilleure répartition des circulations entre ligne nouvelle et ligne classique et offrent ainsi la meilleure souplesse d'exploitation.

À noter que le scénario « **LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h** » implique une parfaite gestion des dépassements des trains de fret par les TGV®, sa fiabilité est donc plus faible que le scénario « **Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h** ».

Solution présentée comme la plus avantageuse

# Un débat public dénaturé

- Consensus autour de la mixité de bout en bout de la ligne nouvelle :

**Or le projet limite cette mixité à une partie de la ligne nouvelle**

- Consensus sur la vitesse LGV :

**Or le projet proposé au ministre concerne une ligne apte à 350 km/h, vitesse qui n'a jamais été présentée au débat public**

# Point faible des études : le fret

- Dans le dossier de SNCF Réseau, l'étude de trafic fret tient dans 16 pages ; il s'agit d'une simple étude prévisionnelle et pas d'une approche prospective ; les augmentations de trafic envisagées représentent une croissance minime par rapport au flux total de marchandises sur cet axe et il est difficile de parler de report modal.
- On ne voit pas d'hypothèse prenant en compte les objectifs ambitieux du Grenelle de l'environnement.
- On ne voit pas non plus la prise en compte des orientations de la commission transport européenne qui travaille pour le développement du transport multimodal avec une part importante pour le rail, sur la longue distance notamment (conférence FERRMED au parlement Européen de mars 2014).
- Le transport de fret entre Perpignan et Béziers serait confié à la seule ligne existant actuellement, et cela pendant plusieurs dizaines d'années. Or sa situation géographique l'expose à des aléas climatiques particuliers. Aucune évaluation n'est faite de l'impact de ces aléas sur le service, alors que les informations permettant cette évaluation existent. Un long chapitre, bien documenté, est consacré à ces aléas et à leur évolution probable qui augmentera la vulnérabilité de la ligne, mais aucune mesure permettant d'anticiper n'est envisagée ; il n'y a pas non plus d'étude permettant d'évaluer les risques d'interruptions totales de trafic dus à ces aléas, leur fréquence et leur durée et les parades possibles ; à aucun moment la ligne nouvelle n'apparaît comme une possibilité préventive (à condition qu'elle soit mixte). L'anticipation est pourtant indispensable compte tenu du temps nécessaire, à partir d'une décision, pour réaliser un ouvrage.
- Quant à l'Observatoire de la Saturation, il n'apportera pas de réponse vraiment utile s'il se borne à une étude dite « prospective » sur 5 ans et s'il n'élabore pas de grille de critères qualité pour le fret (alors qu'il y en a pour les voyageurs !)

# **Des propositions volontairement orientées vers une mixité partielle de la ligne nouvelle**





# Une ligne nouvelle aux coûts « variables » selon les « humeurs » du maître d'ouvrage

## 6.3.3. Comparaison des zones de passage pour la séquence 2

Dossier ministériel AVRIL 2011  
étape 1 pages 85 à 87

Sur la séquence 2, les trois zones de passage ont été comparées dans leur version dédiée aux trafics de voyageurs.

La zone de passage « Médiane » a un impact un peu plus marqué sur le milieu physique et naturel, en particulier du fait de son passage au travers de périmètres de zones Natura 2000 ; mais elle est toutefois la plus favorable en terme d'insertion paysagère, de préservation du patrimoine, de moindres risques naturels (inondations) et industriels (éolien et PPRT), de coût, ce qui contribue à expliquer sa meilleure acceptation sociale.

**La zone de passage « Médiane » est donc la plus favorable des zones de passage étudiées dans le cas d'une ligne nouvelle dédié aux trafics voyageurs (non mixte).**

Dans l'hypothèse alternative d'une ligne nouvelle mixte, seules deux zones de passage sont comparées, puisque la zone de passage « Corbières » ne permet pas la mixité à un coût raisonnable du fait du relief traversé (cf. annexe 5).

Pour une ligne nouvelle mixte (passage à des rampes de 12.5‰ et des rayons de courbure de 7 000 m), la zone de passage « Médiane », qui s'inscrit en partie dans les reliefs des Corbières, voit ses coûts d'investissement doubler.

La présentation du maître d'ouvrage a conduit à une vision FAUSSE des coûts. De fait l'étude de la mixité avec un tunnel comparée à celle sans tunnel n'a JAMAIS été menée sur la séquence 2.

**Commission consultative  
— Les coûts 27 janvier 2011 Opoul Périllos**

		Options de passage - Séquences 1 et 2		
		Corbières	Médiane	Littoral
Fret et Voyageurs		2,3 Md€	2,1 Md€	1,9 Md€
Voyageurs		1,6 Md€	1,3 Md€	1,6 Md€

## Comparaison des zones de passage pour les séquences 1 et 2

# Dossier ministériel 2012

## Conclusions de RFF

### comparaison par séquence

#### 6.3.7. Conclusions de la comparaison par séquence

Le projet, mixte de Montpellier à Nissan puis localement dédié voyageurs de Nissan à Perpignan s'inscrit donc dans les zones de passage « **Plaine du Roussillon** » (séquence 1), « **Médiane** » (séquence 2), « **Ouest** » (séquence 3), « **Nord A9** » (séquence 4) et « **Plaine de Fabrègues** » (séquence 5). Cette zone de passage préférentielle englobe plus de 95% du linéaire du PIG de 2000.

Pour la **séquence 2**, le **choix de la mixité complète** de la ligne nouvelle conduirait à préférer la **zone de passage « Littorale »** contournant le massif des Corbières.

Le maître d'ouvrage a donc « orienté » le choix du ministre vers les options qu'il désirait, les valorisant au détriment des autres options au seul critère du coût des travaux dont il est démontré, preuves à l'appui, qu'il était présenté au ministre de manière erronée.

Les enjeux liés à l'exploitation de la ligne ont été minimisés, la fragilité de la ligne classique « oubliée », les problématiques de fiabilité des sillons de fret « écartées ».



# **Les conséquences des choix du maître d'ouvrage**

# Une évolutivité limitée

Dans le cas du projet « **LGV voyageurs à 320 km/h** » non mixte, la croissance des trafics fret et TER sera limitée à terme par les contraintes de capacité de la ligne classique.

**Une ligne non mixte est vouée à rencontrer rapidement des limites, cependant le maître d'ouvrage propose au ministre des transports de valider une mixité partielle de la ligne nouvelle et surtout un tronçon de près de 80 km en LGV pure.**

# Une souplesse d'exploitation freinée

Les projets mixtes, « Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h » et « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » permettent de faire circuler les trains grandes lignes et les trains de fret sur la ligne nouvelle. Ils autorisent une meilleure répartition des circulations entre ligne nouvelle et ligne classique et offrent ainsi la meilleure souplesse d'exploitation.

**Pourquoi, dans ce cas,  
limiter la souplesse d'exploitation  
avec une mixité partielle ?**



**Non mixité**  
**de Béziers à Rivesaltes :**

**Les défaillances connues  
de la ligne actuelle  
obèrent l'avenir  
du fret ferroviaire**

# **La ligne actuelle : fragilité, vulnérabilité et risques**

Le projet LNMP tel qu'il a été présenté aux décideurs/financiers repose sur des études incomplètes qui ne tiennent pas compte de paramètres essentiels :

- ✓ La fragilité de la ligne actuelle notamment dans sa traversée des étangs ou zones lagunaires entre Narbonne et Rivesaltes.
- ✓ La fiabilité de la ligne actuelle notamment dans les garanties qui ne peuvent être apportées au fret.
- ✓ La traversée de zones fortement urbanisées par des trains de fret sur la ligne actuelle, notamment quant la sécurité aux passages à niveau, quant aux nuisances sonores augmentées

# La traversée des étangs par les trains de fret



Étang de Leucate



Étang de Bages



Étang du siffleur



Étang Port-la-Nouvelle



Étang de Fitou

# La fragilité d'un écosystème



Un patrimoine écologique et économique à préserver :  
les étangs, les lidos et les lagunes  
Une augmentation du trafic fret augmenterait le  
risque pollution en cas d'accident ferroviaire.



# La fragilité d'une économie



Une économie liée à la qualité des eaux des lagunes

# Un milieu particulièrement sensible aux dégradations

- Première activité économique liée au milieu lagunaire par le chiffre d'affaire dégagé à la production (plus de 13 000 tonnes d'huîtres en Languedoc-Roussillon) et les emplois concernés, la conchyliculture, au même titre que la pêche, est tributaire de la qualité du milieu.
- Toute dégradation du milieu peut remettre en cause l'ensemble de l'activité et face à cet enjeu à la fois sanitaire et économique, des réseaux de surveillance ont été mis en place par l'IFREMER pour contrôler la qualité des coquillages et des milieux lagunaires.



*Tables de production d'huîtres creuses, étang de Leucate/Salses*

# Un impact sur le tourisme



*Wind surf étang de Leucate/Fitou*



*Kite surf étang de la palme*

Si les lagunes venaient à être dégradées, l'économie liée au tourisme s'en verrait gravement impactée

# Vulnérabilité liée aux coups de mer sans pluie

La ligne actuelle est situés derrière les embruns



**Le sel se dépose sur les caténaires et les trains ne circulent plus pendant la durée de l'épisode. Les coups de boutoir de la mer affaiblissent le ballast qui doit être régulièrement réparé.**

# Vulnérabilité liée aux coups de vent



Les Corbières maritimes, surtout les communes de Fitou et de Leucate pour le département de l'Aude et Salses-le-Château pour les Pyrénées-Orientales sont considérées comme une des parties de France les plus venteuses (Tramontane).

Il est déjà arrivé qu'un train déraille sur la ligne actuelle au niveau de Fitou. Depuis, lors des violentes et récurrentes tempêtes de tramontane, la ligne est arrêtée.

Les transporteurs de fret ont mis en avant cette fragilité, en vain.

# Vulnérabilité liée aux inondations



Le relief favorise des inondations torrentielles qui apportent une quantité d'eau importante dans les étangs et fragilisent le ballast

Météo France enregistrera un épisode d'ampleur paroxystique en octobre 1986 avec 301 mm (une habitante de Fitou sera emportée par les flots et sera retrouvée à Saint Laurent de la Salanque, 15 km plus loin, de l'autre côté de l'étang) ainsi qu'un épisode localisé très intense en novembre 2003 avec 210 mm (12 véhicules emportés pas le ruisseau du Pla qui alimente l'étang de Leucate/Fitou et passe sous la ligne actuelle).

# Vulnérabilité liée aux inondations



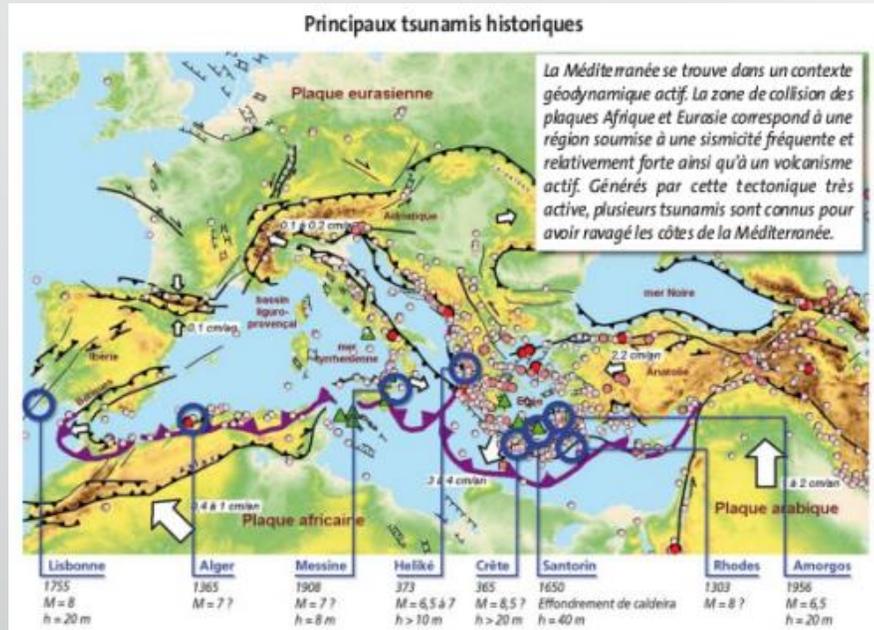
L'épisode Méditerranéen qui a frappé le Biterrois fin octobre 2019 démontre sans nul doute la fragilité de la ligne existante. Madame le Ministre l'a constaté de visu.

En effet, l'eau, d'abord bloquée par la voie, s'est ensuite infiltrée dans le ballast, le réduisant à néant. Pendant de nombreuses semaines, aucun train n'a pu circuler sur cette voie de Sète à Perpignan, que ce soit pour le fret ou pour le transport de personnes.

**Comment continuer de prétendre que la ligne actuelle est fiable dans ces conditions?**

Seule une ligne nouvelle LNMP mixte de part en part permettrait de délester les trains et assurer la continuité du Service Public.

# Vulnérabilité liée au risque tsunami



<http://www.midilibre.fr/2015/07/05/tsunami-un-risque-certain,1186238.php>  
Tsunami en Méditerranée : "Un risque certain" selon le sénateur Courteau  
Oui, comme je le note dans mon rapport de 2007, il y a un risque certain. Depuis l'Antiquité 25 % des tsunamis ont eu lieu en Méditerranée. 9 % si l'on prend les 911 tsunamis observés depuis le **début du XXe siècle. Soit 90 dans la région Languedoc-Roussillon.**

La collision des plaques africaine et eurasiatique fait de la Méditerranée une région particulièrement exposée. En 1979, au large de Nice, il y a eu un tremblement de terre avec création d'une vague de 4 mètres qui a déferlé sur l'aéroport de Nice. N'oublions pas qu'en haute mer, les vagues peuvent se déplacer à des vitesses de 500 à 1 000 km/heure. Ce qui explique que même une vague de 50 cm peut faire d'énormes dégâts.

Comme on a pu le constater le 21 mai 2003, quelques heures après le séisme de Boumerdès en Algérie, d'une magnitude 6,9. Ce tsunami, avec une montée de vagues de 2-3 mètres aux Baléares, a provoqué plusieurs dégâts. En France, et même si le phénomène qui s'est produit de nuit, est presque passé inaperçu, on a constaté dans les ports des chutes rapides du niveau de la mer et de très forts courants, détruisant ou abîmant de nombreux bateaux. on sait depuis longtemps que là où il y a eu des tsunamis dans le passé, il y en aura dans le futur. Comme on sait que notre temps de réaction est très court.

**Un séisme au nord de l'Algérie peut engendrer 90 minutes plus tard une vague de 4 à 5 mètres sur nos côtes.**



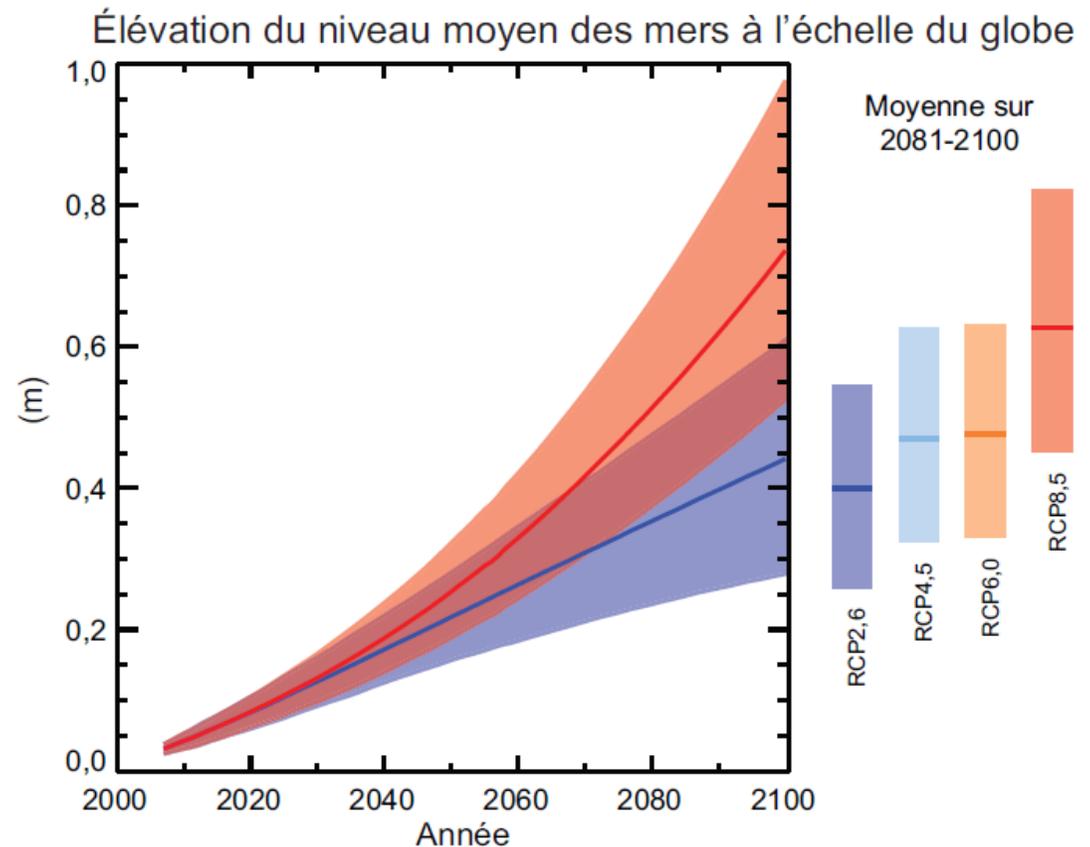
Nice, 1979

# Vulnérabilité liée aux aléas climatiques à venir

Résumé à l'intention des décideurs

© 2013, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

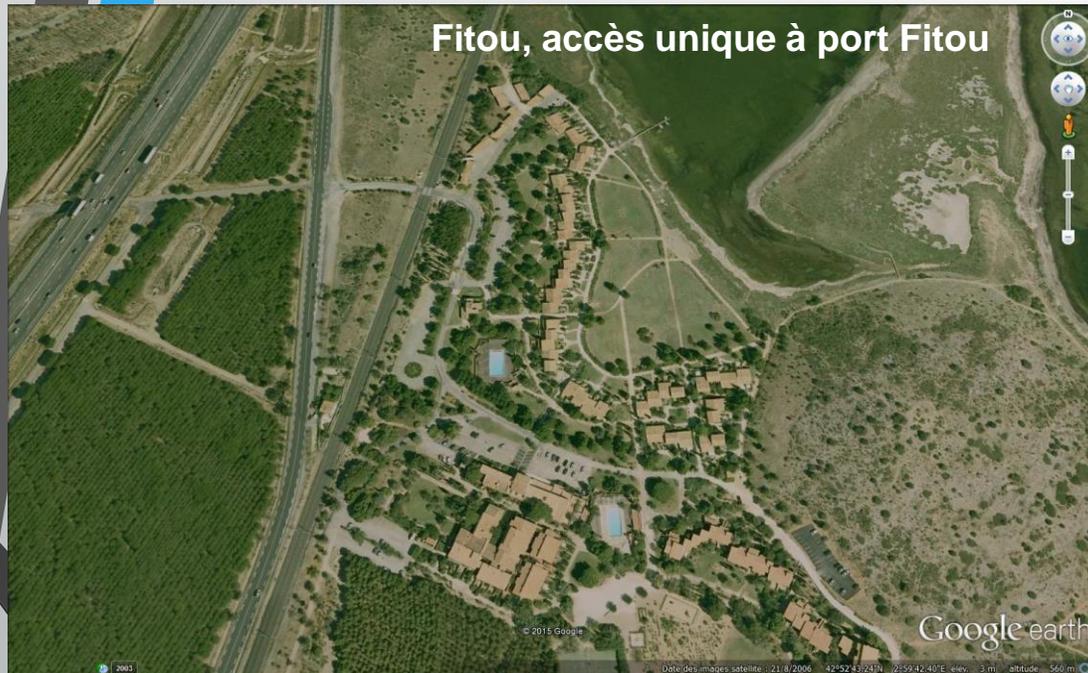
Extraits de la contribution du Groupe de travail I au cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat





**traversée de zones urbanisées  
par des trains de fret**

# liée au risque accident aux passages à niveau



# risque accidents liés aux 16 passages à niveau en zone non mixte



Salses-le-Château 3 juin 2015

Une voiture a été percutée par un train de marchandises vers 10 heures à un passage à niveau au cœur du village de Salses-le-Château.

L'automobiliste a été ébloui par le soleil et n'a pas vu que la barrière était baissée (PN 143). Il a freiné brusquement mais l'avant de sa voiture s'est engagée sous la barrière au moment où le train arrivait.

Le train de marchandises a été stoppé et le trafic ferroviaire interrompu pendant deux heures sur la ligne Perpignan Narbonne.

Salses-le-Château

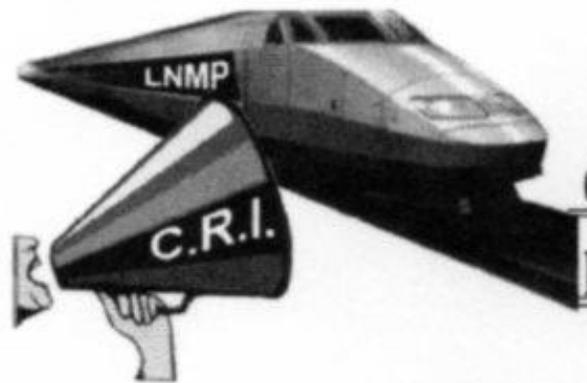
Le train heurte une voiture : la conductrice, éblouie par le soleil, n'aurait pas vu la barrière du passage à niveau qui était abaissée et qu'elle aurait ainsi défoncée. Sans avoir le temps de réaliser que le train arrivait...

Le conducteur du TER n'a, lui, rien pu faire pour éviter le choc. Extrêmement choqué, il a dû être remplacé tandis que le trafic ferroviaire était immédiatement interrompu sur cette ligne et le train, transportant une cinquantaine de passagers, a été immobilisé pour deux heures environ. Salses-le-Château



# Les gares





Coordination Régionale Inter-associative  
Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

[cri.lnmp@gmail.com](mailto:cri.lnmp@gmail.com)

**Nos propositions en faveur  
d'une ligne nouvelle  
visionnaire et cohérente,  
respectueuse  
des territoires traversés  
et de leurs habitants**

# Il y a pourtant une alternative.

Le seul tronçon qui poserait problème au maître d'ouvrage pour une mixité de Montpellier à Perpignan, concerne 13 km entre Roquefort et Salses.

SNCF Réseau prétend que ce tunnel cela coûtera d'après 1 milliard d'euros, mais ce chiffre ne tient pas compte des déblais et remblais qui ne seront plus d'actualité, ni des mesures de compensation environnementales évitées ni du dispositif de stockage des trains entre la ligne nouvelle venant d'Espagne et la ligne actuelle, ce qui ramènerait le surcoût bien proche des données de 2011.

Qui plus est, une diminution de la vitesse aux abords du tunnel permettrait une meilleure insertion géographique et de fait une longueur de tunnel bien plus faible, cette diminution étant sans grande influence sur les temps de parcours.

Si la ligne est entièrement mixte, elle a de meilleures chance d'obtenir de l'Europe une part de financement plus importante.

- Nous proposons : **la réalisation de la plateforme permettant le 350 km/h de St Jean de Védas à l'approche de Narbonne, sauf là où cela ne serait pas compatible avec les exigences que nous avons toujours formulées, et le 250 ou 220 km/h dans la traversée de Narbonne et des Corbières** pour réduire les contraintes et les coûts dus à la mixité.
- **l'équipement initial de la ligne nouvelle pour du 250 km/h**, ce qui sera largement suffisant pour les conditions d'exploitation d'une ligne mixte (rappelons que la ligne nouvelle mixte Nîmes/Montpellier sera exploitée à 220 km/h dans un premier temps dont la durée n'est pas précisée).
- **la mixité entre Béziers et Perpignan** sur la totalité du parcours pour :
  - éviter la traversée des villages et villes, notamment Narbonne et de Béziers par les trains FRET en transit (nuisances sonores, transport de matières dangereuses) ;
  - prolonger la ligne nouvelle mixte Perpignan-Barcelone (cohérence du système ferroviaire);
  - **assurer la pérennité du trafic ferroviaire** à moyen terme (risque de coupure de la ligne existante après Narbonne par submersion, en cas de tempête notamment) et éviter de nombreux incidents perturbant gravement le trafic dans les années à venir.
  - Garantir une **capacité et une fiabilité suffisantes à long terme pour le transport fret et voyageurs.**

Le projet de gare A75 s'il devait être entériné est un non sens. Présentée comme pouvant être le cœur d'un pôle économique porté par un projet de territoire ciblant ... l'Ouest héraultais, cette gare **non raccordée au réseau existant** génèrerait une recours obligatoire au mode routier, notamment pour les liaisons avec la gare centre (que la CABM entend transformer en véritable pôle d'échange multimodal pour renforcer son attractivité) et donc des correspondances coûteuses en temps et en inconfort. Ce projet fait l'impasse sur la ligne BEZIERS NEUSSARGUES.

Le choix fait pour l'emplacement de cette éventuelle gare impose un tracé plus au sud délaissant un foncier non bâti initialement réservé pour le projet entraînant **un premier impact** sur un immobilier bâti très important composé d'habitations et de locaux commerciaux, soit le tiers de la zone d'artisanat de la Montagnette.

Ce choix de tracé plus au sud entrainerait **un deuxième impact** important sur l'immobilier bâti Villeneuvois car il décalerait également plus au sud la voie de raccordement permettant aux trains de passer de la ligne nouvelle à la ligne existante, ce qui positionnerait la jonction au niveau du cimetière neuf.

Enfin, cette gare dédiée uniquement à la grande vitesse comporte un risque élevé de sous exploitation qui devra être assumé par le contribuable. La demande Grande Vitesse au plan national reste stagnante depuis près de trois ans avec un taux de remplissage des TGV de 53 % en 2014.

## Synthèse de nos propositions

- **Retenir un tracé qui permette, de bout en bout, la mixité et, à terme, la très grande vitesse, de façon à laisser des marges de progrès.** Toutefois, le tracé pourrait être prévu pour une vitesse plus réduite (250/220 km/h) dans la partie où les contraintes sont plus fortes (entrée de Narbonne, traversée des Corbières...) pour réduire les coûts, le coût de la minute gagnée sur cette faible distance ne justifiant pas l'investissement supplémentaire.
- **Equiper la ligne nouvelle avec du matériel conventionnel** (voies et caténaires) autorisant des vitesses jusqu'à 250 km/h, **moins coûteux que le matériel très grande vitesse.**
- **Réaliser des raccordements pour desservir les gares centre et faire l'économie de gares nouvelles excentrées,** en particulier à Béziers, en veillant à ce que ces raccordements apportent le moins de préjudices possible aux communes concernées. Prévoir un raccordement au niveau de Nissan-lez-Ensérune permettant aux trains de fret de passage d'éviter la traversée de Béziers et de réaliser dans l'avenir, si le besoin s'en fait sentir, un pôle de correspondance.
- **Revoir les aménagements au niveau de Narbonne** pour, en particulier, **tenir compte de la nouvelle région Languedoc-Roussillon/Midi-Pyrénées.** Le projet actuel de gare nouvelle qui exigerait un rebroussement pour les trains Montpellier < > Toulouse desservant Narbonne est à proscrire. L'option gare commune Béziers/Narbonne est à garder.
- **Assurer la mixité sur tout le parcours** : c'est la condition pour que le transport de fret ferroviaire puisse se développer dans le contexte européen, répondre aux attentes des chargeurs, assurer une meilleure rentabilité économique et limiter l'expansion du routier, la pollution et les risques qui l'accompagnent. Le passage dans les Corbières nécessitera la construction d'un tunnel, mais évitera des atteintes à l'environnement et aux populations dans un secteur remarquable de qualité et de biodiversité ; il garantira aussi le transport ferroviaire en cas d'indisponibilité de la ligne littorale, due notamment à des aléas climatiques.
- **Les raccordements ferroviaires avec les sites importants de population et d'activités économiques doivent être prévus,** permettant leurs réalisations ultérieures. **Les raccordements et les interconnexions sont essentiels pour l'efficacité du réseau ferroviaire.**(2)

Les arguments avancés pour privilégier le choix de cette gare ne résistent pas au bon entendement et encore moins aux perspectives de développement économique portées par le Projet de Territoire, **de par la position excentrée.**

**Il n'est pas non plus conforme à la commande ministérielle qui précisait dans sa lettre du 15/12/2013 à propos des gares nouvelles: « Il conviendra, en particulier, d'approfondir la faisabilité de leur interconnexion avec la ligne classique. » C'est un critère essentiel et non « ...un critère parmi d'autres ...(1) », pour l'efficacité du réseau ferroviaire.**

Gare nouvelle de Narbonne au fonctionnement « en cul de sac » pour les liaisons Toulouse/Narbonne/Montpellier, ce qui rendra compliquée son exploitation et nuira gravement à son efficacité. Ce projet doit être revu pour déterminer le meilleur emplacement permettant de gérer la bifurcation Montpellier /Toulouse/Perpignan en tenant compte du renforcement prévisible des liaisons Montpellier/Toulouse. **L'option d'une gare commune entre Béziers et Narbonne doit être rétablie.**