



Conférence de presse, vendredi 4 juin 2021

Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan : l'indispensable mixité fret-grande vitesse sur la totalité du parcours

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) est long de 150 km. Il est prévu de le réaliser en deux phases : Montpellier-Béziers dans un premier temps (2030), Béziers-Perpignan par la suite (2040). L'objectif est d'augmenter la capacité et la fiabilité de la ligne et d'obtenir des gains de temps de cet axe régional, inter-régional et international.

Pour l'instant, le projet de SNCF Réseau ne prévoit la mixité des circulations - fret et voyageurs - qu'entre Montpellier et Béziers, renvoyant les trains de fret sur la ligne classique entre Béziers et Rivesaltes. Pourtant, la mixité sur la totalité du parcours est capitale pour affronter à la fois l'augmentation projetée du trafic fret et le report modal des voyageurs de la voiture au train.

Les associations présentes demandent que soit prévue une mixité totale de Montpellier à Perpignan

1 - Un projet bancal.

Jusqu'à présent, le projet de SNCF Réseau est bancal. Il prévoit une section mixte fret-grande vitesse de Montpellier à Béziers (58 km), comme entre Manduel et Montpellier sur le CNM. En revanche entre Béziers et Rivesaltes (92 km), il ne prévoit qu'une ligne tracée pour la grande vitesse, excluant le fret en raison de l'importance des déclivités prévues. La courte section Rivesaltes-Perpignan-le Soler serait mixte.

Si ce projet était réalisé tel quel, les trains de fret devraient donc continuer de circuler sur la ligne classique qui traverse les villes, la plaine de l'Aude et les étangs, à proximité de la mer.

Entre Béziers et Rivesaltes, le projet de SNCF Réseau repose donc sur l'exploitation intensive de la ligne existante, réservant la ligne nouvelle aux seuls TGV. La ligne classique devrait donc supporter tous les trains de fret, tous les TER, et, entre Béziers et Narbonne, les Intercités et les TGV « caboteurs ». Or elle est fragile et sa saturation menace à terme.

2 - Les fragilités et la saturation de la ligne classique.

Cette ligne classique traverse en particulier la plaine de l'Aude et les étangs de Bages et de Leucate au niveau de la mer. Elle connaît des difficultés de circulation lorsqu'il y a beaucoup d'embruns : problèmes de patinage pour les trains de fret et de captage de courant contraignant à faire passer un train graisseur, qui charge le programme des circulations. Les opérations de gros entretien sont plus lourdes et fréquentes dans le secteur des étangs. Dans cette partie très humide, la plateforme doit être périodiquement renforcée et, du fait de la corrosion due à l'air marin, l'usure des rails est rapide : la voie doit être renouvelée tous les 10 ans au lieu de 30 ans.

Entre Béziers et Narbonne, la ligne classique est vulnérable aux inondations de la plaine de l'Aude, qui entraînent des interruptions de trafic. En l'absence de mixité de la LNMP entre Béziers et Rivesaltes, la ligne classique serait chargée des trafics TER, fret national (depuis Le Boulou, Perpignan, Port-la-Nouvelle...) et fret international qui se développe fortement.

3 - Préparer le report sur rail du très important fret routier France-Espagne.

Le basculement du trafic fret France-Espagne de la route au rail est devenu impératif. Le flux fret routier transpyrénéen est considérable, bien supérieur à celui traversant des Alpes françaises. Côté Languedoc (Occitanie), le seul col du Perthus voyait passer, en 2017, 44,95 millions de tonnes de fret routier par an dans 3,2 millions de poids-lourds, soit plus que par tous les axes traversant les Alpes françaises réunis (Mont-Blanc, Fréjus, Vintimille). Or la liaison ferroviaire France-Italie va bientôt être doublée grâce au tunnel de base sous le Fréjus et à ses lignes d'accès, l'ensemble étant prévu pour des trafics mixtes fret-voyageurs.

Sur la LNMP, la problématique fret est donc aussi importante, voire plus importante, que la problématique voyageurs, l'axe routier parallèle étant proche de la saturation en raison du trafic poids lourds. La réserve de capacité de la ligne classique est insuffisante pour permettre un report de la route vers le rail permettant d'inverser la tendance et de répondre aux enjeux de transition énergétique, de pollution et de santé publique.

4 - Menace d'une limitation du développement des TER sur Béziers-Perpignan.

Tout développement du fret France-Espagne, fortement souhaitable, engorgera inévitablement la ligne classique entre Béziers et Narbonne, voire Perpignan, si la ligne nouvelle n'est réservée qu'aux trains de voyageurs à grande vitesse. En conséquence, le développement du transport régional de voyageurs sur la ligne classique en serait d'autant limité.

5 - Protéger l'environnement grâce à la mixité.

La mixité sur le tronçon Béziers-Rivesaltes exigera un tunnel sous les Corbières pour limiter les déclivités. Or ce passage en souterrain limitera fortement l'impact environnemental de la ligne nouvelle. Dans les Basses-Corbières, une version uniquement grande vitesse serait tracée à l'air libre, en tranchées et en remblais, avec un impact environnemental lourd sur le paysage, l'agriculture, la faune et la flore riches en espèces protégées. La mixité complète de la LNMP évitera aussi le transit du fret par la ligne côtière qui traverse des zones déjà fortement sollicitées par les infrastructures de transport (routes, autoroute...) et fortement peuplées. Cette situation serait aggravée s'il devenait nécessaire d'éloigner la ligne classique du trait de côte en raison d'une hausse du niveau de la mer.

Conclusion

Le projet de SNCF Réseau tel qu'il a été validé est peu crédible. Les associations exigent donc que la mixité soit prévue sur l'ensemble de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Elles demandent que soient prévus des « garages actifs » permettant des dépassements de trains lents par les trains rapides sans arrêt complet des premiers. Elles demandent aussi que soient ménagées des liaisons entre lignes nouvelle et classique afin de faciliter les reports de circulations en cas d'interruptions temporaires.

Un enjeu considérable pour un axe essentiel à l'échelle de plus d'un siècle

La construction d'une ligne de chemin de fer engage l'avenir pour plus d'un siècle. Par exemple la ligne classique Tarascon-Sète, colonne vertébrale de notre région, a été mise en service sur la totalité de son parcours en 1852, voici... 169 ans. La qualité du projet LNMP est donc capitale à long terme.

En cas de non-mixité de la LNMP au sud de Béziers, les facteurs limitants de la ligne classique entre Béziers et Perpignan n'autoriseront pas une augmentation importante du nombre de trains de fret permettant d'absorber une partie du fret routier et l'augmentation des volumes qu'on peut attendre en provenance de la péninsule ibérique.

Or l'Espagne effectue une mise aux normes UIC (écartement des rails de 1,435 m) de nombreuses lignes à écartement ibérique (1,668 m) pour favoriser les échanges ferroviaires avec le reste du continent. Elle compte de nombreux ports desservis par le rail (Valence, Tarragone, Barcelone...), autant de sources de trafics à longue distance en croissance dès à

présent (4 à 5 trains de fret supplémentaires ces derniers mois). Pourtant, côté français, l'absence de mixité sur le maillon Béziers-Perpignan de la LNMP constituerait un hiatus contre-productif entre deux lignes nouvelles mixtes fret-grande vitesse : Manduel-Montpellier-Béziers au nord, Perpignan-Tunnel du Perthuis-Figueras et au-delà vers Barcelone au sud.

Le scénario actuel de SNCF Réseau ne peut répondre ni aux enjeux liés à la crise écologique ni à la transition énergétique et peut même aboutir, sous prétexte d'économies de court terme, à la saturation voire au blocage de cet axe ferroviaire pour le fret. Rappelons ainsi qu'à l'automne 2019 les circulations ont été totalement interrompues pendant un mois faute d'itinéraire de détournement, suite à la destruction de la voie par des intempéries au niveau de Béziers.

La réalisation d'une ligne mixte de bout en bout permettrait d'augmenter la capacité et de sécuriser cet axe ferroviaire, l'un des corridors européens prioritaires et parmi les plus prometteurs pour le fret. Cette mixité complète paraît donc indispensable.