

## OBSERVATOIRE DE LA SATURATION FERROVIAIRE NÎMES - PERPIGNAN

Réunion du 29 janvier 2015

### Présents :

Jacques Aeschbacher, Perpignan Méditerranée Communauté d'agglomération  
Mohamed Amri, DDTM du Gard  
Pierre Avelan, SNCF Réseau  
Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-Roussillon  
Christophe Bourson, Europorte  
Malik Boutora, Conseil Général du Gard  
Patrick Burté, DREAL Languedoc-Roussillon  
Karine Bussone, DREAL Languedoc-Roussillon  
Alain Chausse, SNCF Réseau  
Jean-Pierre Degaeff, Conseil Général de l'Aude  
Nicolas Dourlens, Région Languedoc-Roussillon  
Isabelle Gianiel, Vice-Présidente transport et mobilité de Montpellier Agglomération  
Guy Giva, CESER Languedoc-Roussillon  
Thomas Goumont, Montpellier Agglomération  
Louis Grandjacquet, FNAUT Languedoc-Roussillon  
Didier Kruger, Directeur de la DREAL, représentant le Préfet de la région Languedoc-Roussillon  
Thibault Leclercq, Conseil Général Pyrénées Orientales  
Solen Le Roux, Région Languedoc-Roussillon  
Nicolas Mallot, Nîmes Métropole  
Jacques Maurand, Communauté d'agglomération de Béziers  
Frédéric Mejean, Conseil Général de l'Hérault  
Stéphanie Papin, CESER Languedoc-Roussillon  
Pascal Pinet, DGA des services, représentant le Président de la Région Languedoc-Roussillon  
Ratael Puig, FERRMED  
François Quetin, SNCF Direction Grands Projets  
Eric Rebeyrotte, CGEDD, co-président de l'observatoire de la saturation  
Philippe Senèque, Grand Narbonne  
Nicolas Sproni, MEDDE/DGITM/DIT  
Franck Stellbrink, SNCF Réseau  
Michel Suere, Vice-Pdt aménagement de l'espace à la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée  
Alex Urbino, SGAR Languedoc-Roussillon  
Christian Vincendet, Communauté d'agglomération de Béziers

### Ordre du jour :

- Validation du compte-rendu de la réunion du 10 juillet 2014
- Point sur les travaux du conseil scientifique
- L'exemple de l'axe de la plaine d'Alsace
- L'axe Nîmes – Perpignan : les gares, les garages fret, les travaux programmés

- Trafics routiers sur l'axe languedocien (DREAL)
- Point d'avancement sur les indicateurs ferroviaires

## **Compte-rendu :**

### Accueil et validation du compte-rendu de la réunion du 10 juillet 2014

Didier Kruger, Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, accueille les participants et propose un tour de table.

Pascal Pinet, Directeur général adjoint de la Région Languedoc-Roussillon, rappelle ensuite le contexte de création de l'observatoire dans la suite de la Commission Mobilité 21. Il insiste sur l'importance et le calendrier des travaux de l'observatoire qu'il voit comme permettant de produire des aides à la décision concernant la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Il rappelle que l'attente du doublet de lignes est forte (ligne actuelle et ligne nouvelle) et que celui-ci est porteur également de forts enjeux pour les trains du quotidien. Il se félicite que les objectifs de calendrier de la ligne nouvelle aient été confirmés par l'État : définition d'un tracé fin 2015 et enquête publique fin 2016. Il indique qu'il faut aller vite car selon lui la ligne historique est saturée comme en témoignent les nombreux incidents qu'elle subit : accidents réguliers de personnes, incidents aux passages à niveau, incidents de fret, intempéries plus fréquentes causant l'arrêt de la circulation, ratés d'ouverture/fermeture du pont Maréchal Foch à Sète, nécessité de travaux sur la ligne mais causant des perturbations, et malgré ces travaux, pas d'amélioration significative du niveau de service. Il souligne l'importance pour la Région de sillons de qualité : des sillons au bon moment, au bon endroit (les métropoles et les agglomérations notamment), mais aussi des sillons pour le fret. Il signale l'impact que peuvent avoir les réflexions de la nouvelle commission Duron sur les trains d'équilibre du territoire, avec notamment en Languedoc-Roussillon l'enjeu de la transversale sud permettant la liaison avec Toulouse. Dans ce contexte qui met en avant la qualité autant que le nombre des sillons, il propose que l'observatoire réfléchisse à des indicateurs de résultats et non de moyens.

En complément, Didier Kruger rappelle que le CPER, qui a fait l'objet d'un protocole d'accord signé le 22 décembre dernier, prévoit bien une ligne études pour la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan. Il confirme enfin le nouveau paysage institutionnel et les nouveaux besoins de liaisons liés à la fusion à venir des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

Pascal Pinet s'interroge sur la note de bilan intermédiaire du conseil scientifique qui avait été évoquée lors de la première réunion : a-t-elle été produite et transmise au ministre ? Pourrait-elle être transmise aux membres de l'observatoire ?

Eric Rebeyrotte indique que ce rapport intermédiaire est encore en cours d'élaboration. Dans la mesure où il fait le compte-rendu de ce qui a été réalisé pendant cette première année de fonctionnement des observatoires et du conseil scientifique, il ne devrait pas y avoir d'obstacle à ce que son contenu soit rendu public.

Après avoir vérifié qu'il n'y avait pas de remarques sur le compte-rendu de la première réunion du 10 juillet 2014, Éric Rebeyrotte commence la présentation du premier point de l'ordre du jour.

#### Point sur les travaux du conseil scientifique (cf. diaporama)

En 2014, le conseil scientifique a supervisé la réalisation du kit pédagogique et de la maquette des indicateurs à renseigner au sein des deux observatoires. Le kit pédagogique est en cours de relecture, une diffusion sera possible au sein de réunions plus techniques. Il servira « par touches » à appuyer les discussions des réunions des observatoires.

Une sélection de transparents est présentée pour illustrer des problématiques concernant tout particulièrement la ligne Nîmes – Perpignan :

- Pour un trafic homogène, la capacité d'une ligne dépend de la vitesse des trains, la signalisation étant optimisée pour les vitesses maximales pratiquées sur la ligne en tenant compte des ralentissements permanents tels que traversées de gare ou de point singulier ; c'est pourquoi les dispositions de limitations temporaires de vitesse en cas de travaux allongent la durée de traversée des cantons de signalisation et réduisent de ce fait la capacité, contrairement à l'exemple autoroutier où à nombre de files constant, réduire la vitesse augmente la capacité ;
- Les différences de vitesse des trains, ou de leur politique d'arrêt, créent une hétérogénéité du trafic qui est également source de réduction de la capacité. Dans ce cas, il est souhaitable pour optimiser la capacité de programmer les trains par ordre décroissant de vitesse, tant que cela ne nuit pas trop aux besoins des usagers et des transporteurs (roulements des rames).
- Le graphique de la ligne Nîmes – Perpignan est assez bien organisé et suit globalement ce principe, mais l'hétérogénéité des missions est une cause de consommation de la capacité. L'arrêt des trains de fret permet de laisser passer des trains de voyageurs mais au détriment de la performance du fret, cela a donc une limite.

Pascal Pinet indique qu'il y a de plus une forte demande de développement des haltes ferroviaires sur l'axe, ce qui va à l'encontre de la capacité de la ligne. Un doublet de lignes permettrait plus facilement un tel développement.

#### L'exemple de l'axe de la plaine d'Alsace (cf. diaporama)

Eric Rebeyrotte présente ensuite, pour répondre à la question posée par la FNAUT lors de la réunion de juillet 2014, les principes de fonctionnement et d'utilisation des aménagements de 3<sup>ème</sup> voie en plaine d'Alsace. Il insiste sur les spécificités du secteur : la faible longueur de certaines missions TER qui réduit les besoins de dépassements, un secteur central peu chargé parcouru uniquement par les missions rapides, des vitesses des TER contrastées notamment avec la présence de TER V200, mais sur 40 ou 50 km de parcours commun, à comparer aux 100 km entre Montpellier et Narbonne.

Eric Boisseau de la FNAUT s'interroge sur la desserte des gares entre Colmar et Sélestat par le seul autocar : quelques TER ferroviaires ne subsistent-ils pas ?

Eric Rebeyrotte confirme que la desserte entre ces deux gares, distantes de 25 km, est assurée par autocar, comme confirmé par les horaires TER.

Un participant souligne que cette partie de la plaine d'Alsace est située sur un piémont, ce qui rend la desserte TER par voie routière plus performante.

#### L'axe Nîmes – Perpignan : les gares, les garages fret, les travaux programmés (cf. diaporama)

Le fonctionnement des gares de l'axe présentant des enjeux d'exploitation, ainsi que des garages fret sur l'axe, et enfin les travaux programmés sur l'axe sont ensuite décrits par Eric Rebeyrotte, dans la continuité de la présentation du 10 juillet 2014.

Pascal Pinet demande si ces travaux de l'observatoire ont permis de mettre en évidence de nouveaux gisements de capacité sur l'axe et si les niveaux et la qualité des services actuels intègrent bien toutes ces caractéristiques et en sont la résultante.

Eric Rebeyrotte répond que ces travaux n'ont en effet pas permis de découvrir d'éléments nouveaux concernant la caractérisation de la capacité de l'axe. Ils montrent toutefois que l'objectif sera d'appréhender la capacité de l'axe à l'horizon de mise en service du CNM et de ses travaux connexes qui feront évoluer cette capacité.

#### Les trafics routiers sur l'axe languedocien (cf. présentation de la DREAL)

Karine Bussone (DREAL) présente les trafics routiers sur A9 : les flux VL ont augmenté de 10 % sur la décennie 2000 mais la croissance se concentre presque entièrement sur ses deux premières années. Le trafic sur l'A9 a été marqué par le report de l'A7 vers l'A75 des flux entre le nord d'une part et l'Espagne et le sud-ouest d'autre part. L'A9 est l'axe autoroutier du sud-est de la France le plus utilisé par les PL. Ces trafics baissent toutefois assez sensiblement depuis 2008, sans doute en lien avec la baisse de la croissance économique. On constate une forte saisonnalité des trafics (pointe d'été) et des conditions de circulation très fortement dégradées entre Nîmes et Montpellier sous l'influence du mélange des flux locaux et de transit. Les trafics journaliers moyens sont toutefois en baisse depuis 2010.

Karine Bussone précise que la présentation qui n'a pu être diffusée avant la réunion le sera immédiatement après, ainsi que l'étude complète dont elle est issue, menée par l'observatoire des trafics mis en place après le débat public VRAL.

Pascal Pinet indique que ces éléments montrent l'enjeu fort du report modal fret de la route vers le rail lié à la LNMP.

#### Point d'avancement sur les indicateurs ferroviaires (cf. diaporama)

Alain Chausse (SNCF Réseau) présente ensuite l'état d'avancement des indicateurs. Il précise que la maquette de ces indicateurs a été mise au point dans le cadre du conseil scientifique afin de permettre leur adoption par tous les observatoires de la saturation ferroviaire et ainsi un traitement homogène du sujet. Il indique que le renseignement de ces indicateurs constitue un travail original jamais mené sur le ferroviaire. Cela représente un travail de construction très important qui soulève de nombreuses questions. Ainsi par exemple pour le repérage des circulations : s'agit-il des circulations programmées ou qui ont réellement circulé ? Quel jour de la semaine retenir sachant

qu'il y a des variations qui peuvent être importantes ? Toutes ces questions ont été traitées et il est possible aujourd'hui de disposer de séries chronologiques. Elles montrent une croissance assez forte des circulations sur la décennie 2000 avec une montée en charge des TER, une légère baisse entre 2012 et 2014 liée à la rationalisation de certaines missions voyageurs par SNCF et au fret. D'autres indicateurs sont encore en cours de finalisation : degré de mixité, taux d'utilisation de la ligne, régularité.

Pour Pascal Pinet, la présentation montre bien l'augmentation des trafics sur la ligne et en particulier des trains du quotidien. Cela pose la question de l'objectif de l'observatoire : comment connaître la limite d'utilisation de la ligne sur la base des trafics passés et actuels ? Ne faut-il pas s'interroger sur le niveau de service que l'on souhaite donner à cette ligne, pour les voyageurs mais aussi pour le fret ?

Eric Rebeyrotte répond qu'un premier travail plus prospectif doit porter sur le service annuel 2018, avec notamment le développement de la desserte périurbaine lié à l'aménagement du terminus à Lunel. Alain Chausse précise que le travail a porté pour l'instant sur les données rétrospectives mais qu'il est prévu que les indicateurs soient éclairés dans le futur à un horizon de 5 ans sur la base des besoins exprimés ou prévisibles liés aux projets.

Eric Boisseau de la FNAUT rappelle que lors d'une réunion organisée par la Direction régionale de RFF en 2008, il avait été évoqué, avec le CNM et ses aménagements connexes, une possibilité d'augmentation de la capacité de la ligne jusqu'à 280 circulations par jour, ce qui supposerait une réserve de capacité d'une centaine de trains. Mais pour Eric Boisseau, c'est sans compter avec les fragilités de la ligne et les nombreux dysfonctionnements qui ont des causes externes aux transporteurs : problèmes des embruns maritimes qui corrodent les poteaux caténaux, accidents de personnes, ... Dans de telles conditions très pénalisantes aussi pour le développement du fret, il apparaît indispensable de rendre la ligne nouvelle mixte entre Nîmes et Perpignan : le Président de RFF lui-même n'annonce-t-il pas qu'il est très difficile de fournir des sillons fret de qualité sur des distances de plus de 1000 km et que 80 % des trains de fret ont plus de 30 minutes de retard ? Pour la FNAUT, cette fragilité de la ligne est essentielle et il conviendrait que l'observatoire prévoie des indicateurs pour l'appréhender.

Eric Rebeyrotte indique qu'il faut regarder en effet s'il est possible de trouver un indicateur qui traduise cette fragilité, c'est l'objectif de l'indicateur de capacité qui vise à décrire les facteurs limitant la capacité.

Didier Kruger signale que l'observatoire n'a pas vocation à se substituer au comité de pilotage de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan qui constitue le lieu où débattre des caractéristiques de ce projet. Des décisions sont déjà actées sur les gares, sur les sections à mixité. Il indique aussi que cela ne doit pas empêcher de travailler sur la ligne existante.

Pascal Pinet regrette qu'on ne parle pas assez des perspectives de développement des dessertes de la Région, des perspectives de développement du trafic autoroutier vers l'Espagne, et l'absence de vision sur le transport de fret.

En conclusion, Eric Rebeyrotte propose le principe d'une prochaine réunion de l'observatoire dans le courant du mois de juin prochain. Son ordre du jour pourrait porter sur la suite du kit pédagogique, les indicateurs et sur les visions futures sur les dessertes TER, TGV, fret.

Pascal Pinet propose d'arrêter dès maintenant la date de cette prochaine réunion. Il propose aussi auparavant deux réunions spécifiques sur les besoins et objectifs de dessertes futures, l'une sur les voyageurs, l'autre sur le fret. La date de la prochaine réunion de l'observatoire Nîmes – Perpignan **est alors arrêtée au 11 juin prochain à 15 heures.**

Le Directeur régional à l'environnement, à l'aménagement et au logement, M. Didier Kruger, lève la séance.