

OBSERVATOIRE DE LA SATURATION FERROVIAIRE NÎMES - PERPIGNAN

Réunion du 10 juillet 2014

Compte rendu

Ordre du jour :

- Les observatoires de la saturation ferroviaire
- Quelques éléments introductifs sur la capacité ferroviaire
- Présentation du réseau concerné par l'observatoire Nîmes-Perpignan
- Premières esquisses d'indicateurs

Accueil

Après avoir accueilli les participants, le Préfet de région, M. Pierre De Bousquet, rappelle les derniers éléments de contexte du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Il indique que tous les partenaires co-financeurs du projet se sont engagés à signer une convention pour les acquisitions foncières du projet, ce qui est un préalable à la reprise des études. Il rappelle le planning confirmé par le ministre suite au comité de pilotage du 18 juin 2014, avec un objectif de choix du tracé fin 2015 et de lancement de la procédure d'enquête d'utilité publique fin 2016. Il ajoute que l'observatoire de la saturation fait suite aux recommandations de la commission « Mobilité 21 » qui a proposé de réévaluer l'échéance de réalisation de certains projets d'infrastructure, dont le projet LNMP, au regard des perspectives de saturation du réseau existant, sur la base d'indicateurs pérennes et objectifs. Ceci souligne l'intérêt de la mise en place de l'observatoire Nîmes – Perpignan décidée par le Ministre chargé des Transports en novembre 2013.

Le Vice-Président des transports du Conseil Régional, M. Robert Navarro, se félicite de la mise en place de cet observatoire qui correspond à une demande faite par la Région et qui permettra, par la qualité des données, de rendre plus fluide la réalisation de la LNMP. Il rappelle l'importance de ce projet pour l'avenir de la région.

Tout en rappelant que le projet LNMP peut avoir d'autres objectifs que la désaturation de l'axe ferroviaire existant et que la saturation de la ligne n'est pas le seul critère permettant d'éclairer la décision de lancer la réalisation d'une ligne nouvelle, Eric Rebeyrotte présente l'organisation de l'observatoire et rappelle ses objectifs. Cet observatoire vise à éclairer les choix en qualifiant l'état actuel du fonctionnement de l'axe Nîmes-Perpignan et en l'appréciant à court et moyen termes. Son rôle n'est donc pas de faire de la prospective à l'horizon du projet LNMP, ni de contrôler des études conduites dans le cadre de ce projet. L'horizon d'observation sera compris entre ces dernières années et les cinq années à venir, ce qui permettra d'intégrer la mise en service fin 2017 du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM), mais sans se substituer aux comités de pilotage CNM et LNMP. L'observatoire n'est pas non plus un comité de ligne, où l'on évoque l'ensemble des sujets liés à l'accueil et au confort des voyageurs sur la ligne actuelle. Il existe des points de recouvrement, mais l'observatoire et les comités ont chacun leur propre pertinence.

Eric Rebeyrotte commence ensuite la présentation du premier point de l'ordre du jour.

Informations sur les observatoires de la saturation ferroviaire (cf. diaporama)

Il rappelle le cadrage général de l'observatoire et l'existence d'un conseil scientifique, qui a pour objectif de définir une méthodologie uniforme d'observation qui sera déclinée par les différents observatoires et d'assurer la cohérence de leurs travaux.

Quelques éléments introductifs sur la capacité ferroviaire (cf. diaporama)

Eric Rebeyrotte indique qu'une des premières actions du conseil scientifique national des observatoires est de mettre en place un kit pédagogique car la notion de saturation ferroviaire est complexe et surtout très relative : il importe donc d'échanger sur les différents facteurs de saturation et les différents leviers permettant d'en reporter l'horizon, et de rendre plus objectifs les constats grâce au choix des indicateurs les plus pertinents. La présentation ne reprend que les toutes premières notions du kit, qui est en cours de constitution ; elle devra donc être complétée lors des réunions suivantes, notamment sur l'influence des travaux actuels et à venir (ex : renouvellement voie ballast jusqu'en 2024).

Présentation du réseau concerné par l'observatoire (cf. diaporama)

Eric Rebeyrotte commente notamment le graphique de la ligne Nîmes – Perpignan (diapo 25) :

- il est chargé, ce qui justifie pleinement la présence de l'observatoire ;
- il laisse cependant quelques possibilités pour faire circuler certains trains supplémentaires, mais il faut tenir compte des contraintes d'exploitation en laissant quelques sillons libres ;
- malgré une vitesse moyenne modérée (105 km/h) entre Nîmes et Narbonne pour les TGV, il illustre bien la réduction de capacité liée aux différences de vitesse entre trains ;
- il montre également que le rattrapage des trains lents par les trains rapides est d'autant plus contraignant que la distance à parcourir est importante, et qu'à ce titre il ne faut pas comparer trop vite le nombre de circulations entre les 3 graphiques de la diapo 23 ; il sera intéressant de suivre l'évolution de ce graphique avec la mise en service du CNM.

M. Henri Martin, Vice-Président du Grand Narbonne, demande si la capacité de l'axe peut aller au-delà des 7 sillons par heure et par sens observés. Eric Rebeyrotte précise que la capacité dépend également du plan de transport (ordonnancement des circulations), de la vitesse et des dessertes des trains. Elle peut donc évoluer et être ajustée.

M. Robert Navarro, Vice-Président du Conseil Régional, tient à rappeler que ce n'est pas forcément l'augmentation du nombre de sillons qui permet l'augmentation du nombre de voyageurs. Ce n'est pas automatique. Une modification de la desserte à nombre de trains constant peut également conduire à augmenter le nombre de voyageurs (par exemple à Baillargues). Un problème de capacité n'est pas uniquement lié au nombre de trains.

M. Eric Boisseau, FNAUT, précise que les écarts de temps de parcours entre Montpellier et Narbonne entre un TGV et un TER sont de 10 minutes maximum. Il y a eu une augmentation récente des temps de parcours en Languedoc-Roussillon. Il précise qu'il serait pertinent de comparer cet axe à celui de la plaine d'Alsace entre Mulhouse, Colmar et Strasbourg, où le différentiel de vitesse est plus important avec une vitesse maximale à 220 km/h. Il faudrait comparer les graphiques car cet axe alsacien a également des circulations fret à 100 km/h. Pour fluidifier cet axe alsacien, des projets de 3^{ème} voie, de garages actifs (permettant le dépassement sans arrêter le train qui se fait doubler) ont été réalisés. Cela pourrait constituer des pistes de robustesse pour l'exploitation de la ligne dans la région Languedoc-Roussillon.

Eric Rebeyrotte confirme que les garages permettent d'augmenter la capacité, soit garage actif, soit garage franc. Cela peut donc faire partie des leviers d'action. Il reprend la suite de la présentation en détaillant les résultats de régularité. Il précise qu'il n'y a pas de relation évidente entre régularité et saturation, donc qu'il faut rester prudent dans l'interprétation.

M. Eric Boisseau, FNAUT, indique que le précédent Directeur Régional SNCF a mis en place à partir de 2010 des réunions entre les usagers, RFF et SNCF. Depuis la ponctualité s'est améliorée grâce à ce travail de collaboration.

Premières esquisses d'indicateurs (cf. diaporama)

Eric Rebeyrotte présente les 3 familles d'indicateurs en cours de définition par le conseil scientifique national : usage des réseaux, capacité du système ferroviaire, qualité de service. La deuxième famille est au cœur de la problématique de saturation, ou à défaut de saturation, de degré de gêne ou de contrainte sur les autres circulations. L'observatoire suivra l'évolution de chacun des indicateurs à court et moyen terme.

M. Louis Grandjacquet, FNAUT & TGV Sud, remercie M. Rebeyrotte pour la présentation et estime que la mise en place de cet observatoire permettra d'avoir une bonne connaissance de l'état des lieux. Il reste néanmoins interrogatif sur le but de l'observatoire : « objectiver l'horizon de saturation ». L'horizon 2017 ne permet pas d'anticipation. Il se demande pourquoi l'observatoire ne réalise pas un travail prospectif plus important qui est nécessaire pour un grand projet. Les éléments apportés par cet observatoire pourraient induire des modifications sur les fonctionnalités du projet LNMP. Ensuite, il souhaite mettre en avant les problèmes environnementaux de la ligne actuelle (embruns, traversées d'étangs, ...). Il faudrait, selon lui, quantifier l'influence de ces éléments sur la robustesse de la ligne actuelle. Il pourrait y avoir une rupture liée à ces problèmes environnementaux et au changement climatique.

Eric Rebeyrotte précise que les travaux de l'observatoire permettront notamment d'alimenter le comité de pilotage du projet LNMP. L'observatoire est chargé d'analyser de manière objective l'évolution de la situation passée, la situation actuelle et de fournir une projection à 5 ans (court et moyen termes). Les résultats de cet observatoire seront relayés par les études LNMP pour des projections à plus long terme. Les questions liées à l'influence de l'environnement pourront être regardées en vue du prochain observatoire.

M. Juan Amoros, FERRMED, indique qu'il existe également des contraintes externes à la région. Il faut considérer le trafic extérieur. Il se tient à la disposition de l'observatoire pour transmettre les résultats des études prospectives menées par FERRMED sur un corridor européen et méditerranéen incluant le Languedoc-Roussillon. Il précise qu'il y a une rupture d'écartement en Espagne, mais si l'écartement UIC se généralisait en Espagne sur l'axe méditerranéen, il y aurait d'importants changements avec par exemple la connexion du port de Barcelone. S'il y a pour l'instant un problème opérationnel, la connexion ensuite des plates-formes industrielles et économiques devrait conduire à une augmentation du trafic. Il alerte sur ces possibles changements en Espagne pour le fret ferroviaire.

Eric Rebeyrotte confirme qu'il s'agit d'un point important qui sera suivi par l'observatoire.

Mme Isabelle Gianiel, Vice-Présidente de Montpellier Agglomération, ajoute que la question du fret est importante. Elle demande que soit également intégrée l'évolution des trafics sur les réseaux routier et autoroutier. Il y a un réel besoin de report modal dans la région.

M. le Préfet de région demande à la DREAL d'obtenir les données autoroutières afin qu'elles soient prises en compte par l'observatoire. M. Patrick Burté, DREAL, contactera ASF.

M. Jean-Pierre Richer, garant de la concertation sur LNMP, indique l'intérêt de disposer des travaux de l'observatoire lors de la concertation et demande si l'observatoire rédigera un rapport annuel en 2014.

Eric Rebeyrotte confirme qu'une note sera adressée fin 2014 au Secrétaire d'Etat. Il ajoute qu'une deuxième réunion devrait se tenir d'ici la fin de l'année 2014.

M. le Préfet de région, après avoir noté l'assiduité, l'intérêt et la mobilisation dans la région sur ce projet, lève la séance.

OBSERVATOIRE DE LA SATURATION FERROVIAIRE NÎMES - PERPIGNAN

Réunion du 10 juillet 2014

Participants :

Pierre De Bousquet, Préfet de la région Languedoc-Roussillon
Eric Rebeyrotte, CGEDD, co-président de l'observatoire de la saturation
Robert Navarro, Vice-Président transport, intermodalité, ports de commerce et aéroports du Conseil Régional

Jacques Aeschbacher, Perpignan Méditerranée Communauté d'agglomération
Joan Amoros, FERRMED
Claire Aufauvre-Trigui, SNCF, Direction de la stratégie
Hervé Baro, Vice-Président aménagement du territoire, infrastructures et mobilités du Conseil Général de l'Aude
Bruno Beauchet, RFF, Direction régionale Languedoc-Roussillon
Nadine Beausoleil, Association Usagers TER Narbonne-Avignon
Eric Boisseau, FNAUT
Pascal Bonnifet, Conseil Général du Gard
Christophe Bourson, Europorte
Vincent Braquet, DDTM Gard (représentant également M. le Préfet du Gard)
Patrick Burté, DREAL Languedoc-Roussillon
Karine Bussone, DREAL Languedoc-Roussillon
Jean-Claude Casella, SNCF
Bernard Duthoit, SNCF Direction de la stratégie
Christian Favre, SNCF
Isabelle Gianiel, Vice-Présidente transport et mobilité de Montpellier Agglomération
Jean-Pierre Girard, TRANSLOG SDF
Louis Grandjacquet, FNAUT & TGV SUD
Jean-Marc Guillelmet, CCI Région Languedoc-Roussillon
Yves Guimezanes, Objectif OFP, TPCF
Hilaire Hautem, RFF, Direction régionale Languedoc-Roussillon
Olivier Jacob, Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault
Thibault Leclercq, Conseil Général Pyrénées Orientales
Jérôme Leroyer, Association Usagers TER Narbonne-Avignon
Josep M Rovira, FNAUT, TGV SUD & FERRMED
Henri Martin, Vice-Président grands projets et commande publique de l'agglomération du Grand Narbonne
Béatrice Obara, Sous-Préfète de l'arrondissement de Narbonne
Karim Ounoughi, Montpellier Agglomération
Serge Rebaud, Gardiens de la Gardiole
Jean-Pierre Richer, garant de la concertation du projet LNMP
Maximilien Rudeau, Conseil Régional Languedoc-Roussillon

Jean-Jacques Sarciat, Thau Agglomération

Nicolas Sproni, MEDDE/DGITM/DIT

Michel Stoumboff, SGAR Languedoc-Roussillon

Michel Suere, Vice-Président aménagement de l'espace à la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée

André Sylvestre, CESER Languedoc-Roussillon

Christian Théron, Vice-Président transport à la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Karim Touati, Directeur Régional RFF