

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (CIADT) et de la COFHUAT

*SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org*

Débat public sur la ligne nouvelle Montpellier Perpignan

11 juin 2009



**Réunion d'Alès
La desserte ferroviaire du Gard**



Infrastructures ferroviaires et territoires

**Recadrer le projet de ligne nouvelle
dans une perspective circumméditerranéenne
et par la prise en compte de l'aménagement du territoire régional
Languedoc - Roussillon**



Jacques MOLINARI
Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Le présent document reprend et explicite le propos exprimés par l'auteur lors de son intervention d'expert invité à la réunion du débat public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan qui s'est tenue à Alès le 11 juin 2009

Infrastructures ferroviaires et territoires

Recadrer le projet de ligne nouvelle dans une perspective circumméditerranéenne et par la prise en compte de l'aménagement du territoire régional LR

Jacques MOLINARI
Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Document d'accompagnement des propos exprimés par l'auteur lors de son intervention d'expert invité à la réunion du débat public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan qui s'est tenue à Alès le 11 juin 2009

Table des matières

1. Le contexte

Des territoires en péril

Les questions usuellement en débat

L'aménagement du territoire peut-il se circonscrire à des "travaux de plomberie" ?

Regards croisés sur quelques récents débats - publics ou non - de l'espace littoral de l'Arc latin

Sur l'intérêt et la portée des débats publics

2. Recadrer le débat

La mise en perspective

Ne pas se dissimuler les obstacles au report modal du fret de la route vers le rail

Tirer des conclusions des retours d'expérience, ceux des gares nouvelles notamment

S'inspirer d'autres modèles – Le modèle italien

3. Formuler des propositions solidement étayées

Comment lever les réticences des administrations ferroviaires à l'encontre des gares en centre ville

L'argumentation commerciale

L'argumentation technique

Une nouvelle variante peut être envisagée - Elle est justiciable d'une étude complémentaire

Infrastructures ferroviaires et territoires

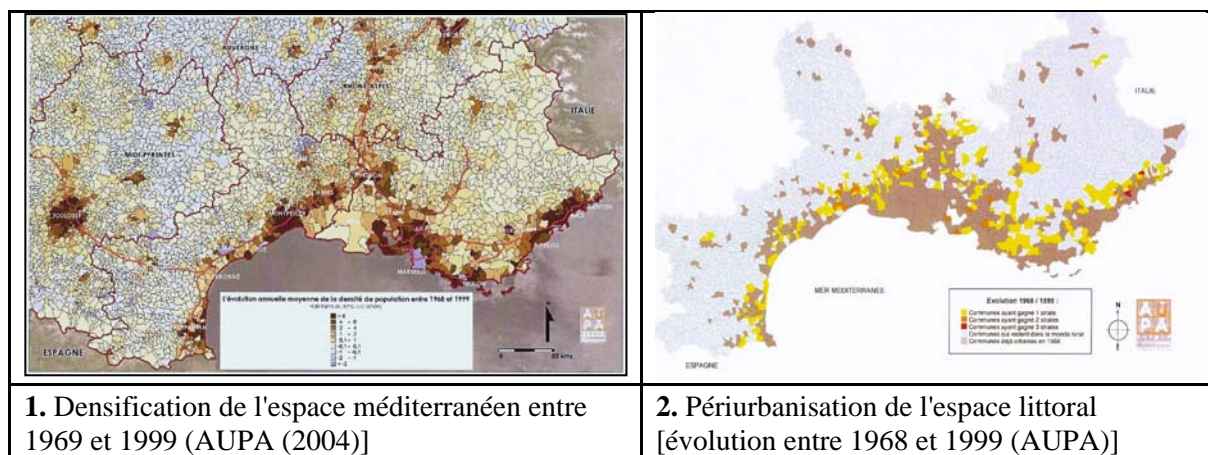
Recadrer le projet de ligne nouvelle dans une perspective circumméditerranéenne et par la prise en compte de l'aménagement du territoire régional LR

1. Le contexte

C'est une judicieuse décision du Président de la Commission particulière de débat public, d'avoir retenu Alès pour cadre d'une des dernières réunions d'un débat qui eut, sans cela, tenu à l'écart, non seulement un pôle d'importance mais aussi le berceau de l'histoire ferroviaire de notre pays, puisque, dès 1839, était inaugurée la ligne Nîmes-Beaucaire, puis, en 1841, sa liaison avec Alès/La Grand'Combe pour acheminer au Rhône le charbon du Bassin houiller des Cévennes¹.

Des territoires en péril

Il est donc particulièrement approprié, dans ce Bassin des Cévennes, d'y traiter d'aménagement d'un territoire dont les seuls espaces qui retiennent généralement l'attention sont ceux du littoral. Encore faut-il aussi déplorer que ces attentions n'y soient pas à la mesure des enjeux et des dérives qui affectent les bandes littorales du Languedoc-Roussillon et de PACA [cf. Planches 1 & 2] comme d'ailleurs l'ensemble du Bassin méditerranéen, ainsi que l'attestent les travaux du Plan Bleu².



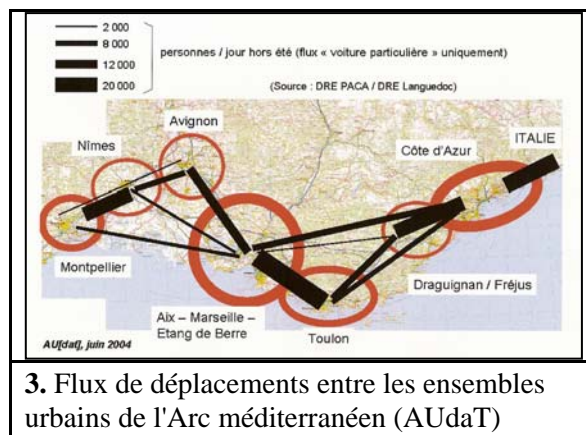
Cette évolution a de multiples causes dont les plus flagrantes sont

- le phénomène automobile
- l'anarchie qui a présidé à l'aménagement du territoire
- anarchie favorisée à la fois par la disparition de la DATAR et par une gouvernance émiettée résultant d'une régionalisation non maîtrisée, fragmentation à laquelle ne remédie guère la tentative de regroupement communal.

¹ dont il faut ici rappeler que ses mineurs contribuèrent largement au relèvement de la France après la seconde guerre mondiale

² Le *Plan Bleu* assume les fonctions de Centre d'Activités Régionales (CAR/PB) du *Plan d'Action pour la Méditerranée* (PAM), lui-même placé sous l'égide du *Programme des Nations Unies pour l'Environnement* (PNUE) [<http://www.planbleu.org>].

Ainsi, à l'intense mobilité locale se surajoutent les déplacements inter- et intra-régionaux qu'illustre le diagramme de la Planche 3.



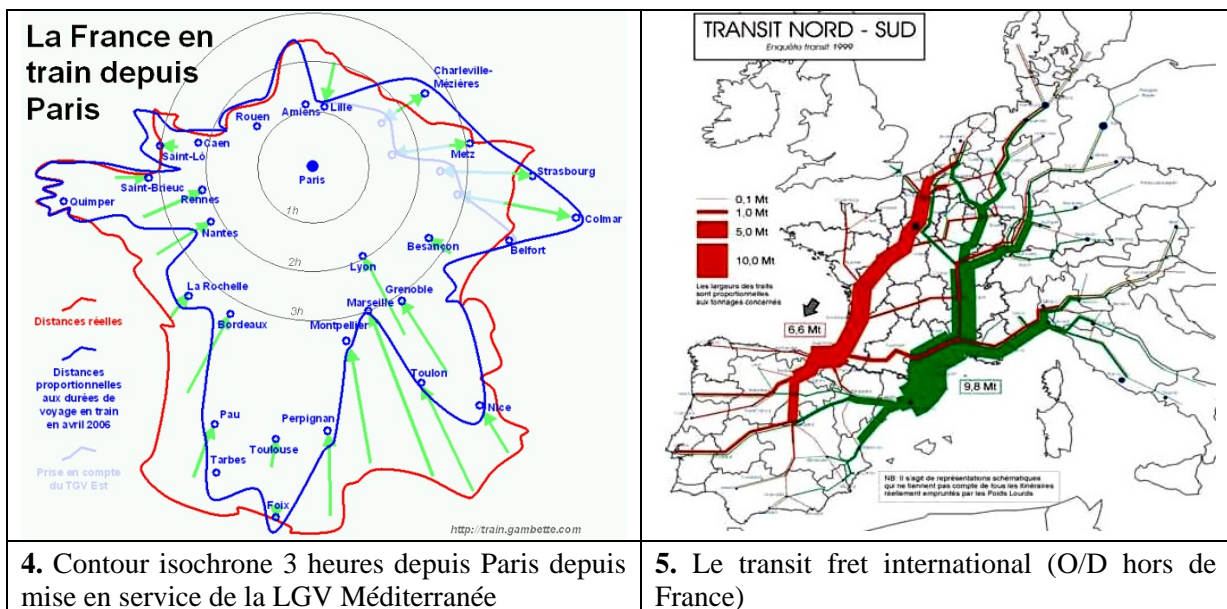
Les questions usuellement en débat

Or, ce ne sont pas ces questions majeures que l'on examine dans les débats publics.

Dans celui-ci même, comme dans tous les autres qui traitent également de projets d'infrastructures lourdes, ce dont les maîtres d'ouvrage, les animateurs et la majeure part du public débattent sont :

- les temps de parcours et les vitesses de déplacement à grande distance pour les voyageurs [cf. Pl. 4] ;
- les trafics de transit longue distance pour le fret [cf. Pl. 5] ;

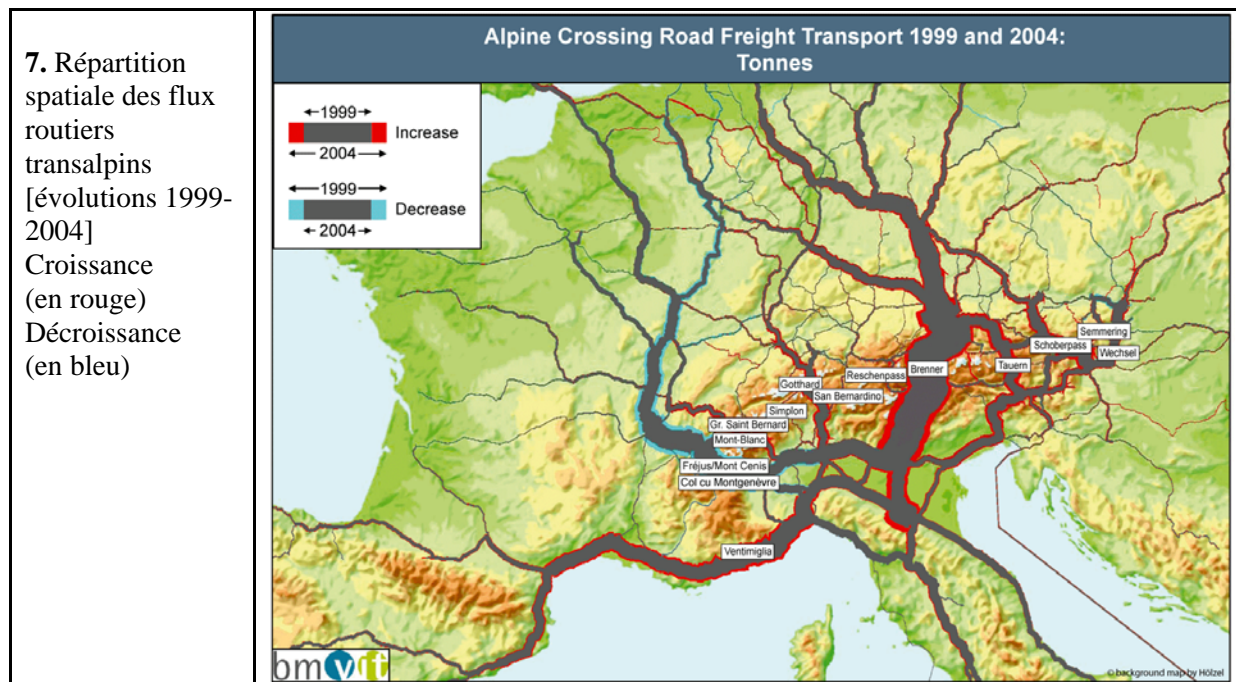
et parfois, pour sortir de sentiers battus, le cabotage maritime, invoquée lorsqu'il s'agit d'éviter la mixité ferroviaire dans les Alpes-Maritimes, mais que l'on tait quand il s'agit du Golfe du Lion [cf. Pl. 8].



L'aménagement du territoire peut-il se circonscrire à des "travaux de plomberie" ?

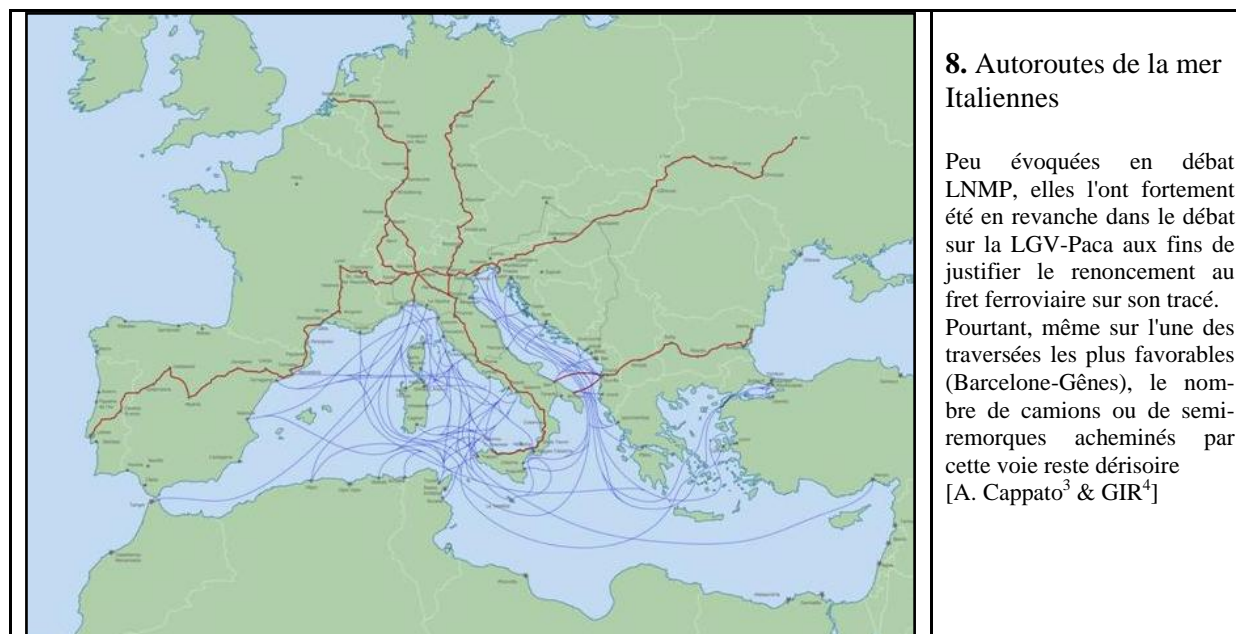
Voilà donc des citoyens et leurs élus aux prises avec des problèmes de tuyaux et de robinets, et presque mis en demeure de financer des "travaux de plomberie" dont, non seulement, l'ampleur et le

coût les dépassent, mais dont le déploiement révèle, comme l'ont montré les études du programme ARCOMED [cf. Pl. 9], des incohérences sidérantes.



Source : Processus de Zurich (Coopération des ministres des transports des pays alpins) [cf. www.processus-de-zurich.org]

Ici encore, comme en Pl. 6, les trafics représentés ne concernent que le grand transit international, qui ne constitue qu'une part relativement modique des trafics interrégionaux; régionaux et locaux



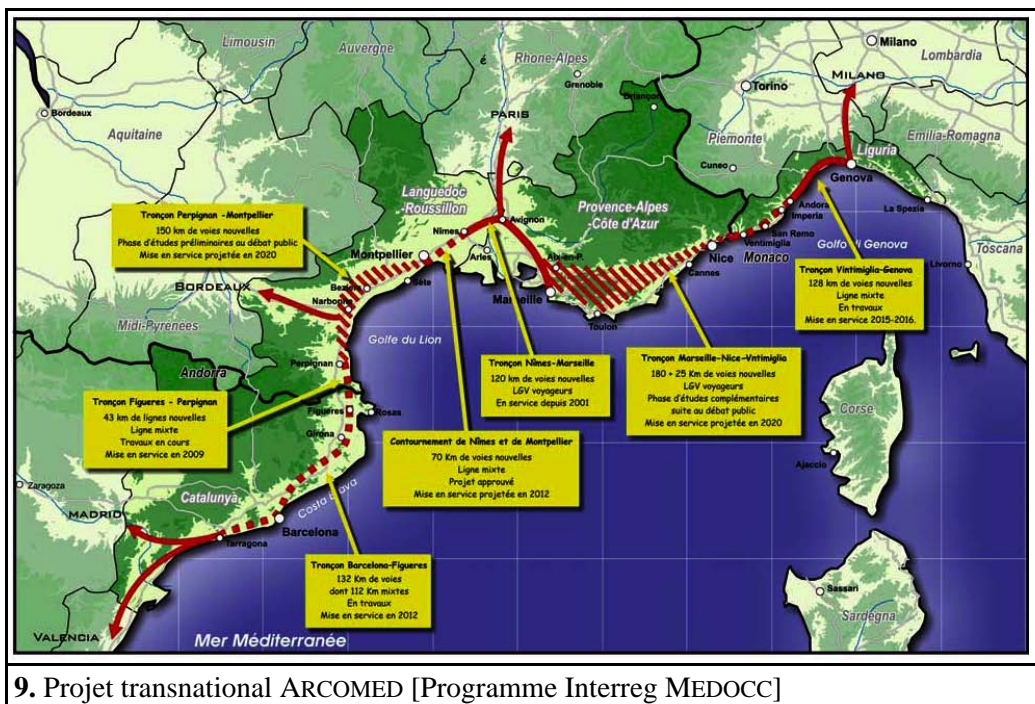
Regards croisés sur quelques récents débats - publics ou non - de l'espace littoral de l'Arc latin

³ Alberto Cappato - Les Autoroutes de la mer et les moyens mis en oeuvre en Italie pour leur promotion [cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/MerAutoroutesCappatoCcinca703.pdf>]

⁴ GIR Maralpin – Les Autoroutes de la mer en Méditerranée – État de la situation en 2007 [cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacements/MerAutoroutesSituation703.pdf>]

Le programme Arcomed "pour un axe ferroviaire à haute performance entre Barcelone et Gênes"⁵, qui s'est déroulé de janvier 2006 à mai 2008, a permis aux non-initiés de découvrir combien nombreuses sont les disparités et les lacunes qui y font obstacle.

Il suffit d'en parcourir de l'Est vers l'Ouest le tracé, pour juger de ces incohérences qui ne relèvent pas seulement d'aspects techniques mais, fait plus grave, dénotent un certain aveuglement des aménageurs, aveuglements que quelques débats – publics ou non – ont mis en lumière.



En Ligurie, tandis que Gênes est reliée à la plaine padane (vers Milan ou Turin) par trois lignes (deux à double voie et une à voie unique) et doit l'être à l'échéance 2013 par une nouvelle ligne mixte à hautes performances [250 km/h, 12,5 ‰]⁶, la ligne littorale présente encore des sections à voie unique mais est en voie d'être entièrement modernisée pour être parcourue aux vitesses de 180 km/h pour les sections les plus anciennes et de 200 km/h pour les tracés les plus récents.

Sur le littoral provençal et sur la Côte d'Azur, la ligne historique du PLM (que shunte entre Gardanne et Carnoules une ligne à voie unique dont la plateforme a été préservée pour les besoins stratégiques des Armées), ne répond pas aux besoins accrus des populations qu'elle dessert. Le projet RFF de LGV-Paca soumis à débat public en 2005 n'a pas prévu sa mixité.

À l'Est de Marseille, hormis la LGV, que sa branche ouest relie à Nîmes par Manduel, PACA et LR ne sont pas autrement reliées que via Tarascon-Beaucaire puisque le franchissement du Rhône à Arles Trinquetaille par les Chemins de fer des Bouches-du-Rhône fut détruit à la fin de la seconde guerre mondiale et n'a pas été rétabli.

Au-delà de Manduel, le renforcement de capacité fret sera assuré par le contournement de Nîmes et de Montpellier (CNM). Ce projet, d'un développement de 80 km, approuvé⁷ sur la base (innovante en

⁵ le projet Arcomed est cofinancé par le Programme Interreg IIIB Medocc et les principaux partenaires institutionnels et consulaires de l'arc méditerranéen latin

⁶ Ligne dite du "Terzo valico dei Giovi", de 53 km dont 36,9 km en souterrain (dont 27,1 km pour le tunnel majeur) [http://www.regione.piemonte.it/trasporti/progetti/dwd/milano_genova/rel_gen.pdf]

⁷ L'Enquête publique, qui s'est déroulée du 4 novembre au 18 décembre 2003, a débouché sur la Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet le 17 mai 2005. Ce dernier fait actuellement l'objet par RFF d'un appel à

France) d'un tracé mixte de à grande vitesse (320 km/h), pourrait de ce fait entraîner en contrepartie la création controversée de deux gares nouvelles censées devoir suppléer à terme aux gares de centre ville délaissées.

Le débat public en cours sur la LN Montpellier-Perpignan (LNMP) porte également l'accent, à la fois sur le fret et la grande vitesse. Il doit s'articuler sur une liaison Perpignan-Figueras qui vient d'être achevée⁸ mais sans pouvoir être mise en service, faute de débouché à écartement standard en Catalogne⁹.

Dans l'attente de sa réalisation, les chemins de fer espagnols entreprennent la mise à trois files de rails d'une des deux voies de la ligne historique entre Figueras et Gerone où sera implantée une gare d'échanges. Ainsi, le trafic transitant par le tunnel international devra-t-il, à son débouché, être acheminé en voie unique pendant une période transitoire ne pouvant guère prendre fin avant achèvement de la gare souterraine de la *Sagrada Familia* de Barcelone.

Plus préoccupant, car pérenne, est le parti adopté pour la réalisation de Perpignan-Figueras¹⁰, ligne conçue pour la grande vitesse (300 km/h) mais non pour le fret, les rampes adoptées ne respectant pas les recommandations internationales correspondantes.

Telle est la configuration, pour le moins incohérente, dans laquelle s'inscrit le présent débat public, débat dont on peut, et doit, escompter des avis et recommandations sur l'ensemble de cette problématique, et cela à la lumière d'une réflexion à engager sur l'aménagement du territoire.

Sur l'intérêt et la portée des débats publics

En portant nos regards sur des événements passés et géographiquement proches, l'on mesure à quel point l'instauration du débat public aura été salutaire.

Ainsi, le projet de percée autoroutière du Mercantour¹¹, qui s'inscrivait dans un vaste programme autoroutier devant couvrir l'ensemble des Alpes, avait été présenté (mais non soumis) aux montagnards concernés comme itinéraire de désenclavement et instrument de développement local, alors que la Direction des Routes l'avait conçu dans l'intention de favoriser le transit routier international, et que les autorités azuréennes en escomptaient un nouvel essor de la Côte d'Azur ...quand ils n'en prétendaient pas en faire dépendre sa survie !

Ce projet, instruit par une commission intergouvernementale et engagé au prix de coûteuses investigations géologiques, occupa les esprits jusqu'au jour où les catastrophes du Mont Blanc et du Gothard y mirent un terme définitif.

C'est en revanche le débat public, dont ce fut le second en France¹², qui, grâce à la forte implication de la population et à la consultation d'experts venus de toutes parts, porta un coup d'arrêt à un projet d'extension du Port de Nice, conçu sans tenir aucun compte de son environnement, qu'il soit urbain, régional, interrégional... ou marin¹³.

Dans le débat public sur le Contournement routier de Nice¹⁴, maladroit euphémisme pour désigner ce qui n'était autre qu'une nouvelle version du projet de doublement autoroutier de l'A6 auparavant repoussé, .c'est la consultation d'experts, invités pour la plupart à l'instigation du GIR Maralpin, qui joua un grand rôle Elle attesta notamment que des mesures immédiates reposant sur la maîtrise des

candidatures pour un partenariat public privé. Les travaux devraient débuter fin 2010 pour une mise en service prévue en 2014

⁸ le 16 février 2009

⁹ 1,668 m en Espagne (écartement ibérique) contre 1,435 m pour l'écartement international UIC

¹⁰ 44,4 km dont 24,6 km en France et 19,8 en Espagne, comprenant le tunnel international du Perthus (8,3 km)

¹¹ ce projet de tunnel transfrontalier de 17,6 km, agrémenté d'un réseau maillé d'autoroutes (dont le doublement de l'A6), avait pris essor en 1995 et se vit délaissé dès la publication du rapport de la commission Brossier-Blanchet-Gérard rendu public fin mai 1998

¹² du 15 octobre 2001 au 31 janvier 2002

¹³ Ce dernier emporta la décision

¹⁴ du 4 novembre 2005 au 28 février 2006

vitesse et, à plus long terme, fondées sur le chrono-aménagement du territoire, pouvaient faire l'économie d'investissements mieux employés à favoriser le transport public.

Plus directement proches des préoccupations du présent débat public, sont ceux du VRAL¹⁵ et de la LGV-Paca¹⁶, débats qu'il n'est pas utile d'évoquer dans l'ordre de leur déroulement, tant ils sont étroitement intriqués sur le fond.

Avant même que le débat du VRAL ne s'engageât, des voix s'élevaient à l'encontre de la dissymétrie de son thème et de la non prise en considération du débouché oriental de l'axe rhodanien (dont Marseille) ; à celles-là, s'étaient ajoutées celles du GIR Maralpin déplorant l'absence de toute considération à l'égard du devenir des territoires concernés par un projet essentiellement orienté sur le doublement de l'Autoroute rhodanienne et l'aménagement de ses "contre-allées" ardéchoise et bas-alpine.

Le débat fut fort fructueux, puisqu'il fut (tardivement) étendu à l'Est, qu'il bascula au profit de la maîtrise des transports et du report modal ferroviaire, et qu'il aboutit indirectement à la promotion du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Un autre cas d'école est le débat public sur le projet de LGV-Paca. Conçu pour répondre aux attentes conjointes des administrations ferroviaires et des acteurs azuréens obnubilés par une liaison rapide avec Paris censée libérer l'aéroport de la Côte d'Azur des vols intérieurs au profit de l'international, le projet était présenté de manière à ne pas conduire à d'autres propositions.

En dépit d'une multitude de "variantes-leurres" dont ils se détournèrent, les principaux acteurs "non-azuréens" du débat parvinrent à le recentrer sur l'aménagement du territoire en faisant prendre en considération la liaison avec l'Italie (non prévue dans l'étude) et admettre la légitimité du seul tracé ne figurant pas expressément dans le projet, celui de la desserte des coeurs de ville, finalement reconnue par l'État et RFF comme ayant leur préférence.

Cependant, les études complémentaires¹⁷ allaient permettre à RFF maître d'ouvrage, d'user de ce prétexte pour alléguer des différences de coûts rédhitoires et remettre ce choix en cause ; dans le même temps, les tenants du parti opposé mettaient à profit ce long délai pour parachever l'étude ARCOMED axée sur l'Arc méditerranéen et dont émergeait de ce fait la nécessité de prendre en compte le fret, éludé jusque là du débat.

En complément, mais plus récemment, le GIR Maralpin constituait avec l'IIC¹⁸ et la SFU¹⁹ un collectif portant l'accent sur les stratégies territoriales et remettant en cause la *doxa* qui avait prévalu jusqu'alors.

Les hésitations de l'État à trancher l'ont conduit, le 11 février 2009, à confier à un Secrétariat permanent²⁰ la charge "d'associer les parties prenantes" et de lui soumettre, à la date du 15 juin 2009, un rapport définitif sur la base duquel il prendra toute décision à partir du 30 Juin 2009.

À la date de rédaction du présent document, on peut avancer sans risques que les décisions de l'État iront dans le sens des seules solutions qui n'auront pas été avancées par le maître d'ouvrage et qu'elles attesteront ainsi, et ce de manière flagrante, combien le débat public aura été, une nouvelle fois, précieux et fructueux.

2. Recadrer le débat

Les enseignements des débats évoqués ci-avant incitent à sortir résolument du cadre qui lui a été imparti par RFF, maître d'ouvrage auquel il faut toutefois reconnaître la qualité et la richesse de ses

¹⁵ Problématique de transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc méditerranéen (VRAL) : du 27 mars 2006 au 27 juillet 2006

¹⁶ Projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV-Paca) du 21 février 2005 au 8 juillet 2005

¹⁷ Elles se sont déroulées de 2006 à 2008

¹⁸ Istituto Internazionale delle Comunicazioni (IIC), Gênes (Italie)

¹⁹ Société française des urbanistes

²⁰ dont Monsieur Yves Cousquer a la charge

études et qu'il faut aussi louer pour l'audace de certaines de ses variantes dans la mesure où il n'hésite pas à formuler celle d'une ligne mixte à vitesse modérée (220 km/h), contrairement aux dogmes de la grande vitesse (rehaussée récemment à 320 km/h) ayant jusqu'ici prévalu pour les lignes nouvelles.

La mise en perspective

Sortir du cadre imparti, c'est tout d'abord, on l'aura compris à la lecture de ce qui précède, s'inscrire dans une perspective circumméditerranéenne, mais c'est, surtout, accorder la plus grande considération à l'aménagement (sinon au réaménagement) du territoire régional.

C'est aussi prendre en compte, comme on le verra plus loin, les infrastructures ferroviaires qui le desservaient, celles qui le desservent actuellement tant bien que mal [notamment dans le Gard : Nîmes – Alès²¹ - La Bastide - Mende, Alès - Bessèges, Nîmes - Le Grau du Roi] et celles qui pourront le desservir dans un avenir lointain.

Car cette réflexion doit s'inscrire ainsi dans l'espace, mais elle doit l'être aussi dans le temps, comme l'a souligné le 26 mars dernier, à l'un de nos récents séminaires, Monsieur Yves Cousquer, Médiateur de la République, à propos de la LGV-Paca, "*L'idée (qui doit prévaloir dans le rapport qu'il est chargé de rédiger pour l'État) est de ne pas caractériser seulement l'horizon de mise en service 2020. Il faut donner le même poids à un horizon 2040 qui est celui de 20 ans après la mise en service. L'horizon 2040 doit avoir le même poids que l'horizon 2020*".

Ne pas se dissimuler les obstacles au report modal du fret de la route vers le rail

Le rail éprouve de plus en plus de difficultés pour concurrencer la route, ceci résulte entre autres :

- de l'émiettement des sites industriels et commerciaux dont l'implantation est laissée au gré des collectivités, aussi minuscules qu'elles soient [*ce constat renvoie une nouvelle fois à une nécessaire refondation de l'aménagement du territoire*],
- de l'instauration des flux tendus épargnant le stockage aux diffuseurs,
- de la disparition des transports massifs au profit des petits colis.

Cette évolution n'accorde guère au rail pour seuls créneaux que la très longue distance et les acheminements directs et rapides

Par ailleurs, l'acheminement du fret est entravé à la fois par

- l'essor considérable des trafics TER
- l'accroissement des vitesses voyageurs et le différentiel qui en résulte

Tirer des conclusions des retours d'expérience, ceux des gares nouvelles notamment

Dispersion des activités industrielles et commerciales, comme dispersion de l'habitat, ont des effets désastreux sur l'organisation des transports, sur les dépenses énergétiques²² ainsi que sur la pollution²³ ; ils ressortissent tous à un aménagement du territoire non maîtrisé.

Il serait non moins désastreux de s'engager délibérément, par le biais d'infrastructures ferroviaires nouvelles, sur des voies tout aussi pernicieuses que sont celles de l'implantation de gares périphériques ou, pis encore, de gares en rase campagne, à l'image de celles toutes proches de Valence TGV, d'Aix TGV ou même d'Avignon TGV, dont aucune n'offre l'exemple d'aménagement et d'intermodalité intégrés, dont toutes favorisent l'accès automobile et le mitage de l'espace, et dont on réclame vainement une sérieuse étude des retours d'expérience.

S'inspirer d'autres modèles – Le modèle italien

La création de la grande vitesse ferroviaire en France (dont il faut rappeler qu'elle résultait de la nécessité de faire face à la saturation de l'axe Paris-Lyon) ayant eu pour effet spectaculaire un report

²¹ toujours dans l'attente de la suppression du rebroussement de Courbessac

²² en Région Paca, 75 % du pétrole consommé est imputable aux transports

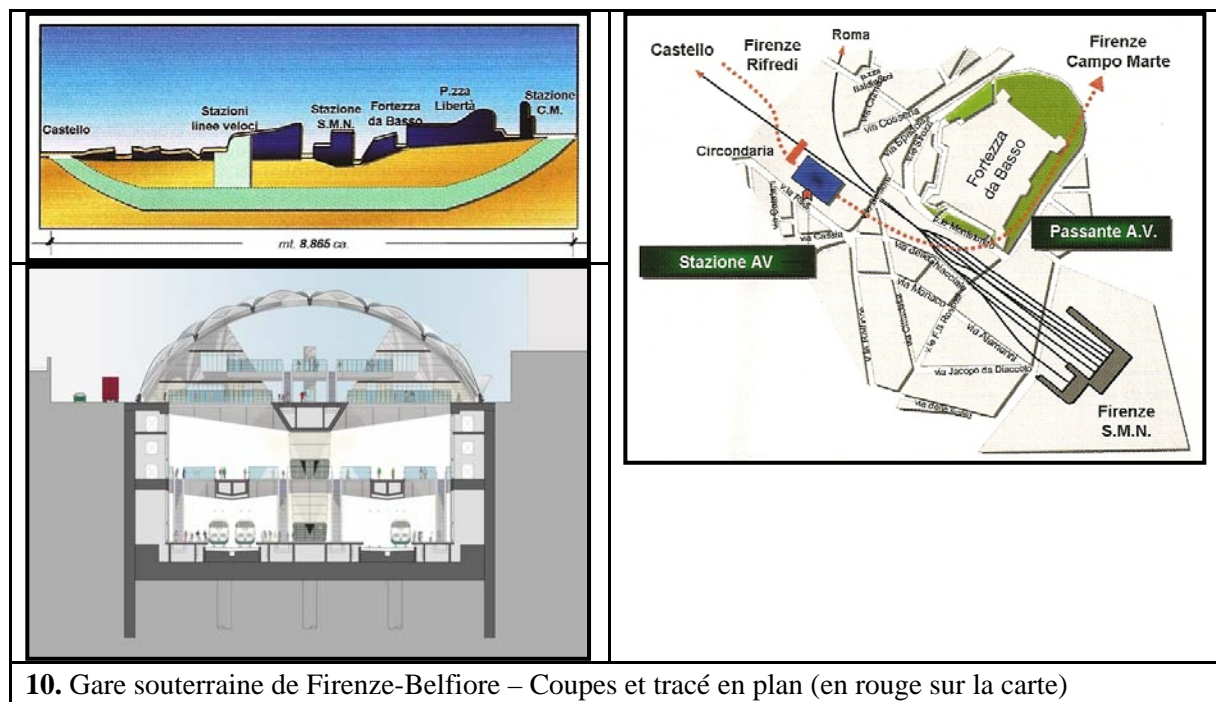
²³ la Région Paca, où 50 % de la pollution est imputable aux transports, occupe les tous les premiers rangs en France, et même en Europe, en matière de pollution atmosphérique [source : Diren-Paca (août 2004)]

modal massif de l'aérien sur le rail, a ancré cet objectif dans l'esprit de ses promoteurs, inférant chez eux le paradigme selon lequel la clientèle naturelle du chemin de fer rallierait désormais les gares par la route.

La réticence à concevoir des gares TGV en centre ville s'était d'ailleurs exprimée fortement, mais sans succès, lors du projet de la LN 3 (LGV Nord) où c'est sur exigence formelle de Pierre Mauroy, alors maire de Lille, que la SNCF se résigna (non sans contrepartie) à implanter la gare en centre ville à Lille-Europe^{24,25}.

Depuis lors, hormis les gares d'extrémité de ligne (telle celle de Marseille), aucune autre n'a dérogé à la règle que RFF semble imposer à son tour aux projets qui nous concernent de près, ceux de la LGV-Paca, du CNM, et de la LNMP.

Pour la transgresser et ouvrir largement la réflexion à ce sujet, le GIR Maralpin a porté son attention sur les réalisations des pays voisins. Si tous réalisent des exploits pour implanter leur gares TGV en centre ville²⁶, les plus riches enseignements sont à puiser en Italie où la municipalité de Florence a réussi, avec le soutien total de sa Province et de la Région Toscane, à faire implanter la gare AV/AC²⁷ au cœur de la ville historique, repoussant toute autre implantation plausible, y compris à proximité de l'aéroport, et se faisant même octroyer par les chemins de fer italiens le financement partiel de deux lignes de tramway devant desservir la gare²⁸.



10. Gare souterraine de Firenze-Belfiore – Coupes et tracé en plan (en rouge sur la carte)

Une autre leçon italienne réside dans la conception de la ligne nouvelle, établie pour une vitesse de ligne de 300 km/h et la mixité, et considérée comme renforcement de la ligne historique existante. L'entremêlement des deux lignes (perceptible sur la Planche 11), par le biais de nœuds d'interconnexion nombreux et généralement situés au niveau des grandes gares, ou à leur proximité

²⁴ Francis Ampe "L'histoire du projet de gare de Lille Europe" [CR Séminaire GIR/IIC/SFU, Toulon (28.05.09)] [cf. <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/LgvPacaSeminSfuGirIicToulonCompteRendu905.pdf>]

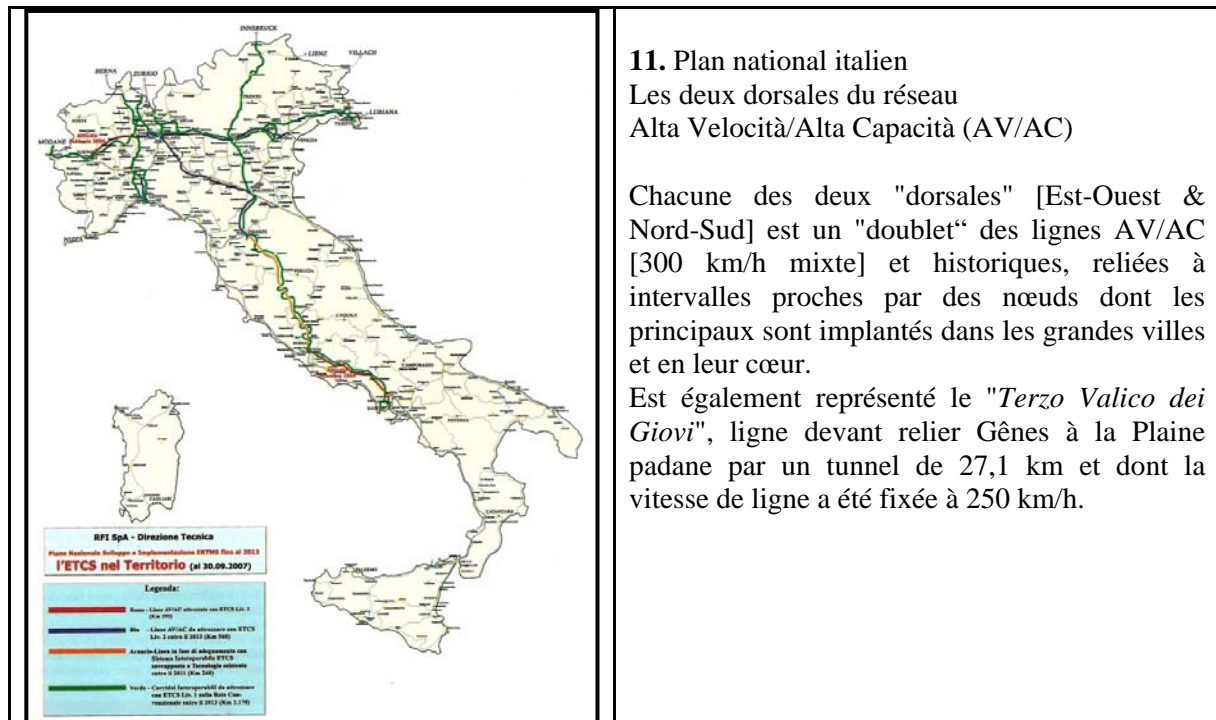
²⁵ Tout récemment, un projet d'implantation d'une nouvelle gare TGV à proximité de l'aéroport de Lille a suscité, pour les mêmes raisons invoquées par son prédécesseur, la plus vigoureuse protestation de Mme Martine Aubry, actuelle maire de Lille [Les Échos (2 juin 2009)]

²⁶ Anvers, Firenze, Barcelone, Berlin, Bologne, Madrid, Valencia, Torino

²⁷ *Alta Velocità/Alta Capacità* (grande vitesse/grande capacité)

²⁸ On trouvera sur le site du GIR Maralpin le compte rendu des entretiens de ses représentants avec les autorités florentines [cf. <http://www.gir-maralpin.org/comptes-rendus/CrEntretFirenze502z.pdf>]

immédiate, et que nos voisins qualifient de "*quadruplicamento*" (quadruplement), confère à l'ensemble du réseau maillé ainsi constitué une capacité, une flexibilité ainsi qu'une robustesse sans égales.



11. Plan national italien Les deux dorsales du réseau Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC)

Chacune des deux "dorsales" [Est-Ouest & Nord-Sud] est un "doublet" des lignes AV/AC [300 km/h mixte] et historiques, reliées à intervalles proches par des nœuds dont les principaux sont implantés dans les grandes villes et en leur cœur.

Est également représenté le "*Terzo Valico dei Giovi*", ligne devant relier Gênes à la Plaine padane par un tunnel de 27,1 km et dont la vitesse de ligne a été fixée à 250 km/h.

3. Formuler des propositions solidement étayées

En parfaite analogie avec les propositions formulées par nous en PACA, celles de réaliser avec la ligne nouvelle un "doublet" constituant un réseau maillé articulé sur les gares nœuds de Marseille, Toulon, Cannes-la-Bocca, Nice et Vintimille²⁹, on conviendra que l'enjeu d'un débat couvrant l'espace languedocien et roussillonnais réside dans la place que doivent occuper dans le projet chacun des centres ville d'Alès, Nîmes, Montpellier, Sète, Agde, Béziers, Narbonne, Port-la-Nouvelle/Sigean et Perpignan, sans omettre aucun des bourgs et stations, car l'exemple de la réouverture réussie de la ligne de Cannes à Grasse démontre, qu'à l'encontre des idées reçues, le temps est venu de redonner essor aux lignes négligées, désaffectées, inconsidérément détruites (telle Montpellier-Palavas)... ou même à concevoir.

Le principe du maillage étayé par l'exemple italien, celui de la valorisation du "chevelu" des lignes affluentes peut l'être en se référant à des modèles autres, notamment ceux des réseaux helvètes, catalans et basques (dont Euskotren), ce dernier étant particulièrement remarquable par son niveau de service et sa complexité inhérente à la coexistence, comme d'ailleurs en Catalogne, de trois écartements.

Comment lever les réticences des administrations ferroviaires à l'encontre des gares en centre ville

²⁹ cf. Jacques Molinari "*Les fausses routes de la LGV-Paca ou comment remettre le tracé des Métropoles sur la bonne voie*"

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/confnvdossiers/MolinariConfCimpLgvPacaRefondSynopsis812.pdf>]

L'engouement des administrations ferroviaires en faveur des gares "hors-la-ville", et *a contrario* leurs réticences à l'encontre des gares en centre-ville, peuvent être levées par des arguments commerciaux, d'une part, et techniques, d'autre part.

L'argumentation commerciale

La démonstration sur le plan commercial en a été faite par Marc Reverchon³⁰ à travers son analyse pénétrante des futurs schémas d'exploitation de la LGV-Paca, et ce pour chacune des variantes restant en lice avant la décision finale. Il y apparaît que l'optimisation des taux de remplissage des rames conduit à restreindre à un très petit nombre les circulations directes (seulement deux rames Paris-Nice directes par jour en situation définitive), et à recourir au cabotage... le long de la ligne historique pour le cas où la ligne nouvelle ne desservirait pas les centres ville !

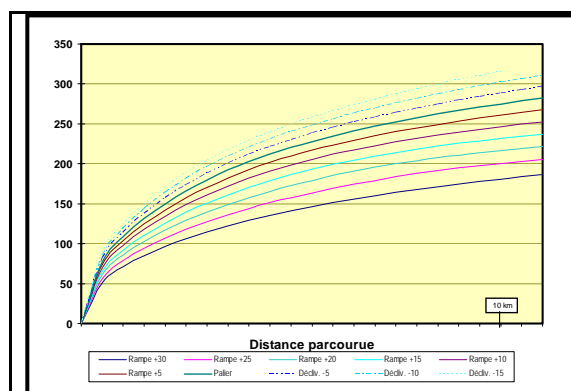
De telles conditions se retrouveront à l'identique en Languedoc-Roussillon qui se prête en outre particulièrement bien, du fait de la configuration de son chapelet de villes, à une démonstration de caractère technique qui va conduire... à une option de tracé ne figurant pas dans les propositions de RFF !

L'argumentation technique

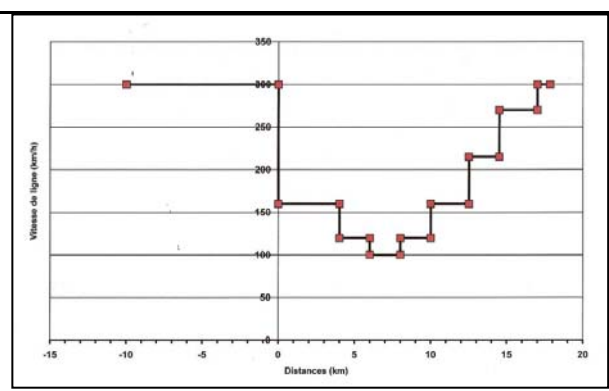
Au sein du futur réseau maillé du LR que l'on espère voir réaliser, les rames les plus directes observeront au moins un arrêt, tandis que toutes les autres auront à en observer au moins trois. Si l'on considère les espacements entre ces gares principales, d'arrêt sensiblement général, on constate qu'il ne dépasse pas la cinquantaine de kilomètres.

Or, il faut savoir, et cela est un invariant incontournable, que la mise en vitesse à 300 km/h des rames TGV les plus performantes nécessite un parcours de l'ordre d'une quinzaine de kilomètres, et que leur ralentissement, à des conditions normales d'exploitation, en nécessite tout autant [cf. Pl 12].

Sur de tels parcours, des mises en vitesse, déjà vaines pour l'atteinte de 300 km/h, seraient totalement dépourvues de sens pour 320 km/h, vitesse de ligne ambitionnée par RFF dans certaines variantes du projet.



12. Mise en vitesse du TGV POS [Paris-Est] (km/h) pour différents profils en long [SNCF, Direction de l'Ingénierie]



13. AV/AC Milano-Firenze – Traversée urbaine de Bologna – Vitesses maximales d'horaire du Km 0 au Km 17,8 – [RFI/TAV - Molinari (2005)]

L'abaissement des vitesses de ligne à un niveau plus raisonnable (par exemple les 220 km/h envisagés dans l'une des variantes) permettrait de substantielles économies d'investissement et faciliterait l'insertion du tracé, notamment le contournement plus aisé des zones sensibles³¹.

Sur les parcours d'approche et à la traversée des gares existantes, la mise en œuvre des pratiques retenues en Italie pour la traversée de leurs gares-centre, à savoir l'adoption d'une vitesse de traversée

³⁰ cf. Marc Reverchon "Les fonctionnalités et les exploitations comparées des tracés LGV - Synthèse des études SNCF & RFF "

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/confnvxdossiers/ReverchonMarcSemGirSfuIicLgvPacaNice903Lot1.pdf>]

³¹ Le rayon des courbes étant proportionnel au carré de la vitesse, la réduction de celle-ci se traduit par un assouplissement bien plus considérable encore des tracés

de 100 km/h pour les trains sans arrêt, comme à Bologne [cf. Pl. 13], ne lèse pas outre mesure les rares trains directs ; en revanche, elle assouplit considérablement l'insertion des voies supplémentaires devant être adjointes à la ligne existante le long des tracés d'approche et au niveau des gares elles-mêmes pour faire face aux surcroûts des trafic.

Une nouvelle variante peut être envisagée - Elle est justiciable d'une étude complémentaire

De cette analyse, découle une variante qui n'a pas été envisagée dans le dossier du maître d'ouvrage et mérite de faire l'objet d'une étude complémentaire.

Cette variante consisterait à

- prévoir le contournement des cœurs de ville par des lignes dédiées fret (tracées à 120 km/h) ; ces dispositions s'appliqueraient naturellement au CNM dont le tracé pourrait être considérablement assoupli et le coût réduit d'autant ;
- aménager à quatre voies les tracés d'approche et les traversées des gares principales (Nîmes, Montpellier, Béziers) selon les critères d'optimisation retenus en Italie pour les traversées AV/AC ;
- construire les segments de lignes nouvelles reliant ces "gares nœuds" sur la base d'une mixité 220 km/h voyageurs et 120 km/h fret, de manière à disposer sur l'ensemble du réseau LR d'une série continue de "doublets".

L'ensemble de ces dispositions conjugue les avantages des 3^{ème} et 4^{ème} famille (scénario C et scénario D)³² auxquels s'ajoute celui d'exclure la construction de la plupart des nouvelles gares projetées.

Mais un autre avantage majeur d'une telle variante réside dans le maintien intégral des dessertes actuelles, l'ajout des dessertes futures et surtout le renforcement des étoiles ferroviaires existantes (étoiles de Nîmes, de Béziers et de Perpignan), et, pourquoi pas, si l'on se réfère aux propos de Monsieur Yves Cousquer, à reconstituer celles de Montpellier et de Rivesaltes.

³² Afin de lever toute ambiguïté à ce sujet, précisons ici qu'il s'agit respectivement des scénarios suivants, tels qu'ils sont présentés dans le "*Dossier du maître d'ouvrage*", à savoir :

- Scénario "*Ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h*" [pp. 88 & 89]
- Scénario "*Doublement partiel de la ligne existante*" [pp. 92 & 93]