

OBSERVATOIRE DE LA SATURATION FERROVIAIRE NÎMES - PERPIGNAN

Réunion du 11 mai 2016

Présents :

Frédérique Badaroux, DREAL Languedoc-Roussillon
Isabelle Bataillon, Perpignan Méditerranée Métropole
Bruno Beauchet, SNCF Réseau
Alain Blanc, Perpignan Méditerranée Métropole
Eric Boisseau, FNAUT Languedoc-Roussillon
Marie-Christine Boyer, Région Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées
Emmanuel Bourrel, Département de l'Aude
Patrick Burté, DREAL Languedoc-Roussillon
Alain Chausse, SNCF Réseau
Jean-Pierre Degaeff, Conseil Général de l'Aude
Arnaud Demus, Région Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées
Nicolas Dourlens, Région Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées
Marc Duchenne, Nîmes Métropole
Benoît Fischer, Fret SNCF
Thomas Fonson, Région Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées
Pierre Fournel, Région Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées
Jean-Luc Gibelin, Vice-Président, Région Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées
Eric Gilbert, Perpignan Saint-Charles Conteneur Terminal
Thomas Goumont, Montpellier Agglomération
Louis Grandjacquet, FNAUT Languedoc-Roussillon, Président association TGV Sud-territoire environnement
Jean-Marc Guillelmet, CCI Languedoc-Roussillon
Thibault Leclercq, Département des Pyrénées Orientales
Jérôme Leroyer, DDTU Hérault
Cendrine Montangon, Région Languedoc-Roussillon - Midi-Pyrénées
Céline Montes, MEDDE/DGITM/DIT
Yves Nurit, Montpellier Agglomération
Jean-François Ossola, MEDDE/DGITM/DIT
Petros Papagiannakis, TP Ferro
Eric Rebeyrotte, CGEDD, co-président de l'observatoire de la saturation
Frédéric Soler, VIIA – Lorryrail
Kate Jolivet-Testud, DREAL Languedoc-Roussillon
Thomas Tournay, DREAL Languedoc-Roussillon
François Trouquet, syndicat mixte MP2
Eric Vandeputte, Thau agglomération

Ordre du jour :

- Rappel sur la démarche
- Tableaux de bord de l'observatoire Nîmes – Perpignan : usage, capacité, qualité de service
- Premier diagnostic pour la ligne Nîmes - Perpignan
- Projection à l'horizon CNM
- Conclusion

Compte-rendu :

En préalable, Eric Rebeyrotte demande si des participants souhaitent faire des observations sur le compte-rendu de la précédente réunion du 11 juin 2015. Aucune remarque n'étant émise, le compte-rendu est validé.

Eric Rebeyrotte rappelle la dimension conclusive de cette réunion dans la perspective de la remise de son rapport au Secrétaire d'État. Il indique toutefois que l'observatoire reste actif et sera réuni selon une périodicité desserrée à définir pour suivre l'évolution du sujet.

Eric Rebeyrotte commente ensuite la présentation qui a été envoyée aux participants préalablement à la réunion. Il détaille en particulier la méthode de compactage, qui consiste à mesurer les marges de régularité prises à l'heure de pointe, et à les comparer au seuil faisant l'objet d'un consensus entre les experts de l'Union internationale des chemins de fer, soit un taux d'utilisation maximum de 75 %. Il indique que les 25 % de marge, soit 15 min par heure, sont à répartir dans le cas de la ligne Nîmes – Perpignan en 5 min par heure entre les trains et leur train suivant, et 10 min pour assurer la stabilité du graphique en cas de légère perturbation ou de contrainte de construction du graphique provenant par exemple des nœuds lyonnais ou toulousain. Le résultat fait apparaître une très forte utilisation de la ligne existante entre Nîmes et Béziers (seuil atteint) et des réserves de capacité dans l'immédiat entre Béziers et Perpignan. La mise en service du CNM permettra la réalisation d'une quatrième mission TER par heure et une meilleure fluidité entre Nîmes et Montpellier, mais la très forte utilisation subsistera entre Montpellier et Béziers.

Une fois la présentation faite, il ouvre la discussion.

Louis Grandjacquet souhaite savoir si des données statistiques sur les incidents liés au vent et aux embruns dans les secteurs où la ligne est en littoral ont été recueillies. Il regrette ensuite l'absence de vision plus prospective qui serait pourtant nécessaire compte tenu du temps qu'il faut pour les projets ferroviaires, notamment en lien avec les réflexions au niveau européen sur la desserte intermodale des ports de la Méditerranée. Il s'interroge ensuite sur l'avenir de la desserte d'Agde : la gare TER est aujourd'hui beaucoup utilisée par les usagers de la station balnéaire qui arrivent en TGV à Montpellier. Avec le CNM et la desserte TGV en gare nouvelle de Montpellier, les correspondances avec les TER seront difficiles. Enfin, si la capacité de la ligne n'est pas problématique aujourd'hui entre Narbonne et Perpignan, y compris dans le nœud de Narbonne, est-ce qu'il en sera de même plus tard avec l'augmentation des échanges entre Toulouse et Montpellier ?

Éric Rebeyrotte indique que les incidents liés au vent et aux embruns sont certes très gênants, mais ils ne se raccrochent pas à la question de la saturation qui a été posée aux observatoires. Il faut sans doute faire quelque chose pour les éviter, mais cela relève plus des comités de ligne pour la régularité

et du projet LNMP pour les prévisions de trafic. En outre, la question des gros incidents est délicate : les simulations faites montrent que la ligne absorbe sans trop de difficultés des retards de 10 minutes tels que ceux mentionnés dans le document de référence du réseau au titre de la robustesse d'exploitation, mais on ne pourra jamais se protéger contre tous les aléas ni justifier une ligne nouvelle par ceux-ci.

De même, le fait que la ligne se situe sur un corridor européen est une donnée importante et les analyses présentées par l'observatoire l'ont intégré dans la mesure de leur possible. Mais s'agissant d'une approche plus prospective, celle-ci est davantage à développer dans le cadre des études menées pour le projet LNMP. La commande du ministre sur les observatoires a limité leur champ d'analyse sur la rétrospective et le futur très proche.

Concernant la gare TER d'Agde, il faut en effet bien noter le problème que pourrait poser la mise en service du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier. Mais il s'agit davantage d'un sujet relevant de la politique d'arrêt et de la définition de service, aussi bien sur les TER que les grandes lignes. Là encore les acteurs concernés devront mener des réflexions sur les dessertes dans le champ de leur responsabilité.

Petros Papagiannakis souhaite des explications complémentaires afin de bien comprendre comment avec un nombre de trains autour de 7 – 9 par sens en heures de pointe, la ligne peut arriver à 75 % de son utilisation. Il revient ensuite sur le corridor européen : la croissance des trafics des ports en Espagne est très forte en ce moment, le CNM apportera de la capacité au corridor mais ce serait dommage qu'il reste un goulot d'étranglement sur seulement quelques dizaines de kilomètres.

Eric Rebeyrotte indique encore qu'il partage bien l'enjeu de corridor européen que représente l'axe Nîmes – Perpignan. Il rappelle le mandat des observatoires et la question précise que la commission Mobilité 21 et le ministre avaient posée : quel diagnostic est-on à même de porter concernant la saturation de cette ligne, sachant que, comme Monsieur Papagiannakis l'a indiqué dans ses questions, d'autres lignes ont un nombre de trains beaucoup plus important. La réponse à cette question est maintenant apportée : la ligne est très fortement utilisée à ce jour du fait notamment de son utilisation mixte entraînant des rattrapages de trains lents par des trains rapides, donc il n'y a pas vraiment d'autre solution que le doublement de voies. La mise en service du CNM devrait permettre de répondre aux besoins voyageurs qui avaient été identifiés (en tout cas avant l'élargissement de la région) à échéance de quelques années. Au-delà, si l'on devait augmenter les circulations, y compris le fret qui est beaucoup évoqué par les participants à la réunion, il faudrait réaliser la LNMP au minimum entre Montpellier et Béziers.

Eric Rebeyrotte indique aussi qu'il est bien conscient que la construction d'une ligne nouvelle peut être motivée par d'autres considérations que la saturation, telles les gains de temps, l'aménagement du territoire, des enjeux européens, des enjeux régionaux même, Ce sera aux décideurs d'analyser tout cela et le rôle de l'observatoire est d'apporter des éléments uniquement sur la saturation actuelle et à court terme de la ligne.

Enfin, il conclut en indiquant qu'il entend bien les remarques faites et que cela conduira à bien préciser les apports mais aussi les limites de la démarche des observatoires.

François Trouquet souhaite revenir sur la difficulté qu'il perçoit à relier les travaux de l'observatoire à ceux sur la LNMP : la ligne nouvelle est sur le temps long par rapport aux besoins présents et aux évolutions de trafic de marchandises, notamment en Catalogne.

Benoît Fisher demande si la question des travaux d'infrastructure et de leur impact sur la qualité de service a été observée.

Eric Rebeyrotte répond que la description et le planning des travaux lourds de renouvellement que connaît en ce moment la voie ont été présentés lors d'une précédente réunion de l'observatoire. Même si les impacts sur la capacité de la ligne et la qualité des services sont réels, ils restent ponctuels. Par ailleurs, la saturation d'une ligne ne peut se justifier par des travaux, certes lourds et qui prendront du temps (quelques années), mais qui permettront de fiabiliser la voie pendant 30 ans au moins.

Benoît Fisher indique toutefois que pour le fret, pendant la durée des travaux, le risque de perdre des clients est réel, ces derniers se tournant vers le mode routier. Dans le contexte actuel, ce trafic sera d'autant plus difficile à regagner ensuite du fait de l'insuffisante qualité de service du fret ferroviaire sur la ligne.

Eric Rebeyrotte indique qu'il est bien d'accord avec ce constat. Mais encore une fois, une question précise a été posée aux observatoires et il convenait d'y répondre, avec toute la rigueur nécessaire et demandée. Il souligne aussi que cette rigueur ne doit pas « aveugler » au point où l'on ne verrait plus que la question de la saturation. Il faudra donc bien être complet dans la réponse apportée et encore une fois, bien délimiter les champs de pertinence, les forces mais aussi les limites. Les questions du corridor sensible, du point de passage obligé sont différentes de la saturation, mais elles doivent aussi être prises en compte dans le dossier LNMP.

Arnaud Demus demande s'il ne serait pas possible d'évaluer la vitesse moyenne des trains de fret afin de donner un indicateur de qualité de service pour cette activité. Eric Rebeyrotte indique que ce serait possible, mais après avoir approfondi la définition de l'indicateur : quels trains de fret ? En heures de pointe ? Toute la journée ? ...

Thomas Fonson indique que la valeur du taux d'utilisation de 75 % lui semble cohérente avec les demandes de sillons de la Région qui ne peuvent être activées. Il formule ensuite deux questions et commentaires qui ont trait aux données utilisées. En premier lieu, il indique que l'utilisation des données Bréhat, si elle est intéressante car elle permet de prendre en compte les trains qui ont réellement circulé, présente en revanche l'inconvénient d'occulter les besoins qui n'ont pas pu être satisfaits du fait de la contrainte de capacité déjà existante. Selon lui, il serait plus intéressant de se baser sur le graphique des circulations prévues plutôt que réalisées, ce qui supposerait que la saturation mesurée est sous-estimée. En second lieu, il demande sur quelle période ont été calculés les taux d'utilisation pour les gares.

Eric Rebeyrotte confirme que les taux d'utilisation des voies à quais et des voies d'accès dans les gares ont bien été calculés en heure de pointe. Pour la question des circulations à prendre en compte pour le compactage, il signale que le choix n'est pas facile : en prenant les circulations réelles, cela peut exclure certains trains prévus qui n'ont pas circulé en raison d'aléas d'exploitation ou dans l'affectation de certaines ressources. Mais à l'inverse, en prenant les circulations prévues, on exclut

fortement le fret de l'analyse, car aujourd'hui, il n'existe pas (ou peu, selon le type de graphique) sur cette ligne de sillons fret au graphique prévisionnel, celui-ci relevant pour beaucoup de demandes de sillons de dernière minute. Le choix a donc été fait de travailler plutôt sur la base des circulations réelles car cela a semblé mieux traduire la charge de la ligne, après avoir vérifié que les journées prises en compte ne présentaient pas de dysfonctionnement significatif d'exploitation.

Yves Nurit salue le travail de qualité et la clarté de la présentation qui en a été faite, mais regrette que ce travail soit trop centré sur la situation existante et que les projections se limitent à l'horizon de la mise en service du CNM. Pour lui, il aurait fallu l'étudier au même niveau d'analyse que la situation actuelle. Il regrette ainsi que l'on puisse tirer des conclusions structurantes pour l'avenir et l'évolution du réseau ferroviaire sur la seule base de cette étude court terme et sans tenir compte des évolutions importantes en Espagne concernant le fret, ou bien encore en France concernant la transversale « grand Sud » d'est en ouest. Enfin, il souhaiterait connaître aussi les conclusions de l'État sur les autres grands projets français.

Eric Rebeyrotte souligne que l'approche concernant le CNM a été identique à l'approche de compactage du graphique menée sur la situation actuelle. Il a cependant préféré en rester à des résultats qualitatifs plutôt que donner des chiffres qui ne seraient pas directement comparables, car l'exercice reste bâti sur des hypothèses de dessertes qui pourraient par la suite évoluer. Il rappelle aussi l'exercice de l'observatoire : être précis sur une situation existante et ne pas faire de projections à un horizon trop éloigné.

Emmanuel Bourrel s'interroge sur les conflits de sillons à venir compte tenu de la saturation actuelle de la ligne et en attendant que la LNMP soit réalisée : quels sont les projets de développement de desserte que l'on ne pourra pas faire ?

Eric Rebeyrotte répond que si les besoins voyageurs sont assez simples à identifier et quantifier, il en va différemment des circulations fret, comme cela a pu être confirmé lors de l'atelier sur le fret réuni l'année dernière.

M. Fischer intervient en signalant que la demande de sillon n'est effectuée qu'à partir du moment où un client a exprimé ses besoins. Mais, en raison de la saturation de la ligne, les demandes ne peuvent être honorées. Il souligne aussi que le trafic fret va évoluer à la hausse, au regard notamment des investissements de la Région sur les ports de Sète et Port la Nouvelle et du potentiel côté espagnol.

François Trouquet indique avoir connaissance de six entreprises qui seraient prêtes à opérer une centaine de trains par jour depuis l'Espagne et notamment les ports.

Les interventions étant terminées, Eric Rebeyrotte insiste en conclusion sur l'importance qu'il attachera à bien rappeler, dans son rapport de mission transmis au secrétaire d'Etat, la question posée à l'observatoire, et à bien consigner les autres problématiques qui ont été longuement évoquées ce matin et que l'observatoire ne traite pas.

Un participant demande à quelle échéance ce rapport sera transmis au ministre. Eric Rebeyrotte répond qu'il le sera dans les semaines qui viennent.

La séance est levée vers 12h30.