

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

8 villes pour la grande vitesse



**Cimera de ciutats per l'alta velocitat
Sommet de villes pour la grande vitesse**

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



Barcelona - Béziers - Figueres - Girona - Montpellier - Narbonne - Perpignan - Toulouse



Les Villes de Barcelona, Béziers, Figueres, Girona, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Toulouse ont décidé d'affirmer leur ferme position commune en vue de la réalisation de la ligne ferroviaire nouvelle Montpellier-Perpignan.

Pour une aire de vie transfrontalière, compétitive et harmonieuse

Les atouts de nos villes et agglomérations résident dans la diversité de l'environnement et dans la qualité de vie qui entraînent depuis plusieurs années une forte attractivité démographique, un dynamisme économique et touristique très important avec un grand potentiel de développement. Les perspectives d'évolution de nos territoires montrent que ce phénomène va se poursuivre et s'accroître dans les prochaines années, avec une grande sensibilité face aux défis environnementaux. La question du développement et de l'organisation des infrastructures de transports, en particulier ferroviaires, se pose donc de façon cruciale pour envisager un développement durable de nos territoires. Pour sortir du tout routier et de ses nuisances, des solutions attractives doivent être trouvées pour les voyageurs comme pour les marchandises :

- report modal de la voiture et de l'avion vers les TGV, Intercités, TER et transports urbains de haute qualité pour les voyageurs,
- report modal des camions vers les trains et les bateaux pour les marchandises.

Nous demandons que le réseau ferroviaire à grande vitesse favorise la consolidation d'un réseau de villes (englobant les grandes villes et les villes moyennes) en permettant leurs échanges économiques, culturels et humains.

L'enjeu est la constitution d'une aire de vie transfrontalière performante sur le plan économique, harmonieuse sur le plan social et humain, exemplaire sur le plan environnemental.



Réaliser le maillage ferroviaire à grande vitesse

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constitue le maillon clé de 3 liaisons majeures :

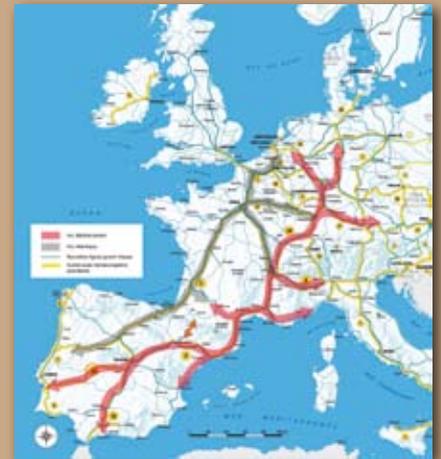
- Lisbonne - Kiev (Valence - Lubljana),
- Nord et Sud Espagne/Tanger - Allemagne/Pays Bas (fret),
- Nord et Sud Espagne - Marseille - Gênes.

De manière à ce que la dynamique d'intégration européenne des villes et de leur bassin de vie soit réelle, le maillage du réseau à grande vitesse européen doit être parachevé.

En complément de la liaison Montpellier-Perpignan, il est indispensable que l'on accélère la réalisation de l'Arc méditerranéen et notamment les connexions :

- Marseille-Turin
- Barcelone-Valencia
- Rhin-Rhône Sud Méditerranée
- Toulouse-Narbonne

L'Arc Méditerranéen Ferroviaire
Source : Élaboration propre
à partir d'un plan de RFF.



La ligne nouvelle doit permettre d'éviter la paralysie de la ligne actuelle et garantir une très bonne exploitation de l'ensemble du couloir ferroviaire. La construction de la ligne nouvelle doit intégrer la réalisation d'un triangle ferroviaire permettant le raccordement avec la future ligne à grande vitesse Toulouse-Narbonne, suivant le trajet déjà étudié dans le but de ne pas retarder ou compromettre le futur maillage. En parallèle à la poursuite du processus de réalisation de la LGV, nous réclamons le lancement sans délais des travaux de modernisation du tronçon Montpellier-Perpignan, actuellement prévu à l'horizon 2013 - 2014, qu'il faut rapprocher au maximum de la mise en service du tunnel transpyrénéen du tronçon Figueres-Perpignan (2010) et de la finalisation du tronçon Barcelone-Girona-Figueres (2012). **Pour parvenir à la cohérence du réseau européen, nous affirmons que la construction d'une ligne nouvelle Montpellier-Perpignan doit être dimensionnée de façon à répondre aux évolutions à long terme du réseau européen.**

Les services ferroviaires incontournables

Le projet ferroviaire doit servir aux populations, au développement des échanges économiques, commerciaux et logistiques, universitaires et culturels, au renforcement de l'attractivité touristique.



A l'échelle méditerranéenne et européenne

Toutes les villes et agglomérations attendent une desserte à grande vitesse pour les voyageurs. Répondant à des motifs professionnels ou personnels, TGV et Intercités à grande vitesse sont la solution aux demandes actuelles de mobilité : gain de temps, solutions pratiques et d'un rapport qualité prix acceptable, échanges professionnels et culturels, découverte des pays européens, alternative à la voiture et à l'avion.

Un projet ferroviaire au service d'un réseau de villes et régions. Source : Mairie Barcelone.

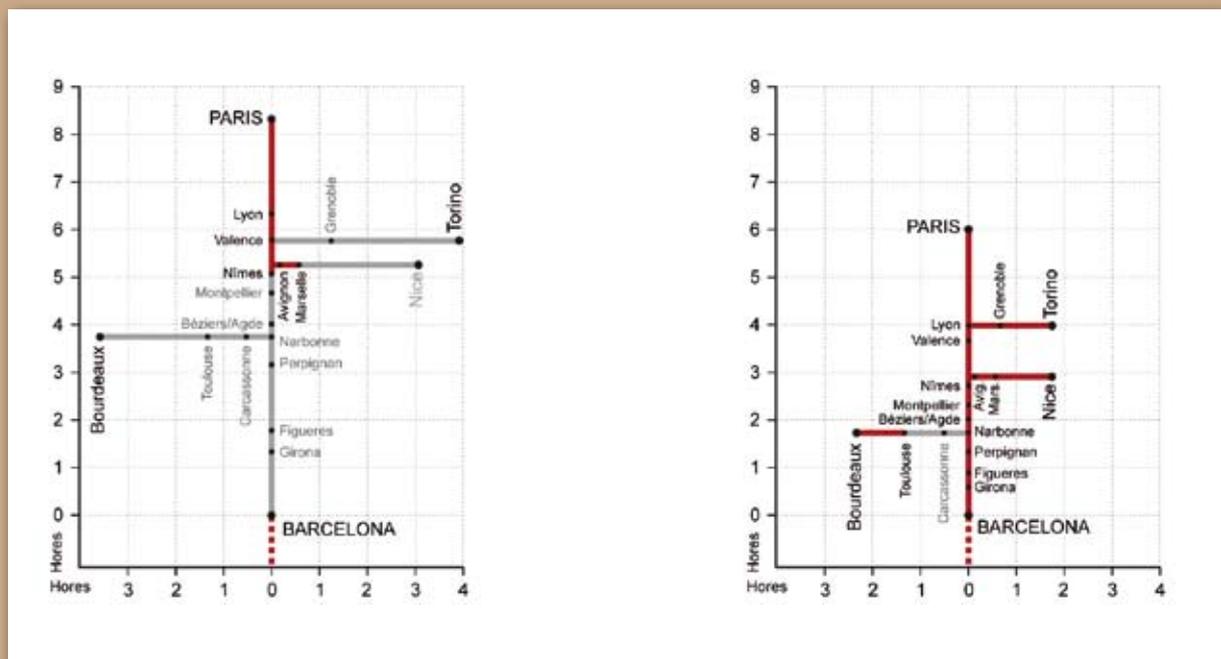


Toutes les villes et agglomérations réclament une capacité en matière de fret répondant aux enjeux européens. Avec le développement des ports de la Méditerranée (Tanger, Valencia, Tarragona, Barcelona, Port-Vendres, Port la Nouvelle, Sète, Marseille, Gênes...), des parcs d'activités économiques et logistiques, les volumes de marchandises à transporter vont fortement augmenter à l'horizon du projet.

La question du fret en centre-ville est un enjeu majeur. L'objectif est de limiter les nuisances créées par le trafic de marchandises dans la traversée des villes.

Au sein de l'espace métropolitain transfrontalier

Le développement de l'espace métropolitain transfrontalier s'affirme par la mise en réseau et la cohésion des villes et territoires qui le composent. Des liaisons rapides et directes entre les villes au moyen des Intercités à grande vitesse ou Intercités express devront être priorisées pour permettre un accès rapide au cœur de celles-ci. La création de la ligne nouvelle doit dégager des capacités ferroviaires au bénéfice du TER : augmentation de sa fréquence et desserte cadencée. Il est impératif pour les Villes que le système ferroviaire offre une gamme de services élargie et optimisée à la plus grande partie de la population (voyageurs et marchandises, motifs personnels et professionnels).



Temps de voyage en train. Source : Mairie Barcelone.

Un projet vecteur d'un aménagement cohérent et durable du territoire

Pour un développement équilibré du territoire, nous demandons que les tracés ferroviaires à grande vitesse et les gares nouvelles favorisent la desserte des villes moyennes. Ces tracés doivent être conçus et exécutés de manière à s'intégrer parfaitement dans les différentes organisations urbaines planifiées, en respectant l'environnement et les terroirs agricoles et viticoles. Gare TGV et projet urbain doivent rentrer en synergie pour un développement et un aménagement durable des villes. L'interconnexion de la gare TGV avec les réseaux de transports collectifs ainsi que la desserte de la gare par les autres modes (taxi, voiture, vélo, marche...) sont des critères décisifs pour la localisation des gares TGV.



Pour un projet ambitieux qui réponde aux besoins d'échanges futurs

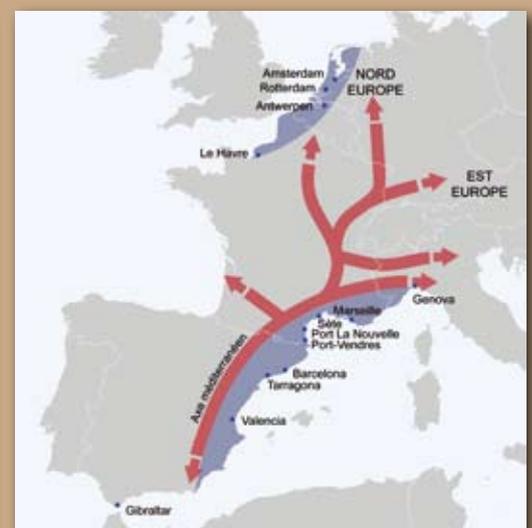
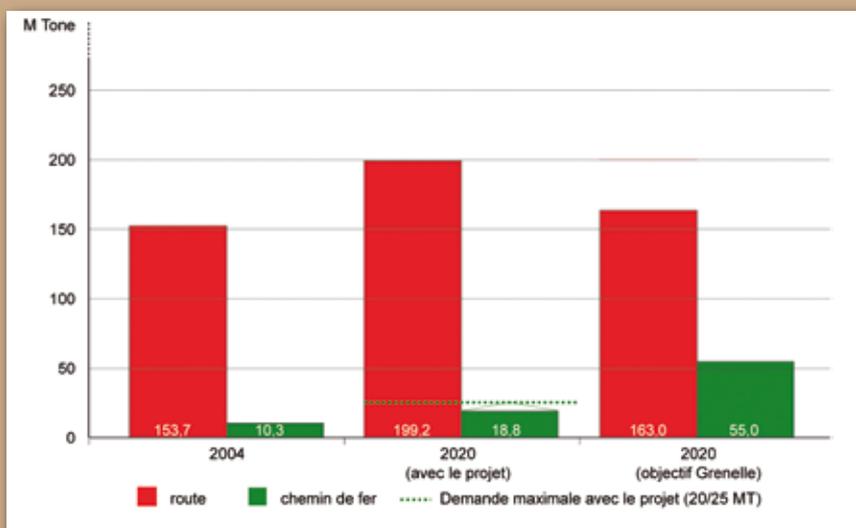
Face à la croissance des échanges de personnes et de marchandises, le projet doit trouver des solutions acceptables et durables, dans le respect des préoccupations environnementales et du cadre de vie des habitants.

Une réponse à l'accroissement inéluctable du fret

Le projet doit pouvoir gérer l'ensemble des flux existants et futurs :

- le fret en transit, à vocation internationale.
- le trafic issu des plateformes logistiques d'agglomération.

L'augmentation des échanges associée au développement des préoccupations environnementales ne peut trouver de réponse satisfaisante avec les seuls moyens routiers et ferroviaires actuels. Le trafic fret terrestre total à l'horizon 2020 est estimé à 218 Mt (synthèse fret des études préalables), soit 33% de plus qu'en 2004. L'objectif du projet est de capter 18 Mt à l'horizon 2020, soit 8% seulement de fret ferroviaire. Ainsi, 200 Mt resteraient toujours transportées très majoritairement par la route. Au-delà de 2020, le déficit ne pourra que s'amplifier. **Le projet n'apparaît donc pas assez ambitieux si l'on se fie aux perspectives et aux orientations du Grenelle de l'Environnement qui demande un report de 25% du trafic routier de marchandises vers les modes non routiers.**



Estimation comparative du transport fret terrestre région Languedoc-Ports et connexions ferroviaires stratégiques. Roussillon. Source : Mairie Barcelone.

Une réponse adaptée aux besoins d'une population en croissance

La grande vitesse est une nécessité. Face à l'accroissement des échanges de voyageurs, le mode ferroviaire doit donner des garanties de vitesse et de niveau de service pour répondre à la demande et favoriser le report des modes plus polluants vers le train. Or, selon les scénarios proposés, la vitesse des trains et les services rendus sont variables. La diminution des passages de convois de fret dans les centres-villes est un enjeu majeur pour les communes concernées par cette contrainte. Avec le projet, 30% du fret seulement est reporté de la ligne classique sur la ligne nouvelle, ce qui signifie que la majorité



du fret, plus de 100 trains, circulerait encore en centre-ville jour et nuit. Il est impératif de minimiser les nuisances dues aux passages du fret dans les centres-villes en déportant de façon significative les convois.

Des scénarios que l'on souhaite voir évoluer

Les 3 scénarios de ligne nouvelle soumis au débat public proposent des solutions, mais qui ne répondent pas aux besoins à long terme :

- le scénario 1, présente uniquement l'atout de la grande vitesse pour les voyageurs,
- le scénario 2 propose une grande vitesse très dégradée par rapport aux 350 km/h de référence actuelle sans pour autant satisfaire aux véritables enjeux d'évolution du fret.
- le scénario 3 tente de concilier grande vitesse et fret. Toutefois comme pour le scénario 2, il ne satisfait pas au développement du fret. De plus, l'exploitation d'une ligne mixte, si l'on se fie aux expériences allemandes, peut s'avérer techniquement difficile.

Malgré ces réserves, le scénario 3, semble le plus facile à atteindre à l'échéance 2020. En prévoyant dès à présent 90 km de doublement de voies, il offre plus de possibilités d'évolutivité que les autres. Pour pallier les inconvénients évoqués et assurer une réelle possibilité de développement dynamique et harmonieux de nos territoires, il est nécessaire d'étudier un scénario complémentaire qui prenne en compte à la fois les impératifs de la grande vitesse voyageurs (350 km/h) et les objectifs du transfert modal du transport des marchandises.

Proposition : un projet ferroviaire complet et évolutif

Nous exigeons d'anticiper l'avenir, d'adapter la ligne à l'évolution de la demande en transport de voyageurs et de marchandises à très long terme. Nous demandons qu'un développement du scénario 3 soit intégré aux prochaines étapes du projet. Celui-ci doit comprendre la réalisation d'une plateforme de largeur suffisante, capable d'accueillir quatre voies spécialisées sur la totalité du parcours. Les deux voies dédiées au fret devront avoir une pente limitée à 12,5 pour mille.

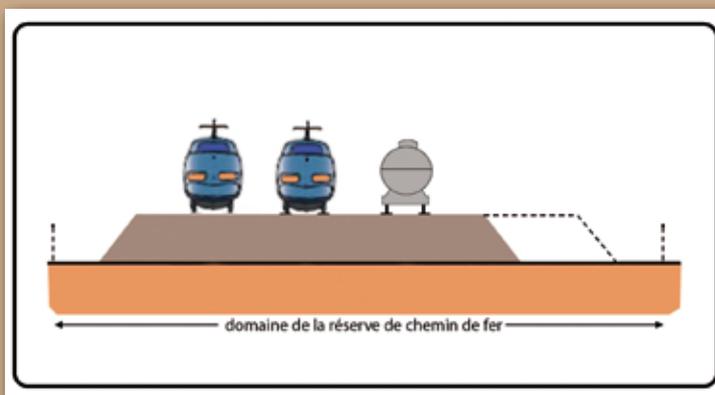


La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est en concurrence avec d'autres LGV (PACA, Atlantique, Lyon-Turin). Le projet Montpellier-Perpignan se limite à un tronçon de 150 km, il a l'avantage d'être beaucoup moins coûteux. Au regard des délais des autres projets de LGV qui ont de nombreuses variantes, l'objectif d'une mise en service en 2020 est tenable. **C'est pourquoi, les Villes et Agglomérations de Barcelona, Béziers, Figueres, Girona, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Toulouse demandent la réalisation complète et rapide de la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan conformément à notre proposition.**

La vision à terme du projet ferroviaire Montpellier-Perpignan. Source : Mairie Barcelone.

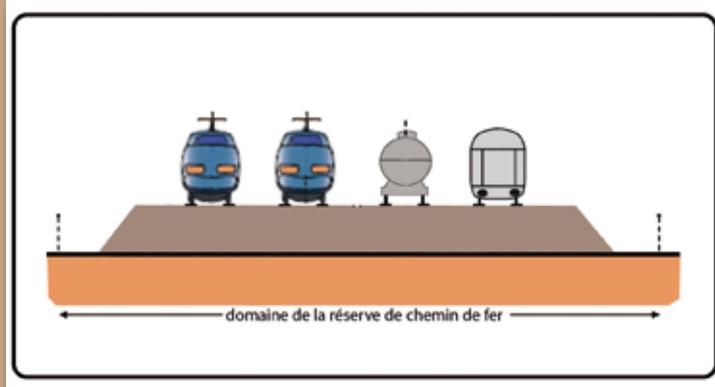


Ce projet à vocation internationale va être réalisé pour une période de plus de 100 ans. L'ensemble des Maires signataires ont la très ferme volonté que celui-ci ne soit pas réalisé à demi-mesure, mais bien à la hauteur des ambitions que les deux pays directement concernés, mais aussi l'Europe, sont en droit d'en attendre.



Phase 1 :

Ligne mixte grande vitesse voyageurs et Fret + voie d'évitement + réserve foncière



Phase 2 :

Deux lignes dédiées

Proposition pour une anticipation de 2 lignes dédiées.

Source : Mairie Perpignan.

