

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération

19, Espace Méditerranée – BP 20641 – 66006 Perpignan Cedex
accueil@perpignan-mediterranee.org - www.perpignanmediterranee.com

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

“ Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan : un enjeu majeur pour l'Agglomération de Perpignan

Perpignan et son Agglomération de 220 000 habitants appartiennent au réseau des villes moyennes européennes. Pour autant, la dynamique de ce territoire doit être examinée à une autre échelle pour cerner valablement les grands enjeux de son développement.

A égale distance de Barcelone et des métropoles régionales, Montpellier et Toulouse, Perpignan est au centre d'un territoire transfrontalier d'un million d'habitants, entre Gérone et Narbonne.

Dans cet « Eurocorridor » marqué par le développement rapide des flux de personnes et de marchandises, l'organisation du système de transports doit permettre à Perpignan et à son agglomération de capter une partie du développement démographique et économique généré par l'accélération des échanges tout en préservant son environnement et sa qualité de vie.

L'enjeu est bien de construire un territoire ouvert sur l'extérieur, connecté aux grandes infrastructures de transport, aéroport, autoroute et TGV.

Dès 2012, l'arrivée de la grande vitesse mettra Perpignan à 50 minutes du centre de Barcelone. La ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), maillon clé qui doit assurer la cohérence et l'efficacité des échanges ferroviaires, rapprochera Perpignan de Montpellier, capitale régionale, et permettra une connexion à l'ensemble du réseau à grande vitesse européen.

La réalisation de la LNMP est indispensable pour que Perpignan puisse véritablement jouer son rôle de ville pont au sein de l'arc méditerranéen.

Notre territoire a largement construit son développement économique autour de deux secteurs d'activités à forte pression concurrentielle : la logistique et le tourisme. Dans les deux cas, la fluidité et l'efficacité des systèmes d'échanges sont au cœur de la performance économique des entreprises. La réalisation de la LNMP représente un enjeu majeur pour la compétitivité de notre territoire.



La ligne nouvelle Montpellier Perpignan : une infrastructure indispensable au développement de Perpignan, ville pivot au sein de l'arc méditerranéen

Première agglomération au nord de la frontière franco-espagnole, Perpignan et son Agglomération se trouvent directement traversées par les flux de voyageurs et de marchandises en transit entre la péninsule ibérique, la France et l'Europe du nord. Plus de 85% du trafic voyageurs et plus de 90% du trafic de fret sont aujourd'hui traités en mode routier avec 34 000 véhicules/jour dont 10 000 poids lourds sur l'autoroute A9 entre Perpignan nord et Perpignan sud. Au regard des nuisances supportées (pollution, bruit, insécurité) et des engagements pris au titre du Grenelle de l'Environnement, **le projet de LNMP doit permettre de peser véritablement sur le report modal de la route vers le fer, en termes de trafic voyageurs comme en matière de transports de marchandises.**

Face à ces différents enjeux, Perpignan Méditerranée, première Agglomération signataire d'une convention pour un Grenelle local, porte un projet de développement durable dont trois composantes majeures doivent être prises en compte par le projet de ligne nouvelle :

- l'organisation et le développement de la filière logistique avec le soutien au développement du Marché International Saint-Charles, la montée en puissance du chantier de transport combiné et le projet de cluster logistique,
- le choix d'une gare TGV en centre ville, avec la mise en œuvre d'un projet urbain ambitieux (12 000 m² de commerces, 10 000 m² de bureaux, 1 500 logements), structuré autour de l'aménagement d'un Pôle d'Echanges Multimodal assurant l'intégration de l'ensemble des modes de déplacements,
- la valorisation du mode ferroviaire dans l'offre de transports publics du territoire, orientation forte du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé en septembre 2007, qui s'appuie sur le développement de liaisons rapides inter cités et de services TER cadencés et sur la création de haltes ferroviaires permettant la desserte périurbaine de l'Agglomération.

Infrastructures de transport routier et ferroviaire : un constat alarmant

Perpignan Méditerranée fait le constat sévère d'une situation qui se dégrade en matière de capacité d'échanges.

Le réseau d'autoroutes traversant le Languedoc-Roussillon connaît un fort accroissement du trafic et un risque réel de thrombose dans le secteur de Montpellier, risque qui va s'aggraver avec l'arrivée de l'A75 (Béziers), du fait notamment du taux de poids lourds sur cet axe. Le projet d'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A9 entre Perpignan nord et Le Perthus pourrait permettre de meilleures conditions d'exploitation de l'infrastructure. Mais ce n'est en aucun cas une réponse durable à la question de la gestion des trafics sur ce couloir de circulation d'importance européenne.

Au niveau ferroviaire, la situation est encore plus critique :

- de plus en plus soumise aux aléas climatiques, la vulnérabilité de la ligne existante va être aggravée par l'explosion inéluctable du trafic, notamment celui du fret en provenance de l'Espagne et du Maghreb à destination de l'Europe du nord,
- la saturation de la ligne existante à l'horizon 2020 va nécessiter des arbitrages difficiles en matière d'affectation de sillons entre les circulations de trains de voyageurs (TGV, trains nationaux, TER) et les mouvements de trains de fret européens ou ceux générés par le développement des plateformes logistiques du territoire.



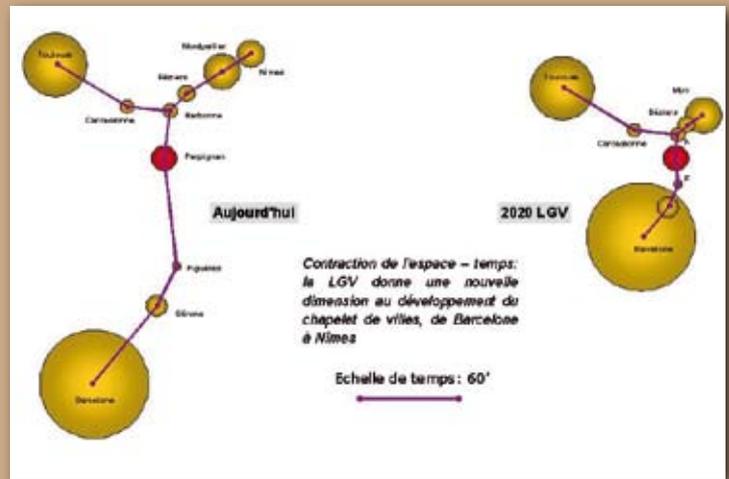
La chronique de la saturation annoncée de la ligne ferroviaire classique n'est pas acceptable pour la population des Pyrénées-Orientales et les décideurs économiques et politiques locaux.

La réalisation de la LNMP est une priorité absolue pour l'Agglomération de Perpignan, sous peine de voir se créer sur notre territoire les conditions d'une marginalisation économique, sociale et culturelle, d'une asphyxie en termes de capacité d'échanges et d'une remise en cause du modèle de développement durable en construction autour du concept de ville archipel.

Développer des services ferroviaires qui répondent aux exigences du projet de développement durable porté par Perpignan Méditerranée

L'absolue nécessité et l'urgence de la réalisation de la LNMP sont avérées. Perpignan Méditerranée demande qu'à l'issue du débat public, la mise en œuvre du projet réponde aux conditions suivantes :

- Il est indispensable de construire le projet en prenant en compte l'offre ferroviaire globale, c'est-à-dire le potentiel constitué par le doublet de lignes, la ligne classique et la ligne nouvelle.
- Le choix concernant les infrastructures doit se fonder prioritairement sur la nature et le niveau des services attendus, en cohérence avec le projet de territoire. Pour Perpignan Méditerranée, le doublet de lignes doit permettre à terme la grande vitesse non dégradée pour les longues distances, les liaisons inter cités à grande vitesse y compris vers la Catalogne Sud, le TER cadencé et la desserte périurbaine de l'Agglomération. Il devra également permettre un transfert modal significatif du fret de la route vers le fer.
- Le projet de LNMP doit être traité en cohérence avec les infrastructures réalisées ou programmées au sud entre Barcelone et Perpignan ou au nord avec le contournement de Nîmes-Montpellier : dans les deux cas, le choix opéré est celui d'une ligne mixte voyageurs et fret.
- L'opération d'aménagement de la gare TGV en centre ville, organisée autour de la création d'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) et réalisée en partenariat par la Ville de Perpignan, la Communauté d'Agglomération, l'Etat, RFF et la SNCF, est en voie d'achèvement. Le projet de ligne nouvelle devra intégrer ce choix volontariste d'aménagement et de desserte du territoire dont l'efficacité est avérée par de nombreux retours d'expériences. Une articulation forte avec les transports urbains complètera ce dispositif avec la desserte du pôle d'échanges de la gare par un transport en commun en site propre (TCSP avec lignes de bus à haut niveau de service) dont la mise en service est prévu en 2010. Dans cet objectif, la capacité du PEM doit être garantie à long terme en organisant les circulations de fret de transit hors du centre ville et de la gare TGV.
- Les enjeux en matière de report modal sont énormes, notamment pour le fret. L'évolution nécessaire des modèles économiques sera complexe, les modalités de mise en œuvre et les modalités d'exploitation difficiles à appréhender aujourd'hui.



La LNMP rapproche les villes.

En conséquence, la solution retenue devra être évolutive et polyvalente, c'est-à-dire permettre à moyen ou long terme une adaptation quant à la nature et au niveau des services ferroviaires à mettre en œuvre. Elle devra également autoriser une programmation dans le temps pour accompagner la montée en puissance des trafics.

La position de Perpignan Méditerranée dans le débat public

- Perpignan Méditerranée soutient le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, infrastructure indispensable à la mise en œuvre de son projet de développement durable dans toutes ses composantes, environnementales, économiques et de développement solidaire.
- Le projet retenu devra intégrer l'amélioration de la ligne existante afin de faire face à la demande sur la période transitoire 2009 – 2020 et d'être en situation d'offrir, à la mise en service de la ligne nouvelle, un doublet de ligne performant pour l'ensemble des services réclamés par notre projet de territoire.
- S'agissant des scénarios proposés au débat, Perpignan Méditerranée privilégie une solution de type scénario 3 « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h », option de ligne mixte qui autorise un maximum d'évolutivité et présente la plus forte capacité de report modal global, voyageurs et fret. Afin de préserver l'avenir, Perpignan Méditerranée demande que, au-delà des tronçons concernés par la création de voies d'évitement pour les trains de fret décrites dans le scénario 3, l'emprise nécessaire à un éventuel doublement de la ligne nouvelle soit réservée sur l'ensemble du tracé de la LNMP.
- Perpignan Méditerranée demande la mise en œuvre d'une mesure complémentaire indispensable : la réalisation d'un contournement fret de Perpignan.

La gare de Perpignan est un nœud ferroviaire qui va concentrer les circulations de trains de fret en provenance de :

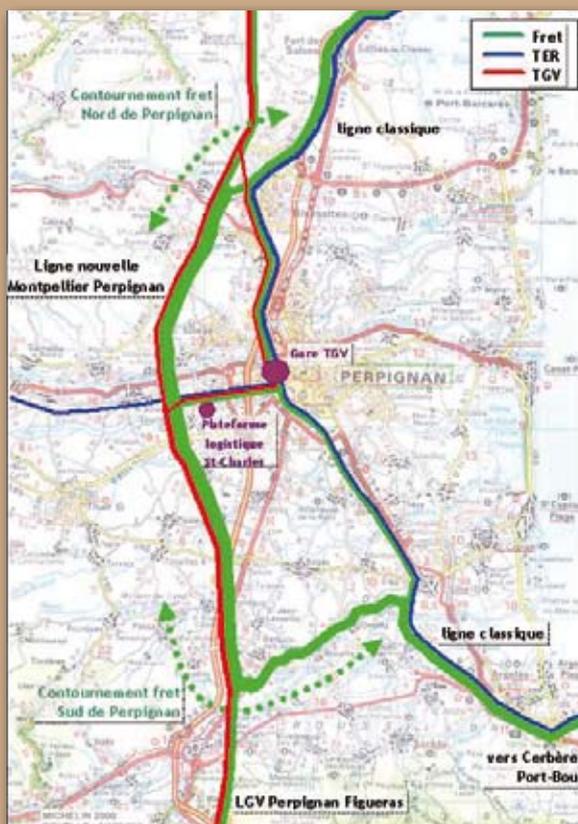
- la ligne classique Cerbère Elne Perpignan, avec un trafic de fret lourd amené à augmenter significativement suite à la mise en place annoncée d'un 3^{ème} rail entre Gérone et Cerbère Port-Bou pour palier la différence d'écartement d'essieu,
- la ligne nouvelle Barcelone-Perpignan,
- la plateforme logistique St-Charles, chantier de transport combiné et cluster.

Pour conserver les fonctionnalités du PEM de la gare centre et limiter les nuisances relatives aux trains de fret en centre ville, il est indispensable d'organiser le contournement de Perpignan pour les circulations de fret en transit depuis la ligne classique et la ligne nouvelle. La faisabilité de ce dispositif a été vérifiée dans le cadre de l'étude complémentaire RFF n°3.

Perpignan Méditerranée demande expressément que le scénario retenu suite au débat public intègre ce contournement fret de Perpignan et que les études techniques engagées à son issue viennent préciser les conditions de réalisation, notamment les conditions de raccordement de la plateforme logistique de Saint-Charles dont le développement doit être soutenu.

La mise en œuvre de ce contournement fret de Perpignan devra, en tout état de cause, être opérationnel avant la réalisation du projet de 3^{ème} rail entre Gérone et Cerbère qui entraînera une augmentation importante des circulations de trains de fret sur la ligne classique.

- S'agissant des gares nouvelles, Perpignan Méditerranée réaffirme sa volonté que la gare de centre ville de Perpignan reste, tant qu'elle n'est pas saturée, le point d'accueil des TGV du réseau européen et national ainsi que des liaisons inter cités à grande vitesse en même temps que le lieu de l'intermodalité entre l'ensemble des réseaux de transports. La réalisation d'un contournement fret de Perpignan réclamé par l'Agglomération est de nature à garantir sur le long terme la fonctionnalité de la gare centre.
- Compte tenu des enjeux économiques et environnementaux représentés par les flux de transit voyageurs et fret à l'échelle européenne, Perpignan Méditerranée insiste sur la nécessité d'un engagement fort de l'Etat et de l'Europe sur le projet de LNMP.



Le nécessaire contournement fret de Perpignan

www.debatpublic-lnmp.org