

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Syndicat Mixte du SCoT Plaine du Roussillon et l'Agence d'Urbanisme Catalane

Président : M. Jean-Paul BILLÈS
3 boulevard de Clairfont - 66350 TOULOUGES
Tél. : 04.68.37.79.52 - Fax : 04.68.55.38.22
Mail : scotplaine-roussillon@wanadoo.fr – www.scot-roussillon.com
Tél. : 04.68.87.75.52 - Fax : 04.68.56.49.52
Mail : agence.catalane66@orange.fr – www.aurca.org

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



La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : un enjeu européen majeur

Avec une population de 385 000 habitants à l'horizon 2020, la Plaine du Roussillon conforte sa place d'aire urbaine du sud régional et son rôle de pont transfrontalier. Ce débat public est l'occasion pour le Syndicat mixte du SCoT Plaine du Roussillon et l'agence d'urbanisme catalane d'affirmer l'intérêt du projet de ligne nouvelle qui doit être bâti comme un projet stimulant et respectueux des territoires traversés.

La LGV Montpellier-Perpignan, un enjeu européen

Les infrastructures de transports terrestres de l'arc languedocien-catalan, dans la continuité de la vallée du Rhône, entre flux transpyrénéens et transalpins, sont surchargées et seront saturées bien avant l'horizon 2020. La traversée pyrénéenne terrestre en volume de marchandises est déjà deux fois plus élevée que celle des Alpes. A court terme, la LGV Barcelone-Perpignan permettra de rapprocher encore la péninsule ibérique du cœur de l'Europe grâce à l'outil grande vitesse ferroviaire. Or, après la réalisation du contournement de Nîmes-Montpellier, seul un tronçon d'environ 150 km entre Perpignan-Montpellier vient briser cet élan. Des répercussions structurelles sont donc à redouter sur ce corridor transeuropéen majeur.

La plaine du Roussillon, positionnée sur l'arc méditerranéen et l'Eurocorridor

Ce chaînon manquant s'intègre dans l'un des axes transeuropéens prioritaires définis par l'UE pour l'horizon 2020 (Axe n°3). Le dessein est la constitution de services de transport efficaces, sûrs et fiables pour les marchandises et les voyageurs.

Ce réseau est crucial pour la réalisation des objectifs européens que sont la lutte contre le changement climatique, l'amélioration des connexions entre l'Europe, ses nouveaux membres, ses voisins

ou encore le soutien au développement économique et social durable.

La ligne nouvelle doit permettre de soutenir le développement à venir des services intermodaux de transport de marchandises et de voyageurs et de connecter à grande vitesse la péninsule ibérique, et au-delà l'Ouest-Maghreb, au reste du continent européen. Parallèlement, la LGV Montpellier-Perpignan fait partie de l'un des 6 corridors ferroviaires (de València à Ljubljana).



Vulnérabilité de la ligne existante et fiabilité de l'offre

remet en cause la mobilité européenne de transit ou de proximité sur ce corridor. Ce manque de fiabilité participe à la diminution de la part du fret ferroviaire au profit du mode routier. **En l'état actuel, la ligne existante constitue une entrave au développement d'une mobilité durable.**

Garantir la montée en puissance des plateformes logistiques départementales, dépendantes des moyens de transport mis à disposition. **Aujourd'hui, l'infrastructure ne répond plus aux exigences de fiabilité, de réactivité et aux besoins de capacités mis en exergue par les acteurs économiques locaux (produits frais issus de St-Charles, fret express...).** Pourtant, dans le sillage des multiples projets de renforcement de son pool logistique, des développements connexes (Rivesaltes, Port-Vendres, Le Boulou...), le fret ferroviaire est la solution économique et environnementale la plus à même de rallier et de relier les marchés les plus éloignés.

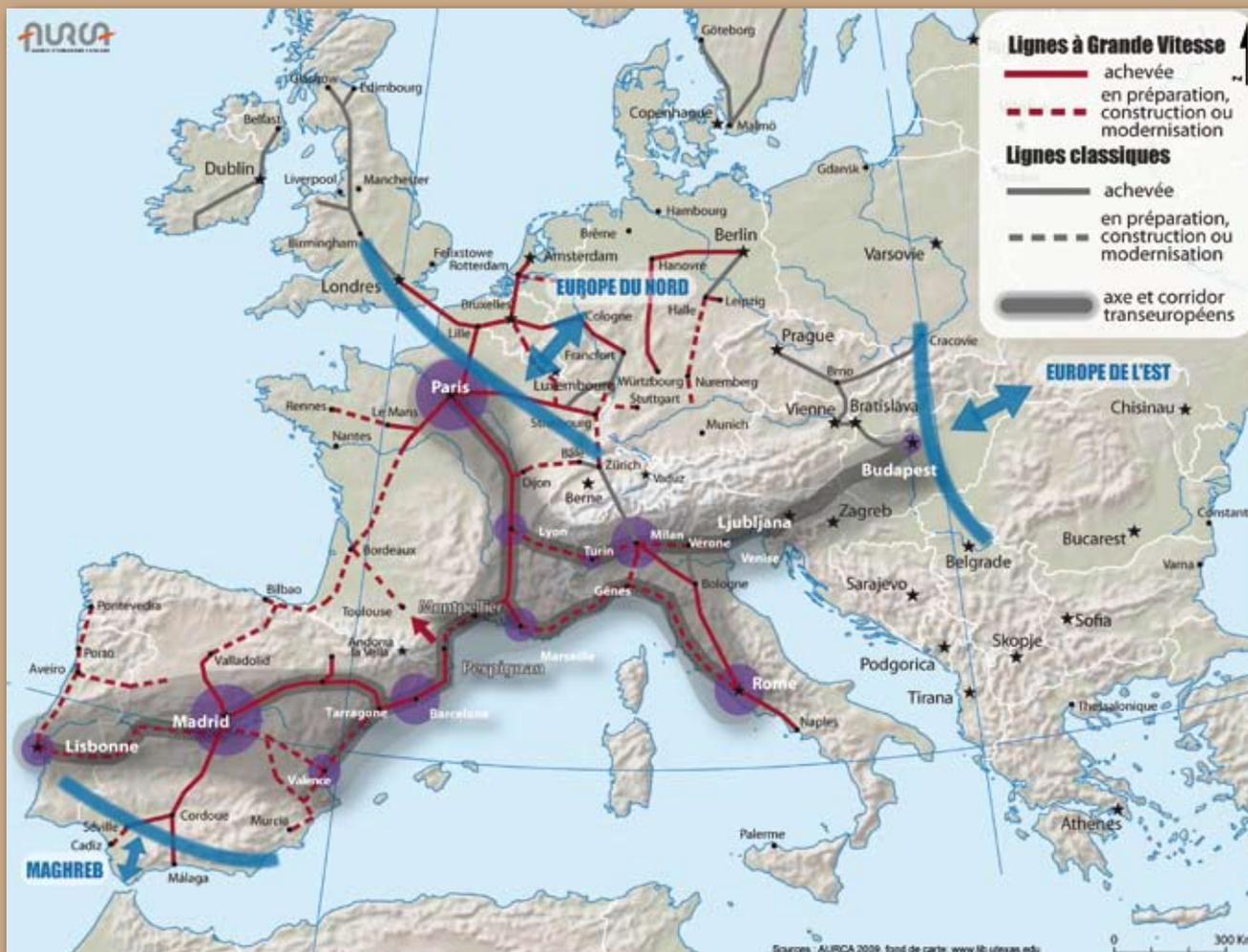
La ligne existante ne répond déjà plus aux attentes des usagers, qu'ils soient voyageurs ou acteurs économiques. Aujourd'hui la ligne existante est très sollicitée par le trafic de trains voyageurs grandes lignes

et celui de marchandises laissant peu de places aux lignes régionales et locales non cadencées par manque de sillons. **L'offre « voyageurs » de proximité est donc aujourd'hui largement pénalisée.**

L'autre opportunité est la **fin d'une certaine vulnérabilité** des échanges sur la ligne actuelle traversant et créant un fort risque environnemental sur les espaces remarquables du littoral et des complexes lagunaires. Aujourd'hui le moindre problème ferroviaire



AURCA 2009





Effacer une entrave à la mobilité des personnes et des marchandises

Vers la libre-circulation à grande vitesse des personnes. Voyageurs et marchandises empruntent les mêmes infrastructures. Alors que le flux voyageurs croît progressivement, la part du fer recule. En 2004 plus de **94 millions de voyageurs terrestres traversent les Pyrénées principalement par mode routier** (60,5%, 0,65% pour le ferroviaire).

Vers la libre-circulation à grande vitesse des marchandises et services. Avec l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la communauté européenne en 1986, le transit marchand transpyrénéen s'est aussi fortement développé et va poursuivre cette croissance, dopé par de nouveaux enjeux en matière d'infrastructures et de plateformes logistiques et portuaires notamment en Catalogne. Nouveaux échanges avec les pays Est-européens, renforcement de liens économiques entre régions motrices de l'UE (Catalogne, Westphalie, Lombardie, Rhône-Alpes...), flux marchands de proximité (entre Catalogne, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et PACA) accentuent le phénomène. Or le caractère discontinu des réseaux ferroviaires handicape fortement le développement du trafic fret européen.

Influer sur la qualité de vie

Au-delà de la ligne nouvelle, une opportunité pour développer les services de proximité

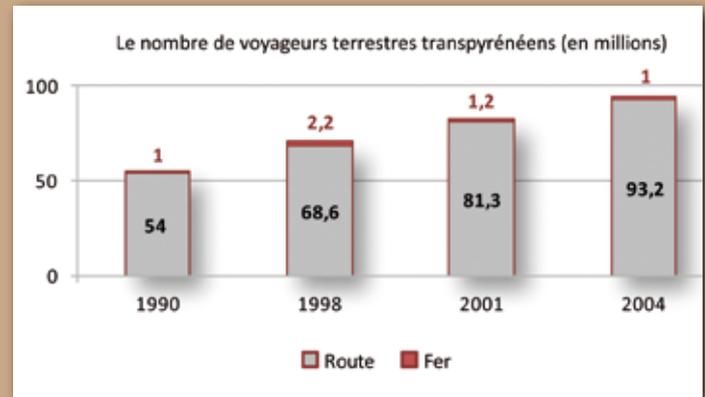
Le territoire roussillonnais est un bassin de vie dynamique, générant et subissant de nombreux flux de déplacements. Offrir une nouvelle solution ferroviaire en adéquation avec la constitution d'un pôle d'échanges multimodal au cœur de Perpignan est l'une des ambitions fortes du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération perpignanaise. Cette solution permettra de mieux irriguer le territoire par une réorganisation quantitative et qualitative de l'offre de transports de proximité en adéquation avec les besoins en déplacements de la population dans le cadre de liaisons inter-cités rapides et de TER cadencés.

Inscrire l'aire perpignanaise dans le concert européen des villes moyennes au cœur d'une eurocité de près d'un million d'habitants

La création du barreau ferroviaire manquant entre Montpellier et Perpignan, sera un formidable accélérateur pour l'aire perpignanaise. Cette inscription

Devancer et atténuer la croissance du trafic fret routier et les externalités négatives induites

Le trafic de marchandises progresse inexorablement. En 2004, 3,2 millions de poids lourds (en

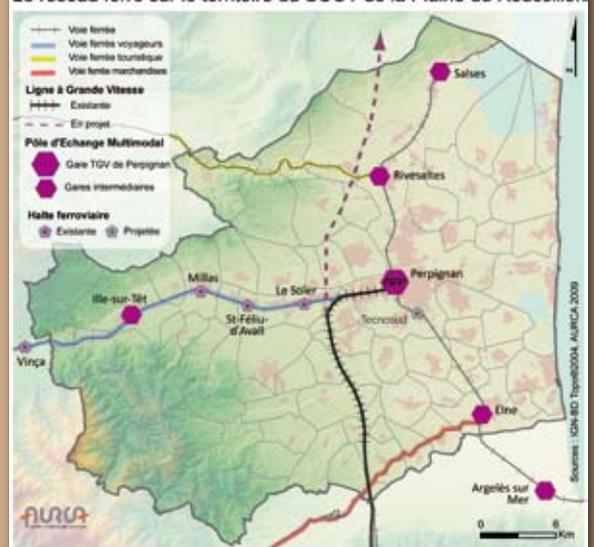


moyenne journalière annuelle, près de 10 000 poids lourds) franchissent les Pyrénées au col du Perthus (54% des échanges routiers de la chaîne). On estime à près de **100 Mt les marchandises traversant les Pyrénées par le col du Perthus à l'horizon 2020.** Atténuer et rendre plus soutenable la progression du trafic de marchandises sur l'A9 est un objectif essentiel.

confortera les échanges socio-culturels entre villes de l'arc méditerranéen. Elle confortera également les partenariats socio-économiques et de services de proximité (culture, santé, enseignement supérieur, recherche et développement...) à l'échelle transfrontalière et régionale.

Aller au-delà des scénarios envisagés

Le réseau ferré sur le territoire du SCOT de la Plaine du Roussillon



En ce qui concerne la fiabilité et la sécurisation de l'infrastructure. Quel que soit le scénario déterminé, et en adéquation avec les ambitieux objectifs du Grenelle de l'environnement (tendre vers une part de marché du fret non routier et non aérien de 14 à 25% d'ici 2022 et dans un premier temps permettre une croissance de 25% de cette part d'ici 2012) une partie de trafic fret empruntera toujours la ligne historique avec les désagréments en matière de nuisances et de risques (traversée des agglomérations, des espaces naturels littoraux) que cela suppose. Le passage du fret lourd et dangereux devra être préférentiellement effectué sur la ligne nouvelle.

Malgré la mixité à rechercher, la nouvelle ligne ne

Conforter la gare urbaine de Perpignan, penser la gare périphérique

Mairie de Perpignan



Un projet urbain d'envergure se structure autour de la gare LGV de Perpignan.

L'ambition affichée est de soutenir la construction de la LGV Montpellier-Perpignan pour parfaire le projet du cœur d'agglomération, progresser dans l'accomplissement des orientations du PDU et favoriser le projet d'étoile ferroviaire catalane en utilisant les sillons offerts par le basculement de

Le tracé de la LGV : pour un impact maîtrisé

Le couloir proposé au nord de la plaine du Roussillon est sensiblement identique au tracé déjà acté dans le Projet d'Intérêt Général (PIG) de 1995. Concernant la traversée des Corbières et son débouché dans la plaine, une seule proposition de couloir de passage est offerte dans les documents

Un choix clair en faveur de la ligne nouvelle et de sa mixité

Le SCOT Plaine du Roussillon et l'Agence d'Urbanisme Catalane insistent sur le caractère primordial de la création de la ligne nouvelle. Ils rappellent aussi l'importance européenne et locale de la constitution de ce doublet de ligne. Un choix clair alliant connexions rapides (TGV®), et transport de marchandises (Fret) et permettant de multiplier sur la ligne actuelle les liaisons et services de proximité (TER) doit être fait. Il va dans le sens des préoccupations environnementales actuelles et à venir au service de l'humain.

L'orientation à privilégier est donc la réalisation d'une ligne à grande vitesse mixte fret/voyageurs dans la continuité des lignes nouvelles Perpignan-Figueras et du contournement Nîmes-Montpellier. Seul le scénario 3 enrichi (cf. "Aller au-delà des scénarios envisagés"), est en mesure de répondre aux enjeux mis en évidence précédemment.

Ce scénario permet de libérer la ligne existante d'un grand nombre de circulations et par là même de trouver des solutions durables aux saturations inéluctables des grandes infrastructures de communication. Ici, le principe de mixité de la LGV est maintenu en combinant efficacité horaire voyageur (300 km/h) et efficacité économique. Les émissions de CO2 évitées par an seront ainsi optimales.

Le scénario ne privilégiant qu'une LGV uniquement voyageurs est donc à proscrire. Ne pas construire de ligne nouvelle et refuser sa mixité conduiraient à pénaliser la mobilité durable des personnes et des marchandises, le développement des services logistiques et à contrarier fortement la lutte contre le changement climatique par la probabilité de laisser se former à court-moyen terme un intolérable point de congestion routier à hauteur de la Plaine du Roussillon. Cette entrave à la mobilité aurait des répercussions structurelles, environnementales et économiques sur l'ensemble de l'arc méditerranéen, dans la vallée du Rhône et sur le corridor routier de la Côte d'Azur, solidaires des fluctuations du Perthus.

suffira pas à elle seule à répondre au formidable accroissement du trafic voyageurs et marchandises attendu. Réserver dès à présent les emprises nécessaires à son doublement paraît indispensable pour répondre à ces enjeux et permettre de dédier ultérieurement des voies spécifiques à la grande vitesse voyageurs et fret. Pour créer un doublet de ligne performant, le projet de LNMP doit également prendre en compte la modernisation continue de la ligne existante et de ses accroches. Accomplir le contournement fret de la ville-centre (et de sa gare) apparaît comme un complément essentiel au développement du transit de marchandises tout en assurant aux riverains une meilleure qualité de vie.

certains trafics sur la ligne nouvelle.

La nouvelle gare ferroviaire sera en capacité de répondre aux enjeux et besoins identifiés, au moins à court terme. Toutefois, la réalisation d'une gare périphérique complémentaire paraît s'imposer à moyen terme. Sa localisation devra être pensée en fonction des opportunités et de la qualité du projet urbain susceptible d'être généré.

et dossiers de RFF, un tracé impactant pour le massif des Corbières et la plaine viticole. Il conviendra d'évaluer finement les incidences économiques (exploitations agricoles...), paysagères et environnementales du projet pour en atténuer les impacts.