

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Arcomed

[HTTP://WWW.ARCOMED-MEDOCC.EU/](http://www.arcomed-medocc.eu/)

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



Cofinancé par le programme INTERREG IIIB MEDOCC, le projet ARCOMED vise à promouvoir la structuration de l'Arc méditerranéen Barcelone-Gênes grâce au développement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse performant et attractif. A travers un partenariat transnational territorialement cohérent et partageant des perspectives communes, le projet regroupe quatre Régions (Catalogne, Languedoc-Roussillon, PACA et Ligurie), les Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie du Languedoc-Roussillon, de PACA et de Ligurie, ainsi que l'association TGV Provence-Côte d'Azur.



« Pour un axe ferroviaire mixte en Languedoc-Roussillon : un enjeu d'avenir pour 16 millions d'euro de l'Arc méditerranéen »

Espace transnational regroupant les territoires riverains de la Méditerranée occidentale, l'Arc méditerranéen est composé de régions fortement attractives, bénéficiant de grandes dotations patrimoniales et présentant de nombreuses caractéristiques socio-économiques communes.

Pôle potentiel de constitution d'une zone d'intégration économique d'importance mondiale, cette dorsale géostratégique à l'interface entre l'Europe du Nord et le Sud, est appelée à s'affirmer comme une aire de développement unique, pour autant que les régions qui la composent parviennent à corriger les déséquilibres importants qui empêchent l'émergence de synergies prospectives et la concrétisation d'une alchimie territoriale.

En effet, fortement inscrits dans des logiques nationales, les grands systèmes urbains de l'Arc méditerranéen (Barcelone, Montpellier-Nîmes, Marseille, Gênes) ne créent pas de liens suffisamment importants pour soutenir la compétitivité de l'ensemble de la zone méditerranéenne, leurs activités économiques étant principalement liées aux pôles économiques du nord de l'Europe qui constituent souvent leurs principales priorités en matière de développement des échanges.





De ce fait, la discontinuité des réseaux terrestres due aux lacunes en matière d'infrastructures et la saturation des axes fonctionnels constituent autant de facteurs de fragmentation qui remettent fondamentalement en question la capacité d'intégration régionale entre les territoires de l'Arc.

Des opportunités pour structurer et améliorer le dynamisme de l'économie euroméditerranéenne existent cependant, pour autant que soient dépassées les faiblesses qui minent le potentiel de développement d'un Arc méditerranéen intégré, en particulier les problèmes de connectivité et d'accessibilité interrégionale existant entre les territoires.

Ces différents éléments mettent en exergue les besoins en matière de développement d'axes de transport performants et intégrés à l'échelle de l'Arc, favorisant des modalités de trafic qui valorisent le report modal et limitent l'émission de gaz à effet de serre, tant pour le trafic intra-zone qu'avec le reste de l'Europe.

Conçu dans la logique du développement durable des territoires, la réalisation d'une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan constitue donc un élément essentiel d'un axe ferroviaire de haute qualité et à grande capacité le long de l'Arc méditerranéen entre Barcelone et Gênes.

Par ce cahier d'acteurs, le partenariat ARCOMED entend défendre activement la réalisation d'une ligne ferroviaire haute performance en Languedoc-Roussillon, infrastructure d'une importance majeure pour l'avenir des régions euroméditerranéennes.

L'espace ARCOMED : des territoires en interaction, une dynamique de développement commune, un destin partagé

Les quatre régions qui constituent l'Espace ARCOMED – Catalogne, Languedoc-Roussillon, PACA et Ligurie - forment un ensemble particulier, à l'environnement à la fois extrêmement riche (paysages, biodiversité, espaces naturels protégés) et fragile (urbanisation rapide, qualité de l'air menacée, dégradation du milieu marin).

Abritant plus de 16 millions d'européens au sein d'un chapelet de villes quasi-ininterrompu concentré sur une étroite bande littorale, cet espace fortement urbanisé connaît une dynamique démographique nettement supérieure à la moyenne européenne et apparaît comme un lieu de convergence de flux de toutes sortes (humains, économiques, culturels), bénéficiant d'une attractivité exceptionnelle (notamment touristique) doublée d'un important rayonnement.

Entraînés par ce fort dynamisme territorial, les échanges économiques et de marchandises ont crû de manière exceptionnelle ces dernières années le long de l'Arc méditerranéen entre l'Espagne et l'Italie et avec l'Europe de l'Est. Au-delà des relations avec le nord de l'Europe qui restent fortes, s'est ainsi progressivement dessiné un axe est-ouest par lequel transitent aujourd'hui près de 40 millions de tonnes de marchandises (dont 6% seulement de fret ferroviaire, en excluant les volumes qui empruntent la vallée du Rhône).

Cet arc cumulant également un intense trafic voyageurs (63,5 millions de voyages en 2005, dont 8% pour le ferroviaire), les perspectives de croissance attendue des flux impliquent d'agir rapidement et durablement afin d'absorber les trafics supplémentaires et d'éviter la saturation prévisible des réseaux de transport.

Des infrastructures routières saturées

Réseau structurant le plus fortement sollicité, l'autoroute est actuellement la seule infrastructure accueillant tous les trafics et assurant à la fois continuité et haut débit sur la totalité de l'axe Barcelone-Gênes, tant pour les voyageurs que pour le fret. Elle connaît néanmoins aujourd'hui deux types de dysfonctionnement majeurs :



- La circulation périurbaine qui, à l'approche des agglomérations, sature les grands axes menacés à terme d'asphyxie sans aménagement de capacité supplémentaire,
- La charge croissante des poids lourds qui diminue les capacités globales des axes et crée des conflits d'usage. L'accroissement des nuisances (bruit et pollution) engendre en outre un véritable rejet par les populations riveraines.

Globalement, les axes majeurs routiers des régions, fortement accidentogènes, tendent donc vers une saturation annoncée, sous l'effet conjugué de l'augmentation du trafic de transit (entre l'Espagne ou le Sud - Ouest et l'Italie), du trafic d'échange (ayant une extrémité dans la zone), du trafic interne aux régions et du trafic très local, de courte distance, parfois d'une extrémité à l'autre d'une agglomération, mais qui, lui aussi, emprunte l'autoroute...

La forte hausse de ces flux est liée à la fois au développement économique (progression de l'activité logistique dans les pôles émetteurs de Barcelone, Marseille, Gênes, etc.), aux évolutions des modes de production (mondialisation des échanges, délocalisations, chaînes logistiques à flux tendus...) ou de vie (étalement urbain, aménagement du temps de travail et exigences de consommation...).

Actuellement, les flux de marchandises empruntant le mode routier entre Le Perthus et Vintimille représentent 2 200 poids lourds par jour soit l'équivalent de 70 trains complets...

Un réseau ferroviaire non interopérable et congestionné

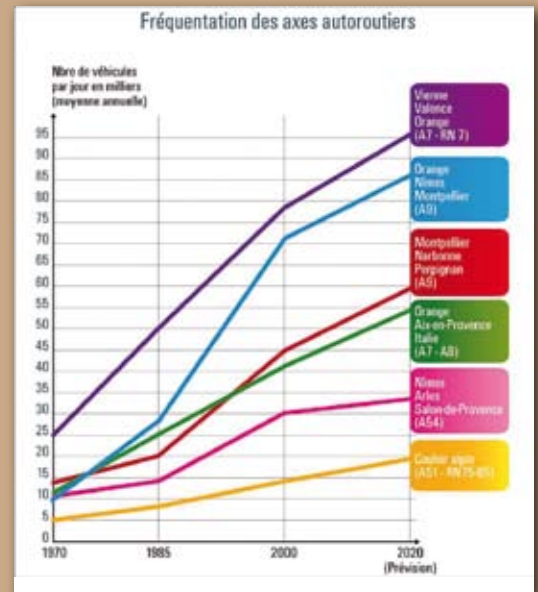
Au niveau ferroviaire, le constat est similaire : le système n'autorise pas l'interopérabilité en raison d'une forte hétérogénéité technique entre l'Espagne, la France et l'Italie qui pèse lourdement sur les performances d'une ligne cumulant tous types de trafics (TGV, grandes lignes, trains régionaux, fret) mais incapable d'assurer la continuité des flux.

Réseau peu concurrentiel, le ferroviaire connaît en outre de nombreux goulets d'étranglement sur divers tronçons aux approches des agglomérations, des points de blocages qui amenuisent considérablement la compétitivité modale et remettent en question sa capacité à susciter un report effectif des trafics, malgré leur augmentation significative dans l'Arc méditerranéen.

En conséquence, les besoins actuels de déplacements des voyageurs ou de transport de marchandises sont peu ou mal satisfaits par le mode ferroviaire.

Des perspectives de croissances des trafics en hausse

Même avec des hypothèses modérées de croissance, les besoins de déplacements voyageurs d'une part, la quantité de fret d'autre part, vont augmenter de manière significative sur l'Arc méditerranéen : en 2025, on estime à + 60% la croissance du fret marchandises (soit 10 millions de tonnes supplémentaires à Vintimille ou près de 13 millions de plus au Perthus) et à + 70% celle du déplacement des personnes (soit 113,5 millions de voyages en 2025 contre 63,5 millions en 2005).



Source : ARCOMED



Source : CETE Méditerranée

Or, les réseaux routiers et ferroviaires sont en voie de saturation et il n'est pas envisageable, notamment pour des raisons environnementales, de créer de nouvelles infrastructures routières, sauf ponctuellement.

Pour améliorer la fluidité de la circulation de transit, notamment des poids lourds, sur le réseau routier, il convient donc de diminuer le trafic de desserte et d'échanges des véhicules de tourisme par un transfert modal (trains express régionaux, trains Inter Cités à grande vitesse) et d'accroître les capacités du transport ferroviaire de voyageurs sur l'axe.

A contrario, pour limiter le nombre de voyages des poids lourds sur route, il est nécessaire de proposer des alternatives compétitives et efficaces et de renforcer considérablement l'offre ferroviaire fret.

La solution est dans l'utilisation simultanée de ces deux leviers, ce qui implique d'augmenter fortement les capacités d'acheminement par le mode ferroviaire.

Dans cet esprit la réalisation d'une ligne nouvelle LGV mixte entre Montpellier et Perpignan doit être envisagée comme la réalisation du maillon manquant d'une liaison internationale, renforçant la cohérence de l'Arc méditerranéen en permettant aux biens et aux personnes de circuler sans entrave au cœur de cette dorsale du développement.

ARCOMED PREND DONC POSITION POUR LE SCENARIO 3 QUI PROPOSE LA REALISATION D'UNE INFRASTRUCTURE MIXTE VOYAGEURS A 300 KM/H ET FRET A 120 KM/H ET REpond AINSI AUX IMPERATIFS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE INTERREGIONAL

En s'intégrant de façon cohérente entre les lignes mixtes prévues de Barcelone à Perpignan et le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, cette infrastructure apportera une solution satisfaisante et continue depuis l'Espagne, tant pour le fret que pour les voyageurs, en évitant le blocage complet du système de transport par le report modal et en contribuant de fait à réduire les externalités négatives et les consommations énergétiques.

Cette infrastructure prévoyant la réalisation de voies d'évitement sur une grande partie de l'axe, elle autorise en outre la constitution préalable de réserves de capacité foncière afin d'anticiper les évolutions à venir. En effet, la mixité peut atteindre ses limites à moyen terme ; un dédoublement des voies en distinguant les trafics fret et voyageurs sur des lignes dédiées doit rester une option envisageable en fonction de la progression des flux d'échanges.

La réalisation de gares conçues comme des pôles d'échanges multimodaux à Nîmes, Montpellier, Béziers, Perpignan ainsi qu'au niveau du carrefour narbonnais pour le développement des relations avec Toulouse et la façade atlantique, permettra en outre de développer un fonctionnement en réseau efficace en reliant les cœurs des aires métropolitaines pour favoriser les rapprochements interurbains.



Ce choix plus ambitieux en termes d'investissements représente un engagement fort pour la consolidation d'un axe est-ouest au sein de l'Arc méditerranéen, concrétisant la multitude de liens et d'échanges que les régions, les villes, les entreprises, les associations et les populations ont su nouer depuis plus de 2000 ans.

Favorisant les échanges, c'est un soutien utile non seulement au développement économique et à l'attractivité des régions concernées, mais également à la matérialisation d'une interface euroméditerranéenne, renforçant chez les habitants la perception d'un véritable espace partagé constitué de bassins de vie entretissés.

