

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



**Chambre de commerce de Barcelone
Conseil général des Chambres
de commerce de Catalogne
CRCI Languedoc-Roussillon**

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 : le maillon manquant d'une liaison grande vitesse internationale essentielle pour le développement européen »

Région au centre du dynamisme économique européen, à dominante industrielle et tertiaire, la Catalogne dispose d'un vaste réseau d'infrastructures de communication modernes de dimension internationale qui confère à la fonction logistique un fort potentiel de développement économique.

Située de façon géostratégique au carrefour de l'Europe du sud et à la confluence de deux grands corridors européens :

- l'axe Algésiras-Barcelone-Montpellier qui se prolonge vers le nord de l'Europe par la vallée du Rhône et Lyon en s'étendant vers les couloirs allemands et hollandais,
- la diagonale européenne de Lisbonne à Kiev (corridor V) qui assure la jonction avec le sud-est de l'Europe tout en reliant les régions du littoral européen à travers un Arc méditerranéen en voie de réalisation,

... La région catalane entretient une économie aussi diversifiée qu'attractive et s'affirme comme un lieu de convergence de flux de toutes natures : économiques, humains et culturels.

Occupant une position de centralité et de polarité au sein de l'Arc méditerranéen, la Catalogne entend aujourd'hui promouvoir la matérialisation d'un axe stratégique pour le transport européen de marchandises dont la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constitue un élément central.

A cet égard, le Conseil Général des Chambres de commerce de Catalogne et la CCI de Barcelone, en partenariat avec la CRCI Languedoc-Roussillon, souhaitent soutenir la réalisation d'une infrastructure ferroviaire haute qualité et haute capacité en Languedoc-Roussillon, permettant d'anticiper la croissance des flux de transport et d'optimiser le report modal des marchandises de la route vers le rail dans le respect des principes essentiels du développement durable.



Etat des lieux

Première région touristique d'Espagne, la Catalogne bénéficie également d'un dynamisme industriel important. L'essor des activités liées à la logistique et au transport (11% de la valeur ajoutée des services et 6,7% de l'emploi total) constitue donc aujourd'hui un élément majeur du développement de l'économie régionale.

Consciente du potentiel offert par la présence d'infrastructures portuaires de premier plan, la région a ainsi programmé d'importants investissements (réalisation de la section ferroviaire mixte Barcelone-Figueres) pour accroître les capacités intérieures d'acheminement des marchandises, améliorer la qualité des dessertes du territoire et anticiper la progression attendue des trafics.

Le port de Barcelone est sur le point de finaliser le projet d'agrandissement le plus ambitieux de son histoire. Il a doublé sa surface portuaire et triplé sa Zone d'Activités Logistiques (ZAL). Ses nouvelles infrastructures et ses nombreux services en font un port de dimension internationale, avec une capacité de traitement des marchandises comparable à celle des premiers ports mondiaux asiatiques et européens.

On estime en effet que les flux de marchandises devraient connaître une croissance très importante dans les années à venir, dynamisée par la délocalisation des productions en Asie, le développement des économies nord-africaines, ainsi que l'avènement, dès 2010, de la zone de libre échange euroméditerranéenne (multiplication par 2,6 des volumes traversant les Pyrénées d'ici 2026, soit un transit de plus de 269 millions de tonnes contre 100 millions de tonnes en 2002).

Eléments fondamentaux du Plan Catalan des Infrastructures de transports (PITC), ces trafics estimés susciteront un accroissement important de la demande de transport, posant à court terme et de façon particulièrement sensible la question de l'adaptation en capacité des infrastructures de chaque côté de la frontière, afin d'éviter la saturation des principaux axes, l'apparition de goulots d'étranglement et la multiplication de problèmes d'accessibilité susceptibles de remettre en question l'attractivité des territoires.

Dans cette configuration, la région Languedoc-Roussillon qui relie la Catalogne au couloir rhodanien et à l'Europe du Nord en assurant le transit des flux de biens et de personnes, revêt une importance majeure à l'échelle européenne. Desservie actuellement par une autoroute en voie de congestion qui cumule tout type de trafics et une desserte ferroviaire dégradée où trains de fret, voyageurs grandes lignes et TER se partagent les sillons disponibles, la région doit être dotée au plus vite d'aménagements performants propres à permettre la structuration d'un axe transeuropéen de transport efficace, de haute qualité et à forte capacité.

Le projet de Ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan s'inscrit pleinement dans cet objectif car il représente le maillon manquant d'une liaison internationale mixte homogène depuis Barcelone vers le reste de l'espace communautaire, mettant en réseau les principales métropoles euroméditerranéennes et offrant l'opportunité de répondre à un grand nombre d'enjeux en termes de développement interrégional.

Des enjeux essentiels du développement économique et territorial...

La Catalogne présente des caractéristiques économiques qui rendent la région fortement tributaire du bon fonctionnement des voies de communication reliant son territoire au reste de l'Europe (forte vocation tou-



ristique engendrant d'importants flux migratoires nord-sud, activités portuaires et logistiques en expansion générant une progression des échanges avec le bassin méditerranéen et le nord de l'Europe).

Dans ce cadre, la réalisation de cette nouvelle section ferroviaire permettra :

- À l'échelle régionale, de dynamiser et de développer la compétitivité des ports, notamment celle du Port de Barcelone (au service de tous les marchés régionaux, y compris le Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, l'Aquitaine et Rhône-Alpes) qui nécessite des capacités d'acheminement complémentaires des trafics suite à l'augmentation de sa capacité d'accueil.

Ce faisant, l'infrastructure nouvelle créera une connexion performante entre les diverses places portuaires de Méditerranée et les centres de production/consommation, permettant de répondre aux unités de production locale et de favoriser le développement de trafics spécifiques, tel le nouveau service de transport combiné Barcelyon Express, avec trois aller-retour hebdomadaires entre Barcelone et Lyon.

Cette ligne nouvelle, en renforçant le maillage territorial tout en améliorant l'accessibilité ferroviaire, libèrera de nouvelles capacités pour le fret, créant ainsi une opportunité pour les ports régionaux et leurs hinterlands qui pourraient bénéficier de retombées économiques supplémentaires en captant les trafics transitant dans le bassin méditerranéen (actuellement, 76% des marchandises en provenance du Moyen-Orient empruntent le Détroit de Gibraltar pour se déverser dans les ports de la Mer du Nord).

- À l'échelle interrégionale, de favoriser un développement plus intégré des régions du sud de l'Europe en assurant une mise en réseau des métropoles par la ligne à grande vitesse, afin de renforcer le développement économique transfrontalier. Une connexion accentuée entre les territoires permettra de développer une offre de transport intercités alternative au « tout routier », reliant les grandes agglomérations de Barcelone à Montpellier et Nîmes et de libérer de nouvelles capacités sur la ligne classique pour les TER et le fret.
- À l'échelle continentale et européenne, de repositionner les régions de la Méditerranée comme une réelle interface entre le sud et l'Europe du Nord, matérialisant ainsi une véritable « zone d'intégration économique de niveau mondial » dans l'Arc méditerranéen, propre à rééquilibrer l'espace communautaire et à faire de nos territoires des foyers de croissance économique.

... aux impératifs dictés par le développement durable

Le développement d'un axe structurant au sud de l'Europe conçu comme une épine dorsale sur laquelle viendront s'articuler les flux est-ouest et nord-sud, impose également de réfléchir aux externalités négatives induites par la croissance attendue des flux en transit.

Aujourd'hui, en Catalogne, seulement 4,2% des marchandises sont transportées par rail, le reste étant massivement acheminé par des poids lourds empruntant des infrastructures autoroutières particulièrement chargées.

Si le PITC prévoit d'accroître la capacité de l'autoroute de la Jonquera pour absorber un trafic poids lourds transpyrénéen qui devrait doubler d'ici 2026, le programme mise également résolument sur le transport ferroviaire de marchandises en prévoyant des investissements massifs pour développer l'efficacité et les capacités du réseau ferré, susciter le report modal (objectif de 18% des marchandises par le rail en 2026) et améliorer ainsi le couloir de l'Arc méditerranéen vers l'Europe du Nord.



Les travaux envisagés contribueront également à disposer avec continuité de l'écartement UIC entre Barcelone et la frontière à partir de 2010, permettant ainsi de développer l'interopérabilité entre les réseaux français et espagnols et de maximiser l'accessibilité ferroviaire, en particulier au niveau des ports. Les circulations voyageurs devraient également croître pour atteindre 60 trains par jour sur la ligne à grande vitesse, des options d'aménagement qui plaident bien évidemment pour la réalisation d'une ligne mixte en Languedoc-Roussillon.

Grâce au transfert modal, les aménagements en infrastructures ferroviaires à grande vitesse programmés de chaque côté des Pyrénées permettront donc, malgré l'accroissement des trafics, de réduire le trafic routier et d'améliorer sensiblement le bilan environnemental des régions concernées. Pour le Languedoc-Roussillon comme pour la Catalogne, cet engagement revêt une importance centrale pour la valorisation et la protection des ressources patrimoniales qui fondent le potentiel touristique.

Un choix de scénario qui s'impose

Compte tenu des arguments que nous venons d'exposer, le scénario 3, proposant la réalisation d'une infrastructure mixte voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h, semble l'option la plus conforme, à la fois, aux attentes régionales en termes de transport et de mobilité, mais également aux impératifs dictés par les dynamiques économiques territoriales.

Conçue comme un véritable mode alternatif de transport, cette infrastructure mixte, qui propose la réalisation de voies d'évitement, offre l'avantage d'ouvrir des perspectives de développement des trafics à moyen et long terme, mais également d'optimiser les capacités du report modal de la route vers le fer, réduisant de fait les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

Cette liaison de haute qualité et de grande capacité s'intègre dans la continuité de la ligne mixte prévue de Barcelone à Perpignan et, en amont, du contournement ferroviaire mixte de Nîmes-Montpellier, complétant ainsi un axe international reliant l'Espagne à l'Europe du nord.

Projet d'aménagement répondant à une vision prospective ambitieuse du développement méditerranéen, ce scénario devra néanmoins être complété par la constitution de réserves foncières le long de cette ligne nouvelle lui conférant ainsi dès l'origine des capacités d'évolution et permettant d'anticiper d'éventuelles augmentations de capacité qui permettront de disposer à l'avenir de 3 ou 4 voies avec continuité.

En effet, l'intensification des échanges, la pression de la croissance démographique et de la tertiarisation des économies régionales susciteront un développement accru des besoins de déplacements, avec le risque de dépasser dans un avenir proche les potentiels offerts par cette infrastructure mixte.

Il est donc souhaitable de se réserver la possibilité de découpler, à terme, les trafics fret et voyageurs en réalisant deux lignes distinctes spécialement dédiées à chaque type de transports. Une telle option permettra de garantir la pérennité de l'aménagement et de répondre aux impératifs du développement économique régional.

Enfin, la possibilité de réaliser une bretelle vers Toulouse (et Bordeaux) au niveau de Narbonne doit être préservée et doit attirer toute l'attention lors du choix des tracés et des nouvelles gares.

