

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



**BARCELONA  
CENTRE  
LOGÍSTIC  
CATALUNYA**

## Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL)

Av. parc Logístic 2-10 - 08040 Barcelona

Tel. : +34 93263 8184 - Fax. : +34 932 638 179 - E-mail : bcnc@el-consorci.com

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



### Introduction :

Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL) est une plate-forme développée par la Mairie de Barcelone, l'Autorité Portuaire de Barcelone et le Consortium de la Zone Franche, qui associe tous les acteurs des différents maillons de la chaîne logistique : transport, administrations publiques, associations professionnelles, entreprises de services et utilisateurs finaux. Elle regroupe plus de 120 partenaires avec un objectif commun : consolider la ville de Barcelone et la Catalogne comme le centre logistique du sud de l'Europe.

## 1 - La Catalogne : une économie largement tournée vers le reste de l'Europe et dépendante du couloir languedocien :

### 1.1 – Un dynamisme économique tourné vers le reste de l'Europe :

- Avec 20% du PIB total, alors qu'elle ne représente que 6,4% de la surface totale, 15,9% de la population nationale et 17,4% de l'emploi total, la Catalogne est la 1<sup>ère</sup> région économique d'Espagne. Ces chiffres illustrent la haute valeur ajoutée des activités économiques réalisées en Catalogne. Par ailleurs, le fait que le transport de marchandises y croisse plus vite que le PIB montre que l'économie catalane est de plus en plus tournée vers l'extérieur, représentant 30% des exportations.
- **Une économie largement tournée vers le reste de l'Europe** : La part de la Catalogne dans les échanges de l'Espagne avec le reste de l'Europe représente 22,4% du volume total de marchandises et 33,2% en valeur. Les échanges entre la Catalogne et le reste de l'Europe sont proportionnellement plus importants que la part de la Catalogne dans le PIB espagnol (20,0%). En outre ils sont à très haute valeur ajoutée. Les principaux flux d'échanges concernent, par ordre décroissant, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Suisse, les pays de l'Est de l'Europe. Dans leur majorité ils sont tributaires du corridor languedocien.
- **Des flux d'échanges pénalisés par la rupture de charge ferroviaire** : L'handicap que représente la différence de largeur d'écartement des voies entre l'Espagne et le reste de l'Europe, qui oblige à des opérations pénalisantes, soit en changeant les essieux des wagons, soit en transvasant les cargaisons d'un wagon à l'autre, fait que la route est le mode le plus utilisé (76%) dans les échanges entre la Catalogne et les autres pays européens. Par destinations, les échanges avec la France, principal client, s'effectuent à 96,1% par la route, alors que la part du ferroviaire s'accroît sur les longues distances, en particulier l'Allemagne et le Bénélux, le mode maritime, dont la performance s'accroît avec les distances, devient majoritaire dans les échanges avec les pays de l'Est. A noter que 40% du trafic Catalogne-reste de l'Europe réalisé par le mode ferroviaire emprunte les chantiers de transport combiné à la Frontière française (Saint-Charles et le Boulou).



## 1.2 – S'appuyant sur une forte économie portuaire

### • Deux grands ports, Barcelone et Tarragone :

La Catalogne est une région qui a été historiquement tournée vers la mer pour établir des relations commerciales. Pour cela, elle dispose de 2 ports de commerce :

- Barcelone, avec un trafic de 51 millions de tonnes, dont 20 millions conteneurisés, soit 2,6 millions d'EVP (équivalents 20 pieds), et 855 400 véhicules automobiles. Le port de Barcelone a des relations avec 825 autres ports dans le monde, mais l'essentiel des trafics s'effectue avec l'Asie.
- Tarragone, 33,1 millions de tonnes, dont 283 200 véhicules automobiles.

- **D'importants projets de développement du port de Barcelone et de son hinterland :** Le port de Barcelone est en train d'achever un important programme d'investissements, avec la réalisation d'une nouvelle darse, (en passant de 558 ha à 1256 ha) destinée à doubler à terme le nombre de terminaux à containers, accolée à des zones d'activité logistique (ZAL, Consorci de la Zona Franca et Parc Logsitic).

Parallèlement, un effort est entrepris pour accroître l'hinterland du port de Barcelone dans une zone de première influence correspondant aux régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, puis dans une zone de seconde influence vers Rhône-Alpes, l'Auvergne et la Suisse. Pour cela, Barcelone s'appuiera sur un réseau de ports secs, dont le premier vient d'être lancé à Toulouse, qui seront reliés par des liaisons ferroviaires régulières (un premier essai avec Lyon a été entrepris début 2009, sans attendre la mise en service de la ligne nouvelle).

## 2 - Un couloir languedocien efficace et durable moteur du développement de l'arc méditerranéen

Le couloir languedocien, au sein de l'arc méditerranéen, s'intègre dans un axe de transport de développement qui remplit des fonctions géostratégiques croisées aussi bien à l'échelle européenne qu'à l'échelle régionale. Il participe en effet à :

- La structuration européenne des relations européennes Est-ouest et Nord-sud, en reliant les deux principaux axes dynamiques européens : l'arc méditerranéen (Valence-Rome) et l'arc centre européen de Londres à Milan,
- La connexion des deux côtes maritimes de la Méditerranée et de l'Atlantique,
- La connexion « terrestre » avec l'Afrique du Nord,
- La connexion maritime de l'Europe avec l'Asie.

### 2.1 – Favoriser l'émergence d'une façade maritime méditerranéenne face à la concurrence de celle de la mer du Nord

Cette double fonction d'articulation européenne et de développement territorial est renforcée par le fait que cet axe relie et structure entre eux toute une série de pôles d'activités logistiques et économiques.

- **Promouvoir une véritable façade maritime méditerranéenne :** L'arc méditerranéen est riche de 5 ports de commerce, représentant un volume total de marchandises de 175 millions de tonnes (dont 28 millions de tonnes conteneurisés), qui se sont engagés dans d'importantes opérations d'accroissement de la capacité portuaire (en particulier Barcelone et Marseille) et d'amélioration de leurs services portuaires. Jusqu'à présent, ces ports de l'arc méditerranéen ne captent que 25% des trafics en provenance ou à destination de l'Asie, passant par le canal de Suez et traversant la Méditerranée. Les ports de la mer du Nord traitent les 75% restants, même si une partie importante des marchandises débarquées sont ensuite réexpédiées vers les régions du Sud, en occasionnant ainsi des accroissements parcoures des transports tant maritimes que terrestres contraires à l'objectif de développement durable. La cause principale de ce détournement de trafic réside dans l'état insuffisant du réseau de communications terrestres de ces ports qui ne leur permet pas de développer leur hinterland concurrentiellement aux ports de la mer du Nord, en ne favorisant pas une plus grande massification des trafics qui les rendraient plus compétitifs.



L'enjeu est donc de favoriser, par un réseau de communications performant (en particulier dans le mode ferroviaire), la création d'un système portuaire sur l'arc méditerranéen développant les synergies entre les différents ports (comme des transferts de trafics ou l'exploitation lignes maritimes de courte distance), pour atteindre une masse critique capable d'attirer plus de trafics asiatiques et africains.

- **Un véritable réseau d'équipements logistiques qui valorise des espaces logistiques et structure l'hinterland portuaire commun** : Cet axe Nord-sud et Est-ouest, qui traverse le couloir languedocien a un profil clairement logistique puisque s'y positionnent des plates-formes de différents types (centre de transports, terminaux ferroviaires, plates-formes intermodales, centres de fret aériens, marchés de produits frais...) qui valorisent les flux de transport qui y passent en leur assurant la multi modalité et les services logistiques utiles. D'un côté, ces équipements sont nécessaires à l'optimisation de l'activité portuaire en favorisant l'installation d'opérateurs, la pénétration continentale, la distribution et le transfert modal. De l'autre, la progression de l'entrée des flux asiatiques et africains offre une opportunité unique d'y développer un tissu logistique, industriel et commercial, générateur de richesses et d'emplois. Encore faut-il que le réseau de voies de communication soit suffisamment performant et que le couloir languedocien (entre Montpellier et Perpignan) n'y constitue pas un goulot d'étranglement du trafic ferroviaire.

## 2.2 - Favoriser l'intégration économique et sociale de l'arc méditerranéen

- **Par le développement d'un réseau métropolitain sur l'arc méditerranéen** : Le couloir languedocien participe à la mise en réseau de 4 régions métropolitaines franco-espagnoles (Valencia, Catalogne, Languedoc-Roussillon, et PACA) qui représentent un marché de consommation de près de 19,5 millions d'habitants. Le double objectif de développement socio-économique de ces régions et de rééquilibrage territorial à leur profit au sein de l'Europe se voit offrir une réelle opportunité, si une meilleure efficacité du réseau de voies de communications permet enfin d'accroître l'efficacité du secteur des transports et de la logistique pour favoriser le développement d'une activité productive s'appuyant sur l'activité des ports de la façade méditerranéenne.
- **Par le renforcement de l'euro région** : La future ligne ferroviaire nouvelle participera également au renforcement de l'euro région en permettant d'intensifier les relations entre la Catalogne, le Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. Pour cela, la possibilité de réaliser une bretelle vers Toulouse, au niveau de Narbonne, doit être préservée et même facilitée par le choix des tracés et des nouvelles gares.

# 3 - La nécessité d'une ligne nouvelle mixte entre Montpellier et Perpignan

## 3.1 – Montpellier - Perpignan : le maillon manquant sur un axe prioritaire pour le transport transeuropéen de marchandises

- **Un axe doublement prioritaire** : Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe, projet européen prioritaire n° 3 du plan RTE-T, arrêté par le Parlement et le Conseil européens. Cet axe comprend deux branches desservant la péninsule ibérique à travers la France : la branche atlantique (Tours - Dax - Vitoria - Madrid) et la branche méditerranéenne (Nîmes - Perpignan - Figuéras - Barcelone - Madrid), prolongés par une connexion vers le Portugal (Madrid - Porto/Lisbonne). Son objet est d'améliorer les connexions entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, jusqu'à présent fortement pénalisées par la différence d'écartement des voies entre ces réseaux respectifs. Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan participe également à l'irrigation et à la structuration de l'Arc Méditerranéen entre Valencia et Gênes, pour lequel les régions Languedoc-Roussillon, PACA, Ligurie et Catalogne travaillent ensemble à l'aboutissement du projet ARCOMED, cofinancé par l'Union Européenne.
- **Le maillon manquant** : Sur la branche méditerranéenne (Nîmes - Perpignan - Figuéras - Barcelone et au delà) le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan constitue le maillon manquant à combler pour assurer la continuité d'une ligne nouvelle entre l'Europe du Nord et Algésiras. En particulier, le tronçon Montpellier-Perpignan constituera le goulot d'étranglement de cet axe européen prioritaire fret, puisqu'une seule ligne y fera face à l'augmentation des trafics voyageurs et marchandises suite à la réalisation conjointe d'une ligne nouvelle entre Barcelone et Perpignan, complété par un projet d'aménagement à l'écartement UIC de la ligne classique entre Barcelone et la frontière et du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier. Une ligne à 2 voies devrait donc y acheminer le trafic assuré, à ses extrémités, par 2 lignes à 2 voies.

- **La nécessaire mixité** : Le choix de la mixité des trafics TGV et fret s'impose sur le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan :
  - D'une part, la mixité des trafics représente la solution de continuité avec les choix déjà arrêtés d'aménagement en ligne mixte, en amont, pour contournement de Nîmes et de Montpellier et, en aval, pour la ligne internationale, déjà achevée, puis pour la ligne nouvelle entre Figuéras et Barcelone, en cours de travaux.
  - D'autre part, seul le choix de la mixité des trafics permettra d'acheminer suffisamment de trafic fret pour répondre à l'enjeu fixé par le Grenelle de l'Environnement en terme de report modal du transport de marchandises de la route vers le rail, la ligne historique seule ne pouvant le faire.

### 3.2 - Faire face à la progression attendue des trafics entre la France et l'Espagne

La prochaine ouverture de la ligne à écartement UIC de Barcelone à Figueras va faire sauter le verrou qui limitait jusqu'à présent la progression du trafic ferroviaire entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. A titre indicatif, en 2006, les études du Plan des infrastructures de Transports de la Catalogne (PITC) prévoyaient, qu'avec une politique volontariste en matière de report modal, le volume de marchandises transportées par le rail passerait de 4,2 millions de tonnes, en 2002, à 48 millions de tonnes, en 2026, pour permettre au rail d'atteindre 18% de part modale contre 4,2% actuellement. Sur le seul couloir méditerranéen, ces études évaluent à 242 trains/jours le trafic marchandises à la frontière à l'horizon 2030 (dont 171 en provenance ou à destination de la Catalogne et 71 en transit à travers la Catalogne).

### 3.3 - Un préalable indispensable : mettre à niveau la ligne historique entre Montpellier et Perpignan

Pour prévenir un goulot d'étranglement entre Montpellier et Perpignan, il est indispensable de réaliser entièrement l'investissement programmé à hauteur de 150 millions d'euros destiné à accroître la capacité d'écoulement des trafics de la ligne historique entre Montpellier et Perpignan, ainsi qu'ils ont été définis, en juillet 2008, dans le protocole d'accord pour le financement du contournement de Nîmes et de Montpellier. En effet, le maintien intégral de ce projet d'investissement est absolument nécessaire pour permettre de passer dans les meilleures conditions le délai entre les réalisations respectives du contournement de Nîmes et de Montpellier et de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, période où une seule ligne à 2 voies devra absorber le trafic provenant en amont de Montpellier de 2 lignes à 2 voies, alors, qu'en aval de Perpignan, l'ouverture d'une ligne à écartement UIC vers l'Espagne aura déjà fortement dopé les trafics.

## Conclusion : le choix d'un scénario qui favorise le développement durable

En conséquence, BCL apporte les réponses suivantes au Débat Public sur le projet de ligne ferroviaire nouvelle Montpellier-Perpignan :

#### 1 – Sur l'opportunité de la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan :

La création de la ligne nouvelle apparaît doublement indispensable :

- En regard de la simple évolution attendue des trafics à l'horizon 2020,
- Pour un développement durable des régions de l'Arc Méditerranéen et en premier lieu du Languedoc-Roussillon et de la Catalogne.

#### 2 – Sur l'éventuelle mixité voyageurs fret de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan :

Le choix de la mixité apparaît être la solution qui permet le mieux de répondre aux besoins :

- En matière de développement économique, en favorisant l'émergence d'une façade maritime méditerranéenne et le développement correspondant de zones d'activités économiques,
- En matière de développement durable, en permettant un report modal plus efficace de la route vers le rail en matière de transport de marchandises.

Par ailleurs la mixité apparaît comme la solution qui permet le mieux de préserver l'avenir, à condition que, d'une part, soient mis en œuvre les meilleurs moyens techniques pour la gestion des trafics et l'exploitation et que, d'autre part, les conditions de circulations TGV soient respectées.

Pour ces raisons, Barcelona-Catalunya Centre Logistic :

- Juge indispensable la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan,
- Estime que cette ligne nouvelle doit assurer la mixité des trafics, qui permet le mieux d'assurer le développement durable grâce au report modal du fret,
- Préconise le choix du scénario 3 (TGV à 300 km/h et fret à 120 km/h), solution qui permet de garantir au mieux l'avenir.

