

**Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan**

**Cahier  
d'acteurs**



**Chambre Régionale de Commerce et  
d'Industrie Provence Côte d'Azur Corse  
Cluster PACA logistique**



8 rue Neuve Saint Martin- BP 81881 - 13221 Marseille cedex 1  
Tél: 04 91 14 42 47 - Fax: 04 91 14 42 45 - Site: <http://www.pacac.cci.fr>

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



La CRCI PACA-Corse et le Cluster PACA Logistique souhaitent réaffirmer la nécessité de structurer un axe ferroviaire le long de l'arc méditerranéen.

En concertation avec la CRCI Languedoc-Roussillon, ils se prononcent en faveur du scénario numéro 3, qui propose un aménagement mixte : LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h, choix à leurs yeux le mieux adapté pour répondre aux objectifs à long terme du développement économique méditerranéen. Ils recommandent que constituer des réserves foncières autour de cette ligne nouvelle et créer des pôles d'échanges multimodaux sera dans ce contexte un atout pour l'intégration inter-régionale.

**Un axe ferroviaire européen en devenir**

Dans le cadre du projet européen ARCOMED, les CRCI en partenariat avec les Conseils Régionaux des 4 Régions de Barcelone à Gênes, ont argumenté pour un réseau ferroviaire méditerranéen qui s'inscrit dans le réseau européen.

« Un enjeu d'avenir pour 16 millions d'européens de l'Arc Méditerranéen »



Complémentaire du projet de LGV PACA prolongée jusqu'à la frontière italienne, la réalisation d'une ligne nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan constitue 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, la CRCI PACA-Corse et le Cluster PACA Logistique soutiennent la réalisation d'une ligne ferroviaire haute performance en Languedoc-Roussillon, infrastructure d'une importance majeure pour l'avenir des régions euro méditerranéennes.



## L'ouverture sur le réseau italien

Par le biais des contributions des acteurs de Languedoc-Roussillon sur l'intérêt de la connexion avec le réseau ferroviaire ibérique en fort développement évoqué, la CRCI PACA-Corse et le Cluster Logistique PACA souhaitent mentionner dans ce débat que le projet de LGV PACA se connectera au réseau grande vitesse italien en cours de développement. Les tronçons Vintimille-Gênes et Gênes-Milan permettront en 2013 d'être relié directement à la Plaine du Pô, pôle économique dynamique à l'échelle européenne, et au delà à l'Europe centrale.

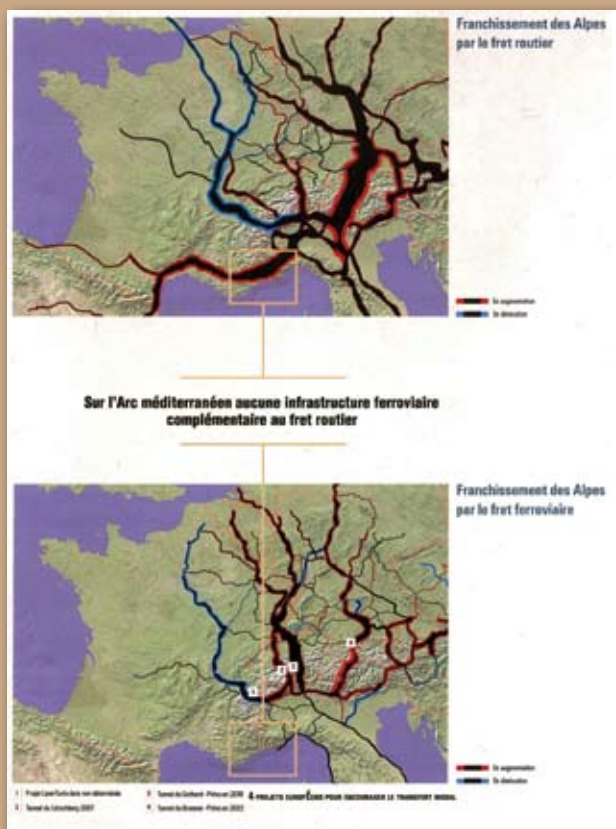
Les réseaux ferroviaires italiens et espagnols seront ainsi connectés grâce à la réalisation des deux maillons actuellement manquants, Vintimille-Marseille et Montpellier-Perpignan, deux projets liés pour la mise en œuvre d'un transport ferroviaire performant sur l'arc Méditerranéen.

## La LGV PACA un projet de dimension européenne

Communiqué ministériel du 11 février 2009 sur la LGV PACA : « Inscrit dans la loi Grenelle I, ce projet est un projet majeur. Il doit participer à la constitution de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes et fait partie des 2 000 km de lignes à grande vitesse dont la France se munira à l'horizon 2020. »

La CRCI PACA-Corse partage les arguments développés dans le cahier d'acteurs de la CRCI Languedoc-Roussillon justifiant la création d'arc ferroviaire :

- Des infrastructures routières saturées ;
- Réseau structurant le plus fortement sollicité, l'autoroute littorale est actuellement la seule infrastructure qui accueille tous les trafics et assure à la fois continuité et haut débit sur la totalité de l'axe Barcelone-Gênes, tant pour les voyageurs que pour le fret.



## Des perspectives de croissance des trafics en hausse

Même avec des hypothèses modérées de croissance, les besoins de déplacements voyageurs d'une part et 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, ce qui correspond à environ 10 à 13 millions de camions par an – 1 500 camions supplémentaires par heure)
- et à + 70% celle du déplacement des personnes (soit 113,5 millions de voyages en 2025 contre 63,5 millions en 2005 et 2 500 camions quotidiens entre Italie et Espagne via l'axe littoral déjà saturé).



Parallèlement, la carte ci-dessus met en exergue la croissance des trafics routiers Est-Ouest, à mettre en perspective avec le taux de croissance des trafics Nord-Sud, qui démontre la nécessité de réaliser au plus tôt un arc ferroviaire méditerranéen.

Celui-ci permettra non seulement d'offrir une alternative durable à la route pour les flux Est-Ouest croissants, mais aussi de rééquilibrer les flux à l'Ouest de l'Europe en développant un post-acheminement des marchandises via les pays riverains de la Méditerranée.

Les enjeux de rééquilibrage de flux, portuaires notamment, entre le Nord et le Sud de l'Europe sont d'ailleurs mentionnés par la Commission Européenne.

## Traiter les flux de marchandises

Au cours des analyses menées dans le cadre du projet ARCOMED, il est souligné que le projet de LGV PACA n'est pas mixte et n'offre donc pas de solution aux transports de marchandises contrairement aux projets étudiés dans les 3 autres régions.

Pour limiter le nombre de voyages des poids lourds sur route, il est important de proposer des alternatives transports compétitives et efficaces. Renforcer considérablement l'offre ferroviaire fret est alors l'une des solutions qui se présentent. Mais les capacités de la ligne PLM existante seront nettement insuffisantes et par ailleurs fortement sollicitées par les services voyageurs régionaux (prévision de multiplication par 4 du trafic TER d'ici 2030 selon G. PEPY, Président de la SNCF).

Pour tenter de remédier à cette situation il faut donc veiller aux connexions de la LGV mixte, qui se termine à Nîmes, avec le réseau existant vers la vallée du Rhône mais également vers PACA.

Au cours des travaux ARCOMED, un scénario a été proposé pour traiter conjointement les trafics passagers et marchandises :

- prolongement de la LGV passagers à 300 km/h vers l'Italie à travers les Bouches-du-Rhône et le Var ;
- poursuite de cette ligne nouvelle à travers les Alpes-Maritimes jusqu'à la frontière italienne aux mêmes caractéristiques que la ligne Gênes-Vintimille 200 km/h et mixte ;
- création d'un itinéraire fret « arrière-pays » via la ligne du Val de Durance modernisée et le projet de tunnel sous le Montgenèvre, qui permettra de rejoindre le réseau piémontais.
- structuration à partir du réseau existant d'un axe ferroviaire « littoral » entre Nîmes Miramas Gardanne et le centre Var où il rejoint la ligne nouvelle à travers les Alpes-Maritimes.



Source : CRCI PACAC

## Les retours d'expérience de la LGV Méditerranée : L'obligation des interconnexions

Le projet LGV Montpellier-Perpignan devra prendre en considération les interconnexions avec le réseau classique existant pour répondre aux attentes locales légitimes de dessertes et faciliter l'accès aux TGV des populations « excentrées ». Le projet LGV doit en effet être « profitable » à l'ensemble du territoire régional et éviter l'effet « tunnel » d'un équipement qui dégraderait la qualité de service actuelle sur le réseau classique. Dans une recherche d'optimisation du réseau, la CRCI PACA-Corse prône l'interconnexion

régulière de la LGV au réseau existant, permettant ainsi de sécuriser le service en cas d'incident sur la ligne, et de développer des services inter-cités grande vitesse et de favoriser le report modal de la route vers le rail.

## Le renforcement de l'intermodalité

Chaque mode de transport a sa pertinence en fonction de la distance à effectuer et du type de marchandise à transporter. L'optimisation des différents modes de transport suppose de réduire au maximum l'impact des ruptures de charges en facilitant le passage d'un mode à l'autre. Pour les projets de LGV, cela signifie de pouvoir se connecter au réseau ferroviaire classique (TER...), aux équipements de transports urbains (métro, tramway...) mais également aux aéroports pour construire une offre de voyages combinée avion/train. Veiller à ces interconnexions facilite également les déplacements des personnes à mobilité réduite, éléments au centre des préoccupations et objectifs politiques d'une Europe vieillissante.

Parallèlement, la réalisation de maillons manquant dans un axe ferroviaire méditerranéen performant est aujourd'hui indispensable pour le développement d'alternatives à la route pour les trajets longues distances notamment.

Éléments structurants d'un développement harmonieux et équilibré du territoire, des réseaux de transport efficaces permettent d'organiser l'urbanisation, de mailler les systèmes métropolitains entre eux et de renforcer la cohésion et les synergies économiques régionales. Pour créer une telle dynamique vertueuse en préservant non seulement l'attractivité et le patrimoine des régions méditerranéennes, mais également la compétitivité des piliers du développement que constituent la logistique et le tourisme, il convient donc de promouvoir la réalisation d'une ligne ferroviaire mixte de haute qualité et haute capacité.

Chaînon manquant d'une liaison internationale reliant l'Espagne à l'Italie, cette infrastructure s'insère de manière logique et cohérente entre les lignes mixtes en cours de développement de Barcelone à Perpignan, via la traversée pyrénéenne de Figueras, ou en projet dans le cadre du contournement ferroviaire mixte de Nîmes et Montpellier (CNM).

Seul scénario incluant la réalisation de voies d'évitement, la ligne nouvelle selon le scénario 3 autorisera un service ferroviaire voyageurs à une vitesse commerciale attractive, couplé à un service de trains de fret renforcé, une option d'aménagement qui optimise le report modal et de fait, la réduction des consommations énergétiques et des émissions de CO<sub>2</sub>.

En autorisant des réserves de capacité sur le long terme grâce à une infrastructure optimisée, ce choix représente également un engagement fort pour l'avenir de notre façade méditerranéenne : celui de promouvoir, au-delà de plusieurs générations, un développement durable et équilibré des territoires, affranchi du manque d'ambition et de l'absence de vision prospective.

Dans cette même logique, il importe de prévoir dès à présent la mise en place d'une véritable politique inter-régionale d'intermodalité afin d'améliorer la cohérence et les correspondances entre les réseaux de transport, tout en respectant les équilibres économiques et environnementaux ainsi que les logiques de déplacement.

Cette action complémentaire doit se décliner à travers la constitution de connexions entre les services de transports longues distances/urbains, internationales/régionales et promouvoir la création de véritables pôles d'échanges multimodaux. Les connexions régulières ligne nouvelle et réseau existant sont donc à rechercher pour desservir au mieux l'ensemble des territoires et sécuriser les services en cas de perturbations.

Sur la base d'un maillage efficace et intermodal des moyens de transport, c'est donc la consolidation d'un modèle de développement territorial novateur, homogène, compétitif et durable qui est en jeu dans nos régions.

