

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Perpignan

Mairie de Perpignan - Direction de l'Aménagement de l'Urbanisme et de l'Architecture
Place de la loge BP 931 - 66931 Perpignan cedex
Tél. : 04 68 66 30 89 - fax : 04 68 66 33 01 - mail : dhamelin@mairie-perpignan.com

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



Le TGV à Perpignan : une connexion à grande vitesse au réseau européen

La ville s'est préparée depuis une dizaine d'années à la mise en service de la ligne à grande vitesse Perpignan-Barcelone, prévue de longue date, pour le 17 février 2009. Des aléas, en Catalogne sud, retardent sa mise en service à fin 2012. Toutefois, les autorités précisent qu'un raccordement provisoire avec la ligne conventionnelle espagnole sera effectif fin 2010.



Source : L35 Arquitectos

Quatre objectifs pour Perpignan :

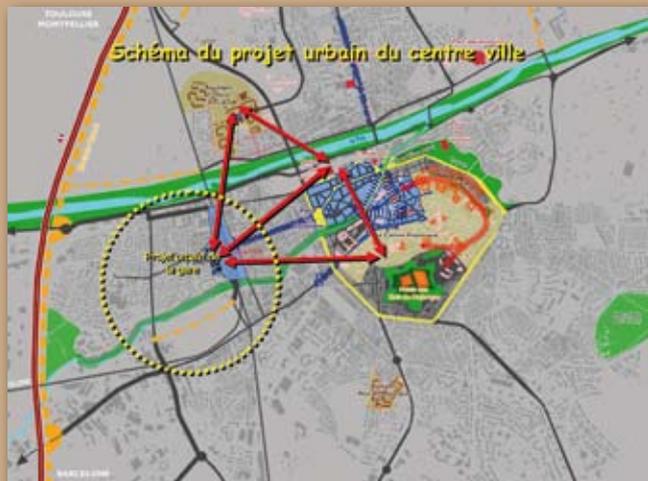
1. Constituer un projet urbain novateur autour de la gare centre et du TGV.
2. Organiser les trafics et dessertes voyageurs et fret.
3. Accélérer la réalisation du tronçon Perpignan-Narbonne.
4. Constituer une « euro cité » autour d'un couloir ferroviaire repensé.

1) Un projet urbain partenaire de la grande vitesse

Perpignan a de manière très volontaire choisi de se transformer afin de se hisser au niveau des villes phares de taille moyenne et d'être reconnue comme telle dès la mise en service de la ligne Perpignan-Barcelone. L'arrivée du TGV aura ainsi été un des éléments moteur d'une profonde mutation de la ville, et notamment, des quartiers périphériques au centre historique. Plus de 35 hectares situés directement au contact de la gare font aujourd'hui l'objet de transformations importantes. Un pôle d'échanges multimodal réalisé par le groupe espagnol Metrovacesa est en cours de construction sur le site même de la gare historique et sera mis en service pour l'été 2010. Celui-ci comprend également un parking de 964 places, 12 000m² de commerces, 10 000m² de bureaux, 2 hôtels et un important centre sportif.



Source : DAUA



Symbole de sa connexion avec les autres agglomérations françaises et catalanes, La communauté d'agglomération a choisi de s'implanter en contact direct avec la nouvelle gare. Les administrations de l'Etat ont fait ce choix et envisagent d'être toutes regroupées au cœur du projet urbain. Le Ministère de la Justice réfléchit aussi à la réalisation d'une nouvelle cité judiciaire sur ce site. Située à 15 minutes de Gérone et de Narbonne, l'université de Perpignan pourrait devenir également un acteur important de ce projet.

Enfin, 1 500 logements accompagnés des équipements publics de quartiers compléteront dès les prochains mois ce dispositif. Tout cet ensemble constitue un pro-

jet urbain de grande ampleur (170 Millions d'Euros) en cours de réalisation, et auquel viendront s'ajouter les différents programmes cités précédemment. L'ensemble des investissements est réalisé pour et autour du TGV et à la hauteur des enjeux d'une connexion à grande vitesse au réseau européen.

Le projet urbain de la gare a été conçu en parfaite harmonie avec le développement du reste de la ville. Le centre historique fait l'objet d'une restauration rapide dans le cadre de son secteur sauvegardé. Les quartiers en difficulté et pour certains proches de la gare font l'objet d'un processus important de restauration dans le cadre du PNRU, et des liens sont renforcés avec le pôle de la gare. Le schéma des déplacements est actuellement en cours de réorganisation afin que la gare soit mieux intégrée aux réseaux de communications de la ville et de l'agglomération. Des liaisons directes piétons et cycles avec les quartiers périphériques, eux-mêmes en processus de requalification, sont en cours de constitution.

Un équipement culturel majeur destiné à toute la région transfrontalière, le théâtre de l'archipel, est en cours de construction et sera en mesure de rayonner de Montpellier à Barcelone.

Le projet urbain de la gare sera dans les prochains mois, dans le prolongement du centre historique, le point de convergence de la vie de l'agglomération. Le pôle d'échanges intermodal en sera la plaque tournante. Avec la grande vitesse, toutes les conditions seront également réunies pour répondre à la fois au développement de l'agglomération et à l'accueil de nouvelles activités transfrontalières, qu'elles soient économiques, culturelles ou sociales.

Un engagement partenarial fort et varié :

Dès son origine, un partenariat s'est constitué entre la ville, l'agglomération, RFF et SNCF afin que la gare et les installations terminales de Perpignan soient pensées en parfaite adéquation avec le projet urbain de la ville. La SNCF a participé à l'élaboration du programme du pôle d'échanges et fait partie du groupe de travail technique qui a analysé les différentes propositions. Fait quasiment unique en France, la SNCF a également accepté que l'extension de la gare et ses parkings ne soient pas réalisés en pleine propriété, mais intégrés dans un ensemble commercial et d'affaires dans lequel elle n'est que copropriétaire. Cet étroit partenariat a permis d'imaginer, puis de mettre en

oeuvre un projet où les flux de chacun permettront de développer les activités de l'ensemble. Les partenaires espagnols qui réalisent le pôle d'échanges et le centre d'affaires se sont ainsi basés sur le chiffre annoncé par les études voyageurs de la SNCF de 2,8 millions de voyageurs /an pour réaliser leur étude de viabilité économique. Pour faciliter l'accès au pôle d'échanges, l'ensemble des infrastructures routières

Source : L35 Architectos





a été redimensionné, voire créé. Le parvis de la gare historique sera complètement restructuré. Fin 2010, afin que l'ensemble du dispositif fonctionne dès la mise en service de la LGV à destination de Barcelone, 52 millions d'euros auront été investis par la ville de Perpignan et la Communauté d'agglomération avec la participation de la Région Languedoc-Roussillon, de la SNCF et de l'Etat. 120 millions d'Euros auront été injectés par le groupe Metrovacesa pour la réalisation du pôle d'échanges intermodal. Ce projet largement concerté et cofinancé est aujourd'hui en phase finale de réalisation. L'implantation d'une nouvelle gare ne se pose pas à court terme. S'il est important de réserver dès à présent les emprises nécessaires au positionnement d'une halte ferroviaire positionnée sur l'axe direct Barcelone-Montpellier, il convient de conforter dans un premier temps l'organisation qui se met en place autour de la gare centre.

Tant qu'elle n'est pas saturée, la gare historique de Perpignan, pôle d'échanges intermodal de l'agglomération, et centre du projet urbain doit rester le seul point d'ancrage au réseau international et régional de la grande vitesse.

2) Organiser les trafics et dessertes voyageurs et fret

- **Les déplacements voyageurs** : le principe d'une intégration forte du mode ferroviaire dans l'offre de transports publics est une des orientations importantes du Plan de Déplacement Urbain (PDU). Avec le développement de liaisons urbaines inter cités, de TER cadencés et de services permettant la desserte périurbaine de l'agglomération, la refonte importante du réseau de transports en commun de la ville et de l'agglomération verra la création de nombreux sites propres et la mise en circulation de bus à haut niveau de service. C'est une complète réorganisation des transports publics qui sera proposée dans les prochains mois à partir du pôle d'échanges multimodal.
- **Le trafic fret : Limiter les nuisances en ville, gérer les trafics.**
Le doublement du trafic fret annoncé par RFF en 2020 connaîtra une montée en charge dès la mise en service provisoire du tronçon international fin 2010. La gare de Perpignan et les riverains de la voie ferrée ne sauraient accepter cet afflux conséquent de trains de marchandises.
- **La configuration actuelle et à venir du réseau fait que l'ensemble des trafics frets de la ligne historique de Port Bou continuera à passer par la gare de Perpignan avec les nuisances déjà constatées :**
 - Bruit engendré par les trains de fret.
 - Hausse attendue du trafic.
 - Risque encouru avec les transports dangereux.
 - Saturation de la gare avec la juxtaposition des TER.

Source : DAUA/ Carte Michelin



A la demande de PMCA, 3 hypothèses de contournement ont été proposées par RFF :

- Un raccordement nord au niveau de Rivesaltes permettant aux trains d'emprunter la LGV et d'éviter Perpignan.
- Une solution de contournement utilisant la ligne Perpignan Ville-franche qui ne présente que très peu d'intérêt.
- Une solution de raccordement à la LGV par la ligne Elne-le Boulou qui permet d'éviter réellement la ville de Perpignan.

Il est indispensable que le contournement de Perpignan soit réalisé préalablement à la réalisation de la LGV Montpellier Perpignan. Des interrogations doivent être levées pour éclairer le débat :

- Quel sera le trafic fret résiduel en gare de Perpignan après réalisation d'un contournement sud et nord ?
- Quelles seront les nouvelles potentialités d'accueil de convois voyageurs du pôle d'échanges de Perpignan centre ?

- qui prendra en charge la réalisation du contournement estimé entre 250 et 350 M€ ?

L'augmentation du trafic fret local et en provenance de l'Espagne, sur la LGV et la ligne conventionnelle, doit être prise en compte dans le cadre du débat public afin que soit arrêté à l'issue de celui-ci le principe du contournement de Perpignan par les trains de marchandises.

3) Accélérer la réalisation du tronçon Perpignan-Narbonne :

Le tracé mis au débat aujourd'hui ne remet pas en cause celui initialement prévu entre Perpignan et Narbonne. Le tronçon international Perpignan Figüères et les installations terminales de Perpignan sont en état de fonctionnement. **Il est donc proposé que la réalisation de la section Perpignan-Narbonne et le contournement fret de Perpignan soient accélérés afin que le pôle d'échanges intermodal puisse offrir rapidement sa véritable capacité de desserte du département des Pyrénées Orientales.**

4) Perpignan au centre d'une euro cité

Comme le confirme le projet de Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire de la région Languedoc-Roussillon (ci-contre), les relations entre les 2 parties de la Catalogne

se renforcent d'année en année : relations culturelles, économiques, universitaires, services communs, influence résidentielle sur la Catalogne française, etc... La plateforme de Saint Charles, bientôt étendue avec le port sec de Barcelone et le port maritime de Port Vendres, est un élément incontournable des échanges franco-espagnols et le Maghreb. L'aéroport de Gérone est devenu un élément attractif au détriment de celui de Perpignan, et des réflexions conjointes sont dorénavant à conduire entre les deux sites avec comme lien la liaison à grande vitesse transpyrénéenne. Perpignan et l'ensemble du département des P.O. souhaitent continuer à renforcer les relations avec Figüères et Gérone en s'appuyant sur la métropole barcelonaise, mais également établir des liens de proximité importants avec Narbonne, porte d'entrée des aires d'influences de Montpellier et Toulouse. Nous trouverions alors un espace d'échanges transfrontalier accueillant 1 millions d'habitants et situé au centre de l'arc méditerranéen Montpellier-Barcelone.

Perpignan milite activement pour la constitution d'une euro cité. La LGV sera le vecteur essentiel des échanges attendus. Mais, c'est aussi l'usage de cette infrastructure qu'il faut organiser dès à présent afin de renforcer les capacités de l'étoile ferroviaire de Perpignan. Si la problématique du fret est essentielle pour le développement de Perpignan, le cadencement inter cités à grande vitesse et l'irrigation des territoires péri urbains et ruraux sont des éléments indissociables de la problématique proposée dans le cadre de ce débat public. Il nous apparaît ainsi que le devenir des lignes historiques doit être intégré au débat afin que le choix ne s'effectue pas uniquement sur l'usage de la LGV, mais sur une organisation complète d'un réseau ferré au service du développement d'un territoire.

La position de la ville de Perpignan dans le débat public

La ville de Perpignan se positionne pour un usage mixte, mais à haut niveau de services, de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, nécessaire à son développement économique et à la réduction des nuisances urbaines. Elle reste vigilante sur la qualité des services voyageurs inter cités et longues distances en matière de cadencement et de temps de déplacements que pourra offrir la ligne nouvelle. Il est essentiel que le fret ne prenne pas l'ascendant au risque de la saturer et de ramener le statut de la LGV à celui d'une ligne conventionnelle. S'il est indispensable que les réflexions portent sur l'ensemble du couloir ferroviaire et sur son contournement fret, la ville de Perpignan prend position pour la réalisation du scénario n° 3, seule proposition qui permet à terme, en réservant immédiatement les compléments d'emprises, une évolution vers la réalisation de 2 lignes distinctes : voyageurs grande vitesse et fret.

Source : DAUJ/SRADT

