

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



CCI de Perpignan et des Pyrénées-Orientales

Quai de Lattre de Tassigny - BP 10941 66020 Perpignan Cedex
www.perpignan.cci.fr

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



1. Le contexte :

Avec 432 100 habitants, le département des Pyrénées-Orientales, a vu sa population progresser de 10 % entre 1999 et 2006.

Avec une progression annuelle de la population de 1,4 %, le département des Pyrénées-Orientales partage avec le département de l'Aude le taux de variation annuelle moyenne le plus élevé du Languedoc-Roussillon.



Philippe MAHE

Cette forte progression démographique s'accompagne d'une fréquentation touristique importante, le département des P.O. accueillant chaque année plus de 33 millions de nuitées touristiques, ce qui représente un flux touristique supplémentaire de 4 millions de touristes et 4 millions d'excursionnistes, soit l'équivalent de 100 000 habitants supplémentaires.



Sa situation géographique au cœur de l'Euro Région et du triangle Barcelone-Montpellier-Toulouse fait des P.O. un lieu de passage particulièrement fréquenté.

Cette situation explique d'ailleurs des caractéristiques économiques très marquées en matière de transport et de logistique.

Les P.O. abritent ainsi :

- un aéroport international accueillant 458 023 passagers et dont la fréquentation est en progression de 8,3 % en 2008,
- un port international à Port-Vendres dont la forte progression du tonnage (20 % par an) témoigne de la dynamique actuelle du transport maritime de marchandises,
- le pôle économique St Charles, parmi les tous premiers de la Région Languedoc-Roussillon avec 560 entreprises, près de 9 000 emplois et 3,6 millions d'euros de chiffre d'affaires,
- un fret ferroviaire de près de 5 millions de tonnes et qui utilise la plupart des techniques ferroviaires (transport combiné, ferroutage, trains express fruits et légumes, changements d'essieux),
- une autoroute A9 qui traverse le territoire du Nord au Sud et dont la progression du trafic est très importante.

Sur les 13 500 véhicules qui franchissent la frontière franco-espagnole chaque jour, 35 % passent par la Jonquère et le Boulou et ce trafic progresse de 6 % par an.

Près de 10 000 poids lourds franchissent la frontière catalane chaque jour et ce trafic est en progression de 3,5 % par an.



Philippe MAHE

2. Les enjeux économiques

Dans ce contexte d'échanges croissants entre la France et l'Espagne, le développement du ferroviaire, prend toute sa dimension, notamment en matière de fret.

Le transport ferroviaire de voyageurs ne représente que 1 % des voyageurs qui franchissent la frontière chaque jour.

Le transport ferroviaire de marchandises ne représente également qu'une portion congrue avec 2 % des transports de marchandises entre la France et la péninsule ibérique, la route continuant à se tailler la part du lion avec 80 % des échanges-transits.

Le développement du ferroviaire est donc une nécessité et un véritable enjeu pour le territoire des P.O.



3. Le choix des scénarii

De toute évidence et compte tenu des constats qui précèdent, le choix doit absolument intégrer la dimension fret, ce qui exclu d'emblée le scénario n°1.

Le scénario n°2, même s'il n'intègre pas la grande vitesse ferroviaire, permet déjà de gagner 35 mn de trajet entre Montpellier et Perpignan et présente l'avantage d'un coût inférieur de 1,3 milliard d'euros à celui du scénario n°3.

Toutefois, le scénario n° 3 qui propose un aménagement en LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h nous semble, malgré son coût élevé, le mieux adapté pour répondre aux objectifs à long terme du développement économique des P.O. et au-delà de la région Languedoc-Roussillon.

La CCI de Perpignan et des P.O. privilégie donc le scénario n° 3.

4. La problématique d'une gare nouvelle

Le scénario n° 3 suggère la création de 4 gares nouvelles en Languedoc-Roussillon dont une dans le département des P.O., dans les secteurs nord ou ouest de Perpignan.

L'aéroport International de Perpignan-Rivesaltes, qui a accueilli, en 2008, 458 023 passagers transportés par 4 compagnies aériennes et dont les retombées économiques directes de ses relations internationales low cost ont été estimées à 8,1 millions d'euros est un outil de développement économique tout à fait déterminant pour les Pyrénées-Orientales.

Une connexion internationale entre l'aérien et le ferroviaire constituerait un argument supplémentaire pour le développement de la plateforme aéroportuaire.

La CCI de Perpignan et des P.O. se positionne donc en faveur d'une nouvelle gare TGV au nord de Perpignan à proximité de l'aéroport International de Perpignan Rivesaltes.



Philippe MAHE



5. Conclusion

Compte tenu de la progression des échanges aussi bien de personnes que de marchandises entre l'Union Européenne et la péninsule ibérique et transitant par la région Languedoc-Roussillon et le département des Pyrénées-Orientales en particulier, le développement d'une politique ferroviaire ambitieuse apparaît déterminante.

A l'heure où le transport aérien risque de marquer le pas et où la croissance exponentielle de ces dernières années de la route doit être freinée pour des raisons écologiques, le ferroviaire apparaît de plus en plus comme la solution d'avenir.

Dans ce contexte, la CCI de Perpignan et des Pyrénées-Orientales réaffirme son choix du seul scénario ambitieux et réellement évolutif qui est le scénario n°3 avec une gare nouvelle en interconnexion avec l'aéroport international de Perpignan-Rivesaltes.

