

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



**Chambre Régionale de Commerce
et d'Industrie Rhône-Alpes**

Le 6e Avenue, 75 cours Albert Thomas, 69447 Lyon cedex 03

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

“ **La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan renforcera les coopérations économiques entre les métropoles du Sud de l'Europe.** ”

La région Rhône-Alpes et la région Languedoc Roussillon ont la chance de bénéficier d'une situation stratégique, au carrefour de grands axes de déplacement Nord / Sud et Est / Ouest.

Ces axes de passage naturels ont été largement empruntés par les modes routiers puis autoroutiers et connaissent aujourd'hui un niveau de saturation préoccupant, susceptible de pénaliser fortement le développement économique de nos régions.

Des goulets d'étranglements - Montpellier, Nîmes, Avignon, Lyon - viennent encore dénaturer leur fiabilité et leur qualité de services.

La grande vitesse ferroviaire est une opportunité exceptionnelle pour donner à ces axes de passage une nouvelle dimension et une nouvelle capacité. Elle permettra de mieux ancrer ces territoires dans l'Europe en interconnectant les réseaux espagnols, français et Nord européens dans une échelle temps fortement raccourcie.

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan respecte les critères de développement durable et répond notamment à l'augmentation du trafic longue distance voyageurs et marchandises. Elle vient également conforter le projet européen prioritaire « Corridor D Valence / Budapest ». La construction de sections de lignes nouvelles vers le Sud (liaison internationale Perpignan – Figueras et contournement ferroviaire de Nîmes - Montpellier), de la Transalpine Lyon – Turin et vers le Nord du doublement de la ligne Paris Lyon et de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône, rend d'autant plus cohérente la réalisation de cette infrastructure.

Les entrepreneurs de Rhône-Alpes veulent porter témoignage de l'intérêt stratégique de ce projet qui aura un effet structurant, non seulement pour le Languedoc-Roussillon au carrefour entre la Vallée du Rhône, l'Arc méditerranéen et l'axe Toulouse – Bordeaux, mais pour tout le Sud -Ouest de l'Europe.

Cette ligne nouvelle renforcera les coopérations économiques entre les métropoles du Sud de l'Europe.

Jean Paul MAUDUY
Président de la CPCI Rhône-Alpes



La ligne nouvelle Montpellier – Perpignan fait partie d'un axe européen stratégique pour le transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs.

Source RFF / Ligne nouvelle Montpellier Perpignan



En tenant compte des travaux engagés et des procédures d'instruction en cours, Montpellier-Perpignan est le maillon manquant d'un des axes européens les plus fréquentés depuis l'adhésion de l'Espagne et du Portugal à l'Union européenne en 1986.

Ainsi, le trafic de marchandises a connu en moyenne depuis cette date une croissance annuelle de 6%.

Ce trafic se partage entre le trafic de proximité et le trafic de transit entre l'Espagne et le reste de l'Europe.

Le trafic de transit par la route utilise l'arc méditerranéen pour une large partie. La majeure partie du trafic fer-

roviaire de transit utilise le corridor Nord – Sud en empruntant le sillon rhodanien.

La ligne nouvelle devra donc être évolutive pour répondre aux projets de développement de Languedoc-Roussillon tout en assurant sa vocation d'infrastructure d'intérêt national et européen.

L'enjeu du carrefour lyonnais

Le développement induit par l'ouverture de la LGV Méditerranée ne doit pas pour autant dissimuler les points noirs persistants sur l'ensemble de l'axe vers la péninsule ibérique.

Si les tracés Nord et Sud du contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) viennent d'être tranchés par le Gouvernement, tout n'est pas résolu.

L'importance du nœud lyonnais au croisement des axes vers Paris, Turin, Nord et Sud de la France, aujourd'hui saturé, devra de plus offrir de nouvelles capacités pour accueillir le développement des grands axes européens Nord/Sud et Est/Ouest (Branche Sud LGV Rhin Rhône, Lyon Turin, doublement du Paris Lyon par le Centre et l'Auvergne). Ceci justifie que le nœud lyonnais soit inscrit au titre des grands projets européens.

L'Association FERRMED

La CRCI Rhône-Alpes est membre de l'Association d'acteurs économiques FERRMED dont l'objet est de promouvoir un grand axe ferroviaire de marchandises Scandinavie – Rhin – Rhône – Méditerranée occidentale.

Les standards ferroviaires que préconise FERRMED font actuellement l'objet d'une étude cofinancée par l'Europe (en cours d'achèvement).

C'est le scénario « LGV voyageurs 300 km/h – fret 120 km/h » qui représente la variante la plus proche du standard ferroviaire qu'attendent les utilisateurs potentiels de cet axe.



Le fret ferroviaire ne pourra reconquérir la part de marché qui lui revient que si l'infrastructure développe un niveau de services compétitifs.

Ceci sous entend :

- Une infrastructure de forte capacité dotée des voies d'évitement suffisantes pour assurer une mixité à des vitesses élevées, et une utilisation simultanée de la voie nouvelle et de la voie classique.

- Une infrastructure permettant des vitesses voyageurs élevées. L'enjeu des LGV voyageurs est d'offrir de nouvelles destinations compétitives par rapport à l'avion, à l'image de ce qui s'est passé avec l'ouverture de la ligne Lyon - Paris ou Marseille - Paris

On remarque aujourd'hui que les usagers des TGV ont tendance à utiliser ce mode sur des distances temps plus longues. La grande vitesse (minima 300 km/h) sur la LGV Montpellier-Perpignan est nécessaire pour contribuer à relier les métropoles européennes de cet axe dans des temps attractifs.

L'interconnexion des aéroports par la grande vitesse ferroviaire favorisera un meilleur report modal pour de la messagerie fret (projet Euro-carex reliant les aéroports) et permettra au niveau voyageurs d'inscrire de nouvelles dessertes (gares TGV de Lyon-Saint Exupéry et Valence-Rovaltain).

- Une infrastructure offrant des sillons fret fiables, disponibles non seulement la nuit, mais également le jour. Il faut se méfier de l'idée simpliste « voyageurs le jour, marchandises la nuit ». Les opérateurs ferroviaires fret ont besoin de sillons à toutes heures pour trouver une compétitivité par rapport à la route.
- Une amélioration de l'interopérabilité des réseaux entre les pays européens pour réduire les coûts fixes du mode ferroviaire.
- La définition de standards ferroviaires à l'échelle européenne pour la construction et l'exploitation des lignes internationales à trafics massifiés. Cette harmonisation des standards techniques, doit permettre à court terme la circulation de trains de 750 m (non encore le cas en Espagne). Il importe que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permette le passage des trains longs de 1 000 mètres, puis à terme de 1 500 mètres. Ceci implique que les solutions techniques aux contraintes physiques qui aujourd'hui ne permettent pas la mise en œuvre de ce type de trains soient trouvées.
- Une gestion unifiée au niveau européen de corridors fret. La volonté de l'Europe de revitaliser le fret ferroviaire en modernisant des corridors pour le fret insérés dans le réseau RTE-T est une excellente initiative. Il est très important que la future ligne Montpellier-Perpignan qui fait partie du réseau ERTMS (European Railway Traffic Management System) soit réalisée en cohérence avec le programme arrêté avec le coordinateur européen.



Source : DG TREN 2004/2007 - carte des corridors ERTMS

Le débat public pose les questions du type d'usage de la future ligne et du choix du couloir de passage. Sachant que les deux couloirs de passage proposés présentent des sensibilités environnementales relativement équivalentes et permettent l'insertion de trois scénarios de ligne nouvelle, la CRCI Rhône-Alpes estime que proposer un couloir de passage ne relève pas de sa compétence.

Concernant l'usage de la ligne Montpellier-Perpignan, quatre scénarios sont proposés. Ils suscitent les observations suivantes :

- **Le scénario de doublement partiel de la ligne existante doit être exclu :** il ne répond pas aux besoins identifiés et pénaliserait l'attractivité de l'axe ferroviaire dans ses fonctionnalités infrarégionale, interrégionale et européenne.

Ceci n'exclut pas, bien évidemment, la réalisation d'aménagements connexes sur cette voie prévus dans le cadre des investissements d'accompagnement du contournement de Nîmes et Montpellier.

- **Parmi les trois scénarios proposant la construction d'une ligne nouvelle, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes préconise que soit retenue, dans une première phase, la solution d'une ligne nouvelle mixte.**

Celle-ci viendra logiquement s'insérer entre les lignes mixtes construites ou à construire entre Barcelone et Nîmes.

Elle permettra de répondre aux besoins de trafics voyageurs et fret à un horizon de 20 ans au moins et présente l'avantage de renforcer la souplesse d'exploitation entre la ligne actuelle et la ligne nouvelle.

Pour la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Rhône-Alpes, la variante LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h est la plus adéquate.

Son surcoût d'environ un milliard d'euros par rapport à d'autres scénarios doit être nuancé par le fait qu'un meilleur temps de parcours engendrera le plus fort report de voyageurs ; ce qui représente un atout fondamental pour la rentabilité du projet.

Le report modal pourrait être significatif ; le nombre de poids lourds empruntant quotidiennement le ferroviaire étant susceptible de passer de 2 300 en 2004 à 4 200 à l'horizon 2020.

- **Préserver le développement futur de l'axe ferroviaire**

La CRCI Rhône-Alpes note que le scénario « LGV voyageurs 300 km/h - fret 120 km/h » implique une parfaite gestion des dépassements des trains puisque le différentiel entre les trains rapides et « lents » est le plus important.

Ceci a pour conséquence de diminuer la fiabilité du fonctionnement de la ligne (dossier du maître d'ouvrage page 99).

Elle relève également que le principe de la mixité ne permet pas d'obtenir l'efficacité maximum de la ligne nouvelle, qui imposerait, pour y parvenir, de séparer les flux de vitesse différente.

Constatant que le scénario « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h nécessite la réalisation de voies d'évitement sur les 2/3 du parcours, la CRCI Rhône-Alpes estime que ce scénario doit être l'occasion de réaliser la voie nouvelle Montpellier-Perpignan dans une vision prospective en prenant dès sa construction les mesures conservatrices (réserves foncières notamment) pour permettre à plus long terme d'achever un corridor ferroviaire séparant les trafics dédiés à la grande vitesse voyageurs de ceux dédiés au fret voyageurs.

La CRCI Rhône-Alpes rejoint ainsi les propositions de la CRCI Languedoc – Roussillon : promouvoir, au-delà de plusieurs générations, un développement durable et équilibré des territoires par un mode ferroviaire adapté aux besoins, en s'affranchissant du manque d'ambition et de l'absence de vision prospective.

