

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs

## Generalitat de Catalunya



**Generalitat de Catalunya**  
Gouvernement de la Catalogne

Departament de Política Territorial i Obres Públiques  
Av. de Josep Tarradellas, 2-6  
08029 Barcelona

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



### **Préambule : Montpellier-Perpignan, le chaînon manquant d'un axe européen majeur**

L'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe constitue un projet européen prioritaire (Projet Prioritaire n° 3 du plan RTE-T arrêté par le Parlement et le Conseil européens). Il représente un élément fondamental pour assurer la continuité du réseau ferroviaire transeuropéen. Cet axe comprend deux branches entre la France et l'Espagne : la branche Atlantique (Tours-Dax-Vitoria-Madrid) et la branche Méditerranée (Nîmes-Perpignan-Figueres-Barcelone-Madrid), ainsi qu'une connexion entre l'Espagne et le Portugal (Madrid-Porto/Lisbonne). Il doit améliorer des connexions entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe sans rupture de charge, très pénalisante pour le transport ferroviaire, et due actuellement à la différence d'écartement entre ces réseaux. Au-delà de Nîmes, cet axe se prolonge vers le Nord de l'Europe par la vallée du Rhône et vers l'Est de l'Europe par le barreau Lyon-Turin (itinéraire transeuropéen Lisbonne-Kiev). La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan complète également, avec la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'arc méditerranéen entre Valencia et Gênes. Le gouvernement français a compris l'importance et l'urgence de ces barreaux en y consacrant un financement spécifique dans le projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, afin qu'ils soient réalisés avant 2020. De même, les Régions Languedoc-Roussillon, PACA, Ligurie et la Generalitat de Catalunya travaillent ensemble dans le projet ARCOMED, cofinancé par l'Union européenne, pour porter cette vision transeuropéenne dans les lignes nouvelles ferroviaires du pourtour méditerranéen. Pourtant, les différents tronçons qui doivent permettre de réaliser cet axe stratégique complet entre Barcelone et Nîmes sont à des degrés de réalisation très inégaux :

- Du côté espagnol, la section Barcelone-Figueres est actuellement en cours de travaux et devrait être opérationnelle en 2012.
- La section internationale entre Figueres et Perpignan est terminée, toutefois sa mise en service sera lente et progressive en raison du retard cumulé dans la section Barcelone-Figueres.
- Du côté français, RFF met en œuvre le projet de contournement de Nîmes et Montpellier, en ligne mixte (grande vitesse et fret) qui devrait être réalisé à l'horizon 2012/2013.
- Le tronçon Montpellier-Perpignan apparaît donc comme le chaînon manquant.



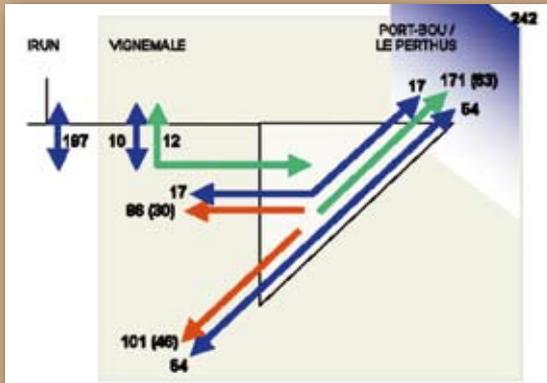
Le territoire de la Catalogne est bien entendu très concerné par la réalisation de cette section et ce pour plusieurs raisons :

- à l'échelle transeuropéenne, dans une logique d'axe ferroviaire primordial pour le transport de fret et voyageurs longue distance ;
- à l'échelle interrégionale, comme support à des coopérations économiques entre les métropoles et régions du Sud Ouest Européen ;
- à l'échelle locale, comme support à un aménagement concerté des territoires frontaliers.



## Un axe stratégique pour le transport transeuropéen de marchandises

Au travers des Pyrénées, le train devra transporter un volume de marchandises multiplié par 11 d'ici 2026. L'analyse prévisionnelle effectuée dans le Plan des Infrastructures de Transports de la Catalogne (PITC), adopté en 2006, indique que le volume de marchandises qui traversent la frontière tout au long de la chaîne pyrénéenne devrait passer de 100 millions de tonnes en 2002 à 269 millions en 2026. Avec les directives fixées dans ce plan très volontariste sur le report modal, le volume de marchandises transportées par rail devrait se voir multiplié par 11. Il passerait de 4,2 à 48 millions de tonnes et atteindrait ainsi une part modale de 18 % au lieu des 4,2 % actuels. Ce volume correspondrait à 311 trains par jour. Ces mêmes prévisions donnent, à échéance 2030, 40 millions de tonnes de marchandises au passage de Portbou/Cerbère, ce qui représenterait 242 trains de marchandises, dont 71 transiteraient par la Catalogne en provenance ou destination du reste de la péninsule et 171 pour la seule Catalogne.



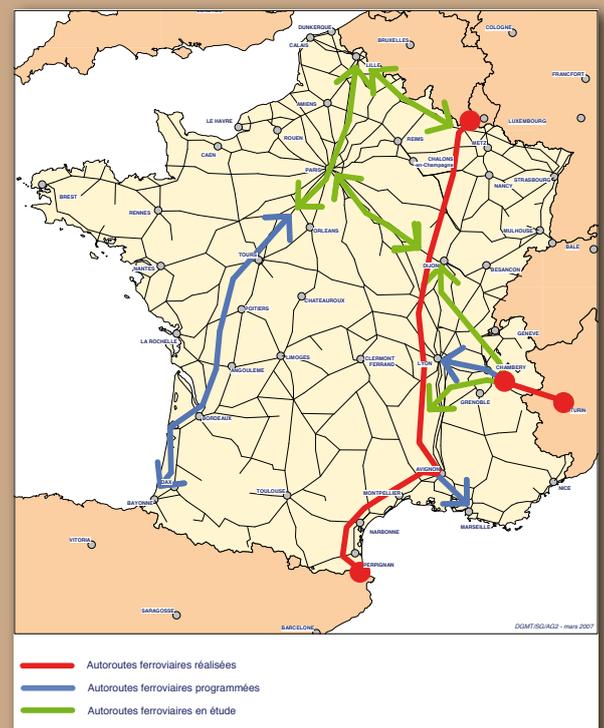
	Tonnage via Port-Bou/Le Perthus	Circulations Via Port-Bou/Le Perthus
Automobiles	2 915 243	37
Vracs	3 355 280	17
Reste MD	7 770 014	60
Conteneurs	26 040 744	128
Total	40 081 281	242

Nombre de trains par jour (Chiffres entre parenthèses : circulations provenant des ports). Source : PITC 2006.

En plus des circulations de marchandises, 60 trains de voyageurs emprunteraient chaque jour la ligne à grande vitesse et 50 la ligne classique actuelle. Au vu des attentes générées par ce couloir, la construction d'une nouvelle ligne apte pour les marchandises et les voyageurs est jugée indispensable. Elle est justifiée par les prévisions des études de modélisation de la demande. Si les 242 circulations de marchandises prévues pour l'année 2030 empruntent la ligne classique actuelle, celle-ci devra être presque exclusivement réservée au fret. Les exigences d'exploitation requièrent cependant le maintien sur la ligne classique de certains services voyageurs ne pouvant être assurés sur la ligne à grande vitesse.

Par ailleurs, au-delà des prévisions à moyen et long termes, certains services déjà existants profiteraient pleinement d'une nouvelle ligne mixte. C'est le cas de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, opérationnelle depuis le 10 septembre 2007 et citée par le projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement parmi les axes à haute fréquence. Elle devrait permettre à terme d'acheminer 30 000 camions par an, avec une économie de CO2 de 80 % par rapport au trajet routier.

Ayant bénéficié d'investissements publics importants, elle constitue le signal fort d'une politique pour un report modal efficace au plan économique et environnemental. D'autres projets d'autoroutes ferroviaires naîtront sûrement dans les prochaines années, qui nécessiteront des sillons disponibles, sur cet axe notamment.





Le tronçon Montpellier-Perpignan doit être en continuité technique parfaite avec le reste de l'infrastructure, de Barcelone à Nîmes et au-delà

Toute la ligne Barcelone-Nîmes doit être considérée comme une unité dotée de caractéristiques techniques homogènes. Le tronçon Montpellier-Perpignan doit donc présenter au minimum des prestations semblables en matière de vitesses d'exploitation, profil en long, pentes, longueur des voies d'évitement, gabarit, ainsi qu'en terme de caractéristiques physiques, comme l'électrification et la signalisation.

Ce tronçon doit être réalisé le plus vite possible

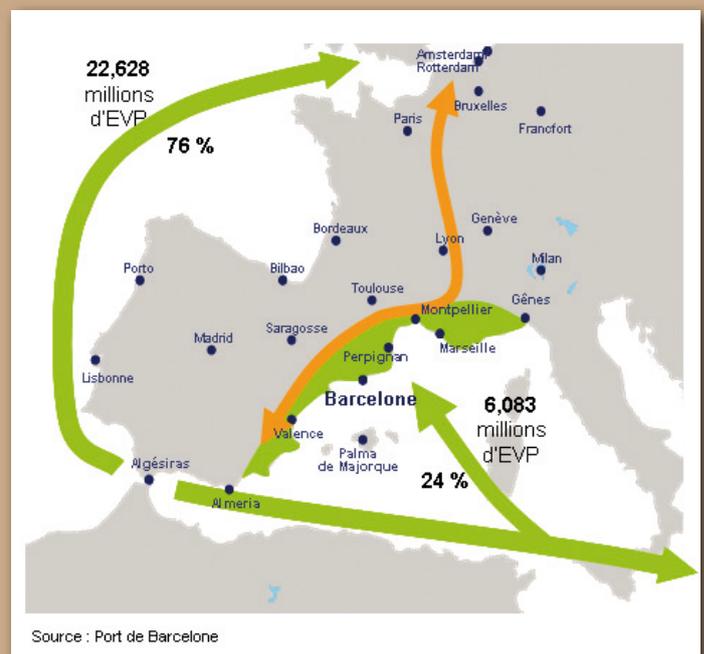
La mise en œuvre de ce tronçon manquant à partir de 2013 revêt un caractère tout à fait urgent. Tout retard handicaperait lourdement le fonctionnement de l'ensemble de l'axe transeuropéen. Par ailleurs, il est absolument nécessaire de proposer une exploitation de la ligne existante en phase transitoire (entre 2013 et la mise en service de la ligne nouvelle), afin d'accueillir au mieux les nouvelles circulations en provenance de la péninsule Ibérique.

## A l'échelle de la coopération euro-régionale

Mettre en réseau les grandes métropoles du Sud-Ouest européen

Les grandes orientations européennes en matière d'aménagement du territoire et de développement économique identifient les métropoles comme support de développement futur et insistent sur la nécessité de constituer un réseau de métropoles.

Dans ce réseau, le Sud-Ouest européen se doit de jouer un rôle important, en tant que lien entre l'Europe et le bassin méditerranéen. L'achèvement physique de l'axe international pourra donc servir de support pour la mise en réseau de Barcelone, Toulouse, Montpellier, Lyon, Marseille, Milan et des métropoles intermédiaires, pour les marchandises et pour les voyageurs. A titre d'exemple, la création de ports en réseau, à l'échelle du bassin méditerranéen permettrait de proposer une offre complémentaire et de rendre les ports méditerranéens plus visibles à l'échelle internationale (notamment depuis le Moyen et l'Extrême-Orient). Une grande partie (76 %) du trafic maritime de marchandises en provenance de l'Extrême-Orient passe par la Méditerranée pour emprunter le détroit de Gibraltar et atteindre les ports du nord de l'Europe. Or, seuls 24 % (6 millions d'EVP) de ces navires choisissent des ports de la façade méditerranéenne. La façade portuaire méditerranéenne dispose donc d'un fort potentiel de croissance à condition de posséder une capacité suffisante et une bonne accessibilité ferroviaire.





### Rendre possible la jonction avec le futur barreau Bordeaux-Toulouse-Narbonne

La possibilité de réaliser une bretelle vers Toulouse au niveau de Narbonne doit être préservée et doit attirer toute l'attention lors du choix des tracés et des nouvelles gares. À ce titre, les infrastructures de transport doivent poursuivre le maillage du territoire permettant un vrai fonctionnement en réseau.

## Pour l'aménagement durable du territoire transfrontalier

### Renforcer les services transfrontaliers à caractère régional

La future ligne suivra la frange littorale du Languedoc-Roussillon, où se concentrent la majorité de la population et des activités économiques de la région et la connectera avec la Catalogne. Dans le cadre d'un aménagement durable du territoire transfrontalier et pour augmenter l'offre de transport alternative au véhicule particulier, il est important de proposer sur la ligne nouvelle un service de liaison inter-cités à grande vitesse et transfrontalière, reliant Barcelone, Girona, Figueres, Perpignan, Narbonne, Béziers et Montpellier. Par ailleurs, les horaires des trains transfrontaliers sont calés aujourd'hui sur les « bouts de ligne » et sont souvent inappropriés aux horaires de la section transfrontalière de niveau local, entre Figueres et Perpignan. Les sillons dégagés sur la ligne classique doivent donc permettre d'offrir des services de trains express régionaux transfrontaliers, compatibles avec des horaires des déplacements transfrontaliers de proximité.

## Conclusions

Au vu des arguments exposés ci-dessus, les réponses de la Generalitat de Catalunya aux questions posées dans le débat sont les suivantes :

### 1- Sur l'opportunité de la création d'une nouvelle ligne :

Plus qu'opportune, la création d'une nouvelle ligne est indispensable pour réguler les transports de voyageurs et de marchandises à l'horizon 2020 et offrir des prestations de qualité aux entreprises et aux habitants des territoires desservis. Vivre avec la seule ligne existante aménagée présente un risque majeur de saturation et condamne les politiques publiques de report modal à l'échec. Par conséquent, le scénario « doublement partiel de la ligne existante » n'est pas concevable du point de vue de la Generalitat.

### 2- Sur la nécessité éventuelle d'en faire une ligne mixte voyageurs et fret :

La ligne nouvelle doit être capable d'absorber une partie des circulations de marchandises prévues à moyen et long termes. À ce titre, le scénario « LGV voyageurs à 320 km/h » n'est pas pertinent d'après la Generalitat de Catalunya, et semble même contraire aux objectifs fixés par l'Union européenne et par la France en matière de report modal du transport de fret. Les barreaux en amont et en aval étant mixtes, le tronçon Perpignan-Montpellier doit l'être aussi.



### 3- Sur les conditions de la cohabitation entre les trafics voyageurs et fret :

Les moyens techniques de gestion des trafics et d'exploitation permettront de faire cohabiter les deux types de flux, circulant à des vitesses très différentes. Le scénario « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » affiche de plus grandes ambitions que le scénario « LGV voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h » et est le plus efficace en terme de report modal, de diminution des gaz à effet de serre et de rentabilité socio-économique. C'est celui qui permet le mieux de répondre à l'ensemble des défis portés par le projet, qu'il s'agisse de transport de voyageurs et de fret ou d'aménagement durable du territoire.

### 4- Quel tracé choisir ?

Le choix des couloirs possibles pour la réalisation de la ligne, qui aura certes un fort impact sur les territoires traversés, ne concerne pas directement la Catalogne. Le seul souhait de la Generalitat est que ce trajet soit le plus court possible, tout en respectant les environnements humains et écologiques sensibles que présente le Languedoc-Roussillon.

### 5- Faut-il construire de nouvelles gares ?

Les principales agglomérations doivent bénéficier d'un nombre de dessertes permettant un service régional transfrontalier structurant, de type train régional à grande vitesse. Les expériences espagnoles et catalanes de ce genre démontrent que les villes moyennes profitent autant que les grandes de ces nouvelles connexions. Ceci favorise l'idée de la construction de nouvelles gares pour les agglomérations qui seraient à l'écart de la ligne nouvelle.

