

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Mairie de Barcelone

Place Sant Jaume, 1 - 08002 Barcelone
www.bcn.es

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



La connexion ferroviaire haute vitesse entre l'Espagne et la France :

Proposition de la Mairie de Barcelone concernant le débat public sur la nouvelle ligne Montpellier-Perpignan

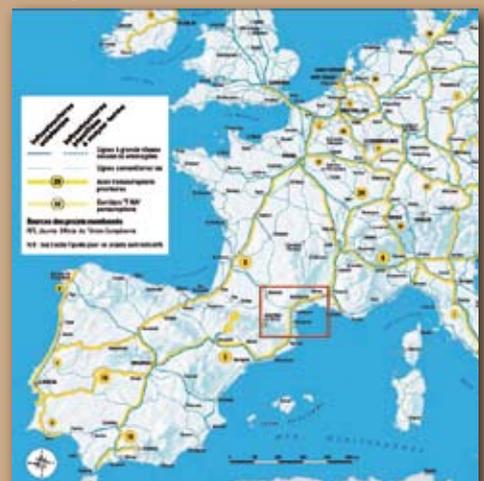


Projet Montpellier - Perpignan. Source : RFF et Mairie Barcelone.

Un projet stratégique d'un réseau ferroviaire européen en expansion

La connexion ferroviaire Montpellier-Perpignan constitue, sans aucun doute, un projet crucial pour améliorer les communications à l'échelle régionale, nationale et transpyrénéenne, mais également, et de manière très importante, pour développer les communications au niveau européen, vu que :

- Par son emplacement géographique, elle constitue une « rotule » du trafic nord-sud et est-ouest de la France et, par extension, de l'Europe.
- Elle fait partie de l'un des projets prioritaires de la Commission Européenne pour le développement du réseau de transport transeuropéen qui, en 2020, devrait posséder plus de 20 000 km de nouvelles lignes ferroviaires de grandes prestations.
- Dans le futur, il est prévu que la ligne ait de nouvelles liaisons avec d'autres axes ferroviaires importants, aussi bien à grande vitesse qu'à grande capacité : connexion transalpine entre Lyon et Turin vers l'Europe de l'Est et connexion du Rhin-Rhône vers les ports de Rotterdam et d'Anvers (projets prioritaires 6 et 24 du réseau transeuropéen), le couloir ARCOMED et son prolongement vers l'ouest (connexion Atlantique via Toulouse).



Le réseau ferroviaire existant et celui prévu à moyen terme.
Source : RFF



Par conséquent, il faut souligner les éléments suivants de l'importance de ce projet au niveau européen :

- Le dimensionnement du projet, en termes de capacité et de fonctionnalité, doit être cohérent avec les attentes d'évolution à long terme du réseau ferroviaire européen.
- Le retard du développement du projet par rapport à d'autres tronçons peut générer un goulot d'étranglement critique qui compromette la correcte exploitation de ce couloir et du reste du réseau.

Pour toutes ces raisons, nous demandons d'accélérer le développement du projet et de construire la nouvelle ligne en pensant à son potentiel à long terme pour canaliser des flux croissants de passagers et de marchandises à l'échelle européenne. Parallèlement, nous demandons de donner l'absolue priorité aux travaux de modernisation et d'amélioration de la capacité de la ligne conventionnelle, indispensables pour éviter la saturation du couloir ferroviaire à court terme.

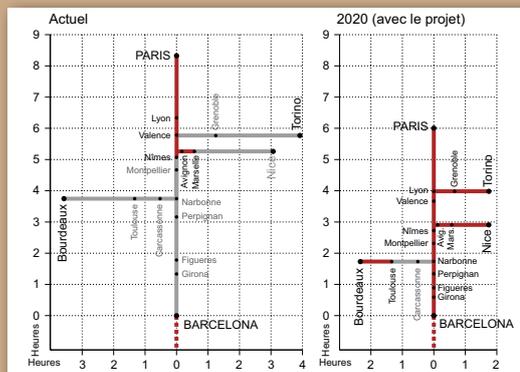
Pour l'intégration, la compétitivité, le bien-être et le développement durable du territoire transfrontalier

L'un des principaux objectifs poursuivis avec l'amélioration des communications entre la Catalogne et le sud de la France est une meilleure intégration du territoire qui, sûrement, doit apporter de grands bénéfices au niveau de l'articulation territoriale, du dynamisme économique et de la cohésion sociale pour cette eurorégion d'environ 10 millions d'habitants.

Un projet ferroviaire au service d'un réseau de villes et de régions



La nouvelle connexion comme lien entre les villes de la Catalogne et du Sud de la France. Source : Mairie Barcelone.



Temps de voyage. Source : Mairie Barcelone.

L'introduction de la grande vitesse (TGV, intercitys et services régionaux) supposera une réduction très importante des temps de voyage dans les déplacements de moyenne et longue distance. De plus, il faudra profiter de la capacité que libèrera la grande vitesse de la ligne conventionnelle pour améliorer les services entre des villes moyennes, en termes de fréquences de passage et de régularité. Le tout doit permettre au mode ferroviaire de devenir pour la plupart de la population une alternative réelle à d'autres moyens de transport plus polluants.

Cette amélioration des communications supposera un bénéfice pour les usagers privés et les entreprises, en termes de gain de temps et de davantage d'opportunités d'affaires, mais, également, de forme indirecte, pour les villes et les régions qui pourront renforcer leurs liens de coopération.

De plus, l'augmentation de la capacité du couloir ferroviaire dans son ensemble permettra des améliorations dans la distribution des marchandises (temps de distribution inférieurs et plus grande fiabilité) qui comportera une grande impulsion pour les plates-formes logistiques et pour l'activité économique en général.



Un projet ferroviaire pour relever le défi du fret

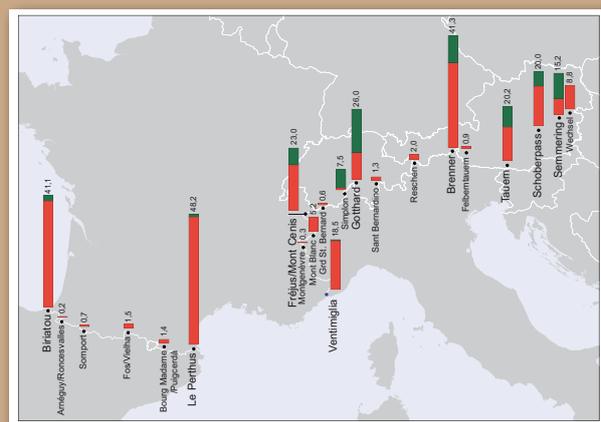
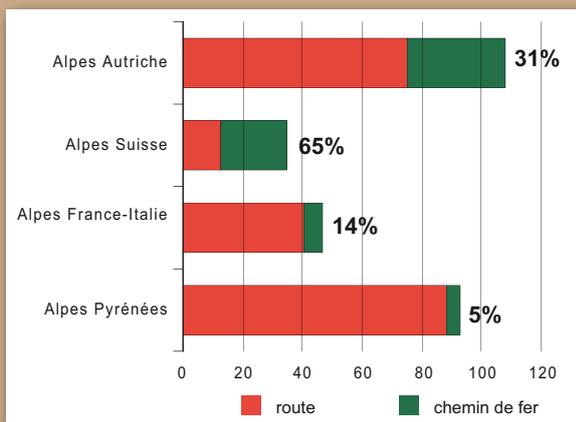
L'augmentation de la capacité ferroviaire et les nouvelles connexions pourront contribuer au transfert modal du transport de fret avec une distribution plus favorable du train par rapport à la route. L'amélioration et l'optimisation du système ferroviaire est un objectif largement poursuivi par la Commission Européenne, ainsi que par les états espagnol et français, qui veulent réduire le transport de marchandises en camion en raison de leur impact environnemental et social élevé. Cet objectif est vital pour le couloir du Languedoc-Roussillon, où la route concentre 93% de tonnes transportées, et où toutes les prévisions pour le futur montrent une augmentation spécialement importante du transport de fret en raison de sa situation stratégique pour canaliser une grande part des flux entre le nord-sud et l'est-ouest de l'Europe, mais également, et de manière très particulière, en raison des importants agrandissements réalisés dans les plates-formes logistiques de la région méditerranéenne (ports de Barcelone, Valencia, Tarragone, Perpignan, Sète, Marseille).



Ports et connexions ferroviaires stratégiques.
Source : Mairie Barcelone.

Le besoin d'une planification à long terme

Les études présentées dans le dossier du débat prévoient que la demande ferroviaire actuelle soit multipliée par deux (une augmentation de 10,3 M à 18,8 M de tonnes d'ici l'année 2020). Ceci, en supposant un important changement de tendance par rapport aux dernières années, restera toujours insuffisant, car cela signifie que la plus grande partie des marchandises du couloir sera encore transportée majoritairement par route (environ 91% de marchandises, et plus de 200 M de tonnes).



Distribution modale aux traversées des Alpes et des Pyrénées (2004). Source : Observatoire franco-espagnol des trafics aux Pyrénées.

Spécifiquement, en ce qui concerne le trafic de marchandises à travers les Pyrénées, qui aujourd'hui représente un report modal ferroviaire frisant à peine les 5%, il faudra envisager une transformation radicale pour atteindre dans le futur une distribution plus équilibrée. Avec le projet et l'importante amélioration du réseau ferroviaire espagnol, plus de 9 000 km de nouvelles voies à 250 km/h et la conversion à l'écartement UIC, cette transformation pourra être envisageable. Cependant, les prévisions pour 2020 sont uniquement de 13%, pourcentage sensiblement inférieur à celui déjà atteint dans les différentes traversées alpines. À partir de 2020, la situation pourra être difficilement améliorée en tenant compte de la capacité disponible prévue dans les différents scénarios proposés.

Les scénarios A et D, où la totalité du fret circule par la ligne conventionnelle, prévoient que la capacité pour augmenter le nombre de trains de marchandises s'épuisera presque la même année que sa mise en service, destinant le système ferroviaire à une saturation en 2020. Les scénarios B et C, sans atteindre d'importantes améliorations de capacité (entre 18% et 12% respectivement), introduisent un coût ajouté au projet pour le fonctionnement mixte de la ligne.

Indicateur	Scénario A (LGV voyageurs à 320 km/h)	Scénario B (ligne mixte: voyageurs à 220 km/h et fret 120 km/h)	Scénario C (ligne mixte: voyageurs à 300 km/h et fret 120 km/h)	Scénario D (doublement partiel de la ligne existante)
Réserve de capacité disponible pour les marchandises ferroviaires (à partir de 2020, aucune augmentation des TER n'est prévue)	10	70	50	<5
Horizon de saturation	2022	Post 2050	2042	2020

Réserve de capacité disponible pour le chemin de fer et horizon de saturation des différents scénarios. Source : RFF.

C'est-à-dire, il existe de véritables doutes sur le fait que les grands défis à relever dans les prochaines années aient une réponse suffisante dans les différents scénarios de nouvelle infrastructure proposés.

Conclusions

Le projet : une vision finale à long terme du couloir ferroviaire

Les conclusions et propositions de la Mairie de Barcelone quant au projet de construction d'une nouvelle ligne entre Montpellier et Perpignan sont les suivantes :

- Il faut accélérer le développement du projet ferroviaire avec une vision de l'ensemble du couloir afin de **répondre aux différentes demandes proposées** (grande vitesse, TER et marchandises) dans toutes leurs dimensions (locale, régionale et européenne) et temporelles (moyen et long terme).
- Il est proposé de réaliser le **dimensionnement** du projet ferroviaire à long terme conformément à la capacité et aux caractéristiques techniques d'un réseau transeuropéen en expansion.
- Il faut insister sur le fait de configurer un **couloir ferroviaire mixte (voyageurs et fret)** mais avec une **spécialisation dans l'exploitation des lignes**. La configuration des lignes dédiées permet une capacité très grande et un niveau de qualité du service impossibles à atteindre autrement.
- Ceci se traduit par la configuration d'un scénario final pour le couloir avec **3 lignes ferroviaires** :
 - Nous proposons la construction de **deux nouvelles lignes**, une dédiée aux trains à grande vitesse (320 km/h ou plus) et l'autre aux marchandises.
 - La **ligne conventionnelle** existante servira toujours aux TER, mais sera aussi utilisée pour la connexion des trains de fret jusqu'à sa propre ligne et pour l'entrée des trains à grande vitesse (250 km/h) en ville.
- La construction du scénario final est proposée **par étapes** :
 - Un **scénario initial** de mixité (voyageurs et fret) : construction d'une ligne à grande vitesse avec des tronçons de troisième et quatrième voie afin de rendre compatibles les circulations de voyageurs et de marchandises. Cette première étape est **similaire au scénario C proposé lors du Débat Public**, qui prévoit 90 km de doublement de voies sur 150 km au total, mais ce qui différencie notre scénario c'est qu'il permet de s'adapter à l'évolution de la demande à long terme.
 - Une **seconde étape**, à long terme, avec le doublement total de cette ligne : une adaptée aux trains à grande vitesse à 320 km/h (ou plus) et une dédiée aux marchandises en complétant la quadruplication de voies et en séparant les dessertes de haute vitesse et de fret sur tout le tronçon Montpellier-Perpignan.
- Enfin, ce document ne vise pas à apporter des solutions sur l'emplacement des gares. Toutefois, il ne faut pas oublier que l'un des meilleurs bénéfices de la grande vitesse est le « porte à porte » et qu'il faudra donc étudier ville par ville l'emplacement le mieux approprié selon les caractéristiques actuelles et futures.