

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est

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

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



L'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est représente auprès des Pouvoirs Publics les entreprises usagers des services de transport regroupées autour des Chambres Consulaires (commerce / Industrie, Agriculture, Métiers et Artisanat) des régions Auvergne, Bourgogne, PACA, Corse, Rhône-Alpes ainsi qu'une partie de Languedoc-Roussillon. Organisme interconsulaire et interrégional, l'OITC du Sud-Est a pour mission d'exprimer les besoins des « chargeurs » en termes d'infrastructures de communication et de services de transport.

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan rendra complémentaires les réseaux du Sud de l'Europe et rééquilibrera l'espace européen.

La concurrence à laquelle sont confrontées les entreprises les contraint en permanence à améliorer leur performance.

Ainsi, le transport des marchandises est-il devenu un véritable service à la production, devant offrir des solutions adaptées à chaque cas. Le transport et la logistique sont un élément fondamental de leur compétitivité.

Par ailleurs, les changements structurels de l'économie provoquent un repositionnement inévitable des entreprises dans ce marché ouvert dont les avantages comparatifs dépendent entre autres, de la qualité des infrastructures à disposition.

Cette évolution implique l'achèvement des réseaux structurants autoroutiers, ainsi que la réalisation d'itinéraires ferroviaires, grande capacité et grande vitesse pour les marchandises et les voyageurs.

Pour les transports massifiés et grande distance, le mode ferroviaire est le mieux adapté.

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, outre ses fonctionnalités à caractère régional s'inscrit totalement dans cette évolution.

- C'est le maillon manquant pour permettre le déplacement des voyageurs et des marchandises de la Péninsule Ibérique vers le Nord de l'Europe via le couloir rhodanien, et l'Est de l'Europe via l'Arc méditerranéen. Il participe également à la connexion nécessaire de l'arc atlantique et de l'arc méditerranéen.

- C'est un moyen de rééquilibrer l'espace européen en fédérant les régions du Sud de l'Europe face à la puissance économique du Nord et à la restructuration orientale de l'espace européen depuis son élargissement aux pays de l'Est.

Les entreprises chargeurs soutiennent sans réserve ce projet inscrit au Grenelle de l'Environnement.

Jacques ESTOUR
Président de l'OITC du Sud-Est



La LGV Montpellier Perpignan : trait d'union entre les réseaux de la grande vitesse existants ou en projet.

Offrir une armature ferrée performante au Sud de l'Europe

Conserver un cadre de vie attractif, assurer un développement durable des territoires, favoriser l'émergence d'une zone d'intégration économique de niveau mondial, chacune de ces questions pour notre avenir amènent vers la question cruciale des transports.

Comment assurer effectivement la libre circulation des Hommes et des marchandises, clé de voûte de la construction de l'Union européenne si les infrastructures, prévues pour cela, ne jouent pas ce rôle faute d'une capacité appropriée ?

Jusqu'à présent les régions de l'espace Sud européen sont perçues plutôt comme la périphérie de la mégalopole européenne. Leur forte attractivité, due en particulier au tourisme, a longtemps été la justification de leurs infrastructures souvent non connectées du fait de la barrière physique des Alpes et des Pyrénées.

La situation change.

Les échanges économiques et de marchandises ont crû de manière exceptionnelle le long de l'Arc méditerranéen entre Espagne et Italie et avec l'Europe de l'Est.

Sa position géographique le situe au cœur d'une zone en profonde mutation.

Au-delà de ses relations avec le Nord de l'Europe qui restent fortes, c'est un axe orienté Est-Ouest qui se développe.

À défaut d'une infrastructure telle que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, la saturation des réseaux paralysera le développement économique de l'Arc Méditerranéen, en maintenant la situation passée et actuelle d'une concentration économique sur l'Europe du Nord et sa tendance à glisser vers l'Est. La compétition économique se mesure aujourd'hui avec des critères comme la variété de l'offre, le temps (réactivité et fiabilité), l'innovation, la qualité.

Ainsi, les entreprises recherchent-elles en priorité des territoires qui concourent à la performance de leur organisation, ce qui implique des infrastructures de transport performantes (TGV, aéroports, autoroutes, etc.).

L'Europe du Sud doit développer un réseau grande vitesse ferroviaire, à l'image de ce qui est déjà réalisé au Nord avec Eurostar et Thalys.

D'où l'impérieuse nécessité de rendre cohérents les projets ferroviaires et d'assurer leur continuité. Le projet de LGV Montpellier-Perpignan joue un rôle primordial.





Les attentes des chargeurs

La LGV Montpellier-Perpignan : trait d'union entre les réseaux de la grande vitesse existants ou en projet.

La nécessaire fluidité des couloirs languedocien, rhodanien et azuréen

Les acteurs économiques sont préoccupés par la saturation progressive des axes autoroutiers des couloirs languedocien, rhodanien et azuréen, notamment en période estivale où les flux touristiques viennent se télescoper avec les flux de transit et les échanges locaux très denses tout au long de l'année.

Pour les trafics massifiés longue distance, ils soulignent que le mode ferroviaire peut offrir aux chargeurs une réelle alternative au « tout routier ».

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan associée à la modernisation puis à la construction d'une nouvelle ligne depuis Barcelone, offrira un service de transports performant et fiable permettant un report modal significatif.



Source RFF Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Construire un réseau ferroviaire grande vitesse / grande capacité sur des itinéraires internationaux.

L'OITC du Sud-Est note que c'est sur les trafics internationaux que le mode ferroviaire est le plus performant et le plus compétitif. Il importe donc de réaliser ou d'achever en priorité les axes les mieux à même de capter ces trafics.

La voie nouvelle Montpellier-Perpignan fait partie de ces itinéraires prioritaires. C'est le maillon manquant de la magistrale Eco-fret vers Marseille, Avignon, Valence, Lyon, Dijon, Nancy, Metz, Lille, Calais, qui est l'axe principal d'écoulement des trafics fret sur le territoire français.

Concourir à renforcer l'arrière-pensée des ports du littoral méditerranéen.

Face à la puissance économique du Nord de l'Europe où se regroupent la plupart des centres de décisions et la majorité des ports « porte d'entrée de l'Europe », il est impératif de renforcer le rayonnement des ports de la Méditerranée qui ont le potentiel d'irriguer la plus grande partie du continent par le Sud.

Le mode ferroviaire est la solution la plus efficace pour desservir les ports de la façade méditerranéenne.

Répondre aux exigences du marché.

L'OITC du Sud-Est plaide pour la réalisation d'une ligne nouvelle Montpellier - Perpignan.

Il souligne néanmoins que l'infrastructure n'a d'intérêt que si elle rend le service attendu.

A ce titre, la mise à disposition de sillons fret la nuit comme le jour, la connexion à des chantiers intermodaux, la possibilité de faire passer des trains de 1 000 mètres sont autant de conditions impératives pour sont utilisation par les transporteurs (SNCF, nouveaux entrants, autoroute ferroviaire, etc....)



Le choix d'un scénario : privilégier les solutions porteuses d'avenir pour le développement du mode ferroviaire

Réseau Ferré de France et les Collectivités partenaires proposent trois scénarios de lignes nouvelles et un scénario de doublement partiel de la ligne existante.

- **L'OITC du Sud-Est est défavorable au scénario consistant à ne moderniser que la ligne existante.**
Cette solution, ne permettrait pas d'évolutivité au-delà de 2020 et n'apporterait pas de gains de parcours. Il n'empêche que d'ici la mise en œuvre de la ligne nouvelle, il est impératif que des aménagements soient réalisés, notamment dans le cadre des opérations de contournement de Nîmes et Montpellier.
- Parmi les scénarios impliquant la construction d'une ligne nouvelle, figure l'hypothèse **de réserver la ligne aux TGV voyageurs et d'utiliser la ligne classique pour tous les autres trains.**
L'OITC du Sud-Est n'est pas favorable à ce scénario dont l'analyse capacitaire révèle des conflits majeurs de circulation sur la ligne classique. Comme pour l'hypothèse précédente, ce scénario n'apporte pas au mode ferroviaire le saut qualitatif nécessaire pour être performant par rapport à la route et garantir un report modal significatif.
- **L'OITC du Sud- Est retient la proposition de la mixité de la ligne nouvelle.**
Ce scénario paraît le plus intéressant :
 - Pour la capacité qu'il offre au regard des trafics attendus en 2020 et au-delà (fret et voyageurs),
 - Pour le gain de temps de parcours qu'il permet (entre 35 et 45 minutes).La mixité dans le pire des cas ne fait perdre que 10 minutes par rapport au scénario de voie nouvelle empruntée par les seuls TGV voyageurs.

Sachant que le service voyageurs sera fortement alimenté par les relations entre grandes métropoles dans un rayon de 300 à 500 km, il paraît très important de lui donner le maximum d'attractivité.

Aussi, l'OITC du Sud-Est préconise que soit retenu le scénario de ligne nouvelle LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h.

C'est le scénario susceptible d'engendrer le plus fort report de voyageurs et le mieux placé pour capter des trafics longue distance opérés aujourd'hui par la route.

Avoir une vision long terme

Les débats publics mettent en évidence que plus le temps passe, plus l'acceptation des grands projets par les populations est difficile du fait de l'urbanisation progressive, de la raréfaction du foncier, de la nécessité de protéger les terres agricoles cultivées en constante diminution.

Dans la mesure où la mixité n'est pas une solution idéale compte tenu de la complexité à gérer des trafics à des vitesses différentes, et que pour la solution TGV à 300 km/h – fret 120 km/h il importe de doubler la voie sur les 2/3 de son parcours, l'OITC du Sud-Est suggère que l'enquête publique sur la LGV porte sur une emprise foncière permettant – lorsque la demande de sillons ferroviaires le nécessitera – de disposer d'une ligne dédiée pour le service voyageurs et d'une autre pour le fret.

Un tel principe de précaution optimiserait également le financement du projet.

