

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



### Pour le Pôle Economique Saint Charles

449 Av. de St Charles - Sect. Saint Charles International  
66000 Perpignan - Tél : 04 68 56 71 92



### Pour le Syndicat National des Importateurs/Exportateurs de Fruits et Légumes

BP 75451 - 66034 - PERPIGNAN Cedex - Tél : 04 68 54 66 40



### Pour le Syndicat des transporteurs

Centre Routier - BP 35429 - 66034 - PERPIGNAN Cedex - Tél : 04 68 56 98 89

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

## “ I'état des lieux :

### Une Situation géographique privilégiée :

La chaîne des Pyrénées forme une barrière qui sépare la péninsule Ibérique du reste de l'Europe occidentale. Elle s'étend sur 420 km entre la mer Méditerranée et le Golfe de Gascogne.

Les principaux points de franchissement des Pyrénées pour le trafic poids lourd sont par ordre d'importance le Perthus (52%) et Bariatou (44%) qui représentent à eux deux 96% des poids lourds.

Le trafic sur l'autoroute du Perthus est estimé à 3,254 millions de poids lourds par an, représente un tonnage de 45.7 millions de tonnes tous produits confondus.

Sur ce trafic, le flux d'échange (avec origine ou destination la France) représente 47% et le flux de transit (trafic qui traverse totalement la France) 53%.

Le Pôle Economique Saint Charles traite chaque année environ 500 000 poids lourds soit un tiers du flux d'échange Espagne/France passant par le Perthus.



## Une plateforme reconnue d'intérêt européen :

La région Languedoc-Roussillon comporte trois pôles logistiques d'importance très inégale :

- Un pôle logistique d'intérêt régional, au complexe routier de Narbonne Croix-Sud, point de jonction des autoroutes A9 et A61 et autour du port de Port-la-Nouvelle.
- Un pôle logistique d'intérêt national autour du port de Sète et de l'Aéroport international de Montpellier Méditerranée.
- Un pôle logistique d'intérêt européen, la Plate-forme Multimodale Pyrénées Méditerranée (MP<sup>2</sup>).
- Le plus grand centre européen d'éclatement de Fruit et Légumes :

Saint-Charles International est, en matière de transport, de logistique et de commercialisation de fruits et légumes, le plus important centre européen d'éclatement devant Munich en Allemagne, Milan en Italie et Barendrecht en Hollande.



## Le poumon économique du département :

Le Pôle Economique Saint Charles, véritable poumon économique du département des Pyrénées-Orientales, représente aujourd'hui :

- 900 hectares (projet d'extension 150 hectares : Mas Orline)
- 560 Entreprises
- 8600 emplois directs
- 3,6 Milliards d'euros de CA
- 7 millions d'euros de taxe professionnelle

## Une puissance logistique :

Grâce à la Plateforme Multimodale Pyrénées Méditerranée, le pôle traite :

En matière ferroviaire :	En matière routière :	En matière maritime :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 92% du flux national ferroviaire en fruit et légumes</li> <li>• 47 000 wagons de fret</li> <li>• 35 621 UTI (Unité de Transport Intermodale)</li> <li>• 5 millions de tonnes de marchandises</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chiffre d'Affaires de 45 millions d'euros (en 2007)</li> <li>• 500 000 poids lourds</li> <li>• 5 millions de tonnes de marchandises dont 1,5 millions de tonnes de fruits et légumes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deuxième port fruitier méditerranéen de France</li> <li>• 280 emplois</li> <li>• 350 000 tonnes de fruits et légumes</li> <li>• 132 navires</li> <li>• 21 289 containers EVP (Équivalent Vingt Pieds)</li> </ul>

## Une croissance exponentielle du trafic routier

Les chiffres du trafic de marchandises sont en constante croissance. La route a absorbé la quasi-totalité de l'augmentation des échanges au détriment des autres moyens de transport.

Depuis une dizaine d'années, le trafic routier a connu une augmentation 3 fois supérieure à celui du ferroviaire et la route représente aujourd'hui environ 90% des passages à la frontière franco-espagnole.



Au niveau national, la route couvre 80% des transports directs de marchandises.

Il faut souligner que, même dans une hypothèse d'estimation basse, les chiffres du trafic routier de marchandises pourraient, au niveau national, augmenter de 40% d'ici 2020 (source DDE).

Le trafic moyen journalier, sur l'A9, entre Le Boulou et Le Perthus, s'élève à 10 000 camions poids lourds.

Le département des Pyrénées-Orientales figure largement en tête des départements générateurs de trafics routiers avec la péninsule ibérique, notamment grâce au rôle joué par la Plate-forme Multimodale de Perpignan.

## II Pour une nouvelle politique des transports

L'ensemble des chambres, syndicats et associations à vocation économique ont exprimé en 2006 leur avis collectif et unanime pour une nouvelle politique des transports au service d'un développement durable et équilibré de la Plateforme Multimodale Pyrénées Méditerranée en préconisant une solution alternative au transport de marchandise en tout routier par le développement du fret ferroviaire et du fret maritime.

En ce qui concerne le fret maritime – Port-Vendres :

- Création de lignes courte distance (cabotage maritime)
- Agrandissement et rénovation du Terminal Fruitier
- Création d'un Terminal « Roulier »
- Création d'un 3<sup>ème</sup> quai
- Etude sur la mise en place d'une desserte ferroviaire



En ce qui concerne le fret ferroviaire :

- L'extension du Chantier de Transport Combiné à Saint Charles International qui permettra de traiter des trains entiers (750 mètres) et de doubler le tonnage en passant de un à deux millions de tonnes par an, tous produits confondus.
- Création de l'autoroute ferroviaire Perpignan / Luxembourg
- La création de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Perpignan / Barcelone
- Mise en place d'une offre ferroviaire adaptée au besoin des entreprises industrielles sur l'Espace Entreprises Méditerranée de Rivesaltes.



## III L'intérêt du pôle économique pour le projet de ligne mixte

Conforter la stratégie du Pôle : L'alternative au tout routier

La ligne Grande Vitesse doit permettre de réduire les trafics autoroutiers estimés à 10 000 poids lourds/jour.



L'enjeu est de construire un territoire ouvert sur l'extérieur connecté aux grandes infrastructures de transport (routes, autoroutes, aéroports, ports et gares ferroviaires).

Le projet « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan » (LNMP) doit permettre de peser véritablement sur le report modal de la route vers le ferroviaire et le maritime.

### S'inscrire dans le cadre du projet « FERRMED »

Association à caractère non lucratif, FERRMED est officiellement constituée et enregistrée à Bruxelles depuis le 5 août 2004.

Cette association à caractère multisectoriel, créée à l'initiative du secteur privé pour améliorer la compétitivité des entreprises européennes à travers la mise en œuvre des « Standards FERRMED », a pour but :

- l'amélioration des infrastructures et des systèmes d'exploitation ferroviaires dans le Grand Axe Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale,
- l'obtention d'une meilleure connexion des Ports et des Aéroports avec leurs arrière-pays respectifs et le soutien au développement durable en réduisant la pollution et l'émission des gaz à effet de serre.



L'analyse de la carte des réseaux ferroviaires confirme l'existence au niveau du Languedoc Roussillon, d'un maillon manquant, d'un goulot d'étranglement limitant le potentiel de développement des échanges commerciaux entre la région Languedoc-Roussillon et l'Europe d'une part, et la péninsule ibérique et les pays du Maghreb d'autre part.

### Anticiper les besoins futurs

Il est indispensable d'anticiper l'évolution certaine des technologies ferroviaires et des besoins de déplacement de plus en plus rapides.

Aussi, le projet de LGV Mixte « scénario n° 3 » avec des trains voyageurs (300km/h) et fret (120km/h) doit être privilégié car c'est le seul qui permette de répondre à l'ensemble des besoins évoqués.

## Conclusion

Les professionnels apportent un soutien inconditionnel aux institutions en charge de mettre en œuvre les grandes infrastructures nécessaires à la création d'une alternative au « tout routier ».

En effet, la réalisation des lignes grande vitesse passager et fret et la combinaison de l'ensemble des modes de transport doivent s'inscrire au service d'un développement durable et équilibré de la Plateforme Multimodale Pyrénées Méditerranée au sein d'un environnement de plus en plus concurrentiel.

