

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



TRANSLOG
SUD DE FRANCE

TRANSLOG SUD DE FRANCE

Association des Professionnels du Transport et de la Logistique Languedoc-Roussillon
c/o Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc-Roussillon
Résidence Majestic, 273 avenue de la Pompignane, CS 89516
34961 MONTPELLIER Cedex 2
Tél. 04 67 13 68 00 / Fax. 04 67 13 68 10 / E-mail : f.soler@languedoc-roussillon.cci.fr

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



L'association des professionnels du transport et de la logistique du Languedoc-Roussillon, créée le 18 octobre 2005, regroupe les entreprises et organisations professionnelles régionales des différents modes (aérien, ferroviaire combiné rail-route, fluvial, logistique, maritime, route). Elle a pour objet le développement et la promotion des entreprises du secteur des transports et de la logistique à travers une approche commune et la réalisation d'actions collectives.

Le constat : la région Languedoc-Roussillon, espace de saturation des axes de communication

Un empilement et une forte progression des trafics dans et à travers le Languedoc-Roussillon.

Au niveau du transport de personnes, trois éléments contribuent à l'accroissement conséquent des flux de transport dans et à travers la région :

- l'importante croissance démographique régionale (le taux de progression le plus élevé des régions françaises) génère des besoins de déplacements accrus,
- la forte vocation touristique de la région et les changements des habitudes des touristes (séjours plus courts mais plus fréquents induisant plus de déplacements),
- la position géographique (passage pratiquement obligé pour les touristes à destination de l'Espagne et des pays du Maghreb).

Au niveau des flux de transport de marchandises, la situation de carrefour géographique du Languedoc-Roussillon, l'accroissement des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, le développement économique important de la Catalogne (notamment le développement du port de Barcelone et de ses zones logistiques) soutiennent la forte progression des trafics en Languedoc-Roussillon : les flux de marchandises transportées y ont progressé de 30% en 15 ans.

Un réseau de voies de communication saturé en Languedoc-Roussillon.

La progression continue des flux de voyageurs et d'échanges de marchandises se heurte à une forte inadéquation des capacités des réseaux de transport, qui n'ont pas bénéficié d'augmentation de capacité depuis une trentaine d'années. Il en résulte déjà une saturation chronique des modes routier et ferroviaire qui pourrait très rapidement se renforcer.



Concernant le mode routier, le taux de croissance du trafic sur les autoroutes A7-A9, en constante progression, apparaît nettement supérieur à la moyenne nationale et l'infrastructure autoroutière est dès aujourd'hui en limite de capacité face à l'intensification des échanges et des besoins de déplacements.

Concernant le mode ferroviaire, le trafic de voyageurs augmente considérablement dans la vallée du Rhône, tout en laissant des capacités résiduelles disponibles pour le fret. Mais le passage de trois lignes à une ligne unique à partir de Nîmes entraîne une congestion du réseau et provoque des nœuds d'engorgement conséquents. D'une part, les différents trafics voyageurs et marchandises s'y retrouvent en forte concurrence pour se partager un nombre limité de sillons disponibles, avec des arbitrages souvent défavorables au fret et, d'autre part, la capacité du réseau ne permet pas d'assurer les objectifs de report modal de la route vers le fer.

Cette tendance va être renforcée par la mise en service prochaine d'une ligne nouvelle mixte TGV-fret entre Barcelone et la frontière qui va intensifier le nombre de circulations nord-sud.

La simple évolution attendue des trafics impose la construction d'une ligne ferroviaire nouvelle mixte de Montpellier à Perpignan, en prolongement du contournement de Nîmes et de Montpellier et rejoignant la ligne nouvelle Perpignan-Barcelone.

La ligne nouvelle : un enjeu et un atout pour la filière régionale transports et logistique

La filière transports et logistique, filière majeure pour le développement économique de la région Languedoc-Roussillon, présente un fort potentiel de création d'emplois et de richesses, et dispose de nombreux atouts encore insuffisamment exploités. En 2006, elle concernait 2 300 entreprises et 22 500 emplois (source : INSEE – CLAP).

Son essor nécessite de capter les marchandises qui transitent à travers le Languedoc-Roussillon pour développer des prestations logistiques qui fixent de la valeur ajoutée sur le sol régional, notamment à travers des solutions multi-modales adaptées.

Valoriser la politique régionale de développement des équipements transports et logistique.

Elle s'appuie sur le développement d'un réseau d'équipements transports et logistique destinés, d'une part, à soutenir le développement régional et, d'autre part, à capter les retombées des flux de transports en transit à travers le Languedoc-Roussillon, par :

- un programme de développement et d'implantation de parcs régionaux d'activités, pour certains embranchés fer, incluant pour partie des zones logistiques intégrées sur l'ensemble du territoire qui permettront d'accueillir 2 500 entreprises en générant 25 000 emplois,
- l'extension de Saint Charles International,
- une stratégie de développement et de revitalisation des ports régionaux, Sète, Port la Nouvelle, Port-Vendres, qui va générer à très court terme de nouveaux trafics de marchandises. Les investissements prévus sur le port de Sète dans le cadre du « Plan Rhône » permettront de faire transiter un million de tonnes de marchandises en 2013.



Tirer parti des effets de la mondialisation des échanges pour le développement régional.

Le réseau ferré du Languedoc-Roussillon s'inscrit parmi les axes prioritaires fret du réseau transeuropéen de transport (projet prioritaire n° 3 du Plan RTE-T). Cela concerne, d'une part, les flux d'échanges de marchandises Nord-Sud entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique et, d'autre part, les flux d'échanges Est-Ouest entre la péninsule ibérique et l'Italie et, au-delà vers l'Europe de l'Est.

La continuité des axes prioritaires Nord-Sud et Est-Ouest du RTE-T, à travers le Languedoc-Roussillon, grâce à la réalisation d'une ligne nouvelle mixte TGV-fret, répond à trois enjeux complémentaires :

- développer et renforcer l'hinterland des ports de la façade maritime de la Méditerranée, par rapport à celui des ports de la façade maritime de la Mer du Nord, afin de raccourcir les trajets maritimes et d'éviter de coûteux réacheminements de marchandises,
- redynamiser le développement des régions de l'arc méditerranéen, en renforçant leur intégration économique et sociale,
- donner un nouvel élan au développement du Languedoc-Roussillon en favorisant la compétitivité de ses produits grâce à des chaînes logistiques plus efficaces.

Intégrer les contraintes du Grenelle de l'Environnement.

Pour lutter contre le changement climatique et réduire l'intensité énergétique des transports, le Grenelle de l'Environnement a préconisé un changement drastique de stratégie à travers le développement des transports alternatifs, l'objectif national retenu étant de réduire de 20% d'ici 2020 les émissions de CO2 de l'ensemble des transports.

En matière de fret ferroviaire, des engagements fermes ont été pris :

- augmentation de la part du fret ferroviaire de 25% d'ici 2012,
- définition des sillons, du cadencement et des priorités, ouverture des sillons aux opérateurs du transport combiné,
- renforcement du transport combiné,
- développement, en concertation avec les transporteurs routiers, des offres massifiées et à forte fréquence sur des autoroutes ferroviaires, la ligne Perpignan/Luxembourg étant une ligne pilote dans ce domaine.

Le développement de la filière transports et logistique doit s'inscrire dans le cadre de ces préconisations et un rééquilibrage est donc indispensable en faveur du mode ferroviaire, la part du fret non acheminé par la route étant actuellement limitée à 4% en Languedoc-Roussillon (source DRE LR).

Sensible à cet enjeu, Translog Sud de France s'engage dès à présent dans un programme de réduction des émissions de CO2, en lançant en 2009, en partenariat avec la Région Languedoc Roussillon et l'ADEME, l'opération « Objectif CO2 ».

Pour la concrétisation de ces trois objectifs, Translog Sud de France considère que la réalisation d'une ligne nouvelle ferroviaire mixte à travers le Languedoc-Roussillon favorisera le développement d'une offre régionale de services adaptés s'appuyant sur le réseau régional d'équipements spécialisés, par des valorisations croisées entre les flux de transports régionaux et les flux d'échanges en transit.

Notre choix de scénario : un scénario 2 optimisé

Pour l'avenir du Languedoc-Roussillon, il est absolument primordial de réaliser la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan dans des délais optimisés.

Trois réflexions préliminaires guident le choix de **Translog Sud de France** :

- Tout d'abord, Translog Sud de France tient à rappeler la nécessité de réaliser dans les meilleurs délais l'ensemble des travaux déjà programmés sur l'infrastructure historique et dont les financements sont acquis à hauteur de 150 M€, pour la modernisation du tronçon Montpellier-Perpignan, permettant ainsi de rénover les points critiques et d'accroître ses capacités d'acheminement.

En effet, la mise en service de la ligne nouvelle intervenant au mieux en 2020, il est impératif, conformément aux préconisations du Grenelle de l'environnement, que l'ensemble des possibilités envisageables soient mises en œuvre dès à présent pour permettre d'acheminer par rail une part plus importante du fret et d'absorber l'accroissement des échanges suite à la mise en service de la ligne nouvelle entre Barcelone et Perpignan, au moment où les capacités d'accueil du port de Barcelone auront été doublées.

- Ensuite, Translog Sud de France estime que, compte tenu de la durée de vie d'une telle infrastructure, la réflexion doit porter au-delà de l'horizon 2020. Le scénario retenu doit être suffisamment ambitieux pour préserver le long terme, tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises.

- Enfin, Translog Sud de France, qui est une association qui regroupe essentiellement des chefs d'entreprises, estime qu'en période de crise, il est nécessaire de mettre en avant une réalité économique.

C'est pourquoi **Translog Sud de France est favorable à un scénario 2 amélioré**, c'est à dire une solution évolutive assurant la mixité de la ligne nouvelle à un coût supportable pour les financeurs régionaux, tout en préservant des possibilités d'évolution future, pour quatre raisons essentielles :

- **rester dans la logique** des orientations issues du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (VRAL), c'est à dire favoriser le report modal, **tant pour le transport des personnes que celui des marchandises**,
- **assurer une solution de continuité** entre le contournement de Nîmes et de Montpellier et la ligne nouvelle de Perpignan à Barcelone, tronçons de lignes réalisés pour assurer la mixité des circulations TGV et fret,
- **faciliter l'interopérabilité** du réseau ferroviaire européen par la réalisation d'une ligne nouvelle au **meilleur gabarit** pour acheminer plus efficacement des trains de fret de 750 m dans un premier temps et de 1 000 m à terme,
- **garantir plus de souplesse d'exploitation**, en permettant la continuité des trafics, tant passagers que marchandises, sur deux lignes (ce qui facilite également la gestion des problèmes d'exploitation dûs aux pannes ou aux accidents).

Cette solution intermédiaire (intégrant les contraintes techniques du scénario 3), qui se veut pragmatique en engageant dans l'immédiat un budget plus limité que celui du scénario 3, permettrait de préserver l'avenir (circulations TGV à 300 km/h et plus) selon les besoins constatés et l'évolution de la demande, sans sacrifier dans l'immédiat les objectifs de report modal et de réduction des émissions de CO2.

