



7 - ANNEXES

LE TRACE

GAIN DE TEMPS

LE FERROUTAGE - INTERVIEW

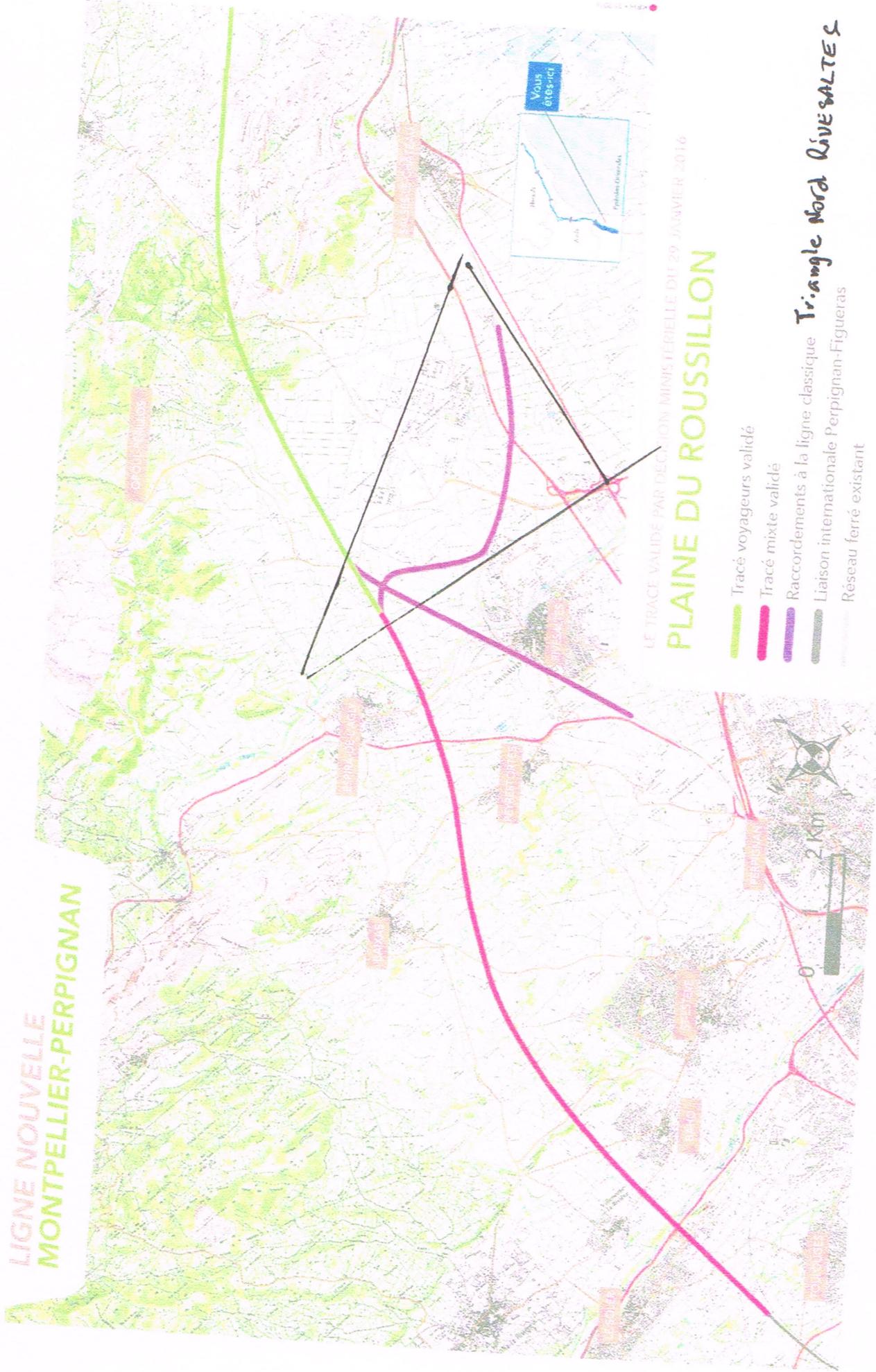
**L'AXE FERROVIAIRE
PERPIGNAN-FIGUERAS DANS L'IMPASSE**

COURRIER M. MAX QUERRIEN 1991

7-bis : DOSSIER ACQUISITION RIVERAIN 2013

7-Ter : SYNTHESE ARTICLES PMCV

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN



LE TRACÉ VALIDÉ PAR DÉCISION MINISTÉRIELLE DU 29 JANVIER 2016

PLAINE DU ROUSSILLON

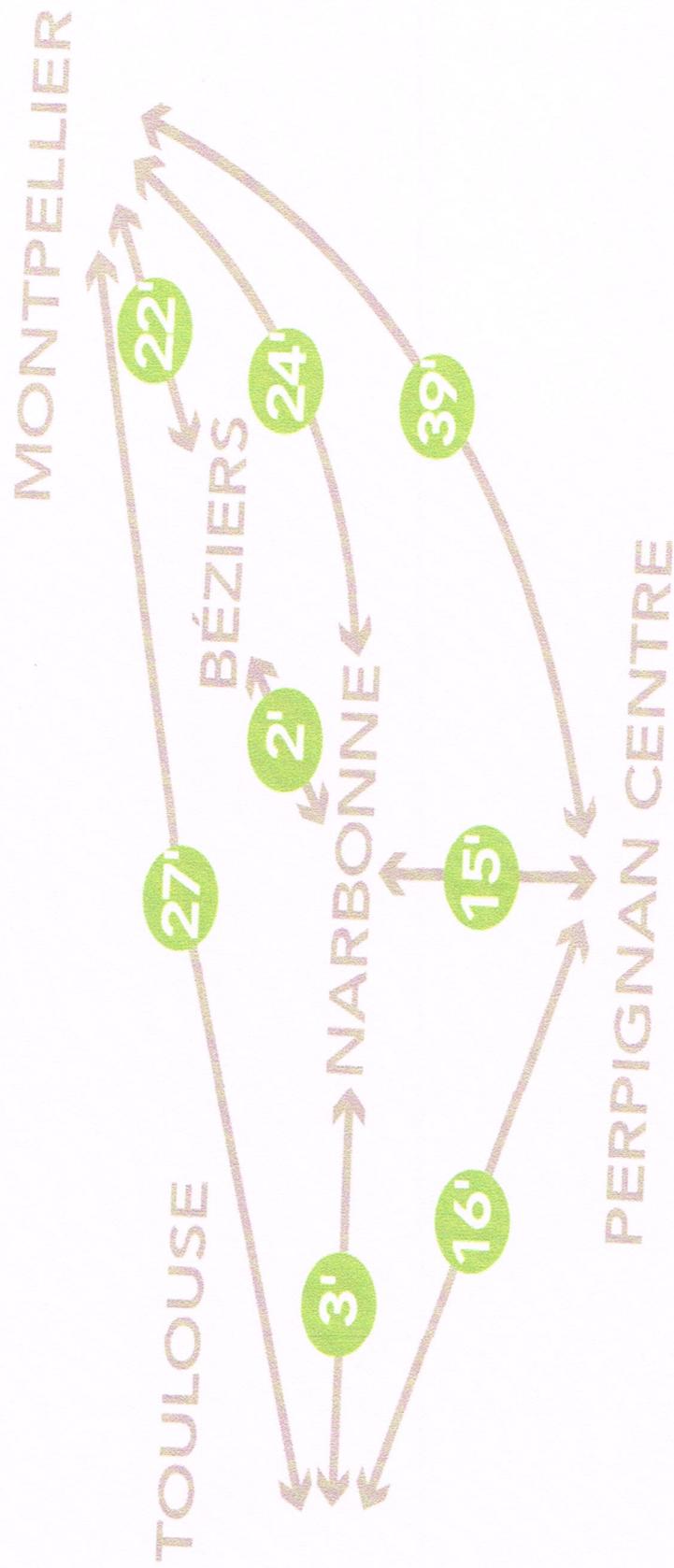
- Tracé voyageurs validé
- Tracé mixte validé
- Raccordements à la ligne classique
- Liaison internationale Perpignan-Figueras
- Réseau ferré existant

Triangle Nord Rive-Saltes

www.lalignenouvelle.com

GAINS DE TEMPS OFFERTS AUX VOYAGEURS-PROJET GLOBAL

en minutes





Protection & Maintien du Cadre de Vie



RETRANSCRIPTION INTERVIEW FRANCE BLEU ROUSSILLON LE 06 JUIN 2016 – EMISSION ECONOMIQUE DE 7H50 DAVID ROCHIER (Animateur France Bleu)

Comment faire baisser le nombre de camions sur l'autoroute A9 ?

Réponse : facile en les mettant sur des trains, oui, mais là ça coince !

Dans un rapport l'Europe pointe du doigt le tunnel des Albères, tunnel sous-utilisé, de l'argent public jeté par les fenêtres en quelque sorte !

MATHIEU FERRY (Journaliste France Bleu), pourquoi le fret ne décolle pas chez nous ?

On en parle avec votre invité YVES CROZET (1), économiste des transports. »

MATHIEU FERRY : Alors pourquoi, ça ne marche pas le fret entre la France et l'Espagne ?

YVES CROZET : Parce que le fret ferroviaire ça ne marche nulle part, pas seulement entre la France et l'Espagne ! Puisque si l'on regarde simplement la France de 2000 à 2015 le trafic de fret ferroviaire à l'intérieur d'une frontière française c'est moins 40 %. Donc il ne faut pas être surpris après, que le trafic entre la France et l'Espagne soit aussi à un niveau beaucoup plus faible qu'espéré, puisque le fret ferroviaire a progressé dans quelques pays comme l'Allemagne beaucoup, un petit peu la Grande Bretagne, mais au total il ne reprend pas de part de marché notamment au transport routier.

MF : Alors la cour des comptes européenne dit que le tunnel entre Perpignan et Figueras – le tunnel TGV qui marche aussi bien pour le fret que pour les voyageurs – le rendement n'est pas assez suffisant. C'est un gros raté là pour le fret.

YC : Oui bien sûr, puisque ce tunnel, on le savait, le trafic entre 2 pays est victime de ce qu'on appelle un effet frontière. C'est-à-dire que les volumes de trafic diminuent très fortement entre 2 villes dès qu'il y a une frontière entre les 2. Bon, exemple entre Paris et Londres vous avez un trafic qui n'est pas plus élevé en voyageur qu'entre Paris et Lyon alors que Londres est beaucoup plus gros, mais entre Londres et Paris vous avez une frontière et donc l'effet frontière fait que le volume de trafic entre 2 pays est généralement relativement faible par rapport aux volumes domestiques.

MF : Alors, il y a pourtant, quand même une liaison fret qui existe entre LE BOULOU et CALAIS, entre LE BOULOU et LE LUXEMBOURG. Pourquoi pas vers le Sud ? Pourquoi on n'y arrive pas ?

YC : Alors d'abord, il y a le problème spécifique du ferroviaire espagnol qui fait que les écartements des voies ferrées ne sont pas les mêmes que les écartements UIC (Union internationale des chemins de fer) sauf sur les voies TGV.

MF : Justement, là c'est un tunnel TGV en l'occurrence ?

YC : Oui, le problème ne se pose pas dans le tunnel, le problème se pose juste après. C'est-à-dire que juste après, le train de fret hé bien il va falloir que l'on transfère les marchandises sur un autre train ou sur un camion ou il va falloir utiliser des trains très spéciaux avec des essieux qui s'adaptent aux différences des voies ferrées.

Donc tout ça complique singulièrement le système et l'Espagne n'a pas fait le choix de développer très fortement le fret ferroviaire puisqu'en Espagne c'est essentiellement le routier qui domine.

MF : Ca veut dire que clairement aujourd'hui il n'y a pas les infrastructures de fret en Espagne ?

YC ; Voilà, l'Espagne a fait le choix de développer, d'ailleurs au-delà du raisonnable, les infrastructures TGV puisqu'ils ont un réseau TGV plus étendu que le notre et ils ont 1/5^{ème} du trafic de ce que l'on a nous en France sur les TGV.

Donc ils ont beaucoup développé leur réseau TGV et c'était compliqué de développer en même temps le réseau de fret. Surtout pour un trafic qui structurellement va rester limité, puisque vous pouvez faire faire un camion qui emporte des mandarines du sud de l'Espagne vers l'Allemagne, mais faire un train de mandarines c'est très compliqué. Parce que là il n'y a pas un train qui va vers l'Allemagne, mais il y a un wagon vers l'Allemagne, un wagon vers la France, un wagon vers les Pays-Bas et donc ça veut dire que le train doit s'arrêter et qu'il faut faire du dégroupage et tout ça rend le transport ferroviaire inadapté aux marchandises modernes.

Les marchandises prennent le fret ferroviaire pour les grandes distances et des grandes quantités.

Or avec l'exemple des oranges ou des mandarines que je vous ai donné, on s'aperçoit que les trafics ne sont pas de grandes quantités d'un point A vers un point B, ceux sont pourtant des grandes quantités qui partent des différents points d'Espagne et qui vont à différents points d'Europe et pour cela le ferroviaire a peu de pertinence.

Sauf si l'on met par exemple les remorques des camions sur les trains, ce qu'on fait entre Perpignan et le Luxembourg. Néanmoins on a 4 trains par jour qui transportent des remorques de camion, ça fonctionne bien. Bien voilà, c'est 4 trains par jour. On n'aura jamais 40 trains par jour qui feront ça.

MF : Est-ce qu'un raccordement digne de ce nom vers le port de Barcelone ça pourrait changer quelque chose ?

YC : Oui un petit peu, mais c'est la même chose quand un conteneur arrive à Barcelone est-ce qu'il a des raisons de remplir un train complet avec des conteneurs qui vont repartir vers la France. Non, la plupart des conteneurs qui arrivent à Barcelone sont destinés à l'Espagne et donc ils vont être dépotés comme on dit. Le contenu du conteneur va être éclaté pour être transporté à Madrid, à Séville, etc.

Une partie peut-être, peut aller à Toulouse ou à Perpignan mais vous n'avez pas la quantité nécessaire pour transporter un train de par exemple 75 wagons de conteneurs. Le transport ferroviaire, il est massifié et si vous n'avez pas des grandes masses à transporter, quand bien même vous auriez le meilleur tunnel du monde et les meilleures autoroutes ferroviaires du monde, de toute façon vous n'avez pas les volumes de trafic.

MF : Une question aussi par rapport à ce tunnel ferroviaire, la société TP FERRO pourrait être mise en faillite fin juin. Si c'est le cas quelles conséquences sur le trafic fret et le trafic voyageurs aussi ?

YC : Les conséquences seront limitées parce que le tunnel il existe et donc de toute façon il faudra l'opérer. Il faudra bien que les TSP ou les TGV espagnols qui vont vers Marseille puissent passer. Donc on peut penser que les états vont reprendre la main sur cette affaire là et que ça sera opéré. Il y a déjà eu des tunnels qui ont fait faillite et on ne les a pas fermés pour autant.

MF : Merci Yves Crozet d'avoir répondu aux questions de France Bleu ce matin.

Yves Crozet est un [économiste français](#), spécialiste de l'économie des transports. Il est professeur à [Sciences Po Lyon](#) et à l'[Université Lyon II](#) et ex-président du laboratoire d'économie des transports (LET). Il était par ailleurs administrateur de [Réseau ferré de France](#) (RFF) et de [Sciences Po Lyon](#).

Yves Crozet est professeur à [Sciences Po Lyon](#) et à l'Université Lyon II et chercheur au laboratoire d'économie des transports (LET). Il est spécialiste d'économie publique, en particulier d'économie des transports.

En 2008, il est nommé à la tête de l'Observatoire Énergie Environnement des Transports (OEET), organisme créé à la suite du [Grenelle de l'environnement](#). Il est également président du groupe opérationnel « Mobilités, territoires et développement durable » du programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT)

Yves Crozet était administrateur de [Réseau ferré de France](#) (RFF)¹, en tant que « personnalité qualifiée ».

- *Hyper-mobilité et politiques publiques. Changer d'époque ?*, Economica, 2016
- *Histoire des faits économiques contemporains*, avec Maurice Niveau, Presses Universitaires de France, 2010
- *Le calcul économique : Dans le processus de choix collectif des investissements de transport* avec Joël Maurice, Economica, 2007
- *Les Grandes Questions de la société française*, avec Dominique Bolliet et Jean Fleury, Armand Colin, 2005
- *Les Grandes Questions de l'économie internationale*, avec René Sandretto, Lahsen Abdelmalki et Daniel Dufourt, Armand Colin, 2005
- *Réseaux, services et territoires – horizon 2020*, avec Pierre Musso, Éditions de l'Aube, 2003
- *Le territoire aménagé par les réseaux. Énergie, transports et télécommunications* avec Pierre Musso et Guy Joignaux, Éditions de l'Aube, 2002
- *Analyse économique de l'État*, Armand Colin, 1997

Tout savoir sur l'ouverture régulée du marché ferroviaire

[Afra \(http://www.assorail.fr/\)](http://www.assorail.fr/) > [Articles \(http://www.assorail.fr/\)](http://www.assorail.fr/) > [Actualités \(http://www.assorail.fr/actualites/\)](http://www.assorail.fr/actualites/) > [Temps fort \(http://www.assorail.fr/actualites/temps-fort/\)](http://www.assorail.fr/actualites/temps-fort/) > L'axe ferroviaire Perpignan-Figueras dans l'impasse

26/09/2015

L'axe ferroviaire Perpignan-Figueras dans l'impasse

Par les caractéristiques techniques de sa signalisation, la ligne internationale Perpignan-Figueras est sous utilisée par les trains de fret. Le gestionnaire d'infrastructure TP Ferro est en dépôt de bilan. Un gâchis financier dû au manque de réalisme politique.

En signant un accord le 31 juillet dernier pour la création d'une autoroute ferroviaire vers le Nord, le port de Barcelone et le gouvernement catalan affirment leurs ambitions de devenir le premier grand port en Europe du Sud. L'autorité portuaire de Barcelone s'est en effet engagée à aménager un terminal dédié au transport combiné permettant de relier la ville catalane à la région parisienne et à l'Allemagne en 2019. Un investissement de 33 millions d'euros. Un partenariat public-privé est prévu, le premier en Espagne, pour financer ce projet d'autoroute ferroviaire. Le raccordement du port de Barcelone à l'axe ferroviaire remontant vers Perpignan devrait être livré fin 2015. Les gouvernements espagnol et catalan ont accordé une enveloppe de 108 millions d'euros pour la construction de 6 voies ferrées et de 2 gares de marchandises susceptibles de traiter entre 200 et 240 trains par jour.

En attendant l'ouverture de cette autoroute ferroviaire, TP Ferro, la société concessionnaire de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) et fret reliant Perpignan à Figueras, via le col du Perthus avec le même écartement de voie international (UIC), permettra la circulation des trains de transport combiné entre les deux pays. Depuis 2010, cette filiale détenue par le consortium franco-espagnol BTP ACS, et le français Eiffage tente de développer une activité fret pour compenser la faiblesse du trafic voyageur à l'origine de ses difficultés financières actuelles.

L'axe ferroviaire par le col du Perthus séduit OFP Atlantique

Partisans du développement du report modal, l'OFP Atlantique et ses actionnaires les Grands Ports Maritimes de la façade Atlantique et Euro Cargo Rail, ont testé cet axe ferroviaire en lançant début 2015, un service de trains complets à destination du port de Barcelone. « Nous avons été les premiers à ouvrir cette voie aux trains complets hors transport combiné. Cette offre ferroviaire nous permettait de ne plus emprunter la ligne historique Perpignan-Barcelone en passant par Cerbère où il est nécessaire de changer les essieux des wagons. En nous appuyant sur les synergies entre plusieurs filiales du groupe Deutsche Bahn pour mettre en œuvre cette liaison entre Port Atlantique La Rochelle et l'Espagne, nous avons décidé de lancer 17 à 18 trains sur l'année vers le port de Barcelone pour un grand industriel français, fabricant d'huile minérale », explique Sébastien Marder, directeur général de l'OFP Atlantique. Avant d'ajouter : « Malheureusement, au final, nous n'avons pu opérer que trois trains à destination de Barcelone en empruntant cet itinéraire. Pour servir nos clients nous sommes revenus à l'itinéraire classique via Cerbère ». Le développement de cette ligne est considérable mais bloquée pour des raisons de signalisation.

Le potentiel de développement de cette ligne est dans l'impasse

Nous utilisons des cookies pour vous garantir la meilleure expérience sur notre site. Si vous continuez à utiliser ce dernier, nous considérerons que vous acceptez l'utilisation des cookies.

Ok

Les contraintes de la traction empêchent le développement de cette ligne. Le système ERTMS (European Rail Traffic Management System) est la signalisation du tunnel. Peu de locomotives en Europe en sont équipées. Lors de la conception du tunnel, les porteurs du projet ont en effet omis d'installer les systèmes de signalisation classiques les plus fréquents. Une erreur stratégique qui pénalise gravement le fret ferroviaire. De plus, la seule entreprise ferroviaire assurant la traction via cette ligne n'est dotée que de machines prévues à l'origine pour des trains de voyageurs qui ont reçu des modifications leur permettant un fonctionnement en ERTMS. « Elles doivent être toutefois utilisées, la plupart du temps, par paire à cause de leur faible effort de traction sur le 1500 V du réseau français. Face à toutes ces difficultés on est encore loin du compte. Seulement 30 trains de fret circulent sur cette ligne chaque semaine », estime un expert. A court terme, l'arrivée de nouveaux opérateurs privés dotés de machines équipées ERTMS permettrait le développement du trafic fret, en premier lieu pour le transport de voitures car l'Espagne est sur ce secteur de la construction automobile un des marchés les plus importants en Europe. Le report modal est souhaité par les transporteurs d'automobiles eux-mêmes. Cet été face au blocage répété des voies d'accès au tunnel sous la Manche par les migrants, les pièces détachées des industries automobiles espagnoles ont été envoyées par avion au Royaume Uni. Quand le passage aux frontières des trains de fret s'effectue par à-coups, c'est le fret ferroviaire qui souffre.

L'absence de solutions constituerait un échec politique franco-espagnol

Faute de réalisme politique et technique, avec une dette de 400 millions d'euros, TP Ferro, est en cessation de paiement depuis deux mois. L'entreprise a été placée sous administration judiciaire le 1^{er} septembre dernier. Quelques que soit l'issue de cette procédure, et si l'on veut éviter un échec cuisant de la politique de transport entre la France et l'Espagne, les deux gouvernements se doivent de trouver rapidement des solutions

Mentions légales (<http://www.assorail.fr/mentions-legales/>) - Plan du site (<http://www.assorail.fr/plan-de-site/>)
- Contact (<http://www.assorail.fr/contact/>) - Abonnez-vous (<http://www.assorail.fr/abonnez-vous/>) - © 2015

AFRA

Nous utilisons des cookies pour vous garantir la meilleure expérience sur notre site. Si vous continuez à utiliser ce dernier, nous considérerons que vous acceptez l'utilisation des cookies.

Ok

MISSION TGV MEDITERRANEE
10, rue du capitaine Ménard
75015 PARIS

ris, le

27 MARS 1991

Avec les compliments de
Max QUERRIEN
Président de la Mission

Monsieur le Président
de l'Association pour la
Protection et le Maintien
du Cadre de Vie
(P.M.C.V.)
Chemin de Villeneuve
66540 BAHO

Monsieur le Président,

Votre lettre du 15 février a retenu toute l'attention de la Mission. J'ai d'ailleurs plaisir à en reconnaître le caractère raisonnable et constructif.

Elle pose des questions de deux ordres.

1° - Le problème général de la DEFENSE DES RIVERAINS vous paraît appeler la conclusion d'une "charte", qui orienterait le règlement d'un certain nombre de problèmes, en amont du stade de l'indemnisation auquel donne lieu la déclaration d'utilité publique.

J'ai moi-même signalé à l'attention de la S.N.C.F. l'intérêt qu'il y aurait, à mon sens, à transposer sur le TGV Méditerranée les résultats des expériences menées dans d'autres régions et qui se sont traduites par l'adoption de certains protocoles. Peu importe le vocable sous lequel on les qualifie. L'essentiel est, me semble-t-il, que la S.N.C.F. n'est nullement hostile à ce type de démarche, en particulier en ce qui concerne les préjudices collectifs. Votre lettre du 15 février, que je lui communiquerai, sera, je n'en doute pas, une contribution à sa réflexion. C'est en effet à elle qu'il revient de traiter cet aspect des choses, même si je suis appelé, dans le cadre de la mission de "suivi" que le Ministre m'a confiée, à m'assurer que les points de vue se sont convenablement et utilement rapprochés.

2° - En ce qui concerne le tracé de la future ligne dans la traversée des Pyrénées-Orientales, vous évoquez deux séries de problèmes.

a) Vous auriez souhaité que le tracé ne s'écarte pas sans nécessité de celui de l'autoroute.

...

C'est un point que nous avons examiné de très près. Si, dans votre département comme un peu partout ailleurs, le recours à un tracé longeant l'autoroute a été écarté, c'est parce qu'il présente un certain nombre d'inconvénients majeurs. Il ne pourrait pas suivre exactement l'autoroute à cause des échangeurs et les espaces ainsi délaissés risqueraient de devenir des friches. Il traverserait les zones très d'activités de RIVESALTES et de St CHARLES et des zones très étendues de constructions diffuses entre PERPIGNAN et St ESTEVE ainsi qu'au Sud de St CHARLES. Il ne respecterait pas les servitudes aéronautiques de l'aéroport de PERPIGNAN. Enfin il rendrait pratiquement impossible les débranchements vers les lignes actuelles pour desservir la gare centrale de PERPIGNAN.

b) En ce qui concerne le village de BAHO, le tracé a été modifié pour s'en écarter autant que possible et il s'agit là, me semble-t-il, d'une sensible amélioration. En ce qui concerne VILLEMOLAQUE, les données de la géomorphologie et les préférences qui se sont dégagées au cours de la concertation ont orienté nos choix vers un tracé passant à l'Est du BOULOU, qui améliore considérablement la situation de VILLEMOLAQUE.

Je pense que ces précisions devraient être de nature à vous rassurer.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Max Querrien

Max QUERRIEN
Conseiller d'Etat
Président de la Mission
TGV Méditerranée