

Appel de Gérone

Amélioration du transport ferroviaire entre Montpellier/Toulouse et Barcelone

1. Liaisons ferroviaires Transfrontalières Méditerranéennes de l'Euro Région Pyrénées Méditerranée :

1.1. Connexion du Perthus

1.1.1. Problématique existante :

Infrastructures

Décembre 2013 inauguration de la LGV Barcelone-Perpignan (pour les médias). En réalité la réalisation est seulement Barcelone-Toulouges empêchant toutes les circulations ferroviaires de se raccorder sur la ligne classique.

Le cahier des charges prévoyait 77 circulations par jour dont 20 à 40 pour des TGV ou AVE, il en passe environ 70 à 80 mais par semaine. Soit :

- ❖ Pour les voyageurs TGV : 8 à 10 TGV ou AVE équipés spécialement.
- ❖ Pour les voyageurs des trains du quotidien : aucune jonction possible entre les TER et les trains régionaux de la RENFE dits « trains AVANT ».
- ❖ Pour le fret : 3 à 4 trains uniquement tractés par des locomotives « bricolées » de la RENFE, seules locomotives homologuées à ce jour sur ce tronçon de LGV.

Pour mémoire la concession internationale avec le tunnel du Perthus a coûté 1,1 milliards d'euros... pour une utilisation dérisoire.

Les causes de cette situation sont principalement :

Côté Français :

- ❖ Le retard dans la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.
- ❖ Le manque d'aménagement de la ligne traditionnelle Montpellier-Perpignan.

- ❖ Le fait que la LGV Barcelone-Perpignan s'arrête en réalité à Toulouges sans être reliée à ses terminaux.

Devant ces faits l'Association Energie TGV, avec le support de FERRMED, a proposé à SNCF Réseau de terminer la LGV Perpignan-Barcelone en équipant les emprises de la gare de Perpignan aux normes européennes.

Côté Espagnol :

- ❖ Le manque de puissance électrique.
- ❖ Le manque de connexion avec les terminaux multimodaux, les grandes usines et les aéroports.
- ❖ La connexion précaire avec le port de Barcelone.
- ❖ Les lignes traditionnelles au sud de Barcelone toujours à écartement Ibérique.
- ❖ Le manque de capacité des gares de Barcelone.

Le matériel roulant :

- ❖ Le manque de locomotives tricourant et tri système de signalisation, en particulier pour les trains fret.
- ❖ La manque d'adaptation des rames TER/AVANT aux tensions électriques spécifiques de la France et de l'Espagne.

1.1.2. Les solutions proposées :

Infrastructures

Côté Français :

Court terme (2021) :

- ❖ Adaptation des infrastructures de la section Toulouges-Perpignan aux normes Européennes (ERTMS et 25 KV C.A.).
- ❖ Mise en service de la signalisation européenne (ERTMS) à quelques rames TER les autorisant à aller jusqu'à Figières Vilafant et aux trains AVANT à entrer en gare de Perpignan.

Moyen terme (2025)

- ❖ Application des normes Européennes aux lignes traditionnelles de Cerbère-Toulouse et Montpellier ou en fonction des matériels à venir aménagement seul de la signalisation.
- ❖ Terminer les extrémités Montpellier-Béziers et Rivesaltes-Toulouges du Chainon manquant en priorité. Pour mémoire la gare de Perpignan a deux pénétrantes côté sud pour une seule côté nord.

La première action permettrait aux rames des trains de voyageurs régionaux express de relier Montpellier, Toulouse et Barcelone.

La deuxième action permettrait de raccourcir significativement le temps de passage des trains de voyageurs (TGV et TER) et des trains de marchandises.

Les actions menées en Espagne risquent de mettre à saturation la ligne traditionnelle Perpignan - Montpellier.

Long terme (2030)

- ❖ Terminer la LGV Béziers-Rivesaltes pour avoir une utilisation rationnelle du corridor méditerranéen.

L'opération ci-dessus permettrait d'envisager le trajet direct entre Paris et Barcelone aux environs de 4 h et améliorer, additionnellement, les temps de passage des trains de voyageurs (TGV et TER) et des trains de marchandises.

Côté Espagnol :

Court terme (2021) :

- ❖ Réalisation d'une nouvelle sous station.
- ❖ Réalisation d'une nouvelle connexion à écartement UIC avec l'aéroport de Barcelone-El Prat.
- ❖ Aménagement partiel de l'ensemble des voies de la nouvelle gare de la Sagrera de Barcelone.
- ❖ Connexion à écartement UIC des terminaux de Vilamalla-El Far et la Llagosta.
- ❖ Aménagement à écartement UIC des lignes traditionnelles du sud de Barcelone jusqu'à Murcia.
- ❖ Connexion à écartement UIC des grandes usines du Baix Llobregat (CELSA, SEAT, GOMBARRI, SOLVAY etc...), de la zone industrielle de Tarragone et du Port de Tarragone.
- ❖ Initiation des travaux de la nouvelle connexion du port de Barcelone et de l'aéroport de Gérone-Costa Brava.
- ❖ Initiation des études de la nouvelle LGV entre Tarragone et Valencia et d'une nouvelle ligne fret entre Tarragone et Barcelone.

Ces actions permettraient une augmentation significative du nombre de trains de voyageurs et de marchandises empruntant la LGV Barcelone-Perpignan et faciliteraient les connexions des grandes villes du sud de la France avec l'aéroport de Barcelone El Prat.

Moyen terme (2025) :

- ❖ Gare de La Sagrera de Barcelone pleinement opérationnelle.
- ❖ Connexion avec l'aéroport Gérone – Costa Brava pleinement opérationnelle.
- ❖ Nouvelle connexion avec le Port de Barcelone pleinement opérationnelle.
- ❖ Construction « passante », vers le sud, de la connexion avec l'aéroport de Barcelone.

- ❖ Connexion avec l'aéroport de Reus pleinement opérationnelle.
- ❖ Contournement fret de Tarragone pleinement opérationnel.
- ❖ Connexion LGV Barcelone- Tarragone avec la ligne traditionnelle, Sant Vicenç de Calders-Tarragone, pour faciliter les passages des trains TGV/AVE par la gare de Centre-Ville.

Ces actions et la consolidation des actions à court terme mettront la ligne Barcelone-Le Perthus-Perpignan à saturation et oblige à faire des actions importantes dans la ligne traditionnelle Barcelone-Portbou/Cerbère-Perpignan.

Long terme (2030) :

- ❖ Nouvelle LGV Tarragone-Valencia pleinement opérationnelle.
- ❖ Nouvelle ligne fret entre Barcelone et Tarragone pleinement opérationnelle.

Cette situation oblige à rendre opérationnelles les actions sur la ligne traditionnelle Barcelone-Port-Bou/ Cerbere- Perpignan.

Matériel roulant :

- ❖ Adaptation d'une partie des locomotives existantes au système ERTMS et tri courant.
- ❖ Adaptation d'une partie des rames TER/AVANT aux tensions électriques particulières de la France et de l'Espagne ou utilisation de nouvelles rames adaptées.

1.2. Ligne traditionnelle Perpignan-Barcelone :

1.2.1. La problématique existante

Infrastructure

Le défi le plus important est la différence d'écartement des voies entre la France et l'Espagne. Cette situation oblige, dans les cas des voyageurs, à changer de train à la frontière (possibilité transitoire d'utiliser les trains Talgo à écartement variable automatique). Dans le cas du fret on a l'obligation de transborder la charge ou bien changer les essieux des wagons.

Les problèmes existants sont les suivants :

Côté Français :

- ❖ Étranglement imposé par les voies « entremêlées » à Elne (pont sur le Tech).

Côté Espagnol

- ❖ Écartement ibérique des voies entre Portbou et Vilamalla et troisième rail sur une des voies entre Vilamalla et Gérone.
- ❖ Écartement ibérique des voies de la ligne entre Gérone et Barcelone.

- ❖ Entre Maçanet-Maçanes et Barcelone, particulièrement à partir de Sant Celoni, le trafic de la banlieue est intense.
- ❖ Pour la ligne de la côte, entre Maçanet-Maçanes et Barcelone, particulièrement à partir de Blanes et Malgrat, le trafic de la banlieue est également intense.

Matériel roulant :

Les mêmes observations que dans la connexion à travers le Perthus.

1.2.2. Les solutions proposées

Infrastructure :

Côté Français :

Court terme (2021) :

- ❖ Faire les études d'implémentation des normes européennes (ERTMS et 25.000 Volts CA) de la ligne entre Perpignan et Cerbère.

Moyen terme (2025) :

- ❖ Aménagement de ligne aux normes européennes.
- ❖ Doublement du pont sur le Tech

Côté Espagnol

Court terme (2021)

Faire les études afin de réaliser le changement d'écartement de la voie et implanter les normes européennes à toute la ligne sur les deux branches (Granollers et Mataró)

Moyen Terme (2025)

- ❖ Aménagement complet de la ligne traditionnelle aux normes UIC (écartement international, gabarit de charge UIC-C, ERTMS et 25.000 volts CA), permettant de recevoir des trains de 740m et le feroutage. Première phase : écartement international sur une des voies de la section Portbou – Figueres et troisième rail dans une voie à la section Gérone-Mollet de façon provisoire.

Long terme (2030)

- ❖ Construction d'une ligne complémentaire entre Barcelone et Maçanet/Maçanes dédiée au fret (possible prolongation jusqu'à Gérone).

- ❖ Mise à l'écartement UIC de toutes les lignes de la Banlieue de Barcelone et de la ligne de Puigcerdà.

Toutes ces actions sont nécessaires pour absorber les trafics fret et voyageurs résultant des actions menées ci-dessus.

2. La libre concurrence

A partir de 2020 dans toute l'UE le marché ferroviaire doit être totalement libéralisé, cela aura un impact important pour le transport ferroviaire transfrontalier :

Voyageurs

- ❖ Les trains régionaux express entre les grandes villes de l'Occitanie et Barcelona, permettraient, aux gouvernements régionaux, des exploitation nouvelles.
- ❖ Les Trains entre Perpignan/Figueres /Gérone seraient également possibles par Cerbère/ Portbou.

Fret

Circulation possible de tous les trains de marchandises (ferroutage inclus)

3. L'impact environnemental

Plus de 13 000 poids lourds traverse le Perthus quotidiennement, c'est l'équivalent de plus de 300 trains du type « autoroute ferroviaire » Combien seront il en 2025 ? La lutte contre le réchauffement climatique commence donc par la réalisation des infrastructures ferroviaires de l'Euro Région. Pour la transition écologique Le choix est simple c'est le ferroviaire ou l'autoroute, à noter que le ferroviaire consomme moins de la quatrième partie de l'énergie consommé par la route.

Les actions proposées dans cet Appel vont faciliter le passage du fret routier au fret ferroviaire.

FERRMED et Energie TGV demandent que les camions et/ou les remorques soient systématiquement transportés par trains pour les distances supérieures à 1000 Km.

4. Déclaration de Paris

Le contenu de l'appel de Gérone sera la base de la « déclaration de Paris » à l'occasion de la conférence, « La liaison ferroviaire Paris-Barcelone en 2025 », le 28 février prochain dans un salon de l'UIC à Paris.

5. Appel aux Gouvernements Français et Espagnol, et aux Gouvernements de l'Occitanie et de la Catalogne

D'accord avec le trafic routier, aérien et maritime existants et les projections de futur et d'accord avec les résultats de l'enquête auprès de 15 entreprises importantes françaises et espagnoles, il est possible que les trains, régionaux et internationaux transfrontaliers (voyageurs et fret), soient quadruplé dès l'année 2025.

Entre les années 2025 et 2030 avec l'exploitation de TGV directs entre Paris et Barcelone le trafic de passagers entre ces deux grandes villes peut également doublé.

Pour toutes ces raisons FERRMED et Energie TGV appellent les gouvernements Français et Espagnols ainsi que les gouvernements de l'Occitanie et de la Catalogne à se pencher sur les actions à développer prioritairement sur l'arc ferroviaire méditerrané.

IL N'EST PLUS URGENT D'ATTENDRE, IL FAUT AGIR

Gérone, le 28 de janvier 2019



FERRMED, ASBL
Rue de Trèves, 49, B7
B1040 Brussels
T : +32 2 230 59 50 F : +32 2 230 70 35
E: bureau@ferrmed.com
www.ferrmed.com