

Déclaration de Paris

I. INTRODUCTION

Dans l'ensemble des grandes villes européennes, Paris et Barcelone ont des liens significatifs du point de vue historique, culturel et économique.

Nous croyons que le renforcement de ces liens, mais aussi ceux entre les villes qui se trouvent sur le Corridor Paris – Barcelone, est vital pour la consolidation socio-économique de la zone d'influence du grand Axe ferroviaire FERRMED entre la Scandinavie et le Sud de la Péninsule Ibérique, ainsi que pour rapprocher le Nord et le Sud de l'Union Européenne à travers les zones les plus dynamiques capables de faciliter le progrès collectif dans tous les domaines. En plus des liaisons partant de Paris et Barcelone, le renforcement des liens est également vital pour les liaisons complémentaires existantes, particulièrement dans les nœuds de Lyon, Avignon/Marseille, Toulouse et Narbonne.

Nous devons comprendre que la Méditerranée est une mer émergente par où passe le trafic intercontinental le plus important de monde. Par conséquent, Paris a besoin d'une très bonne communication vers la Méditerranée Occidentale et ses connections internationales vers l'Asie et l'Afrique principalement à travers les ports de Marseille et Barcelone. Paris et Barcelone sont les points clés du grand vecteur de progrès Nord-Sud de l'Europe Occidentale, et font partie du tronc principal du Grand Axe FERRMED. Renforcer les liens entre Paris et Barcelone signifie consolider les racines du Sud vers les branches du Nord de l'Europe dont la zone d'influence représente une concentration de 54% de la population européenne et 66% du PIB.

En considérant finis tous les travaux planifiés (travaux d'aménagement des lignes actuelles et des lignes additionnelles programmées, avec les terminaux clés de marchandises et les gares de passagers du réseau ferroviaire méditerranéen franco-espagnol) les énormes trafics potentiels existants peuvent devenir une réalité palpable.

Des trains de passagers directs Paris Gare de Lyon – Barcelone La Sagrera en 4 heures ; des trains de nuit dans les lignes Paris – Toulouse – Perpignan/Puigcerdà – Barcelone, les liaisons aéroportuaires par TGV et les connexions complémentaires : Lyon – Barcelone ainsi que les connexions vers la Suisse et l'Italie, Nice/Marseille/ Montpellier – Barcelone, Toulouse – Barcelone par Perpignan et par Puigcerdà, le nouveau matériel roulant etc. avec les horaires appropriés faciliterait le transfert de voyageurs de l'avion et de la voiture vers le train avec une amélioration significative des conditions environnementales.

La liaison Paris – Barcelone par avion est la plus importante de toutes les connexions aériennes de Paris avec les autres grandes villes de l'Union Européenne. Les trains directs Paris – Barcelone pourraient donc saisir une partie importante de ce trafic. La liaison Paris – Barcelone par autoroute est une des plus encombrées de l'Europe. Le nombre de camions est croissant, les bouchons et les accidents sont à l'ordre de jour. Les nouvelles lignes, les trains fret plus longs, le contournement des grandes villes (comme c'est le cas à Lyon), le nouveau matériel roulant et le tracé de lignes ferroviaires nouvelles sans gradients significatifs, peuvent faciliter le passage d'une partie importante des trafics routiers au chemin de fer, jusqu'à atteindre les 30/35 % du trafic terrestre de marchandises dans les distances supérieures à 300 Km avec un très fort impact sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

II. PROBLEMATIQUE EXISTANTE

A) Infrastructure

Un corridor de premier ordre, comme c'est le cas de la liaison ferroviaire Paris – Barcelone, à besoin sur tous les parcours d'un minimum de deux lignes proches/parallèles, en double voie chacune, pour subdiviser de

façon efficace le trafic de Grand Vitesse du trafic des trains TER et de banlieue et des trafics des trains de marchandises.

Un autre point est celui de dévier les trains fret dans les grandes agglomérations urbaines.

Finalement, une autre question fondamentale c'est d'avoir des bons embranchements avec les zones de captation de trafic, particulièrement, dans le cas des marchandises.

La situation actuelle du sens Nord-Sud est la suivante :

Environs de Paris

- Difficultés pour le passage des trains de marchandises

Trajet Paris - Lyon

- Ligne TGV proche de la saturation

Agglomération Lyonnaise

- Difficultés pour le passage des trains de marchandises

Trajet Lyon – Avignon – Marseille/Nîmes

- Certaines difficultés d'accès aux installations du Port de Marseille-Fos

Trajet Nîmes – Perpignan

- Une seule ligne (conventionnelle) existante et fragile entre Montpellier et Perpignan. La LGV n'est toujours pas opérationnelle.

Trajet Perpignan – Le Perthus

- Mettre après Toulouges les emprises de la gare de Perpignan aux normes européennes.
- Etranglement par les voies « entremêlés » sur le pont sur le Tech.

Trajet Le Perthus/Portbou - Barcelone

- Puissance électrique insuffisante pour LGV entre Figueres et Barcelone
- Ligne Portbou – Barcelone à mettre à l'écartement UIC
- Manque de connexions à écartement international avec une partie importante des terminaux de marchandises
- Gare de La Sagrera pour voyageurs à Barcelone non opérationnelle
- Connexion avec le Port de Barcelone insuffisante
- Connexion ferroviaire avec l'Aéroport de Barcelone insuffisante (elle ne relie pas le Terminal 1 et n'a pas l'écartement international de la voie)
- Connexion avec l'Aéroport de Girona-Costa Brava manquante
- Trafic de banlieue intense dans les lignes de l'agglomération urbaine de Barcelone

Embranchements avec les zones de captation de trafic

- Nouvelle ligne Lyon – Turin non opérationnelle
- LGV Marseille – Nice non opérationnelle
- LGV Narbonne – Toulouse non existante
- Écartement international des voies dans les lignes conventionnelles au sud de Barcelone (pour connecter Tarragone, Valencia et autre grandes villes de la côte Méditerranéenne espagnole aussi que Lleida et Saragosse) non existante

B) Exploitation

- Libre concurrence précaire
- Système de signalisation différent entre la France et l'Espagne

C) Le Matériel roulant

- Le manque de locomotives tri courant et tri signalisation pour les trains fret.
- La manque d'adaptation des rames TER/AVANT avec les systèmes de signalisation et de tensions électriques spécifiques de la France et de l'Espagne.

III. LES SOLUTIONS PROPOSÉES

A) Infrastructure

Côté français

Court terme (2021)

- Finir les études complètes des nouvelles lignes :
 - Rocade Nord de Paris
 - Nouvelle connexion Paris Centre-Ville – Aéroport Charles de Gaulle
 - Contournement Est de Lyon
- 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 Figuières- Vilafant et aux trains AVANT à entrer en gare de Perpignan

Moyen terme (2025)

- Finir la construction de la partie Nord du Contournement Est de Lyon
- Finir la construction de la Rocade Nord de Paris
- Finir la construction de la nouvelle connexion Centre-Ville de Paris – Aéroport Charles de Gaulle
- Application des normes Européennes aux lignes traditionnelles de Cerbère-Toulouse et Montpellier en fonction des matériels à venir aménagement seul de la signalisation.
Cette action permettrait aux rames des trains de voyageurs régionaux express de relier Montpellier, Toulouse et Barcelone.
- 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.
Cette action permettrait de raccourcir significativement le temps de passage des trains de passagers (TGV et TER) et des trains de marchandises.

Les actions menées en Espagne mettent en saturation la ligne traditionnelle Cerbère – Perpignan – Montpellier. Les solutions proposées sont :

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

Long terme (2030)

- Terminer la partie Sud du Contournement Est de Lyon
- Terminer la nouvelle ligne Lyon - Turin
- 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 d'améliorer 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 électrique.
- 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.
- Faire les études afin de réaliser le changement de l'écartement de la voie et implanter les normes européennes à toute la ligne Portbou – Barcelone sur les deux branches (Granollers et Mataró).

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.
- Aménagement complet de la ligne traditionnelle Portbou – Barcelone 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 ferroutage. Première phase : écartement international sur une des voies de la section Portbou – Figueres et troisième rail sur une voie à la section Gérone – Mollet de façon provisoire.

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-València pleinement opérationnelle.

- Nouvelle ligne fret entre Barcelone et Tarragone pleinement opérationnelle.
- 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 (avancer cette dernière au moyen terme).

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

B) Exploitation

Voyageurs

- Adaptation graduelle des horaires des trains Paris – Barcelone, Lyon – Barcelone, Marseille – Barcelone et Toulouse – Barcelone aux besoins des clients
- Trains directs Paris – Barcelone
- Diminution des prix des billets dans tous les trafics
- Trains de nuit Paris – Barcelone par Toulouse et Puigcerdà/Perpignan
- Les trains régionaux express entre les grandes villes de l'Occitanie et Barcelone, permettraient, aux gouvernements régionaux, des exploitations nouvelles.
- Les trains entre Perpignan/Figueres /Gérone seraient également envisageables entre Cerbère et Portbou.

Fret

- Diminution des tarifs de transport
- Facilitation du passage des trains fret. Assignation rapide des nouveaux sillons
- Circulation possible de tous les trains de marchandises (ferroutage inclus) avec l'absorption totale du trafic potentiel

C) 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 du type régiolis

IV. 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 rendre possible les propositions faites au chapitre Exploitation.

V. L'IMPACT ENVIRONMENTAL

Plus de 13 000 poids lourds traversent le Perthus quotidiennement, c'est l'équivalent de plus de 300 trains du type « autoroute ferroviaire ». Combien seront-ils 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 le doublement de l'autoroute, à noter que le ferroviaire consomme moins de la quatrième partie de l'énergie consommée par la route.

Les actions proposées dans cette Déclaration vont faciliter le passage du fret routier au fret ferroviaire.

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



Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L.



Avec les actions proposées on peut atteindre une épargne de 2 Millions de Tonnes/année d'émissions de gaz à effet de serre.

VI. L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE

- ❖ Le trafic de voyageurs Paris – Barcelone existante (2018). Moyenne par jour est :
 - Aérien : 8.200 voyageurs
 - Chemin de fer : 1.500 voyageurs
 - Voiture : 4.500 voyageurs
 - Car (bus) : 5.300 voyageurs
 - Total = 19.500 voyageurs/jour

Avec les actions proposées réalisées minimum le 30% des voyageurs par avion et par voiture peuvent être transférés au train (3.800 voyageurs/jour équivalente à 8 TGV duplex additionnels, Paris – Barcelone, par jour.

- ❖ Regardant les marchandises d'accord avec les enquêtes et les études faites par FERRMED à partir de l'année 2025 on peut espérer, pour les trajets Paris – Barcelone et autres destinations Nord-Sud dans les corridors Mer du Nord-Méditerranée et Méditerranéen, le passage d'une partie importante des trafics routiers au chemin de fer, jusqu'à attendre le 30÷35% du trafic terrestre de marchandises.
- ❖ On peut atteindre, donc, une réduction des coûts de transport supérieur au 25%.

VII. APPEL AUX GOUVERNEMENTS FRANÇAIS ET ESPAGNOL

Pour toutes ces raisons FERRMED et Energie TGV appellent les gouvernements Français et Espagnol à prendre les décisions et développer prioritairement les agglomérations urbaines de Lyon et Barcelone ainsi que l'axe ferroviaire méditerranéen.

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

Pour mémoire la concession, maintenant LFP, est revenue à 1,1 milliard d'euros sans retour sur investissement depuis 5 ans faudra il attendre encore 5 ans pour espérer quelque rentabilité ? Nous en appelons aux décideurs politiques.

- ❖ Aucun projet actuel en France et en Espagne ne peut revendiquer un tel potentiel de voyageurs
- ❖ Aucun projet actuel en France et en Espagne ne peut revendiquer eu tel potentiel de fret

Paris, le 28 de février 2019



Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L.



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