

FAUT-IL UNE LIGNE NOUVELLE MIXTE DANS LA PLAINE DU ROUSSILLON ET UNE 2^{ÈME} GARE AU NORD DES PYRÉNÉES-ORIENTALES ?



Lors du débat public mené en 2009 sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, la desserte du Roussillon par une gare nouvelle a été évoquée.

Avec la mise en service de la section internationale (TP Ferro) et au vu des résultats d'études, il a été décidé de privilégier à la mise en service de la LNMP, la desserte par l'actuelle gare centre de Perpignan, via un raccordement à la ligne actuelle. Suite à sa modernisation en un véritable pôle d'échanges multimodal, la gare « Centre du Monde », est au cœur d'un nouveau quartier de ville.

Fin 2013, le ministre validait le principe de la mixité de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers et arrêta le principe de la création de deux gares nouvelles à Narbonne-ouest et Béziers-est. Il demandait à SNCF Réseau de poursuivre la concertation afin d'éclairer la question de la mixité de la ligne entre Rivesaltes et Toulouges mais aussi celle de la création, à terme, d'une nouvelle gare au Nord du département.

Ces deux questions seront au centre de la nouvelle étape de concertation organisée dans le Roussillon au printemps 2015.

Edouard Parant,
Chef de mission
Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan



LA MIXITÉ DE LA LIGNE DE RIVESALTES À TOULOUGES : FAITES-VOUS VOTRE AVIS !

Une ligne « mixte » permet de faire circuler sur les mêmes voies les TGV et les trains de marchandises, offrant ainsi un service performant aux voyageurs à longue distance et aux transporteurs de marchandises sur les marchés nationaux et européens.

Le contournement ferré de Nîmes-Montpellier actuellement en travaux (CNM) est mixte tout comme la section Perpignan-Figueras.

Pour la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, il est prévu :

→ de Montpellier à Béziers, une section mixte (voyageurs grande vitesse + fret) dans la continuité du CNM,

→ de Béziers à Rivesaltes, une section voyageurs à grande vitesse, les trains de fret se débranchant de la ligne nouvelle pour circuler sur la ligne existante,

→ de Rivesaltes à Toulouges, soit une section mixte, soit une section dédiée aux seuls voyageurs.

Dans la Plaine du Roussillon, les trains de marchandises en transit (c'est à dire qui ne desservent pas la plateforme logistique de Saint-Charles) pourraient circuler sur la ligne mixte de Figueras à Rivesaltes sans passer par le centre ville de Perpignan. Sur la ligne actuelle ainsi allégée de ces trafics, on disposerait de capacités nouvelles pour les services ferroviaires de marchandises à l'origine ou à la destination des plates formes du Roussillon (Saint Charles, Le Boulou...) et pour augmenter le nombre et la fréquence des TER et des TGV mis à la disposition des voyageurs en gare centre de Perpignan.

AVANTAGES ET LIMITES D'UNE 2^{ÈME} GARE AU NORD DU DÉPARTEMENT

Le site de gare nouvelle est envisagé au nord de l'agglomération perpignanaise. Ce site bénéficie d'une desserte routière à créer depuis l'A9 et la RD6009. De plus, une correspondance ferroviaire pourrait être envisageable par l'intermédiaire d'un service en navette entre la gare nouvelle et Perpignan centre.

Les avantages d'une 2^{ème} gare :

→ un accès facilité à la grande vitesse pour les habitants du nord du département.

→ un accès facilité aux stations touristiques du nord du département.

→ des temps de parcours améliorés pour les voyageurs en transit ne s'arrêtant pas dans le Roussillon.

→ une opportunité pour développer des activités économiques et aménager le secteur de la gare nouvelle.

Les limites d'une 2^{ème} gare :

→ 35% d'arrêts en moins en gare de Perpignan centre, la desserte se répartissant entre les deux gares (26 arrêts au lieu de 40 sans gare nouvelle)

→ Moins de nouveaux voyageurs. Avec une desserte répartie entre les deux gares, le gain de trafic du projet diminuerait de 9%.

→ Une gare nouvelle éloignée des principaux foyers de population (essentiellement localisés au sud de la Têt) et des zones touristiques du sud (Argelès, Collioure) et de l'ouest du département (Villefranche, train jaune).

→ La gare nouvelle ne serait pas au cœur d'une étoile ferroviaire et d'un pôle d'échange multimodal contrairement à la gare de Perpignan centre.

QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES SUR LA CIRCULATION DES TRAINS ?

2 scénarios de desserte des Pyrénées Orientales (avec/sans gare nouvelle) :

Le premier scénario (**schéma n°1**), qui favorise la desserte des Pyrénées Orientales par l'intermédiaire de la gare centre de Perpignan (avec 100% des TGV desservant Perpignan centre et des correspondances performantes avec les TER et le réseau de bus), offre les meilleurs gains de trafics voyageurs sur le projet et pour l'ensemble des Pyrénées Orientales.

Dans le deuxième scénario (**schéma n°2**) la desserte des Pyrénées Orientales est assurée par une gare nouvelle, localisée au nord du département, en complément de la gare de Perpignan centre. La desserte serait répartie entre les 2 gares, avec une hypothèse de répartition de 35% des TGV desservant la gare nouvelle et de 65% la gare de Perpignan centre. Les résultats mettent en évidence une réduction

des gains de trafics (-9%) en raison du report vers la gare nouvelle d'une partie des dessertes. Cela s'explique par la faible attractivité de la gare nouvelle localisée au nord du département alors que les principaux bassins de vie sont localisés à Perpignan puis sur le littoral et au sud de la Têt.

Dans le schéma n°3, grâce à la présence de la mixité dans la plaine du Roussillon et donc la

constitution d'un véritable doublet de ligne, les flux de transit (par exemple les flux entre l'Espagne et l'Allemagne n'ayant aucune vocation à s'arrêter dans le département) peuvent utiliser LNMP. Ainsi ils libèrent de la capacité sur le réseau existant pour le développement de services ferroviaires voyageurs et fret en particulier ceux provenant des plates formes des Pyrénées Orientales

(nommés « fret Pyrénées-Orientales » légende du schéma n°4). Ainsi la plateforme de Saint Charles disposera de capacité supplémentaire pour développer des services ferroviaires vers l'Espagne et vers le Nord de la France et de l'Europe.

SCHÉMA 1

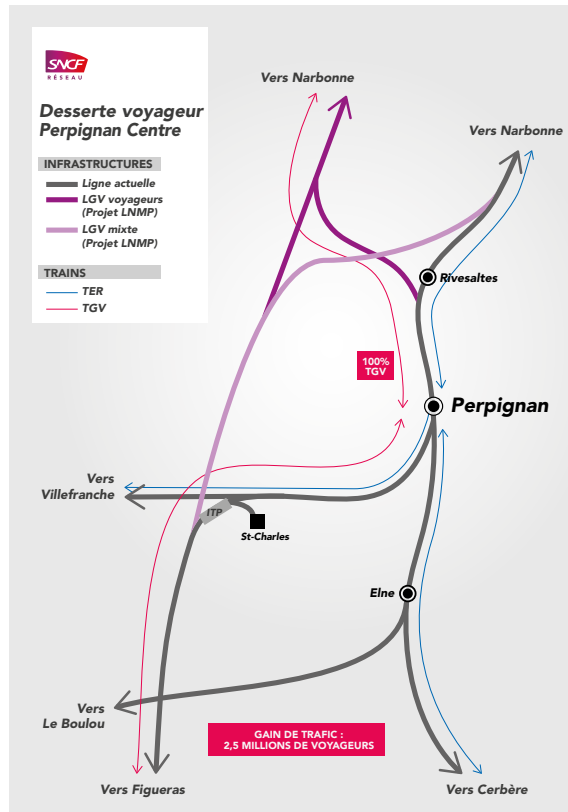


SCHÉMA 2

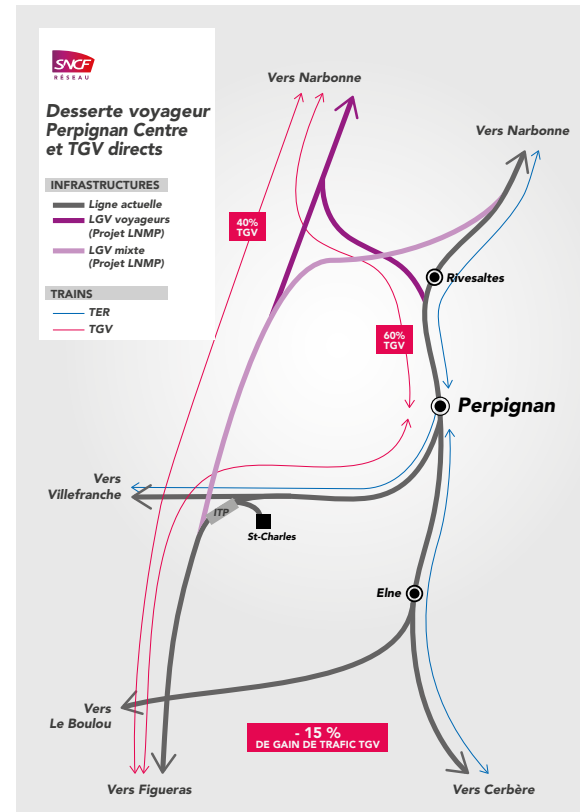


SCHÉMA 3

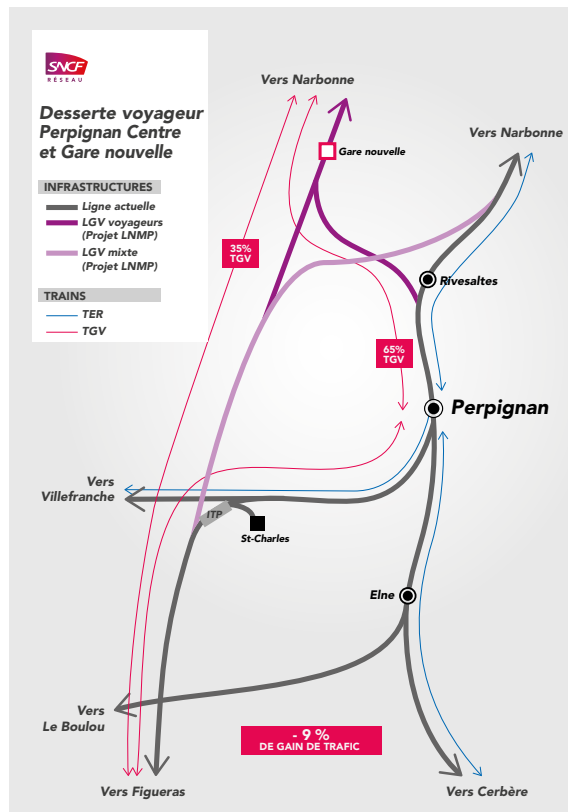
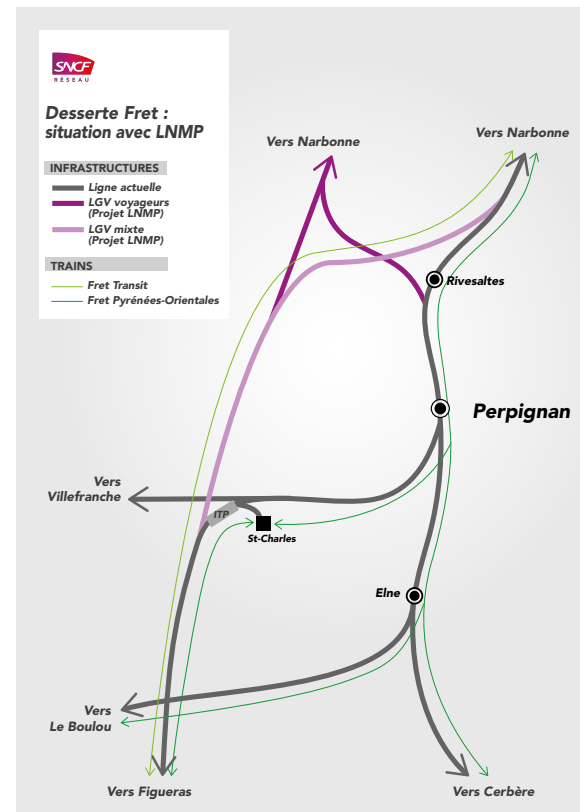


SCHÉMA 4



DONNEZ VOTRE AVIS SUR LE PROJET DANS LES PYRÉNÉES ORIENTALES !

POUR VOUS INFORMER ET DONNER VOTRE AVIS :

Vous pouvez consulter à tout moment le site internet du projet
www.lalignenouvelle.com

Vous pouvez également poser une question via le formulaire en ligne
ou en écrivant à l'adresse :
contact@lalignenouvelle.com

Des registres seront à votre disposition dans les communes traversées par le tracé.

POUR PARTICIPER AUX RÉUNIONS PUBLIQUES :

Du 13 au 29 avril prochain 10 réunions publiques sont organisées tout au long du tracé.
A Perpignan, rendez-vous le Lundi 13 avril à 18h à l'hôtel d'Agglomération Perpignan Méditerranée.

LES PROCHAINES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

**DÉCISION
MINISTÉRIELLE
N°2**

Gare et mixité

**COFIL
DU 22 OCTOBRE
2014**

Proposition
de la variante
de tracé

**CONCERTATION
TRACÉ ET GARE
AVRIL 2015**

**COFIL
DU 17 JUIN
2015**

Proposition
du tracé à
retenir par le
Ministre

**DÉCISION
MINISTÉRIELLE
N°3**

Validation du
tracé et des sites
de gare nouvelle

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION
www.lalignenouvelle.com