

# Montpellier – Perpignan : La ligne nouvelle sera stratégique pour le fret



La « Généralitat de Catalunya » a officiellement demandé à l'Europe de rappeler à la France, toute l'importance d'une standardisation de l'arc Méditerranéen pour le fret. Cette requête permet de dépasser le cadre du transport des voyageurs à grande vitesse en valorisant les infrastructures à construire aussi par du fret. Le gouvernement de Catalogne emboîte ainsi le pas à FERRMED qui souhaite une harmonisation urgente des infrastructures ferroviaires. L'objectif est de gommer les points durs rencontrés dans la Vallée du Rhône. Le point critique restant Lyon qui projette son contournement par le projet CFAL.

FERRMED, après avoir rassemblé toute l'Europe autour de cet axe Sud – Nord, avait élargi son périmètre. Cette vision trop large lui avait fait perdre de son efficacité. Un recentrage sur sa vocation première est à même de fédérer les intérêts de l'ensemble des territoires depuis l'Espagne jusqu'au Benelux et en Allemagne. L'Espagne est bien le socle idéal pour mettre en relief ces intérêts. La vocation du ferroviaire est la longue distance d'autant que cet axe relie deux bassins maritimes pour lesquels la coordination des flux peut être facilitée par un mode terrestre. Ce scénario est favorable aux liaisons entre Méditerranée et le Nord du continent qui comporte une façade maritime et des territoires représentant une région économique majeure de l'organisation Européenne. La lecture de la dernière prise de position de la Généralité de Catalogne révèle toutefois que malgré les coûteuses études engagées, un état des lieux stable n'a même pas encore été acquis pour soutenir efficacement ce dossier. **Ces travaux, certainement pour fédérer une plateforme d'accords ont maintenu un statut quo par abstraction de propositions techniques courageuses pour régler les difficultés identifiées de longue date. La dernière prise de position du Gouvernement Catalan, montre toutes les lacunes des décideurs car une ligne mixte Perpignan – Montpellier ne permettrait pas pour le Fret un accès à Lyon par LGV. En effet le réseau LGV Français n'est pas compatible au fret sur le tronçon Nîmes – Lyon de par son profil. L'Espagne quant à elle sait installer la mixité des trafics sur ses LAV.**



L'incohérence prêterait à sourire si le gâchis financier généré par des réflexions éculées pouvait être gommé comme en période budgétaire faste : La dernière étude sur le potentiel de la filière logistique dans les Pyrénées Orientales, dont les résultats ont été rendus publics le 19 avril 2012 à la CCIT de Perpignan, propose une zone ferroviaire sur le parc Arago de Rivesaltes. « La zone de Rivesaltes présente la meilleure accessibilité ferroviaire de tout le territoire, Perpignan mis à part », a martelé son directeur, lors de la restitution de son étude. Ces conclusions semblent très décalées des événements perméabilisant les Pyrénées. **Il eut mieux valu étudier le devenir de l'existant...**

Les décideurs politiques semblent toujours vivre un décalage important alors que, la deuxième cour de la gare multimodale de Perpignan St Charles n'a même pas pu se justifier et entrer en service du temps où le fret ferroviaire était entravé par la différence d'écartement des voies vers l'Espagne. Dans un même temps, Lorry-Rail qui est installé au Boulou, envisage de construire un terminal plus fonctionnel en Catalogne Espagnole. Tous ces équipements disponibles ne plaident pas pour un nouveau site à Rivesaltes.

**L'Europe toujours stimulée dans ses financements d'infrastructures fret, risque de reprocher à la Catalogne, Française et Espagnole leur incapacité à fédérer les cohérences de part et d'autre des Pyrénées.** Alors espérons que la Catalogne va savoir enfin étalonner ses besoins ferroviaires et intermodaux réels. Cela permettra au moins de rentabiliser le tunnel ferroviaire Perpignan – Figueras aujourd'hui utilisé de manière anecdotique. **Si Perpignan a des projets, Barcelone les a déjà réalisés.** Le seul domaine pertinent en Roussillon est donc bien d'améliorer les infrastructures de transit. En cela Barcelone et FERRMED ont raison. Dans cette nouvelle hiérarchisation des besoins, les Catalans pourraient réunir les gouvernements et l'Europe sur ce projet de maillon manquant entre Montpellier et Perpignan. Cette prise de rang relèguerait à l'évidence de futurs projets Français purement voyageurs.