

Dossier CSIR PYREMED 2017-2019

**Groupe de travail « Transports/infrastructures,
Les outils de la mobilité transfrontalière »**

Introduction et données :

La question des transports et des infrastructures de transport, dans une logique de déplacement des hommes et des marchandises autour des territoires transfrontaliers des régions Occitanie et Catalogne est la résultante d'une longue histoire commune, parfois faite de contradictions, mais avec la recherche permanente de points de jonction contournant la barrière naturelle que constitue la chaîne des Pyrénées.

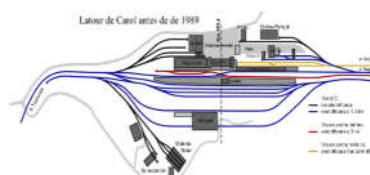
La 1ere partie du 20^e siècle a vu le développement d'infrastructures pour des liaisons ferroviaires longues distances nationales, que ce soit pour les voyageurs comme pour les marchandises. Clairement et en absences de liaisons terrestres majeures, le ferroviaire s'est rapidement imposé comme l'outil idéal, tant pour les états que pour les besoins de proximité. Durant la 2^e partie du 20^e siècle, le développement des infrastructures a basculé sur le mode routier, suivant un mouvement Européen et devant l'ampleur exponentielle des besoins de mobilité. Seul le début du 21^e siècle a permis au ferroviaire de se moderniser à travers la liaison sous les Pyrénées par tunnel, pour répondre essentiellement à la mobilité des voyageurs et des marchandises de niveau National et Européen.

*La croissance du mode routier étant très largement majoritaire et portée par les états, tout comme la ligne LGV ferroviaire, **nous concentrerons notre propos sur les liaisons et infrastructures ferroviaires voyageurs de proximité, ainsi que les plateformes marchandises du territoire transfrontalier des 2 régions**, soit les départements de l'Ariège et Pyrénées-Orientales coté France, et la province de Girona coté Catalogne, mais ce dossier intéresse plus largement l'ensemble des 2 collectivités.*

Que ce soit les gares « internationales » de Cerbère ou Portbou qui sont jumelles tellement leurs formes se ressemblent, ou de « Latour de carol/Enveitg » et sa connexion sur 3 lignes à 3 écartements (Barcelone, Toulouse et train jaune pour Villefranche de Conflent), la volonté de gommer les difficultés géographiques et techniques sont une constante de l'évolution des infrastructures ferroviaires de Trans-frontalité. Depuis quelques années, les liens que représentent ses gares ne jouent plus leur rôle de mobilité voyageurs et sont mis à mal, pour les marchandises, par l'absence de vision intermodale d'ensemble du territoire transfrontalier malgré d'indéniables besoins sur les 2 sujets.



Gares de Cerbère et Portbou



gare Enveitg avec plan de voies 3 écartements

PARTIE 1

Liaisons voyageurs transfrontalières ferroviaires

État des lieux et perspectives :

Depuis plusieurs années, les opérateurs historiques SNCF et RENFE ont abandonné la notion de continuité transfrontalière de leurs liaisons. La récente remise en cause par la SNCF des trains de nuit de la ligne cerbère/Portbou où Toulouse/ la tour de Carol n'est que l'ultime partie de cet abandon. Les Autorités organisatrices de la mobilité de proximité que sont la Région Occitanie et la Generalitat de Catalunya n'ont pas encore pris la mesure de ces nécessaires liens de proximité entre territoires Européens.

Bien que les évolutions dans le monde ferroviaires puissent paraître lourdes à mettre en place, elles sont absolument nécessaires pour la mobilité des personnes sur nos territoires au vu du volume des déplacements, de leur multiplicité et de leur croissance annoncée.

2 lignes sont analysées : la ligne Perpignan- Cerbère/Portbou -Figueres – Girona ;

la ligne Toulouse – Foix – latour de Carol/enveigt – Puigcerda – vic- Barcelone.

Concernant la ligne montagne par la Cerdagne et au vu des temps de trajets complets, la liaison la plus pertinente correspondrait à la partie **Foix – enveigt – puigcerda - Vic** qui sont des bassins de vie correspondant à près de 400.000 habitants.

Appréciation et pistes de travail :

En préalable à tous les éléments, le maintien et le développement des offres existantes comme les liaisons de nuit sont nécessaires.

- **Le premier élément serait de revenir à des terminus de lignes sur la gare du territoire au-delà de la frontière, comme cela était le cas antérieurement.**
- **Le deuxième élément serait de disposer d'outils de visualisation en ligne de trajets transfrontaliers complets**
- **Le troisième élément serait à terme court, la création d'un groupe permanent d'analyse du plan transport transfrontalier des deux AOM**
- **Enfin, il est à noter que ses questions sont portées par l'Union européenne comme de première importance et que de l'autre côté des Pyrénées, le projet transfermuga Aquitaine/Euskadi est déjà bien avancé.**

Situation des correspondances actuelles et à créer :

fiche 1 : ligne côtière

fiche 2 : ligne montagne

CSIR PYREMED/PIRIMED

csirpirimed@gmail.com

<http://csir-pirimed-pyremed.fr/>

<http://csir-pirimed-pyremed.over-blog.com/>

Fiche 1

Ligne côte vermeille/Costa Brava

Documents : Rodalias RG1 ; R11 ; TER Occitanie ; étude transport espace transfrontalier 03/2009 CD66/GENCAT

Temps trajet cible : 1h05 Figueres ; 1h35 Girona

Sens PPN-GI

AUCUN TRAIN permettant d'arriver le matin à Figueres/Girona

1 seul train avec temps trajet environ 1h15 Figueres, 1h45 Girona

Coté France = 6 matin et 10 AM **dont 5 jusqu'à PortBou** (31% des trains)

Coté Catalan = 7 matin et 9 AM

Sens GI-PPN

Temps de trajet minimum 2h16' pour perpignan (durée trajet normale environ 1h40)

Coté Catalan = 6 trains matin et 10 AM **dont 7 jusqu'à Cerbère** (43% des trains)

Coté France = 6 trains matin et 9 AM

gares	Perpignan	cerbère	Portbou	Figueres	girona	Correspondance
Sens PPN-GI	10h45	11h24	11h28/11h27	11h49	12h19	-1'
	12h45	13h24	13h28 /13h27	13h49	14h19	-1'
	14h45	15h24	15h30 / 15h38	16h01	16h38	+8' duree 1h43'
	17h10	17h49	17h53 / 19h03	19h28	20h06	+1h09' duree 2h56'
	18h55	19h24	19h28 /20h28	20h50	21h19	+1h duree 2h24'
Sens GI PPN						
	10h19	9h36/8h57	8h53	8h27	7h48	+39' duree 2h31'
	11h14	10h37/10h07	10h03	9h37	8h58	+30' duree 2h16'
	13h21	12h37/11h57	11h53	11h29	10h49	+40' duree 2h32'
	15h20	14h37/13h57	13h53	13h27	12h48	
	17h18	16h37/15h57	15h53	15h27	14h48	
	19h20	18h37/17h57	17h53		16h48	
	x	x/19h57	19h53		18h48	



Gares de Cerbère et Portbou



CSIR PYREMED/PIRIMED

csirpirimed@gmail.com

<http://csir-pirimed-pyremed.fr/>

<http://csir-pirimed-pyremed.over-blog.com/>

Fiche 2

Ligne Foix – Latour de Carol/Enveitg – Puigcerdá – Vic.

Documents : Rodalias R3 ; TER Occitanie FH11

Durée normale avec 10' max correspondance 3h40' environ

Sens FOIX VIC

Coté France : 2 matin 5 AM jusqu'à LTC Enveitg

Coté CAT : 4 train matin 3 AM 7 trains depuis Puigcerdá dont 5 depuis LTC Enveitg

Meilleur temps de trajet proposé : 4h31' ; 3 correspondances seulement dont 2 à 1h00

Sens VIC FOIX

Coté CAT : 2 matin 5 AM dont 3 jusqu'à LTC/Enveitg

Coté France : 3 matin 3 AM depuis LTC

Meilleur temps trajet proposé : 3h50' ; 1 correspondance seulement

gares	foix	Enveitg/LTC	puigcerda	ripoll	vic	correspondance
	xxxx	xxxx/08h50	09h04	10h04	10h41	0 corr
Sens FOIX VIC	08h05	9h47/10h48	10h55	11h55	12h36	+1h01 duree 4h31'
	10h05	11h36/				+1h58' duree 5h16
	12h05	13h47/13h34	13h41	14h41	15h21	-13'
	16h05	17h47/17h13	17h20	18h20	19h02	+1h05 duree 4h44'
	18h05	19h47/18h52	18h59	19h57	20h49	-55'
	20h05	21h39/				0 corr
Sens VIC FOIX	11h05	9h21/9h40	9h34	8h29	7h43	-19'
	15h05	13h21/13h05	12h59	11h56	11h15	+16' duree 3h50'
	17h20	15h30/15h48	15h42	14h36	13h53	-18'
	19h07	17h21/18h06	18h	16h58	16h17	-45'
		/20h07	20h01	18h56	18h13	0 corr
		/21h06	21h	20h10	19h35	0 corr
		/22h01	21h55	21h02	20h17	0 corr

CORRESPONDANCE TRAIN JAUNE A PRENDRE EN COMPTE

CSIR PYREMED/PIRIMED

csirpirimed@gmail.com

<http://csir-pirimed-pyremed.fr/>

<http://csir-pirimed-pyremed.over-blog.com/>

Propositions spécifiques à la ligne :

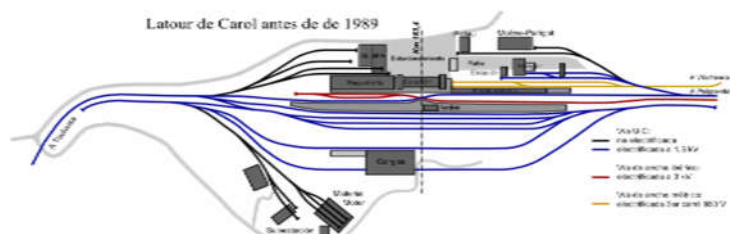
Au vu des éléments du tableau ci- dessus, plusieurs propositions peuvent être faites :

- **Tous les trains arrivant à LTC Enveitg entre 09h00 et 19h00 doivent être en correspondance dans un délai normal de 10 à 15' maxi dès que possible**
- **3 à 4 liaisons /jour sont une bonne base de départ pour faire des aller/retours dans la journée**
- **Les correspondances Train Jaune doivent être intégrés dans la réflexion et le plan transport local**
- **À terme des liaisons doivent être positionnés dans un plan transport transfrontalier (terminus gare autre coté et correspondance 10' maximum)**
- **Il doit exister une offre permettant de rejoindre les extrémités assez tôt le matin et assez tard le soir, ouvrant le transport à des possibilités de trajets travail/scolaires avec tarification adaptée.**
- **Les correspondances doivent s'adapter aux besoins spécifiques des activités d'hiver**

Un effort particulier des autorités organisatrices des transports ferroviaires est justifié par l'intérêt sur plusieurs points de cette liaison

Intérêt pour zones rurales et de Montagne à accès difficile et infrastructures routières coûteuses ; intérêt écologique, environnemental et touristique important ; intérêt économique de désenclavement ; intérêt culturel et parcours valorisant pour l'industrie touristique et Train Jaune ; zone de + 400000 habitants qui nécessitent des infrastructures publiques permettant d'éviter la désertification et œuvrant pour le rééquilibrage les territoires.

Le nouvel Hôpital commun Transfrontalier de Cerdagne étant au centre de cette ligne, l'amélioration des transports voyageurs amène un élément supplémentaire au territoire.



gare Enveitg avec plan de voies 3 écartements

PART 2 :

Marchandises/Fret ferroviaire :

Infrastructures et capacités de développement

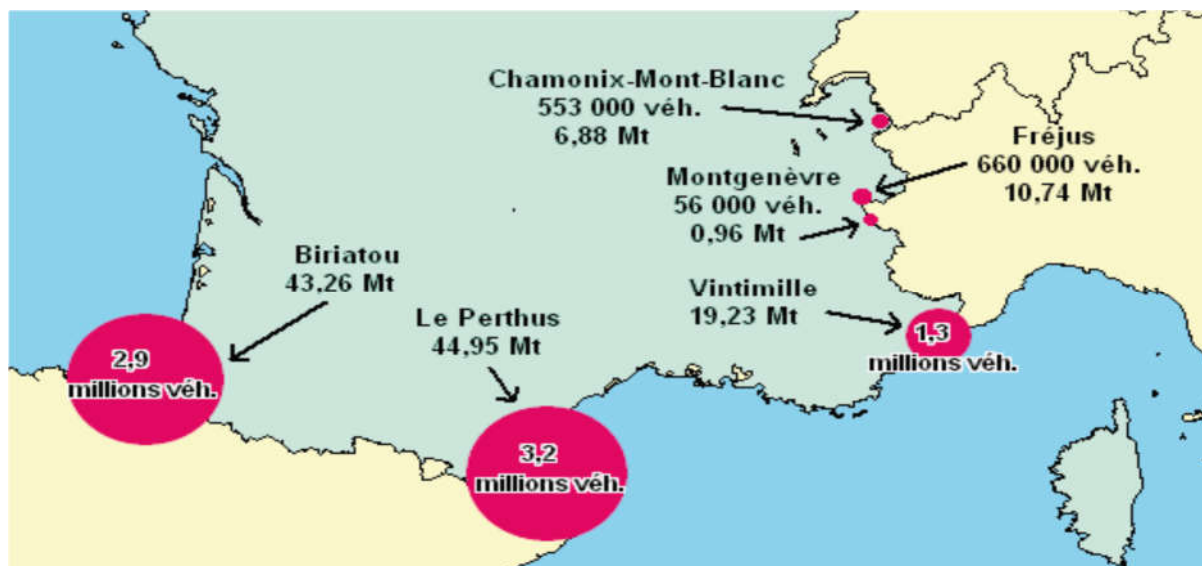
Documents travail : commissariat au développement durable FR 032016 ; ORT Occitanie ; DREAL

Historique et imbrications : l'axe Européen de transport de marchandises par la côte méditerranéenne a fortement évolué en quelques dizaines d'années. D'un transport de moyennes distances, plutôt centré sur des produits de l'agriculture ou de l'industrie, il a grandi exponentiellement avec le développement du transport « mondialisé » en containers, en particulier maritime avec les différents ports majeurs Espagnols (Barcelone, Valencia, et les ports d'Andalousie de l'est) et le l'essor industriel du bassin Barcelonais. En même temps que les besoins augmentaient, le déséquilibre modal s'est amplifié au point de paraître irréversible aujourd'hui. L'enjeu des 2 prochaines décennies sera sûrement de limiter l'impact écologique des besoins générés par la mondialisation. Ainsi pour être plus clair, il faudrait réfléchir aujourd'hui à comment absorber une partie des 40 millions de tonne/ans supplémentaires qui formeront le futur trafic péninsule ibérique reste de l'Europe (par notre axe méditerranée, près de 100Mi tonnes/an en 2050).

L'enjeu majeur des 20 prochaines années sera d'éviter une situation d'impasse nécessitant la construction couteuse d'une 2^e autoroute transfrontalière spécialisée pour absorber ce trafic. De l'angle économique comme environnemental, le rééquilibrage modal apparaît comme une nécessité.

Ce document se concentrera uniquement sur les infrastructures multimodales route/fer mais il existe bien sur d'autres solutions envisageables, comme le maritime de cabotage et le fluvial.

En 2014, 6,1 millions de poids lourds ont franchi les Pyrénées et 2,6 millions les Alpes françaises. Par rapport à 2010, le nombre de poids lourds traversant les Pyrénées est en hausse de 2,2 % tandis qu'il baisse de 3,6 % dans les Alpes françaises. Les tonnages acheminés progressent de 3,8 % dans les Pyrénées et diminuent de 0,6 % dans les Alpes françaises.



CSIR PYREMED/PIRIMED

csirpirimed@gmail.com

<http://csir-pirimed-pyremed.fr/>

<http://csir-pirimed-pyremed.over-blog.com/>

Infrastructures existantes

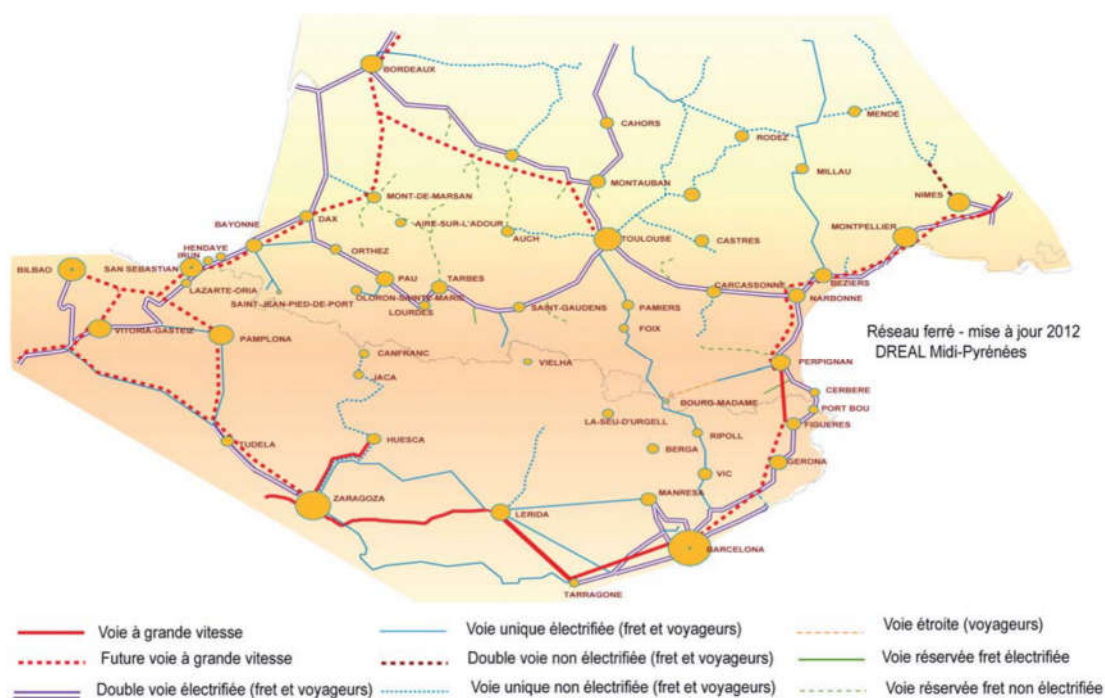
Problématiques spécifiques au ferroviaire :

Les infrastructures ferroviaires existantes sont des outils anciens du réseau ferroviaire, comme le couple PortBou-Cerbere, assez anciens comme le distriport du Boulou (liaison ferroutage lorry rail) ; la partie fer du chantier ST Charles à Perpignan ainsi que la zone de rivesaltes, mais aussi des infrastructures prévues comme la plateforme multimodale de Vilamalla, le nouveau raccordement du port de Barcelone et des projets en cours ou projetés.

D'après le document du Trafic ferroviaire FR /ES (chiffre 2010 FR/ES trafic Pyrénéens) il est de 3.3 Mi Tonnes dont 1.3 vers France et 2.0 reste UE.

C'est très faible par rapport aux volumes totaux. Il est à noter que la privatisation du fret Ferroviaire en Europe(2007) n'a donné aucun résultat probant en termes de basculement multimodal, voire a provoqué la diminution de la part ferroviaire par désengagement plus ou moins marqué des opérateurs historiques.

La capacité à plein régime des outils ferroviaires historiques est estimée à 12 Mi de tonnes/an coté France et à définir coté Catalogne. Dans tous les cas de figures, la capacité étant limitée par les contraintes techniques sur la ligne côtière (écartement PortBou/Cerbere) et le poids voire le coût par le tunnel sous les Pyrénées. En jouant la carte de la complémentarité d'un réseau d'infrastructures plutôt que la concurrence entre plateformes, le mode ferroviaire, en l'état, peut prétendre, capter 15 à 20 Mi tonnes/an, nouvelles structures comprises. C'est peu mais représenterait un bond de la part du fer à 15% du trafic actuel et/ou 10% du trafic à 20 ans



CSIR PYREMED/PIRIMED

csirpirimed@gmail.com

<http://csir-pirimed-pyremed.fr/>

<http://csir-pirimed-pyremed.over-blog.com/>

Propositions faites par le CSIR :

- Mise en synergie et en réseau de toutes les plateformes permettant le transfert modal dans l'espace euro régional ; possibilité d'un groupement public avec objectif d'atteindre rapidement 20 Mi tonnes/an fer
- Pas de concurrence mais complémentarité des axes et plateformes (axe fret lourd = portbou/cerbere ; axe léger LGV)
- Création de nouvelles plateformes publiques en partenariat euro régional
- Investissement et remise à niveau des plateformes publiques existantes (PortBou/Cerbere ; etc..) avec réinstallation et moyens pour opérateurs historiques
- Soutien aux « logisticiens » privés du secteur ferroviaire (changement essieux) et investissement dans la modernisation des outils de travail.
- Développement du ferroutage et de nouvelles dessertes ; prise en compte ferroviaire des besoins internes à l'Euro région (desserte métropoles et zones économiques fortes)
- Actions conjointes contre le dumping dans le secteur routier ; application stricte des directives Européenne et statut équivalent au secteur public pour tous les salariés



St charles containers



entrée tunnel balitres Cerbere/Portbou



Plateforme St charles



lorry rail Le Boulou