

Comment assurer la réalisation des objectifs du livre blanc du transport de la commission Européenne entre Barcelone et Montpellier

La conférence, qui a réuni autour une centaine de participants, experts, institutionnels et chargeurs, inaugurée par le maire de Perpignan, **Jean-Marc Pujol**, en présence du conseiller européen, coordinateur du corridor méditerranéen, **Wojciech Sopinsky**, a permis de prendre en compte les problèmes existants et définir les actions à mener à court, moyen et long terme pour faciliter la circulation du fret et la mise en place d'horaires plus appropriés pour les passagers de cette zone clé du Corridor Méditerranéen (Montpellier - Barcelone).

Coté trafic potentiel de marchandise entre la section Montpellier et Barcelone, l'on note selon les chiffres et les estimations de l'OCDE, 53 ÷ 63 millions de tonnes aujourd'hui, et 68 ÷ 82 en 2030 soit une augmentation de 30%. L'impact du transport de marchandises sur l'environnement est massif : 275 millions de tonnes de CO2 par an.

Le transport routier de marchandises contribue considérablement à la congestion routière et est responsable de décès prématurés dus à la pollution et aux accidents, principalement sur les routes. Le rail a une consommation spécifique d'énergie et des coûts externes 6 fois moins élevés que la route, mais il n'y a pas eu d'augmentation de la part du fret ferroviaire au cours des 15 dernières années!

Joan Amorós, président de FERRMED, a indiqué comment agir dans cette section spécifique, en tenant compte du fait qu'il a une frontière interétatique et un écartement des voies ferroviaires différents de chaque côté de la frontière. Seule la ligne LGV Barcelone –Toulouges est à écartement international UIC.

L'étude analyser l'ensemble du réseau TEN-T du Core Network et cherchera à identifier les sections où le trafic est le plus important. Dans ces domaines, des actions seront entreprises afin d'atteindre les objectifs du Livre Blanc sur les transports de l'UE à savoir 30% du transport de marchandises terrestres sur des distances de plus de 300 km par rail ou par barge pour 2030.

Optimisation également des transferts modaux. *« Nous n'avons pas l'intention d'avoir la route en concurrence avec le rail, nous considérons le rail comme le principal complément du trafic routier. Dans la grande majorité des cas, la route est la meilleure pour le dernier kilomètre. »* Il pourrait y avoir une économie de plus de 40 millions de tonnes d'émissions annuelles et contenir la croissance du nombre de camions sur les autoroutes, à ce jour 13000 camions/jour sur l'AP7/A9.

L'urgence climatique et énergétique est évidente, il est donc urgent de prendre les mesures nécessaires pour passer du trafic routier au chemin de

fer. **M. Bruno Beauchet**, Chef Unité Vision Transverse & Expertise, SNCF Réseau, a révélé les différentes études effectuées récemment pour améliorer le nœud ferroviaire autour de l'emprise de la gare de Perpignan de manière à avoir une meilleure interopérabilité au niveau des systèmes de sécurité et d'alimentation. *« Au vu des investissements, coûteux, il est préférable d'attendre que les opérateurs ferroviaires, face à la libéralisation prochaine du marché, s'équipe de matériels de tractions adéquats, résolvant ainsi cette interopérabilité. »*

Pour conclure, **Joan Amorós** a souligné que la nouvelle présidente de la CE, Ursula von der Leyen, dans son discours inaugural, a donné la priorité aux questions environnementales. Par conséquent, il faut passer des mots aux actes, et, en particulier, ce fameux chainon manquant Montpellier-Perpignan.

Claude Auger, Président d'Energie TGV, dira également *« Si on veut faire le chainon manquant rapidement, imposé par le réchauffement climatique, ce n'est pas avec les adultes où les professionnels qu'on le réalise. Tous ces gars-là sont trop handicapés par leur déroulement de carrière ou leur réélection. Si on veut faire quelques choses on doit s'appuyer sur la jeunesse. »*