



FERRMED: LA LIAISON FERROVIAIRE PARIS – BARCELONE À L’HORIZON 2025

Un réseau
de villes
pour un projet
ferroviaire
européen



Barcelone

Bonjour, Madames et Messieurs,

Tout d’abord, excusez la présence de la Maire de Barcelone qui, pour des raisons d’ordre du jour, n’a pas pu assister à cet événement.

Tout de suite, je me présente en tant que directeur des infrastructures et de la mobilité de Barcelona Regional, une société co-organisée par la mairie de Barcelone, la région métropolitaine de Barcelone et Adif, entre d’autres.

Depuis sa création en 1994, Barcelona Regional est lié aux chemins de fer. Son premier projet majeur était la gare de Sagrera, sa plage de voies, ses ateliers et d'autres zones pour les Banlieues et Grande Vitesse et surtout, l'ajustement dans l'environnement urbain de l'ensemble des infrastructures dans un couloir de plus de 4 km (quatre kilomètres). 25 ans plus tard que ces premiers dessins, la gare est encore en construction, mais, avec un engagement clair pour la connexion avec l'Europe et les connexions entre le réseau de villes qui permet la grande vitesse.

Déjà en 2009, l'Amerrie de Barcelone, avec d'autres villes catalanes et du sud de la France, avait créé le "**Comité des villes et agglomérations pour la grande vitesse et l'interconnexion des chemins de fer du couloir Méditerranéen**". Ces comité propose une vision stratégique du projet de la connectivité entre les villes, et la recherche de synergies entre elles pour profiter son attrait des services culturelles, sociales et industrielles. Dès ce moment, il était clair que la ligne à grande vitesse et le corridor de fret n'avaient aucun sens si l'on ne voulait pas s'aborder avec les relations entre les villes. Les petites villes et les grandes villes, qui doivent travailler ensemble pour le bénéfice de leurs citoyens, et c'est pour ça, que les services ferroviaires et la localisation des gares sont très importants.

En ce sens, et devant les nouveaux défis posés par le changement climatique, miser sur le train est miser sur l'environnement. Quelques brèves données :

- Environ 10.000 (dix mille) camions traversent chaque jour la frontière du Perthus.
- Et aussi 23.000 (vingt-trois mille) véhicules légers un jour ouvrable, avec un maximum de 56.000 (cinquante-six mille) le mois d'août.
- **Par contre**, le nombre de trains de passagers est de 4 par sens au jour.
- Et 18 par semaine et sens pour les marchandises.

Actuellement, avec les deux couloirs transfrontaliers actuels, le nombre de circulations des trains n'a pas augmenté. Avec un meilleur quota ferroviaire on pourrait améliorer considérablement l'environnement.

Pour cette raison, la consolidation de grands axes de communication transeuropéenne est essentielle pour assurer le dynamisme économique, la cohésion sociale et la structuration territoriale de l'Europe.

Conformément à la feuille de route établie par la politique de l'UE (Union Européenne) depuis sa création, le train est le moyen de transport qui offre le plus fort potentiel de croissance. Pour c'est ça, est-il devenu une des priorités de l'UE et des gouvernements par la configuration d'un réseau de transport unifié et pleinement intégré au niveau Européen. Un engagement très ambitieux qui implique, entre autres, le déploiement de lignes à grande vitesse sur le territoire, la rénovation et la modernisation de lignes ferroviaires classiques et la consolidation de corridors de marchandises de longue distance.

En ce sens, l'amélioration de l'interconnexion ferroviaire entre le couloir méditerranéen Espagne-France et, par extension, avec l'Europe, revêt une grande importance stratégique pour les villes où il passe. L'amélioration de la compétitivité des entreprises, les opportunités des citoyens et les garanties de la durabilité environnementale

conduisent sans aucun doute au bon développement des liaisons ferroviaires entre les villes.

Toutefois, en tant que technicien, je ne peux pas m'empêcher de dire qu'avec plus de vingt ans de retard, que la continuité et l'amélioration de l'interconnexion ferroviaire du Corridor Méditerranée entre l'Espagne et la France restent en suspens pour une série d'investissements stratégiques d'une part et d'autre de la frontière:

1. La mise en service du tronçon Vandellòs-Tarragona, c'est sont 40 km (quarante kilomètres) sur une seule voie.
2. La résolution des problèmes de signalisation et d'électrification sur une seule voie à 1 500 V (mille cinq-cents volts) sur le tronçon Le Soler - Perpignan.
3. Le nouvel couloir entre Perpignan et Montpellier.
4. Le contournement de Lyon.

Il y a aussi d'autres actuaciones de moins succès, mais non pas moins importants, tels que:

- Les liaisons vers les terminaux ferroviaires et les nouveaux terminaux. Qui sont inexistantes côté Espagnol pour le gauge UIC. Il n'y en a que le port de Barcelone et le Morrot. **Les marchandises, sans terminaux, ne peuvent pas être transportées.**
- Les frais de passage des trains sur les voies UIC.
- Le manque de locomotives disponibles.
- L'amélioration des services passagers transfrontaliers. Il n'y a que 4 trains qui passent. Il faudrait que beaucoup d'autres continuent à Perpignan ou à Figueres par le tunnel.

Dès la Maire, nous réaffirmons que ce projet devrait être soutenu dans le développement d'un réseau de villes articulées et cohérentes autour d'un ensemble de services ferroviaires de qualité; des trains de Banlieue, des Régionaux, des Grande Vitesse et des Marchandises.

Nous réitérons que le corridor méditerranéen et le corridor Ferrmed sont les axes prioritaires du réseau transeuropéen (TEN-T) et appelons à les institutions européennes, ainsi que les gouvernements français et espagnol, à s'engager à établir un calendrier d'investissement qui résoudra les déficits en infrastructures, ainsi que l'élaboration d'un programme complémentaire d'harmonisation et de gestion des chemins de fer qui simplifie les flux des trains transfrontaliers.

Il faut des nouveaux et meilleurs services, des fréquences et des tarifs, pour faire possible d'atteindre un véritable réseau ferroviaire au niveau européen, faisant du train une véritable alternative au véhicule privé et au camion.

Merci beaucoup