

# Mobilité pour tous



## Projet d'aménagement durable pour les Pyrénées-Orientales

### Introduction

**Choisissons les Pyrénées – Orientales pour expérimenter un projet ambitieux d'aménagement durable.**

Les enjeux environnementaux, sociaux, de santé publique, de mobilité, les attentes citoyennes exprimées notamment dans les marches pour le climat, devraient conduire l'Etat à révolutionner la politique de transport collectif et public. Le PCF a élaboré cette proposition et demande à l'Etat et à la SNCF d'expérimenter dans les Pyrénées-Orientales une généralisation du transport voyageurs y compris scolaire (du collège à l'Université). Le projet inclut une réouverture des lignes voyageurs Céret - Elne - Salses et Maury - Rivesaltes - Perpignan et le renforcement des existantes Salses - Elne – Port Bou et Latour de Carol - Perpignan avec un cadencement et des arrêts plus fréquents (chaque demi heure) et nouveaux comme Ortaffa, Corneilla, l'Université de Perpignan... avec un tarif à 1€, voire gratuit. Nous proposons la création d'une entité multimodale permettant d'ouvrir des gares avec parkings et le repositionnement « transversal » des bus existants favorisant le transport collectif routier inter-village avec des arrêts ou des terminus dans les gares, pour que les voyageurs se rendent à Perpignan. Autant que possible, aucune ligne de bus, parallèle aux rails fer ne devraient demeurer. Le projet induit le maintien et le développement impératif d'une ligne internationale Perpignan – Figueres via la Côte-Vermeille et Port - Bou ainsi que l'ouverture d'une « navette ferroviaire » directe Perpignan-Figueres empruntant la ligne LGV avec des automotrices équipées à cet effet. Le coût global de ce projet atteindrait les 100 millions d'€, calcul fait par le groupe de cheminots qui ont contribué à l'élaboration de la proposition). Il entrainerait de nombreuses retombées positives en terme économique, de santé publique, d'environnement, d'aménagement du territoire. La généralisation du transport multimodal ferroviaire-route couplée à celle de la fibre optique permettrait un développement positif de notre département. Voilà pourquoi nous interpellons et proposons aux usagers, associations, à tous les citoyens, aux formations politiques, aux syndicats, aux élus locaux, départementaux et régionaux, aux acteurs économiques de s'emparer de ce projet, de l'enrichir, de convaincre l'Etat et la SNCF (qui doit rester entreprise nationale) de faire des Pyrénées Orientales un département pilote, démontrant que le transport multimodal généralisé rail-route est une réponse viable indispensable pour assurer l'avenir.

# Préambule

La réalité du réchauffement climatique, les impératifs sanitaires, sociaux et économiques nous poussent irrémédiablement à agir pour transformer nos modes de vie, nos modes de production, nos modes de consommation. Un des enjeux fondamentaux du 21<sup>ème</sup> siècle sera sans contestation possible nos moyens pour nous déplacer ; de nous déplacer de la façon la plus propre possible tout en étant la plus sûre.

Sur le plan environnemental, les promesses des Etats, de la Cop 21 à 24, sont restées au stade de la déclaration d'intention. Pourtant, il y a urgence à agir sur les indicateurs d'une catastrophe imminente. Alors que les émissions de gaz à effet de serre (GES) n'ont cessé de baisser en France entre la fin des années 90 et 2014, elles sont reparties à la hausse depuis 2015. Selon le ministère de la Transition écologique, elles ont atteint 463,1 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2016, soit + 2,1 % en deux ans. Les transports sont les premiers responsables, avec 136,3 tonnes, soit 29,4 % de l'ensemble des émissions de GES. Pour endiguer cela, le ferroviaire, voyageurs et fret, moyen de transport propre, aurait pu devenir un outil au service de ces enjeux face au réchauffement climatique tout en étant celui de l'aménagement durable de nos territoires. En pratique, il s'est transformé progressivement en instrument au service de la finance et de la spéculation au seul critère de rentabilité.

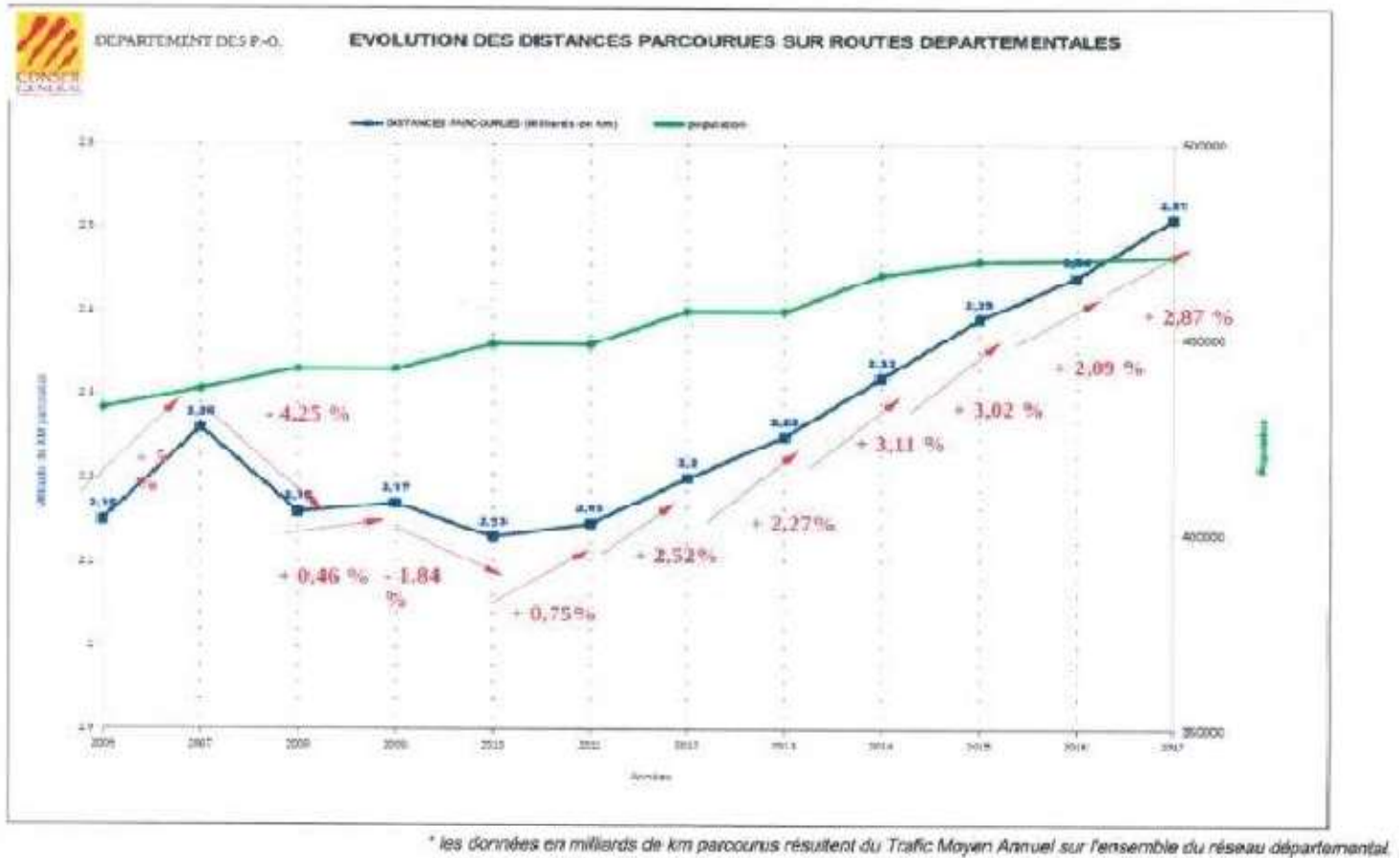
Depuis 30 ans, les expériences constatées avec la privatisation des autoroutes, la mise en concurrence des modes de transport, l'ouverture au privé du transport ferroviaire, les politiques du moins disant, ont favorisé le tout routier au détriment de l'adaptation nécessaire des transports collectifs à nos vies au quotidien et surtout aux enjeux écologiques. Des transports trop chers, des fermetures de lignes sous prétexte de non rentabilité, des fermetures de gares, des horaires non adaptés, des fréquences insuffisantes, un manque de moyens et de financements chroniques, absence de réflexion sur la multi-modalité, c'est le constat d'une descente aux enfers du transport ferroviaire.

Mobilité pour toutes et tous : C'est face à ce défi en tenant compte de l'ensemble des moyens indissociables aux enjeux écologiques, économiques, sociaux, et environnementaux, que le Parti communiste français des Pyrénées-Orientales et ses élus font le pari d'un projet transport par le rail à l'échelle départementale.

Ce projet est une proposition du PCF visant à enrichir le débat, chacun peut se l'approprier, l'amender et en débattre. Nous souhaitons que partis, syndicats, associations, élus locaux, départementaux, régionaux avec le soutien de parlementaires, chambres consulaires, s'en emparent et le portent ensemble au plus haut niveau de l'Etat et de la SNCF. Bien évidemment, même s'il n'en traite pas, notre projet induit aussi le développement du fret ferroviaire notamment la nuit pour une optimisation des lignes.

## Rail : Enjeux du report modal pour les Pyrénées-Orientales.

Le trafic routier est toujours plus dense sur les axes de nos routes départementales, la tendance, après une baisse en 2014, montre une hausse continue de 2,5% en moyenne par an. Les courbes départementales montrent une forte augmentation des distances parcourues en VL (bleue) et on observe d'autre part un tassement de la croissance démographique du département (verte). Ces courbes se croisent en 2017 pour la première fois depuis 15 ans avec un nombre de km parcourus augmentant plus vite que le nombre d'habitants. On peut déduire de cette tendance que de plus en plus d'habitants des Pyrénées-Orientales prennent de plus en plus souvent leur véhicule personnel pour faire des trajets de plus en plus longs.



Selon les comptages du service des routes du département, on enregistre par exemple sur la ceinture perpignanaise une circulation dépassant les 20 000 véhicules jour. Ces circulations prennent des dimensions particulièrement denses lors de la saison touristique sur l'axe Perpignan Elne, Argelès jouxtant la ligne TER vers Cerbère où l'on dépasse très largement les 40 000 véhicules jour et sur l'ensemble des axes jouxtant les autres lignes TER on compte entre 20 000 et 40 000 véhicules jour. Pour information, la circulation des poids lourds correspond sur ces axes à un trafic allant de 750 à 2000 véhicules jours. (chiffre département des routes). Sur la section frontalière Le Boulou - Le Perthus par l'autoroute, c'est un trafic moyen journalier de 9 800 poids lourds qui est relevé en 2016 soit une hausse de 3,2 % (300 véhicules lourds supplémentaires par jour). Source INSEE. Nous sommes en 2019 et le trafic routier croît chaque année de 3 à 6 points selon les tronçons.

## **Plus que jamais la question des transports collectifs se pose dans les moyens à mettre en œuvre pour une incitation au report modal !**

Le projet que nous présentons est une équation entre les différents modes de transports collectifs, les infrastructures et moyens nécessaires à mettre en œuvre, permettant une meilleure accessibilité pour tous des transports publics. Nous faisons une proposition d'offre de transport répondant aux besoins des habitants des Pyrénées-Orientales dans leurs déplacements au quotidien. Nous voulons par là-même, répondre au défi environnemental qui nous est posé en favorisant le rail plutôt que la route comme moyen indispensable à nos déplacements. Nous voulons permettre un aménagement harmonieux de nos territoires, égalitaire, en proposant des offres de transports publics adaptées aux besoins des habitants des Pyrénées-Orientales, des transports structurants, revitalisants pour nos territoires et harmonisés pour permettre une plus grande fluidité dans nos déplacements.

### **Des lignes voyageurs TER pour les Pyrénées-Orientales**

Depuis de nombreuses années le PCF, la CGT, les cheminots, les collectifs et associations d'usagers agissent ensemble pour faire reconnaître l'utilité publique des différents axes ferroviaires qui structurent ou qui structuraient notre département. Force est de constater que les politiques nationales et parfois locales n'ont pas tenu compte des mobilisations à mettre en œuvre ces 30 dernières années pour maintenir et développer un réseau ferroviaire SNCF répondant aux aspirations des habitants des Pyrénées-Orientales et aux enjeux sociaux, économiques et écologiques.

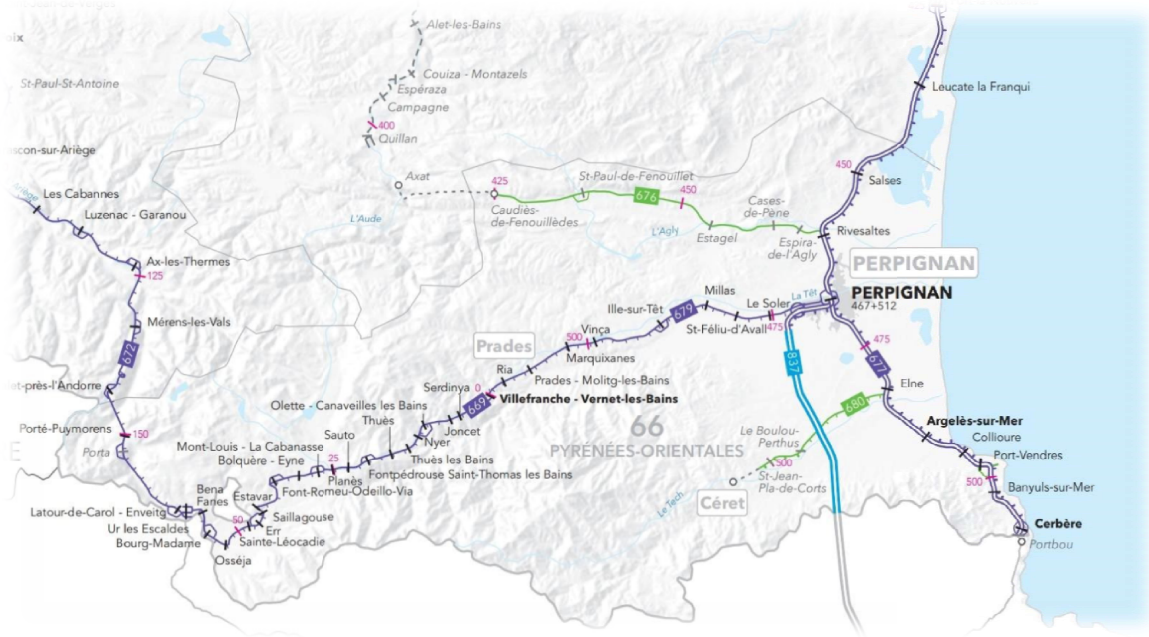
Malgré les annonces des gouvernements successifs sur leur volonté de développer le rail, malgré le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) initié au sein du SCOT de la communauté urbaine de Perpignan reprenant un plan transport ambitieux, nous avons assisté au phénomène inverse dans :

- La désaffectation organisée du transport ferroviaire par les politiques publiques acquises au tout routier ;
- La fermeture pure et simple de lignes et de gares voyageurs sous prétexte de rentabilité ;
- La désorganisation du transport ferroviaire sous couvert de réforme et d'adaptation à la crise financière.

Ces politiques et ces renoncements ont engendré de grandes difficultés tant dans nos déplacements que dans nos conditions d'existence (logement, travail, santé, loisir), provoquant en quelques décennies une désertification de nos territoires ruraux, une densification des populations en périphérie des villes capitales comme Perpignan et sa petite couronne et un effet report modal du rail vers la route sans précédent, occasionnant de nombreuses difficultés à circuler et des dépenses colossales dans un réseau routier et autoroutier asphyxié.

Pour les Pyrénées-Orientales, la remise en état du réseau ferré existant, son exploitation publique permettra une nouvelle respiration dans nos territoires. L'enjeu d'un aménagement et d'un développement harmonieux de notre département va de pair avec un réseau de transports collectifs performants.

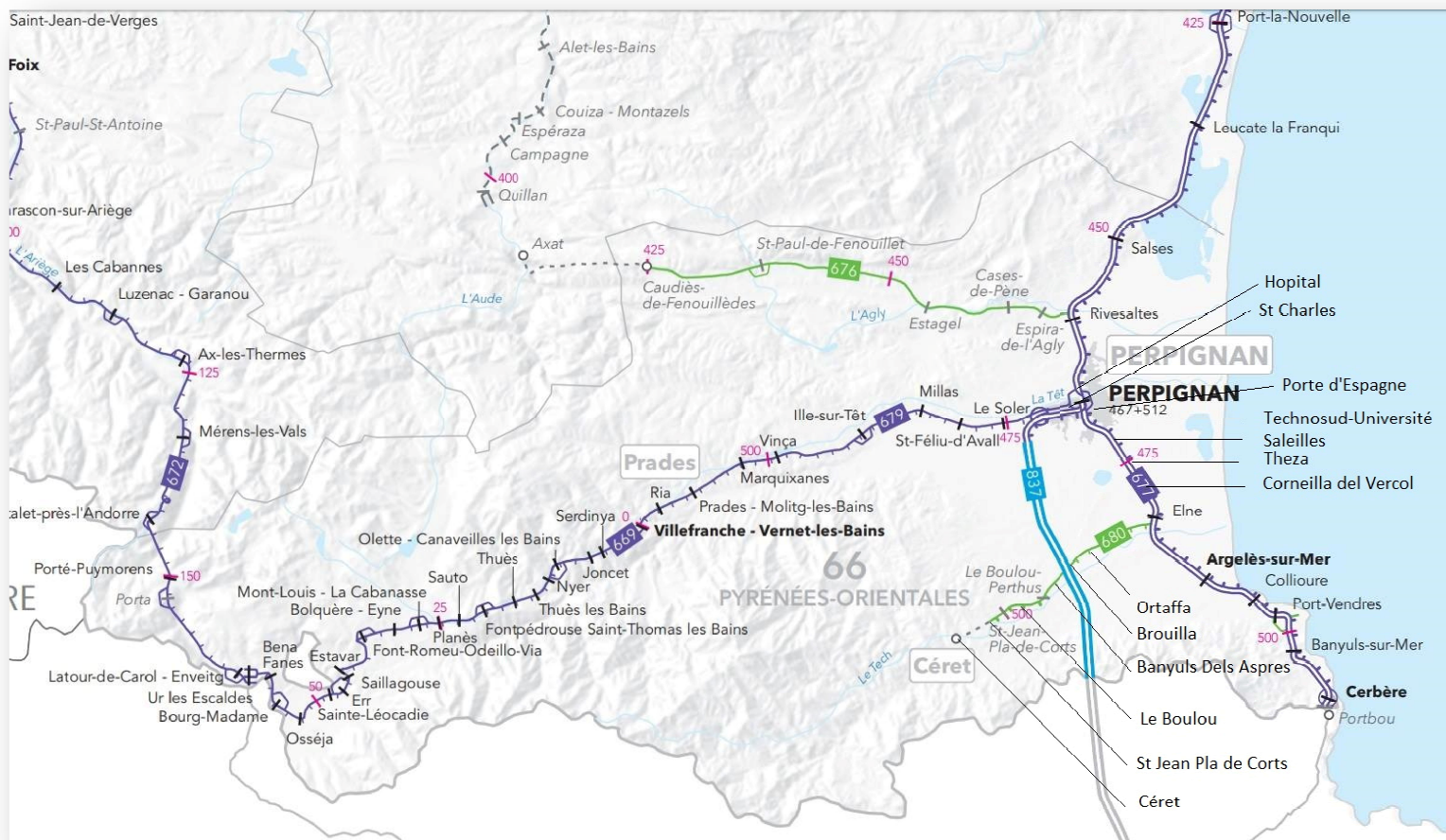
**Le schéma transport et l'ensemble des moyens que nous proposons de lever dans ce projet s'appuie fondamentalement sur 4 axes et l'état des lieux suivant :**



- **La ligne Perpignan - Elne - Argelès - Cerbère - Port-Bou** Bien que le terminus de la ligne soit situé à Port-Bou, la majorité des trains ont leur terminus à Cerbère. C'est le cas des TER arrivant de Toulouse et d'Avignon. La principale gare de la ligne est celle de Perpignan, puis celle de Cerbère est également importante car elle constituait jusqu'à présent le terminus de plusieurs trains circulant sur la ligne. La ligne est fréquentée essentiellement par des TER Languedoc-Roussillon, qui relie surtout Narbonne ou Perpignan à Cerbère et Port-Bou.
- **La ligne Perpignan - Elne - Le Boulou - Céret (réouverture).** Entre Le Boulou (sortie de l'auto-port) et la gare de Céret, la voie est neutralisée mais encore en place. En 2003, une étude de RFF sur le devenir des lignes non exploitées en Languedoc-Roussillon a conclu sur "l'intérêt du maintien dans le RFN [Réseau ferré national] afin de préserver la possibilité de remettre en place un service voyageurs qui puisse jouer un rôle dans l'organisation des déplacements à l'échelle de l'aire urbaine de Perpignan".
- **La ligne Perpignan - Prades - Villefranche - La Tour de Carol.** D'importants travaux de rénovation ont été entrepris en 2006 en parallèle à la construction de la ligne de Perpignan à Figueras (LGV). La voie a été doublée entre Perpignan et Le Soler, car ce tronçon assure le lien entre l'extrémité Nord de la nouvelle ligne et le réseau classique. De même, certaines gares ont été rénovées : rehaussement du quai, réaménagements comme à Prades. La vitesse maximale a ainsi pu être rétablie à 100 km/h sur certaines parties de la ligne. En vue d'établir des TER cadencés toutes les 40 minutes entre Villefranche et Elne, il est envisagé d'établir de nouveaux points de croisement des trains. Cette ligne est fermée entre Perpignan et Villefranche de Conflent depuis le tragique accident de Millas. Concernant le Train Jaune et son avenir, les luttes récentes des cheminots menées avec les usagers et les partis politiques progressistes ont permis de gagner de lourds investissements sur l'infrastructure et le matériel roulant (30M€) ainsi que son renouvellement dans la convention TER en 2017. Néanmoins, la direction de la SNCF et l'Etat n'en ont pas fini avec leur projet de filialisation de la ligne et de Train touristique.
- **La ligne Perpignan - Rivesaltes - Estagel - Axat (réouverture)** Actuellement, TPCF gère cette ligne qui dessert 10 gares et où il est possible de prendre un train *touristique* : à Rivesaltes, Espira-de-l'Agly, Cases-de-Pène, Estagel, Maury, Saint-Paul-de-Fenouillet, Caudiès-de-Fenouillèdes, Lapradelle-Puilaurens, Axat à l'ancienne gare SNCF devenue salle polyvalente, et Saint-Martin-Lys.

## Ce projet s'inscrit dans une cohérence et une harmonisation des différents modes de transports (parking-voitures, bus, train), et s'appuie sur :

- Une complémentarité bus-train avec la création de navettes vers les gares des communes qui se trouvent sur les axes ferroviaires ou à proximité. La mise à disposition et ou l'aménagement de parkings gratuits. (voiture et correspondance navette bus/Train).
- La création de nouvelles gares et arrêts sur la ligne Port Bou vers Perpignan : Corneilla - Theza - Villeneuve de la Raho ou Technosud/Université .
- La réouverture de la ligne Elne - Le Boulou - Céret et la création de haltes sur les communes traversées par la ligne : (Ortaffa - Brouilla - Banyuls Dels Aspres - Le Boulou - St Jean Pla de Corts - Céret. La prise en compte de la gare d'Elne comme nœud ferroviaire.
- La réouverture et l'exploitation par la SNCF de la ligne Perpignan - Rivesaltes - Estagel - Axat, au transport voyageurs du quotidien et la création d'une halte aéroport/hôpital.
- La remise en service de la ligne Perpignan - Villefranche de Conflent et la création d'une halte à St Charles.
- La prise en compte du Train Jaune comme TER et train du quotidien. La mise en place d'horaires et cadencements sur toutes ces lignes pour répondre et faire correspondre les trains et dessertes aux besoins et nécessités de la vie au quotidien. Un cadencement au rythme de toutes les heures entre 7 h et 22 h sur les quatre axes ferroviaires.



## Haltes ferroviaires multimodales et transversalité des bus.

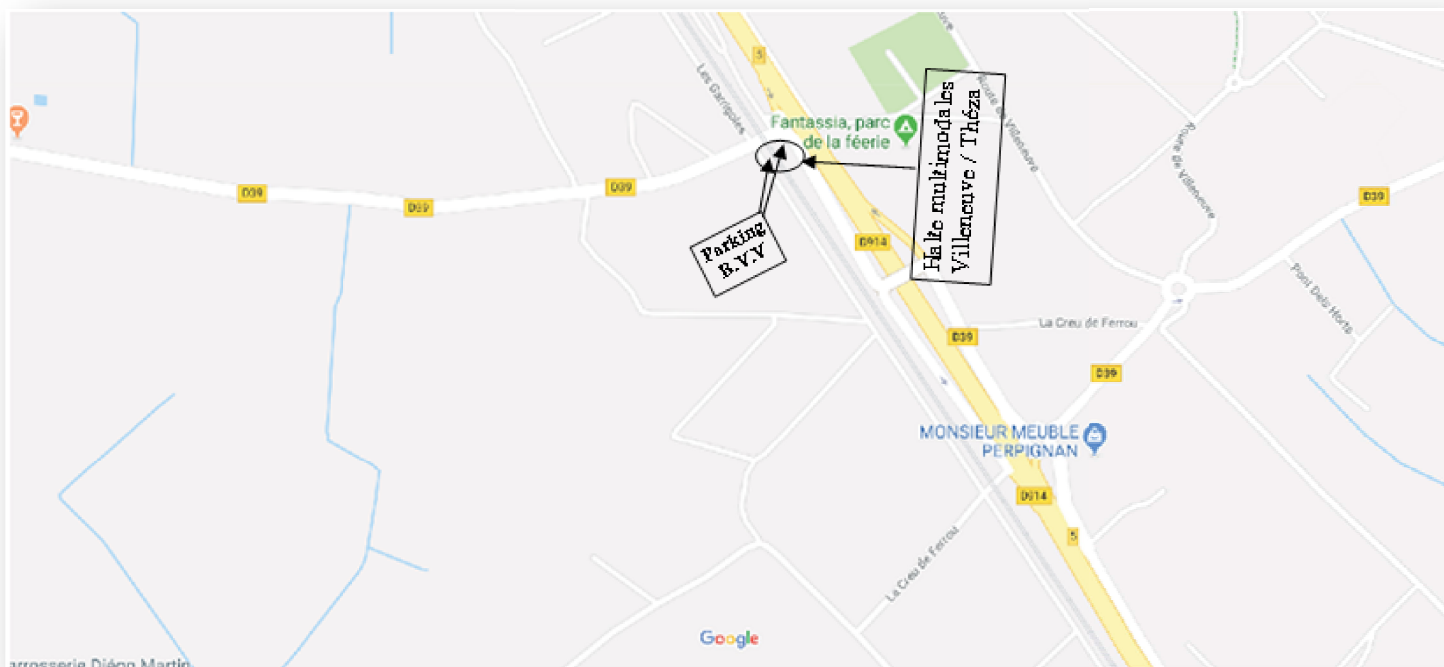


Le report modal de la route vers le rail est rendue possible par l'installation de haltes multimodales qui concentrent « sur un lieu donné un arrêt ferroviaire (...) un parking pour les bus-navettes, un parking pour les voitures, et une jonction avec une piste cyclable. Ces haltes multimodales « sont placées de façon la plus stratégique possible afin d'être attractives pour un périmètre donné autour de communes ciblées » Il y a donc selon les cas, report voiture/train, ou report bus-navette/train qui se font sur la halte multimodale. Le bus-navette a un parcours transversal d'un des arrêts relevant d'une des communes situées dans le périmètre affecté à une halte multimodale donnée. Le bus-navette assure aussi le transport d'une halte multimodale où est arrivé un train vers un des arrêts situés dans une commune affectée à cette halte multimodale.

A l'exemple de celle de VILLENEUVE-DE-LA RAHO/THEZA. Véritable lieux d'harmonisation des transports, cette halte a pour objectif de faciliter le report modal de la route vers le rail sur l'axe routier très fréquenté Argelès-Perpignan, en concentrant sur un lieu donné un arrêt ferroviaire permettant aux passagers de monter ou de descendre du train dans un temps qui reste à définir (entre 1 et 2 minutes), d'un parking permettant aux bus navettes de desservir et aux voitures de stationner, d'une jonction piste cyclable et d'un accès piéton.

Les reports voiture/rail vont réduire considérablement les déplacements en voiture individuelle sur de longs trajets comme Prades-Perpignan (20 000 à 30 000 véhicules/jour), Céret - Le Boulou-Perpignan (jusqu'à 50 000 véhicules/jour), Argelès - Perpignan (30 000 et jusqu'à 50 000 en été). On rappelle que le trafic voiture augmente chaque année de 3 à 6% depuis 10 ans. Dès lors, les reports bus/train vont réduire les déplacements de longue distance qui pour' la seule régie départementale (bus à 1 euro) concerne aujourd'hui 1,8 millions de passagers par an. A côté du bus-navette, le transport par bus sera maintenu pour les trajets entre communes proches, les bus urbains venant compléter ce maillage.

D'autres haltes pourront voir le jour comme indiqué sur le plan ci-dessus en fonction de l'évolution du trafic et des besoins.



## Gratuité des transports

C'est un pilier fondamental à notre vision du service public. La gratuité des transports en commun n'est plus une utopie mais une réalité qui prend forme dans une centaine de villes dans le monde et une trentaine de villes en France comme à Aubagne, à Castres ou bien encore à Colomiers. A l'initiative du groupe communiste à la ville de Paris, ce sera bientôt la capitale de notre pays qui expérimentera la gratuité. Selon Paul Ariès politologue et essayiste : « *la gratuité se justifie au nom de l'équité puisque l'usager des transports en commun est le seul à payer en tant qu'usager et pas en tant que contribuable contrairement à l'automobiliste pour l'usage de la route, au cycliste ou bien encore au piéton* ». D'autre part, les encaissements des titres de transport acquittés par les usagers ne représentent au plus que 20 % du prix du transport global, le reste étant à la charge des collectivités et ou de l'Etat. Quant aux moyens mis en place pour la billettique ils sont parfois supérieurs aux encaissements.

Si nous devons nous convaincre des bienfaits de la gratuité, contrairement aux idées reçues, il n'y a pas plus de dégradation des transports en commun quand ils deviennent gratuits, selon les retours d'expériences des villes qui l'ont instaurée. Bien au contraire, la gratuité ouvre à une plus grande fréquentation des transports en commun, en témoigne la politique tarifaire à 1€ des TER de la région Occitanie qui a vu multiplier par 10 la fréquentation de ses lignes. La gratuité entre dans l'équilibre nécessaire au développement durable de nos territoires. S'il fallait encore s'en convaincre, le coût des embouteillages en France atteindra les 22 milliards € par an en 2030, selon INRIX fournisseur d'information routière. Une raison supplémentaire pour faire de la gratuité un symbole de la bataille pour le report modal de la route vers le rail et des transports en commun.

## Développer le rail c'est donner des moyens à la SNCF pour l'accomplissement de sa mission de service public

Mettre en œuvre une offre de service cohérente et adaptée aux besoins de se déplacer au quotidien, que ce soit pour des raisons professionnelles, scolaires, de loisir ou tout simplement personnelles sur l'ensemble du département, tout le monde s'accorde à dire que c'est une nécessité. Encore faut-il avoir la volonté politique de le faire !

Le PCF et les élus communistes des Pyrénées-Orientales proposent d'agir en ce sens, en se donnant les moyens de cette ambition. En redirigeant prioritairement les richesses disponibles immédiatement comme le versement transport (VT) perçu des entreprises, la TICPE taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers ainsi que les taxes prélevées sur les autoroutes en attendant leur nationalisation. Cette manne s'élevait au niveau national pour la TICPE à 18 milliards d'€ en 2018, à 8,5 milliards pour la VT et 2,5 milliards € pour les autoroutes en 2017. Ces sommes doivent être réorientées vers les régions et départements, proposant des projets de transports collectifs, dans des contrats de plan de financement Etat Régions Départements. A ces financements il faut y rajouter les économies induites par une telle politique, comme les gains récupérés dans une plus grande fluidité des transports, dans la réduction des coûts induits par les émissions de CO2, dans les gains récupérés par les habitants des Pyrénées-Orientales dans leurs dépenses de transport et mais aussi de confort et des effets produits sur leur santé, le logement, l'économie, etc...



Les investissements nécessaires à ce plan départemental des transports ne sont pas non plus astronomiques comparés aux dépenses faites à l'occasion d'agrandissement de l'A9 en 2 fois 3 voies ou bien encore pour le contournement ouest de Perpignan dont les 15 km de voie rapide ont coûté la bagatelle de 350 millions € aux collectivités et à l'Etat. En comparaison, les investissements pour la remise en service des lignes Estagel-Rivesaltes-Elne-Céret seraient de 75 millions € tout en permettant d'enrayer le flot de circulation routière qui enregistre chaque année des progressions alarmantes.

Il est sans doute temps qu'un véritable débat s'engage sur le financement des transports collectifs propres et ses enjeux face aux conséquences tant environnementales qu'économiques, des politiques menées jusqu'à présent en faveur du tout routier.

### **Lieu de décisions citoyen et public des transports collectifs.**

A l'exemple du STIF, syndicat des transports d'Ile de France, nous proposons la création du STOPM syndicat des transports Occitanie Pyrénées-Méditerranée piloté au niveau régional et regroupant l'ensemble des AOT autorité opérateur de transport (Bus – Train – Tram). Un syndicat mixte des transports dans lequel les comités d'usagers des différentes lignes s'organisent et siègent avec droit de parole et de vote. Cette instance peut être décentralisée au niveau départemental.

Dans cette perspective nous pointons aussi du doigt un certain nombre d'incohérences dans les niveaux de compétence et notamment les doublons bus du département et bus de la Communauté Urbaine dont nous demandons la fusion pour une plus grande efficacité tant financière qu'organisationnelle.

### **Une organisation inter et multimodale durable des transports**

Trop souvent nous sommes confrontés et avons comme habitude de mettre en concurrence les différents modes de transports collectifs ou bien alors de vouloir privilégier l'un sur l'autre. Pourtant, nous sentons bien que dans notre civilisation les questions de transports, de leur fluidité, de notre mobilité ne peuvent pas se réaliser efficacement et durablement sans qu'un mode de transport soit essentiel à l'autre et sans tenir compte des infrastructures nécessaires à cette réalisation.

L'harmonisation dans le sens d'inter-modalité et de multi-modalité est au cœur de notre proposition. Le train et le bus sont intimement complémentaires. Cette combinaison est un facteur positif, un de plus, pour adapter à notre temps et à ses impératifs nos modes de transport. L'harmonisation des transports collectifs, leur gratuité, la modernisation des infrastructures, une offre de service public renouvelé sont les facteurs essentiels aux réponses à donner aux enjeux écologiques, environnementaux, économiques et sociaux pour le développement des Pyrénées-Orientales.

Ce projet est à la disposition de tous sans exclusion.