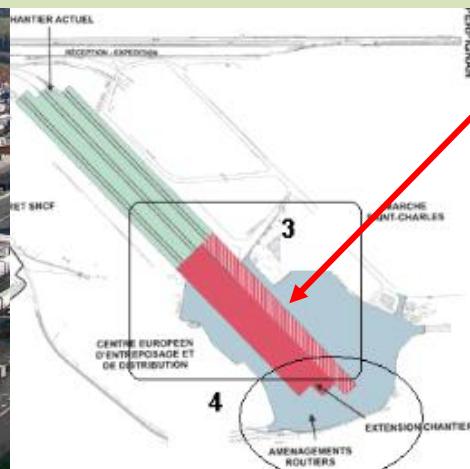
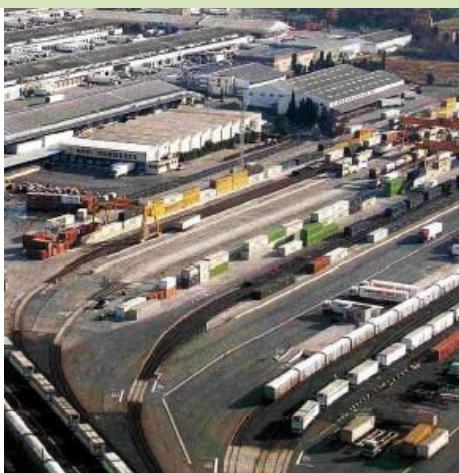


Le verrou Franco – Espagnol a définitivement sauté à Perpignan

Après la normalisation douanière par l'intégration complète de l'Espagne à l'Europe Communautaire, il ne restait plus qu'un hiatus technique pour justifier les installations logistiques ferroviaires du Boulou-Perthus et de Perpignan St Charles. En effet la différence d'écartement entre le réseau ferré Ibérique et le standard Européen demandait une opération de changement d'essieu pour poursuivre en mode ferroviaire ou de transbordement des conteneurs vers les camions pour terminer un acheminement en mode routier. Il va s'en dire que cette rupture de charge fut vite gommée par des services routiers, mieux adaptés, offrant un service direct origine/destination. L'intermodalité rail-route a longtemps soutenu la croissance des activités de la gare marchandises de Perpignan - St Charles et celle du terminal ferroviaire du Boulou (Terminal actuel de l'autoroute ferroviaire SNCF). En ce qui concerne le trafic conventionnel, seuls les agrumes peuvent encore justifier le complexe de Perpignan St Charles mais plus le fret industriel. Quant au Boulou, il perd son statut de terminus ferroviaire de l'écartement Européen au profit de Barcelone qui se voit connectée directement à tout le réseau UIC paneuropéen. Les avantages ferroviaires au départ de Barcelone sont multiples : l'un des principaux intérêts vient du fait qu'il n'y a plus à gérer la saturation des moyens routiers sur la distance séparant Barcelone et la frontière pour obtenir un prix concurrentiel. Le deuxième avantage de la plateforme de Barcelone est l'intégration complète du mode ferroviaire sur l'un des ports majeurs de la Méditerranée. Dès lors, Port la Nouvelle et Port-Vendres qui sont partie intégrante du complexe logistique Roussillon-Méditerranée n'ont plus qu'un rayonnement limité.



Tout proche de la gare du Boulou départ de l'autoroute roulante Lorry-Rail ; l'investissement de 40 Millions d'Euros pour agrandir le terminal de transport combiné Perpignanais s'avère hasardeux. Cette incohérence des décisions, explique également la lutte fratricide que se livrent VIIA (Lorry-Rail) et Novatrans. En effet VIIA s'immisce sur le marché de Novatrans et propose en complément à son autoroute ferroviaire, le transport des caisses mobiles conventionnelles indispensables au remplissage de ses convois. Simultanément Perpignan voit les trains internationaux qui étaient traité, griller St Charles, et rentrer directement à Barcelone.

Si jusqu'ici, il était compréhensible que la différence d'écartements des rails entre l'Espagne et le réseau UIC européen donnait aux gares intermodales, situées en frontière côté français, une position incontournable, il est certain qu'aujourd'hui l'harmonisation des écartements de rail en Espagne va permettre à toutes les compagnies ferroviaires européennes de s'implanter à la source des trafics en faisant du même coup sauter ce verrou ferroviaire qui fit la richesse de Perpignan. Mais nous pouvons y voir également pour les compagnies ferroviaires espagnoles menacées sur leur sol, l'obligation d'étendre leur réseau à l'Europe entière. Cette concurrence inattendue est particulièrement favorable au mode ferroviaire. Il pourrait voir les compagnies, y compris la Renfe, multiplier le nombre de trains traversant les Pyrénées. La qualité et la diversité des offres proposées à l'avenir par les compagnies ferroviaires permettra une meilleure acceptabilité du train. Ces évolutions verront sûrement une entreprise comme VIIA - Lorry Rail proposer la vitesse de son service au départ de la région de Barcelone.



Le nouveau terminal TERCAT à Barcelone permet d'avoir une idée de l'investissement à rapprocher des 40 millions de Perpignan Roussillon. Le terminal marchandises de Villa maya près de Figueras à quelques kilomètres de la frontière se trouve relancé par le simple différentiel fiscal et social. Cette remise en compétitivité devrait capter les activités du pôle logistique de Perpignan et du Boulou. Cinq mille emplois seraient concernés.

Vers l'Europe, les cartes sont déjà redistribuées. La RENFE (Chemins de fer d'Etat en Espagne) a opté pour l'ouverture et assure la traction jusqu'à Perpignan des trains de la plupart des grandes compagnies Européennes. Ces trains transitant par le tunnel LGV sont tous des trains qui ont été prolongé depuis Perpignan. Les services bi ou tri hebdomadaires relient Barcelone à l'Europe Ferroviaire. Les destinations régulières sont : Lyon, Perpignan et Toulouse pour la France, bientôt Bordeaux, Anvers en Belgique, Mannheim et Ludwigshagen en Allemagne, Milan en Italie tout en n'oubliant pas Dagenham en Angleterre et Bâle en Suisse. Sans réveiller Perpignan, l'Europe s'est mise en place. Il ne reste plus qu'à prendre en compte cette nouvelle donne pour inventer au Roussillon une composition stratégique qui permette de justifier son existence.

