

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

Conseil Economique et Social de la Région Languedoc-Roussillon

REGUS - Immeuble Atria - 8 Esplanade Compan Caffarelli - 31000 Toulouse

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs
n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



Le Conseil Economique et Social et la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

Le Conseil Economique et social régional est, auprès du Conseil Régional, la deuxième assemblée de la Région. Les principaux responsables économiques et sociaux du Languedoc-Roussillon - 89 membres, désignés pour 6 ans par leurs organisations - siègent au sein de cette assemblée consultative créée par le législateur. Qui lui a confié une mission claire : contribuer, par ses avis, à éclairer dans leurs choix les conseillers régionaux et les pouvoirs publics, et concourir à l'administration de la Région.

Dans le cadre de ses attributions, le Conseil Economique et Social de la Région Languedoc-Roussillon a plaidé, à de multiples reprises (en 2002, 2006, 2007...), pour qu'une ligne ferroviaire mixte à grande vitesse traversant notre région puisse être réalisée dans les meilleurs délais.

1. Les enjeux de la Ligne Nouvelle Montpellier- Perpignan en terme d'aménagement du territoire

Cette Ligne Nouvelle répond à quatre enjeux majeurs :

- La desserte et l'irrigation des territoires

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, maillon manquant entre les lignes nouvelles du Sud de l'Europe, devra répondre à la progression attendue des trafics et améliorer une circulation de flux de personnes et de marchandises, aujourd'hui contrainte par des axes ferroviaires et routiers saturés.

Elle devra également jouer un rôle de lien et de nervure.

Un rôle de lien, en assurant la connexion de la région aux territoires nationaux et européens, et en répondant aux besoins forts de déplacements entre les pôles urbains de la région, particulièrement sur le littoral.

Un rôle de nervure en constituant un réseau ferroviaire régional performant, irriguant tous les territoires, même les moins peuplés, pour diffuser partout l'effet de la grande vitesse et lutter contre l'effet tunnel.



- **Le développement du fret et le report modal**

Les trafics actuels sont dominés par la route. Le fret ferroviaire ne représente que 6,3 % des flux transportés en Languedoc-Roussillon. Du fait de l'importance des échanges avec l'Espagne, le tronçon de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan est primordial pour les marchandises transitant de la péninsule ibérique vers l'Europe du Nord et de l'Est.

Or, le Grenelle de l'Environnement a fait du rail un élément majeur de développement durable, avec un objectif d'augmentation de 25 % de la part du fret non routier d'ici à 2012. La réalisation de la ligne nouvelle est donc une opportunité à saisir pour développer le fret ferroviaire et favoriser le report modal des voyageurs et des marchandises.

- **L'attractivité économique**

La ligne nouvelle, en réduisant les temps de parcours entre les pôles urbains régionaux et européens, pourra attirer des entreprises qui auront plus aisément accès aux marchés espagnols et catalans, ce qui favorisera la création d'emplois. Mais elle pourra également susciter un développement endogène à haute valeur ajoutée, si les services offerts sont performants. La présence d'infrastructures de communications et de télécommunications et la qualité des interconnexions sont, en effet, des facteurs primordiaux pour l'implantation de parcs d'activité et de pôles de compétitivité, qui participeront au dynamisme économique futur de la région.

Il n'y a cependant pas d'effet structurant direct d'une infrastructure de transport sur le développement économique local. Les mesures d'accompagnement et les stratégies mises en place par les acteurs économiques sont, par conséquent, essentielles. Aujourd'hui, une volonté politique forte doit s'exprimer sur ce projet.

- **La gouvernance**

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan implique différents partenaires financiers et impacte différents acteurs et territoires. D'où la nécessité d'une véritable concertation pour faire émerger une vision partagée du projet et du territoire dans lequel il s'inscrit. L'association étroite des principaux partenaires à toutes les étapes du processus est donc fondamentale. Les conséquences socioéconomiques de la LGV Montpellier/Perpignan dépendront, en effet, largement de la coordination des différents acteurs, et de l'intégration de la ligne nouvelle dans des politiques équilibrées de transports et de développement durable du territoire.

2. Les recommandations du CESR

- **Prendre en compte la dimension européenne**

Le CESR souhaite tout d'abord rappeler ici son attachement à **la dimension européenne du projet** : en tant que barreau manquant du réseau européen grande vitesse, la ligne nouvelle constitue un extraordinaire moyen de renforcer la visibilité internationale du Languedoc-Roussillon et de ses pôles urbains, et de favoriser le développement d'une véritable politique de fret européenne. Une attention particulière devra notamment être portée à la compatibilité, la convergence et la complémentarité des différentes infrastructures européennes, ainsi qu'à la qualité du service (régularité, fiabilité, sécurité), en particulier pour le trafic voyageurs.



Les responsables professionnels du Languedoc-Roussillon sont parfaitement conscients de l'intérêt majeur de cette liaison ferroviaire mixte à grande vitesse qui permettra d'intensifier les échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe. **D'où une demande solennelle, et réitérée, d'une contribution financière européenne conséquente**, de façon à permettre le bouclage financier définitif d'un projet hautement stratégique pour l'Europe, la France et le Languedoc-Roussillon, comme l'avait souligné dans son discours de Madrid le Président de la République.

- **La nécessité de la mixité voyageurs-fret**

La mixité voyageurs-fret de la ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse Montpellier-Perpignan va favoriser une mobilité durable, contribuer à désaturer le réseau routier et répondra ainsi aux objectifs de réduction des gaz à effets de serre.

On ne peut cependant ignorer qu'en matière de fret, **c'est à l'échelle nationale que les problèmes de saturation des axes doivent être résolus**. La ligne nouvelle mixte ne pourra, en effet, que **limiter la progression** du nombre de camions circulant sur les axes languedociens et roussillonnais.

Mais la réalisation d'une LGV mixte sera surtout une véritable occasion de « **booster** » **le développement économique** de certains des ports et zones d'activités de la région. Il y a là une opportunité historique de s'engager dans un processus efficace de captation de la valeur ajoutée des échanges Nord-Sud, au moment où se construit un nouvel espace de développement et d'échanges : l'Union pour la Méditerranée. Aujourd'hui une volonté politique forte doit s'exprimer sur ce projet.

- **Une politique des transports favorisant l'intermodalité et l'accessibilité**

La ligne nouvelle Montpellier- Perpignan doit permettre de repenser l'intégralité du réseau de transports en Languedoc-Roussillon, dans une perspective de développement durable. Il s'agit de concevoir un **système intégré de transport**, accessible à tous et favorisant **l'intermodalité**.

S'agissant du trafic fret, le CESR estime prioritaire le financement des connexions ferroviaires et, plus généralement, la mise en œuvre d'une politique régionale de développement des moyens logistiques permettant d'offrir des services de qualité aux transporteurs. Ce qui signifie que l'on prévoit, très vite, **les indispensables embranchements ferroviaires en lien avec les ports et zones d'activité**.

De même, la connexion du projet LGV avec les autres modes de transports prévus dans les plans des déplacements urbains, l'irrigation des centres villes, le positionnement et la disponibilité des parkings, sont autant d'éléments essentiels à prendre en compte pour que la dimension **temps d'accès** soit considérée comme un élément clé dans le processus de décision.

Enfin, en libérant des sillons, la LGV va contribuer à la fluidification des trafics et au développement du réseau cadencé des Trains Express Régionaux dont la Région a la charge. La question des connexions entre chaque TGV et chaque TER, dans une région confrontée à un processus continu de croissance démographique, d'étalement urbain et de concentration des populations sur le littoral sans équivalent en France, doit être clairement posée et résolue, et son financement assuré.

- **Limiter à quatre le nombre de gares nouvelles**

Le choix d'emplacement des nouvelles gares est une question difficile à résoudre. Le CESR est convaincu de la nécessité **de limiter à quatre le nombre de gares voyageurs**, ce que propose d'ailleurs le scénario n°3 présenté par la Commission Particulière du Débat Public. Toute autre hypothèse ne pourrait en effet que conduire à transformer les TGV en TMV (Trains à Moyenne Vitesse), voire en TPV.



Il est donc indispensable que, dès à présent, **les réserves foncières** soient constituées (et financées) dans chacun des départements littoraux du Languedoc-Roussillon, de manière à permettre au moment opportun la réalisation de ces **nouvelles gares voyageurs**, dont le coût - il convient de le rappeler - sera intégralement supporté par le contribuable régional, départemental et local.

- **Un financement sur le long terme**

La question du **financement** est essentielle car c'est d'elle que dépend la concrétisation de ce dossier stratégique.

On ne peut naturellement pas ignorer que le coût réel d'un tel projet doit s'analyser en prenant en compte **la longue durée de son amortissement**. Il n'en demeure pas moins vrai qu'en ces périodes de crise, les projets retenus devront inévitablement prendre en compte les propositions complémentaires susceptibles d'alléger les dépenses immédiates. (comptabilisation séparée du financement des gares.)

- **Le choix du scénario**

Le CESR a estimé majoritairement que priorité devra être donnée au scénario n°3, d'un coût de 5,1 milliards € à condition d'y intégrer certaines propositions susceptibles d'en réduire le montant.

Le CESR souhaite que, **dans ce scénario évolutif**, soit prise en compte l'idée de réaliser, le moment venu, des voies d'évitement permettant dans certaines zones du tracé (Aude) **de dissocier les trafics voyageurs et les trafics marchandises**. De telles décisions auraient pour effet de permettre la circulation ralentie, sur ces voies d'évitement, de trains à vitesse plus lente (fret notamment) sans avoir à pratiquer un stop and go ferroviaire, à la fois polluant et chronophage. Chacun sait, en effet, qu'imposer des arrêts complets et des redémarrages à des trains de fret est non seulement coûteux en temps mais également générateur de pollutions.

La réservation dans un premier temps des emprises foncières nécessaires à la réalisation future de ces voies d'évitement pourrait constituer un utile moyen de réduire, dans l'immédiat, le coût du projet n°3.

3. Conclusion

La très grande majorité des membres du CESR considère que le projet de scénario n°3, amendé comme indiqué précédemment, répond non seulement aux impératifs de développement économique et social de la région Languedoc-Roussillon mais également aux exigences d'une politique de développement durable (980 000 tonnes de CO2 économisées par an en 2050 contre seulement 870 000 ou 775 000 pour les scénarii 1 et 2). Le CESR souhaite cependant que soient clairement distingués les différents éléments de coût du projet présenté dans ce scénario n°3.

Enfin le Conseil Economique et Social considère que la réalisation de la LGV mixte Montpellier-Perpignan avant l'année 2020 doit s'accompagner de la mise en œuvre de la **liaison ferroviaire transversale Toulouse-Narbonne** au plus tard en 2025. La concrétisation de cette LGV constituera en effet un élément majeur dans la réussite future d'un grand réseau ferroviaire qui, en permettant une desserte harmonieuse des territoires du Languedoc-Roussillon, fournira des services de transports de qualité à l'ensemble de ses habitants.

