

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

Collectivités cofinanceurs du débat public

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



Région Languedoc Roussillon
201 avenue de la Pompignane
34064 MONTPELLIER cedex 2



Conseil Général de l'Aude
Allée Raymond Courrière
11855 CARCASSONNE



Conseil Général du Gard
Rue Guillemette
30044 NIMES



Conseil Général de l'Hérault
1000 rue d'Alco
34087 MONTPELLIER cedex 4



**Conseil Général
des Pyrénées Orientales**
24 quai Sadi Carnot
66000 PERPIGNAN



**Communauté d'agglomération
du Carcassonnais**
47 allée d'Iéna
11890 CARCASSONNE cedex 9



**Communauté d'agglomération
le Grand Narbonne**
12 Bd Frédéric Mistral
11000 NARBONNE



**Communauté d'agglomération
de Nîmes Métropole**
«le Colisée» 3 rue du Colisée
30947 NIMES cedex 9



**Communauté d'agglomération
Béziers Méditerranée**
31, quai du Port Neuf - BP 2551
34556 BEZIERS Cedex



**Communauté d'agglomération
Hérault Méditerranée**
ZI le Causse - 22 Av du 3^{ème} Millénaire
34630 SAINT THIBERY



**Communauté d'agglomération
de Montpellier**
50 Place Zeus - CS 39556
34961 MONTPELLIER Cedex 2



**Communauté d'agglomération
du bassin de Thau**
Immeuble le Président - BP 18
34540 BALARUC LES BAINS



**Communauté d'agglomération
Perpignan Méditerranée**
19 Espace Méditerranée - BP 20641
66006 PERPIGNAN Cedex

Au cœur de l'arc méditerranéen, les territoires de la région Languedoc-Roussillon s'inscrivent dans une dynamique d'intégration européenne et de coopération avec le bassin méditerranéen. Notre territoire est à la fois un espace ouvert et attractif et une voie de passage de niveau européen.



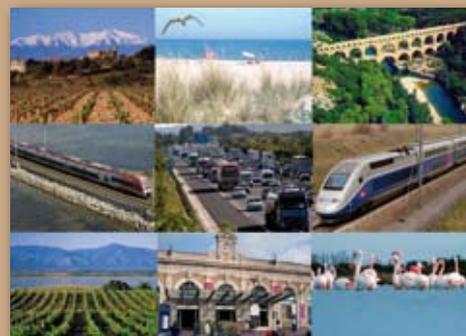
Les atouts de la région résident dans la qualité et la diversité de l'environnement des divers territoires, la qualité de vie - qui entraîne depuis plusieurs années une forte attractivité démographique -, un dynamisme économique et touristique très important avec un grand potentiel de développement.

Les perspectives d'évolution sur nos territoires montrent que ce phénomène va s'accroître et se poursuivre dans les prochaines années, notamment en termes de démographie, ainsi qu'une grande sensibilité face aux défis environnementaux.

La question du développement et de l'organisation des infrastructures de transports, en particulier ferroviaires, se pose donc de façon cruciale pour envisager un développement serein et réussi de nos territoires.

Si le besoin d'une amélioration du système ferroviaire est clairement ressenti, il suscite en revanche des interrogations et des attentes quant aux effets directs et induits sur le territoire.

Dans ce cadre, nos collectivités locales ont désiré s'associer afin de participer de façon commune au débat public de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, premier débat public pour une infrastructure ferroviaire après le Grenelle de l'environnement, afin d'affirmer de façon forte leur vision de cet aménagement pour accompagner le développement de nos territoires, dans le respect des impératifs environnementaux.



Le constat

Le Languedoc-Roussillon, maillon clé des échanges européens

La ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan est le maillon clé de l'axe Rotterdam-Séville, élément indispensable aux échanges entre la France et l'Espagne ainsi qu'entre le sud-ouest européen et l'ensemble de l'Union. Elle est située au cœur de plusieurs corridors majeurs de transport (Rotterdam-Séville, Valence-Ljubljana, Anvers-Espagne, axe grand sud).

Le réseau ferroviaire actuel : un frein au développement des territoires

Malgré cette position de maillon clé, l'infrastructure actuelle est l'une des infrastructures les plus saturées à l'échelle européenne, ce qui constitue un frein au développement des territoires. Sa vétusté et son niveau de saturation compromettent l'amélioration de l'offre ferroviaire de desserte, d'irrigation et de jonction des territoires et interdit toute perspective de report modal. Paradoxalement, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est la dernière dans la programmation des opérations.

Le Languedoc-Roussillon, un axe de transports terrestre de marchandises saturé

Le Languedoc-Roussillon cumule aujourd'hui des trafics de marchandises de transit entre le nord et le sud de l'Europe, des trafics inter-régionaux, intra-régionaux et locaux. La route, est, à l'heure actuelle, le mode de transport privilégié mais la saturation des axes routiers entraîne des nuisances très importantes pour les populations (qualité de vie, effets sur la santé). L'explosion des trafics de marchandises et de voyageurs prévue entraînera encore plus de nuisances pour les populations du Languedoc-Roussillon si la route continue à être le mode de transport privilégié.

La modernisation et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire existante : une nécessité à très court terme mais insuffisante

La modernisation de l'infrastructure actuelle telle qu'engagée en plusieurs points du réseau ou prévue en accompagnement des projets en cours tels que le contournement Nîmes-Montpellier, ainsi que l'aménagement présenté dans le scénario 4 ne sont pas de nature à permettre :



- Une amélioration de l'offre de mobilité qui réponde aux besoins à venir et s'inscrive dans une politique durable des transports,
- Et un report modal de nature à s'inscrire dans une démarche de développement durable cohérente à l'échelle nationale.

Des territoires attractifs mais sensibles, devant relever les défis environnementaux

Face aux enjeux climatiques, environnementaux, économiques, sociaux et humains de demain, nos territoires seront attentifs à la préservation de leur cadre de vie. Ils entendent s'appuyer plus particulièrement sur les modes de transport alternatifs à la route et bénéficier des mesures de protection et d'accompagnement au service de l'environnement.

La conclusion logique de ce constat est **l'importance capitale, la nécessité impérieuse et l'urgence absolue pour les territoires de notre région** de disposer d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

Les attentes des territoires

Face à la situation actuelle et pour répondre aux défis à relever par nos territoire dans l'avenir, le développement d'infrastructures de transports performantes est primordial. Les objectifs auxquels le nouveau système ferroviaire (doublet ligne nouvelle - ligne classique) devra répondre sont donc les suivants :

- **Optimiser les infrastructures tout en minimisant les impacts**, en offrant une **gamme élargie de services à la population** (usagers, professionnels) : proposer la grande vitesse au plus grand nombre grâce à des services interconnectés (notamment intercités, TER, transports collectifs urbains et interurbains) et permettre un développement du transport ferroviaire de marchandises.
- **Faciliter les échanges internationaux longue distance**, pour inscrire les territoires du Languedoc-Roussillon dans une logique dynamique de développement économique,
- **Connecter chacun des territoires du Languedoc-Roussillon à l'échelle européenne et aux grands pôles nationaux**, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, dans une logique de mobilité, d'échanges et de développement touristique,
- **Réaliser un grand pas pour l'Europe ferroviaire** en arrimant véritablement l'Espagne au réseau ferroviaire international haute performance,
- Rapprocher les villes de la région entre elles et des régions voisines (Catalogne, Midi-Pyrénées, Rhône Alpes et PACA), afin de favoriser les échanges économiques entre les pôles régionaux, assurer l'irrigation des territoires et favoriser la mobilité,
- **Agir pour le développement durable** en permettant de façon effective le report modal (voyageurs et marchandises), favorisant la connexion entre les différents services de transports publics, en lien avec les diverses autorités organisatrices de transport, et le développement des modes alternatifs à la route (limitation des nuisances, des émissions de gaz à effet de serre...). Le doublet de lignes devra en particulier contribuer à la réalisation des objectifs de report modal de la route vers les modes alternatifs. L'exploitation du doublet de lignes modernisé devra limiter les nuisances en centre ville.
- **Dynamiser, accompagner l'aménagement et le développement durable de la région au bénéfice de ses territoires et de ses populations, à travers :**
 - Le développement économique nécessaire pour accueillir les nouvelles populations dans de bonnes conditions,
 - La gestion du développement et de l'organisation du tourisme,
 - Le développement d'une mobilité durable,
 - Des solutions d'aménagement pertinentes en fonction des spécificités des territoires traversés,

- Le choix de solutions respectueuses de l'environnement.
La ligne nouvelle doit impacter favorablement les territoires, et à ce titre, éviter de n'être qu'un couloir de passage étanche. Dans cette optique, elle devra permettre l'implantation de gares nouvelles bien desservies par les transports publics, pour proposer une accessibilité optimisée et maximale à la grande vitesse. Ces gares devront être intégrées dans un projet d'aménagement et d'urbanisme global.
- Maximiser le champ des possibles pour anticiper les évolutions à venir, le système ferroviaire ne doit en effet pas être conçu uniquement pour l'horizon de sa mise en service. Il doit pouvoir évoluer à moyen long et très long terme. Le projet retenu devra permettre des évolutions de capacité, de vitesse et de fréquence, tant pour les services voyageurs que marchandises.

Les modalités de mise en œuvre

Pour répondre aux défis humains, économiques et environnementaux à relever par nos territoires dans l'avenir, il est nécessaire que les territoires de la région Languedoc-Roussillon soient dotés d'un système ferroviaire performant qui :

- **Permette la grande vitesse,**
- **Optimise les différentes lignes,** en permettant le maintien et l'amélioration de la ligne existante, pour garantir une gamme de services élargie pour l'ensemble des populations et des usagers, pour le transport de voyageurs comme de marchandises,
- **Contribue à la réduction des nuisances** induites par le transport routier,
- **Respecte les spécificités et sensibilités des territoires, la qualité des sites et la biodiversité,**
- **Soit adaptable, évolutive et polyvalente,** pour ne pas hypothéquer l'avenir.

Les collectivités locales, auteurs de cette contribution, se sont rassemblées pour porter ensemble leur soutien au projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, opportunité de permettre, enfin, la connexion des territoires du Languedoc-Roussillon à la grande vitesse ferroviaire et de donner aux territoires un outil pour relever les défis environnementaux de demain en favorisant le report des trafics du mode routier vers les modes alternatifs.

Le projet LNMP doit intégrer le maintien et l'amélioration de la ligne existante, afin d'une part de faire face aux évolutions de la demande en services ferroviaires à très court terme (2009-2020) et constituer à plus long terme un système performant, offrant une gamme de services élargie, proposant l'accès à la grande vitesse ainsi que le report modal.

Nous demandons expressément à ce que le projet qui sera retenu permette de préserver l'avenir en étant le plus polyvalent afin de permettre à la mise en service, à moyen comme à long terme une adaptation aux évolutions des besoins.

Nous demandons également à ce que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan présente des choix de tracé prenant en compte la spécificité économique et sociale de la région, s'accompagnant de mesures adéquates en faveur de la protection de l'environnement, au regard de la sensibilité des territoires traversés et des défis environnementaux, notamment climatiques, à venir. Le projet devra réserver la possibilité d'implanter des gares nouvelles interconnectées, optimisant l'accessibilité à la grande vitesse pour l'ensemble des populations, et être compatible avec l'évolution du réseau vers l'Atlantique.

Nous insistons, enfin

- Sur l'indispensable accélération de ce projet, à l'arrêt depuis de nombreuses années, alors qu'il est le maillon clé des échanges européens et que l'infrastructure actuelle est l'une des plus saturées.
- Sur l'impérative association étroite des collectivités au déroulement des étapes ultérieures du projet.
- Sur la nécessité d'une implication forte de l'Etat et de l'Europe sur ce projet.

