

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

Les chefs d'entreprises du Carcassonnais

Le Richepin - 2, rue des trois couronnes - 11000 Carcassonne

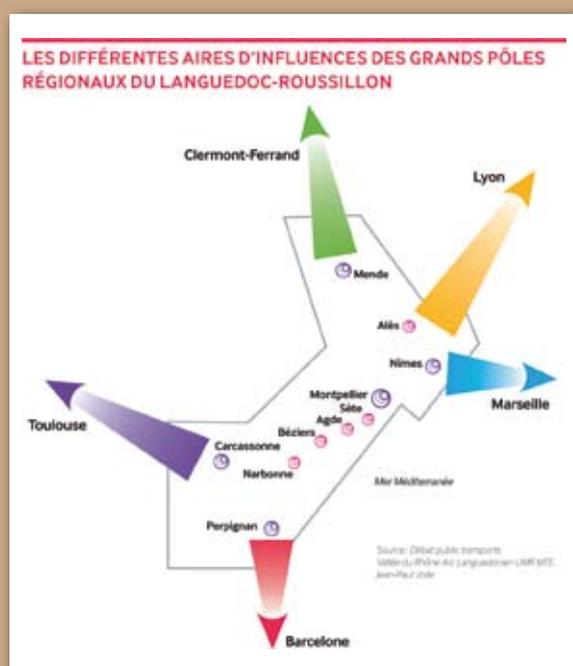
Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



Notre association a pour but de contribuer à promouvoir le développement économique, artisanal, agricole et industriel du Carcassonnais. Elle constitue un outil privilégié d'étude, de proposition, de réflexion, d'intervention, de formation à la disposition des chefs d'entreprises, commerçants, artisans, agriculteurs, professionnels libéraux ou autres.

En tant qu'association réunissant des membres d'horizons économiques très divers, mais très attachés à leur bassin d'emploi et à leur région, nous avons souhaité participer et apporter notre contribution au **DEBAT PUBLIC « LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN »** en présentant un cahier d'acteurs destiné à exprimer notre vision sur cet important sujet de développement futur.

Un constat

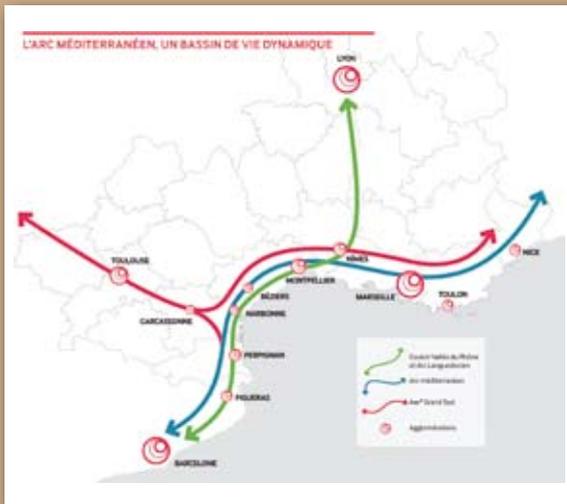


Si la région Languedoc-Roussillon est un espace de communication majeur où passent les échanges entre l'Europe du Nord et de l'Est, ceux en direction des pays du Sud, et même au-delà vers l'Afrique du Nord, le Département de l'Aude se situe au carrefour historique entre l'Atlantique et la Méditerranée. Aujourd'hui la saturation des réseaux existants, leur inadaptation aux besoins croissants des flux de région à région, ainsi que les nécessités de dessertes locales liées à la demande accrue, générée par une forte augmentation démographique, réclament une mise à niveau des moyens de transport pour les adapter à la demande et les mettre en concordance avec les besoins de volume et de célérité des échanges. Avec une ligne ferroviaire unique, le territoire du Languedoc-Roussillon est confronté aux problèmes de saturation du transit, et ne peut mettre en valeur les avantages que lui donne sa position géographique, favorable à l'ouverture et aux échanges.



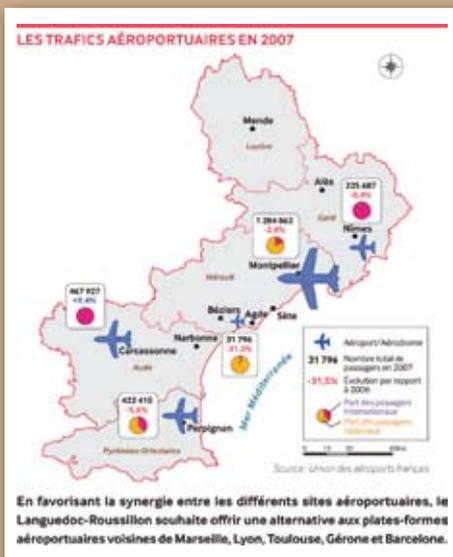
Un besoin

Cette liaison indispensable Nord-Sud ajouterait à ce positionnement géographique favorable une ouverture des échanges vers l'Ouest Atlantique et, au-delà, vers les pays transocéaniques.



De tous temps, cette liaison s'est révélée nécessaire, assurant l'ouverture par voie de terre entre les différents bassins de peuplement. L'ensemble de l'évolution des modes de transport a toujours traduit cette nécessité, que ce soit par voie terrestre, fluviale ou ferroviaire. Encore aujourd'hui l'alimentation des bassins économiques des régions Languedoc-Roussillon et Midi Pyrénées fait appel à l'ensemble de ces moyens (aéronautique, produits agricoles, énergie,...).

On ne peut que regretter, à ce propos, que dans le cadre du débat public du projet de ligne à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, une réflexion globale prenant en compte le carrefour Languedocien n'ait pas été engagée.



Les liaisons Bordeaux-Marseille et Turin, Toulouse-Barcelone, avec des possibilités d'interconnexion au niveau de Narbonne, sont fondamentales pour le développement économique de l'ouest Audois.

Le développement de la plateforme aéronautique de Carcassonne en Pays Cathare en terme de passagers internationaux (21^{ème} aéroport de France en 2007 avec 467 927 passagers) a démontré l'attractivité de notre territoire en matière d'environnement et de tourisme.

La création d'une liaison ferroviaire de type LGV ne peut que conforter cet attrait et améliorer les échanges intra-européens en rapprochant notre région des grandes métropoles urbaines européennes génératrices de flux touristiques.

En outre, le besoin de fluidité dans les axes Nord-Sud suppose un allègement du fret routier que seule une ligne ferroviaire peut apporter, en ajoutant une offre de transport de marchandises permettant un développement bénéfique en terme de logistique sur l'axe Toulouse-Narbonne, en liaison avec une activité potentielle nouvelle de fret sur l'aéroport de Carcassonne en Pays Cathare.

Confortant une liaison internationale entre l'Espagne et l'Europe du Nord, attendue par de nombreuses régions voisines, ce projet serait totalement adapté à des objectifs de développement indispensables à notre bassin économique et à la nécessité de développement du cadre de vie attractif de notre territoire.



Un souhait

Pour le développement des entreprises du territoire Carcassonnais et, plus largement, au sein du département de l'Aude, le Club des Chefs d'Entreprises du Carcassonnais souhaite voir se réaliser une ligne ferroviaire mixte de Montpellier à Perpignan, permettant de fluidifier les échanges et d'assurer une jonction vers l'Ouest, en développant les transports régionaux de proximité et le transfert modal (transport combiné et ferroutage).

L'importance de la mixité ligne voyageurs-ligne fret n'est plus à démontrer face au tissu et aux attraits économiques existants, et son évidence pour assurer le développement des entreprises du secteur géographique concerné ne peut qu'interpeller les différents acteurs de ce projet.

Il faut aussi prendre en compte le tissu existant et les potentialités de notre territoire Carcassonnais très orienté vers l'agro-alimentaire et le tourisme qui restent ses atouts majeurs.

Il ne faut pas oublier la proximité de métropoles économiques voisines qui, à travers une desserte favorable, sont susceptibles d'apporter une diversification de services, ou un accroissement des pôles industriels spécialisés dans les technologies avancées à forte valeur ajoutée comme Minilampe à Carcassonne ou Plastisud à Castelnaudary.

La position stratégique du territoire Carcassonnais doit également attirer de nouveaux projets d'entreprises en matière logistique et leur succès d'implantation est tributaire du potentiel de développement du fret et de la qualité des interconnexions pour favoriser le report modal.

Un choix

Au regard des propositions de scénarios de ligne nouvelle proposés, il apparaît à notre association « Club des Chefs d'Entreprises du Carcassonnais » que la création d'une ligne voyageurs, cohabitant avec un trafic de fret, serait la plus à même de répondre à un développement d'avenir et à long terme alliant le besoin d'une liaison « voyageurs » rapide à une réponse en terme de volume aux besoins de transport de marchandises.

C'est en ce sens que l'étude diligentée pour ouvrir le débat amenant au choix de tel ou tel scénario a fait l'objet d'un examen attentif de la part des membres de notre association.

Conscient de l'importance des investissements à réaliser, mais soucieux de la notion de pérennité à très long terme d'un tel projet, il nous est apparu que le scénario le plus approprié consiste à la création d'une ligne mixte voyageurs et fret à 120 km/h.

Dans cette perspective, il ressort que seules deux solutions peuvent être retenues.

Le projet « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h », plus onéreux, a le mérite d'associer le développement du trafic fret à long terme avec la rapidité de desserte voyageurs des territoires, et d'en absorber l'accroissement sur une plus longue durée.

L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES SCÉNARIOS		
	« LIGNE NOUVELLE VOYAGEURS À 220 KM/H ET FRET À 120 KM/H »	« LGV VOYAGEURS À 300 KM/H ET FRET À 120 KM/H »
BRUIT ET VIBRATIONS	<ul style="list-style-type: none"> Assez favorable car ils reportent environ 30% du trafic fret sur la ligne nouvelle qui fera l'objet de protections acoustiques Contribution sonore limitée aux abords de la ligne classique : + 1cB(A) 	
PAYSAGE	<p>Peu favorable car les caractéristiques techniques imposent des pentes* faibles et donc des volumes de terrassements importants</p>	<p>Défavorable, les caractéristiques techniques imposent des pentes* fortes et des emprises plus larges (voies d'évitement), donc des volumes de terrassements très importants</p>
MILIEU HUMAIN ET MILIEU NATUREL	<p>Assez favorable car la vitesse d'exploitation à 220km/h accepte des tracés plus sinueux qui permettent d'éviter plus facilement des secteurs à enjeux localisés</p>	<p>Peu favorable car la très grande vitesse combinée à la circulation des trains de fret impose des tracés très rectilignes et des emprises importantes sur les territoires traversés</p>
RESSOURCES EN EAU	<p>Favorable car une partie des trains fret circulant sur la ligne existante est reportée sur la ligne nouvelle équipée de dispositifs de confinement des pollutions accidentelles</p>	
EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE EN 2020 ET 2050 (en tonnes équivalent* CO ₂ évitées sur une année)	<ul style="list-style-type: none"> Favorable : gain de l'ordre de 460 000 tonnes de CO₂ en 2020 Très forte amélioration de cette efficacité à l'horizon 2050 (+ 70 %), avec une contribution importante de la part fret (64 %) 	<ul style="list-style-type: none"> Très favorable : gain de l'ordre de 600 000 tonnes de CO₂ en 2020 Amélioration importante de cette efficacité à l'horizon 2050 (+ 65 %), avec une contribution significative de la part voyageurs (64 %)



Il présente aussi une économie non négligeable des émissions de CO² garante de la qualité de l'environnement dans les territoires, cependant son impact environnemental est moins favorable que celui du projet « ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h » tant du point de vue du paysage que des milieux humain et naturel.

Après examen des différents éléments, et dans un souci de compromis en matière de coût, de respect de l'environnement et de rapidité, la ligne mixte « 220 km/h - fret à 120 km/h » (scénario 2), amortissable sur une durée plus raisonnable avant d'arriver à un risque de saturation du trafic, nous semble la plus adaptée aux besoins et aux souhaits de développements régionaux, avec un inconvénient limité en matière de gain de temps pour les voyageurs.

Il est à noter aussi que les économies budgétaires réalisées par le choix de cette solution peuvent autoriser un renforcement de la modernisation du réseau local, permettre la création d'une gare de liaison à l'ouest de Narbonne mettant en adéquation la desserte audoise avec la ligne nouvelle et une interaction modale en matière de fret.



Accueillir des trains en quantité suffisante, avoir des lignes polyvalentes et pouvoir développer des rythmes de fonctionnement avec des cadences appropriées doivent rester des objectifs prioritaires dans les choix techniques qui seront opérés.

Ces choix permettront d'adapter le réseau de communication au mieux des nécessités, le choix de la solution privilégiant l'économie budgétaire au détriment de l'intérêt de la vitesse maximum pouvant être accepté dans la mesure où une baisse de la vitesse des trains voyageurs n'impacte que faiblement les temps de trajets sur les tronçons concernés, surtout en prenant en compte la typologie de la clientèle.

Conclusion

La création d'une ligne nouvelle alliant l'amélioration de la fluidité, de la capacité et de la rapidité de tous les types de transport ferroviaire sur l'axe Montpellier- Perpignan est indispensable pour répondre à l'ensemble des besoins de développement de notre territoire en alliant la coexistence de liaisons modernes et rapides aux nécessités de maintenir la liaison de notre région Ouest Audoise avec le réseau européen, à travers les attentes des acteurs économiques.

Il ne peut aucunement être envisagé une situation figée qui aurait pour conséquence une saturation des sections ferroviaires dans un horizon de temps relativement proche, avec les conséquences négatives prévisibles en terme de développement économique.

Dans cette perspective, le Club des Chefs d'Entreprises du Carcassonnais ne peut que souhaiter la réalisation rapide d'un projet décisif pour l'avenir économique de son territoire et de la Région au sein de laquelle il est totalement intégré.

