

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc-Roussillon

273, Avenue de la Pompignane – CS89516 – 34961 Montpellier Cedex 2

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



« Sauvegarder les dynamiques économiques régionales en s'inscrivant dans une perspective européenne : une LGV mixte pour promouvoir un développement durable et équilibré »

Peuplé de 2,5 millions d'habitants, le Languedoc-Roussillon se distingue par son dynamisme démographique soutenu et une richesse économique affichant une progression parmi les plus élevées de France métropolitaine. Le développement régional, à dominante tertiaire et résidentielle mais disposant d'un fort potentiel technologique et innovant, repose étroitement sur l'attractivité du territoire et sa vocation à l'ouverture.

Alors qu'il bénéficie d'atouts géostratégiques décisifs, le Languedoc-Roussillon ne dispose pourtant que d'infrastructures de transport dégradées, fortement congestionnées, cumulant tous les types de trafics et d'ores et déjà inadaptées pour faire face à la croissance attendue de la demande, tant voyageurs que marchandises.

Cette situation menaçant à terme l'attractivité régionale, les Chambres de commerce et d'industrie du Languedoc-Roussillon entendent affirmer leur volonté de voir se concrétiser au plus tôt le projet de ligne ferroviaire mixte reliant Montpellier à Perpignan pour assurer le développement durable du territoire, soutenir la croissance des entreprises qui y produisent et inscrire la région dans une perspective européenne.

COMPRENDRE LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL POUR PROMOUVOIR DES AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS

Espace ouvert sur la Méditerranée, lieu de convergence de flux de toute nature, économiques, humains et culturels, le Languedoc-Roussillon occupe une position de centralité et de polarité unique en Europe du sud qui explique sa propension à l'ouverture et aux échanges.

Couloir de passage historique et haut lieu du tourisme, région de sédentarisation au patrimoine naturel exceptionnel, la région dispose de richesses et d'avantages comparatifs qu'il importe de valoriser au mieux pour susciter la croissance économique, tout en protégeant une qualité de vie et un environnement recherchés.



Aujourd'hui, le territoire régional de l'arc languedocien se caractérise par une saturation chronique de ses infrastructures de transport liée à l'inadéquation patente entre les capacités limitées des réseaux actuels et la progression des flux d'échanges.

Cette situation menace la région et ses principales agglomérations métropolitaines d'une asphyxie à court terme, si de nouveaux aménagements ne sont pas réalisés au plus tôt pour organiser et fluidifier les flux de biens et de personnes et accompagner les dynamiques de l'économie régionale dans un contexte d'accentuation de la demande de déplacements.

Cet enjeu majeur passe par une meilleure maîtrise des mobilités à l'échelle du territoire et le développement induit de modes de transport plus efficaces et performants, permettant d'absorber et de rééquilibrer les trafics dans la logique du développement durable.

DÉVELOPPER UNE LIAISON FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE MIXTE EN LANGUEDOC-ROUSSILLON, UN ENJEU EUROPÉEN ET MONDIAL

Le Languedoc-Roussillon occupe une fonction stratégique d'organisation des échanges et de transit entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen. Cette véritable opportunité économique fait du territoire une clé de voûte potentielle de la future zone d'intégration euroméditerranéenne.

Espace de communication charnière, le Languedoc-Roussillon est un carrefour géostratégique à la confluence des principaux courants d'échanges est-ouest (entre la façade atlantique et l'Italie) et nord-sud (entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique), une région interface ouverte sur le bassin méditerranéen et connectée par l'axe rhodanien et l'A75 à l'Europe du Nord.

Elle constitue à cet égard un élément essentiel de la stratégie de développement polycentrique de l'espace communautaire qui vise à promouvoir l'émergence d'une zone d'intégration économique de niveau mondial au sein de l'arc méditerranéen, un espace moteur de la croissance dans le sud de l'Europe faisant pendant à celui de la mer du nord.

Situé au cœur de cet axe structurant, le Languedoc-Roussillon est une porte d'entrée pour les flux de marchandises, une position qui lui confère un rôle pivot dans l'organisation des échanges internationaux et un avantage comparatif dans la fonction logistique et le transport, des enjeux économiques majeurs du développement régional.

La mondialisation de l'économie et la délocalisation des productions en Asie, l'émergence, dès 2010, de la zone de libre-échange EUROMED dans le bassin méditerranéen, la croissance des échanges transpyrénéens (qui devraient doubler d'ici 2020) vont accentuer considérablement les volumes de fret en transit dans notre région.

L'impact de ces évolutions majeures doit donc être anticipé d'une part afin de contenir la croissance attendue du trafic routier en favorisant le report modal fret, au bénéfice d'une moindre pollution répondant ainsi aux orientations du Grenelle de l'Environnement, et d'autre part pour promouvoir le développement de la vocation logistique et portuaire régionale.

En effet, près de 80% des trafics qui transitent en méditerranée se déversent aujourd'hui dans les grands ports de la façade atlantique et de la mer du nord, pour être ensuite réexpédiés par route vers les régions



du sud de l'Europe. Leur captation constitue une opportunité tant pour les ports régionaux que pour leurs hinterlands qui pourraient bénéficier des retombées économiques de ces trafics.

Une liaison TGV mixte interconnectée à la ligne classique, aux plateformes logistiques intermodales et aux zones portuaires permettrait de satisfaire pleinement les attentes des opérateurs, d'optimiser l'exploitation et la valorisation locale des flux, tout en évitant les nuisances induites par une croissance mal maîtrisée du transport routier (saturation, bruit, pollution, insécurité, etc...).

RAPPROCHER LES HOMMES ET LES TERRITOIRES PAR UN AMÉNAGEMENT FERROVAIRE HAUTE PERFORMANCE, UNE EXIGENCE MAJEURE DU DEVELOPPEMENT REGIONAL

Fortement dépendant du bon fonctionnement de ses axes de communication, le Languedoc-Roussillon s'appuie sur un réseau d'infrastructures dense et diversifié, dont la congestion chronique menace directement la compétitivité économique et l'attractivité territoriale de la région.

L'effet conjugué des évolutions sociétales (concentration des agglomérations métropolitaines, étalement urbain et éloignement de l'habitat résidentiel, aménagement du temps de travail et exigences de consommation...) et des modes de production (globalisation des échanges et délocalisations, chaînes logistiques à flux tendus et « juste à temps »), ont entraîné une croissance de la demande de transport qui ne se dément pas.

L'impact de la vitalité démographique régionale (métropolisation, pression foncière et périurbanisation) et du développement économique (tertiarisation, tourisme et économie résidentielle en Languedoc-Roussillon, croissance des échanges entre la péninsule ibérique et l'Europe) a accentué cette réalité et contribué à la multiplication des besoins de déplacements et des volumes en transit.

Trafic local, de transit ou d'échanges, flux touristiques et transfrontaliers, voyages de courte, moyenne ou longue distance..., l'axe littoral languedocien concentre des flux de biens ou de personnes toujours plus denses, rendant la saturation des infrastructures routières et ferroviaires inévitable à court terme si de nouveaux aménagements ne sont pas rapidement consentis.

En effet, quel que soit le mode terrestre considéré, force est de constater l'insuffisance patente du maillage territorial actuel :

- Mode prédominant pour les échanges, le réseau autoroutier régional, saturé et fortement accidentogène, cumule tous les types de flux, locaux, interurbains, régionaux, interrégionaux et transnationaux (soit plus de 85 000 véh/jour entre Nîmes et Montpellier avec des pointes à 150 000 véh/jour en été).

Il absorbe plus de 92% du transport de marchandises, les véhicules légers constituant pourtant aujourd'hui la plus importante source de congestion, notamment aux abords des grandes agglomérations (85 % des déplacements voyageurs).

Le taux de croissance du trafic sur les autoroutes A7-A9 étant fortement supérieur à la moyenne nationale (+ 3,4% en moyenne depuis 10 ans à l'Est de Montpellier, + 6,1% à la frontière), un rééquilibrage modal s'impose pour absorber le surplus, faciliter le transit et l'accessibilité territoriale.

- Cette congestion régionale concerne également l'infrastructure ferroviaire. TER, grandes lignes, TGV et fret se partagent les sillons disponibles, les trois lignes de la Vallée du Rhône, convergeant à partir de Nîmes en une voie unique et dégradée qui concentre l'ensemble des flux est-ouest et nord-sud. Insuffisance des aménagements, manque d'efficacité, offre inadaptée aux conditions et aux besoins du marché..., la voie ferroviaire classique n'est pas en mesure d'absorber des flux sans cesse plus importants, que l'on considère le trafic des biens (6,3 % du fret passe par le rail) ou celui des personnes (5,1%).



Au cœur d'un développement harmonieux et équilibré du territoire, des réseaux de transport efficaces permettent d'organiser l'urbanisation, de mailler les systèmes métropolitains entre eux et de renforcer la cohésion et les synergies économiques régionales. Pour créer une telle dynamique vertueuse en préservant non seulement l'attractivité et le patrimoine du Languedoc-Roussillon, mais également la compétitivité des piliers du développement que constituent la logistique et le tourisme, il convient de promouvoir la réalisation d'une ligne ferroviaire mixte de haute qualité et haute capacité.

LA CRCI LANGUEDOC-ROUSSILLON PREND DONC POSITION POUR LE SCÉNARIO 3, PROPOSANT UN AMÉNAGEMENT EN LGV VOYAGEURS A 300 KM/H ET FRET A 120 KM/H, CHOIX LE MIEUX ADAPTÉ POUR RÉPONDRE AUX OBJECTIFS A LONG TERME DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

CONSTITUER DES RÉSERVES FONCIÈRES AUTOUR DE CETTE LIGNE NOUVELLE ET CRÉER DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX, UN ATOUT POUR L'INTÉGRATION RÉGIONALE

Chaînon manquant d'une liaison internationale reliant l'Espagne à l'Europe du Nord, cette infrastructure s'insère de manière logique et cohérente entre les lignes mixtes en cours de développement de Barcelone à Perpignan, via la traversée pyrénéenne de Figueras, ou en projet dans le cadre du contournement ferroviaire mixte de Nîmes et Montpellier (CNM).

Seul scénario incluant la réalisation de voies d'évitement, la ligne nouvelle autorisera un trafic TGV à une vitesse commerciale attractive, couplé à une circulation accentuée de trains de fret, une option d'aménagement qui optimise le report modal et de fait, la réduction des consommations énergétiques et des émissions de CO₂.

En autorisant des réserves de capacité sur le long terme grâce à une infrastructure optimisée, ce choix représente également un engagement fort pour l'avenir de notre région : celui de promouvoir, au-delà de plusieurs générations, un développement durable et équilibré des territoires, affranchi du manque d'ambition et de l'absence de vision prospective.

Dans l'attente, les aménagements connexes visant à augmenter la capacité sur la ligne classique, prévus dans le cadre des investissements d'accompagnement au CNM, doivent être réalisés au plus tôt afin de revitaliser cette voie ferroviaire historique et lui permettre d'assumer pleinement son rôle actuel et à venir.

Dans cette même logique, il importe de prévoir dès à présent la mise en place d'une véritable politique régionale d'intermodalité afin d'améliorer la cohérence et les correspondances entre les réseaux de transport, tout en respectant les équilibres économiques et environnementaux ainsi que les logiques de déplacement.

Cette action complémentaire doit se décliner à travers la constitution de réserves foncières au long de cette ligne nouvelle, pour prévoir d'éventuelles augmentations de capacité et promouvoir la création de véritables pôles d'échanges multimodaux autour des nouvelles gares, à Montpellier, Perpignan, ainsi qu'entre Béziers et Narbonne, de véritables nœuds de communication reliés à la ligne classique et jouant un rôle d'interface entre les agglomérations urbaines et les réseaux de transport.

Sur la base d'un maillage efficace et intermodal des moyens de transport, c'est donc la consolidation d'un modèle de développement territorial novateur, homogène, compétitif et durable qui est en jeu dans notre région... Un défi majeur pour l'avenir du Languedoc-Roussillon.

