

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



CCI Narbonne, Lézignan- Corbières et Port la Nouvelle

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

“

Carrefour au centre de la Région Languedoc-Roussillon, le Narbonnais est confronté à une saturation croissante de ses axes de communication. Contraint par des enjeux environnementaux forts - Parc Naturel, sites classés, étangs, espèces protégées - qu'il convient de préserver, ce territoire est également un espace de développement économique et d'accueil de populations nouvelles.

Pour répondre à l'ensemble des enjeux, internationaux, nationaux, régionaux et locaux de communication et de circulation des marchandises et des hommes, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne souhaite qu'une nouvelle liaison ferroviaire soit créée entre Montpellier et Perpignan.

Cette voie nouvelle doit être conçue en intégrant la nécessité d'une interconnexion à grande vitesse avec la voie Bordeaux-Toulouse. Elle doit également anticiper et répondre aux enjeux futurs d'accroissement de la vitesse et d'évolution des technologies ferroviaires et être mixte (passager-fret) pour répondre aux attentes économiques.

Afin de conforter les atouts locaux, une gare TGV doit être créée dans le Narbonnais.

Le Président
Bernard BALLESTER



Le Narbonnais au cœur du Languedoc-Roussillon

Le Languedoc-Roussillon est aménagé de part et d'autre de 2 axes majeurs : l'autoroute A9 et la voie ferroviaire Nîmes / Perpignan. Aucune autre solution compétitive et rapide n'est possible pour se déplacer du Nord au Sud de la région.

Ces 2 axes historiques de transport des hommes et des marchandises sont stratégiques. Ils répondent chacun aux enjeux suivants :

- Structuration européenne des relations Est Ouest et Nord Sud reliant deux axes européens majeurs : l'Arc Méditerranéen de Valencia à Rome, et l'Arc Centre Européen de Londres à Milan
- Connexion de deux côtes maritimes : l'Atlantique et la Méditerranée
- Connexion terrestre et maritime vers l'Afrique du Nord
- Interconnexion routière et ferroviaire de 6 ports de commerce du bassin méditerranéen : Valencia, Barcelone, Port Vendres, Port la Nouvelle, Sète, Fos-Marseille
- Dessertes locale et régionale inter cités

Le trafic actuel de plus de 10 000 poids lourds par jour associé à celui des véhicules légers entraîne une saturation chronique de l'axe autoroutier. Très accidentogène, l'A9 est à la merci d'accidents de poids lourds pouvant interrompre la circulation pendant des heures. On peut, à terme craindre des conflits d'usage du fait du nombre important de véhicules routiers transportant des matières dangereuses à proximité des villes ou au cœur de « migrations » touristiques importantes. Toute croissance de trafic est également limitée sur l'axe ferroviaire de par sa structure même.

Un élargissement de l'autoroute A 61 à partir de Narbonne est également nécessaire et prévu.

Un territoire dynamique

a) Un territoire attractif

Le Narbonnais est attractif pour les populations nouvelles de tout âge provenant d'autres régions. Depuis le recensement de 1999, le taux de croissance de la population est supérieur à ceux de l'ensemble des autres bassins languedociens (source INSEE).

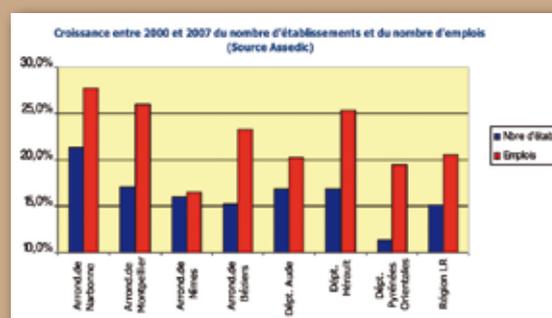
b) Un potentiel de développement

Le quadrilatère Agde / Pézenas / Lézignan-Corbières / Port la Nouvelle au centre duquel se trouve le Narbonnais est reconnu par le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire comme une « zone pertinente » se situant au cœur des influences des métropoles de Toulouse, Montpellier et Perpignan. Il offre, selon ce schéma, « un potentiel de développement considérable ».

c) Des zones d'activités existantes et en développement constant

Plus de 200 hectares de zones d'activités ont été aménagés et vendus au cours des 20 dernières années sur l'arrondissement de Narbonne.

Afin d'anticiper les développements futurs, de capter, transformer et redistribuer les marchandises transitant sur nos axes, l'ensemble des partenaires de ce territoire, associés au Conseil Régional, a décidé de créer des zones importantes - notamment à Montredon des Corbières et à Salles d'Aude - qui offriront à ces trafics une utilisation rationnelle et une synergie des divers modes, aérien, routier, autoroutier, portuaire, ferroviaire, présents sur cet espace.





d) Des aménagements logistiques au service des personnes et des biens

La position géographique de Narbonne est reconnue par la SNCF qui gère en gare de Narbonne-Ville l'une des 13 gares de trains autocouchettes.

e) Une importante économie du tourisme

La richesse du patrimoine, la qualité des sites, la vie culturelle, la proximité de sites majeurs - tels que la Cité de Carcassonne - ont permis de développer une solide économie du tourisme qui s'appuie fermement sur les stations du littoral. Des politiques locales de développement du tourisme - telles que le programme Pays Cathare associant entreprises, collectivités locales, compagnies consulaires, le Conseil Général et le Conseil Régional - ont permis de promouvoir le territoire et ses richesses.

Des actions nouvelles visant à promouvoir le tourisme d'arrière saison sont en cours de lancement. La CCI de Narbonne, par exemple, a mis en place «SEMINAIR en Narbonnais» pour développer l'accueil de séminaires d'entreprises.

Selon le CDT, l'économie du tourisme est porteuse de 11% des emplois salariés et concerne 22% des entreprises audoises. Elle génère un chiffre d'affaires d'environ 700 Millions d'€ par an, soit 10% du PIB départemental.

En 2006, plus de 17 Millions de nuitées touristiques ont été comptabilisés, soit l'accueil de plus de 2,5 Millions de touristes dont près d'un Million d'étrangers. Les 50 sites touristiques majeurs enregistrent chaque année environ 2,3 Millions d'entrées payantes.

Le département de l'Aude se situe dans le premier tiers des départements touristiques français.

f) Un panel complet des modes de transports et de structures logistiques

1) Le port de Port la Nouvelle

1er port céréalier sur la Méditerranée, il reçoit, par route et par rail, les céréales du Lauragais et de la Région Centre et les expédie par bateaux vers les pays du Maghreb et l'Italie.

9^{ème} port français pour le trafic des produits pétroliers, il dessert par route une partie du Languedoc-Roussillon, de Midi-Pyrénées et de l'Andorre.

Propriété de la Région Languedoc-Roussillon, ce port, dont le trafic annuel est de 1,9 Million de tonnes, est le 3^{ème} port méditerranéen.

A mi-chemin entre Marseille et Barcelone, il est le débouché maritime naturel de la Région Midi-Pyrénées et de l'agglomération de Toulouse.

2) Des zones logistiques

Valorisant la situation de carrefour, la CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port la Nouvelle a été à l'initiative, dans les années 80, de la création du centre routier de CroixSud, l'un des premiers en France. Cet équipement a donné une impulsion nouvelle à l'économie locale et a entraîné l'aménagement ultérieur des zones de Narbonne La Coupe, Montredon des Corbières et Lézignan-Corbières, où sont implantées d'importantes entreprises de logistique.

3) Les transports aériens

Le Narbonnais est situé à moins de 30 minutes de 3 aéroports, Béziers, Perpignan et Carcassonne qui accueillent plus de 900 000 passagers en provenance d'une quinzaine de destinations.

g) Un potentiel technologique et tertiaire

Les universités de Perpignan et de Montpellier assurent un maillage de l'ensemble du Languedoc-Roussillon, profitant également à Narbonne qui accueille des enseignements universitaires en urbanisme, droit et génie chimique.

Ces enseignements complètent les compétences en matière de recherches de l'INRA, installé à Narbonne et à Gruissan dans 2 établissements respectivement spécialisés en traitement des effluents liquides et en viticulture.

Leurs compétences s'étendent sur l'ensemble du territoire national.

L'intérêt de la CCI pour le projet de ligne mixte

a) Répondre à une problématique européenne

L'analyse de la carte des réseaux ferroviaires européens confirme l'existence au niveau du Languedoc-Roussillon d'un maillon manquant, d'un goulot d'étranglement, limitant le potentiel de développement des échanges commerciaux entre la France et l'Europe du Nord d'une part, et la péninsule ibérique voire les pays du Maghreb, d'autre part.

Aménager la voie entre Montpellier et Perpignan permettra d'ouvrir encore plus l'Europe sur le bassin méditerranéen. Cet axe de trafic fret et passagers est indispensable pour la viabilité d'une véritable zone de libres échanges euro méditerranéenne.

Dans tous les cas, la ligne créée devra être en mesure de permettre un basculement significatif des transports à longue distance, effectués à ce jour par route, vers le mode ferroviaire. La hausse prévisible des contraintes économiques et écologiques pesant sur le fret routier favorisera cette migration.

b) Créer une synergie entre les modes de transport

Afin de répondre aux mutations imposées par la conteneurisation des transports sur l'axe Asie-Afrique-Europe, des investissements lourds sont réalisés depuis une quinzaine d'années par tous les ports méditerranéens et notamment Barcelone ou Tanger. Leurs hinterlands respectifs se sont considérablement développés et, par exemple, Barcelone rayonne dorénavant sur plus de la moitié Sud de la France.

Le projet de ligne mixte (scénario 3) est le seul à être en phase avec cette mutation structurelle des axes et des modes de trafics de la Méditerranée occidentale.

c) Répondre à une problématique locale



La ligne LGV doit permettre de réduire les trafics autoroutiers estimés à 10 000 PL/jour. La prise en compte, d'une part, de la pollution engendrée par ces poids lourds, et, d'autre part, des risques que les cargaisons chimiques font courir aux usagers de l'autoroute et aux populations des villes traversées, sont autant de facteurs incitant à sécuriser ces trafics en les transférant sur le rail.

Ainsi une partie des sillons libérés sur la voie actuelle pourra être réservée à un meilleur cadencement des TER et des trains inter cités.

Pour notre avenir et celui de la Région de Toulouse, il est urgent que la liaison TGV vers Toulouse-Bordeaux, également soutenue par la CCI de Toulouse soit elle aussi rapidement engagée.

Cette interconnexion des réseaux TGV Atlantique et Méditerranée créera un véritable maillage à grande vitesse de l'Europe du sud.

d) Anticiper des besoins futurs

Il est indispensable d'anticiper l'évolution certaine des technologies ferroviaires et des besoins de déplacements de plus en plus rapides, à l'horizon 2040-2050. Aussi le scénario permettant au TGV de rouler à 300 km/h et d'accueillir également des trains de marchandises doit être privilégié car c'est le seul qui permette de répondre à l'ensemble des besoins évoqués.

Construire une gare dans le Narbonnais

Afin d'éviter la bipolarisation du Languedoc-Roussillon autour des deux métropoles Montpellier-Nîmes d'une part et Perpignan d'autre part qu'accentuerait une gare TGV dans ces deux seules métropoles, il est impératif de créer une gare dans le Narbonnais.

Cette gare s'appuiera sur le dynamisme économique existant et complètera les équipements logistiques existants en bénéficiant d'une synergie avec les aéroports ouverts sur l'Europe du Nord.

Elle permettra également à l'ensemble des stations, - du Cap d'Agde à Leucate - d'accueillir de nouvelles populations touristiques. Elle sera un atout essentiel pour pérenniser les emplois saisonniers.

Quelles que soient les options retenues pour sa localisation, cette gare s'appuiera sur des zones d'activité de surfaces importantes, décidées et conçues pour conforter notre développement économique, nos emplois, pour valoriser nos atouts logistiques. Elle sera un facteur supplémentaire d'attractivité et de compétitivité pour le Narbonnais et pour ses zones offrant plus de 300 ha de disponibilités foncières.

L'implication de l'ensemble des chefs d'entreprise du Narbonnais aux côtés de la CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port la Nouvelle ainsi que leur unanimité d'analyse et d'engagement dans cette phase de réflexion, constituent d'ores et déjà un facteur politique et social important pour la réussite et l'aboutissement du projet de LGV mixte.

