

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

Chambre de Commerce et d'Industrie de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary



CCI CARCASSONNE LIMOUX CASTELNAUDARY 3, Bd Camille Pelletan 11890 CARCASSONNE Cedex 9

Tél. : +33(0)4.68.10.36.00 Fax : +33(0)4.68.10.36.02

Site : www.carcassonne.cci.fr Courriel : webmaster@carcassonne.cci.fr

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



Établissement public relevant du statut des chambres consulaires, dont la circonscription s'étend sur l'ouest Audois (arrondissement de Carcassonne et de Limoux). Assure un rôle de développement de l'économie locale à travers l'appui à la création, la transmission, le développement, l'implantation, la formation, des entreprises. Favorise et fédère les initiatives locales et l'organisation collective des entreprises. Contribue à l'aménagement du territoire grâce au partenariat avec les autres institutions et les collectivités locales. La région Languedoc Roussillon est un espace de communication charnière, à la confluence des courants d'échanges entre l'Europe du Nord et du Sud, mais aussi entre l'Atlantique et la Méditerranée. Le trafic routier et ferroviaire qui en découle, se traduit par une saturation des réseaux existants, inadaptés sur une grande partie de leur tracé aux flux en transit, et à l'évolution des besoins locaux générés par une forte augmentation démographique. Avec une seule ligne ferroviaire, le territoire du Languedoc Roussillon subit les inconvénients des problèmes de saturation et de transit et ne peut valoriser les atouts que lui confère sa position géographique, propice à l'ouverture et aux échanges. Face à l'enjeu majeur présenté par la restructuration du réseau de transport ferroviaire, pour le développement de l'Aude et de ses entreprises, la CCI de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary, souhaite voir se réaliser au plus tôt, une ligne ferroviaire mixte de Montpellier à Perpignan. L'objectif de cette nouvelle ligne est de supprimer les zones de saturation actuelles ou à venir, en conservant la possibilité de développer les transports régionaux de proximité et le report modal. Maillon manquant d'une liaison internationale entre l'Espagne et l'Europe du Nord, attendue par de nombreuses régions voisines, ce projet s'inscrit aussi dans les objectifs de développement durable indispensables au maintien du cadre de vie attractif de notre territoire. Dans ce cadre il est regrettable que dans le prolongement 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. La qualité de la liaison Bordeaux - Marseille, Bordeaux - Turin, Toulouse - Barcelone, ainsi que les possibilités d'interconnexion au niveau de Narbonne sont essentielles pour le développement économique de l'Ouest Audois. La liaison historique Atlantique Méditerranée voulue par Colbert dès 1666 avec le canal du Midi reste d'actualité. Le développement de la liaison Toulouse Narbonne présente toujours un grand intérêt pour les Audois.



L'enjeu pour le territoire

Vecteur de la croissance, les réseaux de transport sont des éléments essentiels qui conditionnent la cohésion territoriale et renforcent le potentiel d'attractivité régionale en maximisant l'accessibilité.

L'évolution des besoins de transport et d'échanges sur l'arc méditerranéen, l'axe Nord-Sud, l'axe Atlantique Méditerranée, exigent que le réseau du Languedoc Roussillon où se superposent tous les trafics, anticipe rapidement les problèmes de saturation confirmés par toutes les études à l'horizon 2020. Avec une croissance de plus de 2% le trafic routier doit bénéficier d'une alternative pour la fluidité du trafic et la sécurité des passagers.

La Région doit être le point focal de ces courants d'échanges et non pas un goulot d'étranglement frein au développement économique. La congestion autoroutière, et les conflits d'usage nés de la proximité des zones urbaines avec les réseaux de communication doivent promouvoir la mise en œuvre rapide de projets de substitution durables.

La Région enregistre par ailleurs un taux de croissance démographique de 1.4% par an (le double du taux moyen des autres Régions françaises), qui impose un développement des transports de proximité et à grande vitesse. Les besoins de déplacements intra et interrégionaux progressent régulièrement, la tertiarisation de l'économie régionale mettant aussi en avant la nécessité d'améliorer les liaisons avec les métropoles nationales et Européennes. Une amélioration des transports type TER permettrait à long terme d'équilibrer la répartition des populations sur le département entre le littoral et l'arrière-pays en supprimant les contraintes liées au délai de trajet et à l'éloignement du lieu de travail.

L'économie touristique tient une grande place dans le développement régional. Pour maintenir son attractivité le Languedoc Roussillon doit offrir une grande facilité d'accès et une pluralité de moyens de transport. Le report modal entre les différents moyens de transports est essentielle (LGV, Avion, Transports régionaux).

La position stratégique de la Région attire des projets d'entreprises logistiques dont le succès d'implantation est tributaire du potentiel de développement du fret, de la qualité des interconnexions, et des possibilités de report modal présentant des alternatives économiquement viables au « tout routier ».

Le département de l'Aude et plus particulièrement le territoire de la circonscription de la CCI de Carcassonne-Limoux-Castelnaudary enregistre les mêmes tendances et besoins que la Région, avec :

- une progression démographique,
- une augmentation de la méta ruralisation (implantation d'entrepreneurs en zone rurale) et d'actifs salariés résidants en zone rurale conservant leur emploi dans les métropoles régionales (Toulouse ou Castelnaudary),
- un développement de la fréquentation de l'aéroport de Carcassonne par la clientèle du Nord de l'Europe (500 000 passagers),
- un développement de zones d'activités d'intérêt régional à Castelnaudary et Carcassonne, dont une partie réservée aux entreprises logistiques.



Les infrastructures de transports existantes se sont toutes développées selon l'axe Est-Ouest et le littoral, confirmant le lieu d'échange représenté par l'Aude, carrefour primordial auquel il ne manque que la LGV.

Il est donc essentiel pour notre territoire que le réseau ferroviaire intègre ces évolutions et ces besoins. Dans ce contexte la création d'une ligne nouvelle autorisant l'augmentation des trafics voyageurs et marchandises, est indispensable. La majorité des visiteurs de l'Aude rayonnant à partir du sillon Est -Ouest et de la bande littorale, l'amélioration des transports de ces axes ne peut que favoriser l'afflux touristique.

La rapidité des échanges étant un paramètre important, pour les grandes distances, la vitesse de déplacement doit se rapprocher des performances habituelles des LGV. Compte tenu de la position géographique de l'Ouest Audois, la réalisation d'une ligne nouvelle doit aussi permettre le développement du report modal, l'amélioration du maillage du réseau ferré et le développement des interconnexions des réseaux de transport. Les propositions de ligne mixte doivent donc être privilégiées, et les choix techniques retenus doivent intégrer l'intérêt de l'Ouest Audois pour une interconnexion de qualité au niveau du carrefour Narbonnais.

Choix du scénario

Les scénarios 2 et 3 comportant une nouvelle ligne mixte à grande vitesse répondent aux impératifs imposés par les besoins de développement économique de notre circonscription.

Ces projets ont en commun :

- une amélioration des temps de trajets voyageurs,
- la possibilité de développement des TER,
- la baisse des nuisances liées au transit des marchandises entre le Nord de l'Europe et l'Espagne,
- le développement de la desserte TGV régionale.

Toutefois le projet de ligne nouvelle ne bénéficiera à l'Aude que si les choix techniques retenus permettent :

- l'amélioration des échanges avec l'axe Est-Ouest,
- un cadencement fonctionnel des TER desservant Toulouse,
- un accès facilité au réseau LGV.

Le scénario privilégié par notre compagnie consulaire serait le n°3 qui présente les meilleures capacités de développement à long terme tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Il est difficile d'évaluer l'impact des progressions, de la croissance démographique, économique, et du volume de fret, l'évolution entre les différents facteurs restant irrégulière. Dans ce contexte, il paraît judicieux de choisir le scénario n°3 qui présente le plus de capacité d'adaptation aux besoins du trafic.

La capacité d'accueil des trains, la polyvalence des lignes et le développement des cadencements doivent rester des objectifs prioritaires dans les choix techniques qui seront opérés.

Des concessions à la vitesse maximum peuvent être concédées dans la mesure où elles permettent des économies budgétaires, une baisse partielle de la vitesse des trains voyageurs ayant un impact modéré sur les temps de trajets.



Aménagements complémentaires

Si le débat sur le positionnement des gares ne doit pas perturber la réflexion sur les objectifs principaux de la nouvelle ligne, il présente néanmoins un enjeu majeur pour l'Ouest audois.

Notre territoire fortement influencé par la Métropole Toulousaine doit pouvoir bénéficier d'une bonne gestion des flux tant sur l'axe Nord-Sud que sur l'axe Est-Ouest. L'amélioration du réseau ferroviaire entre Toulouse et Narbonne est une nécessité, Toulouse ayant vocation à s'ouvrir vers l'Est.

Quelle que soit la date de la réalisation de la ligne LGV Toulouse Narbonne, notre situation et nos besoins plaident pour un équipement de gare au niveau du carrefour Narbonnais.

La zone du Narbonnais permet :

- un raccordement aux réseaux de circulation, fer, route, autoroute,
- l'accès de proximité des Audois à ligne LGV,
- une intégration dans les zones de développement urbaines Narbonne/Lézignan-Corbières.

L'amélioration de la liaison Toulouse Narbonne via Montpellier ou Barcelone est un atout de développement pour les Audois. La valorisation de la liaison historique Atlantique Méditerranée réalisée avec le canal du Midi dès le 17^{ème} siècle, restant sur le long terme pleinement d'actualité.

L'objectif de développement de l'inter modalité (rail/air/mer/route), devra être intégré par tous les acteurs du transport et les collectivités locales, pour valoriser des pôles d'échanges autour des nœuds de communication régionaux.

Conclusions

L'interconnexion du réseau TGV européen est une condition essentielle à l'essor économique du département de l'Aude et de la région Languedoc Roussillon. L'enjeu de mobilité des populations actives et touristiques est essentiel pour conserver l'attractivité de l'Aude. Renoncer à résoudre les difficultés posées par l'engorgement du couloir de circulation languedocien pénaliserait le développement régional et départemental. C'est aussi un enjeu majeur pour le développement durable du fret en terme de volumes transportés, de transfert route/fer, et de diminution des nuisances. Le débat concernant ce projet devrait être l'occasion d'aborder de façon plus globale l'équipement ferroviaire du Sud de la France, avec une intégration des évolutions réalisables sur le tronçon Toulouse Narbonne. Cette opportunité ayant déjà été évoquée lors du débat LGV Bordeaux Toulouse, et au sein du conseil d'administration de RFF. La CCI de Carcassonne Limoux Castelnaudary soutient la création d'une ligne mixte LGV reliant Montpellier à Perpignan, réalisée sur la base du scénario n°3, capable d'absorber les évolutions de trafic à long terme, et intégrant l'équipement d'une gare sur l'aire Narbonnaise. Dans le prolongement ou en parallèle de ce projet notre chambre consulaire souhaite que la continuité de la LGV Toulouse Narbonne, soit étudiée dans les meilleurs délais.

