

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

présenté par le **Comité Economique
et Social de l'AUDE**

Présidente ; M^{me} Simone GASTAUD.

Allées Raymond COURRIERE - 11855 CARCASSONNE Cedex 9 - Tél. : 04.68.11.64.85 - Fax : 04.68.11.64.78 - Courriel : alice.barthas@cg11.fr

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



La LGV : une infrastructure indispensable au développement économique des Territoires Audois.

Le département de l'AUDE, carrefour historique des axes Atlantique-Méditerranée et Arc Méditerranéen-Espagne est actuellement oublié par la grande vitesse.

La réalisation du tronçon de la Ligne à Grande Vitesse Montpellier-Perpignan serait un atout considérable, favorisant l'accessibilité et l'ouverture de l'AUDE, à la condition que le barreau Toulouse-Narbonne soit lui aussi éligible à la grande vitesse comme étant une partie de l'axe Bordeaux Turin.

Les axes grande vitesse doivent être conçus dans l'optique des projets d'aménagement des territoires de tout le Languedoc-Roussillon, mais pas au détriment des transports régionaux de proximité.

La grande vitesse ferroviaire étant un réel outil de développement des flux et de report modal, le CES de l'Aude souhaite une interconnexion efficace et dans des délais raisonnables des pôles qui l'environnent (TOULOUSE, LYON, MONTPELLIER, BARCELONE).

Cette demande était déjà exprimée par les 9 Présidents des Conseils Généraux concernés par le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien en 2006.

Il est sensible au fait que l'évaluation socio-économique des projets LGV prenne aussi en compte "des éléments complémentaires" tels que l'équité territoriale, et l'aménagement durable du territoire, éléments non monétarisés.



La LGV : une nécessité.

L'amélioration de toutes les liaisons ferroviaires et notamment la création de nouvelles lignes à grande vitesse est une nécessité et une urgence.

Une nécessité sociale : De plus en plus, nos habitants ont besoin de se déplacer tant sur le plan professionnel que des loisirs, tant à l'intérieur de notre région que vers les métropoles que sont Toulouse, Marseille, Barcelone pour les plus proches, mais aussi vers Paris et l'Europe au travers d'axes Nord-Sud mais aussi Ouest-Est. Les projets de LGV dans le Languedoc Roussillon doivent être conduits comme des parties de projets européens et transfrontaliers utiles et acceptables pour l'Aude et ses habitants, dont la démographie a cru de plus de 10 % en dix ans.



Une nécessité économique : Les lignes à grande vitesse ont toujours apporté aux régions en connexion un autre dynamisme qui permet de concevoir des projets innovants permettant un développement économique durable pour toute une euro-région allant de Marseille à Bordeaux et englobant les régions catalanes. Les entreprises industrielles, en facilitant la rapidité de leurs échanges, pourront envisager leur implantation sans craindre un isolement pénalisant et bénéficier ainsi d'une mobilité géographique plus importante. Le développement économique et touristique devra aussi s'appuyer sur le report modal des aéroports de Montpellier et de Carcassonne jouant pleinement son rôle dans l'attractivité et dans le développement du département.

Une nécessité écologique : La saturation prévisible des autoroutes A9 et A61, due au transit international, est source d'émission de CO2 et de nuisances multiples. Il convient d'offrir d'autres solutions comme le ferroutage et le transport de fret à grande vitesse plus économes en énergie et plus respectueuses de l'environnement. Ces deux choix permettront de réduire les nuisances liées notamment à la circulation automobile et au trafic de camions sur la route et de préserver ainsi les conditions de vie et d'accueil sur les territoires languedociens. La philosophie des conclusions du Grenelle de l'environnement se retrouverait dans un projet allant dans ce sens.

Une nécessité culturelle : Le rayonnement du Pays Cathare, du Canal du Midi, de la Cité de Carcassonne (tous deux classés au patrimoine mondial de l'UNESCO) doit être amplifié et les sites de notre région profiteront d'une impulsion nouvelle. Les échanges historiquement importants entre territoires de tradition culturelle romane pourront devenir des vecteurs de meilleure compréhension mutuelle dans une Europe plus ouverte et plus accueillante, car plus accessible.



Un choix clair en faveur du ferroviaire.

Les moyens de transports collectifs non polluants doivent être privilégiés. Mais le “tout grande vitesse” pour les longues et moyennes distances ne doit pas se faire au détriment des liaisons classiques existantes. L'offre TGV doit permettre de développer et d'améliorer les dessertes par TER grâce à la libération de créneaux sur l'ancienne voie et aussi par le biais d'un meilleur cadencement des horaires

Tous les Audois qui ne seront pas proches de l'axe Montpellier Perpignan devront pouvoir bénéficier d'une offre SNCF leur permettant d'y accéder dans des conditions satisfaisantes.

Quel type de ligne.

Des 4 scénarios proposés au débat public, la solution de simplement aménager la ligne existante (4^{ème} scénario) n'apporte aucune solution à long terme à l'aménagement des territoires : pratiquement pas de gain de temps et la saturation des axes routiers n'est pas évitée.

Si la réservation de la ligne LGV aux seuls voyageurs (1^{er} scénario) offre des solutions pour la diminution des temps de parcours, le problème du transport de marchandises du fret international reste entier. Ces deux propositions sont rejetées par le Comité Economique et Social.

Les deux autres propositions de ligne mixte doivent retenir l'attention des décideurs.

Quelle que soit la solution retenue, les couloirs d'emprise, dans l'Aude, sont identiques et les études sur la quasi-totalité du trajet semblent être similaires, hors localisation des points d'arrêts (gares actuelles ou nouvelles gares). Leur implantation fait le plus souvent débat polémique et pouvant à terme occulter et parasiter le raisonnement objectif et économique qui doit conduire à opter pour l'une ou l'autre de ces deux types de voies.

Les attentes des populations languedociennes et plus particulièrement audoises visent à conforter leur place dans l'Europe de la grande vitesse. En diminuant les temps de parcours au bénéfice de tous les territoires et non simplement à ceux limitrophes de l'axe côtier densément peuplé, mais aussi en favorisant le report modal du transport de marchandises et du fret, une ligne LGV mixte apparaît comme la solution s'inscrivant dans le cadre d'un développement durable ; car le transfert du fret sur le rail permettra une moindre consommation d'énergie, une moindre émission de gaz à effets de serre et une moindre pollution. Le 2^{ème} scénario semble permettre, d'une part, une meilleure utilisation des embranchements vers la ligne ancienne et d'autre part, à moindre coût, une gestion des dysfonctionnements et de l'entretien de la ligne LGV.

Par ailleurs, les nuisances sonores liées au passage des TGV sont grandement diminuées par l'affaiblissement de la vitesse et les gains de temps (environ 5 mn hors arrêts) pour les voyageurs ne semblent pas devoir être mis en balance face à l'économie financière de ce projet.

Perdre un peu de vitesse pour mieux préserver un peu les paysages et les espaces naturels et favoriser le développement des zones traversées, paraît acceptable.

En se plaçant dans un cadre hors constructions de gares nouvelles, le CES estime que le projet de ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h (2^{ème} scénario) est à privilégier. Les sommes ainsi récupérées pourraient être mises au service du projet futur de ligne LGV Toulouse Narbonne.



Quelles gares.

Si le deuxième scénario permet des solutions, par les interconnexions entre gares actuelles et nouvelle ligne, le Comité Economique et Social est favorable à ce type de ligne.

Quel pourrait être l'intérêt pour les Audois et les collectivités territoriales de ne voir que passer les TGV, si aucune gare audoise ne devait les accueillir ?

Dans le cas où une gare nouvelle devrait être construite dans le secteur de Narbonne Ouest (Montredon), et comme le dit RFF, elle permettrait l'interconnexion avec la ligne existante Toulouse Narbonne, à proximité des axes routiers (de la A9 et de la A61, de la RN 113 et de la RN 9). Ce site devrait permettre le raccordement du projet avec, à terme une ligne grande vitesse entre ces deux villes.

L'interconnexion au réseau TGV européen est une condition essentielle à l'essor économique du département de l'Aude et de la région Languedoc-Roussillon. Ces dessertes permettront de répondre à l'enjeu de mobilité des populations, préalable indispensable à l'attractivité de notre département.

A l'heure où la compétitivité des territoires s'exacerbe, l'absence d'accès à la LGV constituerait pour le département un handicap de nature à compromettre son développement.

Le CES acte la proposition de RFF qui entend poursuivre et maintenir le dialogue, en citant comme exemple le projet LGV Poitiers-Limoges, mais il devrait aussi prendre en compte les conclusions du débat public sur la ligne Bordeaux-Toulouse (dont certaines pré-études concernaient déjà tout le parcours Bordeaux-Narbonne) que RFF, lors de la réunion de son conseil d'administration extraordinaire du 13/04/2006 avait acceptées : "RFF mènera en lien avec les pré-études fonctionnelles de la liaison Montpellier-Perpignan une concertation sur la liaison Toulouse-Narbonne".

Le CES de l'Aude demande que dans son rapport final la CPDP rappelle à RFF ses engagements. Car les LGV Montpellier-Perpignan et Narbonne-Toulouse avec le nœud d'interconnexion à la gare de Montredon (Narbonne Ouest) et la gare TGV intermédiaire à Carcassonne sont les clefs de l'avenir et d'un développement durable pour l'Aude.

Le Conseil Economique et Social soutiendra, au côté des élus, des responsables et des citoyens ces projets de Ligne à Grande Vitesse essentiels pour les territoires audois en espérant les voir réalisés dans des délais raisonnables.

