

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

du Conseil Général de l'Aude



Allée Raymond Courrière 11855 CARCASSONNE cedex 9
Tél. : 04.68.11.68.11 - com@cg11.fr - www.cg11.fr

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



Le Débat Public/Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan s'ouvre sans certitude quant au calendrier de réalisation malgré l'attente forte et unanime des élus locaux et des responsables socioprofessionnels. L'attente est si ancienne que l'opinion publique régionale a pris des distances avec le projet comme le prouvent de récentes études.

Pourtant, la réalisation de ce maillon qui assurerait la liaison Nord - Sud de l'Europe présente un caractère urgent au vu de l'accroissement des échanges fret ou voyageurs. Cette demande pressante, le Département de l'Aude la porte avec force. Mais, parce que l'Aude est un carrefour géographique naturel, entre Atlantique et Méditerranée, reconnu jusque dans l'histoire ancienne, les Elus du Département souhaitent intégrer en même temps, dans le Débat Public d'aujourd'hui, la LGV Toulouse-Narbonne.

C'est un enjeu :

- pour l'Europe qui devrait s'impliquer davantage pour connecter ses réseaux avec la Péninsule Ibérique pour raccorder son grand Ouest avec l'Europe du Sud-est.
- pour la France qui doit répondre à l'impatience de l'Espagne.
- pour le Languedoc-Roussillon et Montpellier qui ont tant à attendre de l'arrivée du TGV et de son lien avec la Catalogne.
- pour Midi-Pyrénées et Toulouse qui ne peuvent rester sans ouverture sur l'Arc méditerranéen.

Enfin, c'est, bien sûr, un enjeu vital pour le Département de l'Aude, légitimement déterminé à tirer profit pour lui-même de sa position stratégique.

Pour cela, l'Aude ne manque pas d'atouts. Zone de passage obligé, elle est aujourd'hui, comme la Narbonnaise romaine, une terre attractive pour de nouvelles populations, pour le développement économique et touristique. Sa rencontre avec le TGV est une chance historique unique pour concevoir un aménagement du territoire exceptionnel que les élus du Département ne veulent pas laisser passer. C'est ce que ce Cahier d'Acteur entend présenter comme ambition de leur part.



Un débat attendu...

Même si elle ne saurait être confondue avec l'avancée réelle du dossier toujours incertaine, l'ouverture du Débat Public est une étape importante pour la Ligne Grande Vitesse Montpellier-Perpignan. C'est à l'occasion de ce Débat que devront être éclairées, sinon tranchées, les questions essentielles du projet de construction, en particulier celle de la nature de la ligne (voyageurs à très grande vitesse ou mixte voyageurs-fret). Aujourd'hui, les trafics actuels tant voyageurs que fret sont très majoritairement assurés par la route. Chacun sait qu'à l'horizon 2020, les réseaux routiers et autoroutiers, départementaux ou régionaux arriveront à saturation. A tel point que l'on ne peut laisser passer l'occasion de ce Débat sans prendre en considération que le report du fret de la route vers le rail est une priorité. Pour autant, le Débat va devoir démontrer le bien-fondé de la ligne mixte. Il s'agit de savoir si le surcoût dû à la mixité et la diminution de la vitesse pour les TGV voyageurs sont en rapport avec les avantages espérés du report du fret routier vers le fret rail. Les réponses apportées jusqu'ici par RFF restent floues. Le trafic international est dominant mais le trafic local et infrarégional reste important (38%). Au delà de 2020, le report possible de la route vers le fret ne concernerait que 50 à 75 trains à la fois sur la ligne classique et sur la ligne mixte. En raison de l'évolution moyenne annuelle (1,8%) du flux routier de fret, la capacité supplémentaire apportée par la LGVMP ne semble pas de nature à enrayer la saturation sur le réseau routier. Tel qu'il est présenté aujourd'hui, le dossier ne démontre pas l'intérêt de la mixité, alors que l'attractivité de la ligne voyageurs en serait réduite. Voilà bien l'un des premiers enjeux des mois à venir !

... mais à élargir

Pour l'Aude, la réflexion et les études sur la Ligne Grande Vitesse Montpellier Perpignan ne peuvent se dissocier de la LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Sur le principe d'abord, il ne serait pas acceptable que RFF et l'Etat n'envisagent toujours pas la liaison Ouest-Est. Techniquement, ensuite. Comment faire l'impasse maintenant sur les questions de la nature de la ligne Toulouse-Narbonne, de sa jonction avec la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan dans la Narbonnaise ? Comment ignorer de ce fait la question de la localisation de la nouvelle gare ?

Si l'Aude porte ce sujet au débat, elle n'est pas seule puisque, déjà, lors du Débat Public concernant la LGV Bordeaux-Toulouse, il avait été officiellement demandé à RFF de s'engager au plus tôt dans une concertation sur le tronçon Toulouse-Narbonne. Et que celle-ci se déroule dans le cadre des pré-études fonctionnelles Montpellier-Perpignan. RFF a d'ailleurs repris à son compte cet engagement lors de son CA du 13 avril 2006. Depuis, le processus de lancement des études est effectif.

Pour l'Aude, en tout cas, il paraît obligatoire de tout mettre en œuvre pour réduire le décalage entre les deux projets et mieux, compte tenu des délais restant, de les concevoir simultanément.



Carte du réseau trans-européen des transports.
En rouge, les projets ferroviaires.



L'Aude au cœur du Projet

Dès l'époque romaine, lorsque les échanges ont commencé à se développer, le rôle de la Narbonnaise, carrefour des grandes voies de communication, s'est imposé. C'est déjà la rencontre de la Via Domitia et de la Via Aquitania qui fut alors à l'origine d'un développement important.

Un territoire d'avenir, ouvert et attractif

Là où demain sont appelées à se rejoindre les Lignes Grandes Vitesse Montpellier-Perpignan et Bordeaux-Toulouse-Narbonne, déjà en site péri-urbain, c'est une nouvelle entité urbaine qui doit voir le jour jusqu'à Lézignan-Corbières, pour accueillir de nouvelles populations et pour organiser de nouvelles zones d'activité. C'est un portail extraordinaire au cœur de l'Europe du Sud, ouvert sur le Nord de l'Europe grâce à Carcassonne en Pays Cathare, premier aéroport international de la Région, ouvert sur la Méditerranée grâce à Port la Nouvelle, que créera l'arrivée des Lignes à Grande Vitesse en Narbonnaise. Avec, Montpellier, capitale régionale, avec Perpignan, tête de pont vers la Catalogne, l'Aude est prête à accueillir sa gare nouvelle. Au-delà des villes, Narbonne, Béziers, Lézignan-Corbières, riches de leur patrimoine, le littoral de Valras à Port Leucate et ses 250 000 lits touristiques, la Cité de Carcassonne et ses 4 millions de visiteurs, les avant-pays de l'Aude Pays Cathare, verront s'ouvrir les portes d'un nouvel élan touristique.

Répartition de la capacité d'hébergement touristique

	Pays Lauragais	Pays Haute Vallée de l'Aude	Pays Carcassonnais	Pays Corbières Minervois	Pays de la Narbonnaise
Nombre de lits marchands	1 386	3 425	6 506	2 567	26 500
Nombre de lits en meublés/ résidences secondaires/autres hébergements	6 030	14 020	16 805	26 733	210 878
Capacité totale d'accueil	7 416	17 445	23 311	29 300	237 378

Un territoire à préserver

Venant de Montpellier, la Ligne Grande Vitesse longera jusqu'à Narbonne la limite du Parc Naturel Narbonne-Méditerranée en Pays Cathare avant de le traverser vers Perpignan ; Massif de Fontfroide, Etangs de Bages et de Sigean, celui de Leucate, Vignobles des Corbières et de Fitou vont devoir subir le passage d'une nouvelle voie comme ils l'ont fait pour l'ancienne nationale 9, l'autoroute A9

et la voie ferrée classique. Par chance aujourd'hui, existe sur ce territoire le Parc naturel Régional dont l'objectif est de concilier développement économique et humain avec protection des patrimoines naturels et culturels. Des concessions seront nécessaires à l'intérêt général français et européen qui ne seront acceptés que tout autant que les populations de la Narbonnaise, les élus, auront été entendus. Il faudra que les atouts d'une gare nouvelle pour le développement du PNR, pour celui de la Viticulture et du Tourisme se conjuguent aux précautions prises pour sauvegarder les paysages, la flore et la faune si l'on veut que les acteurs du territoire acceptent la Ligne Grande Vitesse. Quoiqu'il en soit, comme pour tout projet, les questions environnementales dicteront pour partie les positions de tous.



Carte du PNR de la Narbonnaise



Les Audois à convaincre

Au-delà du Conseil Général et de son Président qui s'engagent dans ce Débat Public, aussi convaincus de l'intérêt des Lignes à Grande Vitesse que déterminés à ce qu'elles servent le développement du Département, notamment par la création d'une gare nouvelle à l'Ouest de Narbonne, la grande majorité des acteurs locaux, et plus encore le grand public, ne perçoivent pas aussi clairement l'enjeu du projet.

Etant donné les coûts prévus du projet de construction pour la seule Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (entre 3,6 et 5,2 millions d'euros), les avantages attendus en retour devront être démontrés. A l'enquête menée par RFF, 95% des citoyens interrogés ont répondu qu'il appartenait à l'Etat de financer ces équipements. C'est également l'Europe dont la participation n'est prévue qu'à 5 % (alors qu'elle s'est élevée à 25 % dans l'Est de la France) qui doit être plus fortement sollicitée. Signalons encore ce sondage réalisé par la Région en début 2009 d'où il apparaît que, pour seulement 20% de la population, la création des Lignes à Grande Vitesse correspond à une attente, au 7ème rang parmi les autres.

Avant de s'engager aussi lourdement pour demain, le Conseil Général souhaite que les Audois, citoyens, élus, responsables économiques s'impliquent le plus largement possible dans le Débat Public pour saisir la portée des enjeux, pour faire valoir leurs attentes :

- les acteurs socioprofessionnels du monde économique, de l'artisanat, du commerce, de l'agriculture qui comptent sur l'impact des Lignes Grande Vitesse pour créer une nouvelle dynamique, ouvrir de nouveaux marchés, avec l'arrivée des nouveaux flux de passagers et donc de visiteurs dans l'Aude.
- les habitants, pour la plupart très attachés à leur environnement, qui espèrent voir les avantages du rail l'emporter sur ses inconvénients.
- les élus des territoires, des Pays, du PNR, des Communautés d'Agglomération et des Communes en charge des solidarités territoriales et des solidarités sociales, de l'Economie et du Cadre de Vie qui, du Lauragais à la Narbonnaise, de la Montagne Noire à la Haute-Vallée, doivent voir dans la Ligne Grande Vitesse, et dans leur nouvelle gare à Narbonne, un espoir pour construire l'avenir.

Pour toutes ces Audoises et ces Audois, le Débat Public sera une opportunité de faire valoir autant leurs réserves que leurs espoirs. Pour les porteurs du projet, c'est une occasion d'apporter les réponses pour convaincre.

Priorités pour la Région.

Question : Dans cette liste, quels sont les domaines dont il faudrait s'occuper en priorité en Languedoc-Roussillon ?		Rang
Le développement économique et l'emploi	55	1
L'environnement et les énergies renouvelables	33	2
La protection du littoral et des espaces naturels	33	2
L'éducation et la formation professionnelle	26	3
Le logement	24	4
L'action en faveur des personnes défavorisées	22	5
La prévention des risques et des inondations	21	6
Les transports publics et le TGV	20	7

Source : Sondage Sofres pour le CR Languedoc-Roussillon - décembre 2008.

