

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



CRCI Midi-Pyrénées
CRCI Languedoc-Roussillon

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



Région la plus vaste et parmi les plus attractives de France métropolitaine, Midi-Pyrénées se situe au sein de l'isthme du grand sud-ouest européen, une position géographique enclavée entre la chaîne pyrénéenne et le Massif central, qui rend particulièrement prégnantes les problématiques de transport et d'accessibilité régionales.

Compte tenu des caractéristiques géographiques du territoire, les grandes infrastructures susceptibles d'optimiser la qualité et la quantité des dessertes s'avèrent donc des outils absolument incontournables de l'aménagement, propres à promouvoir un développement équilibré et l'intégration spatiale dans une perspective d'échelle européenne.

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit précisément dans cette logique de territoire : maillon manquant d'une liaison de haute qualité et haute capacité depuis la péninsule ibérique jusqu'au nord de l'Europe, cette liaison ouvre de nouvelles opportunités pour consolider le rayonnement, l'ouverture et la dimension internationales des régions qui composent le Grand Sud.

A travers ce cahier d'acteurs, la CRCI Midi-Pyrénées, en partenariat avec la CRCI Languedoc-Roussillon, entend donc soutenir activement la réalisation d'une infrastructure ferroviaire à haute performance en Languedoc-Roussillon, de Montpellier à Perpignan.

Connectée à la liaison en provenance de Toulouse, cette ligne constituera l'élément clé d'un réseau ferroviaire à grande vitesse, maillant l'espace national depuis Paris et la côte atlantique vers la Méditerranée et la Catalogne, un aménagement du territoire optimal pour assurer le développement équilibré et durable des régions du Grand Sud et anticiper la croissance des flux d'échanges.



Diagnostic territorial

Midi-Pyrénées partage un certain nombre de points communs avec le Languedoc-Roussillon : région dynamique reconnue pour sa qualité de vie, son rythme de croissance démographique et son important potentiel éducatif (2^{ème} pôle universitaire après Paris), elle bénéficie d'un attrait incontestable au niveau international, comme en témoignent l'important solde migratoire ou le niveau des investissements étrangers en région.

Dotée d'une importante vocation agricole et rurale et d'une économie industrielle de premier plan renforcée par la présence de nombreux pôles d'excellence de niveau mondial, Midi-Pyrénées s'affirme en outre comme une région où l'économie résidentielle s'amplifie, malgré un enclavement géographique incontestable.

La dynamique du développement territorial dépend donc à l'évidence très étroitement de la qualité de ses dessertes en infrastructures de transport, une priorité élémentaire pour garantir l'accessibilité de cet espace d'échanges situé entre les deux façades atlantique et méditerranéenne.

Les enjeux pour la région sont doubles :

- en premier lieu, il faut anticiper la croissance de la demande de déplacements engendrée par l'expansion démographique et le poids de l'économie résidentielle pour éviter des phénomènes de saturation des axes qui pénaliseraient durablement l'attractivité et le développement régional.
- en second lieu, il importe de valoriser la centralité sud-européenne qui caractérise Midi-Pyrénées en oeuvrant à la réalisation de projets susceptibles de rompre avec l'enclavement territorial et d'ouvrir la région à une dimension européenne.

Dans un tel cadre, la réalisation de la nouvelle ligne LGV entre Bordeaux et Toulouse constitue une opportunité indéniable pour le développement régional. En effet, en prolongement de la LGV Sud-Europe-Atlantique, cette infrastructure contribuera à améliorer et renforcer notablement le trafic régional, optimisant l'accessibilité des territoires de Midi-Pyrénées sous contrainte des impératifs du développement durable.

Mais, en incarnant le premier maillon d'une liaison à grande vitesse Atlantique-Méditerranée, elle permettra également d'inscrire la région dans des perspectives européennes et de renforcer les relations interrégionales et transfrontalières, de Bordeaux à la frontière italienne en passant par Toulouse, Montpellier et Marseille.

Les objectifs

Le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit précisément dans cet objectif : interconnectée au niveau du carrefour narbonnais à la liaison en provenance de Midi-Pyrénées, elle contribuera à terme à structurer **un axe à grande vitesse Toulouse-Narbonne-Perpignan-Barcelone**, maillant ainsi de façon complète l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée et permettant :

- à l'échelle du sud-ouest européen, un désenclavement « ferroviaire » de la région Midi-Pyrénées grâce à une meilleure connexion aux axes à grande vitesse, ainsi qu'un repositionnement dans le réseau TGV européen,
- à l'échelle interrégionale, une contribution notable au désengorgement routier des échanges vers l'Espagne et une amélioration des dynamiques de développement consécutive au rapprochement des métropoles du sud,



- à l'échelle régionale, de nouvelles opportunités de développer des pôles d'échanges autour des gares LGV existantes et de l'aéroport Toulouse-Blagnac pour améliorer l'interconnectivité des différents systèmes de transport régionaux et impulser les dynamiques de métropolisation.

Midi-Pyrénées s'estime donc particulièrement concernée par la réalisation effective de cette ligne Montpellier-Perpignan qui ouvre à la région de nouvelles ambitions transnationales. A travers la réalisation d'une future liaison Atlantique-Méditerranée, il est question de la structuration d'une dorsale du développement dans les régions du Grand Sud, pierre angulaire d'une zone d'intégration économique de niveau mondial susceptible de faire pendant à celle d'Europe du Nord.

Un choix stratégique en termes d'aménagement

Cette liaison se devra néanmoins d'être mixte afin de s'intégrer de manière cohérente avec les autres projets actuellement en cours de développement en Catalogne (Barcelone-Perpignan via Figueras) et en Languedoc-Roussillon (contournement de Nîmes et Montpellier) et **de disposer de capacités suffisantes pour faire face à la fois à la croissance de la demande de transport voyageurs (TER, Grandes lignes...) mais également à celle de fret ferroviaire.**

En effet, face à la progression des flux d'échanges et à la congestion des infrastructures autoroutières, il est cohérent et légitime de valoriser des aménagements facilitant le report modal et répondant donc parfaitement aux objectifs du développement durable des territoires situés sur cet axe transeuropéen stratégique.

Capacité, évolutivité et efficacité économique... le recours à une solution mixte permettant de cumuler trafics voyageurs et fret semble donc à bien des égards la meilleure option pour une infrastructure ferroviaire de nouvelle génération capable à la fois d'absorber une partie des circulations de marchandises prévues à moyen et long terme, mais également de répondre à une demande accrue au niveau des déplacements de personnes.

Les deux scénarios valorisant cet aménagement polyvalent sont à retenir, mais le troisième demeure l'option la plus ambitieuse conférant les meilleures capacités d'anticipation à long terme de la progression des trafics.

NOUS RETENONS DONC LE SCENARIO 3 POUR LA REALISATION D'UNE INFRASTRUCTURE MIXTE VOYAGEURS A 300 KM/H ET FRET A 120 KM/H DE MONTPELLIER A PERPIGNAN

En s'intégrant de façon cohérente entre les lignes mixtes prévues de Barcelone à Perpignan et le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, cette infrastructure apportera une solution satisfaisante et continue, à la fois pour le fret et les voyageurs, bien au-delà de l'horizon 2020 initialement proposé dans le cadre du dossier du Débat.

Infrastructure plus coûteuse mais d'une portée plus ambitieuse, cette nouvelle ligne mixte devrait également permettre de renforcer la souplesse d'exploitation du réseau régional à condition que des efforts soient également consentis pour améliorer rapidement la qualité de la ligne classique (en réalisant les aménagements connexes prévus initialement dans le cadre des investissements d'accompagnement du contournement de Nîmes et Montpellier notamment).

En maximisant les possibilités de report modal (rappelons que le nombre de poids lourds empruntant quotidiennement le ferroviaire est susceptible de passer de 2 300 en 2004 à 4 200 en 2020), cette ligne nouvelle qui bénéficiera en outre d'un report voyageurs plus important compte tenu de sa vitesse commerciale, devrait disposer d'un profil de rentabilité à terme compensant largement son surcoût initial.



Une nécessité : anticiper les évolutions et préserver les capacités d'adaptation de l'axe ferroviaire

Afin de promouvoir, au-delà de plusieurs générations, un développement durable et équilibré des territoires par un mode ferroviaire adapté aux besoins et affranchi du manque d'ambition, il est néanmoins important de tenir compte des prévisions de trafic et d'anticiper les possibilités d'évolution de l'infrastructure dès sa réalisation.

Seul scénario proposant des voies d'évitement sur la moitié du parcours, il serait ainsi opportun de prévoir dès sa construction des mesures foncières conservatrices pour permettre à plus long terme d'achever un réel corridor ferroviaire permettant, si le besoin s'exprime, de séparer les trafics dédiés à la grande vitesse voyageurs de ceux dédiés au fret.

Ainsi, le scénario d'aménagement s'avérerait complet et exhaustif, autorisant une exploitation optimale du mode ferroviaire en Languedoc-Roussillon à moyen terme, tout en préservant les capacités de développement futur de cet axe ferroviaire stratégique majeur à long terme.

Une condition impérative : la réalisation de la LGV Toulouse-Narbonne

Ce projet ne pourra bénéficier à Midi-Pyrénées que si les choix techniques retenus permettent l'amélioration des échanges avec l'axe Est-Ouest grâce à un accès au réseau LGV.

La jonction Atlantique – Méditerranée est indispensable pour la réalisation d'une véritable Ligne à Grande Vitesse d'ampleur nationale. Le premier maillon Tours – Bordeaux – Toulouse devrait être réalisé d'ici 2020 ; reste donc le tronçon Toulouse – Narbonne.

La LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne doit donc être réalisée parallèlement à la LGV Montpellier-Perpignan, avec une gare multimodale au carrefour narbonnais conçu comme un véritable pôle d'échanges et une bretelle vers Toulouse et vers la Catalogne afin de permettre un fonctionnement en réseau optimal, quel que soit le sens des flux.

