



Le canal du Midi a été construit au XVII^e siècle pour relier la mer Méditerranée et l'océan Atlantique. Inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, il témoigne de la position historique de «point de passage obligé» de la région.*

- 1.1 LE LANGUEDOC-ROUSSILLON, un territoire attractif
- 1.2 RICHESSE ET FRAGILITÉ d'un patrimoine d'exception
- 1.3 LES TRANSPORTS en Languedoc-Roussillon
- 1.4 LE TRANSPORT au cœur des enjeux pour le territoire

Dynamisme économique et croissance démographique alliés à un positionnement géographique et un contexte environnemental privilégié font du Languedoc-Roussillon une région attractive. Elle est considérée comme l'un des territoires européens ayant l'un des plus forts potentiels de développement et d'innovation.

Ces atouts sont toutefois source de fragilités. La croissance démographique entraîne une concentration des hommes et des activités sur une frange littorale étroite, caractérisée par des sensibilités environnementales de première importance. Par ailleurs, le développement économique régional ne saurait occulter les difficultés de certains secteurs d'activités plus traditionnels. Enfin, la situation actuelle des modes de transport en Languedoc-Roussillon n'est pas pérenne : la saturation des infrastructures routières ou ferroviaires apparaît inéluctable à l'horizon 2020.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, dont l'ambition vise au **développement de services de transport ferroviaire, dans le respect des principes du développement durable** : concilier développement économique, cohésion régionale et préservation de l'environnement.

Les mots suivis d'une étoile renvoient au glossaire p. 110 et à la liste des sigles p. 113. La liste des études est disponible p. 114.*

1

TERRITOIRE ET TRANSPORTS en Languedoc-Roussillon : état des lieux et perspectives

1.1 LE LANGUEDOC-ROUSSILLON, un territoire attractif

Avec 2,5 millions d'habitants, la région Languedoc-Roussillon connaît depuis un demi-siècle une croissance démographique remarquable. Sa position stratégique et son dynamisme économique la rendent très attractive aussi bien auprès des jeunes que des populations actives et des personnes âgées. Globalement, les courants migratoires sont à l'origine d'un relatif rajeunissement de la région.

Son développement, concentré sur la partie littorale, est toutefois confronté à des dynamiques territoriales complexes : étalement urbain croissant, phénomène de métropolisation, augmentation des besoins de mobilité, mais aussi multiplicité des aires d'attraction, qui touchent de manière différenciée le territoire.

1.1.1 Du couloir de passage historique au territoire d'échange

■ Un positionnement stratégique au cœur de l'arc méditerranéen

Située sur l'arc méditerranéen, reliant l'Espagne à l'Italie, la région Languedoc-Roussillon fut longtemps une terre d'échanges, aux carrefours des civilisations, et a vu se développer tout au long de son histoire des villes d'échanges et de commerce, de Beaucaire et sa foire de la Madeleine, à Perpignan, en passant par Agde, Pézenas, Béziers ou Narbonne. L'époque romaine a été le témoin de la construction de la *via Domitia**, axe stratégique majeur de l'Empire. Louis XIV lui donna le Canal du Midi, plus tard prolongé jusqu'au Rhône. Au XIX^e siècle, les grandes compagnies de chemin de fer « PLM » et « Midi » se disputèrent le

marché ferroviaire régional, clé de trafics abondants, allant jusqu'à construire des lignes quasi-parallèles entre Sète et Montpellier.

« Point de passage obligé » des flux de marchandises et de voyageurs vers la péninsule Ibérique, l'Afrique du Nord, l'Europe du Nord et l'Europe méditerranéenne, via l'arc méditerranéen, la région jouit encore et plus que jamais de ce positionnement géographique stratégique.

À terme, le Languedoc-Roussillon aspire à devenir le carrefour entre la vallée du Rhône, l'arc méditerranéen et l'axe Toulouse-Bordeaux, tout en se posant comme plate-forme logistique complémentaire des pôles intermodaux les plus proches que sont Barcelone, Lyon ou Marseille.



Le Languedoc-Roussillon, couloir d'échanges entre littoral méditerranéen et massifs des Cévennes et des Corbières.

L'ARC MÉDITERRANÉEN, UN BASSIN DE VIE DYNAMIQUE



LE DÉFI DU CPER 2007 – 2013 : LIMITER « L'EFFET TRANSIT »

Le contrat de projets État - Région Languedoc-Roussillon (Cper), établi en 2007 pour les sept années à venir, fait de la valorisation de la situation géographique de la région une de ses priorités. Il a pour ambition de tirer au maximum profit du positionnement stratégique territorial, en ne se limitant pas aux seuls effets induits du transit de marchandises, dont les flux produisent peu de richesses sur les territoires traversés. Le Cper entend donc « *capitaliser sur le développement des flux de transit pour dynamiser le tissu économique local* ».

Source: Cper 2007-2013



Carcassonne, pôle urbain tourné vers la région Toulousaine. Narbonne, carrefour historique des voies de circulation Est-Ouest et Arc latin.



■ Une cohésion régionale en construction

Aux confins d'influences multiples, azuréennes sur le littoral et montagnardes au sud et au nord-ouest, le Languedoc-Roussillon fait figure de territoire pluriel.

! Une région aux aires d'attraction distinctes

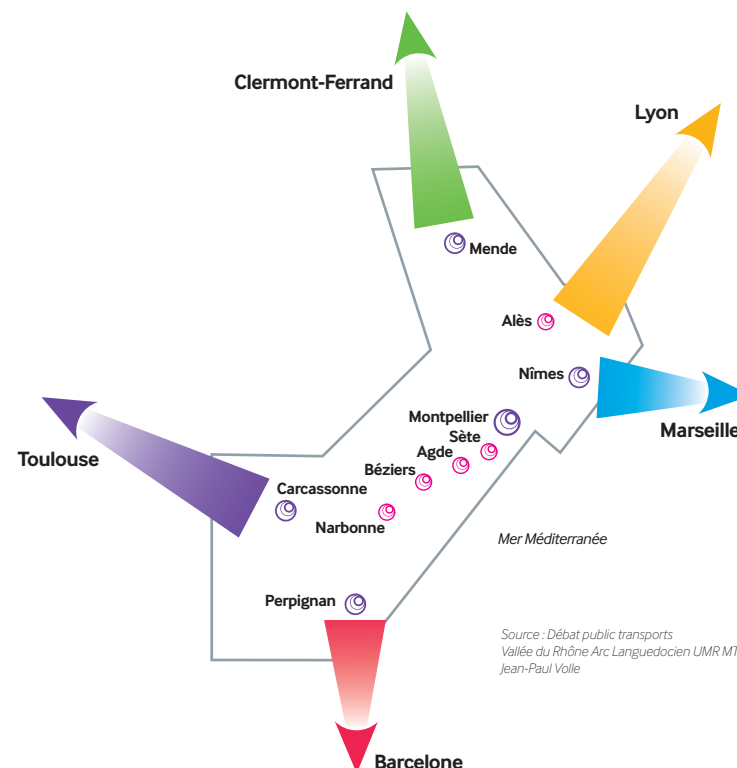
La région présente des **dynamiques territoriales centrifuges** : Barcelone, Marseille et Toulouse exercent chacune une attraction privilégiée sur ce territoire. Comparativement, les relations entre les espaces qui composent la région semblent moins développées.

L'histoire régionale est une explication à cette particularité. Longtemps séparés, le Languedoc et le Roussillon (Pyrénées-Orientales) ont été regroupés au XX^e siècle lors de la création des circonscriptions d'action régionale en 1960, choix scellé par les lois de décentralisation de 1972 et 1982. Aujourd'hui, Montpellier et Nîmes sont tournées vers les villes de l'espace rhodanien (Lyon, Arles, Avignon, Marseille) tandis que Perpignan est attiré par la Catalogne (Gérone et la métropole barcelonaise). Narbonne et Carcassonne ont tendance à s'orienter, quant à elles, vers Toulouse et la région Midi-Pyrénées.

Pour renforcer la cohésion du Languedoc-Roussillon, les territoires développent des **coopérations intrarégionales**. Ainsi, plusieurs projets de stratégie et de coopérations territoriales sont à l'œuvre aujourd'hui. Parmi eux, le Schéma régional d'aménagement et de développement durable des territoires (SRADDT) vise à déterminer les enjeux d'aménagement du territoire à 20 ans, basés sur la mise en mouvement globale et cohérente de la région toute entière. De manière générale, l'état d'avancement de ces coopérations demeure variable, mais la mise en œuvre de contrats territoriaux devrait permettre leur essor.

Le développement de coopérations, essentiel pour rapprocher les hommes et les territoires, est nécessairement lié à la qualité des relations proposées par les infrastructures de transports et aux services qu'elles offrent

LES DIFFÉRENTES AIRES D'INFLUENCES DES GRANDS PÔLES RÉGIONAUX DU LANGUEDOC-ROUSSILLON



Source : Débat public transports Vallée du Rhône Arc Languedocien UMR MTE, Jean-Paul Voile

LE PROJET DE COOPÉRATION ENTRE NÎMES ET ALÈS

Il s'agit d'un projet de développement entre Nîmes et Alès, qui s'appuie sur la définition d'une stratégie commune aux deux agglomérations sur les volets transports, développement économique, emploi, protection du cadre de vie et santé. À ce titre, le projet vient récemment de recevoir de la part de l'Union européenne cinq millions d'euros pour soutenir son développement urbain. Le renforcement des liaisons de transports entre ces deux villes, notamment ferrées, fait également partie des grandes priorités affichées par les élus.



Montpellier, place de la Comédie: une métropole régionale en construction.

I Vers l'émergence d'une véritable métropole régionale ?

Forte de 400 000 habitants, l'agglomération montpelliéraine forme, avec Nîmes et Sète, une aire métropolitaine d'environ 700 000 habitants. La DIACT* a d'ailleurs classé Montpellier parmi les cinq villes européennes dont le rayonnement est supérieur à son poids démographique. C'est la seule ville de France dans cette catégorie. Elle l'a aussi consacrée la plus attractive des villes moyennes françaises, dont la population est comprise entre 200 000 et 500 000 habitants en 2007. L'agglomération montpelliéraine profite également de sa situation géographique de carrefour entre l'arc méditerranéen et la vallée du Rhône, aux flux d'échanges croissants.

Le phénomène de métropolisation* pourrait, à terme, conduire à l'émergence d'un *continuum* urbain, allant d'Alès à Avignon et s'étendant jusqu'à Sète. Près d'un million d'habitants seraient ici concernés.

DES COOPÉRATIONS INTERRÉGIONALES À GRANDE ÉCHELLE

Plusieurs réseaux européens mettent en relation les territoires du Languedoc-Roussillon et du Nord-Est de l'Espagne, à l'instar de l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée et d'Arcomed. Ce dernier a pour objet la mise en cohérence et la promotion des projets de lignes nouvelles ferroviaires de l'arc méditerranéen entre Gênes et Barcelone. Ce projet, qui regroupe sept partenaires en France, en Italie et en Espagne, soutient d'ailleurs la réalisation d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

L'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée, lancée en 2004, associe les provinces aragonaise et catalane, et les îles Baléares en Espagne, aux régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, soit près de 13 millions de citoyens. Les partenaires unissent leurs efforts pour créer un pôle de développement durable basé sur l'innovation et l'intégration économique, sociale et territoriale.

■ Les atouts et contraintes d'une importante croissance démographique

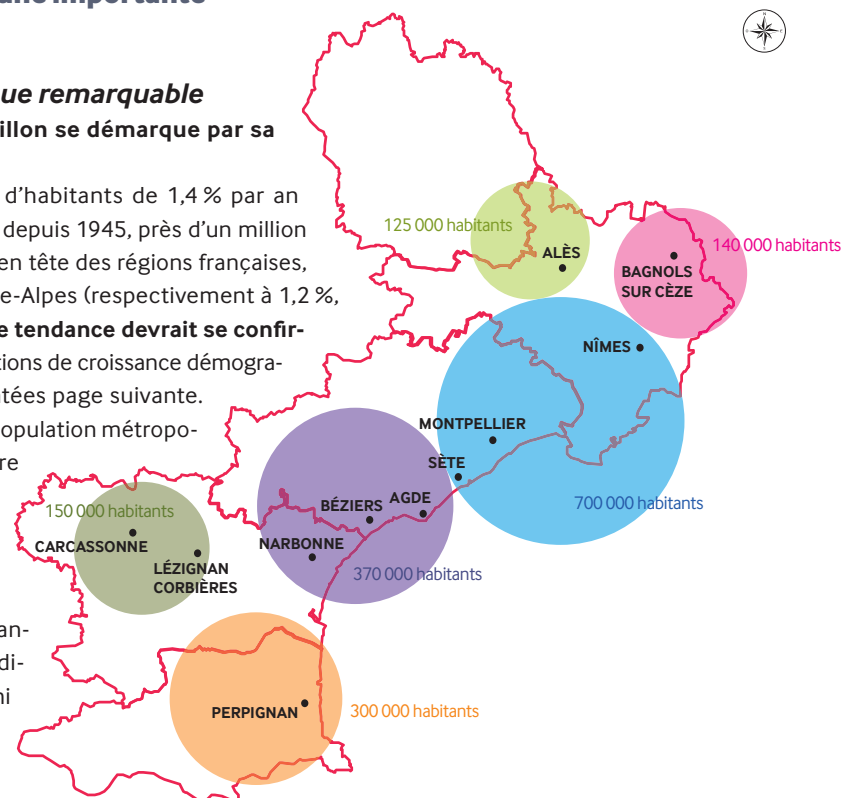
I Un dynamisme démographique remarquable

Depuis 50 ans, le Languedoc-Roussillon se démarque par sa croissance démographique.

Avec une augmentation du nombre d'habitants de 1,4 % par an entre 1999 et 2006, la région a gagné, depuis 1945, près d'un million d'habitants. Elle se place, aujourd'hui, en tête des régions françaises, devant Midi-Pyrénées, PACA* et Rhône-Alpes (respectivement à 1,2 %, 1 % et 0,89 % d'augmentation). Et **cette tendance devrait se confirmer** à l'horizon 2030, d'après les projections de croissance démographique établies par l'INSEE* et présentées page suivante. La région représentera alors 5 % de la population métropolitaine (contre 4 % aujourd'hui), soit entre 3,1 et 3,8 millions d'habitants.

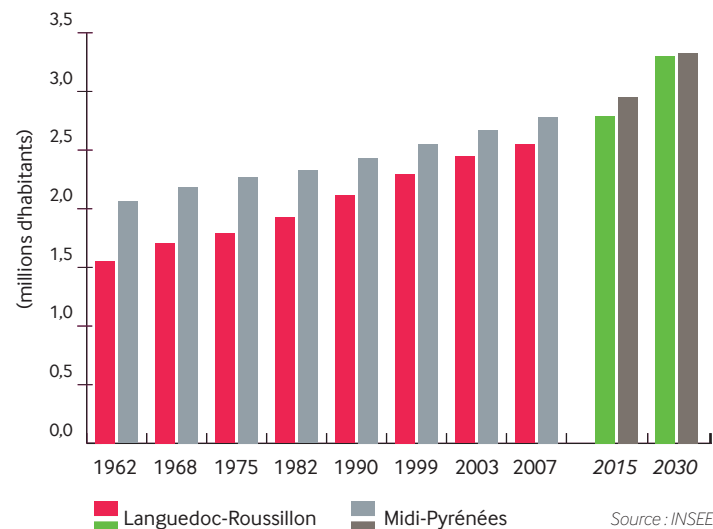
Le solde migratoire est, pour la région, le principal pourvoyeur de croissance démographique. D'après l'INSEE*, le Languedoc-Roussillon compte, avec Midi-Pyrénées, la Corse et l'Aquitaine, parmi les régions bénéficiant des soldes migratoires les plus positifs.

LES GRANDES AIRES URBAINES DU LANGUEDOC-ROUSSILLON



La concentration des populations et des richesses autour des agglomérations est génératrice d'échanges au prix d'une multiplication des déplacements interurbains. L'étalement urbain induit, pour sa part, une explosion des déplacements de proximité, intra et périurbains

LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE, UNE TENDANCE LOURDE ET DURABLE



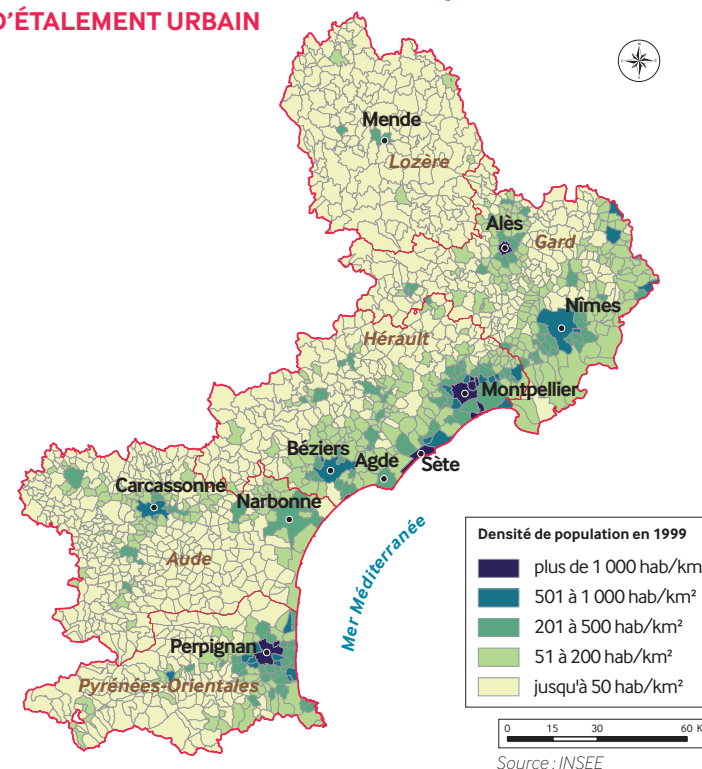
L'attractivité de la région a deux grandes conséquences : une **population relativement jeune**, avec une forte présence étudiante, et une **pression foncière importante** qui se traduit par un étalement urbain et périurbain fort. Cet étalement urbain implique l'allongement des distances entre lieux de résidences et lieux de travail et a pour conséquence l'augmentation des déplacements particuliers. Ce qui va à l'encontre des principes de développement durable.

L'inégale répartition des fruits de la croissance démographique

La dynamique démographique cache, en Languedoc-Roussillon, de fortes disparités géographiques. La population se concentre très majoritairement sur une **frange littorale organisée en chapelet de pôles urbains** que sont Nîmes, Montpellier, Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan. Près de deux languedociens et rousillonnais sur trois habitent aujourd'hui à moins de 30 kilomètres du rivage, et huit sur dix à moins de 30 kilomètres d'une des neuf principales agglomérations. Naturellement, les migrations touristiques saisonnières renforcent cette tendance à la concentration des populations sur le littoral. Dans le même temps, la pression démographique, la concentration des activités économiques et la pression foncière génèrent un vaste étalement urbain sur une bande de 30 kilomètres de large allant d'Avignon à Perpignan. Le regroupement des populations et des richesses

autour des agglomérations est générateur d'échanges et entraîne une multiplication des déplacements interurbains. L'étalement urbain induit, pour sa part, une explosion des déplacements de proximité, intra et périurbains.

DENSITÉ DE POPULATION ET DYNAMIQUE D'ÉTALEMENT URBAIN



En résumé

Le Languedoc-Roussillon est la région française la plus dynamique en termes de développement démographique. Ce dernier reste essentiellement porté par les aires urbaines, avec pour corollaire à l'étalement urbain, une croissance exponentielle des besoins en déplacements. Rapprocher les territoires et les hommes, tirer profit de la situation géographique optimale du Languedoc-Roussillon, resserrer la cohésion régionale, favoriser l'émergence d'une métropole régionale, tels sont les grands enjeux territoriaux de la région Languedoc-Roussillon pour les décennies à venir.



Le climat méditerranéen est un facteur d'attractivité important pour le Languedoc-Roussillon.

11.2 Le renouveau d'une économie tournée vers l'innovation et la croissance

Le fort dynamisme démographique et la jeunesse de la population prédisent une attractivité renforcée et un développement économique important pour les entreprises. Toutefois, l'économie traditionnelle du Languedoc-Roussillon doit aussi évoluer et s'adapter aux nouvelles concurrences européennes et mondiales.

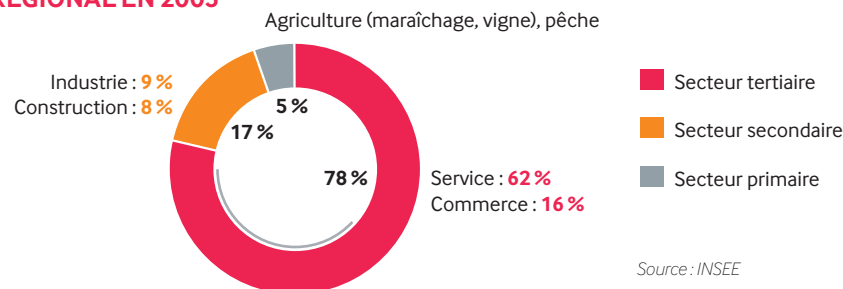
■ Une croissance économique portée par le secteur tertiaire et l'économie « présenteielle* »

Au 123^e rang (sur 213) des régions de l'Union européenne en termes de Produit intérieur brut (PIB) par habitant, avec 22 616 euros en 2006, la région Languedoc-Roussillon représente 3,25 % du PIB français.

Si ces chiffres sont peu valorisants, la dynamique économique régionale présente toutefois des signes prometteurs. La croissance du PIB, de 10 % par an entre 2004 et 2006, est plus élevée que la moyenne des régions françaises ou européennes. Le Languedoc-Roussillon fait d'ailleurs partie des 25 régions européennes où le taux de chômage a le plus diminué depuis le début des années 2000.

Certains pôles de l'économie tirent davantage partie de cet état de fait. Le dynamisme démographique et la vocation résidentielle de la région induisent une croissance du secteur des services, notamment des services à la personne, et un développement du secteur de la construction de logement, du secteur du commerce et des activités de loisirs qui constituent le fondement de l'économie dite présenteielle*. **Les activités tertiaires sont donc aujourd'hui considérées comme un pivot de la croissance économique.** Dans la région, 78 % des emplois créés le sont dans le secteur tertiaire qui assure, à lui seul, 80 % de la croissance régionale en 2006.

PART DES PRINCIPAUX SECTEURS ÉCONOMIQUES DANS LE PIB RÉGIONAL EN 2005



Source : INSEE



Le vignoble du Languedoc-Roussillon est le premier vignoble français en superficie et en volume de production.

LE DYNAMISME CATALAN, UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT POUR LE LANGUEDOC-ROUSSILLON ?

Représentant 19 % du PIB global de l'Espagne, la Catalogne fait preuve d'un dynamisme envié. Première destination touristique espagnole pour les visiteurs étrangers, avec un taux de chômage inférieur au taux national et un fort potentiel d'activités à haute valeur ajoutée, la Catalogne fait figure de modèle pour beaucoup de régions voisines. À la manière du Languedoc-Roussillon, elle voit cependant ses filières traditionnelles en crise (textile notamment) et l'émergence d'un secteur tertiaire fort (65 % de l'activité régionale).

■ Un repositionnement des filières économiques traditionnelles

■ Les défis de l'économie littorale

La pêche et la conchyliculture restent les bases de l'économie littorale, notamment autour de Sète (premier port de pêche français en Méditerranée). Mais ces activités subissent les effets tendanciels de l'augmentation du prix du carburant et de la montée en puissance d'économies piscicoles étrangères.

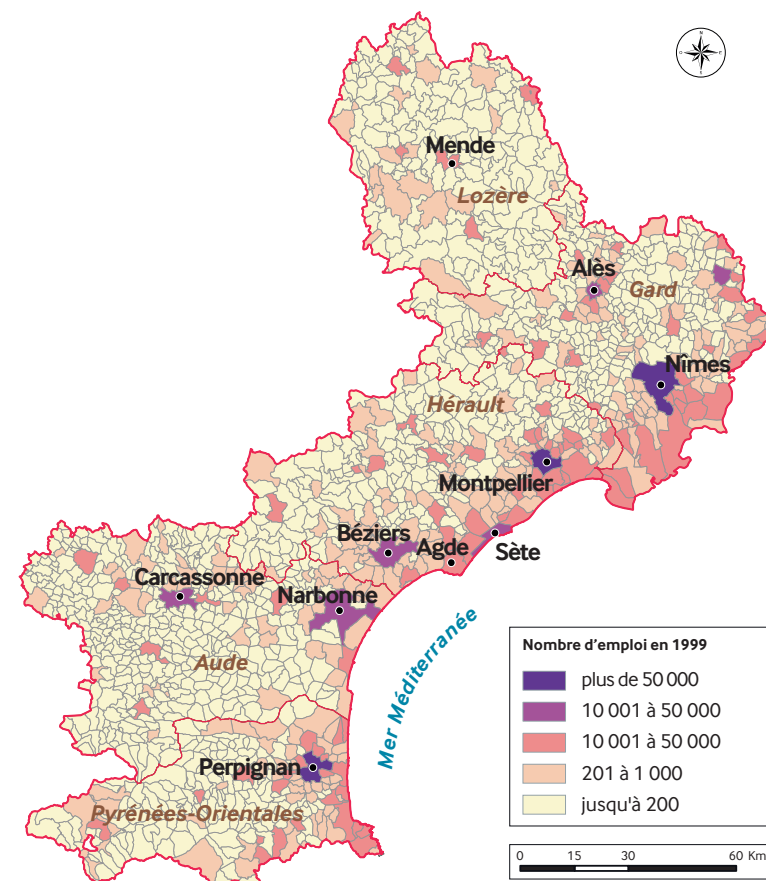
■ La viticulture, une activité en crise qui s'oriente vers la qualité

Le nombre d'emplois dans l'agriculture se maintient en Languedoc-Roussillon, même si la viticulture et l'arboriculture connaissent des crises récurrentes. En effet, la viticulture, activité ancestrale de la région, est particulièrement touchée par la restructuration du secteur, principalement due à l'avènement de nouveaux pays producteurs de vins à prix moyens. Le secteur a opéré une importante mutation depuis 30 ans, avec une réduction du vignoble (de 450 000 hectares en 1970 à 250 000 hectares en 2008) et le développement d'une production de qualité, sous forme de vins d'appellation (près de 20 % d'appellations d'origine contrôlée – AOC) et de vins de pays.

■ L'activité touristique se diversifie

Avec près de 14 millions de visiteurs et 101,5 millions de nuitées en 2007, le Languedoc-Roussillon est la 4^e région touristique française. Le littoral, aménagé dans les années soixante, avec ses sept stations balnéaires nouvelles (Port-Camargue, La Grande Motte, Cap d'Agde, Gruissan, Port-Leucate, Port-Barcarès, Saint Cyrien)

LA CONCENTRATION GÉOGRAPHIQUE DES EMPLOIS EN BORDURE LITTORALE



et ses 22 ports de plaisance, constitue le fondement de l'attractivité touristique régionale. Logiquement, le tourisme représente ainsi 8 % de l'emploi régional. Mais cette activité doit aujourd'hui faire face au vieillissement de ses infrastructures aménagées pour le tourisme de masse. D'autant plus que l'augmentation structurelle du prix des hydrocarbures pourrait favoriser le retour vers la France d'une clientèle un temps tentée par les destinations lointaines. L'engouement pour le tourisme vert et durable, qui trouve en Languedoc-Roussillon des ressources de très grande qualité environnementale et historique, offre de nouveaux horizons.

POUR EN SAVOIR PLUS

- *Repères Synthèses pour l'économie du Languedoc-Roussillon, Étude INSEE (mai 2007)* www.insee.fr

- *Rapports d'étude n° 1, n° 10 et n° 11*

Le **tourisme vert du haut-pays** et le thermalisme participent à l'évolution de l'attractivité touristique régionale. Le Languedoc-Roussillon reçoit en effet 15 % de la clientèle curiste française, ce qui le place au troisième rang des régions thermales françaises. Randonnées sur le massif des Corbières, du Canigou, de l'Aigoual, en passant par le Canal du Midi, découverte des gorges du Tarn, balades dans la Camargue languedocienne et préservation du patrimoine architectural et humain sont autant d'atouts pour un tourisme vert, doux et durable.

La région parie aussi sur le développement de l'**offre culturelle**. Elle accueille de plus en plus de festivals (festivals de Jazz à Sète, de Radio France, de danse, du cinéma méditerranéen à Montpellier, Visa pour l'image à Perpignan, grands spectacles des arènes à Nîmes...), et se concentre également sur le tourisme d'affaires (développement d'une offre hôtelière de qualité, centres d'affaires, palais des congrès-opéra Corum de Montpellier...).

■ Un pôle de concentration de matière grise

Le Languedoc-Roussillon compte depuis longtemps sur son **fort rayonnement universitaire** et accueille toujours plus d'étudiants. Les trois universités de Montpellier vont d'ailleurs se réunir dans le cadre du plan Campus, se posant ainsi en pionnières avec Strasbourg, Bordeaux, Grenoble... Avec 30 % d'étudiants dans sa population totale, Montpellier présente la plus forte proportion estudiantine parmi les métropoles européennes (avec Bologne). Les établissements universitaires de Perpignan, Nîmes et Béziers assurent également un efficace maillage du territoire.



La plus vieille université de médecine française se situe à Montpellier. Elle constitue encore aujourd'hui le fer de lance de la recherche régionale.

La région recèle aussi un très fort **potentiel technologique** dû à la concentration très élevée de laboratoires et d'organismes de recherche, tant publics (Ifremer, Agropolis...) que privés (Aventis, Horiba...). De manière générale, l'innovation est à la base de la nouvelle économie régionale, qu'elle concerne les secteurs de la santé (biotechnologies, médecine, pharmacie...), de l'information et de la communication, du multimédia (Montpellier héberge les rencontres annuelles de l'Idate), de l'informatique (IBM) ou de l'agroalimentaire. Plus de 3 000 établissements dans le domaine des technologies de l'information (TIC), souvent des très petites entreprises (TPE), participent à l'effort régional d'innovation. Leur localisation géographique recouvre essentiellement l'aire métropolitaine montpelliéraine, en relation étroite avec le dynamisme du « grand delta » rhodanien, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cette montée en puissance de l'économie de l'innovation et de la connaissance implique une progression des échanges avec les régions voisines et l'Europe tout entière et donc une augmentation des besoins de transports longue distance.

PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ: DES SYNERGIES RENFORCÉES

La région Languedoc-Roussillon compte quatre pôles de compétitivité parmi les 71 projets retenus en France. Qu@LI-MED, qui a pour but de favoriser la croissance du secteur agroalimentaire entre Montpellier, Perpignan et Nîmes, et Derbi, axé sur les énergies renouvelables et constitué autour de l'université de Perpignan, sont situés sur le périmètre régional. Trimatec (haute technologie nucléaire) et Gestion des risques et vulnérabilité des territoires créent des synergies avec la région PACA*. Ces pôles sont des facteurs déterminants pour les échanges.

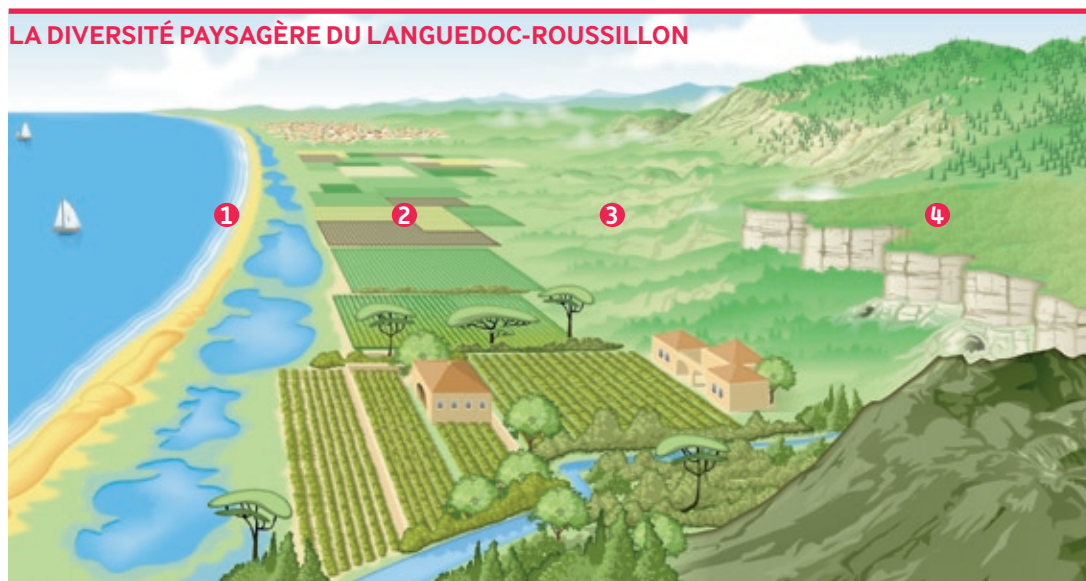
En résumé : une région riche en atouts pour demain

Le Languedoc-Roussillon, du fait de son dynamisme démographique et de son attractivité économique fondés principalement sur des activités tertiaires et touristiques, va connaître une forte croissance des besoins en déplacements régionaux, interrégionaux et internationaux. L'émergence d'une métropole, Montpellier, et la construction d'une véritable cohésion régionale aurait pour conséquence de susciter davantage de déplacements de voyageurs et de marchandises entre les pôles urbains régionaux. L'aménagement de nouvelles infrastructures de transports viendrait à son tour renforcer la cohésion régionale, en générant un cercle vertueux.

Le nouvel ordre économique régional, porté par le tourisme, les services et la recherche, se distingue par son fort potentiel de croissance. Dans ce contexte, l'accroissement de l'offre de déplacements des hommes et des marchandises, est un enjeu crucial

1.2 RICHESSE ET FRAGILITÉ d'un patrimoine d'exception

Le Languedoc-Roussillon dispose d'un patrimoine naturel, historique et culturel parmi les plus riches et les plus variés de France. Ce capital environnemental est un atout majeur pour son image : il représente un facteur essentiel d'attractivité pour les populations et les entreprises. Il constitue également le socle de secteurs économiques importants tels que la pêche, l'agriculture et le tourisme. Bien que la densité de population de la région reste faible (93 habitants au km² contre 158 hab/km² en PACA*, 138 hab/km² en Rhône-Alpes et une moyenne de 113 hab/km² pour la France métropolitaine), la pression démographique sur la bande littorale, l'étalement urbain et certaines conséquences du tourisme de masse sont autant de facteurs qui la fragilisent.



1.2.1 Une organisation paysagère et écologique diversifiée

Le Languedoc-Roussillon est un immense parvis naturel déployant son vaste étagement géologique et climatique, du Rhône à l'Espagne. Cette structure en amphithéâtre, allant de la mer jusqu'aux crêtes de deux grands massifs, lui confère un patrimoine paysager exceptionnel et une grande variété d'écosystèmes. Les espaces naturels, qui représentent près de 65 % de la superficie régionale, dessinent le paysage du Languedoc-Roussillon selon quatre grandes entités :

1 la mer et le littoral : 220 kilomètres de côtes, avec une prédominance de côtes sableuses et des promontoires rocheux isolés (le massif des Albères et de la Clape, le Cap d'Agde, le Mont Saint-Clair à Sète...). De longs lidos* et de vastes lagunes intérieures forment sa caractéristique la plus marquante. L'étang de Thau, avec ses 7 500 hectares sur près de 20 km, en est le plus beau représentant.



Le lido, fin cordon de sable, s'étire sur le littoral du Languedoc-Roussillon, de l'Espiguette à Argelès-sur-mer.

❷ **la plaine agricole**, située entre le littoral et les premiers reliefs, où se côtoient zones urbaines et zones cultivées,

❸ **un étage intermédiaire de collines, de plaines intérieures et de garri-gues**, aux espaces favorisant la culture de la vigne et désormais de l'olivier, parsemé de plateaux calcaires sauvages propices à la chasse, coupés de fleuves côtiers et de cours d'eau à régime méditerranéen très marqué,

❹ **la « montagne »** enfin, dominant l'ensemble, court du sud-est du Massif central avec les Cévennes dominées par le mont Lozère à 1 699 m, l'Aigoual à 1 567 m d'altitude, et les Causses. Elle continue vers le sud avec l'Espinouse et la montagne Noire avant d'atteindre l'extrémité orientale de la chaîne des Pyrénées avec le Canigou à 2 785 m et le Carlit à 2 921 m, surplombant les piémonts que constituent les Corbières et les Albères.

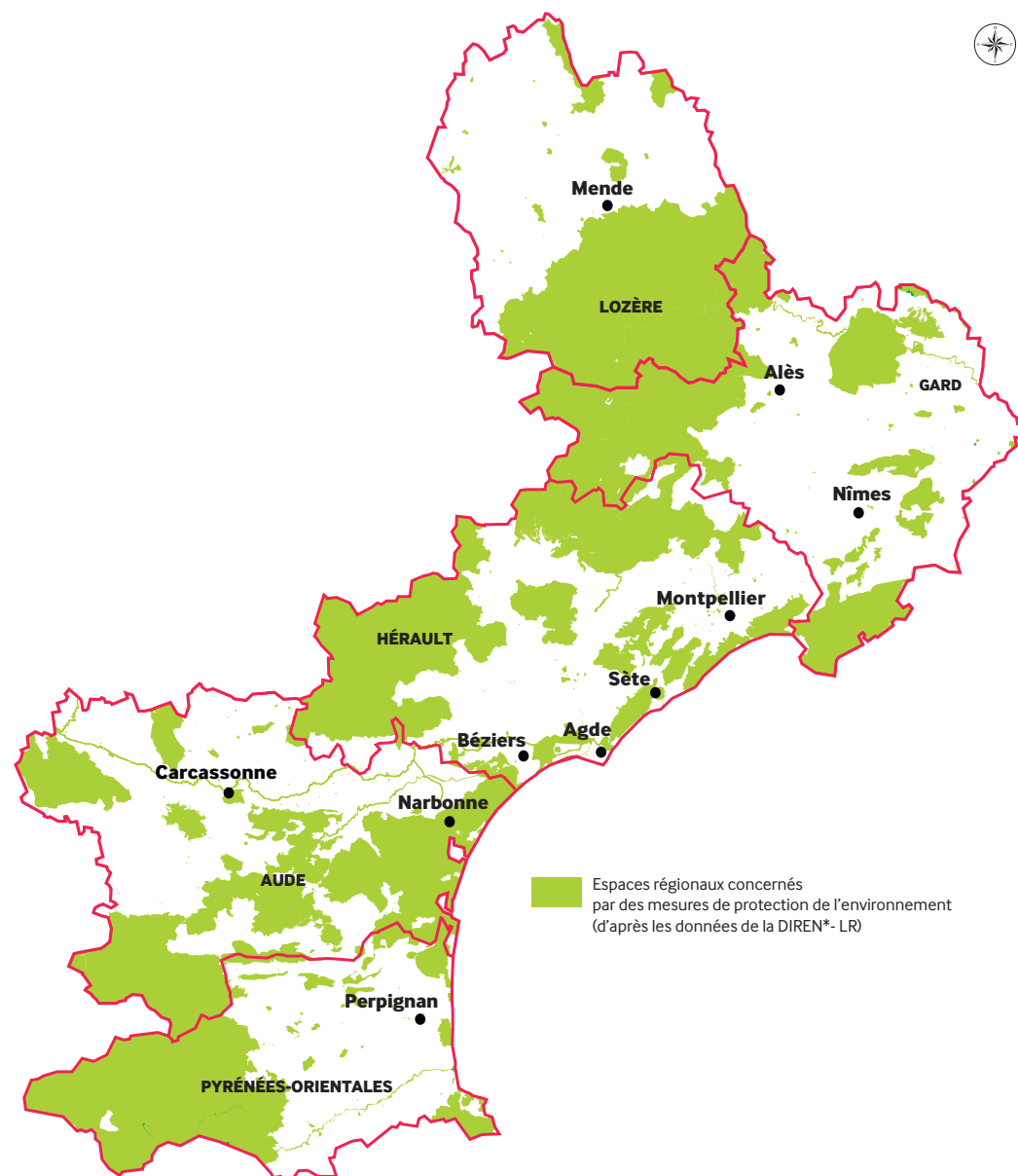
12.2 Une diversité biologique remarquable

Marqué par un étagement climatique exceptionnellement resserré qui fait voisiner les zones de grande sécheresse avec l'Aigoual, le point le plus arrosé de France, le Languedoc-Roussillon est la seule région en Europe qui comprend quatre grandes zones biogéographiques : « méditerranéenne », la plus importante, « continentale » (Margeride et Aubrac), « atlantique » (Nord du Caroux et ouest de la montagne Noire) et « alpine » (Pyrénées). Sa biodiversité* est donc particulièrement riche : 70 % des espèces animales et 48 % des espèces végétales françaises sont présentes sur ce territoire. Les 40 000 hectares de lagunes jouent un rôle de premier ordre pour l'hivernage et la reproduction des espèces d'oiseaux d'eau, dont certaines sont rares et menacées.



La centaurée de la Clape, une espèce endémique, présente uniquement en Languedoc-Roussillon.

LES ESPACES NATURELS PROTÉGÉS EN LANGUEDOC-ROUSSILLON



Une palette de mesures existe pour protéger cette biodiversité et valoriser ce patrimoine. Elles se décomposent en trois grandes catégories:

- **les protections réglementaires:** elles concernent environ 17 % du territoire. Ce sont les réserves naturelles, les arrêtés de protection de biotopes, les zones centrales des Parcs naturels nationaux, les sites inscrits et les sites classés, auxquels il faut ajouter les quelques 150 sites Natura 2000 couvrant près du tiers des 27 376 km² du territoire de la région.



L'abbaye de Fontfroide, haut-lieu historique du massif des Corbières.

123 Un riche patrimoine historique

La richesse paysagère en Languedoc-Roussillon est le résultat de la diversité géologique, climatique et des variations d'altitudes. On compte, en effet, plus d'une centaine de sites remarquables classés, couvrant près de 110 000 hectares. Le massif de la Gardiole, les gorges de l'Hérault, le cirque de Navacelles, le massif du Canigou comptent parmi les plus connus.

Les paysages ont aussi été largement façonnés par l'homme. Plusieurs sites majeurs sont ainsi inscrits au patrimoine mondial de l'Unesco* : le pont du Gard, la cité fortifiée de Carcassonne, le Canal du Midi, les forteresses Vauban de Villefranche-de-Conflent et de Mont-Louis, les chemins de Saint-Jacques de Compostelle, dont l'abbaye de Saint-Guilhem-le-Désert est l'un des joyaux.

D'autres vestiges jalonnent le territoire et rappellent une présence humaine ancienne dans cette région. On trouve plusieurs centaines de sites archéologiques, le plus connu étant la Caune de l'Arago à Tautavel, qui accueillait des hominidés du paléolithique et de très nombreux menhirs et dolmens. L'antiquité est omniprésente, témoignant du rôle de carrefour joué par la Narbonnaise, première province romaine de Gaule, grâce à ses villes – Nîmes, Narbonne –, ses ports – Lattes, Agde... – irriguée d'une extrémité à l'autre par la *via Domitia**.

- **la maîtrise foncière**: elle se traduit par les acquisitions du conservatoire du littoral (environ 10 000 hectares) et les espaces naturels sensibles des départements (5,5 % du territoire régional, soit 152 000 hectares).
- **les protections contractuelles**: le Parc national des Cévennes, premier parc national français par sa superficie (321 000 hectares), classé « réserve mondiale de la biosphère » par l'Unesco*, et trois parcs naturels régionaux (Haut-Languedoc, Narbonnaise et Pyrénées catalanes) cumulant 498 000 hectares.

Les zones lagunaires du Languedoc-Roussillon sont protégées par plusieurs mesures réglementaires.



124 Les principaux défis environnementaux de demain

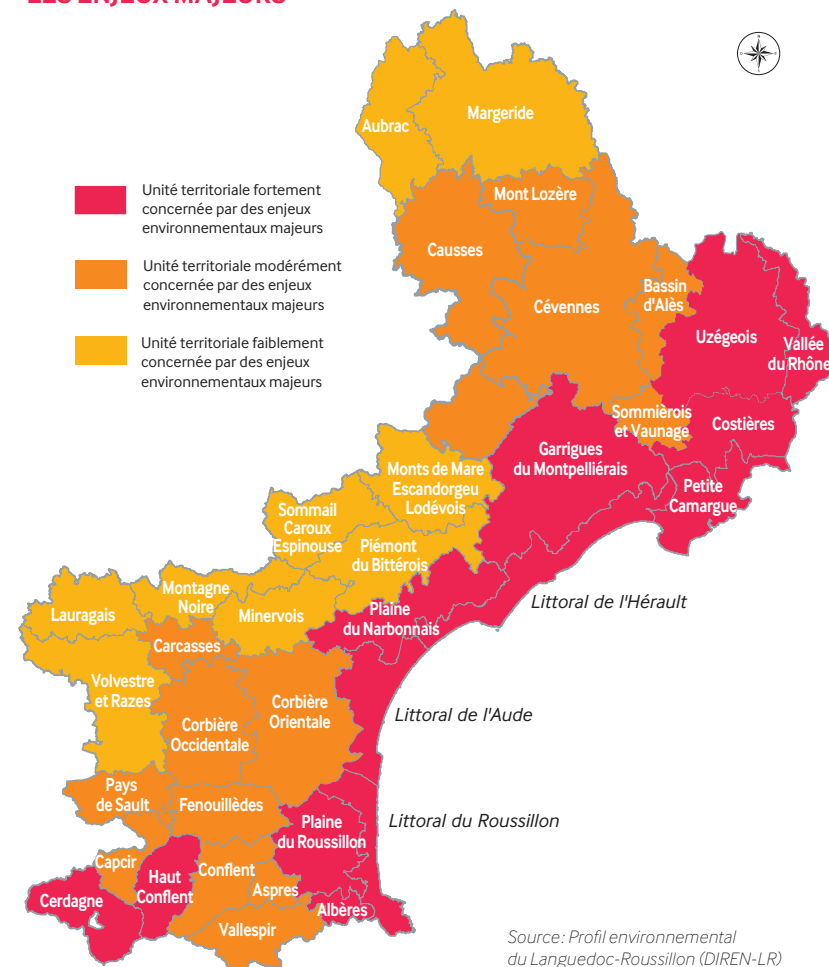
Exceptionnelles et riches, les ressources environnementales du Languedoc-Roussillon demeurent fragiles et menacées. Les causes sont diverses. Elles sont d'abord le résultat de spécificités régionales : pression démographique (300 000 nouveaux arrivants sont attendus d'ici 2015), développement de l'urbanisation, concentration des activités économiques et des infrastructures de transports sur une bande littorale étroite, restructuration des activités agricoles.

La frange littorale est fragilisée par les besoins liés au développement économique, au développement des échanges et à celui des loisirs. Le tourisme et les aménagements sur le littoral se sont intensifiés, parfois au détriment du milieu naturel. La plaine, soumise au phénomène d'étalement urbain, est confrontée à la recherche d'un meilleur équilibre entre les zones urbanisées et les zones agricoles, notamment viticoles et arboricoles. Les espaces montagneux doivent assurer la cohabitation entre ruralité et pression exercée par l'urbanisation. Néanmoins, les ressources et les milieux aquatiques demeurent particulièrement touchés, car ils sont soumis à des pressions croissantes comme l'augmentation des besoins en eau, les conflits d'usage entre agriculture et besoins humains, les pollutions...



Crue d'un cours d'eau au sud de Montpellier en décembre 2002.

LES ENJEUX MAJEURS



L'eau est fragile mais également porteuse de risques. En effet, la problématique des **inondations** est très présente en Languedoc-Roussillon. Depuis 1996, la surface inondable urbanisée a augmenté de 15 %. Aujourd'hui, 585 000 habitants permanents résident en zones vulnérables au risque d'inondation. D'importants programmes de protection ont été lancés. Un vaste canal de délestage au sud-ouest de Montpellier (Lattes) a été inauguré en 2008. L'amélioration des digues du Rhône, qui longe le département du Gard et dont les dernières crues ravageuses remontent à 1994, 2002 et 2003, se poursuit.

Les grands changements climatiques planétaires ont également des répercussions sur les ressources régionales. Le Languedoc-Roussillon est particulièrement exposé du fait de son caractère littoral.

Les risques littoraux (érosion et submersion marine) concernent une part importante du territoire régional et des populations, sur les lidos et les zones littorales maritimes ou lagunaires. Depuis 1945, 260 hectares ont été gagnés par la mer. L'urbanisation des cordons dunaires, la sur-fréquentation de certains secteurs littoraux, l'aménagement des fleuves et du littoral en sont pour partie responsables. Ces risques littoraux sont aggravés depuis les années 1990 par l'élévation du niveau de la mer, induit par le réchauffement climatique. D'après certains experts, la Méditerranée pourrait connaître à la fin du XXI^e siècle une élévation de son niveau général de l'ordre d'un mètre, soit un centimètre par an, dû à un réchauffement moyen des températures de l'ordre de deux à quatre degrés.

LA CONTRIBUTION RÉGIONALE À L'EFFET DE SERRE*

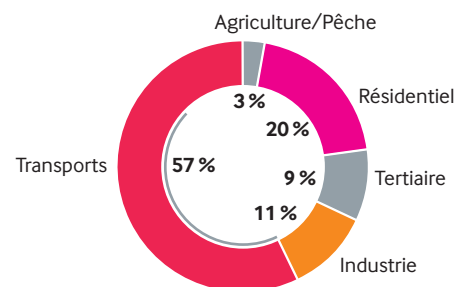
La part du Languedoc-Roussillon dans la contribution nationale des émissions de gaz à effet de serre est de l'ordre de 3 %, soit environ cinq tonnes de CO₂ par an et par habitant.

Du fait de la faible industrialisation de la région, mais surtout de la prégnance de couloirs routiers de dimension européenne (A9, A61, A54), d'un étalement urbain générateur de trafic diffus et d'un tourisme de masse, cette contribution se distingue par le poids du secteur des transports : il représente 58 % des émissions en Languedoc-Roussillon, contre 34 % au niveau national.

Cette augmentation du niveau de la mer, associée aux effets des événements climatiques exceptionnels comme les tempêtes, pourrait faire reculer occasionnellement la côte de plusieurs centaines de mètres dans les zones littorales les plus exposées.

Le risque d'incendie est enfin l'une des grandes préoccupations des responsables territoriaux et des populations. Le Languedoc-Roussillon compte 934 000 hectares boisés auxquels il faut ajouter 700 000 hectares de garrigues. L'enchevêtrement croissant des zones subforestières (garrigues) et forestières avec les zones suburbaines, depuis trois décennies, multiplie les risques humains. Or le climat méditerranéen et ses longues périodes de sécheresse, comme la nature des végétaux (plus de la moitié du volume des forêts est composé de résineux) constituent des éléments de risque élevé.

LA RÉPARTITION PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ DE LA CONTRIBUTION RÉGIONALE À L'EFFET DE SERRE



Source : ADEME* 2007

POUR EN SAVOIR PLUS

• **Profil environnemental du Languedoc-Roussillon établi par la DIREN – décembre 2006**
www.languedoc-roussillon.ecologie.gouv.fr

• **Stratégie régionale de la biodiversité établie par le conseil régional Languedoc- Roussillon – mai 2008**
www.laregion.fr

En résumé

La région Languedoc-Roussillon bénéficie d'un patrimoine naturel, historique et culturel très riche. Sa capacité à renforcer son attractivité et à se développer durablement représente un enjeu majeur pour l'avenir. Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques naturels, contenir les effets de la croissance démographique sur le cadre de vie et sur la qualité des ressources et des milieux, encourager le développement des énergies renouvelables sont les objectifs principaux à atteindre.

En effet, les conditions climatiques privilégiées et la richesse naturelle du Languedoc-Roussillon font de cette région une véritable réserve d'espaces et d'énergies renouvelables pour l'Europe. Bénéficiant d'un des meilleurs taux d'ensoleillement de France métropolitaine, elle constitue un terrain idéal pour le développement des énergies solaires. Elle est également la première région productrice d'énergie éolienne en France.

Aujourd'hui, la préservation et la valorisation de l'environnement du Languedoc-Roussillon sont assurées par de nombreuses mesures à l'échelle régionale, nationale et européenne. Enfin, les changements climatiques et leurs conséquences attendues au XXI^e siècle nécessitent dès maintenant une forte mobilisation, notamment dans le domaine des transports, le mode routier étant le principal émetteur de gaz à effet de serre*.

1.3 LES TRANSPORTS en Languedoc-Roussillon

La région Languedoc-Roussillon dispose d'un réseau diversifié d'infrastructures de transports où tous les modes – routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien – sont présents. Aujourd'hui, les principaux courants d'échanges en Languedoc-Roussillon relient le nord et le sud de l'Europe par l'axe Lyon-Barcelone. Ils sont à l'origine de trafics importants, auxquels s'ajoutent des flux en provenance de la transversale sud Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille-Nice. L'augmentation des trafics annonce peu à peu la saturation des réseaux de transports de la région, notamment ferroviaire et routier et pourrait, à l'horizon 2020, rendre les échanges plus difficiles.

1.3.1 Un contexte de transports en mutation

■ Transport routier : l'A9, épine dorsale du réseau

■ Le réseau routier aujourd'hui

Le Languedoc-Roussillon est doté d'un réseau routier et autoroutier dense et concentré sur le littoral. La région compte 500 kilomètres de routes nationales et 532 kilomètres d'autoroutes, soit 5 % du réseau national. L'A9 qui relie les principales villes, de Nîmes à Perpignan, constitue l'épine dorsale du réseau. Elle assure la fonction d'axe de « transit » pour les marchandises et les voyageurs, et fait le lien entre les villes littorales et la desserte locale des agglomérations. À Montpellier, l'A9 joue même le rôle de périphérique. En cela, elle est un concurrent direct du TER pour la desserte des villes du Languedoc-Roussillon.

■ Le réseau routier à l'horizon 2020

Les aménagements prévus concernent principalement le réseau autoroutier. L'A9 fait l'objet d'un dédoublement au niveau de Montpellier programmé à l'horizon 2013. Elle devrait être mise à 2x3 voies entre Orange et Remoulins et

entre Perpignan et Le Perthus à l'horizon 2015. La poursuite de l'aménagement de l'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et Béziers s'achèvera par l'ouverture des 21 derniers kilomètres entre Pézenas et Béziers prévue pour 2010. Enfin, la mise en service complète de l'A750 reliant l'A75 aux portes de Montpellier (Clermont-L'Hérault – Montpellier) est programmée pour 2009.

LE CONTOURNEMENT ROUTIER DES AGGLOMÉRATIONS DU LANGUEDOC-ROUSSILLON

Les grands centres urbains de la région se trouvent limités par les systèmes routiers qui les encadrent. L'achèvement des rocade, le dédoublement de l'autoroute A9 et la réalisation des jonctions à l'ouest (entre l'A9 et l'A75) et à l'est (entre l'autoroute A9 et le périphérique nord - LIEN' -) pourraient contribuer à fluidifier le trafic autour et dans l'agglomération de Montpellier. La réalisation de l'embranchement de l'A75 avec l'A9 au niveau de Béziers pourrait décongestionner les routes nationales desservant les stations balnéaires de l'ouest Hérault, comme Cap d'Agde ou Vias.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU LANGUEDOC-ROUSSILLON



- 1 Les hauts cantons sont irrigués par la RN106 vers Alès et la Lozère, la RD612 vers le Tarn et la RN116 vers Cerdagne.
- 2 Les voies de desserte des villes littorales sont essentiellement des routes départementales. Les ports régionaux sont reliés via la RD600 vers Sète, la RD6139 vers Port-la-Nouvelle, et la RD914 vers Port-Vendres.
- 3 Entre Narbonne et Nîmes l'A9 offre un tronçon commun aux axes Nord-Sud (itinéraire E15 par l'A61, l'A9, l'A7 et la RN113) et aux axes Est-Ouest (itinéraire E80 par l'A61, l'A9 et l'A7). Le réseau A9 est en 2x3 voies jusqu'à Perpignan nord. Cet axe structurant cumule les fonctions de transit (poids lourds et tourisme) et les fonctions de desserte locale.
- 4 Les autoroutes A75 (Clermont-Ferrand – Béziers) et A750 (Clermont-l'Hérault – Montpellier) sont en partie en service ou en travaux (section Pézenas-Béziers/A9 de l'A75 et fin des travaux sur la section Gignac-La Taillade sur l'A750).

LE VRAL*, UN DÉBAT PUBLIC RICHE EN ENSEIGNEMENTS POUR LES TRANSPORTS EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

En 2006, le gouvernement français demande à la CNDP* d'organiser un débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. En Languedoc-Roussillon, la congestion du réseau routier apparaît comme une préoccupation fondamentale à laquelle les citoyens et les usagers souhaitent trouver une solution. La politique passée de concentration des flux routiers dans les grands corridors étant perçue comme « insoutenable », un rééquilibrage géographique des trafics et une meilleure organisation des territoires sont jugés prioritaires.

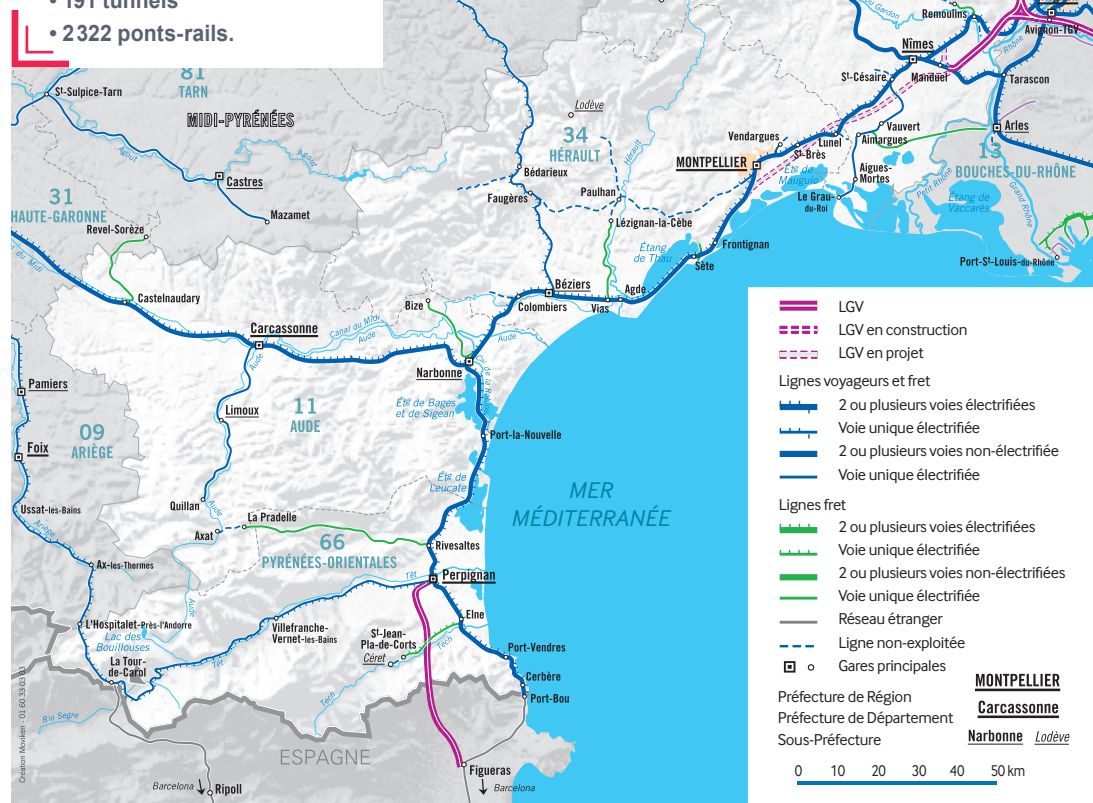
Parmi les trois orientations issues du débat (la mobilité soutenable, le report modal et l'aménagement des axes routiers ou autoroutiers existants), la décision ministérielle consécutive au débat retiendra particulièrement la nécessité de donner la priorité au développement d'infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires. Une orientation largement confirmée par le projet de loi issu du Grenelle de l'environnement en 2008.

LE RÉSEAU FERRÉ DU LANGUEDOC-ROUSSILLON

LE RÉSEAU FERRÉ EN CHIFFRES

Avec 1341 km, le réseau ferroviaire du Languedoc-Roussillon représente 4,6 % des lignes ferroviaires du réseau ferré national ouvertes à la circulation.

- 521 km en double voie
- 821 km en voie unique
- 834 km de voie électrifiée
- 780 passages à niveau
- 191 tunnels
- 2322 ponts-rails.

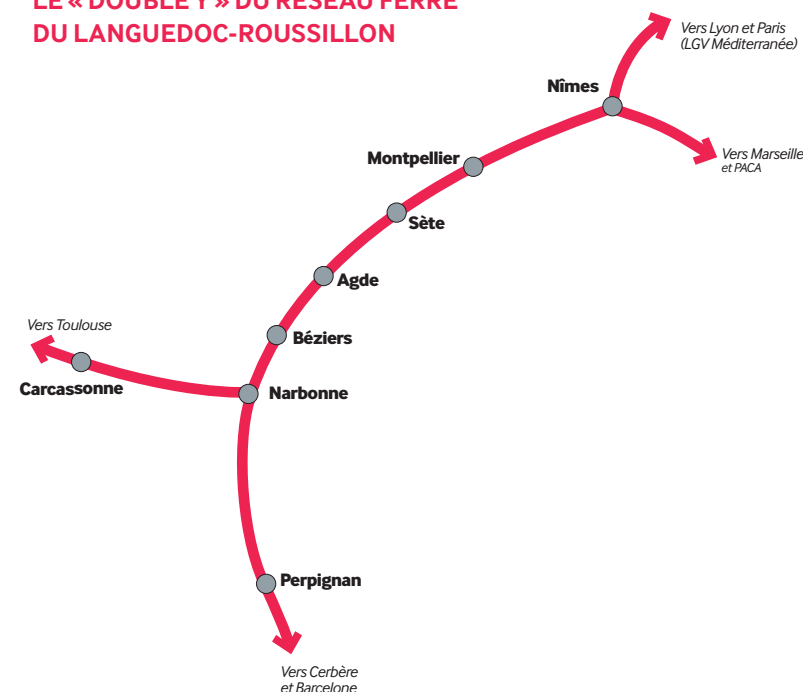


■ Transport ferroviaire : un « double Y » et une frontière technique difficile à franchir

■ Le réseau ferroviaire du Languedoc-Roussillon

En forme de « double Y », le réseau ferré se structure autour de l'axe principal Avignon/Tarascon – Nîmes – Narbonne – Perpignan/Carcassonne. Il joue un rôle essentiel dans l'architecture du réseau ferré national à plusieurs titres.

LE « DOUBLE Y » DU RÉSEAU FERRÉ DU LANGUEDOC-ROUSSILLON



Au niveau européen, il est l'itinéraire naturel d'accès, depuis l'Europe rhénane, l'arc alpin et l'Île-de-France vers le nord-est et le centre de l'Espagne, notamment Barcelone et la Catalogne. Il appartient également à la transversale nationale dite « Grand Sud » qui relie Bordeaux et Toulouse à Marseille, Nice et la Ligurie. Comme pour le système autoroutier, les flux mêlent les origines et destinations de ces deux axes. C'est également la **seule artère ferroviaire** qui relie entre elles les principales agglomérations de la plaine littorale du Languedoc-Roussillon. Des lignes secondaires, majoritairement à voie unique, provenant des hauts-pays ou de la côte pour l'une d'elles, se raccordent à ce « double Y » structurant, alourdissant encore son trafic.

Mais, à la différence du mode routier, s'ajoute pour le ferroviaire en Languedoc-Roussillon **l'absence de tout itinéraire de détournement** pour l'axe central. Il en résulte une précarité particulière, tout incident sur la voie impactant massivement les trafics.

La position géographique de la région Languedoc-Roussillon en fait un corridor important pour le trafic de marchandises national, entre le sud-ouest et l'est de la France, ainsi que pour le trafic international, **entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe**. Cette fonction s'appuie sur un réseau routier performant, mais également **sur un réseau ferré d'intérêt européen**. On compte, en effet, de nombreuses installations fret sur le réseau du Languedoc-Roussillon, à l'instar du chantier de transport combiné de Perpignan, du chantier de changement d'essieux de Cerbère, des terminaux portuaires de Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres, du terminal de l'autoroute ferroviaire du Boulou... Certaines de ces plate-formes sont directement liées aux transits avec l'Espagne et dépendent fortement de l'efficacité du lien ferroviaire entre les deux pays.



La plate-forme logistique de fruits et légumes Saint-Charles de Perpignan.

I Une frontière technique difficile à franchir

Aujourd'hui, le trafic fret ferroviaire est lourdement pénalisé par la non-continuité du réseau à la frontière espagnole liée à la différence d'écartement des voies (1 435 mm en France contre 1 670 mm en Espagne). D'autres contraintes d'exploitation s'y ajoutent, comme la longueur des trains (en France, la longueur maximale admise est de 750 mètres tandis qu'en Espagne elle ne peut dépasser 350 à 450 mètres). Cela a pour conséquence des surcoûts d'exploitation (transbordement à la frontière, changement des essieux des trains...) et un allongement des temps de parcours. La mise en compatibilité des réseaux ferroviaires français et espagnols est donc essentielle pour la compétitivité du fer et le développement des échanges transpyrénéens. Mais le choix de recourir au ferroviaire dépend également de l'existence ou non d'un péage routier à la frontière.

FRET : LA QUESTION DU COÛT DU TRANSPORT

En matière de logistique, comme pour toute activité économique, le coût est un facteur de compétitivité. Le coût des péages autoroutiers peut donc influencer le choix du mode ferroviaire ou du mode routier pour le transport des marchandises. Pour traverser les Alpes franco-italiennes, les poids lourds s'acquittent d'un péage autoroutier élevé au passage des tunnels : de 120 à 710 euros pour le Mont-Blanc et de 127 à 415 euros pour celui de Fréjus (hors abonnements). En Languedoc-Roussillon, les poids lourds empruntent des infrastructures autoroutières dont le niveau de péage est peu onéreux du fait, principalement, de l'absence de tunnel. Le coût du transport ferroviaire est plus élevé sur ce secteur en raison, notamment, de la différence d'écartement des voies entre les réseaux français et espagnol. Le mode routier est donc financièrement plus compétitif pour le transporteur que le mode ferroviaire sur les échanges transpyrénéens.

I L'amélioration du réseau régional

En Languedoc-Roussillon, RFF et ses partenaires mènent un programme ambitieux de rénovations et de renouvellement des infrastructures et installations visant à garantir le niveau de performance du réseau (sécurité et qualité du service). Celui-ci porte sur le remplacement des voies, des ouvrages d'art (ponts...), des postes d'aiguillage et des caténaires.

Si les projets de modernisation du réseau classique constituent un premier niveau de réponse aux objectifs du CPER*, ils trouveront leurs limites à l'horizon 2020.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE, AXE MAJEUR DU CPER*

Aux côtés des acteurs régionaux, RFF participe activement à la mise en œuvre du CPER* 2007-2013. Les projets retenus dans le cadre du CPER* doivent permettre de renforcer les relations et les coopérations entre pôles urbains et maintenir l'attractivité des agglomérations. Pour ce faire, le contrat de projets prévoit :

- « d'accrocher » le territoire au réseau ferroviaire à grande vitesse entre l'Europe du Nord et l'Espagne,
- d'aménager les gares pour garantir l'efficacité de la connectivité du territoire au réseau national et européen,
- de développer une offre TER cadencée* performante sur l'aire métropolitaine Nîmes – Lunel – Montpellier – Sète.



Opération de renouvellement en gare de Nîmes. Pour accroître l'usage et la qualité du réseau, sa modernisation est l'une des principales missions de RFF.



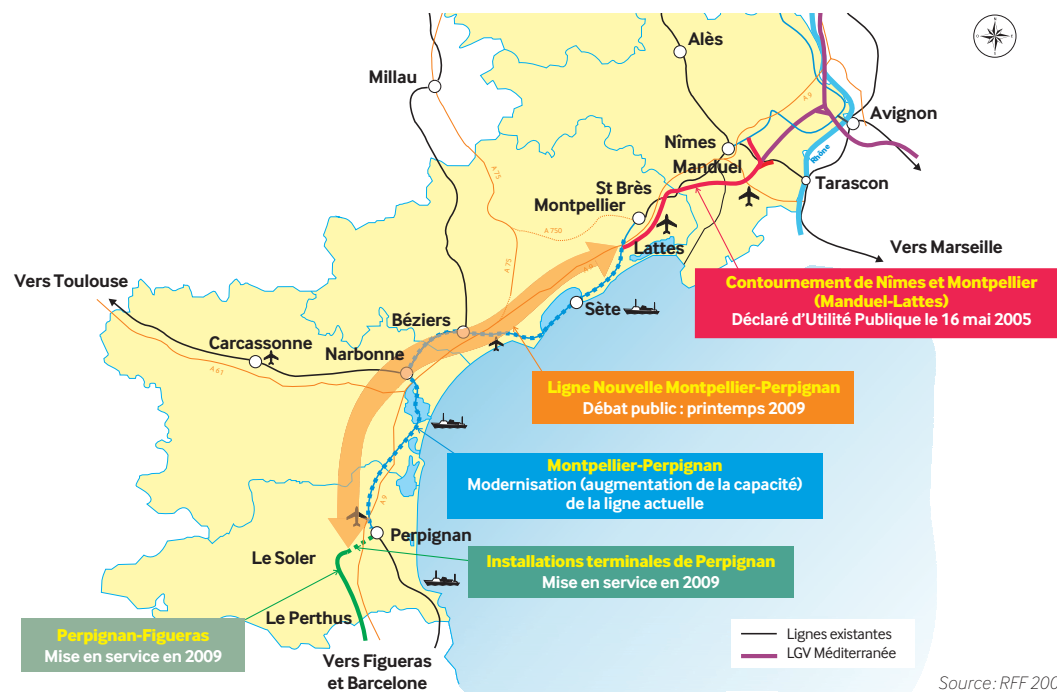
La section internationale Perpignan-Figueras mise en service en 2009 est le premier pas vers une liaison ferroviaire rapide entre France et Espagne.

I L'évolution du réseau ferroviaire à l'horizon 2020

La réalisation de la ligne nouvelle mixte internationale Perpignan-Figueras et du contournement de Nîmes et de Montpellier, respectivement en 2009 et 2014, va modifier considérablement le paysage ferroviaire du Languedoc-Roussillon.

Longue de 44,4 km, la première de ces deux lignes fera franchir un pas décisif pour la connexion entre les réseaux ferroviaires français et espagnols, assurant de part et d'autre de la frontière le même écartement standard européen (dit UIC) et une signalisation de dernière génération (ERTMS*). Cette ligne mixte fret-TGV sera ouverte aux convois de marchandises comme aux trains de voyageurs à grande vitesse. Ainsi, le temps de parcours pour un train de voyageurs entre Perpignan et Barcelone sera ramené à 50 minutes dès 2012 contre 2 h 49 aujourd'hui. Une forte croissance des flux de voyageurs et de marchandises, liée à l'ouverture progressive du réseau espagnol intérieur à écartement standard, est donc à prévoir, avec des conséquences sur les capacités du réseau ferroviaire côté français.

LES PRINCIPAUX PROJETS QUI MODIFIERONT LA PHYSIONOMIE ET LA CAPACITÉ DU RÉSEAU FERROVIAIRE DU LANGUEDOC-ROUSSILLON À L'HORIZON 2020



Source: RFF 2008

INTEROPÉRABILITÉ: LE LANGAGE FERROVIAIRE UNIVERSEL

L'interopérabilité désigne la possibilité de faire circuler librement des trains sur des réseaux ferroviaires différents, notamment des réseaux situés dans des pays différents. Concrètement, cela permet de ne pas avoir à changer de locomotive ni de conducteur à chaque frontière. Cela signifie l'uniformisation des règles et normes ferroviaires tels que l'écartement des rails, l'électrification des voies et la signalisation ERTMS (European Rail Traffic Management System).

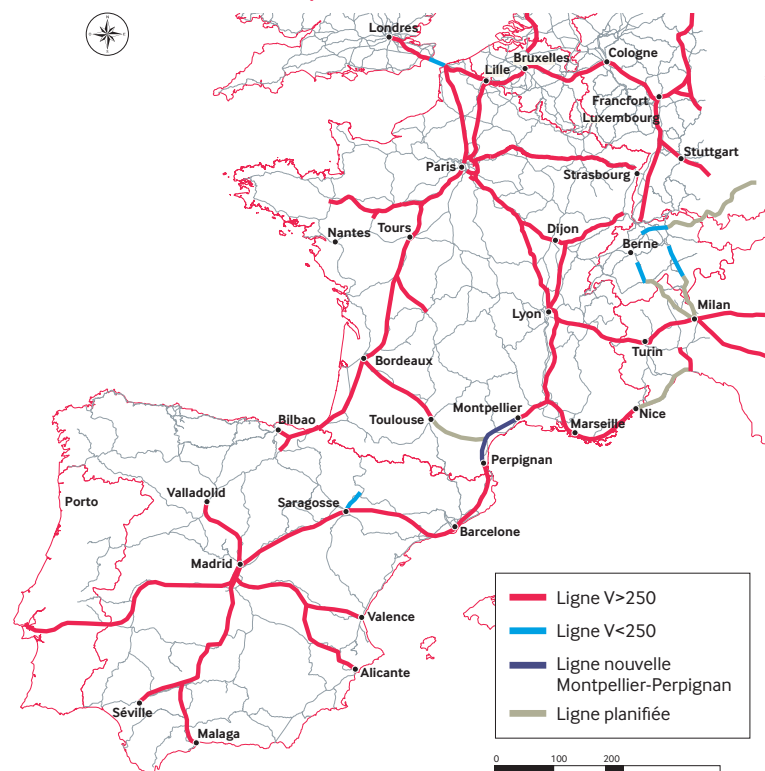
L'autre projet d'importance pour le réseau ferroviaire du Languedoc-Roussillon est le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM). Cette nouvelle ligne mixte de 60 km, entre Manduel à l'est de Nîmes et Lattes, à l'ouest de Montpellier, est elle aussi conçue pour supporter un trafic voyageurs et fret. Une partie du trafic fret circulant actuellement sur la ligne existante entre Nîmes et Montpellier sera reportée sur cette nouvelle infrastructure. Le corridor Nîmes-Montpellier sera ainsi constitué de deux lignes, l'actuelle et le CNM, raccordées entre elles. Cette nouvelle infrastructure permettra de développer des circulations TER entre Nîmes et Montpellier, la section la plus chargée du « double Y », en libérant la ligne existante d'une partie des trafics fret et voyageurs grandes lignes.

Ces deux projets apporteront une première réponse à la saturation progressive des infrastructures de transport dans cette zone très contrainte et urbanisée.

UIC: QUAND UN STANDARD CHANGE LES RELATIONS FERROVIAIRES INTERNATIONALES

Les voies ferrées françaises et espagnoles n'ont pas le même écartement (1435 mm pour la France, le standard européen UIC, et 1670 mm en Espagne). Aujourd'hui, pour passer la frontière, il est nécessaire de changer de train ou modifier l'écartement des essieux des trains. La réalisation de lignes nouvelles au standard européen et la réalisation du plan Estratégico de infraestructuras y Transporte (PEIT), arrêté en juillet 2005 par le gouvernement espagnol, permettra de régler définitivement ce problème. Ainsi, la mise en service des lignes nouvelles Barcelone – Figueras (2012), Figueras – Perpignan (2009) et CNM, trace les contours d'une nouvelle liaison ferroviaire européenne, de Séville à Amsterdam dont les effets sur l'organisation future des territoires est potentiellement considérable.

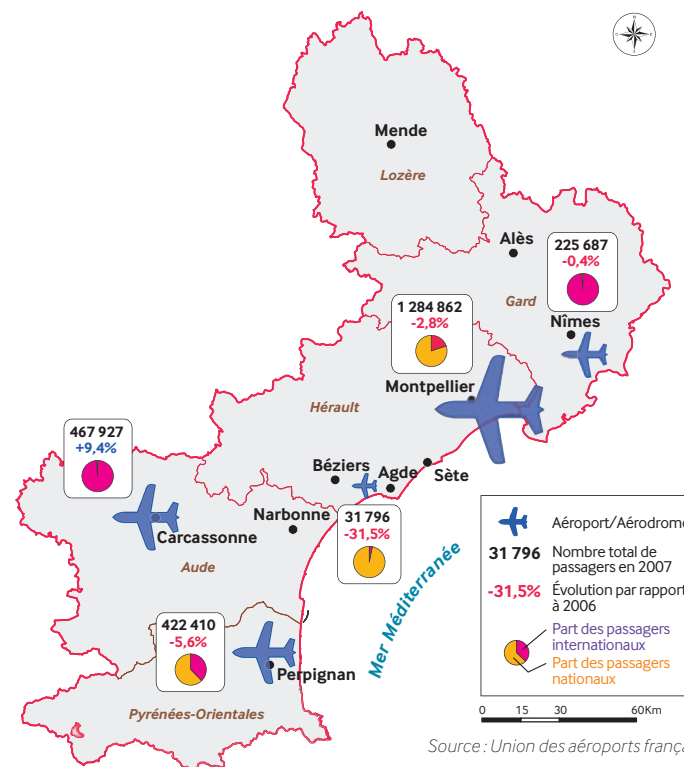
LE RÉSEAU FERRÉ FRANÇAIS ET ESPAGNOL À L'HORIZON 2020



■ Transport aérien : les aéroports jouent la complémentarité

Le Languedoc-Roussillon est desservi par cinq aéroports assurant des liaisons commerciales régulières : Montpellier, Nîmes, Perpignan, Béziers et Carcassonne. Historiquement, le transport aérien régional est tourné principalement vers Paris au départ de Nîmes, Perpignan, Béziers et Montpellier. Mais leur proximité géographique, comme la concurrence du TGV sur les liaisons avec Paris, dites liaisons « radiales », ont amené ces aéroports à se spécialiser et à se diversifier. Carcassonne, par exemple, est desservi majoritairement par des compagnies *low-cost* qui profitent de ses faibles taxes d'atterrissage et de l'engouement pour la région des touristes du nord de l'Europe. L'aéroport de Montpellier, neuvième aéroport français et premier du Languedoc-Roussillon, propose une stratégie d'ouverture européenne et internationale tout en développant ses lignes intérieures vers les métropoles régionales les plus éloignées.

LES TRAFICS AÉROPORTUAIRES EN 2007



En favorisant la synergie entre les différents sites aéroportuaires, le Languedoc-Roussillon souhaite offrir une alternative aux plates-formes aéroportuaires voisines de Marseille, Lyon, Toulouse, Gérone et Barcelone.

DES TRAFICS AÉROPORTUAIRES EN BAISSÉ

Les aéroports du Languedoc-Roussillon ont connu une légère baisse de fréquentation en 2007 qui n'a pas épargné le trafic *low-cost*, à l'exception notable de l'aéroport de Carcassonne qui affiche une nette progression. La concurrence du TGV®, pour l'aéroport de Montpellier, et la proximité de Gérone, pour celui de Perpignan, expliquent en partie la baisse de fréquentation sur ces deux plates-formes.

Une nouvelle offre ferroviaire pourrait venir concurrencer les liaisons aériennes sur de nouvelles destinations.



Aéroport de Perpignan. La croissance de l'offre ferroviaire pourrait constituer une alternative au transport aérien.



Le port de Sète se place au 11^e rang des ports français en 2005. Avec 17 mètres de tirant d'eau, c'est le seul port en eau profonde entre Marseille et Barcelone. Il dispose notamment d'un trafic important de ferries avec les pays d'Afrique du Nord.

■ Transports maritime et fluvial enracinés dans le paysage économique

La région compte trois ports de commerce totalisant un trafic de 6 millions de tonnes environ, en 2006 : Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres. Ils sont, à des échelles différentes, des points d'accès entre la région, l'Europe continentale et les pays riverains de la Méditerranée. Leurs trafics restent toutefois modestes face à des concurrents de taille comme Barcelone (environ 50 millions de tonnes par an) et Marseille (environ 100 millions de tonnes par an). Depuis le 1^{er} janvier 2007, le Conseil régional du Languedoc-Roussillon est devenu l'autorité gestionnaire des ports de Sète et Port-la-Nouvelle. Un programme de modernisation conséquent est engagé pour restructurer, fiabiliser et augmenter la capacité des installations portuaires. La volonté est de développer l'intermodalité via le pré et le post-acheminement par fer, ainsi que les trafics tant de voyageurs que de marchandises.

La région Languedoc-Roussillon compte également deux voies navigables : le Canal du Midi et le canal du Rhône à Sète. Plus de trente millions d'euros sont engagés pour la mise au gabarit de ce dernier. Le trafic de marchandises sur ce canal reste toutefois marginal avec 400 000 tonnes transportées en 2008. Le canal du Midi n'accueille, quant à lui, plus de trafic fret depuis trente ans.

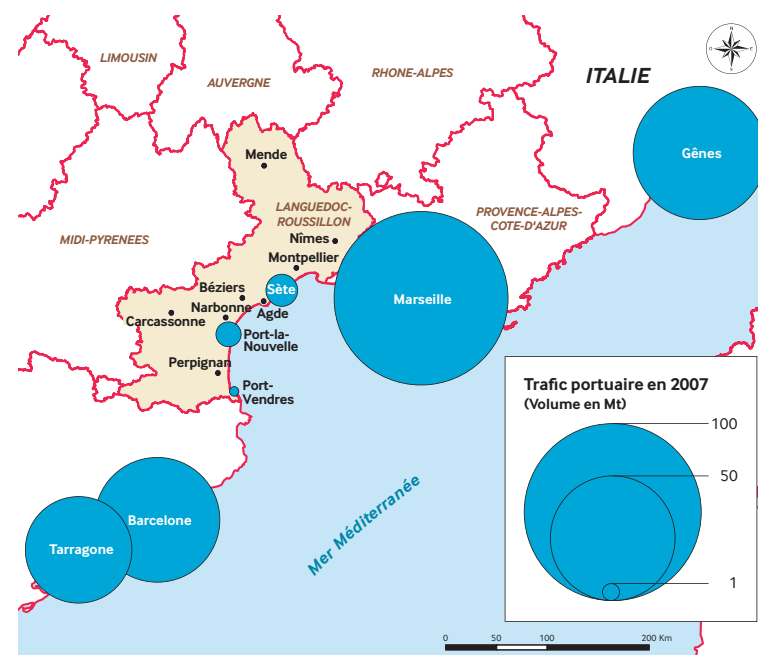
1|3|2 Des trafics actuels dominés par la route

En Languedoc-Roussillon, **l'axe littoral est emprunté par des flux massifs de marchandises et de voyageurs de nature très différente** (fret local, de transit ou d'échanges, voyageurs courtes, moyennes et longues distances). Pour le transport des marchandises comme pour les déplacements de personnes, les indicateurs confirment la prédominance du mode routier, tous trafics confondus : internationaux, interrégionaux, régionaux et locaux. Les flux routiers de voyageurs représentent plus de 85 % des trafics (pourcentage équivalent à la moyenne nationale), contre à peine 10 % pour les trafics aériens et 5 % pour les trafics ferroviaires. À titre de comparaison les trafics ferroviaires représentent 7,4 % du total au plan national. Les axes routiers entre Nîmes et Narbonne concentrent la majeure partie d'un trafic en constante augmentation. Entre 1985 et 2004, celui-ci est passé de 30 300 véhicules légers par jour à 81 700, soit une progression annuelle moyenne de 5,4 %.

■ Les trafics voyageurs

Si le mode routier reste globalement prépondérant, il est particulièrement développé sur les relations locales et concurrence le mode ferroviaire sur les liaisons

LES TRAFICS PORTUAIRES EN 2007



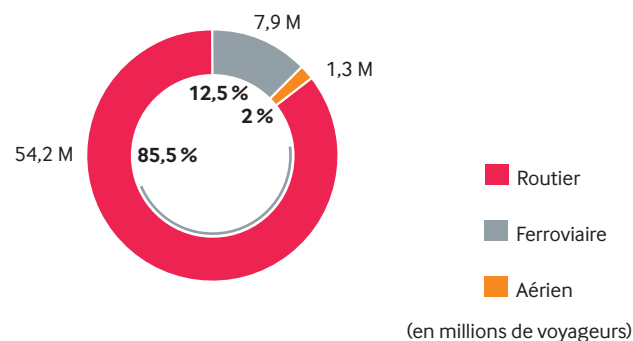
Source : DRE Languedoc-Roussillon - MEEDDAT

entre agglomérations proches. Avec 165 millions de voyageurs sur un total de 171 millions en 2004, il dépasse de loin le mode ferroviaire qui n'a transporté que 5,9 millions de voyageurs cette année là (soit 3 % des voyageurs).

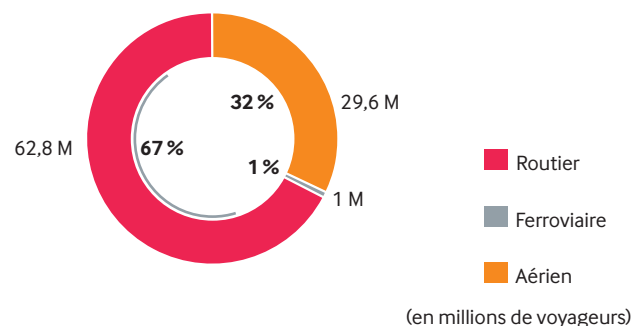
Concernant les déplacements interrégionaux, le mode routier domine avec plus de 85 % de part modale. Mais, contrairement aux trafics locaux, la part des trafics ferroviaires connaît une progression parmi les plus dynamiques de France : de l'ordre de 3,7 % par an sur la période 1996-2004. La mise en service en 2001 de la LGV Méditerranée jusqu'à Manduel (à l'est de Nîmes) n'est pas étrangère à cette augmentation et souligne la pertinence grandissante du mode ferroviaire sur les trajets longues distances.

Logiquement, avec 62,8 millions de voyageurs, le mode routier domine également les trafics transpyréniens, même si l'aérien supporte un tiers des trafics. La part du mode ferroviaire, très faible, compte pour 1 % des trafics, contre 3,5 % pour les flux transalpins entre la France et l'Italie. L'absence de continuité entre les deux réseaux ferrés se lit directement dans ces statistiques.

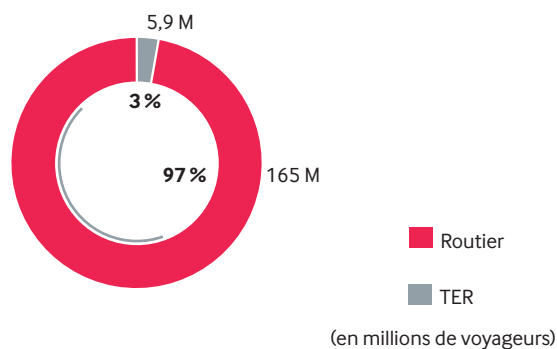
TRAFIC VOYAGEURS INTERRÉGIONAL ENTRE LE LANGUEDOC-ROUSSILLON ET LA FRANCE EN 2005



TRAFIC VOYAGEURS TRANSPYRÉNÉEN EN 2005



TRAFIC VOYAGEURS INTRARÉGIONAL EN 2005



TRAFICS VOYAGEURS EN 2005 PAR MODE (MILLIONS DE VOYAGEURS)

Aérien	Trafic des aéroports du Languedoc-Roussillon	2,3
	Trafic transpyrénéen (corridor méditerranéen)	29,6
	Total	31,9
Routier	Intrarégional	165
	Interrégional (Languedoc-Roussillon - France)	54,2
	Transpyrénéen (dont Languedoc-Roussillon – corridor méditerranéen)	62,8
	Total	282
Ferroviaire	TER	5,9
	Grandes lignes	10,5
	dont transpyrénéen	1
	Total	16,4

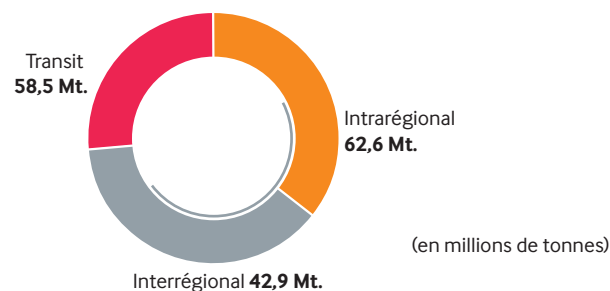
Des volumes fret également dominés par le mode routier

L'analyse des flux de marchandises confirme le rôle de « point de passage obligé » joué par la région. Les volumes de fret en Languedoc-Roussillon s'élèvent à 164 millions de tonnes (Mt) en 2004. Ces derniers se divisent principalement entre transit national et international: 62,6 Mt de marchandises pour les flux intrarégionaux et 42,9 Mt pour les flux interrégionaux. Ainsi, seuls 38 % d'entre eux correspondent à des flux intrarégionaux, le transit représentant près de 36 % des flux et les trafics interrégionaux environ 26 %. Dans ce cas, encore, on note la prédominance du mode routier qui représente 92,5 % des flux terrestres de fret tous modes (routier, ferroviaire et fluvial). **Toutefois, le fret ferroviaire, bien qu'il reste modeste comparé à la route, est bien mieux représenté en Languedoc-Roussillon qu'au niveau national** avec environ 6,3 % de flux transportés (soit 10,3 Mt en 2004) par le mode ferroviaire contre seulement 3,8 % à l'échelle nationale. Ceci s'explique puisqu'une partie des marchandises traversent la frontière en poids lourds et sont ensuite chargées sur un train à Perpignan pour effectuer les trajets longue distance vers le nord de l'Europe.

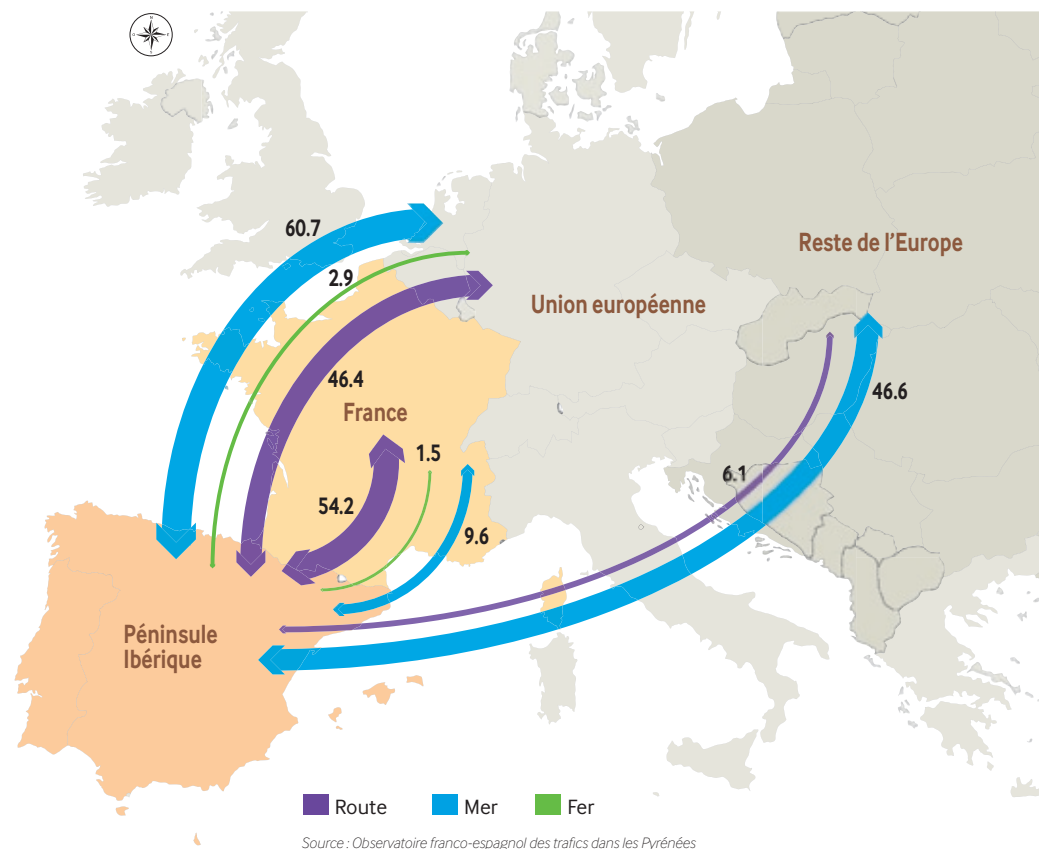
POUR EN SAVOIR PLUS

- *Rapports d'étude n° 7 et n° 8*
- *Rapport de phase n° 1 - SNCF*

TRAFIC FRET EN LANGUEDOC-ROUSSILLON



RÉPARTITION DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES EN 2004 (EN MILLIONS DE TONNES) ENTRE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE ET L'EUROPE

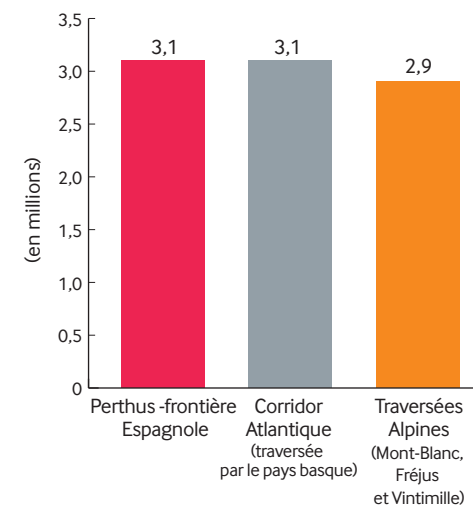


Le volume de marchandises transitant par les Pyrénées a doublé en moins de 10 ans

■ L'explosion des échanges transpyrénéens de marchandises

Reliant le couloir rhodanien à la Catalogne, la région Languedoc-Roussillon constitue un axe de transit majeur entre l'Espagne, l'Europe du Nord et de l'Est. En 2004, six millions de poids lourds franchissent les Pyrénées, soit 3,1 millions par le Perthus côté méditerranéen. La même année, ils sont 2,9 millions à traverser l'ensemble des Alpes françaises. La progression est forte entre 1999 et 2004 au Perthus (+22 % de trafic poids lourd). En revanche, les passages transalpins du Mont-Blanc et du Fréjus ont

NOMBRE DE POIDS LOURDS AUX FRONTIÈRES EN 2004



Le nombre de poids lourds au Perthus – frontière espagnole, a été multiplié par 5 en 20 ans pour atteindre 3,1 millions d'unités en 2004. Cette hausse exerce une pression très forte sur le réseau routier en Languedoc-Roussillon et conduit à intégrer les liaisons transpyrénéennes parmi les priorités européennes.

connu une baisse de 1,3 % sur cette même période. La croissance économique très importante de la péninsule Ibérique depuis son intégration dans l'Union européenne ainsi que l'augmentation des échanges commerciaux avec la France et le reste de l'Europe, ont fortement contribué à cette évolution.



Poids lourds à la frontière franco-espagnole du Perthus. Les échanges transpyrénéens sont dominés par les échanges de marchandises.

1313 L'évolution des déplacements à l'horizon 2020

I Des trafics en progression constante

I Une progression importante attendue des trafics voyageurs

Une hausse de 125 %, d'ici 2020, est attendue pour le trafic ferroviaire grandes lignes. Les plus fortes évolutions concernent l'international et les trafics transpyrénéens.

Elles sont liées à la mise en service de la liaison Perpignan-Barcelone et du contournement de Nîmes et de Montpellier. Mais, encore une fois, c'est le mode routier qui devrait connaître la plus forte progression en volume. En 2006, le débat public VRAL* a mis en évidence une hausse attendue de 12 à 35 % du trafic routier « voyageurs » sur l'A9 sur la période 2003-2020. Le réseau routier et autoroutier régional pourrait arriver à saturation ; ce qui serait susceptible de profiter au développement du transport ferroviaire longue distance.

POUR EN SAVOIR PLUS

Ces données correspondent à l'évolution de la demande de transport, en situation de référence. Les hypothèses macroéconomiques sont tirées du SESP et du ministère des Transports espagnol (Fomento).*

La prévision des déplacements se fonde sur une approche qui consiste à estimer les volumes de trafics futurs, à partir de la situation actuelle et d'une estimation de l'évolution socio-économique. L'évolution des trafics est ainsi liée à deux facteurs principaux :

- les éléments socio-économiques, comme l'augmentation de la population et la croissance du produit intérieur brut (PIB), qui caractérisent l'évolution au fil de l'eau,
- la mise en service d'infrastructures nouvelles qui induit des trafics et/ou favorise le report d'un mode de transport sur l'autre. Concernant le Languedoc-Roussillon, la mise en service des projets de ligne nouvelle Perpignan-Figueras et du contournement Nîmes-Montpellier devrait permettre au mode ferroviaire de gagner des parts de marché.

TRAFICS VOYAGEURS GRANDES LIGNES SANS LE PROJET (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

	2005	2020	Évolution moyenne annuelle
Île-de-France – Languedoc-Roussillon	3,1	4,5	2,5 %
Languedoc-Roussillon et échanges avec les autres régions	4,8	9,7	4,8 %
Transit Languedoc-Roussillon	2,1	7,2	8,6 %
Trafic international du Languedoc-Roussillon	0,48	2,3	11 %
Trafic total	10,5	23,8	5,6 %

TRAFICS ROUTIERS EN LANGUEDOC-ROUSSILLON SANS LE PROJET (EN MILLIONS DE VOYAGEURS)

	2005	2020	Évolution moyenne annuelle
Intrarégional	165	206,3	1,5 %
Interrégional	54,2	70,9	1,8 %
Transpyrénéen	62,8	92,6	2,6 %
Trafic total	282	369,8	1,8 %

SITUATION DE RÉFÉRENCE* ET SITUATION DE PROJET*

Pour pouvoir apprécier l'apport d'un nouveau projet de transport pour la collectivité, la démarche consiste à comparer, pour un horizon de réalisation donné, la situation sans le projet (dite « situation de référence »), à la situation avec le projet (dite « situation de projet »). Pour le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, l'horizon se situe en 2020. À partir de la situation actuelle, des hypothèses de croissance démographique et socio-économique sont calées. Elles permettent de définir des perspectives d'évolution des flux de déplacement marchandises et voyageurs. Ces prévisions tiennent compte de la mise en service des lignes nouvelles d'ici 2020, comme le CNM* et la section internationale Perpignan-Figueras.



À l'horizon 2020, le trafic des TER régionaux devrait fortement augmenter.

■ Une forte augmentation des trafics TER à l'horizon 2020

La desserte TER ne cesse de se développer avec, comme principal effet, une croissance de 30 % du trafic uniquement au cours de la dernière décennie. Le trafic ferroviaire régional TER s'élevait à 5,9 millions de voyageurs en 2005, dont 66 % pour la seule artère Narbonne-Nîmes-Avignon. Il est estimé à 7,5 millions de voyageurs pour 2020, soit une augmentation cumulée de 27 %.

■ Des flux de marchandises dominés par les échanges transpyrénéens

En Languedoc-Roussillon, les trafics fret devraient connaître une hausse de l'ordre de 54 millions de tonnes d'ici à 2020, dont environ 8 millions de tonnes supplémentaires via le mode ferroviaire et 46 millions par la route. La croissance prévue des volumes de fret est principalement due à la forte évolution des flux transpyrénéens qui **devrait plus que doubler à l'horizon 2020**. Une augmentation liée à la mise aux normes UIC de l'écartement des voies en Espagne, facilitant les échanges avec la France, et à l'essor du système d'autoroutes ferroviaires entre l'Espagne et l'Europe du Nord qui pourrait représenter jusqu'à six millions de tonnes en 2020, soit l'équivalent de 1 200 poids lourds par jour. L'évolution du mode ferroviaire est plus dynamique que la route en matière de trafic fret à l'horizon 2020. Cependant, celui-ci absorbera, **sans réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, moins du quart de la croissance fret envisagée**.

ÉVOLUTION DES FLUX DE FRET ENTRE 2004 ET 2020 EN LANGUEDOC-ROUSSILLON (EN MILLIONS DE TONNES)

	2004		2020	
	Route	Fer	Route	Fer
Intrarégional Languedoc- Roussillon	62,6	0,01	75,8	0,1
Interrégional Languedoc- Roussillon	40,8	2,1	51,8	4,5
Transit Languedoc- Roussillon	50,3	8,2	71,8	14,2
Total	153,7	10,3	199,4	18,8
dont trafic transpyrénéen	47,3	4,6	69,8	12,1

ÉVOLUTION DES TRAFICS FRET PAR MODES (EN MILLIONS DE TONNES)

	2004	2020	Évolution (2004-2020)	
			Mt	%
Route	153,7	199,4	+ 45,7	30 %
Ferroviaire	10,3	18,8	+ 8,5	83 %
Total	164	218,2	+ 54,3	33 %

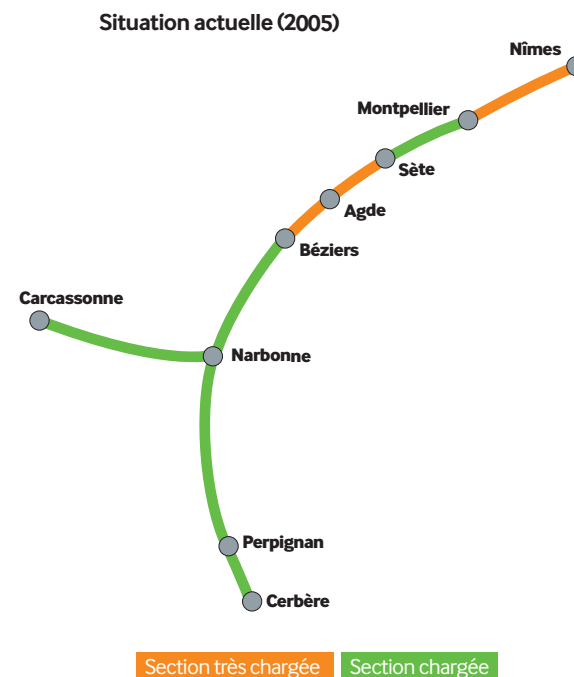
■ Un engorgement des infrastructures de transport qui va s'accroître avec le temps

■ La saturation des infrastructures ferroviaires...

Les prévisions de trafics annoncent une augmentation du nombre de voyageurs sur le réseau ferroviaire du Languedoc-Roussillon. Aussi, semble-t-il primordial de considérer la façon dont l'infrastructure ferroviaire pourrait absorber cette croissance. C'est pourquoi une analyse des performances capacitaires a été menée afin de mesurer le degré d'utilisation de l'infrastructure par les circulations ferroviaires.

Celle-ci montre qu'en 2020, en situation de référence, les deux sections Montpellier – Sète et Sète – Béziers, pourraient ne pas permettre d'écouler le trafic attendu aux heures les plus chargées, dites « heures de pointe* ». Sur une journée entière, il subsiste une légère capacité*, notamment en période nocturne.

LA CAPACITÉ DE LA LIGNE EXISTANTE



LA CAPACITÉ D'UNE VOIE FERRÉE

On appelle « capacité d'une ligne » le nombre de trains qu'il est possible d'y faire circuler au cours d'une période donnée. Cette capacité s'étudie par journée ou par heure, notamment pour examiner les difficultés rencontrées aux heures de pointe*. Plusieurs contraintes sont prises en compte pour le calcul de la capacité d'une ligne ou d'une section de ligne* : l'espacement entre les trains, les différences de vitesse des trains, les gares et les bifurcations...

Situation en 2020 sans le projet



I ... et des infrastructures routières

Le débat public Vallée du Rhône arc languedocien (VRAL) a mis en relief les difficultés de circulation sur l'A9, du fait de l'explosion des trafics de poids lourds, mais aussi de véhicules légers. Les infrastructures actuelles, déjà saturées, ne pourront pas absorber efficacement ce surplus à l'horizon 2020, malgré un dédoublement prévu de l'A9 dans la région montpelliéraine permettant de séparer les flux de transit des circulations locales.



Le trafic sur l'A9 devrait encore se densifier au vu de la saturation annoncée de cet axe autoroutier.

POUR EN SAVOIR PLUS

• Les données des prévisions de trafics fret correspondent à l'évolution de la demande en situation de référence. Les hypothèses macro-économiques sont issues du S.E.S.P.* et du ministère des Transports espagnol (Fomento).

• Rapport d'étude n° 7

En résumé

Les prévisions de trafics confirment l'augmentation des déplacements aux niveaux régional, interrégional et international. En l'absence d'une amélioration significative, la saturation à venir des infrastructures de transports ferroviaires et routières est inévitable. Le report modal de la route vers le fer semble compromis au vu de l'augmentation prévue de la demande de transports et des capacités limitées du réseau actuel et en situation de référence*.

À l'horizon 2020, les infrastructures entre Montpellier et Perpignan ne pourront plus absorber les flux importants de circulation. Il importe donc aujourd'hui de renforcer la pertinence du mode ferroviaire en proposant un service amélioré et efficace aussi bien pour le transport de voyageurs que de marchandises. Un rééquilibrage des modes de transports vers le ferroviaire s'impose pour s'inscrire dans la logique du développement durable, de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation énergétique.

Répondre à la demande croissante de déplacements et favoriser un aménagement durable du territoire sont deux enjeux majeurs pour le Languedoc-Roussillon.



1.4 LE TRANSPORT au cœur des enjeux pour le territoire

L'émergence des grands enjeux de transports pour le Languedoc-Roussillon est le résultat de la démarche de concertation menée par Réseau Ferré de France en 2007 et 2008. L'étude du contexte territorial, l'analyse des données socio-économiques de la région, les projections concernant l'évolution des transports et des déplacements à l'horizon 2020 et l'examen des documents d'urbanisme territoriaux ont permis à RFF, et à ses partenaires locaux, d'identifier deux enjeux principaux pour le Languedoc-Roussillon : **répondre pour l'avenir à la demande croissante de déplacements et favoriser un aménagement durable du territoire**. Ils se déclinent en cinq thématiques principales.

1.4.1 Rééquilibrer les parts modales* en faveur des modes de transports performants et des projets les plus durables

La croissance des trafics fret et voyageurs, déjà forte ces dernières années, va se poursuivre à l'horizon 2020, du fait de la très forte progression des échanges avec l'Espagne et de la croissance importante attendue de la population régionale. La hausse des trafics va se heurter à la saturation progressive des infrastructures de transports terrestres, notamment routières, du corridor languedocien. Cette congestion pourrait conduire à une dégradation importante de la compétitivité du mode routier et renforcer, d'autant plus, la pertinence du mode ferroviaire. Ce constat, mis en parallèle avec les orientations du débat public VRAL* et du Grenelle de l'environnement, va dans le sens d'un développement des trafics assurés par les modes de transports plus respectueux de l'environnement.

1.4.2 Diminuer les nuisances des modes de transports (bruit, pollution, insécurité)

Le bruit engendré par les transports figure au premier plan des nuisances ressenties par la population, notamment dans les zones à fort trafic et densément urbanisées. Une réflexion au niveau régional est en cours autour de cette problématique, avec le soutien de l'Observatoire du bruit des transports terrestres. Les études menées par RFF, dans le cadre de cet observatoire,

ont montré que le bruit ferroviaire est prépondérant dans le département du Gard, qui concentre le plus grand nombre de logements classés points noirs du bruit* en Languedoc-Roussillon (46 %, soit près de 2 500 logements), devant les départements de l'Hérault (26 %), de l'Aude (17 %) et des Pyrénées Orientales (10 %). La Lozère ne possède pas de logements classés points noirs du bruit ferroviaire. Des plans d'exposition au bruit (PEB) sont élaborés pour les aéroports de Montpellier, Nîmes et Perpignan, afin de prévoir les risques sonores à long terme et assurer un développement maîtrisé des communes avoisinantes.

Le bilan global des émissions de gaz à effet de serre en Languedoc-Roussillon est estimé par l'ADEME* à 12 millions de tonnes, soit cinq tonnes par habitants et par an. Le secteur du transport routier en est le premier responsable. Les émissions de polluants atmosphériques se concentrent principalement dans les pôles urbains. L'ensoleillement et les fortes chaleurs du climat méditerranéen augmentent la fréquence et l'intensité des pics de pollution à l'ozone. Le Plan régional de la qualité de l'air (PRQA) et le PDU* ont pour objectif de limiter cette pollution atmosphérique.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic de poids lourds sur l'autoroute A9 entraîne l'accroissement du sentiment d'insécurité routière de la part des usagers. Enfin, la hausse tendancielle du prix du carburant et les préoccupations environnementales croissantes viennent confirmer la nécessité, pour la région, de se développer durablement. La réduction des nuisances liées aux transports est un fort enjeu régional.

L'émergence de modes de transports durables apparaît inéluctable dans le contexte global environnemental actuel

POUR EN SAVOIR PLUS

- www.ademe.fr
- *Rapport d'étude n° 9*

FRET FERROVIAIRE, LE BON ÉLÈVE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE



En 2005, le transport combiné rail-route* a permis d'éviter en France 1 500 poids lourds en moyenne par jour (520 000 sur l'année) et environ 600 000 tonnes de CO₂ sur l'année. Pour acheminer un chargement de marchandises, un train de transport combiné émet 130 fois moins de CO₂ qu'un poids lourd.

Source: www.ademe.fr



Franchissement
de l'Hérault à Agde.

143 Respecter la structuration et l'environnement des territoires

Le Languedoc-Roussillon dispose d'un patrimoine naturel, historique et culturel très riche et varié qui attire populations et entreprises. Mais la pression démographique, l'étalement urbain et le tourisme de masse qui résultent de cette attractivité fragilisent le territoire : entre 1970 et 1990, l'urbanisation a consommé autant d'espace (44 000 ha) qu'elle en avait consommé avant 1970. L'exode rural et la construction d'un réseau routier dense et maillé, dans une période d'engouement pour la voiture individuelle, ont largement favorisé la création de pôles urbains dont les périphéries se sont

VOYAGER PROPRE

L'efficacité énergétique du transport ferroviaire est bien supérieure à celle des autres modes de transports. Pour un même voyage de longue distance, un passager ferroviaire consomme environ 10 fois moins d'énergie qu'un automobiliste et 25 fois moins d'énergie qu'un passager aérien. Le transport ferroviaire a donc un rôle clé à jouer pour limiter les gaz à effet de serre*. À condition qu'il soit davantage et plus intensément utilisé : les écarts unitaires d'émissions de gaz à effets de serre* d'un train régional de voyageurs peuvent ainsi aller de un à six en fonction du taux d'occupation.

LE TRAIN, UN TRANSPORT SÛR

Le train demeure le moyen de transport le plus sûr : en France, sur un même trajet, le risque d'accident mortel est 34 fois supérieur en voiture⁽¹⁾. En 2007, dans la région, 8 049 personnes ont été victimes d'un accident corporel ou blessées sur les routes, et 273 personnes ont trouvé la mort. Cette dernière statistique place le Languedoc-Roussillon au deuxième rang des régions françaises en termes de tués sur les routes par million d'habitants.

étalées en « tache d'huile » sans que soit soulevée la question du lien entre déplacements, habitat et emploi. Ainsi, la mobilité individuelle a-t-elle été favorisée avec, pour corollaire, la saturation des infrastructures routières et l'augmentation des pressions sur l'environnement. Aujourd'hui, l'organisation des réseaux de transports collectifs dans les bassins de vie constitue un outil de planification territoriale à part entière pour réduire les pressions exercées sur le territoire.

Toute nouvelle infrastructure doit s'inscrire dans une logique de gestion économe de l'espace, d'interconnexion au réseau de transports en commun existant et de maillage des aires urbaines entre elles.

(1) : Bilan de l'accidentologie Sécurité routière 2005.

▼ Place de l'horloge à Nîmes.



◀ Vue aérienne d'Alès.

Nîmes et Alès travaillent aujourd'hui à la définition d'une stratégie commune aux deux agglomérations, notamment sur les volets transports, développement économique et emploi. Cette démarche territoriale permettra le développement d'une politique d'aménagement du territoire destinée à renforcer la performance et l'attractivité des deux agglomérations.

144 Accompagner le développement économique et démographique de la région

La croissance démographique du Languedoc-Roussillon devrait entraîner une forte augmentation des besoins en déplacements régionaux.

Par ailleurs, le dynamisme économique du Languedoc-Roussillon, basé principalement sur des activités tertiaires, logistiques et touristiques, nécessite des liaisons rapides et efficaces avec les régions périphériques. Une baisse sensible de la mobilité, dans l'hypothèse d'une trop forte congestion des réseaux de transports, pourrait alors avoir des conséquences sur l'économie de la région. **La concentration des populations et des activités le long des infrastructures existantes, notamment ferrées, constitue un facteur positif pour le développement d'une chaîne de transports performante, tant pour le transport de voyageurs que des marchandises.**

145 Participer au rapprochement des métropoles régionales et favoriser la cohésion du territoire

La région présente des caractéristiques tout à fait favorables à l'organisation de **services ferroviaires « intercités »** : la population et les emplois se concentrent dans le chapelet de villes de la bande littorale. Rapprocher les espaces urbains régionaux, grâce à un mode de transport fiable et compétitif, favorisera la cohésion territoriale. Le développement d'une offre de transports périurbaine fréquente et rapide peut, quant à elle, inciter les habitants à se rapprocher des infrastructures de transports.

La politique des transports participe au développement des territoires