



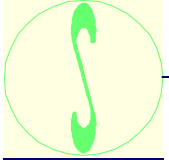
La Direction régionale de Réseau ferré de France Languedoc-Roussillon, pour préparer le débat public de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, a souhaité mobiliser les acteurs économiques du territoire. Son objectif était d'informer sur les effets potentiels de la grande vitesse ferroviaire sur l'aménagement et le développement des territoires, et de susciter la réflexion sur les moyens de valoriser cette nouvelle infrastructure.

RFF a ainsi organisé deux séminaires d'acteurs économiques et sociaux du territoire au mois de mai 2008, assisté en cela par un cabinet de conseil (Setec Organisation).

La démarche a consisté à:

- ❑ Au cours du premier séminaire, informer les acteurs des effets directs, induits ou potentiels et des conditions de leur concrétisation, et identifier les enjeux perçus par le territoire et les confronter à ceux identifiés par la maîtrise d'ouvrage et son conseil.
- ❑ Au cours du second séminaire, mettre en évidence des éléments de débat relatifs à ces enjeux.

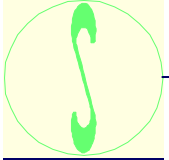
Le présent rapport constitue la synthèse de cette démarche.



Introduction

1. **Les territoires et la Grande Vitesse Ferroviaire**
2. **Diagnostic du territoire:** atouts, faiblesses, opportunités et menaces du Languedoc-Roussillon en regard de la Grande Vitesse Ferroviaire
3. **Enjeux territoriaux :**
4. **Éléments de réponses** d'acteurs économiques et sociaux du territoire





RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Introduction

Contexte de l'aménagement du territoire: observations

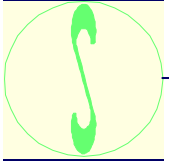
La lien entre territoires et grandes infrastructures est désormais à analyser au regard de plusieurs phénomènes:

- **L'émergence de territoires, définis comme des espaces avec des patrimoines, mais surtout avec des systèmes humains, économiques et écologiques...**, et que les communautés humaines qui y vivent ou qui les regardent reconnaissent comme des unités référencées (identité, image);
- **Une autonomisation de ces territoires par rapport à leurs Etats;** si les solidarités (retraite, maladie, ressources...) restent nationales, le développement se font de plus en plus sans les Etats, comme le symbolise le lien que Lyon a tissé récemment avec Dubaï sans l'avis de l'Etat national.
- **Une concurrence européenne et même mondiale entre eux pour accueillir les meilleures ressources** humaines, financières, culturelles, économiques, les événements, les people...; et parallèlement un développement des liens entre métropoles que facilite notamment le réseau de la GVF.

Les facteurs d'attractivité de ces territoires sont d'abord les socio tropismes (la mer, le soleil, le sud). Et au-delà de ces éléments toujours prégnants, ce n'est plus, comme dans les années 60, la proximité immédiate des marchés ou des matières premières qui fait l'attractivité mais les **ressources humaines** présentes sur le territoire, leur capacité d'innovation, de coopération, d'entrepreneuriat, **la cohésion et l'image** (comme faisceau de signes architecturaux, patrimoniaux, humains, économiques...).

Ces territoires en relation et en compétition ont donc besoin de **visibilité dans une Europe de 450 millions d'habitants**. Dans ce but ils doivent se spécifier c'est à dire **identifier quelques thématiques, pour lesquelles ils possèdent une légitimité et sur lesquelles ils vont asseoir leur rayonnement**. La plupart choisissent de renforcer leurs atouts traditionnels. Quelques uns choisissent des ruptures.

C'est dans ce contexte qu'intervient la grande vitesse ferroviaire. De même que le réseau ferroviaire classique accentuait la dépendance entre la province et Paris et a construit la France, la GVF est **l'outil de la mise en réseau des territoires**, par les interconnexions et les lignes transversales.



1 - Les territoires et la GVF

Enseignements d'ordre général

L'absence d'automatisme

L'enseignement majeur est que le lien entre la mise en service d'une LGV et l'aménagement et le développement des territoires n'est jamais automatique. Certains territoires se développent avec la GVF (Lyon, Lille, Marseille, Le Mans, Nantes...). D'autres sans (Toulouse, Grenoble...). D'autres dotés de la GVF ne se développent que peu (Tours, Lens, Macon, Vendôme, Haute Picardie...). Les effets dépendent des caractères économiques et sociaux des territoires, du service ferroviaire, des projets des acteurs, de la gouvernance...

La relativité

La GVF a de tout temps existé. Dans sa conception actuelle en France, elle est née en 1981 entre Paris et Lyon. Elle était conçue pour relier deux agglomérations. Les Trains à grande vitesse (TGV) pouvant rouler sur les lignes classiques accèdent à des gares qui ne sont pas situées sur le réseau à grande vitesse mais seulement reliées à lui. Dans le même temps, des trains roulant sur des lignes classiques ont vu leur vitesse croître - si les configurations de la ligne et les équipements ferroviaires le permettaient - jusqu'à 220 km/h.

La GVF en France a été conçue comme un réseau en étoile autour de Paris, et relie les métropoles régionales à Paris, mais cette organisation est en train de changer avec le développement des TGV dits intersecteurs.

En 2030, selon les projets validés par le CIADT de décembre 2003, pratiquement toutes les grandes agglomérations de France seront desservies par des TGV roulant sur des lignes à grande vitesse (de 300 à 320 km/h en vitesse commerciale). Ainsi les avantages comparatifs de desserte que certaines auront pu avoir pendant plusieurs décennies seront à cet horizon gommés. La grande vitesse sera ainsi devenue la vitesse normale des trains entre les grandes agglomérations.

Les conditions de production des effets : la modification du service ferroviaire. Les effets dépendent de:

- **L'emplacement des gares** : il est le facteur déterminant et discriminant des effets potentiels ; des gares bis peuvent être des succès commerciaux sans effet d'aménagement et de développement (Avignon) ; des gares anciennes desservies par le TGV peuvent être le facteur dynamisant d'un nouveau quartier (Le Mans, Nantes) ; on constate aussi des « effets tunnel » sur les territoires situés entre deux gares et sans accès au réseau ; ces effets peuvent être corrigés par l'interconnexion des réseaux classique et grande vitesse, et par la conception de gares en pôles d'échange ; les temps d'accès au-delà desquels les gares ne desservent plus les territoires sont d'environ d'1/4 d'heure pour les TER, d'1/2 heure pour les trains grandes lignes et de 3/4 d'heure pour les TGV.
- **Le service ferroviaire**: origine destination des trains, fréquence, cadencement, rabattement, service en gare, gares...
- **Les réseaux**: gares, pôles d'échange comme celle de Valence ou du Mans desservies par le réseau TER, mais aussi connexion du réseau GV avec le réseau européen.

Enseignements d'ordre général

Les conditions de production des effets : les stratégies des territoires. Les effets dépendent:

- **des stratégies et politiques publiques** accompagnant l'arrivée de la LGV,
- **de la cohésion des acteurs locaux**, de la gouvernance entendue comme la capacité des dirigeants politiques, économiques, associatifs... à travailler en équipe et à produire une vision commune de leurs territoires, à fonctionner en réseau, à bâtir des projets qui convergent pour donner de ce territoire une image et une organisation cohérentes et pour émettre à l'unisson.

La LGV ne relie plus seulement la Province à Paris

Des utilisations alternatives aux seules relations Province - Paris des LGV apparaissent. Des liens entre les grandes villes se développent ; par exemple le trafic ferroviaire entre Lyon et Marseille a crû de 70% avec la LGV Méditerranée. Des trains intercités utilisant en partie le réseau à grande vitesse ont été mis en service dans le Nord - Pas-de-Calais...

Le réseau à Grande vitesse est européen et contribue à l'émergence d'une Europe des territoires comme le réseau national au XIXème siècle a contribué à la construction et à la cohésion de la France.

Ce développement des liaisons Province-Province et internationales est un enjeu fort du réseau, avec :

- la réalisation de LGV Province-Province : LGV Rhin - Rhône, Provence – Alpes – Côte-d'Azur (PACA), Bordeaux - Toulouse...
- le contournement sud de l'Île-de-France qui améliorerait les liaisons Est-Ouest et Nord-Ouest,
- des projets comme Bruxelles Luxembourg Strasbourg, ou l'achèvement du Thalys vers Amsterdam.

Alerte : Enseignements méthodologiques. L'expérience montre que la mesure des effets de la GVF se heurte à plusieurs écueils

- Il est difficile d'isoler la cause « nouvelle desserte LGV » des autres causes du développement et de l'aménagement d'un territoire desservi par la grande vitesse ferroviaire (GVF).
- La LGV peut produire des effets contradictoires ; l'obligation de réserver est à la fois une cause pour prendre davantage le train et pour moins le prendre.
- Une expérience des effets de la GVF et des moyens de les amplifier est en train de naître.
- Les perceptions sur les effets de la GVF diffèrent souvent des réalités constatées. Ces perceptions deviennent une autre forme de réalité : elles expriment souvent une fierté d'appartenir à un territoire nouvellement desservi.

Enseignement d'ordre général / conclusions

L'enseignement majeur est que la GVF apporte des opportunités qui ne se traduiront en développements que si les territoires s'en saisissent. Une LGV n'est jamais un projet de développement mais bien un outil potentiellement formidable au service du développement et de l'aménagement ; et dans ce sens elle oblige les territoires à s'interroger sur leurs stratégies voire à les réorienter s'ils veulent en faire profit. Les effets qu'elle produit sont plutôt « haut de gamme » ; elle est donc un outil au service d'une stratégie liée aux plus fortes valeurs ajoutées. Et elle contribue à l'émergence d'une Europe des territoires parce qu'elle s'inscrit dans un réseau européen.

Comme vecteur de déplacements professionnels (on ne parle pas ici des déplacements pour convenance personnelle), la GVF est surtout au service des plus fortes valeurs ajoutées: tertiaire supérieur, haute administration, technologie, enseignement supérieur et recherche... Elle est utilisée essentiellement par les cadres nomades.

Elle accentue donc les phénomènes de spécification des territoires dans leurs domaines d'excellence dans les secteurs des plus fortes valeurs ajoutées. Elle révèle aussi ces excellences et incite les territoires à rechercher ces fortes valeurs ajoutées, y compris dans des domaines qui ne sont pas spontanément compris comme relevant de l'économie supérieure (tourisme sportif par exemple).

Elle renforce la métropolisation et profite aux territoires les plus brillants.

Elle accentue des phénomènes qui la précèdent mais elle peut aussi être l'occasion de nouveaux projets.

Elle peut aussi entraîner des recompositions des territoires régionaux, et notamment des réseaux, des commandements entre villes.

Elle améliore la compétitivité de l'économie... qui l'utilise. C'est-à-dire celle des plus fortes valeurs ajoutées et des cadres nomades.

Les effets d'image sont aussi importants que les effets réels.

Enfin les effets se produisent à différentes échelles: la gare et son quartier, l'agglomération, le territoire de desserte.

Comme le montrent Le Mans, Lille ou des territoires comme la Meuse ou le Limousin, des stratégies volontaristes peuvent renverser des situations *a priori* peu favorables à la production des effets de la GVF. Il n'y a pas de fatalité : les développements et les nouvelles organisations dépendent des hommes bien plus que de l'infrastructure, si ils savent parier sur elle.

De notre expérience, nous avons tiré deux nomenclatures des effets :

- Par types d'effets: probables, conditionnels, indirects
- Par secteurs: tourisme, économie, organisation, réseau...

Ces effets types sont présentés ci-après par croisement de ces deux nomenclatures.



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

Enseignement sur les différents types d'effets 1/5

Des effets probables

Ce sont ceux qui se produisent pratiquement toujours et directement, c'est-à-dire sans la médiation d'un autre effet ni d'un projet ou d'une mesure d'accompagnement.

Effets d'image

La grande vitesse ferroviaire (GVF) agit sur l'image des territoires :

- L'effet d'image ne se produit que sur une notoriété et une image pré existantes.
- Le nom de la ligne est porteur d'image ; ainsi la LGV Méditerranée n'est méditerranéenne que vue du nord ; elle est en réalité rhodanienne ou provençale.
- Les gares sont porteuses d'image au travers de leur architecture, de leur connexion avec les centres villes (boulevard...), de leur nom. Elles posent la question de la définition territoriale et toponymique des métropoles (Marseille peut avoir plusieurs gares). De même que les aéroports sont désignés par le nom de la ville principale (Marseille - Marignane, Paris - Charles-de-Gaulle, Paris - Orly, Toulouse - Blagnac), de même le nom de la gare est essentiel en terme d'identité, d'image et de marketing territorial. Ainsi la gare de Haute-Picardie véhicule de cette région une image agricole, peu peuplée et interstitielle.
- Les gares notamment les gares bis obligent à s'interroger sur la notion de centre-ville : historique, commercial, géographique, d'affaires... Elles révèlent (comme à Aix-en-Provence) de nouvelles configurations de territoires.
- La GVF ne sera plus guère porteuse de modernité, car elle apparaît comme la normalité.
- La GVF modifie en revanche l'image d'accessibilité des territoires qu'elle dessert : elle change l'image que le centre se fait d'un territoire périphérique, rapproche la périphérie du centre, donne un sentiment de proximité et a ainsi un effet intégrateur dans le territoire national.
- Enfin, elle peut permettre à un territoire régional de s'approprier une image locale positive.

Plusieurs éléments propres aux effet d'image doivent être pris en compte dans les stratégies de valorisation de la GVF:

- les valeurs du territoire,
- la perception que les populations ont d'elles-mêmes et de l'image qu'elles transmettent à l'extérieur,
- les phénomènes historiques, culturels, politiques, économiques et industriels qui ont marqué leur histoire et influencé les mentalités,
- le degré de rayonnement des territoires, aux niveaux national et international.

Enseignement sur les différents types d'effets 2/5

Des effets probables (suite)

Effets de mobilité

La LGV a un effet amplificateur de mobilité des populations déjà mobiles, notamment de celles qui utilisent déjà le fer. Les populations les plus concernées sont les catégories socioprofessionnelles supérieures, les emplois du tertiaire supérieur et notamment ceux du secteur études-conseil-assistance (ECA), les étudiants.

La GVF entraîne des reports modaux (par exemple +70% entre Lyon et Marseille), d'une part sur les liaisons entre les villes desservies et Paris, et d'autre part sur les liaisons Province - Province.

Les effets sur la mobilité sont proportionnels à la durée des trajets :

- le temps de trajet routier en-dessous duquel la voiture reste compétitive sur le train est d'environ 1h – 1h30 ;
- le temps de trajet ferroviaire pour lequel le train est compétitif sur l'avion est de 3h30 ; au-delà, le train est moins compétitif.

La part de marché du train reste souvent marginale et toujours seconde par rapport au routier.

Le cadencement et la fréquence sont primordiaux pour juger de l'accessibilité d'un site.

La libération des sillons pour le fret et le TER est peu étudiée et semble peu utilisée.

L'irrigation à partir de la gare et les rabattements par transport en commun et TER sont déterminants pour le succès.

Sont largement fonction de ces effets les facteurs suivants:

- les mobilités, en particulier les migrations domicile-travail et domicile-étude,
- les relations intercités,
- la localisation des populations les plus mobiles :
- la localisation des lieux où se rendent les populations les plus mobiles : technopôles, ZA, équipements d'enseignement supérieur...

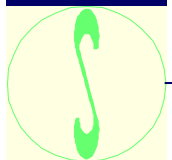
Effets d'intégration

On entend par effets d'intégration:

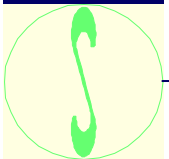
- l'occupation de l'espace et la localisation des bassins de population,
- les évolutions et dynamiques démographiques,
- les relations intercités et les coopérations et complémentarités entre aires urbaines.

La LGV amplifie la polarisation des territoires autour des grandes agglomérations.

Elle peut intégrer des territoires et dans ce sens contribuer à construire un fait régional, ou à spécialiser chaque territoire d'un territoire plus vaste en facilitant les échanges. Elle peut contribuer au sein d'un territoire (local comme régional) à la coopération des acteurs.



Enseignement sur les différents types d'effets 3/5



Des effets conditionnels

Ces effets ne se produisent qu'à la condition d'être accompagnés de stratégies et de politiques publiques.

Effets réseau

Au sein du territoire régional ou interrégional : interconnectée avec le réseau classique, la LGV apporte la grande vitesse mais aussi une grande capacité. Les effets réseau sont liés au service ferroviaire rendu et c'est en cela qu'ils sont conditionnels : nombre de trains, intermodalité, pôles d'échange, services connexes.

Cet effet réseau peut renforcer l'effet intégrateur et l'effet organisateur avec les autres régions de France et d'Europe.

Effets organisateurs

Le nouveau service ferroviaire peut influencer l'organisation des territoires qu'il dessert, c'est-à-dire attribuer à chaque espace une vocation au sein d'une métropole et agir sur la répartition des activités, des équipements et des fonctions humaines, économiques et sociales sur ce territoire.

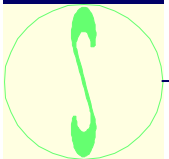
Il peut avoir un rôle d'aménagement. Comme le montre Novaxis au Mans, il peut recomposer un quartier et le réaffecter (en l'occurrence en quartier d'affaires).

Mais cet effet est conditionné par les disponibilités foncières et la volonté politique, par la définition d'un projet urbain ou de territoire et par des opérations d'aménagement spatial.

Ces conditions peuvent être :

- la localisation des gares,
- le réseau des coopérations politiques et économiques à l'échelle régionale ; la volonté politique de coopération ; l'organisation de ces coopérations ; la gouvernance ;
- le service intercity, soit à grande vitesse sur la ligne nouvelle, soit par libération de sillons sur la ligne classique.





Des effets indirects

Les installations économiques

La grande vitesse ferroviaire (GVF) est une chance à saisir, une opportunité plus qu'une cause du développement économique. La localisation des activités et des installations économiques est rarement liée à la présence d'une desserte LGV. Les activités économiques pour bénéficier de la LGV doivent ... en être utilisatrices. Les mesures d'accompagnement sont ici essentielles : mise à disposition de foncier par exemple.

La LGV n'apporte immédiatement que peu de créations d'entreprises. La LGV n'est pas un gage de succès des zones d'activités économiques (ZAE) comme le montrent les zones du Creusot ou de Vendôme.

En revanche, la LGV est un facteur de compétitivité des territoires, car la plupart des agglomérations européennes en bénéficieront vers 2020. Son absence pourrait être plus pénalisante que sa présence bénéfique. Elle élargit les aires de marché. Elle met en réseau clients et fournisseurs ou entités d'une même entreprise.

L'effet sur les installations économiques est donc un effet de long terme, diffus.

Les tourisimes

Le développement des courts séjours est un phénomène général du tourisme lié à la réduction du temps de travail, aux évolutions sociétales, mais aussi au raccourcissement des distances.

L'effet sur le tourisme de résidence secondaire, est conditionné par le degré de ruralité du territoire : les ruptures de charge nécessitent que les résidents secondaires disposent de voitures.

Les masses déplacées par le ferroviaire sont souvent marginales par rapport aux masses touristiques.

Le tourisme d'affaire pourrait être affecté par un élargissement de ses aires de chalandise ou par une stimulation du tourisme de congrès (par exemple, l'activité de la Cité des Congrès de Nantes a connu un essor remarquable suite à la mise en service de la LGV). Mais il pourrait l'être aussi négativement par une réduction des nuitées.

Il faut distinguer les éléments suivants dans l'appréhension des effets touristiques des LGV:

- les résidences secondaires : localisation, évolution,
- le tourisme d'affaires,
- le tourisme urbain,
- les caractéristiques du tourisme local, les principaux sites visités, les capacités hôtelières, les fréquentations...

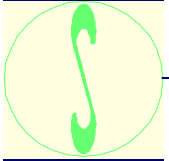
Enseignement sur les différents types d'effets 5/5

Des effets indirects (suite)

Le foncier

La LGV a souvent un effet sur le prix du foncier, le territoire devenant plus accessible depuis les grands centres d'émission de tourisme et d'activité, acquérant une plus grande notoriété et améliorant son image. Mais en réalité, on constate le plus souvent des pics dans les hausses de prix avant que ceux-ci ne reviennent à des tendances d'évolution soit nationales soit historiques. Ainsi a-t-on constaté avant et au moment de la mise en service de la LGV Méditerranée une croissance du prix du foncier notamment à Marseille. Mais affecter à la seule LGV cette croissance supérieure à celle des villes comparables serait abusif : d'autres facteurs ont joué comme l'amélioration de l'image de Marseille, la pression démographique, le desserrement, le rattrapage (les prix de Marseille étaient en retrait de ceux des métropoles françaises comparables), etc.





2 – Diagnostic du territoire

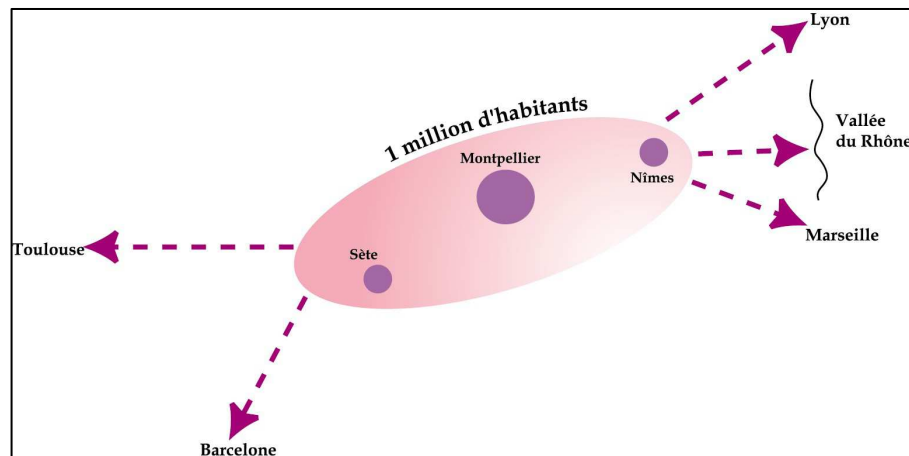
2-1 La démographie du Languedoc-Roussillon

Une population concentrée sur le littoral et une capitale en voie de métropolisation dans une région peu dense

On assiste depuis une dizaine d'année à la formation d'une métropole (qui se manifeste par une forte croissance démographique, des déplacements internes, la présence de centres de décision et de grands pôles d'emplois tertiaires) de rang régional dans une zone allant de Sète à Alès, concentrant 1 million d'habitants (sur les 2,5 que comptait la Région en 2005). Cependant, celle-ci est prise en tenaille par de sérieuses concurrentes (Toulouse, Marseille...).

La région présente également un fort maillage de villes moyennes, le long du littoral méditerranéen : Perpignan (115 000hab en 2005), Béziers (71 600), Narbonne (51 300)... Elles sont aujourd'hui fragilisées par la concurrence de la métropole plus attractive d'une part, et par les espaces ruraux offrant un cadre de vie plus agréable d'autre part.

Le reste du territoire est périurbain (en extension autour des villes moyennes) ou rural (campagnes agricoles fragiles ou espace dévolus à la bi résidentialité). Au total, la densité régionale reste faible (91Habs/Km² en 2005 contre 112 au niveau national).



L'aire de métropolisation

Source: Débat Public Transports Vallée du Rhône arc Languedocien UMR MTE, Jean-Paul Volle

2-1 La démographie du Languedoc-Roussillon (suite)

Une croissance démographique forte, surtout dans l'Hérault, soutenue par le solde migratoire

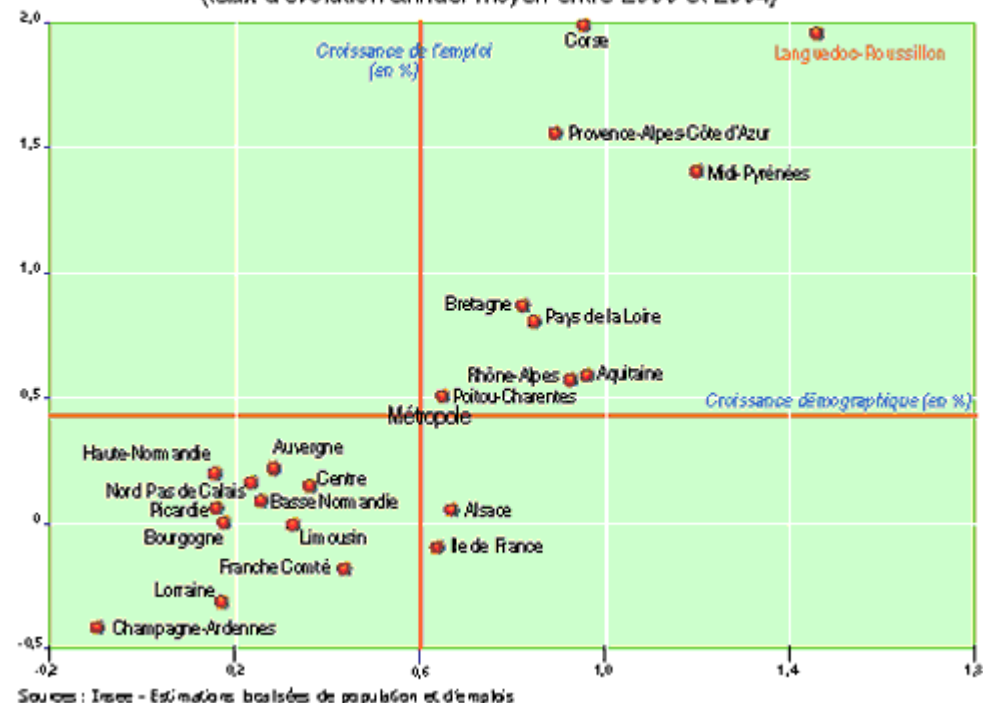
• Depuis 1990, la région a accueilli près de 400 000 nouveaux habitants (+1,4%/an), ce qui en fait la région la plus dynamique de France sur le plan démographique. Elle devrait compter plus de 3 millions d'habitants en 2025. Le solde migratoire explique 90% de cette croissance (+24 500 habitants par an entre 1990 et 2005). Le solde naturel s'établit à +2 400.

• L'Hérault est le département le plus dynamique (+1,4%/an). Le solde naturel y est positif (+2 500), tout comme le solde migratoire (+15 000). Les départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales connaissent des rythmes de croissance moins soutenus (<1%/an). Le solde naturel négatif est compensé par le solde migratoire.

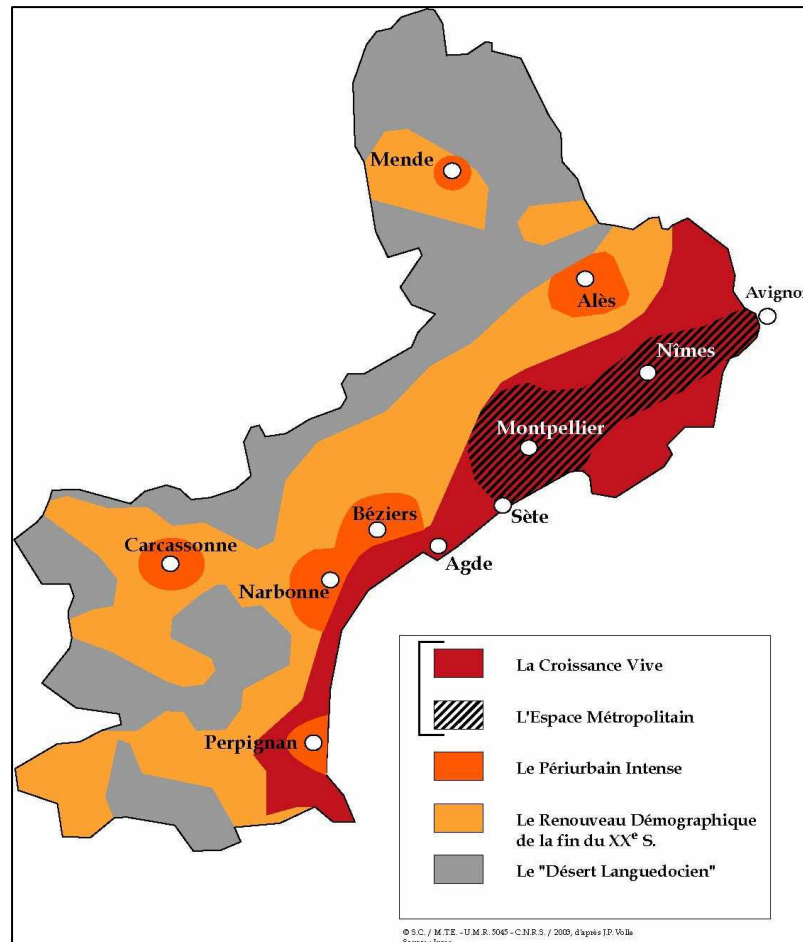
Une structure par âge fortement hétérogène

• Entre 2005 et 2030, la part des plus de 80 ans dans la population régionale devrait passer de 5% à 8% ; celle des moins de 20 ans passerait de 24 à 22% (bien que leur effectif augmente). Les départements de l'Aude et Midi-Pyrénées comptent plus de 27% de leur population âgée de 60 ans ou plus, contre 22% dans l'Hérault. Les villes moyennes sont particulièrement concernées par le vieillissement de la population.

Le Languedoc-Roussillon en tête pour la croissance de la population et de l'emploi (taux d'évolution annuel moyen entre 2000 et 2004)



2-1 La démographie du Languedoc-Roussillon (suite)



Les dynamiques de l'urbain
Source: Débat Public Transports Vallée du Rhône arc
Languedocien UMR MTE, Jean-Paul Volle



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

2-2 L'insertion dans l'économie de production créatrice de forte VA. L'insertion dans la compétition, vs économie résidentielle ou de rente

Les actifs du Languedoc-Roussillon: quel usage de la GVF?

Le Languedoc-Roussillon présente un profil socio-économique et socio-démographique peu en lien avec ceux sur lesquels la GVF produit habituellement ses effets.

Des activités fortement axées sur l'économie résidentielle et l'emploi public

Le poids économique de la région (3,1% du PIB français en 2003, croissance de +5%/an) s'explique essentiellement par les activités de BTP, de service (85% du PIB régional), et en particulier par les activités résidentielles (commerces, banques services à la personne...) et touristiques (hôtellerie, infrastructures de loisirs...).

La croissance démographique a de fortes incidences sur la santé économique régionale ; 8% des régionaux travaillent dans le BTP, on observe de grands établissements commerciaux (centrale d'achats Système U Sud à Vendargues). La fonction publique représente 27% des salariés contre 23% en France.

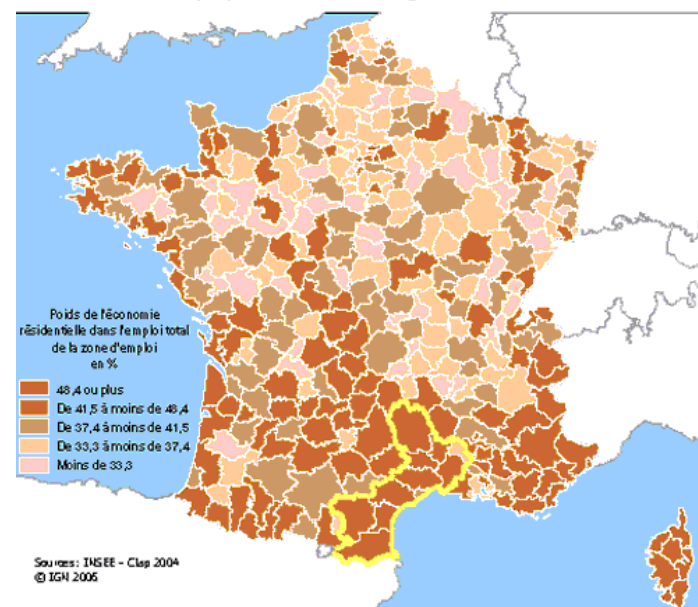
Une forte précarité du marché du travail

La surreprésentation du secteur tertiaire résidentiel permet d'offrir des emplois accessibles à des personnes faiblement qualifiées, entraînant une baisse rapide du taux de chômage. Les emplois peu qualifiés et/ou précaires y sont fréquents (ex : saisonniers, 50% de travailleurs précaires de plus que la moyenne nationale) et la productivité par emploi reste inférieure à la moyenne nationale.

Une forte création d'emplois à nuancer:

Le Languedoc-Roussillon est la première région française pour le taux de création d'emplois. En raison de la vocation résidentielle de la région, ce sont les secteurs de la construction, du commerce, des services aux entreprises, des services publics et des activités associatives qui sont les moteurs de l'emploi régional. Les activités à haute valeur ajoutée ne se développent que timidement, même si on observe des tendances de l'économie régionale à se diversifier (agroalimentaire, mécanique, électronique, chimie/pharmacie et services aux entreprises).

Les salariés travaillant dans la sphère de l'économie résidentielle sont prépondérants en Languedoc-Roussillon



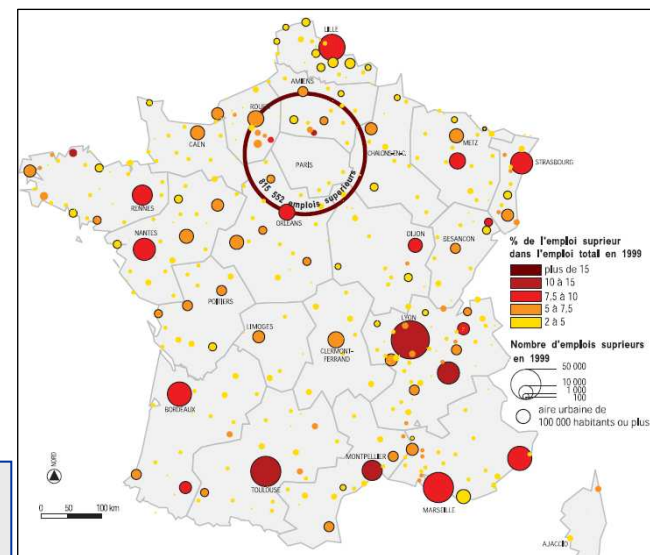
2-2 L'insertion dans l'économie de production créatrice de forte VA. L'insertion dans la compétition, vs économie présentielle ou de rente (suite)

Une sous-représentation de l'économie supérieure

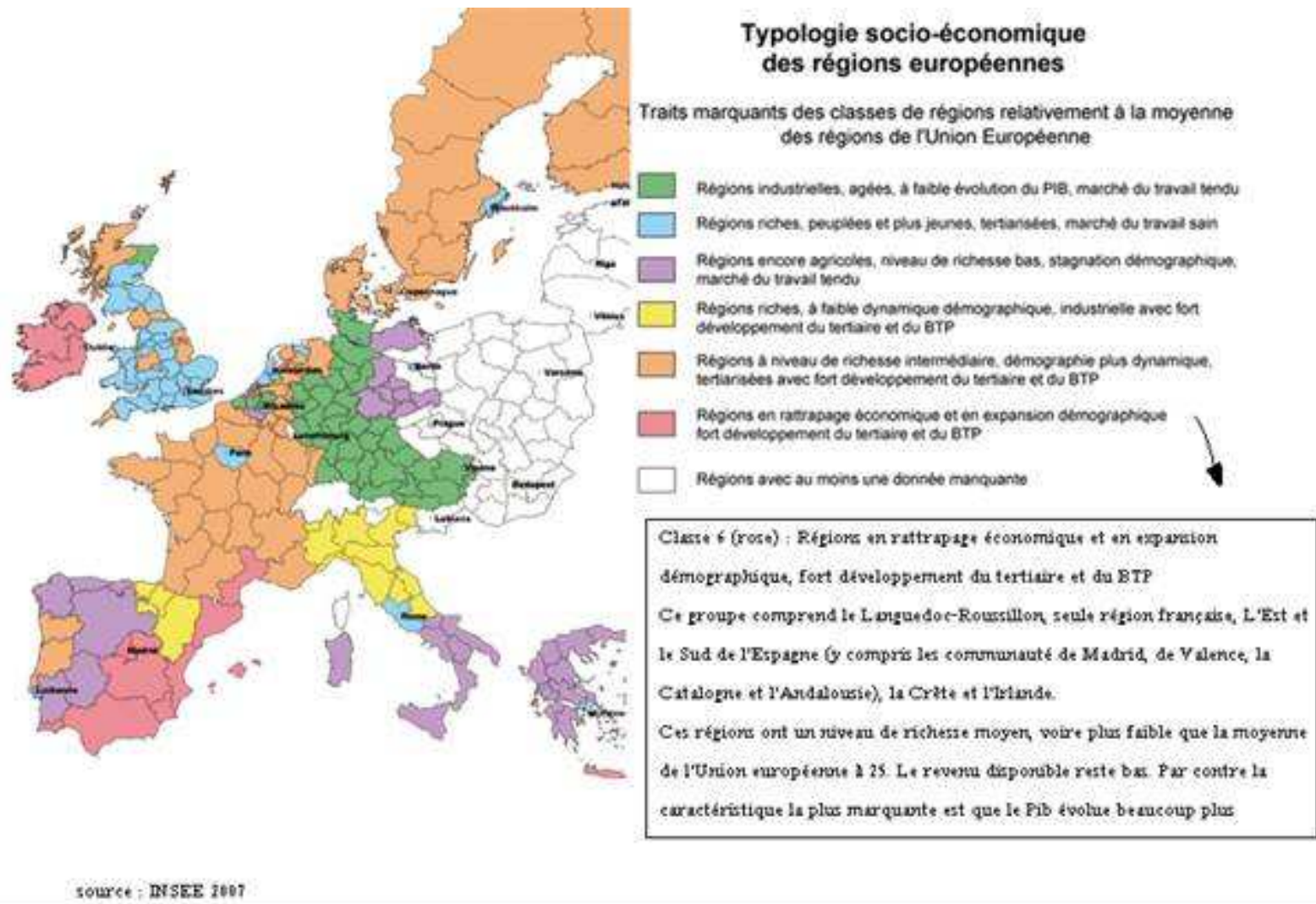
- Les activités industrielles sont sous-représentées (11% des actifs contre 18% au niveau national). Outre les activités textiles et métallurgiques dans le Gard, l'industrie produit principalement des biens d'équipement (informatique, électronique; IBM France à Montpellier) et pharmaceutiques (Sanofi), près de Montpellier. Des raffineries sont également implantées près de Perpignan-Frontignan.
- Malgré la stimulation de la demande et de la recherche, le secteur agro-alimentaire n'emploie plus que 8 000 personnes (KRAFT à Montpellier, Jacques Vabre, Perrier...).
- Le nombre d'emplois dans l'agriculture se maintient, même si la viticulture subit les crises successives de commercialisation du vin. Le Languedoc-Roussillon reste le premier vignoble français. La tendance de fond est toujours à la réduction du poids économique de l'agriculture et à la restructuration des activités vinicoles (concurrence de pays européens).
- La pêche et la conchyliculture sont les bases de l'économie du littoral, notamment autour de Sète (premier port de pêche français en Méditerranée avec 3,44 millions de tonnes en 2006).

Un profil d'emploi faiblement productif

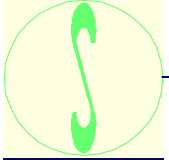
- Du fait de la surreprésentation de l'emploi public et des activités résidentielles, la sphère productive est inférieure à la moyenne nationale: seulement 26,5% des salariés du Languedoc-Roussillon travaillent dans la sphère productive contre 36,5% pour la France.
- 46,5 % des salariés de la région exercent leur activité dans la sphère résidentielle de l'économie, contre 40,5 % en moyenne nationale. Cette proportion situe le Languedoc-Roussillon au deuxième rang des 22 régions françaises derrière la Corse.
- Un peu plus de 40% des actifs occupent un emploi (21ème rang français et au 225ème rang européen). Ce faible taux d'emploi s'explique par un fort chômage, des tensions sur le marché du travail et un vieillissement de la population.



2-2 L'insertion dans l'économie de production créatrice de forte VA. L'insertion dans la compétition, vs économie présentielle ou de rente (suite)



2-3 Pôles de compétitivité, centres de recherche et enseignement supérieur



Des infrastructures de recherche concentrées à Montpellier et Perpignan

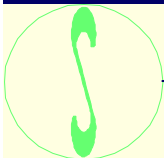
- La région compte 5 487 chercheurs équivalent temps plein (6ème rang français) avec 3,2% du total national. Sur ces 5 487 chercheurs, 4 000 relèvent de la recherche publique, ce qui place le Languedoc-Roussillon au 5ème rang.
- Deux pôles de compétitivité nationaux :
 - DERBI réunit 122 acteurs autour des thématiques de l'énergie renouvelable dans le bâtiment et l'industrie. 21 centres de recherche y sont associés, tous basés à proximité de Perpignan (centre du pôle) et de Montpellier ;
 - Qu@limes travaille dans l'agroalimentaire et la nutrition. Il compte 186 membres, dont 30 centres de recherche (basés à Montpellier, centre du pôle, Nîmes ou Perpignan).
- Plusieurs plateformes technologiques ont été mises en place pour inciter les équipes de recherche à se fédérer et à se structurer à travers la mutualisation de technologies de pointe. 21 ont déjà bénéficié d'une aide globale du Conseil Régional de plus de 3 millions d'euros, dont Montpellier RIO Imaging (site INRA), la plate-forme régionale d'analyse du mouvement (site UFR STAPS), la plate-forme de robotique médicale (site LIRMM).
- Plusieurs organismes nationaux de recherche sont présents en région : BRGM, CEA, CEMAGREF, CIRAD, CNRS, IFREMER, INRA, INSER, IRD
- D'autres investissements immobiliers pour la recherche sont prévus, comme l'Institut régional de biothérapie (pôle biologie-santé) au CHU de Montpellier ou le pôle STISS (pôle mathématiques, informatique, physique, systèmes) à l'Université Montpellier 2.

Un fort rayonnement universitaire

L'académie de Montpellier compte 4 universités (3 dont le siège est à Montpellier et une dont le siège est à Perpignan). Les matières les plus enseignées sont les sciences humaines (10 406 élèves), le droit et les sciences politiques (8 371), les sciences économiques (7 150), les lettres (6 273) et la médecine (5 323). Outre les universités, la région accueille plusieurs grandes écoles, qui ont toutes une activité de recherche plus ou moins importante : Montpellier Sup-Agro, Ecole Nationale Supérieure de Chimie de Montpellier, Polytech, Ecole Nationale du Génie Rural et des Eaux et Forêts, Ecole de Commerce de Montpellier.

La région est la 4ème région française en termes de publications scientifiques. La répartition en volume est très typée, avec une discipline très dominante (Biologie appliquée et écologie avec 13% du volume français) et trois disciplines nettement minoritaires (Mathématiques, Physique et Sciences pour l'ingénieur, en dessous de 3%).

2-4 Les populations consommatrices de LGV



Des effectifs étudiants très importants et en augmentation

Le Languedoc-Roussillon a accueilli près de 92 000 étudiants en 2004-05. Ce chiffre est en nette progression depuis les années 1990, notamment du fait du développement de l'université de Perpignan (+20% depuis 1999) et également de la spécialisation universitaire de Montpellier qui, avec 30%, présente la plus forte proportion d'étudiants parmi les métropoles européennes, avec Bologne. 65,1% des étudiants sont inscrits à l'université (59,8% en moyenne en France). Montpellier reste le principal centre universitaire de la région (plus des ¾ des étudiants, 3 universités). Perpignan regroupe 15% des effectifs. Le poids des sites délocalisés (Narbonne, Béziers, Sète,...) reste modeste avec moins de 3% des effectifs. Parmi les formations non universitaires, ce sont les sections de techniciens supérieurs qui comptent le plus grand nombre d'inscrits (environ 10 000).

Des revenus moyens inférieurs au niveau national en liaison avec la structure de revenu

Le revenu disponible par habitant est inférieur de 11,8% à la moyenne nationale et de 6,9% à celui de la France de Province. Le revenu médian (13 720€ par unité de consommation) est inférieur de 8,1% à celui de la France de Province. L'écart entre hauts et bas salaires est également plus important que dans les autres régions françaises. Cela s'explique par :

- la présence importante de retraités (notamment dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales) qui modifie la structure de revenus : la part des pensions retraites et rentes dans le revenu des ménages est supérieure à 30% dans ces deux départements (22,6% en métropole) ;
- la moindre rémunération perçue par les salariés régionaux (inférieure en moyenne de 7,5% au niveau national). Toutes les catégories socioprofessionnelles sont concernées, y compris les personnels encadrant. Parmi les cadres, ce sont ceux qui travaillent dans l'Hérault dont les salaires sont les plus proches de la moyenne nationale (30 957€ contre 32 514€ en Province, moyenne régionale : 30 500€)
- le nombre important de bénéficiaires de minima sociaux : 11% des régionaux bénéficient de la CMU (7% en France).

Toutefois, le revenu régional s'est accru de 50% ces dix dernières années, contre 30% au niveau national (mais celle-ci s'explique surtout par la croissance démographique).

Une faible intensité en Emplois Métropolitains Supérieurs (EMS) en dehors de la capitale régionale

- Les villes moyennes du Languedoc-Roussillon comptent moins de 5% d'EMS. La part des emplois d'encadrement qualifié dans l'emploi total est partout inférieure à 11%, sauf dans les bassins d'emplois de Perpignan (12,3%) et de Montpellier (19,4%, contre 20% à Marseille et 25% à Toulouse). Montpellier également compte plus de 15% d'EMS et ce nombre a augmenté de 35% entre 1990 et 1999 (contre 20% en moyenne en France).

2-5 Le tourisme

La remise en cause du tourisme de masse sur le littoral

Le Languedoc-Roussillon fonde son attractivité touristique (6^{ème} région touristique française avec près de 7 millions de visiteurs et 7,7 millions de nuitées en 2005) sur son littoral, aménagé dans les années 1960. Sept stations ont été créées ex nihilo sur la côte (Port-Camargue, La Grande Motte, Cap d'Agde, Gruissan, Port-Leucate, Port-Barcarès, Saint Cyprien), rassemblant 250 000 lits et 7 500 anneaux de plaisance. Le Languedoc-Roussillon est également la première région pour l'hôtellerie de plein air.

Bien qu'elle représente toujours 5% à 6% du PIB régional, cette activité est aujourd'hui fortement remise en cause du fait de :

- Le vieillissement des infrastructures qui éloigne les touristes plus aisés qui préfèrent la Tunisie ou le Maroc.
- La dénonciation, par la population régionale, d'une activité destructrice des paysages peu créatrice de richesses (elle attire essentiellement des ménages à faible revenu).
- L'engouement pour le tourisme vert et le développement durable, qui pèse sur la fréquentation des stations du littoral.

Cette remise en cause se traduit par une stagnation du nombre des nuitées et la réduction de la part des touristes français (encore compensée par l'augmentation de la fréquentation étrangère venue du Royaume-Unis, de l'Allemagne, de l'Italie ou de l'Espagne...).

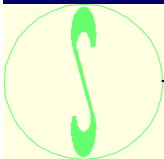
Le développement du tourisme culturel et de l'arrière-pays

La région mise sur le développement de l'offre culturelle, afin d'attirer des touristes plus aisés et de renouveler son image. Elle accueille quelques festivals de rang national : Montpellier Danse et le Printemps des Comédiens à Montpellier, festivals de jazz à Sète, festival de Radio France et Montpellier, festival international du cinéma méditerranéen... De plus, Montpellier possède un orchestre, un opéra et un centre chorégraphique nationaux. Le centre Odysseum à Montpellier (aquarium, patinoire, planétarium, cinémas, centre commercial...) connaît un fort succès commercial.

Le tourisme d'affaire

Montpellier accueille chaque année la foire internationale de Montpellier, Equisud Montpellier (salon du cheval), salons de l'habitat, du tourisme et des loisirs, Creativa, Energaïa (le salon des énergies renouvelables), SITEVI (Salon International des Techniques et Equipements Viti-vinicoles et Arboricoles)... La ville dispose d'un parc des expositions (construit en 1965, 60 000m² couverts), d'un palais des congrès (le Corum, 3000places) et d'un zénith (plus de 8000 places). Perpignan ne semble pas disposer de grands équipements permettant l'accueil de manifestations professionnelles.

On assiste à une montée en gamme de l'offre d'hébergement, avec en 2006, 30,8% des chambres classées 3 étoiles ou plus.



2-5 Le tourisme (suite)

La région compte relativement peu de sites exceptionnels

Perpignan, Narbonne et Montpellier ne sont classées que 2* par le guide Michelin (Béziers et Sète ne sont pas classées), de même que la côte Vermeille. Le thermalisme se développe dans l'arrière-pays (Balaruc, Amélie-les-Bains...; 17% des thermalistes français ont séjourné dans la région en 2005), attirant des jeunes retraités ou des personnes en rééducation fonctionnelle. L'arrière-pays peut également se prévaloir d'une grande variété d'espaces naturels (32% du territoire est classé natura 2000). Les sites les plus remarquables sont les forêts des Cévennes, les pinèdes, la dune perchée de la falaise de Leucate, les grottes chiroptères du Minervois, le Canigou... mais également le canal du midi et le massif du Vallespir. L'arrière-pays offre également plusieurs sites remarquables : les châteaux de Peyrepertuse (lieu d'un festival médiéval fréquenté par plus de 12 000 visiteurs en 2005) et Quéribus (91 000 visiteurs en 2003), le Centre Européen de Préhistoire à Tautavel, le fort de Salses, l'Abbaye de Fonfroide (94850 visiteurs en 2003, en diminution depuis 2001)...

Des résidences secondaires concentrées dans les Pyrénées

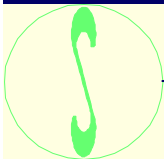
Les plus fortes concentrations de résidences secondaires se trouvent dans les Pyrénées (jusqu'à plus de 25% de résidences secondaires dans le massif du Canigou). Les prix y sont élevés (plus de 200 000€ pour une résidence secondaire dans le massif du Canigou) mais relativement stables.

Sur la côte, en raison de la pression foncière induite par l'augmentation de la population, la tendance est au contraire à la transformation de résidences secondaires en résidences principales.



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

2-6 Les infrastructures de transport



Un système de transports très concentré sur une même zone littorale linéaire

Le système de transports en Languedoc-Roussillon se caractérise par une forte concentration des infrastructures (routières, ferroviaires...) dans un même couloir de passage du fait des contingences naturelles et de l'étalement urbain. La région fut longtemps une terre de passage avant d'être une terre d'accueil, au carrefour des liaisons Atlantique-Méditerranée et Catalogne-Provence.

La nécessité d'améliorer le réseau ferroviaire

Les transports ferroviaires régionaux sont au cœur de plusieurs débats : l'un concernant la dégradation ressentie du niveau de service sur la ligne littorale (le développement économique qu'ont connu l'Espagne et le grand sud de la France a intensifié les échanges sur la façade méditerranéenne et un certain nombre de tronçons ferroviaires sont aujourd'hui en situation de saturation) et l'autre sur les investissements à consentir sur les lignes nord-sud, afin d'y maintenir un service ferroviaire pour les marchandises et de développer l'offre voyageurs :

- La voie ferrée actuelle doit faire l'objet d'améliorations techniques qui doivent accroître sa capacité.
- Le raccordement par une LGV mixte entre Barcelone et Perpignan (travaux en cours) devrait être réalisé en 2012.
- Le doublement de la voie ferrée entre Nîmes et Montpellier par une LGV mixte en prolongement de la LGV actuelle est prévu pour 2012-2013 (la section Nîmes -Montpellier est un des points durs du réseau ferroviaire national : les sillons horaires disponibles sont rares et mal situés dans la journée).

Le débat sur le projet LGV Montpellier-Perpignan

Une ligne nouvelle résolument tournée vers les déplacements voyageurs de longue distance ne semble pas mobiliser fortement les acteurs. Les déplacements de moyenne distance, entre métropoles régionales pourraient fédérer les attentes mais posent la question de la capacité des acteurs ferroviaires à y répondre.

Le raccordement des ports à cette ligne ferroviaire est perçu comme la condition de développement du trafic d'échange (les trains qui s'arrêtent) au détriment du trafic de transit (les trains qui passent) : vouloir « arrêter les trains » suppose d'importants moyens à long terme, afin d'optimiser les coûts liés aux ruptures de charges.

Les déplacements de courte distance ne sont pas aujourd'hui intégrés dans l'image d'une LGV mais plutôt de celle des LER/RER. Leur importance stratégique pour la desserte de la région nécessite que le projet de ligne nouvelle soit finement articulé au développement des LER.



2-6 Les infrastructures de transport (suite)

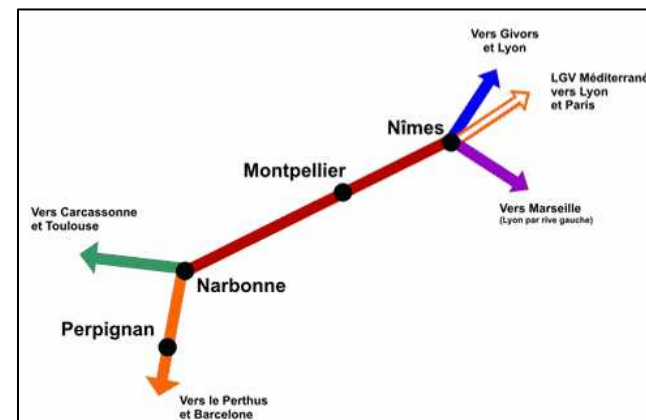
Le trafic aéroportuaire relativement dense apporte des réponses à l'enclavement du territoire

Le Languedoc-Roussillon est desservi par 5 aéroports régionaux assurant des liaisons commerciales régulières. Le transport aérien régional est tourné vers Paris à partir de Nîmes, Perpignan, Béziers et même à partir de Montpellier. Certains aéroports régionaux sont privilégiés dans la région (Carcassonne, Perpignan-Rivesaltes, Montpellier) et spécialisés (low-cost/affaires). La libéralisation de l'espace aérien européen a permis à la compagnie Ryanair de relancer Carcassonne puis de venir apporter un regain de trafic à Perpignan et Nîmes.

Un réseau routier en voie de saturation

Le réseau routier régional se caractérise par de grands axes dans la plaine littorale (A9 : vers la vallée du Rhône, Rhône-Alpes et l'Europe du Nord vers l'Espagne ; A54 : Nîmes-Salon, vers Provence Côte d'Azur et l'Italie ; A61 : vers Toulouse et le Sud-Ouest ; A75 : vers Clermont-Ferrand et le centre de la France), en passe d'être saturés pour certains. Les niveaux de trafic sont particulièrement importants (plus de 85 000 véh/jour en jour moyen annuel entre Nîmes et Montpellier, plus de 110 000 véh/jour en été avec des pointes à 150 000 véh/jour). Ces trafics sont en croissance : + 3,4 % en moyenne depuis 10 ans à l'est de Montpellier, + 6,1 % à la frontière.

La croissance du trafic semble inéluctable: augmentation de la population dans la région et dans la péninsule ibérique, croissance économique en Espagne, développement des échanges et aspiration à une mobilité accrue des populations. Des dispositions ont été prises pour faire face : l'autoroute A75 devrait aboutir à Béziers en 2010 et faciliter le transit par le Massif Central pour certains transports ; la décision (DUP) de réaliser le doublement de l'autoroute au droit de Montpellier a été prise, la réalisation est envisagée pour 2012.



Le double « Y » du réseau ferré languedocien
Source: Débat Public Transports Vallée du Rhône arc Languedocien UMR MTE, Jean-Paul Volle

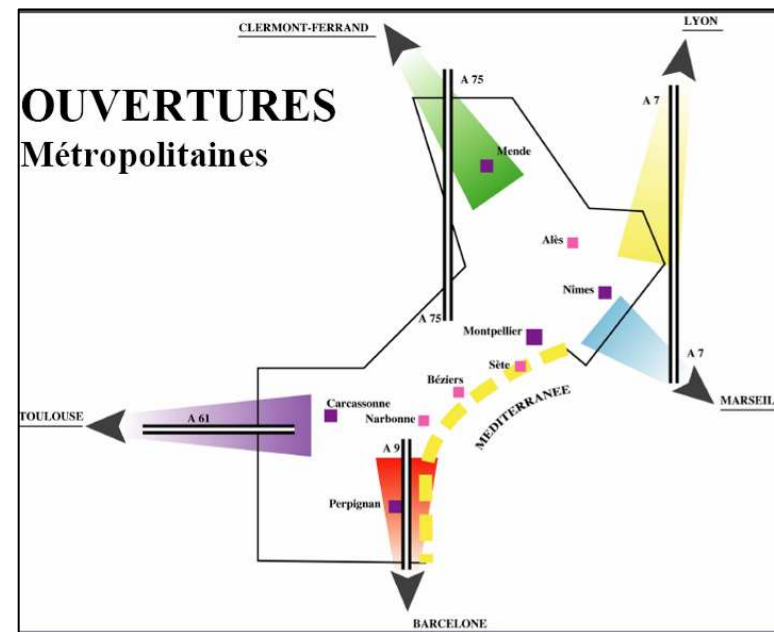


2-7 Relations, coopération et mobilité intercités

Une tendance à développer des coopérations pour corriger un passé de relatif isolement

Plusieurs projets de stratégie et de coopérations territoriales sont à l'œuvre. En plus d'une politique volontariste de développement afin de se hisser à un rang de métropole innovante (accompagnement en immobilier, en technologie de communication...), Montpellier Agglomération a élaboré un SCOT. Une démarche métropolitaine conduirait Montpellier, Sète et Mèze (voire Lunel, Nîmes et Alès) à se constituer en communauté urbaine dans le futur. Un espace de partenariat est en voie de maturation entre le Narbonnais, le Biterrois et le Carcassonnais. Un projet de coopération prend forme entre Nîmes et Alès, ainsi qu'avec Arles, Avignon et Beaucaire. Une coopération émergerait aussi entre Perpignan, Gérone et Figueras, dans la perspective de la mise en service de la LGV. Cependant, Les coopérations sont à un degré encore limité. Un « Arc Languedocien » a été constitué pour répondre à l'appel à coopération métropolitaine de la DIACT ; le dossier n'a pas été retenu.

Il faut souligner la faiblesse relative des échanges entre Montpellier et Perpignan ; le territoire situé entre ces deux villes se caractérise par un faible dynamisme, avec un secteur industriel et une viticulture en difficultés. Cet espace est menacé de devenir exclusivement un territoire de passage et résidentiel. Confronté à cette problématique, le département de l'Aude fait de nombreux efforts pour attirer la clientèle espagnole et catalane en particulier, au 2^{ème} rang de la clientèle étrangère. Le décalage de Perpignan avec la région se reflète dans la réactivation de l'identité catalane, alors que Montpellier, Béziers et Narbonne revendiquent une identité provençale ou occitane.

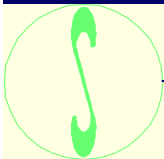


Source: Débat Public Transports Vallée du Rhône arc Languedocien UMR MTE, Jean-Paul Volle



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE

2-7 Relations, coopération et mobilité intercités (suite)



Une coopération transfrontalière fortement mise en avant mais à relativiser

Plusieurs réseaux européens mettent en relation les territoires du Languedoc-Roussillon et du Nord-Est de l'Espagne : volet transfrontalier France-Espagne-Andorre, volet Transnational Sud-Ouest Européen, volet transnational MED (Méditerranée), politique Européenne de Voisinage Partenariat... Ces programmes induisent des effets hauts de gamme sur les territoires.

Cependant, les échanges entre le Languedoc-Roussillon et la Catalogne sont encore limités. Le volume de déplacements transfrontaliers de voyageurs est faible et les voyageurs présentent des profils encore peu stratégiques pour le développement d'une LGV. Les personnes concernées par le trajet envisagent l'intérêt de changer leurs modes de déplacement vers Barcelone mais pas forcément d'y aller plus souvent. L'influence du pôle économique de Barcelone, à l'exception du port, serait assez réduite en Languedoc-Roussillon, et de plus en plus faible. L'influence de Barcelone en besoin de transport de voyageurs se concentrerait sur Perpignan, pour aller ensuite vers Toulouse.

Une approche espagnole de la grande vitesse ferroviaire à prendre en compte

En Espagne, l'offre ferroviaire pour les voyageurs se pense surtout au niveau national: elle relie entre elles les capitales régionales et provinciales à grande vitesse. La logique de développement de l'offre ferroviaire pour les marchandises dépasse quant à elle les frontières : le port de Barcelone veut développer tous les services à courte, moyenne et longue distance, notamment vers Lyon et Toulouse. Le soutien des acteurs espagnols au projet de ligne à grande vitesse entre Perpignan et Montpellier est donc particulièrement fort pour le transport de marchandises (porté par le Port de Barcelone) vers la France (Perpignan, Toulouse) et le Nord de l'Europe, via Lyon.

Il est à noter que la réussite commerciale de l'AVE espagnol est loin du succès du TGV français : les AVE espagnols transportent environ dix fois moins de passagers que les TGV français, pour un réseau seulement deux fois moins développé.



2-8 Le fret ferroviaire

La fret ferroviaire en Languedoc-Roussillon: un fort poids des échanges frontaliers

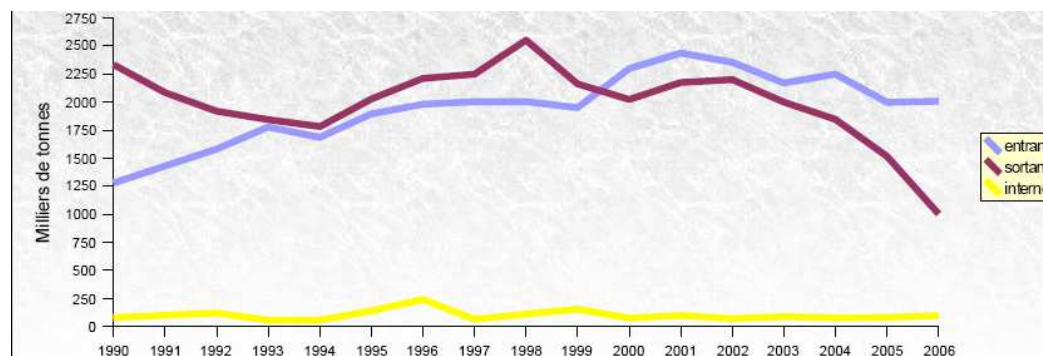
Sur les 6,6 millions de tonnes de fret ferroviaire provenant, partant ou transitant en Languedoc-Roussillon, 4,7 millions sont échangées avec l'Espagne. De plus, 34% du transit international fer français passe par la gare de Cerbère au Sud du Languedoc-Roussillon.

Un avantage régional considérable de la région est sa position dans le réseau européen. Considéré comme « barreau manquant », le tronçon de Ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan est fondamental pour les marchandises transitant de la péninsule ibérique vers l'Europe du Nord et de l'Est. La réalisation d'une Ligne Nouvelle est une condition nécessaire pour favoriser le fret dans le réseau européen. En anticipant les questions logistiques de demain (coût des énergies, augmentation des échanges, organisation des flux tendus, évolution de l'organisation mondiale de la production des biens...), le tronçon Montpellier-Perpignan acquiert une dimension stratégique.

Source: SNCF	Languedoc-Roussillon	PACA
Volume de marchandises de fret fer, en milliers de tonnes	6 600	13 400
Transit national, en milliers de tonnes	2750	1665
Transit international, en milliers de tonnes	2 411	18

Un volume intra régional de fret minime

Le tonnage de fret interne à la région Languedoc-Roussillon (OD en Languedoc Roussillon) s'explique d'une part par le faible poids de l'industrie manufacturière et d'autre par des considérations géographiques (taille). Le volume de fret de la région est deux fois moins important que celui de la région PACA avec 46 000 tonnes en Languedoc-Roussillon, alors qu'il est de 2 290 000 tonnes en région PACA et de 1 600 000 tonnes en région Rhône-Alpes.



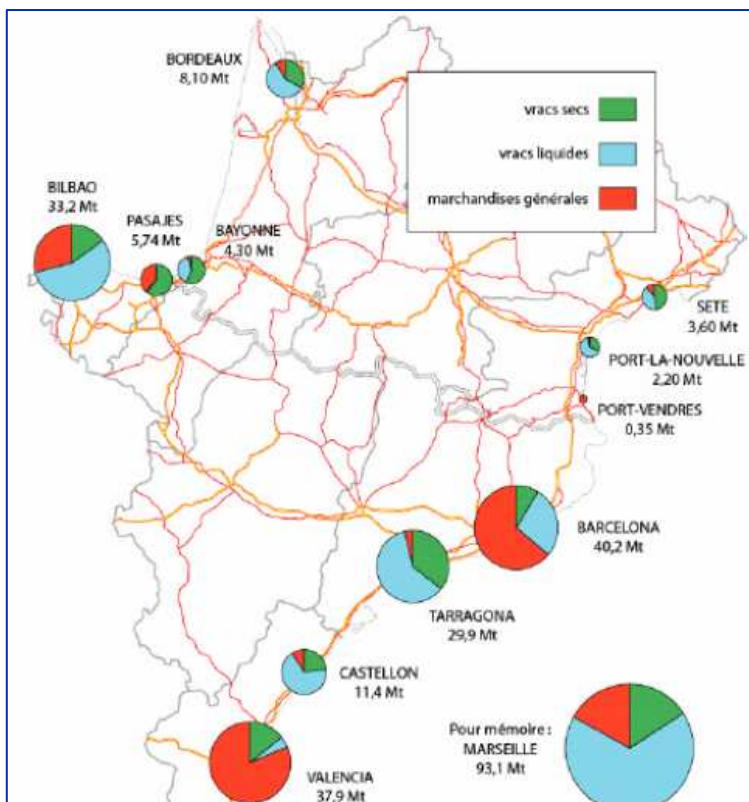
Trafic ferroviaire de marchandises en Languedoc-Roussillon

Source: DRE Languedoc-Roussillon

2-8 Le fret portuaire

Le fret portuaire en Languedoc-Roussillon

Les trois ports les plus importants du Languedoc-Roussillon sont le port de Sète (arrivée d'hydrocarbures et premier port de pêche français en Méditerranée avec 3,44 millions de tonnes en 2006 ; 11e rang des ports français), Port-Vendres (fruits secs) et Port-la-Nouvelle (hydrocarbures à l'import et céréales à l'export). Dans l'ensemble, le trafic du fret portuaire régional connaît un recul. C'est surtout la proximité du port de Barcelone, situé parmi les 10 premiers ports européens pour son trafic, qui joue un rôle important dans l'activité de fret à venir du Languedoc-Roussillon. Les perspectives de croissance du port de Barcelone pour 2010 sont très positives (prévision de doublement de la surface totale des quais). Le port envisage ainsi la réalisation de différents ports secs (Béziers, Lyon, Toulouse, Perpignan) en France afin d'acheminer ses marchandises.



Trafic fret portuaire du Languedoc-Roussillon

Unité : milliers de tonnes

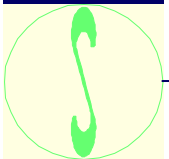
	Trafic 2006	Trafic 2007 (provisoire)	Évolution annuelle en %
Sète	3 442	3 260	- 5,3
Port-La-Nouvelle	2 273	2 000	- 12,0
Port Vendres	218	294	+ 35,0
Total	5 933	5 554	- 6,4

Source : Direction Régionale de l'Équipement - Languedoc-Roussillon / SMNLR

Trafics portuaires en 2004

Source: DRE Midi-Pyrénées

2-9 Image, identité, rayonnement



Une mosaïque de territoires à forte personnalité

Le Languedoc-Roussillon est une région administrative, juxtaposant le Languedoc et le Roussillon. Le Sud de la région possède une forte identité catalane, alors que Montpellier est d'avantage influencée par la culture provençale. La culture occitane constitue une troisième composante de l'identité de ces territoires. Par ailleurs la région est identifiée surtout comme une région de littoral, de soleil et de tradition viticole.

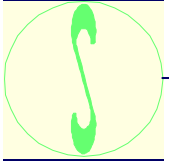
Montpellier fait figure d'exception dans la région : la DIACT l'a classée parmi les 5 villes européennes dont le rayonnement est supérieur au poids démographique (seule ville de France dans cette catégorie).

Des forces centrifuges

Montpellier regarde de plus en plus vers les cités du Bas Rhône (Arles, Avignon, Marseille), tandis que Perpignan est attirée par la métropole Barcelonaise. Dans le débat sur l'avenir de la région revient souvent le risque d'un « éclatement » de celle-ci, en particulier en raison des dynamiques centrifuges du territoire.



RÉSEAU
FERRÉ DE
FRANCE



3 – Enjeux territoriaux pour les acteurs socio-économiques

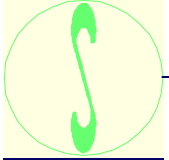
3- Réactions des acteurs socio-économiques du territoire

Face aux effets d'aménagement et de développement des territoire identifiés et au diagnostic territorial élaboré par SETEC en préalable aux séminaires, les acteurs socio-économiques du territoire ont réagi au cours d'un premier séminaire:

- Ils ont exprimé leur vision du territoire du Languedoc-Roussillon, leurs attentes face à une Ligne Nouvelle reliant Montpellier et Perpignan.
- Ils ont mis en exergue leurs appréhensions, leurs inquiétudes face à la mise en place d'une infrastructure importante comme une ligne nouvelle.
- A l'issue de ce séminaire, des thématiques et des enjeux propres au territoire en regard de la Grande Vitesse Ferroviaire ont émergé.



3- Les questions posées par des acteurs socio-économiques du territoire



Une gouvernance à affirmer

Un besoin de gouvernance collective

L'unité est nécessaire à l'émergence du projet de LN et à la visibilité du territoire.

Le projet de Ligne Nouvelle doit être largement porté par le monde économique.

Des interfaces entre tous les modes et notamment entre LN et Ligne classique, et aussi avec aéroports, autoroutes, ports... sont des enjeux essentiels. La conception de la ligne doit les intégrer. On Il faut concevoir un système intégré de transport et non une LN indépendante. La gouvernance collective est d'autant plus importante dans le secteur des transports.

Quel portage permettra de favoriser au mieux un système de transports intégré?

L'insertion du Languedoc Roussillon dans son environnement

Les liens avec Barcelone

Le Languedoc-Roussillon doit profiter du rayonnement catalan, et ne pas seulement craindre sa réussite.

Que valoriser pour que Barcelone se tourne vers le Languedoc-Roussillon?

L'ouverture du réseau

Le Languedoc-Roussillon doit entrer en réseau avec les territoires limitrophes: l'Ouest, l'Aquitaine...

Quels partenariats le Languedoc-Roussillon doit-il développer avec des pôles comme Toulouse, Lyon, Marseille, la Côte d'Azur...?

Quelles initiatives favoriser avec quel réseau?

Que signifie être « une région maillon »?

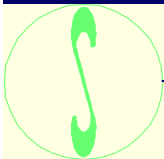
L'insertion dans le territoire européen

Le projet de LN est-il un projet local ou un projet européen?

Quel plan de financements est envisageable en conséquence?

A quel horizon?

3- Les questions posées par des acteurs socio-économiques du territoire



La conception de la ligne nouvelle

Les usages de la ligne

Envisage-t-on une mixité des usages de la Ligne Nouvelle? Notamment pour la question du fret?
Proximité et rapidité sont deux attentes fortes de la ligne nouvelle. Il faudra donc envisager la coexistence de ces fonctions sur une même ligne.

Le risque de l'effet tunnel

Les territoires non desservis par la Grande Vitesse Ferroviaire pourraient pâtir de se situer dans les zones interstitielles de la desserte de la GVF. Comment le Languedoc-Roussillon peut-il pallier à ces effets?

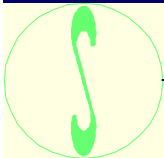
Le fret

La réduction des nuisances, et notamment des congestions, est fondamentale.
La convergence des différentes infrastructures, l'intermodalité, des embranchements permettront d'assurer la fluidité.
Une complémentarité avec un port sec, avec le portuaire existant, avec les zones d'activités doit être réfléchi. Il faut anticiper la nature du fret ferroviaire de demain. Le corridor fret fait 1080 km. Des trains qui aujourd'hui ne sont pas « pleins » (moyenne à 450 tonnes de charge alors que 1400 seraient possibles) doivent pouvoir être remplis demain.
C'est le service qui fait la qualité de l'offre (régularité...), et ce, encore plus que pour le trafic voyageurs. La dimension du réseau est européenne, là aussi encore plus que pour les voyageurs
Quelles sont donc les opportunités de développement d'une offre de fret en Languedoc-Roussillon?

La question des gares et en particulier Montpellier

On doit élargir la réflexion de Montpellier-Perpignan à Nîmes et à la frontière espagnole, en posant le sujet de la gare localement mais aussi régionalement.
Quelles gares nouvelles seront réalisées (Montpellier, Nîmes...)?
Quelles gares seront adaptées pour un nouveau trafic?
On doit prendre en compte 3 types de desserte et vérifier leurs poids respectifs sur les tronçons et dans les gares:
Transit (trajets longs empruntant le tronçon Montpellier-Perpignan); Montpellier Perpignan (trajets pendulaires entre les 2 villes); Les dessertes interrégionales (trajets au départ de Montpellier ou Perpignan à destination d'autres régions).

3- Réactions des acteurs socio-économiques du territoire



Les mutations à anticiper en termes d'image et d'attractivité

La nécessité de produire un discours positif sur le territoire

En promouvant une desserte de son territoire par la Grande Vitesse Ferroviaire, le Languedoc-Roussillon doit s'engager dans une démarche positive de valorisation de ses atouts.

Sur quels secteurs le Languedoc-Roussillon doit-il se concentrer?

Le renforcement de l'attractivité pour les plus hautes VA

Le développement des services aux entreprises, l'appui sur les pôles de compétitivité, l'accroissement des activités portuaires sont autant d'atouts que le Languedoc-Roussillon doit valoriser afin de capter les flux à haute valeur ajoutée passant par la région. L'Arc méditerranéen doit être en mesure d'émerger comme zone intégrée économiquement.

La constitution d'une masse critique est la réponse au morcellement des forces.

L'accueil

Quels services souhaite-t-on développer? Comment renforcer l'attractivité universitaire et pour la recherche de la région?

Peut-on envisager un positionnement sur le tourisme d'affaires à long terme dans le Languedoc-Roussillon? Et quels sont les pôles touristiques qu'elle doit valoriser?

L'insertion dans l'économie de production créatrice des fortes VA.

L'insertion dans la compétition. vs économie présentielle ou de rente: Quels sont les risques à ne pas entrer dans l'économie

Monde pour le Languedoc-Roussillon?

Quelle valeur ajoutée privilégier?

La question de l'immobilier

Le lien entre amélioration des infrastructures et hausse des prix de l'immobilier n'est pas clairement démontré. On assiste plutôt à des pics qu'à des tendances longues sur les chiffres des transactions. Au-delà de la mobilité, c'est l'évolution des modes de vie qui est en jeu, à travers une offre de transports renouvelée. Un besoin d'offre immobilière plus développée est manifeste.

Quelle offre immobilière souhaite-t-on développer? Pour quel public?

3- Réactions des acteurs socio-économiques du territoire

L'organisation du territoire régional

Un besoin de faire des choix majeurs d'organisation et de développement

Le projet de Ligne Nouvelle pose la question de l'organisation du territoire, et en particulier du commandement. Il faut parier sur les atouts majeurs et repérer les avantages des territoires. Une erreur serait de répartir et d'équilibrer systématiquement. Il faut savoir privilégier Nîmes ou Montpellier selon les secteurs. Trop d'équilibre risquerait de conduire à l'impuissance et à la paralysie.

La métropolisation est une nécessité pour l'émergence du Languedoc-Roussillon, pour l'acquisition d'un statut, d'une identité. La taille de la région en fait un nain à l'échelle de l'Europe. La métropolisation peut prendre différentes formes selon les contextes: certaines métropoles peuvent être très orientées sur la ville-centre comme Toulouse ou davantage en réseau comme Nantes-St Nazaire- Angers, ou encore la Randstatt. La question des commandements doit être posée, même dans la métropole en réseau. Le système en étoile paraît moins propice à l'organisation du Languedoc-Roussillon que le système d'archipel, avec des infrastructures qui desservent le système urbain.

Des exemples montrent l'importance de ces stratégies: Rhône-Alpes n'a pas de projet régional et donc la LGV ne passe pas par Annecy, ni par Grenoble, et il n'y a pas de LGV Lyon Genève. Le Pays Basque a un projet culturel sur la base duquel il a construit une organisation territoriale facilitée par l'outil GVF.

Il faut identifier et parier sur des excellences. La médecine est un atout régional qui doit être associé au Languedoc-Roussillon.

L'intra régionalité

Un enjeu fondamental pour la région va être de passer d'un chapelet de villes à un réseau de villes.

Un outil de cette transition est le service ferroviaire.

Les offres de services de transport régional sont-elles concurrentes ou complémentaires?

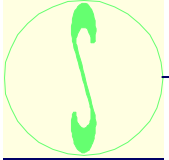
Comment arrêter les flux à forte valeur ajoutée transitant par le Languedoc-Roussillon?

La déformation des unités urbaines

La mise en place d'une grande infrastructure ainsi que l'ouverture de gares nouvelles contribue à modifier la structure des pôles urbains.

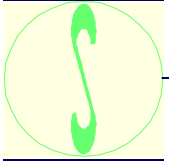
Quels sont les besoins et les opportunités de mutations urbaines que la Ligne Nouvelle pourra favoriser?

Conclusion



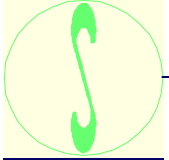
Du diagnostic du territoire et de la première confrontation avec les acteurs de la région sont ressortis des questions essentielles à approfondir. Ces questions ont fait l'objet de débats lors du second séminaire, synthétisés dans la partie 4 ci-après.

- **Le lien avec Barcelone:** Quelles synergies le Languedoc-Roussillon souhaite mettre en œuvre avec l'Espagne et plus précisément la Catalogne? Quelles complémentarités sont envisageables?
- **La clientèle de la LN:** Quel public souhaite-t-on favoriser avec la création de la Ligne Nouvelle? Des cibles locales ou nationales voire internationales? Les touristes et les vacanciers? Ou plutôt les habitants du territoire pour leurs déplacements domicile travail ou domicile étude par exemple?
- **La cohésion régionale:** La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan peut-elle (et doit-elle) être un outil de cohérence, du recentrage de la région autour de sa capitale régionale?
- **L'économie présente vs. Économie compétitive:** Quelles sont les perspectives économiques du Languedoc-Roussillon à un horizon de 20 ans? Les secteurs d'activité de la région seront-ils utilisateurs de la Grande Vitesse Ferroviaire? La LN est-elle une occasion de faire évoluer l'économie régionale?
- **L'avenir du fret ferroviaire:** Peut-on envisager que le fret ferroviaire augmentera fortement dans les prochaines années, au vu du contexte énergétique actuel?
- **La place du portuaire dans l'économie régionale:** Comment se positionnera l'activité portuaire dans l'économie du Languedoc-Roussillon d'ici 20 ans?
- **La localisation des gares:** Quels écueils importants seront à éviter dans le choix de la localisation des gares? Quelles conditions seront indispensables pour la réussite des gares (intermodalité...)?
- **Les déplacements internes à la région:** Quels sont les flux à privilégier? Quels seront les trajets qui connaîtront la plus forte croissance?



4 – Éléments de débat

4-1 La coopération avec Barcelone



Expression de la question

On perçoit aujourd'hui une certaine crainte du dynamisme barcelonais et du potentiel espagnol. Comment inverser cette appréhension pour en faire un levier de développement? Quelle relation avec l'Espagne peut favoriser l'émergence de visions, de stratégies et projets d'aménagement et de développement de Languedoc-Roussillon, bref d'une trame directrice d'AD? Dans un contexte de forte pression budgétaire publique, les grands projets d'aménagement imposent de nouveaux financements: le TGV Est a été le premier à se voir financer par les collectivités locales. Que peut proposer le LR à Barcelone pour que celle-ci trouve un intérêt à devenir un partenaire financier mais aussi de développement local? En quoi cela impacte-t-il le projet de LN ?

Éléments de débat

Fret et ports

L'attention des Espagnols pour l'avenir de la LGV Montpellier-Perpignan est considérable. Le Languedoc-Roussillon est pour eux un passage pour l'acheminement de marchandises (et en particulier les marchandises arrivant au port de Barcelone) vers le nord de l'Europe. L'Espagne demande à la France de tenir ses engagements sur la réalisation de la ligne. La volonté espagnole de participer au financement a déjà été affichée.

Sète est le port en eau profonde le plus proche de Barcelone. La LN pourrait comporter une partie fret, ce qui permettrait de limiter la saturation des infrastructures routières. Il faut valoriser le port de Sète vis-à-vis de Barcelone et développer l'intermodalité.

Les ports du Languedoc-Roussillon ont encore de l'espace et des potentialités de développement. La nouvelle organisation mondiale du manufacturing entraîne une progression de la logistique. Le LR peut accueillir des sites d'adaptation des produits aux normes européennes. Il est imaginable de capter des flux de trafic qui viendraient de Barcelone et d'en transformer les produits avant de les diffuser, et ainsi de fixer la valeur ajoutée en Languedoc-Roussillon. Pour ce type de développement, l'intermodalité est incontournable afin de réussir à capter les flux lointains.

Le projet n'est cependant viable que si l'on envisage un fret de retour. Or le Languedoc-Roussillon ne présente pas un volume important de fret.

4-1 La coopération avec Barcelone (suite)

Éléments de débat

Foncier

Le Languedoc-Roussillon peut apporter à la région de Barcelone le foncier dont il dispose. Mais il faut rester vigilant à ce que l'appropriation de l'espace s'accompagne de créations d'emplois et de valeurs. L'idée de de la création d'un port sec serait dangereuse si elle correspondait qu'au gel de beaucoup d'espace pour peu d'emplois directs et peu de valeurs.

Le Languedoc-Roussillon ne doit pas se brader. De plus, l'acheminement / expédition des marchandises du / au port sec pourrait selon le mode de transport (camion, voie ferrée...) engorger davantage encore le LR.

Ressources naturelles

Les sujets de l'eau et des énergies renouvelables peuvent intéresser la Catalogne et l'Espagne, dans un contexte de raréfaction des ressources, de difficultés importantes d'irrigation, etc.

Les énergies renouvelables sont un pôle d'excellence du Languedoc-Roussillon; la région dispose d'un pôle de compétitivité (DERBI). L'expertise et le savoir-faire sur l'eau (groupe BRL eau et développement durable) donnent également au Languedoc-Roussillon une position de leader.

Qualité de vie

Elle doit également être valorisée. Lors d'une enquête IPSPOS pour la manifestation Planète Méditerranée, la France a été classée première parmi les 6 pays méditerranéens en termes d'attractivité.

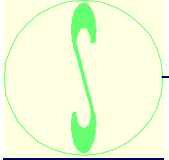
Université

Il faut déterminer la place de Montpellier dans la compétition universitaire. Montpellier peut avoir vocation à se positionner dans les 10 pôles universitaires. La réussite du projet Campus est incontournable si l'on veut continuer à attirer des étudiants étrangers. Le lien avec Barcelone doit être au cœur de cette ambition.

Réseau

Le Languedoc-Roussillon doit finalement se replacer dans une perspective multipolaire et non plus exclusivement avec Paris. Les liaisons avec l'Italie, la Suisse, l'Allemagne, l'Espagne sont incontournables. L'enjeu est de développer non pas un projet Perpignan-Paris mais plutôt un projet d'accessibilité vers les pôles européens. La liaison avec les Alpes du Nord doit également être repensée car elle pourrait bien offrir de nouvelles opportunités. Une offre valorisée peut également encourager la demande.

4-2 les cibles de la Ligne Nouvelle



Expression de la question

Quelles cibles doit viser la LN? Quels réseaux le LR veut-il constituer?

Montpellier est le pôle du Languedoc-Roussillon le plus à même d'émerger sur la scène européenne. Une mise en réseau renforcée du système urbain régional est-elle indispensable à cette émergence? Quel système réseau doit être conçu?

Comment concevoir la LN pour cela?

Éléments de débat

La réflexion sur la valorisation de la LN doit aider à anticiper sur les mobilités de demain.

Les échanges sont encore très limités entre Montpellier et Perpignan, mais ils peuvent se développer. Le maillon le plus en mesure de profiter d'une LN est le maillon entre Montpellier et Béziers.

L'anticipation des cibles de la LN joue un rôle important dans la réflexion sur les gares: doivent-elles avoir une vocation plutôt régionale, ou plutôt internationale..? Le positionnement des gares compte beaucoup dans la valorisation de la LN. Faut-il les positionner au plus près des populations actuelles? Ou des populations futures?

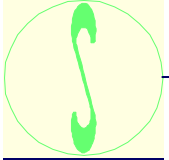
Les cibles concernées par la LN seront aussi potentiellement les utilisateurs de la route. Des congestions seraient endiguées par une complémentarité des transports: l'A9 entre Montpellier, Béziers et Narbonne en particulier est saturée.

La difficulté des lignes ferroviaires est que les TER utilisent beaucoup de sillons horaires.

Une autre difficulté technique est le cadencement des trains. Plus que de vitesse, les utilisateurs réguliers de train sont en attente de meilleures fréquences (liées aux horaires professionnelles...).

La Ligne Nouvelle permettrait de désengorger le passage international mais aussi de répondre à la forte saturation interne actuelle (trafic d'agglomération). On constate une forte attente d'une mobilité interne, de proximité; une ligne nouvelle permettrait de dégager les axes pour faciliter les échanges intra régionaux.

4-3 La cohésion régionale



Expression de la question

Le Languedoc-Roussillon doit-il devenir un territoire vécu et ressenti?

Les difficultés d'identité et d'unification de la région se reflètent dans le degré de coopération et d'échanges régionaux. Or les échanges entre Montpellier et Perpignan restent limités.

Le Languedoc Roussillon a-t-il besoin de davantage de cohésion? L'unité régionale est-elle un enjeu? En quoi la LN peut-elle être un facteur de cette unité régionale? A quelles conditions?

Ou bien la région peut-elle demeurer une région institutionnelle et administrative, sans génération de développement ni d'identité commune? Et dans ce cas quelles en sont les conséquences pour la LN?

Éléments de débat

La région Languedoc-Roussillon est polarisé par 3 territoires tournés vers des horizons différents: Midi-Pyrénées pour Narbonne, Provence-Alpes Côte-d'Azur pour Nîmes-Montpellier-Sète-Bézier, et la Catalogne pour Perpignan et le Roussillon.

Mais la région est peu ressentie comme un territoire avec une identité et une image commune.

Une explication réside dans le tissu économique constitué majoritairement de TPE et PME. Il est difficile de raisonner pour les petits chefs d'entreprises à des échelles plus vastes que le réseau local ou régional.

Par rapport à Barcelone, Genève ou encore Gênes, Montpellier a besoin de s'affirmer davantage en pôle reconnu et facilement identifiable. Il n'est pas évident que Montpellier soit capable de devenir une métropole à grande échelle, capable de se hisser au niveau de grands capitales européennes. Elle doit s'appuyer sur des complémentarités avec d'autres territoires car elle ne gagnera pas seule. Il faut enfin déterminer les partenaires avec lesquels le territoire doit entrer en réseau. L'acquisition d'une visibilité européenne pourrait passer par la mise en réseau de Montpellier avec d'autres villes du Languedoc-Roussillon pour acquérir une taille critique.

L'exemple d'un pôle universitaire est pour cela emblématique; le PRES (pôle régional d'enseignement supérieur) actuellement constitué a intégré Perpignan. A l'inverse, le projet Campus est resté exclusivement montpelliérain. Les développements sont très inégaux entre les initiatives. Il faut promouvoir une vision de coopération plutôt que d'unité.

La ligne nouvelle pourrait être une occasion de ramener le centre de gravité au milieu de la région, et ainsi de favoriser l'unité de la région Languedoc-Roussillon. Cette volonté de cohésion régionale n'est cependant pas partagée par l'ensemble des acteurs du territoire.

4-4 Les perspectives économiques

Expression de la question

Les caractères du Languedoc-Roussillon, en termes d'emploi, de qualification, d'entreprises compétitives, etc. sont éloignés de ceux qui sont les plus favorables pour faire profit de la LGV..

Le LR peut-il rester quasi exclusivement « présentiel »? La LN est-elle l'occasion d'une évolution vers davantage d'intégration dans la compétition européenne et mondiale des territoires qui s'est imposée? En quoi serait-ce bénéfique? Quelles en seraient les conditions? Avec quels projets d'accompagnement?

Éléments de débat

Comme pour toute économie de rente, l'économie « présenteielle » fortement développée du LR présente des écueils: elle produit des revenus plutôt faibles, une moindre valeur ajoutée et une moindre maîtrise de son destin. Il y a un risque que les solidarités nationales, et donc les transferts de revenus, s'estompent.

Un enjeu de la région est la diversification de son économie.

On a préféré réduire la part de l'agriculture dans l'économie régionale alors qu'elle constituait peut-être justement un point d'excellence potentiel. Le vin reste une valeur ajoutée considérable de la région.

La santé constitue un secteur d'avenir. Il faut le valoriser davantage à l'international.

Les pôles de recherche existent mais ils sont quasiment exclusivement publics. Le développement de pôles privés pourrait profiter de la GVF.

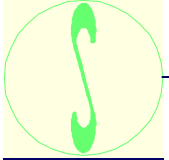
Les grands groupes ne sont pas implantés sur le territoire historiquement (exemple de Béziers où ne s'est pas implanté IBM finalement).

La Ligne Nouvelle, en mettant le Languedoc-Roussillon à proximité de grandes zones de développement, pourrait attirer de grandes entreprises qui auraient accès à l'Espagne. Les catégories d'emploi du Languedoc-Roussillon pourraient être élevées par ce développement exogène.

Le développement endogène du Languedoc-Roussillon se fait surtout par les TPE.



4-5 L'avenir du fret ferroviaire pour la région



Expression de la question

Que sera le fret ferroviaire en 2030?

En tant que « barreau » du réseau européen à Grande Vitesse, la ligne nouvelle Montpellier Perpignan constitue un enjeu pour le développement d'une véritable politique de fret européenne.

Le contexte de raréfaction et d'augmentation du coût des ressources pétrolières sont-ils des arguments supplémentaires pour proposer le fret aux grands usagers du transport routier?

En quoi la LN peut-elle impacter / permettre cette future organisation du fret?

Comment faut-il la concevoir la LN pour cela?

Et quels projets (équipements, services, infrastructures...) doivent accompagner sa mise en service?

Éléments de réponse

Un tiers du fret transitant par la région correspond à du transfrontalier, un tiers vient d'autres régions limitrophes et un tiers vient de la région. Les marchandises ne viennent donc pas majoritairement d'Espagne et la production locale est déjà considérable.

Le fret est à repenser dans les années à venir. On ne sait pas encore prendre en considération certains aléas, comme la hausse des produits pétroliers. Certaines marchandises parcourent beaucoup de kilomètres; il faut envisager des retournements possibles dans la conception des déplacements.

Le fret ferroviaire répond aux objectifs de réduction des gaz à effets de serre. Le Languedoc-Roussillon possède déjà de solides atouts environnementaux sur lesquels il faut continuer de parier. Afin de répondre aux enjeux de développement durable, une solution particulièrement efficace serait de supprimer le trafic de camions sur l'autoroute et de faire en sorte en même temps de plus transformer sur place les produits en transit pour les diffuser ensuite après transformation.

Le fret ferroviaire est potentiellement intéressant même pour les opérateurs de proximité. Super U et les Salins du Midi y ont réfléchi il y a deux ans mais ne se sont finalement pas engagés. Les wagons de transport n'étaient pas assez fiables, pas assez fréquents et pas assez fluides pour répondre aux exigences logistiques des entreprises.

Le sujet du fret doit être approfondi en Languedoc-Roussillon car il représente potentiellement un véritable gisement de développement.

4-6 La question de la vocation portuaire dans l'économie régionale

Expression de la question

Quelle place donner au portuaire dans l'économie régionale?
A quelles conditions la LN peut-elle contribuer à donner cette place?
Quels projets pour organiser la complémentarité?

Éléments de réponse

L'avenir de l'économie portuaire est un enjeu; il comporte pourtant de nombreuses incertitudes. En particulier, la région qui possède le port de Sète depuis 2007 a décidé de le gérer sous forme d'établissement public. Les orientations ne sont pas encore fixées. Les documents d'urbanisme ne l'anticipent pas.

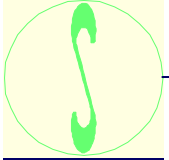
Il faut noter que le port de Sète ne dispose pas d'hinterland en tant que tel, c'est pourquoi il faut veiller à favoriser son développement tout en promouvant des activités.

Il y a eu une volonté de réserver des espaces pour des projets pour le port dans le cadre du SCOT mais ça n'a pas été possible en raison de la loi Littorale.

En tout cas, l'accès à la mer constitue un atout incontournable pour une métropole qui souhaite se hisser au rang des capitales européennes. La complémentarité avec le port de Barcelone est un enjeu en soi.

L'idée d'autoroutes maritimes est à ce titre intéressante: désengorger les voies terrestres en développant le transport de camions par bateaux.

Pour les marchandises agroalimentaires, on observe que l'approvisionnement et les départs se font de plus en plus par voie routière car les conditions ferroviaires ne sont pas optimales. Il faut envisager la question de l'ancrage de la ligne nouvelle sur la ligne classique actuelle et sur les ports. Des interconnexions entre les lignes sont indispensables.



4-7 L'anticipation du rôle des gares nouvelles ou transformées

Expression de la question

Dans la localisation des gares, quels buts recherche-t-on?

Les gares nouvelles peuvent créer de nouvelles unités urbaines, déformer les pôles urbains.

Ces nouveaux pôles attractifs ont-ils d'abord des objectifs de desserte ou de développement économique?

Quelles sont les projets à promouvoir et les écueils de développement à éviter?

Avec quelles priorités?

Éléments de débat

La SNCF étudie 12 sites de gares et entre 1 et 5 gares nouvelles sont prévues.

Plutôt que de gares, il faudrait parler de pôles multimodaux qui impliquent une grande proximité de services : tramway, autoroute, aéroport... Un atout pour une gare LGV est de se situer en contact avec les TER sur la ligne classique à l'embranchement d'autoroutes et à proximité d'un aéroport.

L'intermodalité est un besoin majeur: les transferts doivent être facilités, en particulier entre 2 gares (une de centre-ville et une nouvelle) et entre une gare et un aéroport. Mais les transferts doivent être également être prévus avec les grands sites. C'est pourquoi les lignes de bus doivent aussi desservir les nouvelles gares.

La construction de Montpellier en tant que métropole nécessite de mettre en réseau les cœurs d'agglomération et les gares.

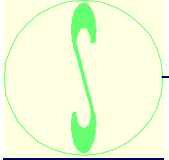
Une gare constitue un point d'entrée sur le territoire; elle donne une image.

Associer le transport de fret et le transport voyageurs peut constituer une contrainte importante pour les petites gares; l'usage pour les marchandises et en même temps pour la grande distance peut s'avérer très contraignant.

Au-delà de la question de la desserte se pose une question d'aménagement du territoire. Une gare doit générer un pôle d'interconnexion. Il serait utile qu'elle génère aussi un pôle de développement, qui serait un levier de promotion de l'économie existante.

Mais en plus d'appréhender les développements autour d'éventuelles gares nouvelles, il faut veiller aux pertes éventuellement engendrées en centre-ville par la diminution du passage.

4-8 Le devenir des déplacements intrarégionaux



Expression de la question

Quels sont les flux intra régionaux à privilégier? Quelle répartition modale souhaite-t-on?
A quels usagers s'adresse-t-on? A ceux qui partent en vacances en TGV ou ceux qui prennent le TGV pour des motifs professionnels?
Quelles dessertes des territoires?
La mobilité nationale, voire internationale concerne de multiples problématiques mais qu'en est-il de la desserte intrarégionale?
Quels sont les réseaux que le Languedoc-Roussillon doit renforcer?
Et comment organiser la LN pour cela?

Éléments de débats

Un enjeu fondamental de la mise en place de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sera de réussir l'interconnexion avec la ligne existante pour éviter par exemple que les TGV s'arrêtent une fois par jour seulement à Béziers.
Les problématiques intrarégionales de desserte requièrent en fait plutôt un système RER, en particulier avec des horaires qui correspondent aux heures de bureaux.

Mais au-delà de la desserte linéaire d'une origine vers une destination, la ligne nouvelle permet surtout une mise en réseau.
Pour le Languedoc-Roussillon, un système combiné Ligne Nouvelle + Ligne Classique permettrait de raisonner dans un contexte multipolaire et contribuer à le développer.



Conclusion

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan: une occasion formidable d'orienter le développement du territoire du Languedoc-Roussillon

- La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est une occasion tout à fait unique pour le Languedoc-Roussillon de prendre des partis d'aménagement du territoire, de faire des choix clairs de son développement.
- Des décisions comme la localisation des gares nouvelles seront fondamentales pour l'organisation régionale. Le choix de positionner une gare nouvelle sur tel axe aura des conséquences essentielles pour le devenir de la région. Choisir de positionner une gare nouvelle sur l'axe Narbonne-Toulouse, Narbonne-Montpellier ou Narbonne-Perpignan impliquera des retombées différentes. Délocaliser des gares comme celles de Montpellier ou de Béziers refondera la distribution et le développement du territoire.
- De même, des choix tels que les rabattements entre les lignes, les interconnexions entre la Ligne Classique et la Ligne Nouvelle auront des effets très importants sur l'organisation à venir du territoire.
- Des choix locaux seront fondamentaux pour l'organisation régionale et même transrégionale.
- La Ligne Nouvelle permet à la région de réfléchir et de prendre des parti-pris dans son aménagement futur, en lien avec des réflexions antérieures sur son organisation.

Une occasion de refonder le développement économique régional

- Le Languedoc-Roussillon doit mettre en perspective son développement territorial face au développement du territoire national.
- La région doit en particulier déterminer si elle choisit de conserver une économie essentiellement présentielle avec ses avantages, comme la stabilité, l'effet cumulatif permis grâce à la forte croissance démographique... mais aussi ses inconvénients, comme la dépendance vis-à-vis du territoire national et la non-maîtrise de son développement.
- Les risques liés à ce type d'économie sont connus (exemple de l'Espagne actuellement en perte de vitesse, avec une économie fondée essentiellement sur des activités résidentielles).
- La Ligne Nouvelle repose la question du choix de développement économique fait par la région.