

**CONTRIBUTION DE LA REGION  
LANGUEDOC-ROUSSILLON**

**AU DEBAT PUBLIC  
SUR LA PROBLEMATIQUE DES  
TRANSPORTS  
DANS LA VALLEE DU RHONE ET SUR  
L'ARC LANGUEDOCIEN**

<b>Préambule</b>	<b>page 3</b>
<b>Le cadre de la réflexion régionale</b>	<b>page 7</b>
<b>Les enjeux régionaux de la politique des transports à l'issue du débat public</b>	<b>page 11</b>
• Satisfaire les besoins de déplacements locaux sur l'axe littoral sans compromettre le développement des flux longue distance européens, nationaux et interrégionaux	page 11
• Capitaliser sur le développement des flux de transit pour dynamiser le tissu économique local	page 12
• Organiser le report modal du transport de marchandises vers les modes fluvial, maritime et ferroviaire	page 14
• Structurer le développement du territoire autour de systèmes de transport collectif accessibles à tous	page 16
• Construire un système de transport routier qui s'appuie sur plusieurs axes d'irrigation des territoires	page 17
<b>Conclusion</b>	<b>page 18</b>
<b>Annexe : les caractéristiques du territoire régional</b>	<b>page 19</b>

## Préambule

---

Les flux terrestres de marchandises et de véhicules personnels transitant par la vallée du Rhône et l'arc languedocien sont parmi les plus élevés d'Europe. Les infrastructures qui nervent cet espace connaissent un trafic de plus en plus important et la saturation des axes majeurs de transport, routiers et ferroviaires est atteinte, du moins à certaines périodes de l'année. Cette situation inquiète d'autant plus l'ensemble des acteurs locaux et nationaux que les prévisions à horizon 2020 annoncent une croissance soutenue de ces trafics, notamment routier.

Cette inquiétude reflète la difficulté de prendre en compte simultanément les graves effets négatifs sur l'environnement du transport routier, les conséquences en terme de transport de la métropolisation et de l'étalement urbain, la nécessité d'assurer un développement économique et équilibré des territoires et l'éventuel accroissement des flux de voyageurs et de marchandises.

L'Etat a donc décidé de proposer une procédure de débat public sur « la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ».

En Languedoc-Roussillon, l'axe littoral constitue un maillon 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) de l'un des grands itinéraires européens reliant l'Espagne au reste de l'Europe. Pour le transport des marchandises comme pour les déplacements de personnes, tous les indicateurs confirment la prépondérance du mode routier, avec une superposition des trafics internationaux, des trafics interrégionaux et locaux.

En outre, dans notre région, comme partout ailleurs, la demande de mobilité croît alors même que les projections de réchauffement climatique liées aux émissions de gaz à effet de serre (dont il ne faut pas oublier que 30% sont dues au seul secteur des transports) se confirment.

***Le droit à une mobilité respectueuse de l'environnement pour tous les citoyens, dans les meilleures conditions (de sécurité, fiabilité, confort...) étant un de ses axes prioritaires, la Région, intégrant cette double préoccupation de cohésion sociale et de préservation environnementale, est favorable au développement de tous les moyens de transport alternatifs.***

***Aussi, la Région considère-t-elle que sans rupture significative, le mode routier continuera d'être le mode dominant et les principaux axes routiers seront saturés en raison de trois facteurs convergents : l'afflux des poids lourds transportant du fret, les déplacements pendulaires, les pointes de circulation estivales.***

***Aussi, promeut-elle une politique volontariste sans laquelle le trafic – routier notamment – continuera de se développer le long du littoral, et aggravera le déséquilibre entre cette zone et le reste de la région.***

Elle estime, en outre, que **la politique des transports est inséparable des questions d'aménagement du territoire et d'urbanisation** et que l'ensemble des moyens de transport constitue un système global qui doit offrir une réponse à tous les besoins de déplacements de la population (proximité, quotidien<sup>1</sup>, obligatoire<sup>2</sup>, plus lointain) et de transport des marchandises.

**Elle tient donc à mettre en place une politique des transports incorporant les dimensions économique** (attractivité, compétitivité, équilibre territorial entre les zones de montagnes, le piémont et le littoral), **sociale** (cohésion, équité, qualité de vie, santé, sécurité) **et environnementale** (préservation des paysages et de la biodiversité, gestion des crues, préservation de la qualité du littoral, lutte contre les pollutions et les nuisances liées à l'accroissement du trafic routier).

*La Région veut poser les termes d'une nouvelle articulation entre l'évolution de la demande et l'évolution de l'offre de transport, en accord avec ses choix en matière d'aménagement durable du territoire, au service de son ambition de devenir un lieu d'échanges entre le nord et le sud de l'Europe, d'une part, entre l'Europe et les pays méditerranéens, d'autre part.*

Compte de ses spécificités, notamment sa forte attractivité, **un des enjeux majeurs de la Région sera de conjuguer politique des transports et politique d'accueil des populations de façon à freiner la concentration autour des grandes aires urbaines du littoral et à rendre possible le renouveau des espaces ruraux.** Il s'agit là d'une question fondamentale si la Région veut atteindre son triple objectif d'offrir aux habitants de la Région de meilleures conditions de vie<sup>3</sup>, de déplacement<sup>4</sup>, d'occupation de l'espace<sup>5</sup>, en respectant ses impératifs de préservation des zones sensibles et de prévention des risques naturels.

Or, si la construction des premières autoroutes a été un outil d'aménagement du territoire et de désenclavement, si l'automobile, synonyme de progrès et de liberté, est parfois encore perçue comme instrument d'autonomie par nombre de citoyens, les effets du trafic routier affectent tout particulièrement le territoire de notre région, à la fois espace naturel d'exception, territoire rural et zone touristique à travers diverses pollutions et nuisances, la destruction des paysages et de la biodiversité, l'imperméabilisation des sols favorisant les inondations.

Toutefois, si un report modal de trafic est envisageable grâce au développement des solutions alternatives ferroviaires, fluviales ou maritimes, il ne pourra vraisemblablement pas absorber complètement l'augmentation attendue du trafic, eu égard à l'importance des trajets de courte ou moyenne distance assurant une desserte fine des territoires.

---

<sup>1</sup> Domicile-travail, domicile-études, domicile-organismes institutionnels ou sociaux etc.

<sup>2</sup> Domicile- médecin/hôpital, domicile-banque, par exemple, notamment pour les personnes âgées

<sup>3</sup> Villes à taille humaine, équipements à la mesure de la population, etc.

<sup>4</sup> Désengorgement des voies de circulation, organisation d'un système efficace de transports collectifs notamment

<sup>5</sup> Maintien de coupures vertes et d'espaces libres le long du littoral...

*La Région sait qu'il faut entretenir et, en certains points, améliorer le réseau routier, mais elle pour contribuer à la séparation des flux de transit et des flux locaux et à la limitation des déplacements « inutiles » liés au système actuel de production (modularisation de la production, gestion en flux tendus etc.).*

La Région ne méconnaît pas l'importance d'inciter aux changements de comportement et d'attitude pour gagner la bataille de la mobilité durable. *Elle apporte d'ailleurs déjà son concours à des initiatives incitant à des changements de comportement ou d'attitude :*

- *Partenariat avec une association d'autopartage* (Autopartagemonpellier) ;
- *Incitation au développement des plans de déplacement d'entreprise* (notamment dans l'agglomération de Montpellier en partenariat avec l'ADEME) ;
- *Reconquête des marchés de proximité* (dans le cadre d'un contrat de filière agro-alimentaire) ;

Par ailleurs, le Conseil régional suivra avec attention la mise en place, à titre expérimental à partir de 2007, d'une taxe poids lourds par la Région Alsace sur le modèle allemand.

Il est vrai que les évolutions législatives récentes (loi SRU et loi de décentralisation) ont accru les responsabilités du Conseil régional en même temps qu'elles déchargeaient l'Etat de son rôle de planification en matière de transport

**Mais ce transfert de responsabilités aurait du impliquer une plus grande coordination des politiques nationale et régionale ainsi qu'une répartition cohérente et équitable des efforts financiers respectifs..**

**Or la Région constate un désengagement systématique de l'Etat dans tous les domaines des transports. Le Conseil régional espère que ce débat ne sera pas prétexte à un nouveau désengagement de l'Etat sur des projets majeurs qui de surcroît se voient retardés depuis déjà plusieurs années.**

*La Région rappelle que, au rythme des investissements annuels de l'Etat dans les transports, il faudrait à peu près 30 ans pour la réalisation de l'ensemble des projets annoncés, parfois depuis plus de 15 ans.*

*A minima, la Région entend que l'Etat respecte les engagements pris au titre du CIADT et du CPER 2000-2006 en finançant ou en réalisant dans les plus brefs délais les projets d'infrastructure programmés en réponse aux attentes des habitants et des acteurs économiques du Languedoc-Roussillon.*

**La mobilité durable apparaît comme une priorité nationale et européenne.** Dans ces conditions l'ensemble des partenaires doit se donner les moyens de cette politique.

**L'Etat doit assumer ses responsabilités, ce qu'il est loin de faire,** quand il est demandé aux collectivités de financer totalement le développement des services TER, ce qui est de leur compétence, mais aussi de participer à hauteur de 50% aux contributions publiques nécessaires à la réalisation de nouvelles sections autoroutières.

**L'Union européenne doit confirmer ses choix antérieurs au lieu d'y renoncer en partie** comme le préconise le livre blanc de la Commission paru en juin dernier.

*Le Conseil régional estime enfin que ces questions intéressent l'ensemble des citoyens et que l'échelon régional est le niveau pertinent pour poser les problèmes, organiser la concertation citoyenne et proposer des solutions.*

*Il souhaite la mise en place d'une coordination interrégionale de façon à ce que des concertations permanentes soient engagées entre les trois Régions concernées par la suite de ce débat public.*

## Le cadre de la réflexion régionale

---

### I. Les grands axes de la politique régionale du Conseil régional du Languedoc-Roussillon sont :

- **Un développement économique créateur d'emplois**

Cette région fortement créatrice d'emplois est en effet engagée dans une sorte de course pour tenir le rythme de l'afflux démographique ;

- **Un renouvellement de l'offre touristique;**

- **Un aménagement solidaire du territoire** par la contractualisation avec les différents territoires (pays, agglomérations...);

- **Une politique de développement durable** : les espaces naturels et agricoles sont menacés par la pression démographique, le tourisme, l'étalement urbain et le développement des infrastructures. La Région doit rationaliser la consommation des espaces fragiles et limiter les accès aux zones sensibles.

### II. Les axes de la politique des transports de la Région s'inscrivent tout naturellement dans ce cadre :

*Rappelant qu'elle considère le droit au transport comme une priorité et qu'elle veut garantir l'accès de tous non seulement aux services de proximité mais aussi aux services supérieurs (universités, hôpitaux etc.) et aux équipements d'intérêt national (réseaux de transport rapides, aéroports etc.), la Région se déclare favorable aux modes de transports alternatifs et à leur optimisation en fonction de leur domaine de pertinence (pour les déplacements de personnes : place plus grande donnée aux transports collectifs et au ferroviaire ; pour les transports de marchandises : recours au fret fluvial, au fret ferroviaire, éventuellement au cabotage).*

#### a) **La Région a fait le choix du report modal**

- Vis à vis des déplacements pendulaires (domicile-travail, domicile-études notamment), la Région a déjà commencé à renforcer les moyens mis à la disposition du TER en investissant 221 M euros jusqu'en 2008 afin d'avoir complètement renouvelé ou rénové le matériel du Languedoc-Roussillon en 2009 ; ce qui permettra d'en améliorer l'accessibilité, le confort, la fiabilité, une accélération de la vitesse et une réduction du temps de stationnement en gare.

Les dessertes ont été augmentées sur les trajets où s'exprimait une demande des usagers.

Enfin, la modernisation des lignes étudiée lors du dernier

CPER :

- Perpignan-Villefranche,
- Nîmes-Alès en complément de la construction du viaduc de Courbessac,

- Nîmes-le-Grau-du-Roi,

devrait être réalisée en 2007-2012.

D'autre part, toujours dans le même souci, le Conseil Régional a instauré une nouvelle gamme tarifaire et est en train de négocier une **tarification intermodale** avec l'ensemble des agglomérations du littoral et de mettre en place une **centrale de mobilité**.

Enfin, elle a entrepris la **réhabilitation des gares** du réseau régional et a décidé la création **d'un centre de maintenance à Nîmes** dont la phase de réalisation est prévue de décembre 2005 à décembre 2007.

Il s'agit là d'investissements uniquement régionaux et les premiers résultats sont encourageants.

- En ce qui concerne les plus longs trajets :

Avec les mises en service du TGV Méditerranée à l'est, et de la ligne nouvelle Perpignan-Barcelonne à l'ouest, le tronçon Nîmes-Montpellier ne peut plus faire face aux demandes de développement du transport ferroviaire, tant voyageurs que fret.

La région considère donc que le **contournement Nîmes-Montpellier est un maillon indispensable pour le réseau européen à grande vitesse, le réseau trans-européen de fret ferroviaire, favorable à la limitation de la croissance du trafic poids lourds sur l'A 9 et des nuisances en centre-ville ainsi qu'au développement économique régional (BTP, logistique).**

**Autre impératif : la ligne LGV Montpellier-Perpignan essentielle pour l'avenir du Languedoc-Roussillon car elle permet de libérer des sillons pour les TER et d'accroître la capacité de transport voyageurs et fret. sans parler de l'évidence qui existe à raccorder les tronçons Paris-Montpellier et Figueras-Barcelonne en terme d'axe européen.** Le maillon manquant en Languedoc-Roussillon serait la seule section entre Séville et Bruxelles qui ne serait pas accessible à la très grande vitesse.

b) **La Région a décidé que synergie et intermodalité doivent être ses principes d'action**

la Région, désormais gestionnaire des ports de Sète et de Port-la-Nouvelle, et candidate à la gestion des aéroports se dote des moyens de développer une **synergie entre les différents modes de transport et de constituer un réel système de transport** .

Les trois ports (Sète, port la Nouvelle et Port Vendre) du Languedoc-Roussillon représentent un trafic de 6,5 m tonnes de marchandises par an (et 10 000 emplois). Tous trois à des échelles différentes sont des points d'accès entre le Nord et le Sud, entre l'Europe et l'Afrique du Nord. Ils forment un **système portuaire régional par spécialisation et organisation de filières spécifiques pour chacun d'entre eux.**

L'ouverture en 2010 de la zone de libre-échange entre l'Europe et les pays du Maghreb constitue une opportunité.

La Région entend également favoriser **le développement du transport de fret** grâce à des navettes fluviales conteneurs **sur le Canal du Rhône à Sète** dont les capacités sont sous-employées.



### III. Dans le respect de ces principes, les objectifs précis sont :

1. Connecter rapidement la région et les centres de décision nationaux et internationaux

Le système de transport doit permettre d'assurer la présence de la région dans l'espace de décision politique et économique à une échelle élargie en développant, d'une part, les fonctionnalités des plates-formes aéroportuaires de la région (Montpellier, Nîmes, Perpignan, Carcassonne, Béziers), d'autre part, en améliorant l'accessibilité aux hubs d'envergure internationale (Paris, Barcelone notamment, voire Saint-Exupéry), enfin en recherchant un maillage entre « villes TGV ».

2. Développer les relations à l'échelle du bassin méditerranéen

Le transport transméditerranéen, terrestre mais plus particulièrement maritime, est d'ores et déjà fortement structuré autour d'axes et de plates-formes privilégiés. La Région doit consolider sa place dans le développement de ces échanges vers l'Europe méditerranéenne (Espagne notamment) mais également vers l'Afrique du Nord (Maroc, Algérie...).

3. Relier la région aux pôles d'activité susceptibles de dynamiser son développement économique

Le tissu régional des activités économiques, du tourisme, des universités doit pouvoir rayonner et attirer des flux des principaux pôles qui l'entourent (Bordeaux, Toulouse, Lyon, Marseille, Barcelone) en proposant des accès routiers fluides et ferroviaires efficaces.

4. Optimiser la relation et garantir la fluidité des axes de communication entre les agglomérations de la région situées sur le littoral

Caractérisé par un chapelet de villes (Nîmes-Montpellier-Sète-Béziers-Narbonne-Perpignan), le littoral est le lieu de concentration de l'activité et l'épine dorsale des flux régionaux dont l'organisation est à même de créer des synergies entre chacune de ces agglomérations au sein de l'armature régionale. La Région doit pouvoir articuler les flux de marchandises et de voyageurs aux différentes échelles de déplacement pour les modes routier et ferroviaire. La Région doit renforcer les relations et coopérations entre des pôles urbains régionaux proches les uns des autres mais qui semblent fonctionner de manière indépendante, avec en outre un tropisme extra-régional pour la plupart d'entre eux (Perpignan/Barcelone, Carcassonne-Narbonne /Toulouse, Nîmes /Avignon-Aix-en-Provence).

5. Mettre en place une politique volontaire d'écomobilité par la promotion et l'aide aux modes de déplacement doux

La Région doit aider, en collaboration avec les départements et les collectivités territoriales, à la mise en place d'une politique d'utilisation des modes de déplacements doux : deux-roues, véhicules légers électriques, auto-partage, covoiturage, PDE, réglementations des livraisons en centre-ville...

6. Tirer parti de la présence d'un corridor de transport pour favoriser le développement économique

Les activités de transport génèrent dans leur sillage des besoins d'activités support sur lesquelles la région doit capitaliser. Cela concerne d'une part le secteur de la logistique susceptible de capter/générer de la valeur pour les plates-formes existantes (Sète, Saint-Charles, Port La Nouvelle...) mais aussi pour l'économie de la connaissance (pôles de compétitivité) ou pour l'émergence de nouveaux besoins touristiques.

7. Connecter les agglomérations de l'arrière-pays à l'épine dorsale des flux régionaux

Le développement accéléré des agglomérations le long du littoral, qui concentrent aujourd'hui 80% de la population, ne doit pas faire perdre de vue les enjeux spécifiques liés au développement des territoires moins dynamiques mais qui peuvent servir de point d'appui à l'attractivité et au développement de l'ensemble du territoire régional. En conséquence, la Région doit améliorer les liaisons entre le littoral et l'arrière-pays.

8. Développer la continuité entre les TCU et les transports périurbains / interurbains

Les agglomérations qui se développent, en particulier sur le littoral, structurent leur offre de transport urbain. Le système de transport pensé à l'échelle de la région doit permettre d'intégrer les différentes échelles de déplacement pour une continuité et une accessibilité renforcée du transport (intermodalité).

# Les enjeux régionaux de la politique des transports à l'issue du débat public

---

Le Conseil régional présente ici les cinq attendus identifiés pour une politique des transports nationale coordonnée avec les enjeux des territoires du Languedoc-Roussillon.

## 1 Satisfaire les besoins de déplacements locaux sur l'axe littoral sans compromettre le développement des flux longue-distance européens, nationaux et interrégionaux

### 1.1 Assurer la continuité de la grande vitesse et de la grande capacité sur la liaison ferroviaire Perpignan Nîmes

La métropolisation de l'espace entre Sète, Montpellier, Lunel et Nîmes, concomitante avec le développement des trafics de transit, conduit à une forte congestion des infrastructures ferroviaires entre Nîmes et Montpellier qui pénalise le développement des TGV et des TER. Des projets de capacité sur l'axe sont envisagés mais la programmation de l'ensemble de ces projets manque de cohérence.

Ce n'est pas avant 2008 qu'un débat public sera organisé sur la question pour une réalisation à un horizon vraisemblablement postérieur à 2025, c'est-à-dire au-delà d'un horizon raisonnable.

La région aura été confrontée à une quasi-saturation des installations ferroviaires entre Nîmes et Montpellier pendant une décennie pour se retrouver confrontée au même problème dix ans plus tard sur la section Montpellier Perpignan par manque d'anticipation.

De plus, même indépendamment de toute considération d'expert sur le sujet de la capacité (pour certains l'organisation de la ligne actuelle suffirait à répondre à l'augmentation du trafic ferroviaire), il faut tenir compte du fait incontestable que la grande vitesse ferroviaire est, comme en témoignent toutes les lignes à grande vitesse réalisées en France et à l'étranger, un fantastique outil de développement des flux et de report modal.

*Le Conseil régional demande que des mesures de simplification des procédures d'examen du projet soient trouvées afin d'accélérer la mise en marche du projet de façon à limiter les effets négatifs pour la mobilité et pour le développement économique des territoires et assurer la sécurisation du transport ferroviaire sur ce segment du réseau.*

Faire avancer la réflexion et les engagements concrets sur le tronçon Montpellier-Perpignan est une priorité du Conseil régional.

*Compte tenu de la question sous-jacente de la contrainte globale de financement au niveau national, le Conseil régional considère également qu'il doit s'agir d'une priorité nationale dans la mesure où c'est bien d'un réseau complet et continu d'infrastructures performantes dont a besoin l'arc méditerranéen. Un réseau qui depuis Bordeaux jusqu'à Perpignan et de Perpignan à Nice renforce le ferroviaire au niveau européen et permette le développement de TER cadencés, rapides et fréquents pour assurer les besoins de déplacement entre ses villes.*

## 1.2 **Faciliter les accès urbains dans une approche multimodale en supprimant le point dur autoroutier au droit de Montpellier**

### 1.3

Pour fluidifier les déplacements routiers, les flux locaux et les flux de transit doivent être dissociés au mieux. Il faut penser en cohérence les infrastructures de contournement, les itinéraires alternatifs et l'amélioration des accès aux centres.

Le Conseil régional a pris acte de l'avis défavorable de la commission d'enquête publique relatif au contournement par l'A 9 de Montpellier. Restent les questions de la de capacité mais également de la sécurité de ce point dur, compte tenu des difficultés d'insertion des différents flux aux heures de pointe. Le Conseil Régional demande que qu'une nouvelle réflexion soit engagée très rapidement sur un projet alternatif (échangeurs, collectrices... ?).

A Perpignan, le Conseil régional soutient la mise en place d'une rocade ouest nécessaire pour dissocier les flux locaux des flux issus du Marché international de Saint-Charles et permettre de faire de la gare de Perpignan un pôle multimodal facilement accessible par la route dès l'arrivée de la ligne LGV vers Barcelone.

## 1.4 **Maîtriser le développement routier sur le littoral en privilégiant des adaptations de l'existant**

Le Conseil régional, attentif à la cohésion du territoire, ne méconnaît pas l'importance du réseau routier et souhaite **la poursuite de la modernisation du réseau routier qui ne requiert pas de recourir à de nouveaux axes autoroutiers.**

En effet, le trafic au col du Perthus s'est stabilisé en 2005, alors qu'il semblait devoir doubler dans les 15 prochaines années. Même si l'axe routier côté espagnol va être aménagé sur 2x3 voies et induire de nouveaux trafics, le Conseil régional souhaite d'abord terminer les chantiers lancés.

*La Région s'oppose à la solution « trop simple » d'élargir l'autoroute A9. Cette solution présente peu d'avantages en termes de desserte et de développement du territoire par rapport à des actions visant à améliorer la gestion des flux comme l'organisation du report modal, la réduction des vitesses, la modulation des péages... Par ailleurs, cet élargissement conduirait à renforcer les problèmes d'inondation.*

## 2 **Capitaliser sur le développement des flux de transit pour dynamiser le tissu économique local grâce à des installations de transfert modal massif**

La Région veut tirer partie de ses infrastructures de passage en organisant des plate-forme logistiques aux points actuels de rupture de modes.

*Elle veut inscrire les solutions transports dans une logique de développement durable, en favorisant les modes maritimes, fluviaux et ferroviaires pour les transports de moyennes et longues distances.*

## **2.1 Donner de la cohérence à la gestion des plates-formes portuaires en fédérant les ports régionaux et en les intégrant dans une gestion concertée des activités logistiques sur la façade méditerranéenne**

Le Conseil régional a souhaité prendre en charge les ports de Sète et Port-la-Nouvelle que l'Etat a décidé de décentraliser, afin de les remettre à niveau en s'assurant de la cohérence du dispositif et en évitant les concurrences institutionnelles. Cette gestion d'un système portuaire régional permettra de fixer autour de plates-formes intermodales des emplois qui, sinon, seraient susceptibles d'être délocalisés.

Par ailleurs, ces deux ports et celui associé de Port Vendres pourraient être gérés sous une seule marque, « ports du Sud de France » par exemple, qui renforcerait la lisibilité de cette organisation.

Pour éviter les risques de concurrence, la Région envisage un certain nombre de moyens communs aux trois ports en termes de coordination commerciale, de moyens marketing, de benchmarking et de gouvernance en associant élus et professionnels au niveau régional et local.

## **2.2 Développer la cohérence entre les aéroports en organisant une stratégie aéroportuaire à l'échelle de la région**

Dans le cadre de la décentralisation, le Conseil régional est également candidat au transfert de gestion des aéroports de Perpignan-Rivesaltes et de Carcassonne-Salvaza.

*La politique consiste notamment à gérer dans une perspective d'un développement durable l'essor des compagnies « low-cost », qui n'est pas sans effet sur la fréquentation touristique.*

*La Région a pour ambition de fédérer l'ensemble des plate-formes aéroportuaires à l'échelle régionale pour éviter les concurrences, permettre des économies d'échelles et organiser la promotion commune d'un tourisme durable.*

Cette gestion concertée des aéroports **doit également rapprocher la région des centres de décisions nationaux et internationaux** en fonctionnant de concert avec l'aéroport national de Montpellier Sud-Méditerranée. Cet aéroport doit développer sa fonction de hub régional d'intérêt national et international offrant des connexions avec CDG-Roissy, Londres et Milan. Une société aéroportuaire future exploitante de cet aéroport sera constituée dont la Région souhaite être chef de file.

### 3 Organiser le report modal du transport de marchandises vers les modes fluvial, maritime et ferroviaire

Le Conseil régional prend acte que les acteurs du débat public partagent l'analyse que les conditions du transfert modal pour les distances supérieures à 500 km sont désormais réunies et que les nouvelles perspectives en matière de fret ferroviaire, notamment de transport combiné, de fret fluvial et de fret maritime permettront d'absorber la totalité de la croissance de trafic marchandises à l'horizon 2020.

*La Région entend mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition afin de soutenir cet engagement fondamental pour l'avenir du système de transport en Languedoc-Roussillon. Ce sera nécessairement en concertation avec l'Etat, avec les opérateurs ferroviaires et fluviaux et, c'est le souhait du Conseil régional, avec des partenaires privés qui s'associeront à cette dynamique de déploiement d'infrastructures et de services participant de la mobilité durable.*

#### 3.1 Développer les plates-formes multimodales pour tirer le meilleur parti des apports de chaque mode et offrir ainsi des solutions logistiques performantes

*La mise en place de plates-formes multimodales est l'un des moyens les plus efficaces de rendre optimal le report modal. Aussi, la Région entend-elle miser sur la complémentarité des plates-formes logistiques régionales qui doivent devenir des pôles de convergence d'un réseau d'activités de service à haute valeur ajoutée.*

Plates-formes combiné rail-route : Le Languedoc-Roussillon est le passage obligé vers l'Europe pour les flux terrestres en provenance d'Espagne et du Maroc (3,4 Mt passent par la côte est et Perpignan, pour 0,3 Mt par la côte ouest). La Région s'est engagée dans un projet d'extension du chantier de transport combiné de Perpignan Saint-Charles en misant sur l'impact de la libération de sillons ferroviaires pour accroître la demande (sachant que ce chantier est lié au premier centre européen d'éclatement et de regroupement des fruits et légumes).

Plates-formes d'autoroute ferroviaire : Le Conseil régional appuie la mise en œuvre d'un service innovant d'autoroute ferroviaire longue distance entre le Distriport du Boulou et Bettembourg.

Plates-formes fluvio-maritime et fer-mer : Les ports ne sont qu'un des éléments d'un système logistique dont le rayonnement est dépendant des réseaux de transports continentaux : ferré et fluvial. Le Conseil régional entend améliorer et valoriser les équipements et l'organisation des ports mais également accroître leur hinterland par voie ferrée et fluviale.

Le Conseil régional entend également accélérer les aménagement sur le canal du Rhône à Sète permettant l'utilisation de barges plus importantes et développer les plates-formes logistiques le long de ce canal.

De plus, les enjeux en matière de transport fluvial concernent également **le soutien à l'utilisation de la voie d'eau, l'appui à la commercialisation de l'offre de transport fluvial**, l'élargissement de l'hinterland sétois via la mise à 2x2 voies de la RN300 qui figurait au CPER 2000-2006 (désormais programmé pour 2008) et le développement de capacité ferroviaire sur l'axe Nîmes-Montpellier-Perpignan-Figueras.

Le port de Sète peut se donner comme objectifs réalistes un trafic conteneurs de 300 à 600 000 evp, grâce à un terminal dédié à un armateur majeur ou à un terminal banalisé de proximité, un trafic de vrac liquides de 0,3 à 1 Mt, un trafic de cabotage de 1 Mt vers le Proche-Orient et de 1 Mt vers le Maroc, enfin 300 000 passagers vers le Maghreb et 300 000 passagers de croisière en transit.

*A cet égard, le Conseil régional dénonce les faibles moyens consacrés par l'Etat au mode fluvial, qui ne sont à la hauteur ni des enjeux ni des discours. En particulier, les moyens envisagés à ce jour sur le Plan Rhône apparaissent notoirement insuffisants.*

*Lors de la discussion des contrats de projet 2007-2013, la Région compte sur l'engagement de l'Etat pour la restructuration des infrastructures et des équipements des ports (accueil de porte-conteneurs, accueil des passagers), pour des opérations de reconquête urbaine et de réduction des risques (dépôts DYNEFF à Port la Nouvelle) et pour le développement des lignes de cabotage maritime.*

### **3.2 Limiter les effets frontières pour le fret ferroviaire en aménageant la zone frontalière**

Les réseaux ferrés internationaux, et notamment entre la France et l'Espagne, ne sont pas encore interopérables. Cet handicap doit être minimisé par un aménagement cohérent de la zone frontalière en réalisant les installations terminales de Perpignan Figueras et en adaptant les fonctionnalités du passage historique de Cerbère-Port Bou, d'une part, en dimensionnant les plates-formes de Perpignan et Sète avec la nouvelle structure des trafics qui émergera suite à la mise en service de Perpignan Figueras, d'autre part.

La structuration de la zone étant dépendante du positionnement de l'ensemble des plates-formes de l'axe, c'est en partenariat avec la Catalogne, la Région PACA et la Région Rhône-Alpes que le schéma d'aménagement devra être pensé.

### **3.3 Renforcer la compétitivité du fret ferroviaire**

Le transport routier régional alimente 46% un trafic d'échange interne aux trois régions, PACA, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, sur des trajets de courte ou moyenne distance. Il faut penser l'aménagement du réseau ferroviaire en conséquence pour ne pas obérer des services renouvelés de wagons isolés.

#### 4 Structurer le développement du territoire autour de systèmes de transport collectif accessibles à tous

##### 4.1 Améliorer le service TER offert en renforçant et en cadencant les dessertes, en investissant pour des matériels roulants renouvelés

*Pour maîtriser l'usage de la voiture particulière dans les déplacements quotidiens à l'échelle des bassins de vie et d'emploi, la Région entend développer un service ferroviaire cadencé, massifié et cohérent avec les transports collectifs urbains.*

Les efforts commencés dès 2004 (Cf. plus haut) pour développer l'attractivité du mode ferroviaire seront poursuivis par l'extension de l'offre ferroviaire périurbaine des agglomérations.

*La Région rappelle enfin son engagement aux côtés des Régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur dans les études concernant la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire de rive droite du Rhône.*

**Le Conseil régional dénonce l'absence de moyens consacrés à l'entretien du domaine ferroviaire, récemment démontré par l'audit de l'Ecole Polytechnique de Zurich qui annonçait, entre autres, que sur 500 Km de retardement, plus d'un tiers concernait le réseau du Languedoc-Roussillon.**

**Le Conseil régional souligne que la position de L'Etat est de reporter l'essentiel de ces dépenses à 2010 et de se retourner une fois de plus vers les Régions par l'intermédiaire des nouveaux contrats de projets pour le financement de la régénération des infrastructures ferroviaires, faute de quoi de nombreuses lignes risquent d'être fermées dans les dix ans qui viennent.**

##### 4.2 développer un projet d'intermodalité urbaine, périurbaine, interurbaine à l'échelle de la région

Le territoire régional est un couloir historique sur lequel, au fil des années, se sont développées des agglomérations avec une urbanisation rapide en tâche d'huile : aujourd'hui, l'essentiel du trafic routier est local ou péri-local, avec un conflit entre le transit et la desserte des agglomérations. La dispersion de l'habitat autour des villes allonge à l'évidence tous les transports et en particulier les transports entre la résidence et le lieu de travail, avec pour conséquence les situations d'engorgement que nous connaissons sur les infrastructures routières, avec le coût associé en termes d'environnement et de santé.

*La Région ne saurait envisager une politique de transport déconnectée d'une réflexion plus globale sur le lien entre la mobilité des personnes et l'organisation de l'espace régional,*



*essentiellement là où l'habitat est le plus concentré, c'est-à-dire dans les agglomérations littorales.*

*La Région promeut un urbanisme pensé en fonction de la mobilité, où la localisation de l'habitat et des activités - donc de l'emploi - soit la plus économe possible en déplacements, et la plus adaptée au développement des transports collectifs.*

*La Région, enfin, travaille à l'interconnexion des différents modes de transport collectifs ferroviaires, urbains et péri-urbains. Elle souhaite organiser le rabattement des véhicules particuliers vers les nœuds de transports collectifs sur les territoires où les bassins d'activité et d'habitation sont d'ores et déjà dispersés, d'une part, et renforcer l'efficacité du système de transport en intégrant les transports collectifs dans les réflexions sur l'aménagement des agglomérations.*

Aujourd'hui 40% des voyageurs du TER utilisent en amont ou en aval les services d'un transport urbain. Avec le développement de l'offre urbaine (extension du périmètre aux agglomérations, mise en service de la ligne 2 et réflexion sur la ligne 3 du tramway de Montpellier, projet de TCSP à Nîmes...) cette proportion progressera significativement.

A l'échelle de la région, **un protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité est en réflexion avec les Conseils généraux et les Autorités Organisatrices urbaines.**

Il a pour buts, en particulier :

- la mise en place d'une centrale de mobilité qui fédère l'information de l'ensemble des réseaux de transport public du territoire régional,
- la création d'une tarification intermodale avec un billet unique plus lisible et financièrement attractif.

Cependant rendre attractif les transports collectifs implique aussi d'améliorer l'accessibilité des gares, les connexions avec les transports en communs urbains et d'augmenter les capacités des parcs relais à des tarifications raisonnables. La Région a lancé des études en ce sens sur Montpellier, Perpignan, Narbonne, Carcassonne et Nîmes.

*Le Conseil régional dénonce la diminution des subventions de l'Etat pour la construction de nouvelles infrastructures de TCSP dans les agglomérations et demande le retour à un soutien significatif en faveur des transports en commun urbains et de l'intermodalité au titre d'une politique nationale.*

## 5 Construire un système de transport routier qui irrigue l'ensemble du territoire

### 5.1 Mieux raccorder le nord-Hérault, la Lozère, le Massif Central aux pôles de Béziers, Montpellier et Nîmes en développant d'une part les raccordements de l'autoroute Nord-Sud à l'autoroute du littoral, d'autre part la liaison au littoral par la route nationale (RN 106)

L'A75 est une autoroute qui participe au désenclavement des territoires, à la fois des arrière-pays de la région Languedoc-Roussillon, mais également du Massif Central. Cette infrastructure sans péage contribue à étendre l'accès des populations aux pôles d'activités du

littoral et représente aussi par ces nouveaux échanges une opportunité de développement pour l'ensemble de l'économie locale.

Les divers projets concernant l'A75 et l'A750 ainsi que la route nationale actuelle vont permettre de consolider la liaison depuis les arrière-pays et le Massif Central vers le littoral.

L'amélioration des conditions de circulation sur la RN 106 permettra de renforcer la liaison vers Nîmes, en particulier entre Nîmes et Alès, bassin d'emploi majeur pour l'agglomération de Nîmes.

*En revanche, le Conseil régional considère que le projet d'autoroute de piémont est incohérent avec la stratégie de développement territorial qui s'appuie sur un développement équilibré des territoires et une synergie entre les villes principales et les territoires qui y sont reliés. Ce projet, déstructurant pour la zone traversée (à fort capital touristique), est trop proche de l'A9 pour permettre un désenclavement de ce secteur qui est plutôt en recherche de liaison avec le littoral.*

## **5.2 Donner de nouvelles perspectives de développement aux arrière-pays en consolidant la relation transversale Toulouse-Mende- Saint-Etienne (RN88) dans le cadre d'une charte de développement durable**

Ce projet d'une route express performante, sécuritaire (carrefours dénivelés) et respectueuse en terme de développement durable pour rejoindre directement les pôles d'activité des régions voisines (Toulouse, Rodez, Saint-Etienne, Lyon) depuis les arrière-pays.

*Il s'agit pour le Conseil régional d'un projet prioritaire qui participe au désenclavement de la Lozère et irrigue le tissu économique du Massif Central en desservant environ un million d'habitants. La Région demande la réalisation totale de ce projet qui peut être une véritable alternative au transit littoral et aura un véritable impact économique en terme de désenclavement du centre du massif central.*

**La première priorité de cet aménagement nous paraissant devoir être la liaison A75 , à Mende et la déviation de Mende.**

## Conclusion

---

*Le droit à la mobilité durable étant un des éléments primordiaux de la cohésion sociale et de la cohérence territoriale, la Région Languedoc-Roussillon réaffirme sa volonté de développer un système de transport durable et social.*

*Elle met donc en place un système de transport collectif, irriguant territoires et quartiers dont la gamme tarifaire permet au plus grand nombre de l'utiliser, privilégiant :*

- *les transports collectifs pour les déplacements de personnes* (transports collectifs urbains, périurbains, intercités) *dans un esprit d'optimisation de l'intermodalité permettant la meilleure articulation des modes pour un même déplacement ;*
- *des modes alternatifs à la route pour le transport des marchandises*, avec le développement du fret ferroviaire notamment pour les trafics de transit et du fret fluvial lié au développement du port de Sète, de façon à limiter le trafic des poids lourds à leur domaine de pertinence (courte distance / mode terminal pour des flux massifiés : rabattement / distribution) ;
- *l'aménagement des voies existantes* visant à assurer le maillage des territoires régionaux.

*Mais au-delà de ce qui relève de ses compétences, la Région souhaite que l'Etat en accord avec l'Union Européenne trace la voie pour un accompagnement de mesures innovantes afin de soutenir le progrès technologique durable, d'encourager les comportements respectueux de l'environnement et de réguler le mode routier de manière à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances afférentes.*

## **Annexe : les caractéristiques du territoire régional**

---

### **1. Une situation géographique propice à la fonction de transit**

Alors que sa situation géographique au confluent naturel entre Marseille, Lyon, Toulouse, Clermont-Ferrand, Barcelone devrait lui donner une dimension de carrefour, d'échange, de proximité, la région Languedoc-Roussillon a progressivement abandonné sa fonction historique de liaison entre l'Aquitaine et la Méditerranée pour aujourd'hui devenir, en prolongement linéaire du couloir rhodanien, un axe de transit entre l'Europe du Nord, l'Espagne et la Méditerranée.

Cette fonction de corridor place le territoire au cœur de flux massifs de marchandises et de voyageurs qui sont appelés à s'intensifier. La Région dispose d'atouts à faire valoir afin de capter une part importante de ces flux pour alimenter le développement économique du territoire (secteur touristique, activités logistiques) mais ce positionnement peut aussi être perçu comme une menace si l'économie locale ne parvient pas à capter et à retenir une partie des flux. En effet, le territoire est un espace géographiquement contraint dont un certain nombre d'infrastructures n'ont plus que des capacités résiduelles limitées pour supporter des flux supplémentaires.

### **2. Une croissance démographique exceptionnelle**

Languedoc-Roussillon est un formidable territoire d'attraction : entre 1960 et 2000, la région a gagné un million d'habitants. Le rythme annuel de l'accroissement démographique, supérieur à 1%, en fait la région la plus attractive de la France métropolitaine. La densité relativement faible de la région (83 habitants au km<sup>2</sup> pour 108 au niveau national) et sa localisation géographique (littoral et climat méditerranéens) laissent à penser qu'elle devrait garder à l'avenir son statut de terre d'accueil (certaines estimations prévoient 3 millions d'habitants en 2030). Avec la perspective d'un demi-million d'habitants supplémentaires, le dynamisme démographique de l'aire montpelliéraine est la principale problématique sur laquelle s'articulent les enjeux du territoire à horizon 2020-2030.

En outre, cette population connaît des variations saisonnières importantes. Les résidences principales ne constituent que 71% des logements. Languedoc-Roussillon est la 2<sup>ème</sup> région pour les résidences secondaires (après la Corse). La place occupée par l'habitat secondaire représente près du quart des logements (23%). Le nombre de visiteurs est d'environ 4,5 millions et la population estivale est estimée à 1,5 million de personnes dont 60% passent leurs vacances sur la côte.

Montpellier en tête, les principaux pôles urbains régionaux s'urbanisent rapidement avec pour conséquence une artificialisation rapide de l'espace régional, une croissance forte des déplacements quotidiens depuis et vers les pôles urbains, une hausse des marchés fonciers et immobiliers remettant en cause la mixité de certains espaces périurbains très prisés, un décalage parfois important entre les exigences et les besoins de la population résidente ou estivale et le niveau de service offert (équipements, commerces, services marchands et non marchands) sur les communes rurales.

### **3. Un espace régional déséquilibré avec une concentration de la population sur le littoral**

La structure interne de Languedoc-Roussillon s'est profondément modifiée au fil du temps : d'un territoire relativement équilibré, spatialement parlant, il y a encore un siècle, il connaît aujourd'hui une tendance forte à la concentration de la population et des activités sur la bande littorale. Aujourd'hui, les deux-tiers de la population languedocienne vivent dans les zones urbaines situées au sud-est d'une ligne Montpellier-Sète, continuum urbain (avec le développement de zones résidentielles périphériques) qui a pour pôles moteurs les aires urbaines de Montpellier et de Perpignan et pour pôles relais les aires urbaines de Nîmes, Béziers, Narbonne et Sète. Demain, ce seront les trois-quarts voire les quatre-cinquièmes de la population qui seront concentrés dans ces aires urbaines qui attirent en priorité les nouveaux arrivants.

Cette organisation territoriale est confortée par la présence d'un axe de transport bimodal (fer + route) les reliant entre elles et les plaçant à environ 30 minutes l'une de l'autre.

Le territoire régional se caractérise ainsi par une distribution sélective des hommes et des activités : tandis que le piémont et la montagne deviennent des zones en stagnation ou en déclin, l'espace littoral est marqué depuis les années 60 par un double phénomène de métropolisation et de périurbanisation, synonymes de pression foncière sur un espace traditionnellement dévolu à l'agriculture et à la viticulture (canalisation des rivières, ouverture de canaux, assèchement des marais, implantation de vignes dans les zones inondables).

Les perspectives d'évolution du peuplement à moyen et long termes et la concentration estivale de population le long du littoral sont une préoccupation partagée en raison de leurs effets sur la consommation d'espaces (mitage du territoire), les besoins de déplacement et d'approvisionnement, la demande d'équipements publics et de services de transports.

Les agglomérations sont particulièrement concernées par les conséquences de cette croissance démographique : les nouveaux besoins de déplacement (en quantité et en qualité) nécessitent en effet une organisation des transports collectifs à l'intérieur des agglomérations mais aussi entre les agglomérations, ainsi qu'un maillage routier au droit des pôles urbains, etc.

### **4. Des caractéristiques environnementales spécifiques**

Avec 160 km de côte sableuse, un système lagunaire (réserve biologique de premier ordre) et des zones de montagnes encore préservées, Languedoc-Roussillon constitue une véritable réserve d'espace pour l'Europe (550 espaces protégés – dont 128 classés – soit le quart des espaces protégés français).

La pression sur le littoral (développement des infrastructures de transport, assainissement et irrigation des plaines littorales, urbanisation des bassins versants) entraîne des mutations radicales de l'espace et représente un vrai risque pour les équilibres environnementaux : elle menace aussi bien la qualité que la quantité des eaux souterraines, elle met en péril l'existence même de certains espaces naturels (complexes lagunaires, cordons dunaires, etc.). En raison des multiples aménagements terrestres (logements, espaces récréatifs, routes, voies ferrées) et maritimes (digues, épis), l'imperméabilisation augmente et induit la pollution et l'accélération des crues. Avec un accroissement de l'urbanisation en zone inondable de 15% en 10 ans, plus de 500 000 personnes en plaine littorale sont confrontées au risque inondation. Les crues catastrophiques de 1999, 2002 et 2003 ont provoqué des dégâts considérables et rappelé l'enjeu d'une réduction durable des risques, aussi bien pour les populations que pour les activités économiques.

La sur-fréquentation et l'usage anarchique de certains milieux (zones humides, cordons dunaires) conduisent à leur possible disparition. Les risques d'incendies graves se multiplient. Outre l'étalement urbain, la croissance démographique a eu pour effet une forte augmentation de la production de déchets, ainsi que des conflits d'usage entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles.

Sept territoires présentent des caractéristiques environnementales marquées :

- la plaine du Roussillon (support de vignobles, menacée par l'urbanisation de Perpignan et de sa périphérie) ;
- le littoral du Roussillon (où alternent milieux naturels et aménagements touristiques, densément urbanisé avec le pôle de Canet-Plage) ;
- le littoral de l'Aude (avec de nombreux étangs, et où la pression touristique crée un conflit d'usage avec la production agricole) ;
- la plaine du Narbonnais (avec un mitage du territoire dû à l'arrachage des vignes et à la pression urbaine) ;
- le littoral de l'Hérault (qui connaît la plus forte croissance urbaine et touristique) ;
- les garrigues du Montpelliérais (marqué par la périurbanisation, le développement des réseaux d'infrastructures et une fonction croissante de loisirs) ;
- les Costières (au centre de nombreuses infrastructures et dont le caractère agricole est remis en cause par la périurbanisation).

## 5. Un développement économique s'appuyant sur le tertiaire

L'**agriculture** emploie 5,5% de la population active, principalement marquée par la conchyliculture (environ 2 500 tables d'élevage sont recensées sur la lagune pour une production annuelle d'environ 13 000 tonnes d'huîtres et 5 000 tonnes de moules, soit 10% de la production nationale) et par la **viticulture**, qui joue un très grand rôle dans l'économie locale notamment via la multiplication des AOC (40 000 hectares pour 1,8 million d'hectolitres). Toutefois, la plus grande région viticole au monde (300 000 hectares de vignes pour 20 millions d'hectolitres de production annuelle) affronte la double difficulté de la baisse nationale de consommation de vin et de la concurrence internationale.

L'**industrie** est faiblement représentée (10% des emplois pour 18% au niveau national), avec un tissu diffus de petites entreprises (98% des entreprises sont des PME de moins de 50 salariés).

La région se démarque par une productivité par habitant parmi les plus faibles des régions françaises<sup>6</sup> (juste devant la Corse) même si, sur une période récente, elle a connu une évolution plus favorable que la moyenne française. En outre, la forte attractivité exercée par la région vis-à-vis du reste du territoire national va de pair avec une arrivée massive sur le territoire de personnes faiblement qualifiées, qui s'installent de manière privilégiée dans les grandes agglomérations littorales et peinent souvent à trouver un emploi. La région se caractérise par un taux de chômage le plus élevé de la France métropolitaine et une forte dispersion des revenus (au 3ème rang des régions françaises), qui s'accroît depuis 2001.

Toutefois, Languedoc-Roussillon est depuis un demi-siècle au premier rang des régions françaises métropolitaines en ce qui concerne la croissance des emplois : la région a réussi à compenser ces difficultés par un modèle économique dont le dynamisme repose sur deux moteurs qui la distinguent de ses voisins : l'essor de l'économie présenteielle, tirée par la croissance démographique importante et l'attractivité touristique de la région, d'une part, le développement de l'économie de la connaissance sous l'effet du dynamisme des emplois

---

<sup>6</sup> Ce retard s'explique par la conjugaison de plusieurs phénomènes structurels : la forte représentation sur le territoire d'inactifs (et notamment de personnes retraitées), la faible part des personnes ayant un emploi parmi celles en âge de travailler.

métropolitains supérieurs et des coopérations entre les laboratoires de recherche, l'université et les entreprises.

La région est en effet aujourd'hui devenue un véritable **pôle de matière grise** (cinquième région française en ce qui concerne la recherche scientifique publique). 14 000 personnes (dont 10 000 dans le secteur public) travaillent dans les domaines des technologies du vivant (biologie, physiologie moléculaire et cellulaire, agronomie), de l'informatique et de l'électronique. L'**innovation technologique** est la caractéristique du nouvel appareil économique régional, que ce soit dans le secteur de la santé (biotechnologies, médecine), de la chimie, de la pharmacie ou de l'agro-alimentaire (eau, jus de fruits, conserveries). Avec plus de 3 000 entreprises dans le domaine des Techniques d'Information et de Communication autour de Nîmes, Perpignan et Montpellier, émerge une nouvelle économie qui conjugue activités industrielles novatrices et activités tertiaires. Quelques zones se démarquent par une certaine spécialisation : Nîmes (chimie-pharmacie et agroalimentaire), Montpellier (informatique, électronique, médical, paramédical, multimédia), Béziers (métallurgie et mécanique). Enfin, Languedoc-Roussillon dispose d'un **capital universitaire** remarquable avec le pôle montpelliérain qui compte 60 000 étudiants et se hisse ainsi au 2<sup>ème</sup> rang des aires urbaines provinciales pour sa concentration estudiantine. Plus intéressant, l'université de Languedoc-Roussillon se classe juste après celle de Midi-Pyrénées pour la proportion d'étudiants de deuxième et troisième cycles (hors Ile-de-France). Ceci étant, les centres de décision des entreprises les plus importantes se trouvent hors région et les dynamiques de coopérations recherche/université/entreprises peuvent paraître parfois insuffisantes et faiblement génératrices de retombées locales (notamment en matière d'emploi pour les actifs résidents).

Le secteur **tertiaire** est sur-représenté (78% des emplois pour 72% au niveau national), notamment en raison du **tourisme** (voir ci-dessous) mais aussi des services à la population, des services publics, des activités financières et immobilières, ainsi que des activités liées à l'économie résidentielle (résidents temporaires). La synergie entre le port de Sète, l'aéroport de Montpellier et la dynamique tertiaire de Montpellier et de Sète peut servir de catalyseur à tout le territoire.

En 1999, six zones d'emploi (Montpellier, Nîmes, Perpignan, Béziers, Narbonne, Sète) concentrent plus de trois-quarts de l'emploi total. En revanche, le piémont languedocien est confronté à un problème profond de reconversion économique, qui passera soit par une nouvelle industrie (technologies de pointe liées à la présence de zones d'activité et de l'école des Mines d'Alès), soit par le développement d'activités tertiaires ou de tourisme, sous réserve d'améliorer l'offre et les équipements.

## 6. Une vocation touristique évidente

Le tourisme représente une dimension importante de la vie économique de la région (23,5 millions de nuitées en 2004). Ce secteur emploie 25 000 salariés tout au long de l'année, 43 000 en haute saison, 68 000 avec les emplois dérivés.

La façade méditerranéenne, haut lieu du nautisme en France (Port Camargue, La Grande Motte), représente 70% des activités touristiques de la région (le littoral concentre par exemple l'essentiel des campings : 120 000 emplacements, soit 13% de la capacité nationale).

Mais désormais le pays intérieur, avec des espaces naturels de qualité, les stations thermales (90 000 curistes par an), un réseau de villes au riche passé historique et au fort potentiel architectural (Carcassonne, Nîmes), des sites touristiques majeurs (le Pont du Gard, le canal du Midi, les écluses de Fonsérannes) et le tourisme fluvial (flotte de 360 bateaux, soit 30% de la flotte nationale de ce type) attirent de plus en plus de personnes. Le viaduc de Millau participe également de cette attractivité.

Se développe parallèlement du tourisme d'affaires, Montpellier se classant aujourd'hui en 3<sup>ème</sup> position pour les congrès après Paris et Strasbourg. L'existence de liaisons aériennes low-cost est en outre un point d'appui à l'activité touristique (pouvoir d'achat, régularité).

## 7. Une vocation logistique à développer

Pour les flux terrestres en provenance d'Espagne et du Maroc, Languedoc-Roussillon est le passage obligé vers l'Europe : ce sont actuellement 3,4 Mt de marchandises qui passent par la côte Est et Perpignan, contre moins de 0,3 Mt qui passent par la côte Ouest. En dépit de l'absence d'un passé industriel sur la façade maritime, la région mise sur l'activité de transport et de logistique pour diversifier l'économie locale. Les différentes plates-formes logistiques de la région (plate-forme multimodale Pyrénées-Méditerranée, plates-formes portuaires de Port-la-Nouvelle et de Sète, plates-formes de Montpellier et de Nîmes) ambitionnent de devenir des pôles de convergence d'un réseau d'activités de service créatrices de valeur ajoutée.

Notamment, la plate-forme multimodale **Pyrénées-Méditerranée** regroupe Le Grand Saint-Charles et le Marché International Saint-Charles à Perpignan, l'aéroport de Perpignan-Rivesaltes, le port de Port-Vendres, le terminal logistique du Boulou, la gare de Cerbère, l'Espace Entreprise Méditerranée de Rivesaltes.

Quant au **Distriport du Boulou**, bordé par l'autoroute A9, il a été choisi comme centre de stockage-distribution par de nombreux opérateurs et sociétés à vocation européenne.

Enfin, le **port de Sète** offre les conditions propices à l'établissement d'un centre intermodal de stockage, de conditionnement et d'acheminement de denrées périssables sous froid (entrepôts frigorifiques de Sète-Frontignan).

## 8. Une vocation portuaire à favoriser

Les trois ports de Languedoc-Roussillon (Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendre) sont, à des échelles différentes, des points d'accès entre le Nord et le Sud, entre l'Europe et l'Afrique du Nord.

Les trafics du **port de Sète** sont stables depuis plusieurs années, avec un déséquilibre fort entre l'import et l'export (autour de 3 MT pour l'import, 0,5 MT pour l'export). Si le port n'est pas spécialisé, la part des trafics de vrac est largement prépondérante, à peu près équitablement répartie entre les vracs liquides (produits pétroliers pour 78% et vin pour 10%) et les vracs solides (minerai, céréales). Les hydrocarbures représentent le trafic dominant, avec 1,1 MT manutentionnée en 2004, loin devant le charbon (345 kT) et le coke (285 kT). Plus diversifiés, les vracs agroalimentaires participent pour 40% au trafic portuaire. En revanche, les marchandises diverses n'ont pas réussi à croître malgré un environnement porteur. Le trafic passagers suit quant à lui une tendance haussière, qui l'a amené à un total de 198 000 passagers en 2004 (dont 162 000 en provenance ou à destination du Maroc et 8 600 pour les croisières). Enfin, avec plus de 5% des ventes nationales de poisson en valeur (42,7 millions d'euros en 2004), Sète est de loin le premier port de pêche français sur la Méditerranée.

**Port-La-Nouvelle** est un port de commerce spécialisé. Les trafics sont composés de 1,5 MT d'hydrocarbures raffinés à l'import et de 700 kT de céréales à l'export. Le port accueille environ 600 navires de commerce chaque année et son trafic total annuel de 2,5 MT le positionne au même niveau que des ports comme Brest ou Cherbourg. Par ailleurs, Port-La-Nouvelle est un port de pêche certes plus modeste que Sète, mais en forte évolution, puisque le



renouvellement complet de la flotte était prévu dans un délai de deux ans. L'activité pêche est tirée par le marché espagnol, qui absorbe 60% des ventes.

Le port de **Port-Vendres** est une des composantes essentielles de la plate-forme Pyrénées-Méditerranée. Il bénéficie d'une situation protégée, d'une navigation d'approche et d'un accès routier aisés. C'est également le port continental français le plus proche de l'Afrique du Nord avec des coûts de passage portuaire compétitifs, ce qui en fait l'un des ports de cabotage de choix en Méditerranée dans les trafics de fruits et légumes (majoritairement à l'importation – en provenance d'Afrique et d'Amérique du Sud). Cette vocation fruitière s'inscrit dans une complémentarité avec la plate-forme logistique de fruits et légumes Saint-Charles dont il est le maillon portuaire. La situation de Port-Vendres (proche des îles Baléares et des pays du Maghreb) et sa proximité avec quelques sites touristiques (Collioure, Carcassonne, Catalogne Sud...) en fait un port de croisière qui peut aussi être tête de ligne pour les croisières en Méditerranée. Enfin, Port-Vendres est le premier port de pêche des Pyrénées orientales.