Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon

Contournement de Nîmes et Montpellier

Enquête Publique

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

ÉVALUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

Volume 1 - Contexte régional / Contexte transport

SOMMAIRE (Volume 1)

1 PRESENTATION GENERALE 3

1.1 – Introduction 3

1.2 – Rappel historique 4
1.2.1 – Les projets de ligne à grande vitesse (1989/1995) 4
1.2.2 – La genèse du Contournement de Nîmes et Montpellier 4
1.2.3 – Les étapes préalables à l'enquête publique 6

1.3 – Présentation du projet 6
1.3.1 – Le contournement de Nîmes et Montpellier 6
1.3.2 – La modernisation entre Montpellier et Perpignan 7

1.4 – Justification du projet 8
1.4.1 – Un projet novateur 8
1.4.2 – Un projet européen, national et régional 9
1.4.2.1 – Un projet résolument européen 9
1.4.2.2 – Un projet prioritaire au niveau national 9
1.4.2.3 – Une composante forte de l'aménagement du territoire régional 9

1.5 – Cadre réglementaire des études socio-économiques 10
1.5.1 – La "LOTI" 10
1.5.2 – L'instruction cadre du 3 octobre 1995 11
1.5.3 – L'instruction ministérielle du 28 décembre 2000 12

2 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE 15

2.1 – Démographie et organisation urbaine 15
2.1.1 – La démographie du Languedoc-Roussillon 15
2.1.1.1 – Une région très attractive 15
2.1.1.2 – Un déséquilibre spatial 17
2.1.2 – La démographie des aires urbaines 18
2.1.2.1 – L'extension des aires urbaines 18
2.1.2.2 – Montpellier, Nîmes : une explosion démographique depuis les années 1960 18
2.1.2.3 – Urbanisation de l'axe Montpellier-Lunel-Nîmes 19
2.1.3 – Les migrations alternantes 20
2.1.3.1 – L'attraction de Montpellier 21
2.1.3.2 – L'attraction de Nîmes 21
2.1.3.3 – Les migrations domicile-étude 21

2.2 – L'emploi et l'économie du Languedoc-Roussillon 22
2.2.1 – L'emploi 22
2.2.2 – Le tissu économique 23
2.2.2.1 – L'agriculture 24
2.2.2.2 – L'industrie 25
2.2.2.3 – Le secteur Bâtiments et Travaux Publics (BTP) 26
2.2.2.4 – Le secteur tertiaire 27
2.2.2.5 – Le tourisme 29

2.3 – Perspectives de développement pour le Languedoc-Roussillon 33
2.3.1 – Les mutations de l'espace régional 33
2.3.1.1 – Une région de contrastes 33
2.3.1.2 – Les transports face aux mutations de l'espace 34
2.3.2 – Trois grands objectifs régionaux 34
2.3.2.1 – Assurer la mobilité des populations 34
2.3.2.2 – Gérer les flux de transit de marchandises 35
2.3.2.3 – Faire face à l'évolution de la demande touristique 36
2.3.3 – Enjeux locaux du développement 37
2.3.3.1 – L'agglomération nîmoise 37
2.3.3.2 – Montpellier et son agglomération 38
2.3.3.3 – Pôles logistiques 41

2.4 – La catalogne 42
2.4.1 – La démographie 42
2.4.2 – La situation économique 43
2.4.2.1 – Activités génératrices de flux de marchandises 43
2.4.2.2 – Activités génératrices de flux de population 44

SOMMAIRE (Volume 1)

3 LE CONTEXTE TRANSPORT 47

3.1 – Les infrastructures 47
3.1.1 – Le réseau ferré en Languedoc-Roussillon 48
3.1.2 – Le réseau routier en Languedoc-Roussillon 50

3.2 – La problématique de la traversée des Pyrénées 51
3.2.1 – Des trafics en très forte croissance 51
3.2.2 – Les échanges transpyrénéens aujourd'hui 52
3.2.2.1 – Des échanges dominés par le mode routier 52
3.2.2.2 – Les trafics ferroviaires 52
3.2.2.3 – Les modes maritime et aérien 53
3.2.3 – Flux transpyrénéens sur le littoral méditerranéen 55
3.2.3.1 – Les trafics routiers 55
3.2.3.2 – Les trafics ferroviaires 58
3.2.3.3 – Les problèmes de compétitivité du fer 59
3.2.4 – Flux de voyageurs transitant par le littoral méditerranéen 60
3.2.4.1 – Le trafic routier des véhicules particuliers 60
3.2.4.2 – Le trafic routier des autocars 61
3.2.4.3 – Le trafic ferroviaire 62

3.3 – L'offre et la demande de transport de marchandises 63
3.3.1 – Le fer 63
3.3.1.1 – Régimes d'acheminement 63
3.3.1.2 – La desserte fret actuelle 64
3.3.1.3 – Evaluation des performances de la desserte 65
3.3.1.4 – Plates-formes logistiques 66
3.3.1.5 – Trafic fret 68
3.3.2 – Trafics routiers 69
3.3.2.1 – Analyse des flux routiers 69
3.3.2.2 – Evolution des trafics 70
3.3.2.3 – Analyse concurrentielle par rapport au fer 70
3.3.3 – La mer 71
3.3.3.1 – Les ports languedociens 71
3.3.3.2 – Les ports méditerranéens concurrents 73
3.3.4 – La voie fluviale 74

3.4 – L'offre et la demande de transport de voyageurs 75
3.4.1 – Le mode ferroviaire 75
3.4.1.1 – La desserte voyageurs 75
3.4.1.2 – Trafic de voyageurs 77
3.4.2 – La route 79
3.4.2.1 – Qualité de la desserte routière 79
3.4.2.2 – Les trafics 79
3.4.3 – L'aérien 80

3.5 – Synthèse de la situation actuelle 82
3.5.1 – Les transports de voyageurs 82
3.5.2 – Les transports de fret 82

4 LES PROJETS DE TRANSPORT 85

4.1 – La situation de référence 86
4.1.1 – Les projets ferroviaires 86
4.1.2 – Les projets routiers 89
4.1.3 – Les projets des autres modes 90

4.2 – Les autres projets de transport au-delà de la situation de référence 91

4.3 – La situation de projet 92

Chapitre 1 – PRESENTATION GENERALE

1 - PRESENTATION GENERALE

1.1 - Introduction

Ce dossier présente les résultats de l'étude d'évaluation socio-économique de la ligne nouvelle mixte ferroviaire de contournement de Nîmes et Montpellier.

L'un des objectifs du présent dossier est de prendre en compte l'articulation du projet avec son environnement : géographie physique et humaine, infrastructures de transport existantes et futures, etc.
L'évaluation socio-économique est réalisée à partir des conclusions des études techniques et environnementales présentées dans les autres volumes de ce dossier. Cette interrelation entre les différents volets de l'étude assure la cohérence d'ensemble des résultats.

Conformément aux textes régissant l'évaluation économique d'un projet d'infrastructure ferroviaire (Cf point 1.5 du chapitre 1), l'évaluation économique permet d'examiner l'impact de la création de la ligne nouvelle sur les différents acteurs impliqués par le projet : le gestionnaire de l'infrastructure (RFF), les exploitants ferroviaires, l'Etat, et l'ensemble de l'économie française (population et entreprises) regroupée au sein de la "collectivité nationale". L'évaluation est également effectuée au niveau européen, ce qui est ici particulièrement important eu égard à la dimension internationale du Contournement de Nîmes et Montpellier.

Cette évaluation facilite la comparaison entre les projets grâce à l'utilisation de critères d'analyse identiques.

L'évaluation socio-économique est un outil d'aide à la décision de réalisation des projets donnant lieu à un financement public. Il s'agit de s'assurer de l'utilisation "économiquement et socio-économiquement efficace" des fonds publics qui seront mobilisés pour la construction de cette infrastructure. Cette approche garantit la comparabilité entre les projets, et la transparence des décisions.

Ce dossier comporte deux volumes :

- le premier volume consiste en l'analyse du contexte dans lequel s'inscrit le projet de contournement de Nîmes et Montpellier, au niveau du territoire régional, du secteur des transports ou encore des politiques publiques. Il est composé de quatre chapitres :

  - chapitre 1 : Présentation générale
  - chapitre 2 : Le contexte socio-économique
  - chapitre 3 : Le contexte de transport
  - chapitre 4 : Les projets de transport

- le second volume présente une évaluation des effets du projet : développement du transport ferroviaire et des autres modes de transport, impacts sur l'emploi et l'économie, bilans économique et socio-économique, avec en particulier le calcul de la rentabilité socio-économique, appréciation quantitative de l'intérêt pour la collectivité de réaliser ce projet. Il comprend trois chapitres :

  - chapitre 5: Les prévisions de trafics
  - chapitre 6: Les effets du projet
  - chapitre 7 : Rentabilité économique et socio-économique

Le Contournement de Nîmes et Montpellier, une infrastructure au service de tous les types de transport ferroviaire

1 - PRESENTATION GENERALE

1.2 - Rappel historique

Le contournement de Nîmes et Montpellier s'inscrit dans un contexte historique complexe et riche, des premières études d'une ligne nouvelle à grande vitesse (1989) à l'approbation de l'Avant-Projet Sommaire fin 2001 et à la clôture de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central fin mai 2003. Les principales étapes de développement des projets sont présentées ci-après.

1.2.1 - Les projets de ligne à grande vitesse (1989/1995)

- **31 janvier 1989** : décision du Conseil des Ministres d'engager les études d'une ligne nouvelle à grande vitesse, prolongeant le TGV Sud-Est vers l'Espagne sur la façade méditerranéenne. Ce projet est constitué de deux sections, les TGV Méditerranée et Languedoc-Roussillon. Début des consultations ménées par la SNCF en Languedoc-Roussillon au cours de l'année 1989 afin de présenter les grandes fonctions de l'infrastructure (ligne à grande vitesse pour les voyageurs uniquement).

- **1990/1991** : mission "Querrien" aboutissant à une proposition de tracé pour les TGV Méditerranée et Languedoc-Roussillon.

- **1er avril 1992** : approbation par décret ministériel du Schéma Directeur National des lignes ferroviaires à grande vitesse. Ce schéma directeur adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIAT) du 14 mai 1991, est un document de planification qui mentionne les projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse que l'Etat désire réaliser. Les projets de TGV Méditerranée et TGV Languedoc-Roussillon y figurent.

- **Octobre 1992** : lancement de l'enquête d'utilité publique du TGV Méditerranée de Valence à Marseille et à Montpellier/St-Brès.

- **1993/1994** : études d'Avant-Projet Sommaire du TGV Languedoc-Roussillon (de Montpellier à la frontière Espagnole).

- **31 mai 1994** : déclaration d'utilité publique du projet de TGV Méditerranée entre Valence, Marseille, et Saint-Brès.

- **9 mai 1995** : approbation ministérielle de l'APS du TGV Languedoc-Roussillon entre Saint-Brès et la frontière espagnole.

La pertinence en Languedoc Roussillon des projets de ligne à grande vitesse a été remise en cause dès 1995 (décision du 25 septembre 1995 de ne pas prolonger la ligne du TGV Méditerranée au-delà de Manduel).

En novembre 1995, le ministre chargé des transports confie à Monsieur Rouvillois une mission de réflexion sur les modalités de mise en œuvre du schéma directeur des lignes ferroviaires à grande vitesse approuvé le 1er avril 1992. Il précise : *"La poursuite du financement des TGV inscrits au schéma directeur selon les modalités retenues à ce jour et selon le rythme souhaité par les élus locaux n'est désormais, à l'évidence, plus compatible avec l'objectif d'un assainissement financier de la SNCF, compte tenu du coût et de la rentabilité insuffisante de ces projets."*

En août 1996, Monsieur Philippe Rouvillois remet son "*Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse*". Ce rapport montre le caractère trop ambitieux du schéma directeur du réseau de lignes à grande vitesse de 1992. Il suggère de procéder à des améliorations significatives par des investissements annuels de l'ordre de 4 à 8 milliards de francs et cite, à ce titre, la ligne nouvelle Perpignan-Barcelone dont il reconnaît l'intérêt de la mixité de l'infrastructure. Il souligne par ailleurs l'intérêt de réalisations phasées.

De fait, les projets languedociens dédiés à la seule grande vitesse, et pour lesquels les trafics estimés étaient relativement faibles par rapport à d'autres projets (moins de 15 TGV par jour devaient emprunter la ligne nouvelle), ont été mis en sommeil faute d'une rentabilité économique et socio-économique suffisante, et en raison de contraintes budgétaires fortes.

Le TGV Méditerranée

1.2.2 - La genèse du Contournement de Nîmes et Montpellier

Les réflexions se sont toutefois poursuivies, RFF conduisant en particulier en 1999 une étude approfondie sur la capacité de l'axe languedocien (actualisée en 2002), qui a mis en évidence la saturation de la ligne existante

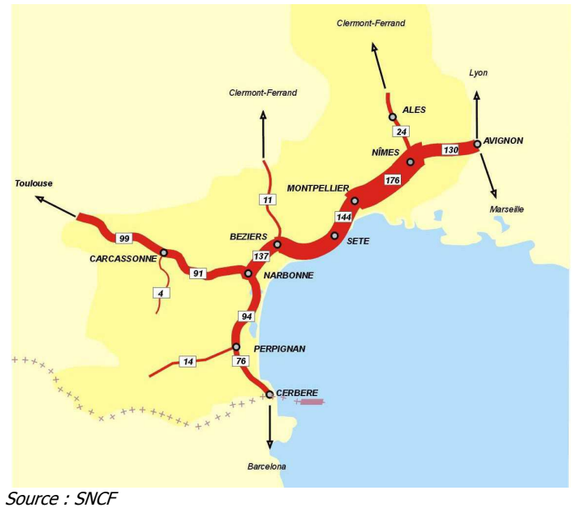
1 - PRESENTATION GENERALE

(impossibilité de faire circuler plus de trains malgré une demande en progression), montrant par là-même tout l'intérêt d'une relance du projet dans une optique nouvelle.

Par ailleurs, pour rester dans la logique du rapport Rouvillois (recherche d'une amélioration de la rentabilité des projets et d'un retour à l'équilibre des comptes du secteur ferroviaire) il a été décidé de scinder le programme de ligne nouvelle Languedoc-Roussillon en plusieurs projets.

Les analyses technico-économiques ont clairement montré que la section de ligne nouvelle comprise entre Manduel et Lattes devait être réalisée en premier pour remédier à l'encombrement de l'ensemble du réseau ferroviaire languedocien.
Il est aussi apparu très nettement que la section de ligne nouvelle comprise entre Manduel et Lattes devait être repensée, en lui conférant une double vocation : grande vitesse et capacité/fluidité, ce second objectif impliquant de rendre l'infrastructure mixte (apte à la circulation tant des TGV que des trains de fret), afin de permettre une forte augmentation des trafics au droit de Nîmes et Montpellier.

Les trafics ferroviaires en Languedoc-Roussillon en 2000 (moyenne journalière annuelle)

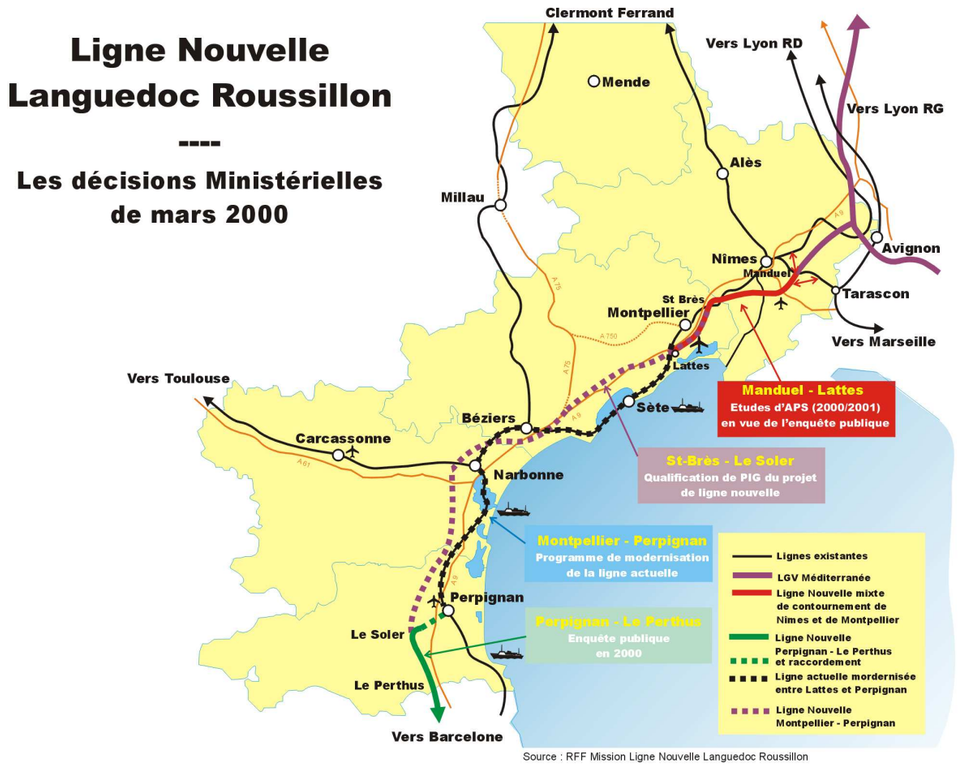


Source : SNCF

Depuis l'entrée de l'Espagne dans l'Union européenne en 1986, les échanges entre la péninsule ibérique et les autres pays européens ont cru à un rythme élevé. Les trafics ferroviaires de marchandises ont enregistré une forte progression qui s'est ajoutée à la hausse des trafics voyageurs. Cette situation conduit à la saturation de la ligne ferroviaire actuelle et fait perdre des parts de marché au transport ferré.
Ainsi, le 13 mars 2000, le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement a pris une série de décisions relatives aux projets de ligne nouvelle dans la région Languedoc-Roussillon :

- mise à l'enquête publique de la section Perpignan - le Perthus ;
- modernisation de l'infrastructure ferroviaire actuelle entre Montpellier et Perpignan ;
- qualification de Projet d'Intérêt Général (PIG) de la ligne entre Montpellier (Saint-Brès) et Perpignan (le Soler) sur la base de l'APS du TGV Languedoc-Roussillon (approuvé en 1995) afin de permettre la réalisation à long terme de cette section de ligne ;
- réalisation de l'Avant Projet Sommaire (APS) complémentaire d'une ligne mixte (TGV + fret) de contournement de Nîmes et Montpellier, en vue d'une mise à l'enquête publique rapide.

Les décisions ministérielles du 13 mars 2000 correspondent aux conclusions du rapport Rouvillois de 1996. Elles confirment la nécessité d'une ligne nouvelle en Languedoc-Roussillon et en organisent les étapes de réalisation dans le souci premier d'une bonne gestion des fonds publics. La section de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan devrait voir le jour vers la fin de la prochaine décennie.



Source : RFF Mission Ligne Nouvelle Languedoc Roussillon

1 - PRESENTATION GENERALE

1.2.3 - Les étapes préalables à l'enquête publique

Depuis mars 2000, RFF (Mission Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon) a conduit les études techniques, environnementales et économiques nécessaires à la bonne marche du projet.

- **L'Avant-Projet Sommaire (2000/2001)**

Après une consultation officielle des élus et acteurs locaux effectuée à l'automne 2000 sous l'égide des préfets du Gard et de l'Hérault, RFF a remis au Ministère de l'Equipement et des Transports le dossier d'Avant Projet Sommaire (APS) en juillet 2001.

Les prévisions de trafic réalisées à cette occasion ont confirmé tout l'intérêt du projet, en mettant notamment en exergue, pour le transport de marchandises, un report modal (route → rail) de l'ordre de dix millions de tonnes à l'horizon 2015/2020.

L'APS a fait l'objet d'une approbation officielle par le Ministre le 18 décembre 2001.

- **L'Instruction Mixte à l'Echelon Central (2002/2003)**

L'étape suivante du projet consistait en la consultation de l'ensemble des ministères et établissements publics de l'Etat concernés par le projet, conformément au décret du 4 août 1955 modifié pris en application de la loi du 29 novembre 1952 sur les travaux mixtes.

Ouverte le 31 janvier 2001, l'Instruction Mixte à l'Echelon Central (IMEC) s'est achevée le 30 mai 2003 par la signature par le Directeur des Transports Terrestres, au nom du Ministre des Transports, du procès-verbal de clôture, qui marque l'accord ou l'absence d'observations dirimantes des organismes concernés.

Les échanges effectués à cette occasion entre les membres conférents de l'IMEC, la Direction des Transports Terrestres et RFF ont conduit le maître d'ouvrage à prendre en compte un certain nombre de points complémentaires. En ce qui concerne l'étude "LOTI", RFF a ainsi décidé d'actualiser les prévisions de trafic intégrant les évolutions récentes (difficultés conjoncturelles du fret ferroviaire…).

- **La concertation (2003)**

Saisie par RFF en application de la loi "démocratie de proximité" du 27 février 2002, la Commission Nationale du Débat Public a indiqué, dans son avis rendu le 4 juin 2003, qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, l'opportunité du projet étant définie, mais a demandé à RFF de poursuivre la concertation engagée.

RFF a ainsi organisé une période de concertation du 15 juin au 15 août, consistant notamment en l'organisation (fin juin / début juillet 2003), de sept réunions publiques (à Lattes, Mauguio, Lunel, Gallargues le Montueux, Le Cailar, Garons et Redessan).

Environ 1 200 personnes ont assisté aux différentes réunions. Certaines des interventions ont porté sur les aspects économiques du projet, en insistant notamment sur la nécessité, au-delà de la fonction de transit de cette infrastructure, de renforcer les impacts positifs sur l'économie du Languedoc-Roussillon.

1.3 - Présentation du projet

Le projet se compose de deux éléments totalement indissociables : la réalisation d'une ligne nouvelle mixte de contournement de Nîmes et Montpellier d'une part, la modernisation de la ligne ferroviaire actuelle entre Montpellier et Perpignan d'autre part. Ces deux volets répondent au même objectif : augmenter la capacité de l'axe ferroviaire en Languedoc-Roussillon. Il s'agit de permettre au mode ferroviaire de faire face à la demande croissante de transport qui lui est adressée.

Ce projet s'inscrit par ailleurs dans un programme plus vaste, exposé dans les décisions ministérielles du 13 mars 2000, de relancer la réalisation d'une ligne nouvelle en Languedoc-Roussillon. Le programme comprend la ligne nouvelle mixte Perpignan / Figueras, le contournement mixte de Nîmes et Montpellier, et la modernisation de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan.

Au-delà de la présentation très succincte ci-après, le lecteur pourra se référer utilement à la notice explicative, au dossier cartographique et à l'étude d'impact pour obtenir des informations plus détaillées. La présente étude a en effet pour seul objet d'examiner les incidences économiques et sociales du projet (cf. cadre réglementaire en 1.5).

1.3.1 - Le Contournement de Nîmes et Montpellier

Le contournement proprement dit, de Manduel à Lattes, reprend les tracés étudiés dans le cadre des projets TGV Méditerranée et TGV Languedoc-Roussillon.

Cette ligne nouvelle mixte est complétée par les raccordements au réseau existant à Lattes, Saint Brès et dans l'est Nîmois : prolongation vers la LGV Méditerranée, raccordement à la ligne Tarascon/Sète, liaison avec la ligne fret dite de Rive droite du Rhône.

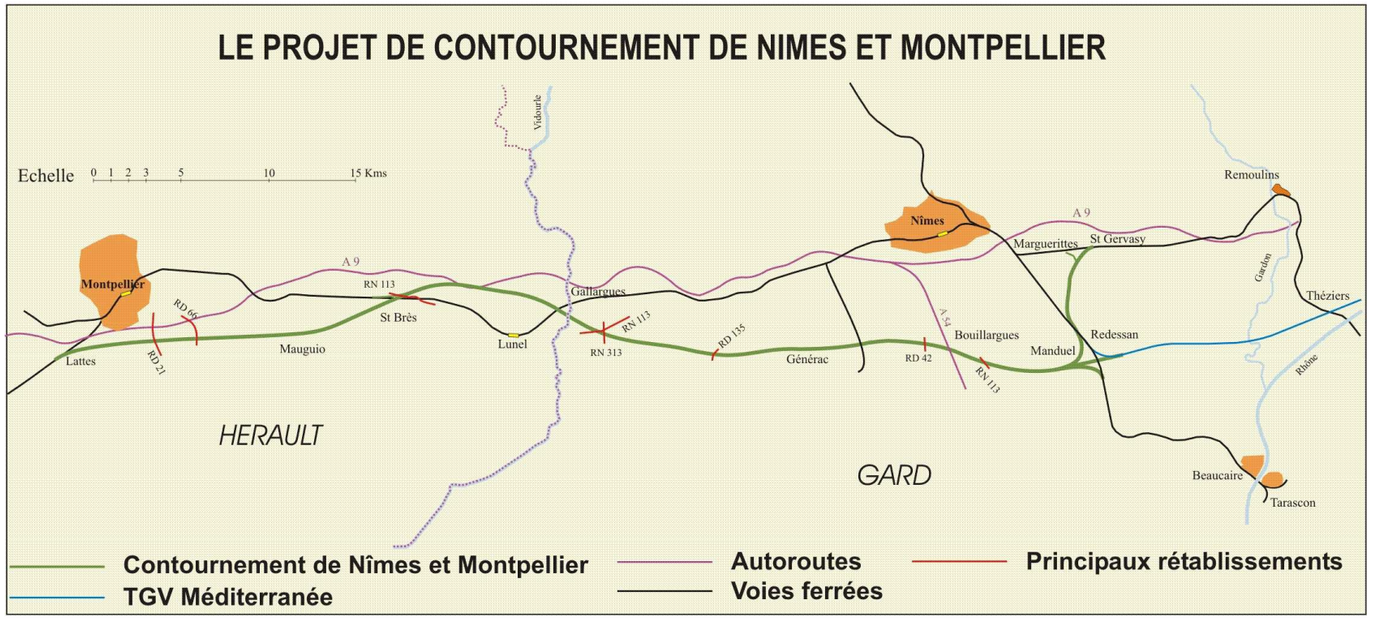
1 - PRESENTATION GENERALE

La longueur totale de la ligne nouvelle est d'environ 70 kilomètres, se décomposant en :

- un contournement de Montpellier (Lattes / Saint Brès) d'une longueur de 18 km,
- un contournement de Nîmes (Saint Brès / Manduel) d'une longueur de 42 km,
- une liaison fret vers la ligne de rive droite du Rhône, d'une longueur de 10 km.

Des raccordements au réseau (à Lattes, Saint-Brès et Manduel), d'une longueur totale d'environ 10 km, viennent compléter le projet.

Une attention toute particulière a été portée sur l'environnement afin de minimiser au maximum les incidences du contournement sur le milieu naturel et humain. L'étude d'impact présente l'analyse de l'état initial des territoires traversés, justifie le choix du tracé retenu et expose les mesures que le maître d'ouvrage entend prendre afin de limiter, réduire ou compenser les impacts.



1.3.2 - La modernisation entre Montpellier et Perpignan

Afin de tirer le meilleur parti du projet de contournement, et en particulier d'éviter de se heurter dans un avenir trop proche aux limites de capacité de la ligne existante entre Montpellier et Narbonne, il est prévu de réaliser, simultanément au contournement de Nîmes et Montpellier, des aménagements sur la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan. Ces investissements sont de plusieurs types :

- désaturation du nœud ferroviaire de Narbonne,
- amélioration de la signalisation afin de diminuer l'espacement entre les trains,
- renforcement des installations de traction électrique,
- création de voies d'évitement.

1 - PRESENTATION GENERALE

1.4 - Justification du projet

1.4.1 - Un projet novateur

LGV : Ligne à Grande Vitesse

Le Contournement de Nîmes et Montpellier se distingue assez fortement des lignes nouvelles construites jusqu'à ce jour ; les LGV Paris-Lyon, Atlantique, Nord, Méditerranée avaient toutes la même finalité : contracter l'espace-temps, en rapprochant les grandes villes de province de la capitale.

Les gains de temps pour les voyageurs, souvent très importants, font du TGV un service de transport attractif, ce qui assurait la justification de ces nouvelles infrastructures. Le projet "TGV Méditerranée" s'inscrivait pleinement dans cette optique : avec des trajets Paris-Marseille en 3 heures, le train devient très concurrentiel par rapport à l'avion. Le succès rencontré depuis juin 2001 est venu confirmer la pertinence de cette ligne, dédiée à la seule grande vitesse.

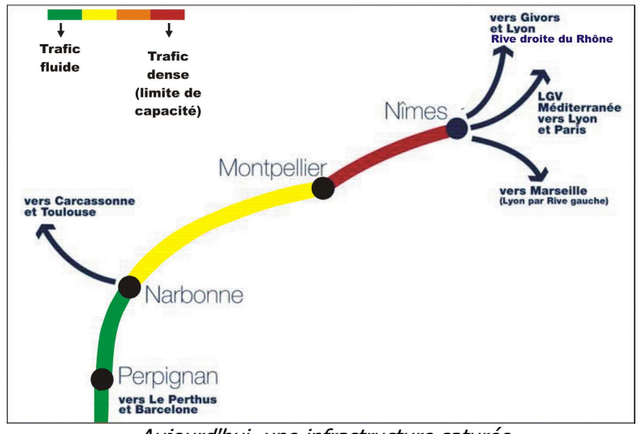
Le Contournement de Nîmes et Montpellier est un projet porté par une nouvelle approche, plus complexe ; il ne peut être résumé en une phrase slogan du type "Paris-Marseille en 3 heures grâce à la LGV Méditerranée".
Il apporte la meilleure réponse aux problèmes rencontrés par l'axe languedocien :

- saturation totale de la ligne ferroviaire historique entre Nîmes et Montpellier (et difficultés entre Montpellier, Narbonne et - dans une moindre mesure - Perpignan),
- croissance très forte du trafic sur l'autoroute A9 (en particulier pour les poids lourds) avec une menace de congestion à moyen-long terme.

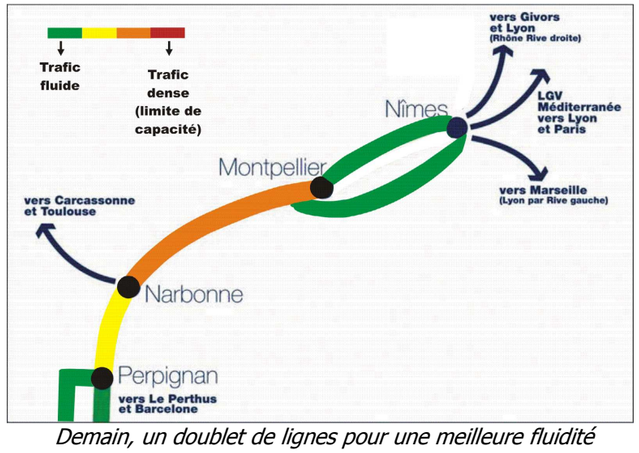
Cette réponse est constituée par une ligne nouvelle mixte, permettant la circulation des TGV à haute vitesse et des trains de marchandises, qui vient en quelque sorte en dédoublement de l'infrastructure actuelle. En complément, la ligne existante est modernisée sur la section Montpellier-Narbonne-Perpignan, afin d'accueillir un plus grand nombre de circulations.

ERTMS : European Railway Traffic Management System, (système européen de gestion du trafic ferroviaire), fondé sur des communications électroniques entre le train et la voie, couplé à un suivi GPS.

La vocation du Contournement de Nîmes et Montpellier est donc d'abord capacitaire, en permettant une croissance de l'ordre de 50 % du nombre de trains sur l'axe languedocien.
Le projet, qui dédouble la ligne actuelle au droit de Nîmes et Montpellier, permet de supprimer un des plus importants goulots d'étranglement du réseau ferroviaire européen.

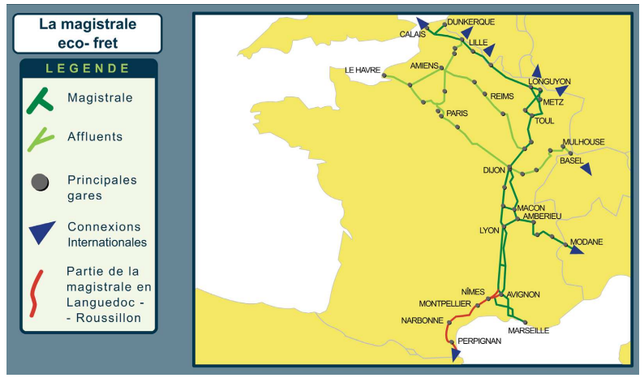


Aujourd'hui, une infrastructure saturée



Demain, un doublet de lignes pour une meilleure fluidité

Le Contournement de Nîmes et Montpellier constitue l'un des fers de lance de la politique de redéveloppement du fret ferroviaire. Maillon clé de la magistrale ecofret, le projet va permettre une amélioration très significative de la qualité du service offert aux chargeurs : meilleurs temps de parcours, plus forte garantie du respect des délais…



Le Contournement de Nîmes et Montpellier est également une infrastructure souple, qui s'adaptera aux évolutions des transports du XXIème siècle. Principalement axé sur le développement du fret ferroviaire lors des premières années, **la fonctionnalité "grande vitesse" du Contournement prendra son plein essor lors de l'achèvement de la Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon, sans doute vers 2020.** A cette date les progrès en matière de signalisation ferroviaire et d'interopérabilité (généralisation du système de gestion de trafic "ERTMS") auront permis une cohabitation plus aisée entre des circulations TGV à 300 ou 350 km/h et des circulations fret.

1.4.2 - Un projet européen, national et régional

Le Contournement de Nîmes et Montpellier est un projet pluriel, qui concerne tous les types de transport ferroviaire et qui participe au développement des échanges tant à l'échelle européenne qu'au plan national et au niveau régional.

1.4.2.1 - Un projet résolument européen

Le Contournement de Nîmes et Montpellier est le complément indispensable de la ligne nouvelle internationale Perpignan-Figueras-Barcelone, permettant de renforcer l'ancrage de la péninsule ibérique à l'Europe. Les études conduites à l'occasion du projet Perpignan – Le Perthus (déclaré d'utilité publique le 8 octobre 2001) montrent d'ailleurs que les avantages, économiques et socioéconomiques, de ce projet pour la Collectivité ne seront que très partiellement atteints si le Contournement de Nîmes et Montpellier n'est pas réalisé, avec un risque induit important pour le concessionnaire qui en aura la charge.

Le Contournement de Nîmes et Montpellier, héritier de la LGV Languedoc-Roussillon, bénéficie du soutien de l'Union Européenne au titre du RTE-T (Réseau Trans-Européen de Transport), avec une participation de 50% pour les phases d'études et de 10% pour les travaux.

Intégré au RTEFF (Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire) le projet est en totale adéquation avec les objectifs du Livre Blanc sur la Politique Européenne des Transports adopté par la Commission Européenne en 2001, qui préconise notamment :

- Le rééquilibrage des modes de transport, et en particulier la revitalisation du rail, et l'amélioration de son interopérabilité,
- La suppression des goulets d'étranglement, en encourageant les corridors à prioriété fret.

Le Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire en France

1.4.2.2 - Un projet prioritaire au niveau national

Les projets de lignes ferroviaires nouvelles en Languedoc-Roussillon se sont toujours inscrits dans les grandes orientations des politiques de transport et d'aménagement du territoire de l'Etat :

- les LGV Méditerranée et Languedoc-Roussillon étaient intégrées au schéma directeur des liaisons à grande vitesse, approuvé par décret en 1992,
- le Contournement de Nîmes et Montpellier était très clairement cité dans le Schéma de Services collectifs de transports de marchandises et de voyageurs, approuvé par décret n°2002-560 du 18 avril 2002.

Le Contournement de Nîmes et Montpellier constitue l'un des éléments-clés de la Magistrale Eco Fret, grand axe Nord-Sud qui traverse la partie est de notre pays.

L'objectif poursuivi est, sur cet axe, quantitatif et qualitatif :

- dégagement des capacités nécessaires (sillon mosellan, nœud dijonnais, nœud lyonnais, axe languedocien) afin de permettre une croissance massive des trafics sur ce grand corridor fret,

- possibilité d'offrir des sillons de qualité, correspondant à des circulations rapides et fiables, seules à même de convaincre les chargeurs d'opter pour le mode ferroviaire.

Le caractère stratégique et prioritaire du Contournement de Nîmes et Montpellier est également ressorti très clairement des rapports remis au Gouvernement début 2003 afin de préparer le débat parlementaire sur la politique des transports :

- L'audit, réalisé par le Conseil Général des Ponts et Chaussées et l'Inspection Générale des Finances, a classé le Contournement de Nîmes et Montpellier en priorité n°1 pour l'ensemble des grands projets ferroviaires ;

- Le rapport prospectif de la DATAR, "La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?" a confirmé l'intérêt du Contournement de Nîmes et Montpellier, d'abord (moyen terme) pour le fret, ensuite (plus long terme) pour les voyageurs, dans le cadre de la réalisation progressive de l'arc méditerranéen de la grande vitesse.

1.4.2.3 - Une composante forte de l'aménagement du territoire régional

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT), adopté par le Conseil Régional (20 octobre 1999), identifie, dans le cadre d'une démarche prospective, les grands enjeux du Languedoc-Roussillon à l'horizon 2020.

1 - PRESENTATION GENERALE

Ce document met en relief la nécessité pour le région de développer trois défis :

- le défi de l'intelligence (éducation, enseignement supérieur, culture…),
- le défi de la valeur ajoutée, de l'innovation et de la qualité (développement économique diversifié),
- le défi de l'équilibre territorial (développement local, transport).

Le SRADT prône une politique volontariste en matière de transport, qui doit :

- "*créer les conditions d'un libre choix et d'une complémentarité réelle entre modes de transport,*
- *gérer les flux de transit, en tenant compte des usagers (qualité des services offerts, délestage), des riverains (réductions des nuisances) et des agents économiques régionaux (valeur ajoutée),*
- *optimiser les réseaux d'infrastructure en termes de coût financier, de préservation et de valorisation du patrimoine naturel*".

Constatant la saturation du réseau ferroviaire, conçu au XIXème siècle, le Schéma insiste sur la nécessité de la réalisation de l'ensemble de la ligne nouvelle, qui grâce à la libération de sillons permettra "*d'envisager une véritable politique de développement des transports collectifs régionaux basée sur le développement de nouveaux services ferroviaires entre les principales agglomérations de la région, ainsi que sur les lignes affluentes qu'il conviendra de moderniser*".
La création d'une "navette ferroviaire" sur l'axe principal, la mobilisation en faveur du transport combiné, l'ouverture de la région… autant d'objectifs du Conseil Régional, à travers le SRADT, qui sont aussi ceux du contournement de Nîmes et Montpellier.

1.5 - Cadre réglementaire des études socio-économiques

La procédure des études socio-économiques des grands projets d'infrastructures est encadrée par un ensemble de textes : lois, circulaires, instructions cadre.

1.5.1 - La "LOTI"

La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précise le rôle du système de transport sur le territoire national. Cette loi a instauré pour les grands projets d'infrastructures l'obligation de réaliser une évaluation des effets socio-économiques en amont de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. L'article 1er de la LOTI indique : "*le système de transports intérieurs … concourt au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire, ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.*"

L'article 14 de la LOTI a été modifié par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (loi n° 99-533 du 25 juin 1999). Cet article précise (voir encadré ci-contre) que les choix relatifs aux infrastructures doivent être fondés sur la notion d'efficacité de l'opération concernée. La loi détaille partiellement les critères à prendre en compte pour réaliser l'évaluation économique et sociale d'un projet d'infrastructure : besoins des usagers, impératifs de sécurité, protection de l'environnement, objectifs du plan de la Nation, politique d'aménagement du territoire, nécessités de la Défense, évolutions prévisibles des flux de transport nationaux et internationaux, coût financiers, coûts économiques réels et coûts sociaux.

Loi d'orientation des transports intérieurs, n°82-1153 du 30 décembre 1982, modifiée par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999

Extraits de l'article 14 de la LOTI

"Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. …

… Les grands projets d'infrastructures et les grands projets technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports, relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes. Ces évaluations sont rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés. Lorsque ces opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public ".

Par ailleurs, le décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pris en application de l'article 14 de la LOTI, précise la définition des grands projets d'infrastructure et le contenu des études d'évaluation. Ce décret a lui aussi été modifié par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (loi n° 99-533 du 25 juin 1999).

Ainsi, selon les termes de l'article 2 de ce décret, sont considérés comme grands projets d'infrastructure de transports : "*la création d'infrastructures ferroviaires d'intérêt général, …, les projets d'infrastructures de transport dont le coût est égal ou supérieur à 500 millions de francs (76,3 millions d'euros) …*"

1 - PRESENTATION GENERALE

Le contournement de Nîmes et Montpellier fait partie de la catégorie des grands projets d'infrastructures de transports qui nécessitent une évaluation économique et sociale. En effet, il s'agit d'un projet d'infrastructure ferroviaire d'intérêt général, dont le montant est en outre supérieur à 500 millions de francs.

Décret 84-617 du 17 juillet 1984
pris en application de l'article 14 de la LOTI,
modifié par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999

Extraits de l'article 4 du décret

"L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculé selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et long terme qui sont faites, au niveau national et international, dans les domaines qui touchent aux transports, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût des transports".

Extraits de l'article 6 du décret

"Le dossier d'évaluation prévu à l'article 4 est inséré dans le dossier soumis à l'enquête publique".

L'article 12 du décret d'application de la LOTI précise que l'évaluation des grands projets d'infrastructure comporte :

- une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ;
- une analyse des conditions de financement ;
- les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés, le projet présenté a été retenu ;
- une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation.

1.5.2 - L'instruction cadre du 3 octobre 1995

L'instruction cadre du ministère de l'Equipement, du transport et du logement "relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport" du 3 octobre 1995 définit la démarche générale et les modalités de cette évaluation en ce qui concerne les projets interurbains. Ses dispositions sont directement issues du groupe du Commissariat Général du Plan, placé sous la présidence de Monsieur Marcel Boiteux.

L'évaluation économique des projets est faite pour aider à prendre une décision. Elle ne se substitue pas à la décision politique. L'instruction insiste sur le fait que l'évaluation ne consiste pas en une vérification, toutes études achevées, qu'un projet rentre bien dans les normes de rentabilité économique et financière.

Elle permet d'abord de répondre à des questions préalables de finalité des investissements du type : Quels objectifs veut-on atteindre ? Quelles solutions alternatives pour y parvenir ? Quelle serait la situation en absence de réalisation des investissements (situation de référence) ?

L'instruction cite les paramètres à utiliser lors de l'évaluation économique et en fixe certains tel le taux d'actualisation qui *"sera pris égal à celui fixé par le Commissariat Général au Plan"* (actuellement 8%). Elle donne aussi les barèmes ou valeurs tutélaires des effets non monétaires (valeur du temps, sécurité, effet de serre…) à une année de référence (1994) et les modes de calcul pour les actualiser.
Afin de pouvoir pleinement jouer son rôle d'aide à la décision, l'évaluation socio-économique doit analyser les conséquences de la réalisation du projet d'infrastructure sur les agents économiques et leur environnement.
Plusieurs catégories d'agents sont identifiés : clients des différents modes de transport, entreprises, Etat…

Les impacts socio-économiques se classent en deux grandes catégories.

- Ceux qui peuvent faire l'objet d'une appréciation monétaire : coût du projet, rentabilité économique attendue pour le gestionnaire et l'exploitant du projet, valorisation du temps pour les usagers des modes de transport, estimation en matière de pollution atmosphérique, de bruit, de sécurité, d'émission de gaz à effet de serre. L'évaluation monétaire de ces impacts se fait sur la base de valeurs tutélaires définies par l'Etat et communes à tous les projets d'infrastructures. Ceci permet de pouvoir comparer les projets, conformément aux recommandations de la LOTI et de l'instruction cadre de 1995.

- Ceux qui ne peuvent pas être quantifiés monétairement : effets de coupures, aménagement du territoire, développement économique… L'instruction cadre demande à ce que ces effets soient décrits au travers d'une analyse qualitative. La prise en compte de cette catégorie d'impact permet d'avoir une vision la plus exhaustive possible des conséquences de la réalisation d'un projet.

Ce texte précise par ailleurs les modalités d'évaluation des projets et demande notamment à ce que soient estimés les avantages économiques et leur répartition par acteurs : usagers des modes de transport, entreprises, Etat… Enfin, il demande de réaliser des calculs de sensibilité économique destinés à mettre en lumière les principaux facteurs de stabilité du projet : prévisions de trafics, coûts d'exploitations, ce qui débouche sur la réalisation de tests de sensibilité.

1 - PRESENTATION GENERALE

Pour mettre en application ces prescriptions, RFF s'est inspiré très largement des préconisations méthodologiques du Commissariat Général du Plan et plus particulièrement des travaux du groupe présidé par M. Marcel Boiteux, dont le rapport " *Transports : pour un meilleur choix des investissements* " a été mis à jour en juin 2001. Le rapport "Brossier" du comité des Directeurs Transports, a lui aussi été utilisé.

Ces travaux ont confirmé la nécessité de prendre en compte dans l'évaluation socio-économique les effets non monétaires comme la valeur du temps, la sécurité, les effets externes environnementaux.

Face à la difficulté de quantification de tels effets, le groupe a proposé des méthodes et des valeurs types qui constituent une base cohérente pour l'ensemble du secteur des transports. Une telle référence permet de satisfaire à l'objectif de comparaison entre projets, et entre modes, figurant dans l'article 14 de la LOTI.

Conformément à l'instruction-cadre du 3 octobre 1995, RFF a aussi procédé à l'évaluation socio-économique du projet pour l'Union Européenne. Ceci est apparu indispensable du fait de la forte composante internationale du projet : lien très étroit avec le projet de ligne nouvelle Perpignan / Figueras ; origine/destination des flux d'échange et de transit empruntant l'axe ferroviaire languedocien.

A ce titre, RFF a valorisé les coûts externes - (in)sécurité, (dé)congestion, pollution atmosphérique, effet de serre… en utilisant le barème européen tel que préconisé dans le Livre blanc de la Commission des Communautés Européennes du 12 septembre 2001 "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix".

1.5.3 - L'instruction ministérielle du 28 décembre 2000

Les études socio-économiques ont débuté en septembre 2000 dans le cadre de l'Avant-Projet Sommaire (APS) du projet, selon un cahier des charges conforme à la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991 relative à l'établissement des projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse. Elles se sont achevées en intégrant les nouvelles dispositions prévues par l'instruction du Ministère de l'Equipement des Transports et du Logement du 28 décembre 2000, relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire.

Cette instruction du ministère de L'Equipement, des Transports et du Logement, relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire, tient compte des principales modifications intervenues au cours des dix dernières années en matière législative et réglementaire d'une part, dans la politique des transports d'autre part. Elle intègre notamment la création de RFF et ses conséquences en matière de financement des opérations ferroviaires (loi n° 97-135 du 13 février 1997 et article 4 de son décret d'application n° 97-444 du 5 mai 1997).

L'instruction précise les responsabilités de RFF en tant que propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires (à qui revient l'établissement du bilan économique de RFF et du bilan socioéconomique du projet) et celles de la SNCF en tant qu'exploitant ferroviaire (à qui revient la tâche d'établir le bilan du transporteur et la réalisation de prévisions de trafics).

Aux termes de cette instruction qui régit notamment la phase d'Avant Projet Sommaire (APS), le dossier d'évaluation socio-économique présente ainsi :

- les évaluations de trafic et les principes de desserte en situation de référence et en situation de projet ;
- les bilans économiques et socio-économiques pour la collectivité, RFF, la SNCF et les autres transporteurs.

Il indique le corps d'hypothèses pris en compte pour ces évaluations et présente des tests de sensibilité aux paramètres principaux.

Chapitre 2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Introduction générale

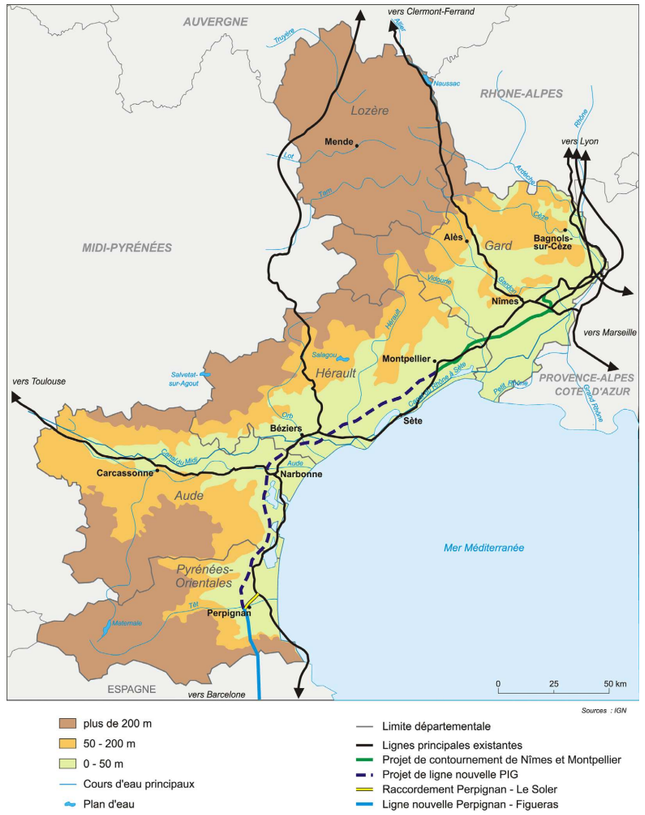
L'analyse de l'environnement socio-économique porte sur les territoires concernés par la ligne nouvelle Languedoc-Roussillon. Elle intègre donc l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon, au sein de laquelle elle accorde une attention plus particulière aux départements de l'Hérault et du Gard et aux principales agglomérations qui sont impactées par le projet. Elle prend également en considération la Catalogne qui fournit une grande part du potentiel de trafic de l'axe languedocien.

L'analyse prend en compte la mixité de la ligne nouvelle et considère donc les informations associées au transport du fret aussi bien qu'au transport de voyageurs. Parmi les nombreux paramètres qui caractérisent l'analyse géographique et socio-économique de ces territoires, l'accent a été mis sur ceux qui expliquent les effets attendus du projet dans le domaine des flux de transport et des activités socio-économiques, en replaçant la région Languedoc-Roussillon dans son environnement national et européen.

Le Languedoc-Roussillon constitue la partie occidentale de l'arc méditerranéen français, reliant le couloir rhodanien à la Catalogne.

A partir des Pyrénées, des Causses et des Cévennes, le relief s'étale en amphithéâtre, d'une zone de piémont à la plaine viticole et urbaine pour finir en bord de mer par de nombreux étangs et lagunes.
Populations, activités et infrastructures ont tendance à se concentrer sur le littoral, au débouché de l'axe Rhône-Méditerranée, là où le relief permet un développement dans les conditions économiques et environnementales les plus favorables.

La géographie physique du Languedoc-Roussillon



Au centre des échanges entre l'Espagne et l'Europe du nord, le Languedoc-Roussillon, espace naturel de communication, est le passage obligé d'un axe de transit majeur.
Voie de circulation de niveau européen depuis des millénaires (la via Domitia traversait de part en part le Languedoc-Roussillon), territoire ouvert et fortement attractif par sa géographie physique et son climat, cette région est originale dans la complexité qu'elle tire de sa position géographique.

2.1 - Démographie et organisation urbaine

Le Languedoc-Roussillon est situé au cœur de l'arc méditerranéen, espace très dynamique tant au niveau démographique qu'économique, le territoire étant maillé par un réseau de villes en expansion. Entre Marseille et Barcelone, la trame urbaine devient de plus en plus serrée : les aires urbaines de ces deux villes accueillent aujourd'hui respectivement 1,4 et 4 millions d'habitants.

On assiste en particulier à la création d'un véritable continuum urbain où se concentrent les activités et les hommes.

2.1.1 - La démographie du Languedoc-Roussillon

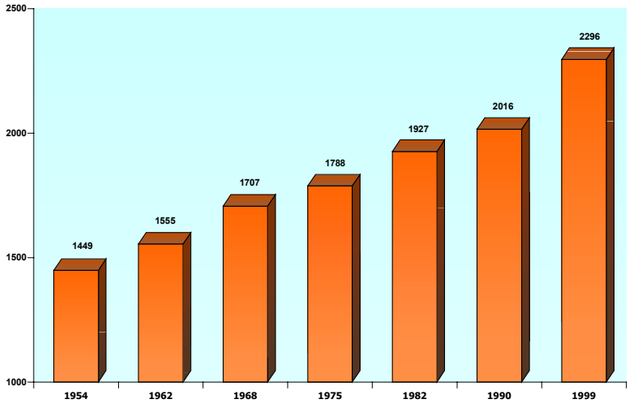
La situation géographique du Languedoc-Roussillon, qui cumule sur une superficie de 27 376 km² des influences méditerranéennes et continentales, en fait une région au patrimoine naturel riche et varié. Cette diversité environnementale constitue un atout car elle induit une image positive et attractive du territoire, renforcée par le climat.

2.1.1.1 - Une région très attractive

Depuis un demi siècle, le Languedoc-Roussillon connaît une croissance démographique soutenue (+1,1% par an depuis 1964). Cette progression a d'abord été alimentée par les flux des rapatriés d'Afrique du Nord. Depuis 1990, cette croissance démographique connaît une forte accélération.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Evolution de la population du Languedoc-Roussillon (milliers d'habitants)



Source : INSEE

Au dernier recensement de 1999, la région comptait 2,3 Millions d'habitants (3,9% de la population française).

Depuis 1990, la population régionale s'est accrue d'environ 180 000 habitants soit un gain de population de 8,4% en 9 ans contre 5,4% en Provence-Alpes-Côte d'Azur et 4,9% en Midi-Pyrénées. La croissance moyenne de 0,9% par an est très forte, près de deux fois et demi plus élevée que la moyenne nationale.

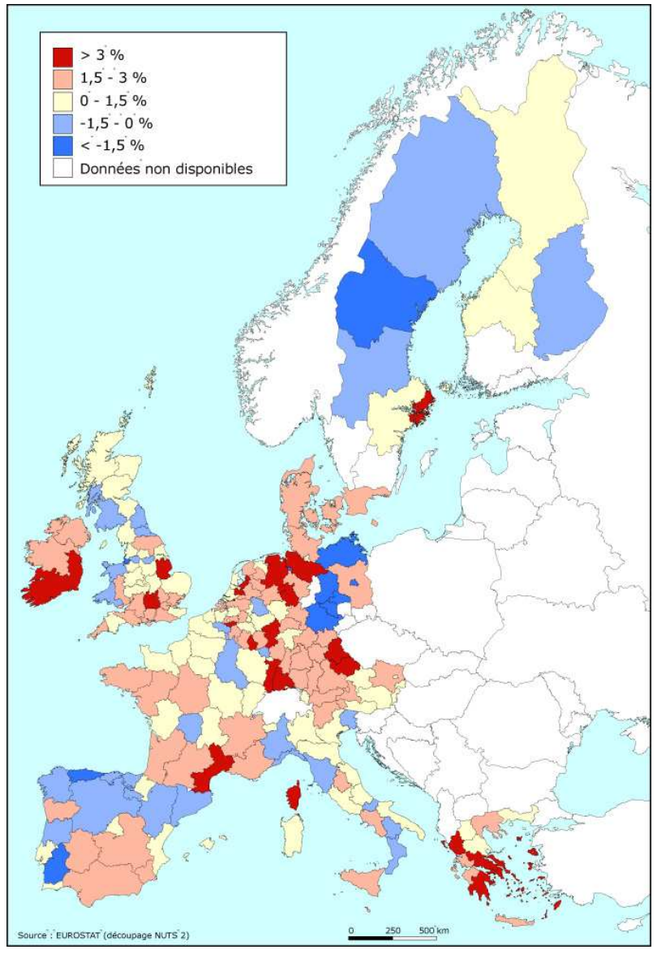
Evolution de la population Languedoc Roussillon/France entre 1990 et 1999

	Languedoc-Roussillon	Reste de la France
Population 1990	2 111 985	54 503 170
Population 1999	2 295 648	56 222 747
Croissance annuelle (%)	0,93%	0,35%

Source : INSEE

Le Languedoc-Roussillon est ainsi, depuis les années 1980, la région la plus dynamique de France au niveau démographique et l'une des mieux placées sur le plan européen, comme en témoigne la carte ci-après.

Taux d'accroissement de la population par région au sein de l'Union Européenne (1993-97)



La dynamique résulte de la très forte attractivité du territoire. En effet, plus de 90 % de la croissance démographique de la région provient des migrations. Le solde naturel (moins de 0,1%), s'il est toujours positif, participe peu à la croissance.

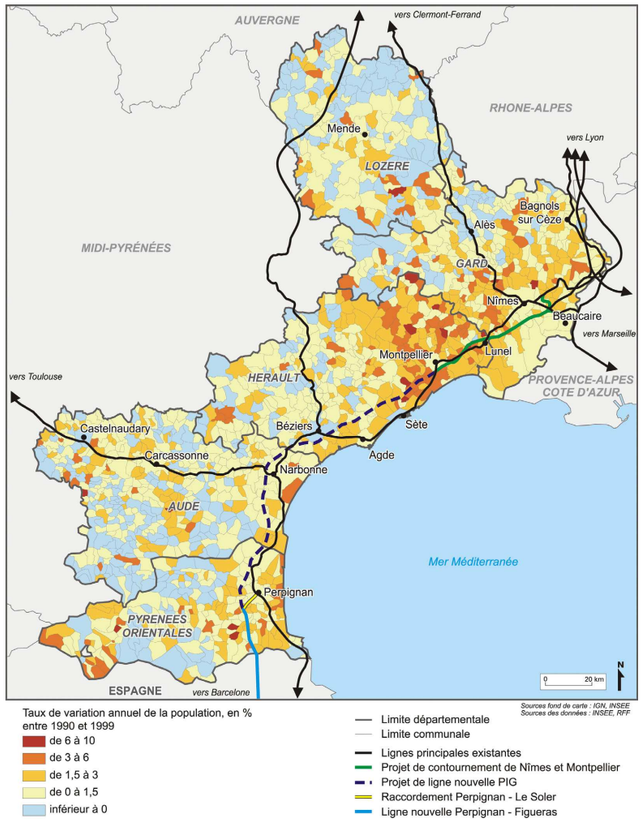
Les très nombreux mouvements de population sur le territoire du Languedoc-Roussillon, installations mais aussi départs après un passage de quelques années, constituent une spécificité forte en termes d'évolution démographique régionale. Ainsi, le solde migratoire net entre 1990 et 1999 est de 163 000 habitants pour près de 450 000 arrivées sur cette période. Cela se traduit par une proportion importante de "jeunes" languedociens : selon l'INSEE, 22% des personnes recensées en 1999 dans l'Hérault n'habitaient pas dans le département lors du recensement précédent de 1990.

Au sein de cette tendance régionale, on constate de fortes disparités entre départements. Depuis les années 80, l'Hérault connaît la croissance la plus importante et cette position est confirmée par le dernier recensement de la population, avec une progression de 1,35% par an (0,86% pour les Pyrénées-Orientales, 0,70% pour le Gard, 0,40% pour l'Aude et 0,10% pour la Lozère).
Il faut noter dans le cas de la Lozère un certain retournement de tendance. En effet, même si ce département possède la croissance démographique la moins forte de la région, sa population augmente pour la première fois depuis 1962, grâce aux mouvements migratoires : avec +0,35% par an entre 1990 et 1999, l'apport des migrations fait plus que compenser le déficit des naissances sur les décès (-0,25% par an).

La structure par âge de la population présente des différences notables avec celle de la France : 23% de moins de 20 ans et 25% de plus de 60 ans, contre respectivement 25% et 21% pour la France entière. Le phénomène de vieillissement démographique n'est certes pas propre au Languedoc-Roussillon : les causes majeures que sont l'allongement de l'espérance de vie et la réduction de la fécondité concernent l'ensemble des régions françaises. Il est cependant ici plus marqué.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Evolution de la population en Languedoc-Roussillon (1990-1999)



Là encore existent des disparités départementales. Le Gard et l'Hérault, qui bénéficient de plus fortes migrations que les autres départements (notamment pour des motifs d'étude ou professionnels), se distinguent par une population plus jeune.

Les estimations établies par l'INSEE d'après les projections du modèle OMPHALE 2000 font également apparaître une perspective de maintien d'une croissance soutenue. En 2030, la région compterait, selon le scénario (dit « alternatif ») le plus probable du modèle, 3,02 millions d'habitants, soit un taux d'accroissement annuel de 0,9%.

Le Languedoc-Roussillon bénéficierait d'un mouvement d'ensemble qui verrait les régions du Sud de la France et du couloir rhodanien (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes) enregistrer un solde migratoire très élevé.

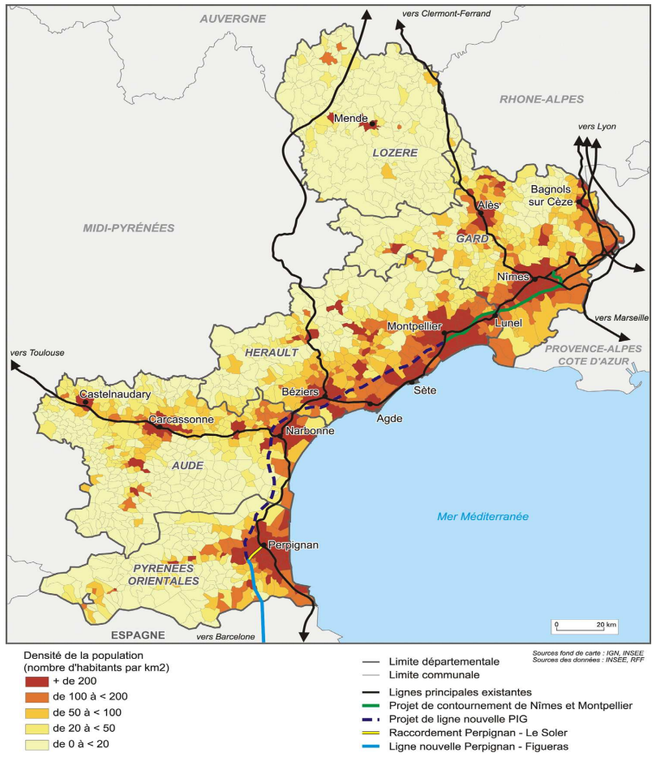
A noter que les premières estimations pour 2000 et 2001 suivant un système statistique différent de celui des recensements confirment cette forte croissance avec près de 2,2% de population supplémentaire (227 000 habitants) en deux ans.

2.1.1.2 - Un déséquilibre spatial

Malgré la vigueur de sa croissance démographique, le Languedoc-Roussillon se caractérise globalement par une densité de population inférieure à la moyenne nationale (82,5 hab/km², contre 108 pour la France métropolitaine en 1999). Seul l'Hérault, se situe au dessus de cette moyenne avec 147 hab/km². Le Gard occupe la seconde place (106 hab/km²), suivi des Pyrénées-Orientales (95 hab/km²).
Il existe de fait une dichotomie spatiale importante entre l'intérieur de la région et le littoral. Près de la moitié des communes ont une densité inférieure à 20 hab/km², la Lozère se démarquant avec une occupation humaine particulièrement faible, de l'ordre de 14 hab/km².

La population et les activités se concentrent essentiellement sur le littoral. L'Hérault accueille plus de mille personnes supplémentaires (solde net) par mois. En particulier, l'aire urbaine de Montpellier dépasse les 400 000 habitants tandis que celles de Perpignan et Nîmes ont franchi le seuil des 200 000 habitants au recensement de 1999. Viennent ensuite les cinq aires urbaines de Béziers, Alès, Carcassonne, Narbonne et Sète (entre 50 000 et 120 000 habitants).

Densité de population en Languedoc-Roussillon



Ces constations sur la densité et sa répartition ont des conséquences importantes vis-à-vis du projet "Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon" :

- la densité globalement faible indique que la région pourra jouer encore longtemps son rôle de terre d'accueil. Cependant, cette fonction pourrait être davantage partagée entre le littoral et l'arrière pays avec en tout état de cause des afflux importants vers les communes proches des grandes agglomérations.

- la structure linéaire des zones à forte densité est favorable au développement d'un système efficace de transport collectif sur cet axe, reliant les différents pôles urbains.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Les aires urbaines :

Elaborées en 1994-1995 par l'INSEE, les aires urbaines s'appuient sur 2 critères :

- un critère d'emploi : il n'y a d'aire urbaine qu'autour d'un pôle d'emploi comportant au moins 5 000 emplois (le pôle urbain) ;

- un critère d'attraction mesuré par les déplacements domicile-travail. Sont considérées comme périurbaines (et donc non rurales) les communes dont la population active résidente est fortement attirée par un (ou plusieurs) pôle(s) d'emploi de ce type (seuil de 40%).

2.1.2 - La démographie des aires urbaines

Au-delà de l'analyse régionale présentée ci-avant, la localisation géographique du projet et ses caractéristiques nécessitent d'étudier la situation démographique des grandes agglomérations situées à proximité immédiate du futur contournement de Nîmes et Montpellier.

Cette zone se compose de trois aires urbaines (Montpellier, Nîmes et Lunel) et représente le plus grand bassin d'emploi et de vie de la région.

2.1.2.1 - L'extension des aires urbaines

La croissance de la population régionale est essentiellement supportée par les aires urbaines : le mouvement d'urbanisation qui a débuté dans les années 1950 s'est poursuivi et accéléré entre 1990 et 1999.

Dans le même temps, l'influence des villes s'est étendue ; 137 communes du Languedoc-Roussillon ont ainsi été intégrées dans la zone d'influence d'une aire urbaine.

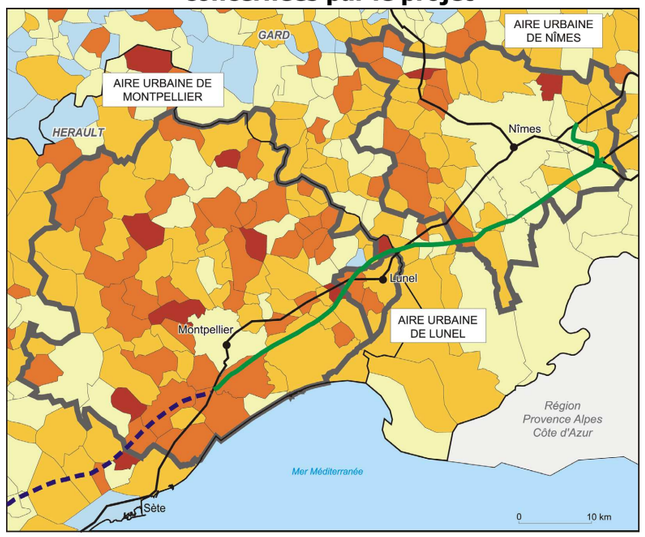
Evolution de la population des principales aires urbaines du Languedoc-Roussillon

Aires urbaines	**Pop. 90** (Nombre de communes 90)	**Pop. 99** (Nombre de communes 99)	**Evolution**
Montpellier	377 626 (75)	459 835 (93)	21,76%
Perpignan	194 387 (35)	247 789 (61)	27,47%
Nîmes	194 520 (34)	221 418 (46)	13,82%

Source : INSEE, RGP 1999.

L'aire urbaine de Lunel (4 communes en 1999) comprenait 28 558 habitants lors du dernier recensement.

Evolution de la population des aires urbaines concernées par le projet



2.1.2.2 - Montpellier, Nîmes : une explosion démographique depuis les années 1960

Les deux communes les plus importantes de la région sont Montpellier et Nîmes avec, en 1999, respectivement 225 et 133 milliers d'habitants.
Dans ces deux communes, le mouvement de hausse, commencé après la seconde guerre mondiale, a atteint son apogée dans les années 60 (croissance entre 1962 et 1968 de 66% pour Montpellier et de 40% pour Nîmes) avec l'arrivée massive des rapatriés d'Afrique du Nord.

Entre 1990 et 1999 (dates des deux derniers recensements), le taux de variation annuel de la population de l'aire urbaine de Montpellier s'est établi à 1,9% dont 1,3% dû au solde migratoire et 0,6% au solde naturel.

Contrairement à d'autres villes du sud-est dont la population a diminué au profit de leur périphérie (Marseille, Avignon), Montpellier a continué de croître entre 1990 et 1999 à un taux de 0,9% par an devenant ainsi la 8ème ville française en nombre d'habitants. Les projections font état d'une hausse continue de sa population.

ZAC Jacques Cœur - Montpellier

Nîmes, deuxième aire urbaine du Languedoc-Roussillon, connaît une évolution différente, puisque la ville centre se caractérise par une progression plus modérée (0,4% par an) depuis le début des années 80, alors que la périphérie reçoit l'essentiel de la population.

Extension de l'urbanisation

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

L'accroissement général de la population urbaine observé depuis les années 1960 s'est traduit par une extension progressive des couronnes urbaines, qui absorbent aujourd'hui l'essentiel de l'accroissement de la population avec une consommation importante d'espace. Toutefois, si l'importance du poids démographique des villes centres diminue, il est important de rappeler que la croissance démographique des couronnes périurbaines trouve sa source dans les villes-centres où sont concentrés services et emplois.

2.1.2.3 - Urbanisation de l'axe Montpellier-Lunel-Nîmes

L'augmentation générale de la population régionale s'est accompagnée d'une urbanisation croissante notamment sur l'axe Montpellier, Lunel, Nîmes.

Etirement de l'urbanisation entre Nîmes et Montpellier

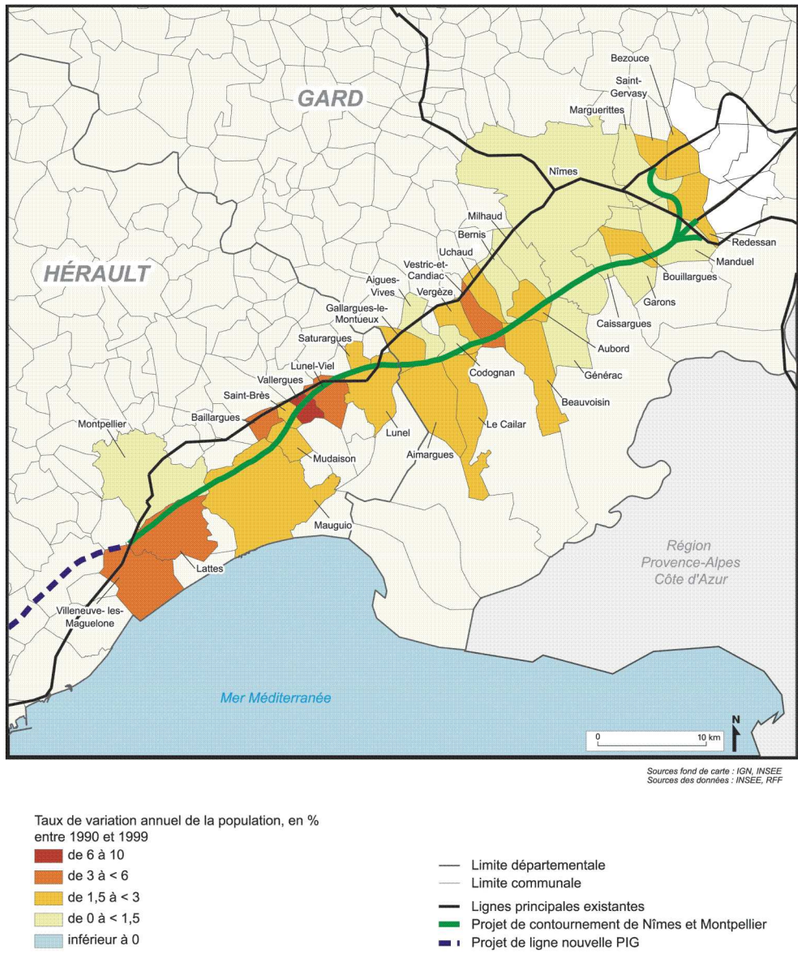
Une partie de l'accroissement de population de ces cinquante dernières années s'est concentrée autour de l'axe historique de circulation que constitue la nationale 113. Ainsi l'est de l'agglomération montpelliéraine se développe en direction de Lunel : l'espace situé entre le sud de l'agglomération et Lunel semble s'orienter dans son ensemble vers un niveau de densité comparable à celui de la banlieue montpelliéraine, c'est-à-dire environ 250 habitants par km².

La jonction entre Nîmes et Lunel semble également se préfigurer. L'espace entre ces deux villes a atteint un niveau de densité proche de celui de la première couronne nîmoise (entre 200 et 250 habitants par km²).

La ligne ferroviaire existante entre Nîmes et Montpellier suit donc un espace linéaire densément peuplé qui représente l'axe majeur de développement de cette zone géographique.

Cet espace, si l'on excepte les communes de Montpellier et de Nîmes, comprend 29 communes et 126 835 habitants. Depuis 1982, cette « bande » a enregistré un accroissement de population considérable : + 46 170 habitants, soit un taux d'accroissement annuel de 2,5%.

Evolution de la population des communes traversées par le tracé



2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

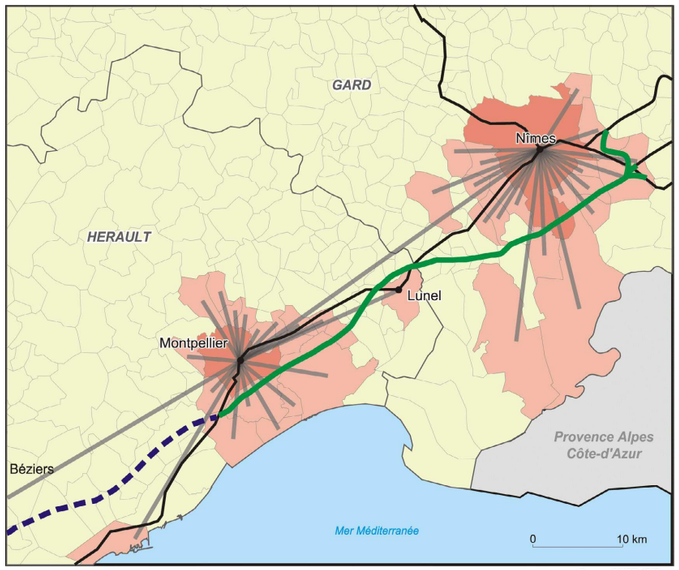
Qu'est qu'un flux domicile travail ?

C'est le nombre de personnes comptabilisées pour une relation donnée, c'est à dire un déplacement d'une commune à une autre, du lieu de résidence au lieu de travail.

Un flux peut être réflexif (somme des actifs qui résident sur leur commune de travail : flux intra communaux) ou non réflexifs (actifs qui ne résident pas sur leur lieu de travail : flux inter communaux).

Cette situation soulève la question de l'organisation des transports à l'intérieur des zones d'influence. En effet, Montpellier et Nîmes étant des zones d'emplois très importantes, de nombreux déplacements convergent quotidiennement vers ces villes. Leurs aires urbaines se développant, le nombre de trajets et la distance des déplacements augmentent, ce qui peut créer un engorgement des infrastructures de transport à moyen terme si cette tendance se poursuit.

Zones d'influence de Nîmes et de Montpellier



Certes, cette dynamique démographique s'est accompagnée de la modernisation ou de la construction de nouvelles infrastructures, tant autoroutières (élargissement de l'A9) que routières (mise à niveau des réseaux départementaux). Mais ce mode de développement n'est pas soutenable à long terme, les projections démographiques de l'INSEE tablant respectivement sur 750 000 et 280 000 habitants pour les aires urbaines de Montpellier et Nîmes à l'horizon 2030.

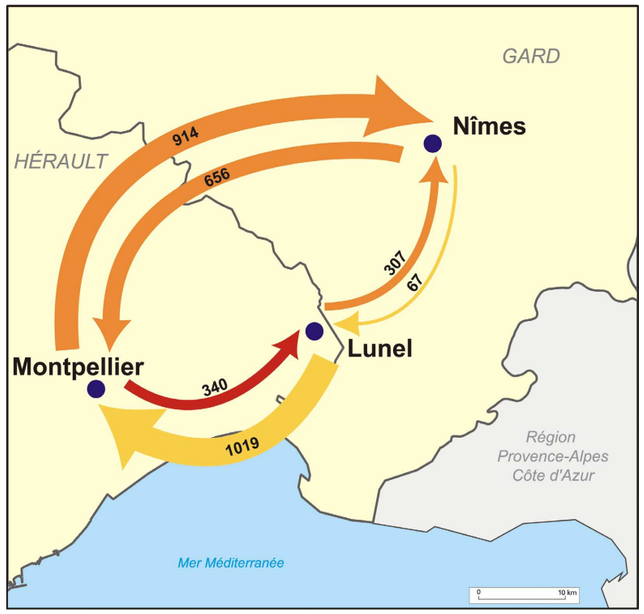
Or, il convient de constater que les aménagements ferroviaires n'ont pas suivi cette dynamique, ce qui se traduit par une saturation presque totale de la ligne ferroviaire entre Nîmes et Montpellier. La construction de la ligne nouvelle représente donc un moyen de corriger cette situation et de permettre un meilleur fonctionnement de cet espace.

2.1.3 - Les migrations alternantes

Les flux domicile-travail ont augmenté entre 1990 et 1999 : les déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail sont de plus en plus longs ce qui crée une augmentation du trafic, essentiellement routier, sur certains axes. Ainsi en 1975, 75,3% des actifs résidaient et travaillaient dans la même commune ; en 1990, ce pourcentage tombait à 60,5% et en 1999 à 50% (un actif sur deux change de commune pour se rendre à son travail). Ce phénomène s'explique par le développement de zones d'habitat résidentiel à la périphérie des grandes villes ainsi que par la dégradation du marché du travail dans les années 1990 qui pousse les actifs à accepter des emplois de plus en plus éloignés de leur domicile.

Enfin, les flux de la région se concentrent pour une large part sur un grand axe constitué par une chaîne de villes (Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Lunel, Nîmes et Alès, Avignon). Cette chaîne est caractérisée par une série de « bipôles » entre lesquels le nombre des déplacements quotidiens est souvent supérieur à 5 000. Il convient de noter que l'A9 concentre la majorité de ces déplacements ; la juxtaposition de trafics locaux et de circulations de transit constitue d'ailleurs une caractéristique forte des déplacements sur cette autoroute avec un risque réel d'engorgement de l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon dans les années à venir (cf. chapitre 4).

Variation des migrations domicile/travail entre 1990 et 1999



Les flux provenant des régions limitrophes ne représentent que 2% des mouvements domicile-travail du Languedoc-Roussillon. Les trois quarts des flux interrégionaux concernent les échanges entre le Gard et le Vaucluse. En 1999, on comptait 4 204 entrées dans le Gard , (3 718 en 1990, +13%) ; dans le même temps, 11 970 sorties étaient enregistrées vers le Vaucluse (7400 en 1990, +62%).

Au sein du Languedoc-Roussillon, les deux départements les plus attractifs sont l'Hérault et le Gard qui reçoivent à eux deux 83,5% des flux interdépartementaux. Le flux le plus significatif concerne Nîmes / Montpellier. Il est en très nette augmentation : en 1990, 457 nîmois se déplaçaient sur Montpellier, tandis que 514 montpelliérains se rendaient à Nîmes pour travailler.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

En 1999, ces flux sont respectivement passés à 656 et 914, soit des hausses de 43% et 77%. En tenant compte des déplacements entre aires urbaines, on dénombre 13 800 déplacements de personnes par jour dans les deux sens.

2.1.3.1 - L'attraction de Montpellier

L'attraction économique de Montpellier sur les communes environnantes se traduit par des déplacements domicile-travail importants et en hausse. En 1990, 104 161 personnes se déplaçaient pour travailler à Montpellier (mouvements intra et inter communaux). En 1999, ils étaient 113 041, soit une augmentation des flux de 8,5% entre les deux recensements.
La mobilité professionnelle s'est accrue dans un rayon de 20 à 25 kilomètres autour de Montpellier et l'aire d'attraction de la ville s'étend désormais de Lunel à l'est, jusqu'à Sète et Béziers. 21 communes, dont Lunel et Sète, fournissent plus de 500 actifs à la capitale régionale.
Dans le même temps, les échanges entre la ville centre et sa périphérie sont de plus en plus importants : la ville de Lattes accueillait ainsi en 1999, 1650 travailleurs Montpelliérains, contre 1330 en 1990, soit une augmentation de 24%.

2.1.3.2 - L'attraction de Nîmes

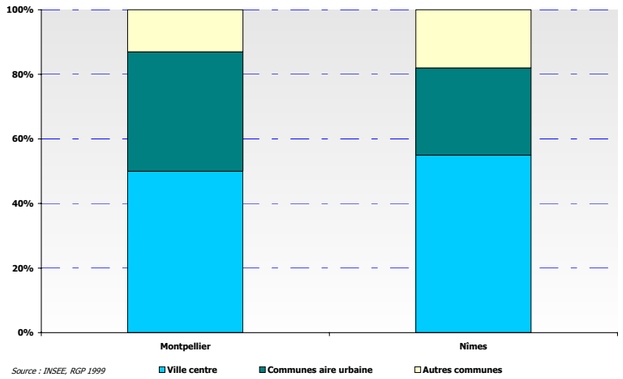
En 1990, 60 716 déplacements domicile-travail en direction de Nîmes étaient comptabilisés (mouvements intra et inter communaux). En 1999, une augmentation de 6,4% est observée avec 64 615 entrées dans Nîmes pour le motif travail.
Si 55% de l'ensemble des déplacements domicile-travail concernent les nîmois qui travaillent sur Nîmes (flux réflexifs), soit 36 122 personnes, 28 500 « migrants » résidant à l'extérieur de la commune de Nîmes convergent tous les jours vers la ville centre.

La distance moyenne entre les lieux de résidence et de travail s'est allongée : elle est passée de 13 kilomètres en 1982 à 15 kilomètres en 1999.

Les études du Dossier de Voirie d'Agglomération de Nîmes ont montré que les déplacements journaliers dans l'agglomération pourraient progresser de 40% à l'horizon 2010.

Les relations interurbaines augmentent également. En effet, de 1990 à 1999, le nombre de déplacements sur le trajet Nîmes-Alès a cru de 63%. C'est le flux le plus important du département hors aire urbaine de Nîmes.

Origines des migrations domicile / travail à Montpellier et Nîmes en 1999



2.1.3.3 - Les migrations domicile-étude

En 1999, 106 163 flux domicile-étude (fréflexifs et non réflexifs) convergeaient vers Montpellier, première ville universitaire de la région. Les flux sont en majorité réflexifs (69% de flux à l'intérieur de la commune de Montpellier). Ils concernent les déplacements domicile-collège, domicile-lycée et domicile-université.

La répartition des déplacements vers les collèges et lycées est assez homogène à l'intérieur de la région. Sept pôles structurants se démarquent : Alès, Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan, Carcassonne. A contrario, les déplacements domicile-université sont essentiellement polarisés sur Montpellier, la capitale régionale, qui accueille près de 70 000 étudiants sur 86 000 dans la région, soit une proportion de 81%.
Les jeunes qui étudient à Montpellier viennent pour la plupart du Languedoc-Roussillon (67%), de l'étranger (11%, avec les DOM-TOM), ou encore de PACA (6%).

Université Montpellier I

Provenance des étudiants originaires de Languedoc-Roussillon en 1999

Département	Nombre d'étudiants	En pourcentage
Aude	3 900	7%
Gard	14 500	26%
Hérault	33 400	60%
Lozère	1 700	3%
Pyrénées-Orientales	2 800	5%.

Source : Rectorat Montpellier

Les flux interdépartementaux les plus importants concernent les relations Gard-Hérault : chaque jour, environ 1000 étudiants se déplacent ainsi de Nîmes à Montpellier, et 5 000 de l'ensemble du Gard vers l'Hérault.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.2 - L'emploi et l'économie du Languedoc-Roussillon

2.2.1 - L'emploi

En 1999, lors du recensement général de la population, la région Languedoc-Roussillon comptait 756 172 emplois. Ce nombre est en croissance forte : entre 1990 et 1999, il a augmenté de 7,3% (+55 679 emplois).

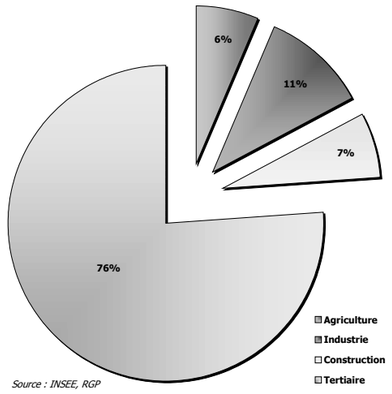
Le Languedoc-Roussillon concentre ainsi 3,3% de l'emploi métropolitain. Cette part est plus faible que celle de la population (3,9%) en raison de l'importance des inactifs (notamment des personnes âgées de plus de 60 ans) et des chômeurs.

La dynamique de l'emploi, qui suit le développement démographique, est renforcée par la croissance de l'activité féminine ; entre 1990 et 1999 l'emploi féminin a ainsi connu une hausse de 18%.

Les actifs en Languedoc-Roussillon représentaient en 1999 49% de la population des plus de 15 ans (contre 54% en France). Bien qu'en progression ce taux reste relativement faible : le poids des retraités, surtout d'anciens cadres et employés, ainsi que la sous-activité féminine ne sont pas étrangères à ce constat. En effet, les retraités représentent 24,6% de la population des plus de 15 ans et plus, contre 22,1% en France.

Avec 76 % de l'emploi régional en Languedoc Roussillon, le tertiaire est ici sur-représenté par rapport à la moyenne nationale (71%). La croissance de ses effectifs est forte (+ 84 000 emplois entre 1990 et 1999), alors que les autres secteurs (industrie, construction, agriculture) sont en baisse.

Répartition de l'emploi par secteur en 1999



Source : INSEE, RGP

Entre 1990 et 1999, ce sont les secteurs de la santé, de l'action sociale, de l'administration publique, des services opérationnels et de l'éducation qui ont le plus augmenté.

Variations sectorielles de l'emploi les plus marquées en Languedoc-Roussillon (1990-1999)

Activités	En valeur	En %	Poids dans l'activité totale
Santé, action sociale	+ 20 106	26%	13%
Administration	+16 092	21%	12%
Services opérationnels	+9 954	64%	3%
Education	+9 828	+18%	8%
Industrie	-9 063	-9%	11%
Construction	-9 981	-16%	7%
Agriculture	-13 851	-22%	6%

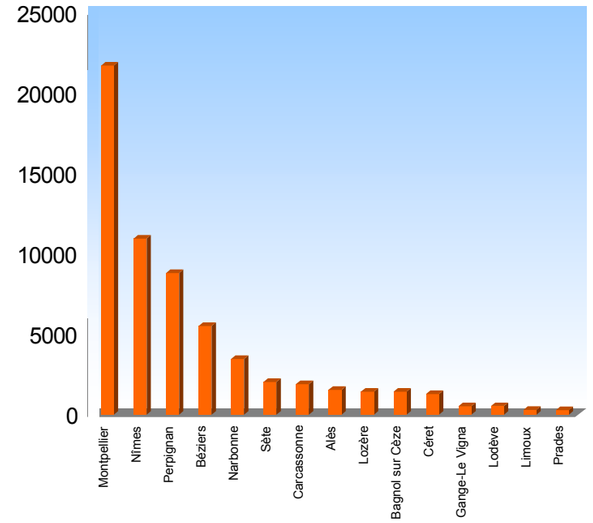
Source : INSEE, RGP

A noter la faible industrialisation de la région Languedoc-Roussillon : le secteur secondaire n'emploie que 11 actifs sur 100, malgré une présence encore forte dans le Gard. Seul l'emploi dans l'industrie agroalimentaire a augmenté (+8% en Languedoc-Roussillon, -2% en France).

En dépit de cette progression générale de l'emploi, la région reste fortement touchée par le chômage. En septembre 2001, 12,1% de la population active était à la recherche d'un emploi, contre 8,9% au niveau national (source ministère de l'emploi et de la solidarité).
Si l'on ajoute à ce fait l'augmentation du temps partiel (+60% pour les hommes, +56% pour les femmes), la situation de l'emploi dans la région reste préoccupante.

La région est découpée en 15 bassins d'emploi dont les plus importants sont ceux de Montpellier (203 000 emplois), Nîmes (122 600) et Perpignan (93 000). Plus généralement, l'emploi en Languedoc-Roussillon est concentré sur la bande littorale. En effet, les 7 bassins qui couvrent le littoral regroupent à eux seuls 604 000 emplois soit 80% du total régional.

Evolution du nombre de salariés par bassin d'emplois entre 1996 et 2000 (en milliers)



Source : INSEE

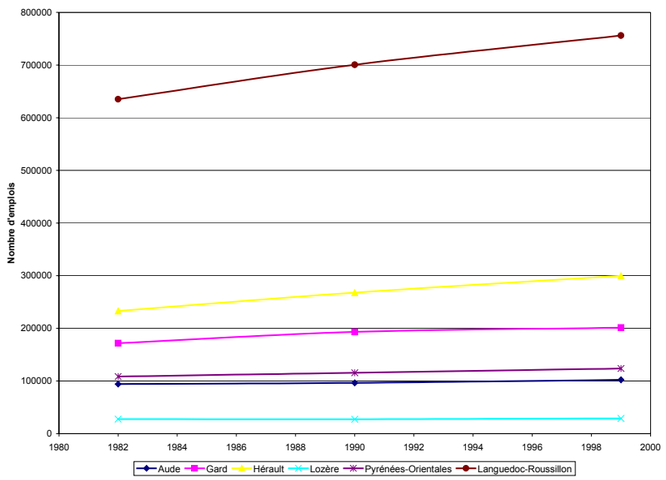
2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

L'Hérault concentre 40% de l'emploi régional et a été le bénéficiaire de 60% des nouveaux emplois créés en Languedoc-Roussillon entre 1990 et 1999. Ce département et le bassin d'emploi de Montpellier en particulier, impriment un rythme très soutenu à la croissance.

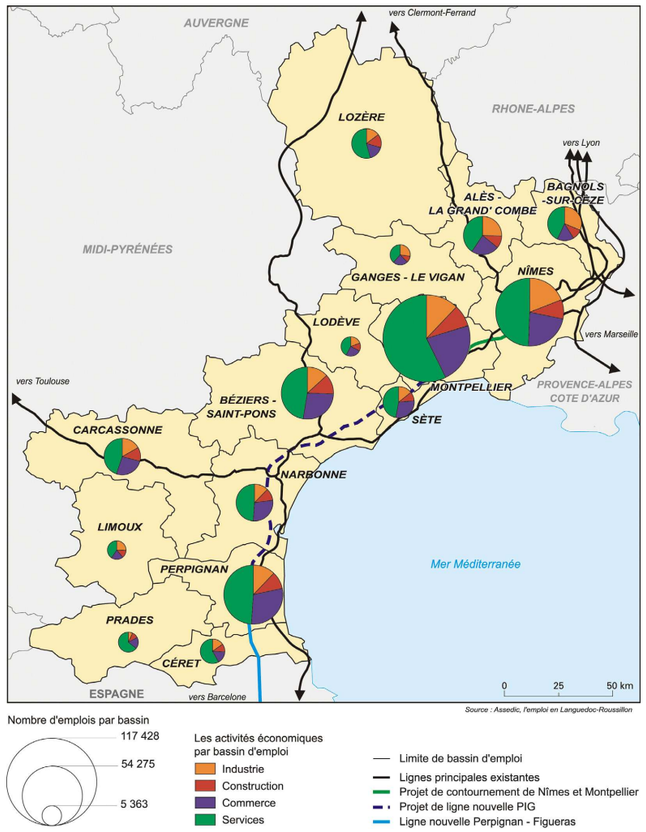
Evolution de l'emploi en Languedoc-Roussillon (1982-1999)

	1982	1990	1999	Evolution annuelle 1999/1982
Aude	94 208	96 527	102 273	0,5%
Gard	171 808	193 122	201 343	0,9%
Hérault	232 916	267 887	299 841	1,5%
Lozère	27 644	27 352	29 025	0,3%
Pyrénées-Orientales	108 532	115 605	123 690	0,8%
Languedoc-Roussillon	**635 108**	**700 493**	**756 172**	**1,0%**

Source : INSEE, RGP 1999



Photographie de l'emploi en Languedoc-Roussillon en 2000



2.2.2 - Le tissu économique

Le Produit Intérieur Brut (PIB) du Languedoc Roussillon est estimé à 43,1 milliards d'euros en 2001 ; la région ne représente que 3% de la richesse nationale alors que son poids démographique est de 3,9%. Elle se situe ainsi au dernier rang en France selon l'indicateur le plus utilisé en matière de richesse : le PIB par habitant. Les régions limitrophes ont des PIB par habitant nettement supérieurs.

Analyse comparative du PIB par habitant du Languedoc-Roussillon et des régions voisines

Régions	PIB Par habitant en 2000 (en euros)
Languedoc-Roussillon	17 827
Auvergne	19 653
Midi-Pyrénées	20 196
PACA	21 018
Rhône-Alpes	24 111

Source : INSEE

La faiblesse relative du poids du Languedoc-Roussillon en termes de PIB s'explique notamment par une sous-représentation de l'industrie et par une sur-représentation des services marchands et non marchands. Cependant, le développement de certaines activités tertiaires créatrices de richesses dans des villes comme Montpellier ou Nîmes pourrait permettre d'opérer un rattrapage de l'économie du Languedoc-Roussillon sur les autres régions.

La puissance et/ou le dynamisme économique des régions limitrophes entraîne des flux d'échanges de biens et de services importants : au-delà des flux transpyrénéens, la région Languedoc-Roussillon accueille des trafics très significatifs d'échanges à l'intérieur du territoire national.

L'analyse du tissu économique présentée ici privilégie les activités générant des flux de transport, qui nous intéressent plus particulièrement dans le cadre du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Les principaux secteurs d'activités générateurs de flux sont :

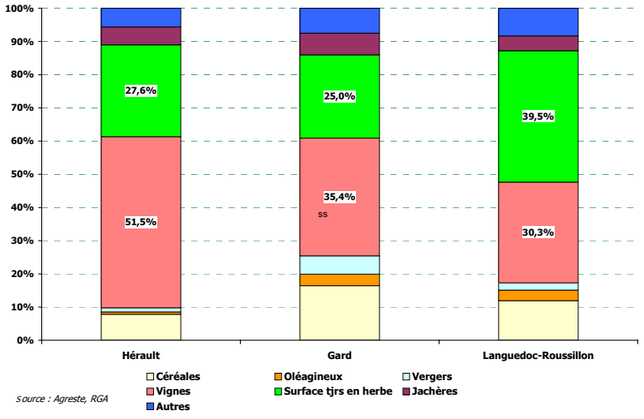
- pour les marchandises, l'agriculture, l'industrie et le BTP ;
- pour les voyageurs, le commerce et le tourisme.

Chacun de ces secteurs fait l'objet d'une analyse spécifique qui vise à mettre en évidence ses évolutions récentes.

2.2.2.1 - L'agriculture

L'agriculture en Languedoc-Roussillon occupe une place importante. Son activité se compose essentiellement de viticulture et de cultures maraîchères et fruitières. La surface agricole utilisée (SAU) est d'environ un million d'hectares, ce qui représente environ 40% de la superficie totale de la région.

Structure de la Surface Agricole Utile



Source : Agreste, RGA

2.2.2.1.1 - La viticulture

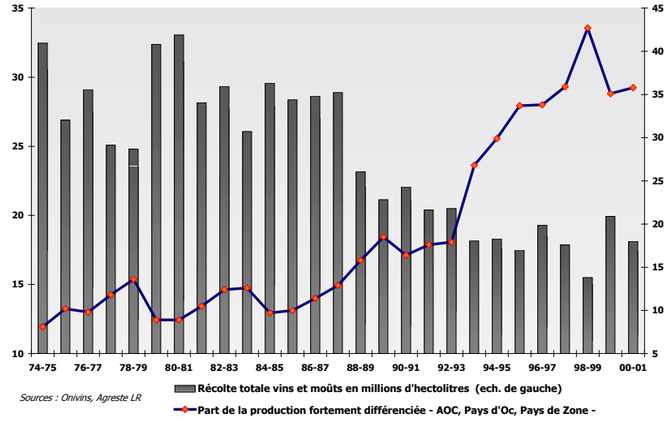
En 2000, le vignoble en Languedoc-Roussillon s'étendait sur environ 300 000 hectares (essentiellement dans la plaine littorale) contre 450 000 hectares en 1975. En termes de superficie, il s'agit du plu s grand vignoble du monde.
La viticulture représente aujourd'hui 49% de la production agricole régionale, soit environ 1,16 milliard d'euros.

Après une période de production intensive, la viticulture de la région a connu de profondes mutations afin de répondre aux évolutions de la demande. La production a ainsi fortement diminué, passant de 30 millions d'hectolitres/an en 1975 à moins de 20 millions aujourd'hui.

Une véritable révolution qualitative est intervenue au cours des deux dernières décennies, qui s'est en particulier traduite par une politique de produits (appellations d'origine) et par la valorisation de vins de pays, de cépage ou de marque. Le Languedoc-Roussillon comprend en particulier une trentaine d'AOC dont trois (Costières de Nîmes, Muscat de Lunel, coteaux du Languedoc) sont traversées par le projet. Globalement, les AOC représentent 88 600 hectares (en progression d'environ 3000 hectares par an), soit près de 30% du vignoble languedocien.

La production en AOC s'élevait en 1991 à un peu plus de trois millions d'hectolitres ; en 2001, elle a dépassé le cap des 4 millions (4,07 précisément). La part relative des productions fortement différenciées (AOC, Pays d'Oc, Pays de Zone) est en forte hausse depuis le milieu des années 70. Elle est ainsi passée de 6% en 1974 à 35% en 1999.

La production viticole en Languedoc-Roussillon



Sources : Onivins, Agreste LR

Parallèlement à ces efforts de production, une politique de commercialisation ambitieuse a vu le jour pour la conquête de nouveaux marchés, notamment en dehors des frontières. Le rapport qualité / prix est ainsi devenu plus favorable pour le Languedoc-Roussillon puisque le secteur gagne à nouveau des parts de marché.

Cependant, la viticulture languedocienne rencontre encore des difficultés, comme le montre la crise de 2001/2002 qui a conduit à une distillation subventionnée des excédents de production en vins de pays et vins de table. Ce secteur de la viticulture du Languedoc-Roussillon reste majoritaire en termes de volumes avec une production de 9,8 Mhl pour les vins de pays et 2,4 Mhl pour les vins de table.

Les principaux débouchés de la viticulture se trouvent en France, où 60% de la production sont distribués. Le processus commercial est marqué par la prédominance actuelle de la grande distribution qui écoule la majorité des vins. La vente dans les magasins spécialisés est en net recul, alors que la vente directe au consommateur ne représente plus que 10% (à noter toutefois le développement du tourisme viticole).

Cette situation est caractéristique du virage amorcé par la viticulture régionale. L'une des spécificités de la région en matière d'organisation est la prépondérance des caves coopératives. Les producteurs du Languedoc-Roussillon cherchent à augmenter leur valeur ajoutée et à exporter eux-mêmes. Les relations avec les grandes entreprises agroalimentaires sont donc essentielles pour les viticulteurs. L'implantation par BSN en septembre 2000 d'une verrerie dans le biterrois et la construction au début de l'année 2001 par Saint-Gobain d'une plate-forme logistique où les producteurs locaux et les embouteilleurs peuvent s'approvisionner en bouteilles en sont deux illustrations.
Ce lien est nécessaire pour améliorer les coûts de commercialisation (transport) et de logistique.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Vignes de l'AOC « Costières de Nîmes »

2.2.2.1.2 - La production maraîchère et fruitière

Le secteur des fruits et légumes (essentiellement présent dans le Gard et les Pyrénées-Orientales) représentait 614 millions d'euros en 2000, soit 26% de la production agricole régionale. Cette activité traditionnelle s'est développée dans les années cinquante avec la construction par la compagnie du Bas-Rhône Languedoc (BRL) de grandes infrastructures hydrauliques notamment dans la plaine littorale. Aujourd'hui, la production fruitière représente 14% du verger national en termes de superficie.

Les productions principales sont les pêches-nectarines, les abricots, les pommes, les cerises, les tomates, les artichauts et les salades. Cette activité bénéficie de la présence de grandes firmes agroalimentaires comme Saint-Mamet, qui fournissent des débouchés importants. Cependant, l'activité recule depuis l'ouverture européenne et l'entrée des Pays méditerranéens, traditionnellement producteurs de fruits et légumes.

Fruits et légumes : une production diversifiée

	Superficies utilisées (ha)	Productions récoltées (tonnes)
Pêches nectarines	3658	87368
Abricots	5509	39404
Pommes	3161	130408
Cerises	2044	9004
Tomates	1354	125730
Artichauts	1402	13025
Salades	3125	83970

Source INSEE, chiffres 2001

2.2.2.2 - L'industrie

Industrie : 11 752 établissements (au 01/01/2001)
81 883 emplois (en 1999)
Principaux secteurs : agroalimentaire, biens intermédiaires, textile, chimie

Source : INSEE (RGP et Tableaux de l'économie)

La région Languedoc-Roussillon occupe de fait une part relativement modeste dans l'industrie française : environ 1,5% pour les effectifs, comme pour la valeur ajoutée. La part régionale en termes d'emploi est d'environ 11% contre près de 18% pour l'ensemble de la France. La région se caractérise également par l'absence de très grands établissements et par l'existence de nombreuses très petites entreprises (11 752 établissements y compris l'agroalimentaire et l'énergie-, dont 95% comptent moins de dix salariés).

Elle a perdu de nombreux emplois (-9063 entre 1990 et 1999) surtout dans les zones à industries traditionnelles (Alès, Bagnols sur Cèze, Béziers…). Néanmoins, le département du Gard reste industriel et affiche quelques spécificités sur des bassins d'emploi tels que :

- le bassin d'Alès : cet ancien bassin minier en reconversion (25 000 emplois perdus) a su attirer des industries performantes dans le domaine de la chimie (Aventis…) et de l'électronique ;

- le bassin de Ganges / le Vigan est dédié à l'activité textile (Cogetex, Eminence…) et cherche des voies de diversification ;

- le bassin de Bagnols sur Cèze s'est spécialisé dans le nucléaire (Cogema) et dans la métallurgie,

- le bassin de Nîmes est quant à lui très diversifié et représente le plus grand réservoir d'emplois industriels. Les industries de la chimie-pharmacie et de l'agroalimentaire y restent prépondérantes.

Dans l'Hérault, l'industrie est essentiellement concentrée dans les bassins de Montpellier (informatique, électronique, paramédical et médical…) et Béziers (métallurgie, mécanique…). Les deux départements concernés par le contournement de Nîmes et Montpellier concentrent plus des deux tiers des emplois industriels.

L'agroalimentaire est présent sur tout le territoire. C'est un secteur moteur pour l'économie de la région. Il concentre 21,2% des salariés de l'industrie en Languedoc-Roussillon contre 13,5% au niveau national, pour un chiffre d'affaires de 6,7 milliards d'euros.

Ce secteur est dynamique en Languedoc-Roussillon et dispose de nombreux atouts pour continuer son développement :

- une activité diversifiée (eaux de table, chocolaterie, transformation et conservation de légumes, production de viande, fabrication de vins et spiritueux…),

- une répartition géographique relativement équilibrée au sein du territoire régional,

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

- de nombreux centres de recherche et d'innovation publics (avec notamment Agropolis à Montpellier, qui regroupe l'Inra, l'Ensam, Cémagref, l'IRD (ex-Orstom), le Cirad, ce qui en fait le premier centre français en agronomie), et privés (Vilmorin dans le Gard…),

- une activité commerciale développée avec de nombreux marchés dans le reste de l'Europe,

- la présence de grands groupes de rayonnement national et international (Saint Mamet, Haribo, Dumas, Lor, Jacques Vabre, Perrier, Royal Canin) et d'autres firmes en développement (Spanghero, Salvetat, Quezac…).

C'est aussi le plus gros utilisateur (66%) du transport régional. Ces transports sont cependant effectués très majoritairement (90%) par la route. Ceci s'explique par le fait que la plupart des flux de transport correspondent à des courtes distances, et qu'il n'y a pas de massification des flux.

Le captage d'une partie de ces flux par le transport ferroviaire constitue donc un enjeu important, et ce d'autant plus que le transport constitue désormais un facteur important pour le développement de l'agroalimentaire.

La poursuite de la dynamique de l'agroalimentaire passe en effet par le captage de nouveaux marchés, notamment à l'export. Ceci implique une baisse des coûts du transport, qui peut en particulier être atteinte par une massification des flux.

La reconversion qualitative que mène actuellement la viticulture s'est en particulier traduite par le passage de la vente en vrac à la vente en bouteilles ; ceci entraîne une transformation des modes d'acheminement avec une performance accrue de la chaîne logistique.

Vue aérienne du site de l'usine Perrier à Vergèze

2.2.2.3 - Le secteur Bâtiments et Travaux Publics (BTP)

BTP :	17 055 établissements (au 01/01/2001) 49 990 emplois (en 1999) Chiffre d'Affaires consolidé des Travaux Publics : 963 M€ (en 2000)

Source : INSEE

Le secteur du BTP emploie 7% de la population régionale. Il bénéficie de la poussée démographique du Languedoc-Roussillon et de l'extension des zones urbanisées qui nécessitent de nombreux aménagements.

Le BTP a en particulier répondu à la demande en nouveaux logements qui s'est traduite entre 1990 et 1999 par un accroissement du parc de 1,6% par an : 7 700 résidences principales et 1 700 résidences secondaires ont été construites chaque année pour le seul département de l'Hérault.

Il a également profité de la mise en valeur du littoral suite à la mission Racine. Ainsi, entre 1980 et 1996, il s'est construit 143 596 logements sur le littoral, soit 13% du total national sur cette période.

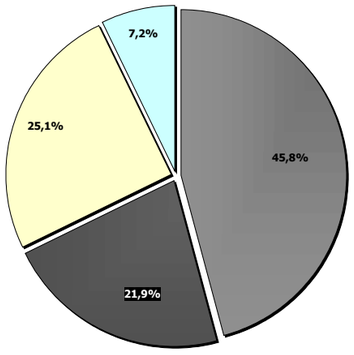
Chantier de bâtiment à Montpellier

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Pour l'activité Travaux Publics, le projet le plus important de la décennie est précisément le contournement de Nîmes et Montpellier. Les autres projets sont la construction de la ligne Perpignan-Barcelone, les grands chantiers routiers (A75 et A750, viaduc de Millau), le projet de contournement sud autoroutier de Montpellier. Ces nouveaux équipements devraient représenter un marché de plus de 3 milliards d'euros.

Dans le même ordre d'idées, il convient de signaler l'effet du contournement de Nîmes et Montpellier sur le secteur des carrières, la construction de l'infrastructure ferroviaire nécessitant l'apport de plus de 7 millions de mètres cubes de matériaux.

Répartition de l'activité T.P. du Languedoc-Roussillon en 2000



Source : Fédération régionale des travaux publics du Languedoc-Roussillon

2.2.2.4 - Le secteur tertiaire

Tertiaire :	90 570 établissements (au 01/01/2001) 575 000 emplois (en 1999) Principaux secteurs : commerces, services aux particuliers, éducation, santé…

Source : INSEE (RGP Tableaux de l'économie régionale)

Le tertiaire regroupe près de 80% des établissements de la région et 76% des emplois. La part du tertiaire dans la valeur ajoutée brute régionale s'élevait à 76,4% en 2001 (72,4% au niveau national). Son importance est grandissante du fait notamment de la dématérialisation progressive de l'économie (phénomène national) mais également de l'augmentation de la population et donc de la demande de services.

Les secteurs les plus importants sont, selon l'INSEE, les suivants :

- l'éducation, la santé et l'action sociale (environ 17 000 établissements)
- le commerce (près de 36 000 établissements),
- les services aux entreprises (15 000 établissements)
- les services aux particuliers (environ 19 000 établissements)

Le département de l'Hérault concentre à lui seul 42% des établissements et 40% des emplois du secteur tertiaire. Le statut de capitale régionale de Montpellier explique la forte concentration des activités tertiaires et plus particulièrement des services administratifs.

2.2.2.4.1 - Le commerce

L'environnement commercial des principaux sites urbains a bouleversé les structures commerciales anciennes. Zones et centres commerciaux, hypermarchés et grandes surfaces spécialisées (jardinerie, bricolage, électroménager…), se sont regroupés à la périphérie des villes et le long des grands axes routiers.

Le secteur de la grande distribution poursuit sa croissance. Entre 1990 et 2000, la surface commerciale des hypermarchés, supermarchés et max-discounters est passée de 483 700 m² à 575 500 m², soit une hausse de 19%. Cette augmentation est une des causes de l'augmentation de la circulation sur le réseau routier : la grande distribution est génératrice de flux de marchandises et de mobilité humaine.

Le commerce de détail a quant à lui connu une baisse de 10% du nombre de ses établissements au cours de la même période. Ce recul est particulièrement sensible dans les zones plus rurales, à l'écart des grands axes de communication.

2.2.2.4.2 - Les services marchands

En 2000, les services marchands employaient environ 130 000 personnes, essentiellement dans deux domaines :

- les services aux entreprises (76 000 salariés). Ce secteur est en pleine expansion avec notamment le développement des établissements de travail temporaire, très utilisés par le tourisme et le BTP, et les services de conseil et d'assistance aux entreprises dont la dynamique est très forte (+6 000 emplois en dix ans) ;
- les services aux particuliers (73 000 salariés). Cette branche est également en pleine croissance du fait de l'explosion démographique du Languedoc-Roussillon. La demande en services augmente en même temps que la population. Ces progressions se font particulièrement sentir dans les grandes villes (Montpellier, Nîmes, Perpignan).

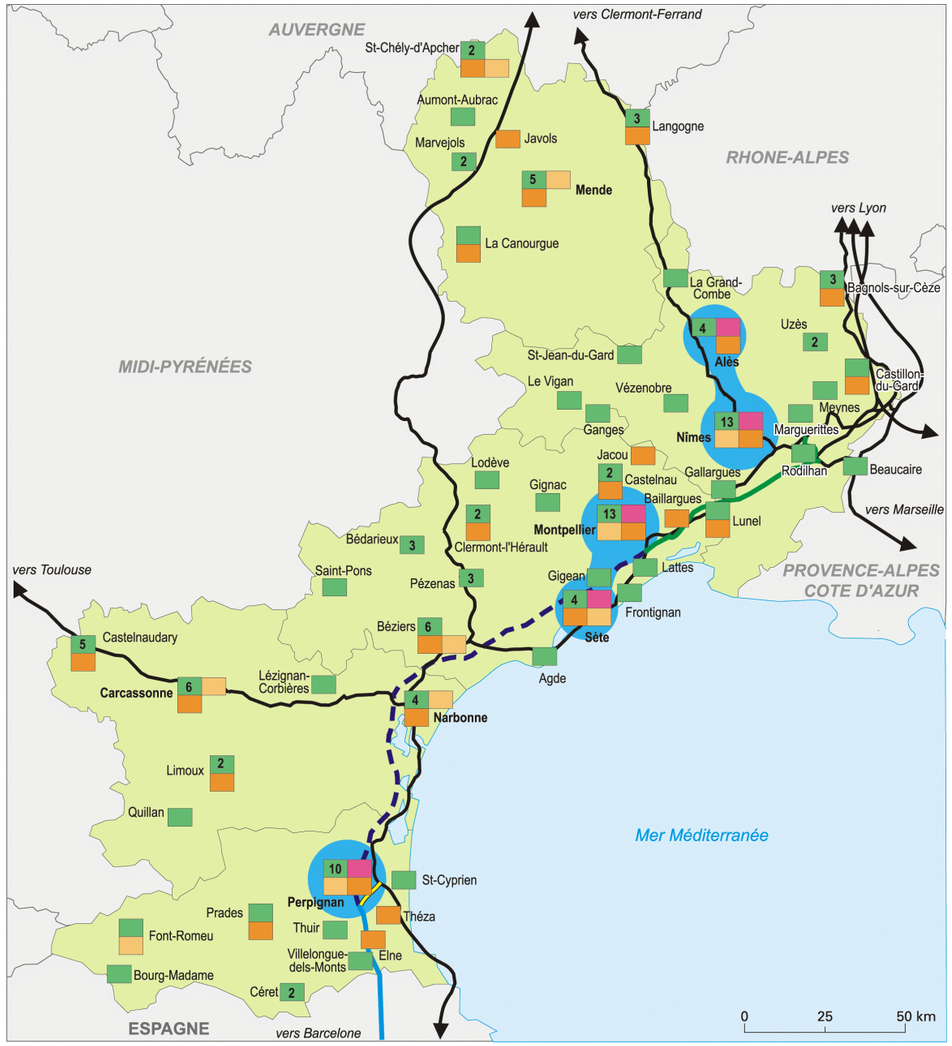
2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.2.2.4.3 - Les services non marchands

Les secteurs de la santé, de l'action sociale, de l'administration publique et de l'éducation emploient environ 255 000 personnes. Les services de l'Etat ou des collectivités locales sont souvent les principaux employeurs des grandes villes, en particulier à Nîmes et Montpellier, centres administratifs importants. Le premier employeur de la ville de Nîmes est ainsi le centre hospitalier, le deuxième est la municipalité et le troisième, la SNCF (ateliers de Courbessac).

A titre d'exemple, le montant annuel des dépenses de l'Etat en région est de l'ordre de 7,6 milliards d'euros.
La forte présence de la recherche constitue une des particularités du secteur tertiaire dans la région. Le Languedoc-Roussillon, après des progrès importants au cours des trente dernières années, est désormais bien doté en chercheurs et laboratoires. Si Montpellier reste de loin la ville concentrant le plus d'activités dans ce domaine (médecine, pharmacie, informatique…), elle n'est plus la seule : Nîmes (biotechnologies), Perpignan, Alès (Ecole des Mines) possèdent également de bons atouts.

Le site SNCF de Nîmes-Courbessac



Source : Rectorat, Conseil Régional et DRAF du Languedoc-Roussillon

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.2.2.5 - Le tourisme

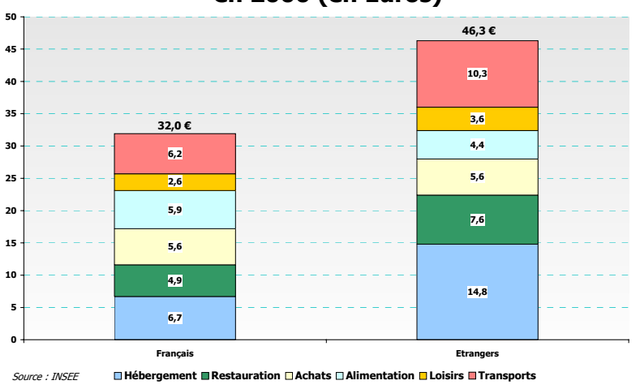
2.2.2.5.1 - Présentation générale

Au niveau statistique, le tourisme ne constitue pas une branche à part entière du tertiaire. Par nature transversal, il recouvre - partiellement - plusieurs secteurs de l'activité économique (les commerces, les services aux particuliers…). Il représente pourtant un des maillons essentiels de l'économie du Languedoc-Roussillon. L'INSEE estime ainsi qu'en 2000 :

- le nombre d'emplois directs du tourisme s'inscrit dans une fourchette de 30 000 à 35 000 ;
- le nombre d'emplois induits est compris entre 17 000 et 21 000 ;
- le nombre d'emplois saisonniers s'élève à 32 000.

Le tourisme a des retombées sur l'ensemble de l'économie régionale et notamment sur le BTP, le commerce et les transports. Le transport constitue d'ailleurs après l'hébergement, le poste de dépense le plus élevé en moyenne pour un touriste (32 € par nuitée pour un français, 46,3 € pour un étranger). Cette situation est due à la durée moyenne du séjour, qui est de 7,6 nuits par touriste, soit la plus longue en France.

Dépenses par nuitée en Languedoc-Roussillon en 2000 (en Euros)



Source : INSEE

En 2000, le nombre de nuitées était évalué à 110 millions alors qu'il n'était que de 92 millions en 1991, ce qui classe le Languedoc-Roussillon au quatrième rang des régions françaises. 47% de ces nuitées se font dans le secteur non marchand (les résidences secondaires représentent 1 523 825 lits au total).

La clientèle est composée à 62% de résidents français en provenance essentiellement de l'île de France, de Rhône-Alpes et du sud de la France. 30% sont des étrangers, originaires le plus souvent d'Allemagne, d'Angleterre et de Hollande.

Origine des touristes estivants venant en voiture en 1999 sur le littoral héraultais	
Pays ou régions d'origine	Pourcentage
Ile de France	16.3%
Midi-Pyrénées	15.2%
Rhône-Alpes	15.1%
PACA	4.7%
Pays-Bas	2.8%
Allemagne	2.8%

Source : DRE Languedoc-Roussillon

Le Languedoc-Roussillon attire une clientèle de proximité (Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes, PACA) et une clientèle du nord de l'Europe.

Les déplacements se font dans une part assez large en voiture (en empruntant le réseau autoroutier). Selon l'étude la plus récente (1995) réalisée par la SOFRES sur le sujet, 89% des touristes français visitant le Languedoc-Roussillon utilisaient la voiture comme moyen de transport pour accéder à la région, contre 81% en 1991. La création du TGV Méditerranée, ainsi que la perspective de la ligne nouvelle, peuvent entraîner un relatif rééquilibrage modal. Les résultats des premiers mois de fonctionnement du TGV Méditerranée s'avèrent à ce titre prometteurs.

Les sites régionaux possédant la plus grande fréquentation sont, dans l'ordre (sites de plus de 300 000 entrées en 2000) :

- le pont du Gard,
- Aigues-Mortes (Notre Dame des Sablons),
- la maison Carrée de Nîmes,
- le Phare de la Méditerranée à Palavas,
- la cité médiévale de Carcassonne,
- la réserve africaine de Sigean,
- la bambouseraie à Anduze.

Le pont du Gard

Aigues-Mortes

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.2.2.5.2 - L'hébergement

L'offre d'hébergement se concentre sur le littoral et les grandes villes (Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan) avec 71% du parc total.
Cette offre s'élevait au 1er Janvier 2000 à 1 985 658 lits qui se répartissent de la façon suivante :

Répartition de l'hébergement touristique par espace géographique en 2000

Capacités d'hébergements	Littoral	Urbain	Arrière Pays	Total
Hôtels	247	331	383	961
Lits	*15 152*	*22320*	*14814*	*52 286*
Résidences de tourisme	117	52	*104*	273
Lits	*18 110*	*7313*	*9403*	*34 826*
Campings	318	106	*356*	780
Lits	*206 187*	*32739*	*78306*	*317 232*
Hébergement familial	286	127	*253*	666
Lits	*29 894*	*12 073*	*15 522*	57 489
Résidences secondaires	188 538	26 926	*89 301*	304765
Lits	*942 690*	*13 4630*	*44 6505*	*1 523 825*
Total (lits)	***1212033***	***209075***	***564550***	***1 985 658***

Source : CRT Languedoc-Roussillon

Après une période de baisse au milieu de la précédente décennie, l'activité est en croissance et a même dépassé le cap des cent millions de nuitées. L'arrière pays et le tourisme de passage (culturel, urbain, loisirs…) ont connu les plus forts développements alors que la montagne, affectée notamment par des difficultés d'enneigement, a quelque peu régressé.

2.2.2.5.3 - Le tourisme d'affaires

Il s'agit d'une activité en fort développement, qui génère des flux de transport importants, sur lesquels le fer peut se positionner.

Les trois principales villes de la région possèdent toutes un ou plusieurs sites d'accueil.

Parmi elles, Montpellier, se classe à la troisième place Française pour les congrès (après Paris et Strasbourg).

Avec son complexe « Enjoy Montpellier », qui regroupe le Corum, le Zénith et le parc des expositions, la ville a accueilli en 2000 85 000 congressistes, dont 63 000 sur le site du Corum (+88% en un an). 101 foires, salons et concours ont été organisés au sein du parc des expositions. La fréquentation globale devrait augmenter avec la construction d'un nouvel espace d'accueil de 4 300 m².

Ce secteur a d'importantes retombées économiques sur la ville : l'activité du palais des congrès aurait injecté plus de 51 millions d'euros dans l'économie locale, soit une hausse de 11% par rapport à 1999. La dépense moyenne d'un congressiste international hébergé en ville est de 244 euros, 183 euros pour un congressiste national et à 45,7 euros pour un régional.
La réussite de ce type de tourisme est conditionnée par trois facteurs :

- la qualité de l'offre d'hébergement et de sites de réunion,
- la qualité de l'environnement,
- l'accessibilité.

La qualité des transports collectifs joue un rôle plus important pour le tourisme d'affaires que pour le tourisme classique. Le gain de temps supplémentaire sur les liaisons TGV Paris-Montpellier procuré par le contournement de Nîmes et Montpellier constituera donc un atout (en 2000, seulement 20% des congressistes utilisaient le chemin de fer, proportion qui pourrait fortement s'accroître dans l'avenir). Le fort développement de la recherche et la renommée des universités contribuent également au développement de cette activité.

Le Corum de Montpellier

A noter que la ville de Nîmes projette la création d'un centre de congrès dans le cadre de l'opération "Triangle de la gare". La proximité de la gare (TGV, TER) constitue un atout supplémentaire pour ce projet.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.2.2.5.4 - Les activités nautiques

Le Languedoc-Roussillon fonde en partie son activité touristique sur les loisirs maritimes. Depuis les années 60, de nombreux équipements nautiques ont en effet vu le jour, tels les ports de plaisance de la Grande Motte ou du Grau du Roi (Port Camargue) qui, avec 4 350 anneaux, est le plus important de la région.

Le département de l'Hérault est le plus développé dans ce secteur avec de très nombreux ports (La Grande Motte, Cap d'Agde…).

La Grande Motte

2.2.2.5.5 - Le thermalisme

La fréquentation des établissements thermaux dans la région figure parmi les plus importantes de France (17% de l'ensemble), la classant ainsi pour l'année 2001 au 3ème rang national s'agissant des cures de plus de 18 jours des assurés sociaux. En effet en 2001 plus de 89 800 curistes ont séjourné dans les stations thermales de la région. Deux prennent place parmi les cinq premières stations thermales françaises : Balaruc-les-Bains dans l'Hérault et Amélie-les-bains dans les Pyrénées Orientales avec respectivement 36 000 et 30 000 curistes en 2001.

Gard		Hérault	
Capacité d'accueil	279 314 lits (14% de l'offre régionale)	Capacité d'accueil	719 501 lits (36% de l'offre régionale)
Nombre de nuitées	20 millions	Nombre de nuitées	27,9 millions
Origine de la clientèle en France		Origine de la clientèle en France	63%, dont : - 25% de Rhône-Alpes - 19% d'Ile de France
Origine de la clientèle étrangère	34%, dont : - 37% des Pays-Bas - 15% de Belgique - 14% d'Allemagne	Origine de la clientèle étrangère	37%, dont : - 26% d'Allemagne - 14% de Grande Bretagne - 12% des Pays-Bas

Source : CDT du Gard et de l'Hérault

- Le Grau du Roi, et son port de plaisance (Port Camargue) représente la plus grande station de la région avec 4 350 anneaux et un plan d'eau de 70ha permettant la pratique de toutes les activités nautiques ;
- Le tourisme est orienté sur la fréquentation de sites culturels majeurs, avec, comme point d'orgue le Pont du Gard ;
- Nîmes est une destination touristique de premier ordre du fait de son patrimoine antique (Maison Carrée, Arènes). En revanche, le tourisme d'affaires ne dispose pas encore de grands équipements de type centre de congrès ;
- Le tourisme est de moins en moins sédentaire : 29% de la clientèle pratique un tourisme d'itinérance et de découverte ;
- Les Cévennes constituent un territoire aux potentialités fortes pour le tourisme de pleine nature ;
- La Camargue est également un site emblématique du département (espaces naturels, culture taurine..).
- La capacité d'hébergement de l'Hérault est la plus forte de la région : elle représente deux fois et demi celle du Gard et compte 30 % de nuitée en plus ;
- Le nombre de nuitées est en forte progression : + 12% entre 1997 et 2000 ;
- Les villes (Montpellier, Béziers, Sète) bénéficient d'un riche patrimoine culturel ou naturel ;
- Le tourisme balnéaire est très développé avec 15 stations de bord de mer et 10 ports de plaisance (La Grande Motte, le Cap d'Agde…) ;
- L'arrière Pays, quoique moins fréquenté, dispose de sites exceptionnels : Saint-Guilhem-le-Désert, le Lac du Salagou… ;
- Présence de festivals nationaux et internationaux : Montpellier Danse, Festival du cinéma méditerranéen… ;
- Montpellier est la troisième ville française pour les congrès
(85 000 congressistes accueillis au Corum, Parc des expositions).

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Nîmes : sortie des arènes

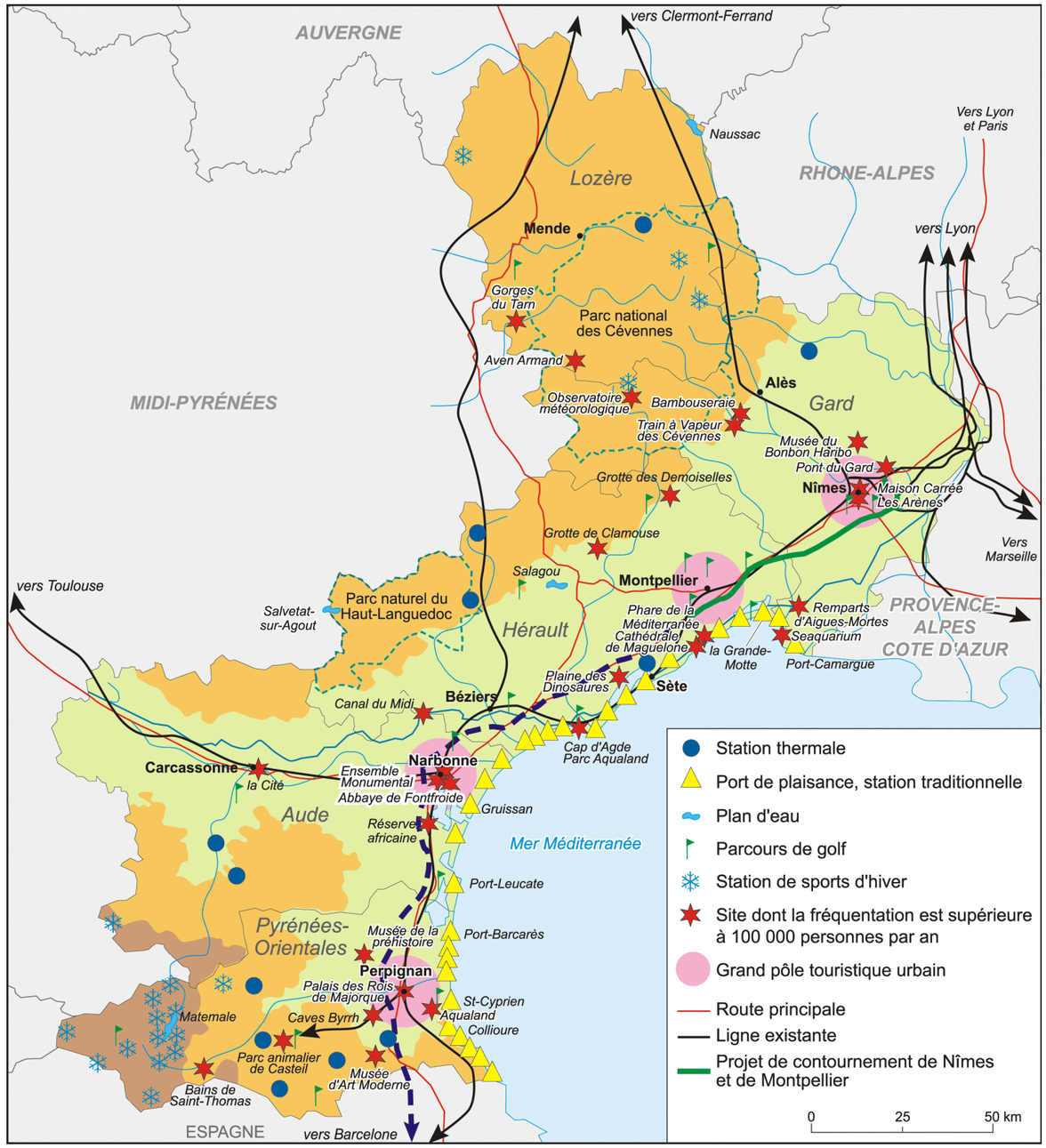
2.2.2.5.6 - L'évolution de la demande

Le tourisme, du fait des améliorations des moyens de transport et de l'aménagement du temps de travail, devrait connaître une mutation de la demande.

Les professionnels du tourisme constatent une réduction de la durée des séjours et un étalement de ceux-ci dans le temps. Le séjour de type fin de semaine est en cours de développement. Ces phénomènes vont aller en s'amplifiant.

Ces évolutions ne sont pas sans incidence sur la demande de transport ferroviaire (cf. en particulier la croissance constatée sur les trafics TGV du jeudi soir). L'attraction d'une clientèle nouvelle sur les courts séjours (d'origine parisienne, lyonnaise…) constitue une opportunité de développement pour le tourisme, qui sera renforcée par le contournement de Nîmes et Montpellier.

Principaux sites touristiques



Sources fond de carte : IGN, INSEE
Sources des données : CRT

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.3 - Perspectives de développement pour le Languedoc-Roussillon

Les chapitres 3.1 et 3.2 étaient consacrés à une analyse de la situation actuelle en matière de démographie, économie, emploi… Ce chapitre 3.3 présente certains grands enjeux pour le Languedoc-Roussillon et esquisse quelques perspectives de développement.

2.3.1 - Les mutations de l'espace régional

2.3.1.1 - Une région de contrastes

Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire insiste sur la problématique de l'équilibre territorial de la région.
Le Languedoc-Roussillon se caractérise en effet par trois zones géographiques bien définies : la zone de montagne, la plaine agricole et urbaine et enfin le littoral. L'explosion démographique et les mutations économiques ont conduit à un bouleversement dans l'organisation du territoire, affectant de manière contrastée ces trois grands types d'espaces. Comme ailleurs en France, ces phénomènes se sont traduits par la baisse de l'attractivité des zones de montagne et la concentration des hommes et des activités sur la plaine et le littoral.

La zone de montagne s'est retrouvée à l'écart des grands axes de communication et des zones de développement. L'enclavement a provoqué un exode des hommes et un recul des activités ; certains territoires sont en voie de désertification. Il convient toutefois de noter que ce phénomène a quelque peu évolué au cours des dernières années, comme en témoigne la croissance globale de la population lozérienne entre les deux derniers recensements.

On assiste à une concentration de la population du haut pays dans les petites villes et les bourgs, au détriment des zones plus reculées.

Hameau en Lozère.

La plaine : depuis les années 60, l'urbanisation accélérée et parfois désordonnée a engendré un étalement du tissu urbain. Les villes se sont étendues au détriment d'une partie de l'espace qui était traditionnellement alloué à l'agriculture et à la viticulture. De nouveaux types de territoires ont émergé, espaces périurbains constitués de vastes lotissements liés à l'usage exclusif de l'automobile. Aujourd'hui, la plaine qui rassemble la majorité de la population de la région est irriguée par un maillage de villes, dont Montpellier, la capitale régionale, constitue le centre nerveux.

Ces phénomènes devraient perdurer au cours des deux prochaines décennies, et ce d'autant plus que les prévisions anticipent une forte poussée démographique. Cet accroissement pose des problèmes très importants en matière d'organisation du territoire et, notamment, en termes d'accessibilité et de déplacements.

Montpellier – Le quartier d'Antigone.

L'espace littoral : longtemps, les rivages sont restés insalubres et très faiblement peuplés. Seuls les pêcheurs occupaient cette zone.

Les aménagements de la bordure du Golfe du Lion se sont progressivement effectués au cours du XX^{ème} siècle : canalisation des rivières, ouverture de canaux, assèchement des marais, implantation de vignes dans les zones inondables. A partir des années 60, une politique d'aménagement du littoral a été mise en œuvre dans le cadre de la mission Racine avec pour objectif l'exploitation du potentiel touristique lié à la mer et au soleil ; huit stations balnéaires et une vingtaine de ports ont ainsi été créées.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Le DOCUP : Le Document Unique de Programmation formalise le cadre général de l'action de l'Union Européenne en faveur des régions. Il décline le programme d'aide en axes d'intervention afin de cibler les actions par rapport aux besoins du territoire.

Le développement des infrastructures de transport permettant d'accéder rapidement aux stations balnéaires, l'assainissement et l'irrigation des plaines littorales, l'urbanisation des bassins versants ont entraîné des mutations radicales, fragilisant par ailleurs l'environnement (complexes lagunaires, cordons dunaires …).

Le littoral : Villeneuve-les-Maguelone.

2.3.1.2 - Les transports face aux mutations de l'espace

Dans les zones de plaine et du littoral, la poursuite de la croissance démographique et l'évolution de l'urbanisation imposent une adaptation des infrastructures de transport existantes aux besoins de mobilité et à l'exigence de sécurité de l'ensemble de la population et des acteurs économiques.

De même, la croissance économique et la construction européenne ont conduit à une augmentation très importante des flux de transport traversant la région, conférant au Languedoc-Roussillon une vocation d'axe de circulation majeur entre la Catalogne et l'Europe du Nord, sur la liaison continentale Espagne-Italie et sur les itinéraires Bordeaux-Nice et Perpignan-Paris. La mobilité des marchandises s'est accrue du fait de la réussite économique de la Catalogne, de Midi-Pyrénées et du décollage du Languedoc-Roussillon.

2.3.2 - Trois grands objectifs régionaux

Lorsque l'on réfléchit aux interactions entre aménagement du territoire, développement économique et transports, trois enjeux majeurs apparaissent pour le Languedoc-Roussillon :

- la mobilité,
- le transit des marchandises,
- le développement maîtrisé du tourisme.

Le contournement de Nîmes et Montpellier doit s'inscrire dans cette perspective, en essayant d'apporter des réponses adaptées à ces enjeux.

2.3.2.1 - Assurer la mobilité des populations

La transformation de la plaine viticole en un ensemble de pôles d'activités et de résidences a entraîné une forte augmentation des déplacements. Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA), approuvé le 16 novembre 1999 et dont le but est de définir le « souhaitable » en matière de lutte contre la pollution atmosphérique afin d'orienter les décisions ultérieures, souligne les inconvénients du système actuel d'organisation de l'espace :

« Les choix urbanistiques actuels conduisent à un étalement des villes, une localisation des habitats et une implantation des activités génératrices de déplacements dans des zones spécifiques distinctes. Ils sont générateurs de déplacements toujours plus nombreux. Par ailleurs, ces choix ne sont guère favorables à l'utilisation de modes de transports autres que la voiture. »

L'augmentation croissante de ces déplacements a débouché sur une prise de conscience des acteurs régionaux sur la nécessité d'apporter des réponses à ces problèmes. En effet, le risque de saturation du réseau des transports et d'augmentation des nuisances qui lui sont liées se confirme. La congestion des axes de transport est particulièrement sensible entre Nîmes et Montpellier.

L'amélioration des réseaux, mais aussi une réorganisation de la hiérarchie dans les modes de transport apparaît aujourd'hui nécessaire. Mais l'aménagement durable du territoire nécessite de dépasser la seule problématique du transport ; un objectif important consiste en particulier à rapprocher les lieux de résidences et les lieux de travail.

Le **Document Unique de Programmation (DOCUP)** a analysé ces enjeux dans son diagnostic de territoire :

- une tendance à la spécialisation, voire à la ségrégation spatiale et sociale, appelant une meilleure répartition des activités et des hommes,
- une insuffisance ou une absence de desserte et de transports collectifs dans certaines zones qui imposent une meilleure coordination des autorités organisatrices des transports,
- une insuffisance de certains équipements et services commerciaux qui nécessite une meilleure coordination à cette échelle,
- une qualité des sites d'accueil qui impose une réflexion territorialisée.

Deux actions apparaissent alors prioritaires :

- adapter le niveau d'équipement au contexte d'une croissance démographique forte, en particulier sur les pôles urbains du littoral, et de l'accroissement corrélatif des trafics locaux ;
- assurer un développement équilibré des différents bassins d'emploi de la région.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

L'obligation pour les villes de plus de 100 000 habitants de disposer d'un **Plan de Déplacements Urbains (PDU)** est un moyen d'atteindre ces objectifs. Ce document, qui a été institué par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, puis imposé par la Loi sur l'Air de 1996, a pour objet de définir l'organisation des transports et déplacements des biens et des personnes et de réguler la circulation et le stationnement dans l'aire urbaine concernée. C'est un outil de synthèse pour accorder les politiques de déplacements et d'urbanisation et ainsi favoriser un développement harmonieux d'une l'agglomération.

2.3.2.2 - Gérer les flux de transit de marchandises

Le **Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 (CPER)** insiste sur la nécessité, pour les acteurs publics, de porter leur effort sur le réseau de transport :
« *Les transports doivent être améliorés dans une logique d'aménagement du territoire, de soutien au développement économique régional et de maintien de la qualité de la vie. En effet, les besoins de transports internationaux ont explosé et les trafics autoroutiers et ferroviaires devraient bientôt dépasser les limites du supportable. Le réseau ferroviaire a en outre atteint sa limite de saturation* ».

La croissance économique de la péninsule ibérique en général et de la Catalogne en particulier s'est traduite par une croissance exponentielle des flux de transit. Ce phénomène devrait se poursuivre, voire même s'amplifier, dans le futur. Or, la saturation du réseau autoroutier est proche et, à l'instar de nombreuses régions, l'investissement en infrastructures ferroviaires a été très faible depuis quelques décennies.

La croissance continue du trafic routier a des conséquences perceptibles sur l'environnement, en particulier près des grandes agglomérations. L'axe Nîmes–Montpellier enregistre ainsi des niveaux de circulation de poids lourds parmi les plus élevés en France (13 000 véhicules par jour en 2000 sur la section Gallargues/Nîmes-Ouest de l'autoroute A9).

La pollution, l'insécurité routière croissante, l'aggravation des nuisances sonores, les pertes de temps dans les embouteillages, l'augmentation des coûts d'entretien des infrastructures en sont les conséquences. La poursuite du développement du trafic routier à un rythme élevé est difficilement acceptable.

Poids lourds sur l'A9

Le développement effréné du transport routier ne s'inscrit pas dans les exigences d'un développement durable dont la France et les autorités européennes ont ratifié les principaux accords et protocoles (Agenda 21 institué à la conférence de Rio, protocole de Kyoto sur les émissions de gaz à effet de serre signé en juillet 2000). Or le respect de ces engagements passe obligatoirement par une politique volontariste de développement des modes moins polluants, préservant mieux notre environnement.

Pour répondre à ces enjeux, le CPER montre la nécessité de favoriser le transport combiné :

" Il convient de favoriser le transport combiné pour accroître la compétitivité ferroviaire, favoriser les liaisons entre grandes villes et permettre les déplacements de personnes et de marchandises performants à l'intérieur de l'espace régional, notamment par l'amélioration du niveau de services sur le réseau routier national grâce à des aménagements qualitatifs et de sécurité. Le développement du réseau logistique régional, porteur de création d'emplois, doit permettre de capter, au profit de la région, les possibilités de développement qu'offrent les flux qui y transitent.
Cette mesure doit permettre d'assurer la fluidité de l'artère nord-est / sud-ouest et d'améliorer les relations avec les péninsules ibérique et italienne (infrastructures terrestres et aéroportuaires) ; dans cette perspective, l'achèvement de l'autoroute A 75, le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier apparaissent prioritaires. Ils doivent permettre :

- *de favoriser les liaisons tous modes entre Montpellier et les villes de l'axe littoral et les grandes villes voisines de Toulouse, Lyon, Marseille,*
- *d'améliorer la desserte "en peigne" des villes de l'intérieur et du littoral à partir de l'axe principal nord-est / sud-ouest : Alès, est de Montpellier, Sète, Agde, Carcassonne, Ille, Prades, Montlouis…*

Il s'agit, en outre, de promouvoir l'activité des professionnels et des plates-formes régionales, et notamment de soutenir les positions acquises par la plate-forme multimodale de Saint Charles à Perpignan, de concrétiser une offre logistique aérienne à Montpellier et de conforter le développement du port de Sète. "

Chantier de transport combiné

Le PDU :
Le Plan de Déplacements urbains (PDU) est une démarche globale qui porte sur l'organisation de l'ensemble des déplacements dans l'agglomération. C'est un outil de planification et de coordination qui vise à réduire la place et l'usage de la voiture dans l'espace public, au profit des transports publics, de la marche à pied et du vélo.
Le PDU permet de sensibiliser les acteurs individuels ou collectifs aux problèmes de déplacements

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

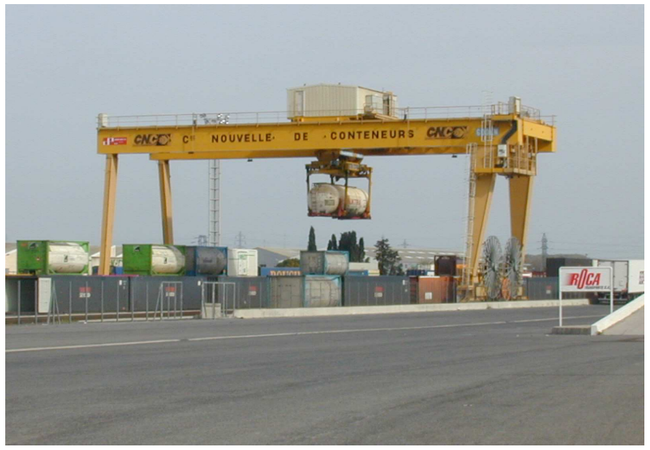


Plate-forme multimodale de Perpignan St Charles

Le transfert de la route vers le rail des trafics, notamment de transit, constitue ainsi l'une des trois priorités du volet ferroviaire du Contrat de Plan (cf. encadré).

Le volet ferroviaire du Contrat de Plan

- Amélioration des gares principales du réseau (notamment celles de Montpellier, Nîmes et Perpignan) pour favoriser les interfaces entre services urbain, régional, national et à grande vitesse, parallèlement aux aménagements des quartiers des gares menés par les villes (maîtrise d'ouvrage : SNCF et RFF).

- Développement des activités ferroviaires fret avec l'extension ou la réhabilitation des chantiers de transport combiné, particulièrement sur la plate-forme de Perpignan (maîtrise d'ouvrage : RFF et opérateurs).

- Mise en œuvre d'études permettant de définir les opérations prioritaires (et leur montant) à mener dans les prochaines années sur les lignes classiques ou les plates-formes ferroviaires qui pourront être financées dans ou hors du contrat de plan. Dans cette action, s'insèrent les études interrégionales menées sur la liaison Bordeaux-Toulouse-Narbonne (BTN).

Train d'automobiles dans les Pyrénées-Orientales

Il convient enfin de souligner que tous les documents prospectifs ou de planification (schémas de services collectifs, DOCUP, Contrat de Plan Etat Région, Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire) insistent sur la nécessité de développer des offres multimodales mer/fer. Un des enjeux pour la région est d'enclencher un cycle vertueux entre le développement des trois ports du Languedoc-Roussillon (Sète, Port-Vendres et Port-la-Nouvelle) et la croissance du trafic ferroviaire.

2.3.2.3 - Faire face à l'évolution de la demande touristique

Le tourisme dans le Languedoc–Roussillon connaît une mutation sensible de la demande à laquelle l'offre actuelle ne peut que partiellement répondre. Il s'agit pour le Languedoc-Roussillon d'une préoccupation d'autant plus centrale que ce secteur d'activité constitue l'un des rares gisements d'emploi en augmentation constante, capable aussi de jouer un rôle de levier sur d'autres secteurs d'activité (commerce, construction…).

La région dispose pour cela de potentialités fortes, certaines insuffisamment exploitées, et d'équipements nombreux et variés qui la placent parmi les toutes premières régions touristiques de France.

De nouvelles clientèles, plus exigeantes émergent. Une partie de la demande s'oriente progressivement vers des séjours plus courts et plus étalés dans l'année. Ceci s'explique en partie par les mutations actuelles des rythmes sociaux (aménagement et réduction du temps de travail, prise de congés segmentée).

Ainsi, un des enjeux majeurs est de pouvoir attirer les populations des grandes villes (Paris, Lyon, Marseille, Barcelone…) sur des séjours de type fin de semaine. Face à cela, le Languedoc-Roussillon doit modifier son offre conçue à l'origine pour répondre à un tourisme de masse. Ceci passe en particulier par la requalification des stations du litoral.

La réussite de cette stratégie passe également par l'amélioration de la desserte des sites touristiques. Le train peut apparaître comme un élément accélérateur : Montpellier et Nîmes sont maintenant reliées à Paris et Lyon par le TGV.

L'amélioration de service que peut représenter le contournement de Nîmes et Montpellier constitue une opportunité de développement. La densification des Trains Express Régionaux (TER) peut également contribuer à développer le tourisme urbain, culturel et de loisirs.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.3.3 - Enjeux locaux de développement

Comme on a pu le voir précédemment, la croissance démographique exceptionnelle des secteurs de Nîmes et de Montpellier, combinée avec un phénomène d'étalement urbain, entraîne une augmentation du nombre et de la distance des déplacements. Cette évolution nécessite d'être accompagnée d'un développement des infrastructures de transport permettant d'éviter la saturation des axes existants et favorisant notamment l'usage des modes moins polluants.
Parallèlement, le secteur directement concerné par le contournement de Nîmes et Montpellier(Est Hérault / Ouest Gard) connaît un développement économique soutenu, avec en particulier une croissance forte du secteur tertiaire (services aux entreprises, aux particuliers, commerce, tourisme…) et quelques développements industriels.
L'objet du présent chapitre est de présenter les différents projets qui affectent ces territoires et qui sont susceptibles d'agir de manière directe ou indirecte avec la ligne nouvelle.

2.3.3.1 - L'agglomération nîmoise

Depuis les années 50, la ville de Nîmes et sa périphérie ont été marquées par un développement démographique le long de l'axe routier formé par l'A9 et la RN 113.
A l'inverse, le nord de l'unité urbaine et les secteurs plus au sud sont longtemps restés faiblement peuplés. La ville a donc suivi un processus de développement le long de son principal axe de communication.

La tendance démographique actuelle est à un accroissement plus homogène de la première couronne de la ville à l'exception du secteur sud, essentiellement pour des raisons de préservation de la plaine du Vistre, par ailleurs inondable. Des projections à l'horizon de 2025 établies par l'INSEE font apparaître une croissance de la périphérie nîmoise, orientée dans la direction de l'axe Montpellier-Nîmes-Orange.

Le phénomène national d'étalement urbain est ici particulièrement présent, ce qui a pour conséquence une augmentation de la distance des déplacements. Il s'opère en effet une spécialisation spatiale, à l'instar de nombreuses villes, qui éloigne les zones résidentielles des zones d'activité.

Pour les prochaines années, les principaux enjeux stratégiques pour la ville et de l'agglomération sont :

- au niveau économique, de dynamiser l'emploi notamment grâce à l'accueil, dans des zones bien aménagées, de nouvelles entreprises,

- sur le plan des déplacements, de renforcer l'offre de transports collectifs, la gare centrale pouvant constituer un élément-clé de cette politique.

2.3.3.1.1 – Projets économiques

Pour faire face à une crise de l'emploi industriel liée à des réductions d'effectifs dans certaines grandes entreprises du bassin, la communauté d'agglomération Nîmes Métropole affiche une volonté politique forte d'accroissement de son activité et de création de richesses et d'emplois. Elle compte notamment sur la création du contournement ferroviaire mixte de Nîmes et Montpellier pour dynamiser l'économie locale grâce à une amélioration globale des possibilités de déplacements locaux et régionaux (augmentation des fréquences de desserte en TER permise par la création de l'infrastructure de contournement).

Afin de faciliter la création de nouvelles entreprises, Nîmes Métropole participe au développement de structures d'accompagnement existantes telles que le Centre Européen d'Entreprise et d'Innovation, l'incubateur de l'Ecole des Mines d'Alès… et mène une réflexion sur la création de deux nouvelles pépinières d'entreprises, l'une en zone franche, l'autre dans le quartier du Chemin Bas d'Avignon.

Les politiques publiques en faveur du développement économique de l'agglomération nîmoise portent plus particulièrement sur le développement d'un pôle technologique articulé autour de cinq filières d'excellence :

- les biotechnologies,
- les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC),
- la maintenance aéronautique,
- l'agroalimentaire,
- la logistique.

Elles affichent une volonté forte d'ouvrir la ville sur les nouveaux marchés technologiques, vecteurs d'une image très dynamique, et misent notamment sur la connexion de toutes les zones d'activité de la ville au haut débit afin d'attirer les entreprises de ces secteurs.

Dans le domaine de la logistique plusieurs projets de développement existent aujourd'hui. Il s'agit en particulier du projet de zone d'activités de Nîmes – Grézan – Marguerittes. Ce site dispose en effet de réserves foncières importantes à proximité immédiate de l'autoroute A9, de la RD999 et aussi de la ligne ferroviaire mixte de contournement de Nîmes et Montpellier et du raccordement à la ligne de rive droite du Rhône, ce qui permettrait d'en faire un site multimodal.
Outre le site de Grézan, plusieurs zones d'activités sont en projet au sud de Nîmes, avec pour objectif un rééquilibrage du développement économique en faveur du sud de la ville. Ces sites seront situés à proximité de l'échangeur autoroutier entre A9 et A54.

2.3.3.1.2 – Développement des transports

Pour accompagner et favoriser son développement économique, Nîmes Métropole mise sur une politique de déplacements favorisant l'usage des transports en commun et des modes doux.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Une réflexion devant mener à la création d'un projet d'agglomération est en cours. Elle prévoit notamment la création d'un Transport Collectif Urbain (TCU) à vocation de desserte urbaine et périurbaine. Ce projet pourrait intégrer une composante ferroviaire utilisant des tronçons du réseau ferré national (branches de « l'étoile ferroviaire de Nîmes » vers Alès, le Grau-du-Roi, Marguerittes…). La Région, la SNCF et RFF réfléchissent également à une amélioration du service au bénéfice de l'agglomération.

Des parcs-relais, un pôle d'échanges ainsi qu'une billettique unique pour l'ensemble des modes de transport collectif et pour le stationnement assureront la cohérence de l'ensemble.

Sur le plan routier, il est envisagé de réaménager les voies périphériques RN113 et RN106 en boulevards urbains qui auront pour fonctionnalité première de permettre l'accès aux différents quartiers de la ville centre, notamment aux nouveaux quartiers Carrémeau, Vacquerolles, Georges Besse, Mas des Abeilles… Les aménagements des carrefours se feront de manière à assurer à la fois la sécurité des cyclistes et la priorité des transports collectifs.

Ces réflexions en cours dans le cadre de la réalisation du Projet d'Agglomération et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) constituent une opportunité à saisir pour répondre aux nouveaux enjeux liés à la construction de la communauté d'agglomération de Nîmes.

2.3.3.1.3 – Restructuration de la gare centrale de Nîmes

Le projet de restructuration de la gare centrale de Nîmes entre dans le cadre d'une refonte totale du réseau des transports dans la ville.

Depuis juin 2001, avec les trains à grande vitesse en provenance de la LGV Méditerranée, la fréquentation quotidienne de cette gare a fortement augmenté, passant de 5600 voyageurs en 2000 à 7000 en 2001.

A la suite de ces aménagements, l'ensemble du secteur de la gare (le triangle de la gare), constitue désormais un véritable pôle d'échange entre les différents modes de transport, avec notamment la nouvelle gare routière.

Façade arrière de la gare de Nîmes

L'aménagement du triangle de la gare est tout à fait cohérent avec le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ; rappelons à ce titre que la très grande majorité des TGV continuera à desservir Nîmes. La gare en centre ville répond à une double logique :

- une volonté d'aménagement du territoire portée notamment par l'Etat, avec le renforcement des centres ville en tant que pôle de centralité,
- un souci d'attirer le maximum de clientèle vers le train, en optimisant notamment l'interface TER / TGV.

La décision ministérielle d'approbation de l'APS (18 décembre 2001) a confirmé la vocation de la gare-centre à accueillir la desserte TGV, y compris après la mise en service du contournement.

Après des premiers travaux réalisés en 2000/2001, préalablement au TGV Méditerranée, la gare de Nîmes devrait faire prochainement l'objet d'un second programme de modernisation. Le projet d'un montant de l'ordre de 2,5 M€, consiste principalement à reproduire côté Ouest le dispositif d'accès aux quais mis en place côté Est lors de la première tranche des travaux.

Cette disposition permettra de finaliser l'organisation de la gare "croix" :

- sur l'axe Est/Ouest, les cheminements symétriques d'accès aux quais,
- sur l'axe Nord/Sud, la continuité piétonne entre l'avenue Feuchères et la nouvelle esplanade, assurée par le hall de gare.

Ces aménagements confortent la vocation de pôle d'échanges majeur de la gare centrale.

2.3.3.2 - Montpellier et son agglomération

L'agglomération de Montpellier regroupe à elle seule 46 % de la population du département de l'Hérault, soit près de 413 000 habitants en 1999. Elle connaît depuis les années soixante une croissance démographique tout à fait exceptionnelle, liée principalement aux mouvements migratoires.

Cette croissance touche prioritairement les communes de la périphérie de Montpellier qui grossissent trois fois plus vite que la ville-centre. Les emplois en revanche sont majoritairement concentrés à Montpellier-même (même s'ils commencent à se développer dans les communes de la première couronne). La ségrégation des zones d'habitat et d'activités qui en résulte induit une augmentation des distances parcourues qui se doit d'être accompagnée d'une politique de gestion des déplacements efficace.

Pour gérer ses flux de personnes et de marchandises, l'agglomération de Montpellier s'est dotée d'outils de planification tels que le Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui ont été respectivement approuvés en mai et décembre 2002. L'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est également en cours ; son achèvement est prévu pour 2005.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.3.3.2.1 – Développement des transports

Les principaux objectifs développés par le DVA et le PDU sont les suivants :

- maîtriser l'étalement urbain et ses conséquences néfastes sur l'augmentation des déplacements, notamment en assurant la mixité des fonctions des quartiers (habitat, emplois, loisirs) et en assurant la cohérence entre le développement urbain et la desserte en transports en commun ;
- mailler et hiérarchiser le réseau routier pour améliorer l'efficacité, la sécurité et l'accessibilité ;
- favoriser la complémentarité des modes de déplacement et l'inter-modalité en prenant appui sur un réseau de transports collectifs renforcé.

Ces objectifs se traduisent en projets concrets concernant à la fois les infrastructures routières et les transports en commun.

Le schéma de voirie proposé par le DVA s'articule autour d'un réseau de contournement général de l'agglomération permettant d'une part de soulager la voirie urbaine des trafics de transit et du trafic de périphérie à périphérie, d'autre part de faciliter l'accès aux transports en commun grâce à la création de parcs-relais de rabattement sur le tramway au droit des principaux nœuds du réseau de contournement. Cela implique les actions suivantes :

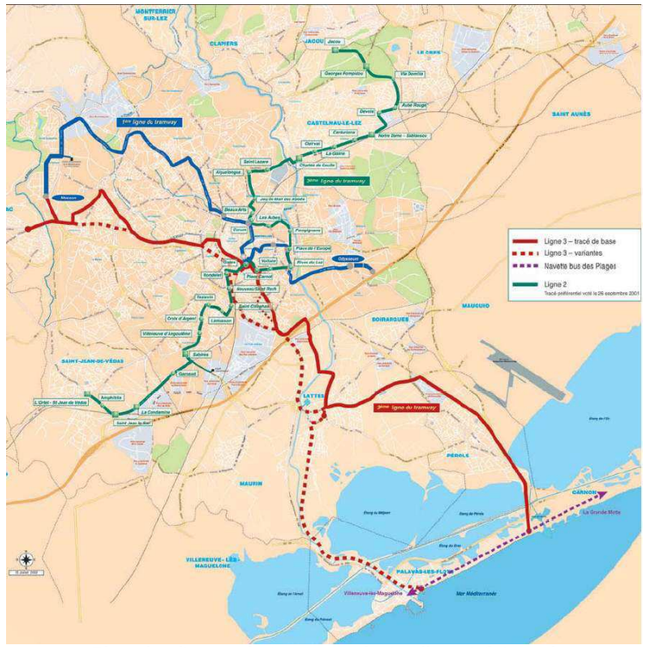
- aménagement d'une nouvelle section autoroutière au sud assurant la continuité de l'A9 au droit de l'agglomération de Montpellier et permettant la requalification de l'autoroute actuelle en rocade urbaine (A700) ;
- réalisation de la déviation est de Montpellier entre la RN113 et l'A700 ;
- aménagement d'un itinéraire de contournement ouest de l'agglomération de Montpellier entre la déviation de Juvignac et l'A700 qui permettra également de relier les autoroutes A750 et A9.

Le PDU prévoit également de développer très largement les transports collectifs.

Le succès remporté par la première ligne de tramway qui est fréquentée quotidiennement par plus de 80 000 personnes et qui a induit une augmentation de 25 % de la clientèle sur l'ensemble des transports collectifs permet de prévoir l'extension du réseau de TCSP. Celle-ci passe d'une part par le prolongement de la première ligne, d'autre part par la création de deux nouvelles lignes (Jacou – Saint-Jean-de-Védas et Juvignac – littoral). Le réseau de bus sera restructuré en conséquence, de manière à rabattre le maximum de population vers les lignes de tramway.

Le Tramway à Montpellier

Le développement de l'offre ferroviaire en TER est également prévu par le PDU. Il passe par l'augmentation de capacité des TER rendue possible par le délestage de la ligne actuelle grâce au contournement de Nîmes et Montpellier. L'intégration des gares proches de la périphérie (Le Crès, Saint-Aunès, Baillargues, Villeneuve-les-Maguelone…) dans le système urbain, en correspondance avec le réseau bus – tramway, constitue également un axe de réflexion pour l'agglomération.



Plan des lignes de tramway (actuelles et futures)

L'ensemble des réseaux de transport de l'agglomération (gare SNCF, gare routière et transports urbains – dont le tramway) se trouvent en connexion sur le site du nouveau quartier Saint-Roch. Ce secteur fait l'objet d'un projet urbain de restructuration dont l'objectif est notamment de recevoir le TGV dans les meilleures conditions d'accueil pour les voyageurs. Il accueillera un centre d'information permettant d'orienter les usagers vers le mode de transport correspondant le mieux à leur déplacement en fonction du niveau de trafic (transports collectifs, pistes cyclables, offres de co-voiturage, etc). Ce service sera d'autant plus utile que la libération de sillons permise par le contournement de Nîmes et Montpellier aura pour conséquence une augmentation de la fréquentation de la gare grâce à l'amélioration des services régionaux.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Esquisse du futur quartier Saint-Roch

Dans la continuité des actions directes sur les transports, le PDU et le DVA insistent également la nécessité d'une rationalisation de l'espace et de la mobilité des habitants grâce à la maîtrise de l'urbanisation et au développement de pôles secondaires d'équilibre. Ainsi, la densification de l'urbanisation sera favorisée le long des axes de transport en commun et maîtrisée dans les secteurs pour lesquels aucune desserte en transport en commun ne serait prévue.

2.3.3.2.2 – Développement économique

L'économie montpelliéraine est caractérisée par une croissance forte qui s'est traduite par la création de 2 500 emplois par an en moyenne entre 1990 et 1999. Autre exemple de ce dynamisme : on enregistre en moyenne 1 000 entreprises nouvelles chaque année depuis 1999. Cette croissance est liée essentiellement au développement du secteur tertiaire qui pourvoyait 86 % des emplois de l'agglomération en 1999 contre seulement 80 % en 1990.

Depuis le milieu des années 1980, parallèlement à l'économie résidentielle dont le moteur est la croissance démographique, l'agglomération de Montpellier développe une économie moderne à forte valeur ajoutée qui s'appuie sur trois domaines principaux :

- la recherche qui emploie environ 8 000 chercheurs à Montpellier (soit 80 % des chercheurs du Languedoc-Roussillon) dans les domaines de la santé, de l'agroalimentaire…
- les technologies de l'information et de la communication qui employaient plus de 9 000 personnes en 2002 (soit 11 % des emplois de l'agglomération)
- les biotechnologies (santé, agriculture / agroalimentaire, environnement) qui ne représentent qu'un faible volume d'emplois à l'échelle de l'agglomération (à l'échelle nationale seules 7 000 à 8 000 personnes travaillent dans ce domaine) mais qui véhiculent une image forte et participent à l'attractivité de l'agglomération.

Ces activités sont pour l'essentiel concentrées à Montpellier même et réparties sur cinq pôles :

- Euromédecine (parc scientifique),
- Agropolis (recherche en agronomie, agroalimentaire),
- Parc du Millénaire (informatique, électronique et technologies de l'information et de la communication),
- Antenna (pôle de communication et de l'image),
- Héliopolis (pôle du tourisme et des loisirs associés aux affaires).

Parc du Millénaire

La poursuite du développement de ces secteurs, qui constitue la stratégie actuelle de développement de l'économie de l'agglomération, passe par la capacité de Montpellier à attirer des populations extérieures, en particulier des étudiants et de la matière grise, ainsi que de nouvelles entreprises. L'attractivité de l'agglomération pour ces populations et pour les entreprises est non seulement liée à la présence de pôles d'emplois dynamiques, mais repose aussi sur le cadre de vie et notamment sur les facilités de déplacement. Dans ce domaine, la présence du TGV joue bien entendu un rôle important de lien avec les autres métropoles françaises (Paris, Lyon, Marseille, Nice…), mais le développement de l'offre TER, rendu possible par le contournement de Nîmes et Montpellier, et l'interconnexion entre trains, cars, bus et tramways contribue également largement à l'attractivité de l'agglomération.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Le développement des transports à l'échelle régionale (TER) et nationale (TGV) ainsi que de ces activités à forte valeur ajoutée contribue par ailleurs a asseoir la ville de Montpellier dans son rôle d'une part de métropole régionale, d'autre part de pôle technologique de l'arc méditerranéen aux côtés de Marseille, Nice et Aix-en-Provence.

Le secteur sud-est constitue par ailleurs l'un des points-clés de l'agglomération directement impacté par la mise en place de la ligne de contournement. Une étude urbaine, sous maîtrise d'ouvrage de Montpellier Agglomération, avec le concours technique et financier de RFF et de la DDE, permettra de définir un cadre d'aménagement pour cet espace stratégique confronté aux deux grands projets de contournement ferroviaire et routier (cf. Etude d' Impact).

2.3.3.3 - Pôles logistiques

Actuellement, en dehors du site de Saint-Charles à Perpignan qui traite avant tout les importations en provenance de l'Espagne, la région Languedoc-Roussillon ne présente pas de pôle logistique de dimension nationale. Sa place est à la fois celle d'une zone de transit entre la France et l'Espagne et celle d'une région de consommation croissante liée à une forte démographie, en particulier dans le secteur de Nîmes et de Montpellier. En effet, les principaux mouvements de marchandises enregistrés concernent en premier lieu la réception de biens de consommation courante, tandis que les émissions sont limitées par la faible représentation du secteur productif.

Un certain nombre de zones logistiques, essentiellement liées aux activités locales et notamment au secteur de la distribution, existent cependant. Leurs sites d'implantation se trouvent principalement dans les agglomérations de Montpellier, Nîmes et Perpignan ou à proximité immédiate de celles-ci. A l'écart de ces zones principales, les activités logistiques se développent également dans le secteur de Lunel qui offre l'avantage, par rapport aux grandes agglomérations, de proposer des coûts moins élevés, tout en étant bien relié à la fois à Nîmes et à Montpellier. Enfin, des activités logistiques se sont développées autour de Sète, du fait de la présence du port et grâce à l'intermodalité facilitée par la connexion entre la mer, les routes, la voie ferrée et le canal.

Les activités logistiques en Languedoc-Roussillon sont donc essentiellement liées à la consommation et résultent principalement d'initiatives privées. Dans la continuité de la situation actuelle, les perspectives de développement des activités logistiques régionales concernent pour le court terme l'implantation de plates-formes principalement routières, portées par de grands transporteurs. Aucun projet de pôle logistique public n'existe à l'heure actuelle.

Des espaces restent toutefois disponibles pour la création de pôles logistiques :

- sur la zone d'activités d'Eurogare, à Montpellier, où 160 hectares ont été prévus pour ce type d'activités ; la proximité de l'autoroute A9 et la possibilité de connecter cette zone au réseau ferroviaire en font un site au potentiel intéressant,
- sur le site de Lunel,
- dans le secteur de Sète / Frontignan où les infrastructures de transport offrent de bonnes possibilités,
- dans la région de Béziers où une volonté politique de développer les activités logistiques est clairement affichée dans le document Hérault 2005.

L'importance du secteur de l'agro-alimentaire, qui est actuellement le principal utilisateur régional de transport, constitue un enjeu fort dans le développement des activités logistiques. La présence de grandes firmes spécialisées notamment dans la transformation et la conservation de légumes, dans les eaux de table, le chocolat et la fabrication de vins et spiritueux, qui cherchent à capter de nouveaux marchés, laisse présager une croissance des activités logistiques. La poursuite de la dynamique de ces entreprises passe désormais par la recherche de nouveaux marchés à l'export, ce qui implique une augmentation des distances de transport favorable au mode ferroviaire. La création d'un pôle logistique relié à l'infrastructure ferroviaire constituerait un atout pour ces entreprises.

De nouveaux sites logistiques à destination de l'agro-alimentaire et plus particulièrement du secteur viticole ont d'ores et déjà été créés en 2000 et 2001. Il s'agit d'une verrerie implantée dans le biterrois par BSN et d'une plate-forme logistique pour l'approvisionnement en bouteilles mise en place par Saint-Gobain.

Le principal projet connu à ce jour en matière de logistique concerne l'agrandissement de la plate-forme de distribution Auchan de Nîmes dont la surface devrait croître de 28 000 m² à 53 000 m² dès la fin 2004. Ce site approvisionnera une vaste région de Perpignan à Nice, Lyon et Clermont-Ferrand. Par ailleurs, une entreprise spécialisée dans la construction et la promotion d'entrepôts logistiques s'intéresse également à des sites comme Rivesaltes (dans les Pyrénées-Orientales) et Narbonne.
Cependant, bien que la grande distribution manque de surfaces d'entreposage, en particulier en saison touristique, et que les transporteurs locaux fassent état d'un manque de zones dédiées aux activités logistiques, les projets concrets d'implantation de pôles logistiques restent rares en Languedoc-Roussillon. L'amélioration de l'infrastructure ferroviaire pourra contribuer à rendre la région plus attractive pour ce type d'activité et à en faire un point de départ pour la desserte de l'ensemble du sud de la France, notamment grâce à la position géographique stratégique du Gard.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.4 - La Catalogne

Eléments de repère

Capitale :..... Barcelone
Superficie :.....32 000 km²
Population (en 2000) :.....6 262 000 hab
PIB/hab (en 2000) :.....20 300 euros

La Catalogne est particulièrement concernée par le projet de ligne nouvelle mixte. Du fait notamment de son poids économique et démographique, elle est à l'origine d'une grande partie des trafics de fret qui transitent à travers le Languedoc-Roussillon, qui est sa porte d'entrée naturelle sur la France et l'Europe.

2.4.1 - La démographie

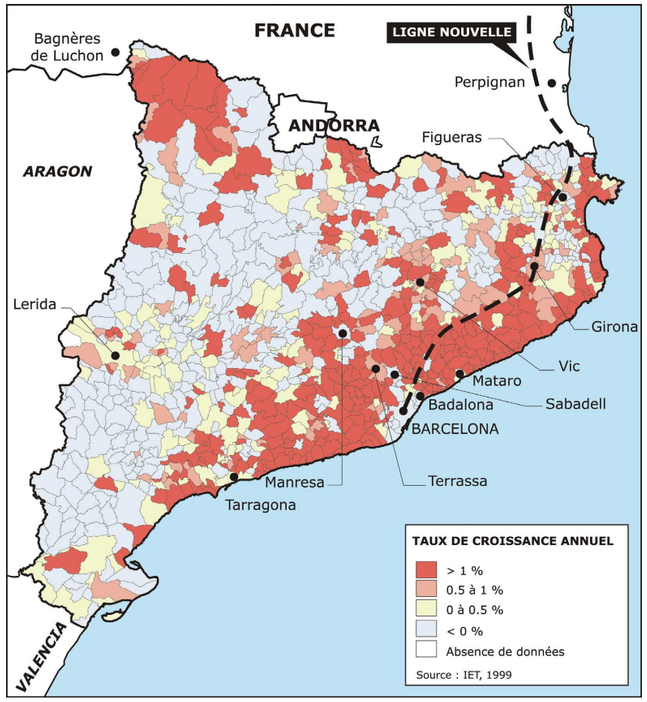
Ce territoire, qui s'étend sur près de 32 000 km², comptait 6 292 000 habitants en 2001, représentant 15,5% de la population espagnole. Après une longue période de forte croissance (taux d'augmentation annuels respectivement de 2,7% et 2,1% pour les décennies 60 et 70), la population semble s'être stabilisée autour de 6 millions d'habitants, avec une très légère croissance au cours du temps.

Evolution de la population en Catalogne				
Année	1940	1981	1991	2001
Population (En milliers)	2 891	5 956	6 059	6 361

Source : Institut d'Estadisticas de Catalunya (Idescat)

Le moteur principal de la croissance démographique au cours des dernières années a été l'immigration étrangère : alors que le taux de croissance naturelle (solde naissance-décès) était proche de zéro, voire négatif en 1995, le chiffre des nouveaux résidents d'origine étrangère a sans cesse augmenté. Au niveau des flux migratoires internes à l'Espagne, en revanche, le solde est passé de l'excédent au déficit, du fait de la croissance économique des autres régions espagnoles, et du renchérissement du coût de la vie en Catalogne.

Evolution de la population en Catalogne entre 1991 et 1998



Ce constat global recouvre de fait de très grandes différences d'une sous-région à l'autre de la Catalogne. En effet, si l'intérieur des terres perd des habitants, les communes autour de Barcelone et de Tarragone ont connu des croissances fortes.

La zone urbaine de Barcelone regroupe les deux tiers de la population catalane avec 4 millions d'habitants (1,7 million pour la ville centre) ; elle est à l'origine de la plus grande partie des trafics de fret, mais aussi de voyageurs, concernés par le contournement de Nîmes et Montpellier.

Ville de Barcelone

Selon l'Institut d'Estadisticas de Catalunya et le Centre d'estudis Demographics, la tendance de l'évolution de la population en Catalogne sera, pour les prochaines années, marquée par les facteurs suivants :

- une poursuite de la croissance de la population, pour atteindre à l'horizon 2010 le seuil des 6,5 millions d'habitants,
- une hausse de la croissance naturelle redevenue positive,
- le vieillissement de la population, avec en particulier une faible proportion de jeunes (entre 1981 et 1996, la part des moins de 15 ans est passée de 25% à 15%),
- des migrations externes dynamiques, les flux migratoires continuant d'être le principal moteur de la croissance démographique,
- une poursuite de la périurbanisation, concentrée sur la frange littorale.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

2.4.2 - La situation économique

Avec 19% du PIB national pour seulement 6% du territoire espagnol, la Catalogne est la première région économique d'Espagne. L'entrée de l'Espagne dans l'Union Européenne en 1986 a accéléré une croissance déjà bien établie. L'économie catalane a connu, entre 1997 et 2000, une croissance annuelle très forte, dépassant 4%. Malgré un certain ralentissement, les prévisions de croissance restent supérieures à celles prévues pour l'Espagne et pour l'Union Européenne.

Espagne
Principaux indicateurs économiques
(taux annuels d'évolution)

	2000	2001
Consommation des ménages	4,0	2,7
Demande interne	4,2	2,8
Exportations de biens et services	9,6	3,4
Importations de biens et services	9,8	3,7
PIB	**4,1**	**2,8**
Emploi : évolution en % Taux de chômage	3,2 13,4	0,3 10,5

Source : INE et Ministère de l'Economie-2002

Catalogne
Principaux indicateurs économiques
(taux annuels d'évolution)

	2000	2001
Consommation des ménages	3,7	2,6
Demande interne	3,4	2,4
Exportations de biens et services	13,0	6,2
Importations de biens et services	9,7	6,0
PIB	**3,7**	**2,5**
Emploi : évolution en % Taux de chômage	3,2 8,6	0,8 8,7

Sources: Departement d'Economica i Finances (Generalitat de Catalunya), Caixa Catalunya et Idescat, INE - 2002

2.4.2.1 - Activités génératrices de flux de marchandises

Depuis son entrée dans l'Union Européenne, l'Espagne s'est ouverte économiquement. La Catalogne, région frontalière disposant d'une main d'œuvre relativement abondante, a été le principal bénéficiaire de cette ouverture.

Avec 3,2 milliards d'euros, l'agriculture ne représente que 3% du Produit Intérieur Brut de la Catalogne. Peu utilisatrice de main d'œuvre, la Catalogne possède toutefois quelques pôles d'excellence : l'élevage (2 milliards d'euros) avec une filière aval dans l'agroalimentaire (« viande et dérivés »), et la viticulture avec les cavas (méthode champenoise) ainsi que huit appellations d'origine contrôlée pour le vin.

La Catalogne est la première région industrielle d'Espagne avec 21,7% du PIB industriel national, devant la communauté de Valence (11,3%). Le secteur industriel représente 29,8% du PIB Catalan et bénéficie d'une croissance très forte depuis 1997 (le taux de croissance moyen de la production industrielle est de 4,5% sur la période 1997-2000). Il s'appuie sur trois branches clés :

- l'automobile avec de grands constructeurs (Seat, Nissan Iveco, Pegaso, Mercedes…), et les principaux équipementiers (1/3 de la production nationale),
- la chimie (Repsol, Hoescht, Bayer, Atofina, Aventis), (40% de la production nationale),
- le textile (42% de la production nationale).

Ces trois branches sont fortement exportatrices et génèrent des flux importants (que le réseau ferroviaire capte pour partie) ; le secteur chimique représente 50% des exportations nationales du secteur (25% pour le secteur textile).

Taux de croissance par secteur de l'économie (en%)

	1997	1988	1999	2000
Agriculture	-2,6%	2,2%	-3,5%	6,3%
Industrie	5,5%	4,7%	3,0%	4,8%
Construction	2,1%	7,1%	8,4%	3,4%
Services	3,1%	3,1%	3,5%	3,4%
Total	3,9%	4,1%	3,9%	3,9%

Source : Idescat

Les autres secteurs dynamiques de l'industrie sont l'édition et les industries graphiques (31 000 emplois et 60% du marché national), les équipements mécaniques (40% de la production espagnole), l'électronique (Sony, Sharp, Panasonic, Sanyo…) et la production d'équipements électroménagers (Iberica, Domar, Hitachi, Braun, Moulinex…).

Le secteur des services, longtemps sous-représenté, est aujourd'hui en expansion. Ceci est notamment illustré par le développement de la grande distribution.
Les groupes français sont particulièrement représentés avec notamment Carrefour et Auchan qui exploitent de nombreux hypermarchés. La grande distribution spécialisée est également très dynamique avec l'arrivée de grands groupes étrangers (Toys'R'us, Décathlon, Leroy-Merlin, Brico, Ikea…).

La Catalogne a ainsi généré en 2000 27% des exportations et 28,5% des importations espagnoles. La France est son premier client et son deuxième fournisseur. Cette position est largement illustrée par l'implantation dans cette région de plusieurs grandes entreprises françaises (Alcatel-Alstom, Danone, Air Liquide, Rhône-Poulenc, Valéo…) créatrices de nombreux flux de marchandises entre la Catalogne et la France. Les flux concernent en particulier les produits chimiques, l'automobile et les matériels électriques, secteurs où le fer peut se positionner face à la route.

2 – LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

La Catalogne est ainsi à l'origine d'une grande partie des trafics de fret qui transitent en Languedoc-Roussillon.

En conclusion, on peut constater que le dynamisme économique de la Catalogne a pour conséquence un très fort développement de ses échanges avec le reste de l'Europe et du monde. Les flux de marchandises s'effectuent aujourd'hui préférentiellement par la route vers l'Europe du Nord, et aussi par la voie maritime (les ports de Barcelone et de Tarragone, avec un trafic cumulé d'environ soixante millions de tonnes, sont en fort développement).

Le mode ferroviaire, marginal, possède de réelles perspectives de captation d'une partie de ces flux, dont la croissance va se poursuivre.

Vue du port de Barcelone

2.4.2.2 - Activités génératrices de flux de population

Le tourisme génère des flux importants ; 32,4 millions de touristes ont ainsi été recensés en 2000 : 20,1 millions d'espagnols (dont les trois-quarts en provenance de l'intérieur même de la Catalogne), et 12,3 millions d'étrangers. Ces résidents étrangers proviennent pour 50% de France (Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon…), mais aussi d'Allemagne (9%) du Royaume Uni (6,7%), des Pays-Bas (3,5%) et d'Italie (4%). Cette fréquentation fait de la Catalogne la troisième destination des touristes étrangers en Espagne après les Baléares et les Canaries.

La majeure partie des arrivées des résidents étrangers se fait par la route (77%) et par l'air (18,6%). La très faible part du fer (2,5%) s'explique notamment par les difficultés d'interconnexion des réseaux ferrés français et espagnol (différence d'écartement des voies) qui rendent les trajets en train peu compétitifs et peu pratiques par rapport à la voiture et même l'autocar.

Les destinations principales des touristes sont la côte (principalement la Costa Brava, la Costa Dorada, la Costa del Maresme) et Barcelone (34%) rendue plus attractive depuis les jeux olympiques de 1992, alors que l'intérieur de la Catalogne est délaissé (5% des destinations).

L'activité touristique est fortement marquée par l'hôtellerie et plus généralement par le secteur marchand, contrairement aux sites français concurrents qui se fondent sur un grand parc de résidences secondaires. En conséquence, plus de 13% de la population active travaille dans ce secteur.

Le tourisme se développe également dans le sens Catalogne-France, même si le nombre de touristes catalans reste mineur par rapport au nombre de touristes d'Europe du nord. On note en particulier un développement de l'excursionnisme (tourisme d'un jour) en Languedoc-Roussillon, qui a connu en 2000 une hausse de 69% (415 000 visiteurs catalans en Languedoc-Roussillon en 2000). Encore une fois la route est le principal moyen de locomotion utilisé car le plus pratique.
Barcelone est le point de départ de près de 2/3 des excursions catalanes en France.

Côte Maresme

Au-delà du seul secteur touristique, l'importance économique et démographique de la Catalogne entraîne des flux de déplacements considérables. L'agglomération barcelonaise s'est dotée d'un réseau de transports collectifs particulièrement performant, avec un réseau ferroviaire de banlieue, plusieurs lignes de métro…

L'aéroport de Barcelone est l'un des plus grands d'Europe (17,4 millions de passagers en 1999), avec des potentialités importantes : la création d'une troisième piste et la construction d'un nouveau terminal permettant de porter la capacité de la plate-forme catalane à environ 40 millions de passagers.

Chapitre 3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.1 - Les infrastructures

Le couloir languedocien est un axe historique de communication entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe ; déjà dans l'Antiquité, la Via Domitia reliait l'Italie et l'Espagne, en passant par le Languedoc-Roussillon et le col du Perthus.
Les voies ferrées principales construites en Languedoc et en Roussillon à partir du milieu du XIXème siècle ont repris ces itinéraires, dictés par la géographie.
Quant au réseau autoroutier, il s'est développé dans les plaines littorales suivant les mêmes axes, assurant un contournement du Massif Central et le franchissement des Pyrénées.

Aujourd'hui les principaux courants d'échanges en Languedoc-Roussillon relient le nord et le sud par l'axe Paris-Lyon-Barcelone et sont à l'origine de trafics importants, tant nationaux qu'internationaux, auxquels s'ajoutent des flux également croissants en provenance ou à destination de la transversale Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

La région Languedoc-Roussillon dispose, notamment sur les grands axes, d'un réseau diversifié d'infrastructures, où tous les modes sont présents.

La voie ferrée :

- Les lignes Tarascon-Sète, et Narbonne-Port Bou, forment les maillons essentiels de la desserte France-Espagne par la façade méditerranéenne.

- La transversale "Grand Sud" de Bordeaux à Marseille via Toulouse et Montpellier constitue un second grand itinéraire à vocation interrégionale.

- Enfin, la ligne de rive droite du Rhône (pour le fret), et la LGV Méditerranée permettent les liaisons entre le Languedoc-Roussillon et le nord de la France via la région Rhône-Alpes.

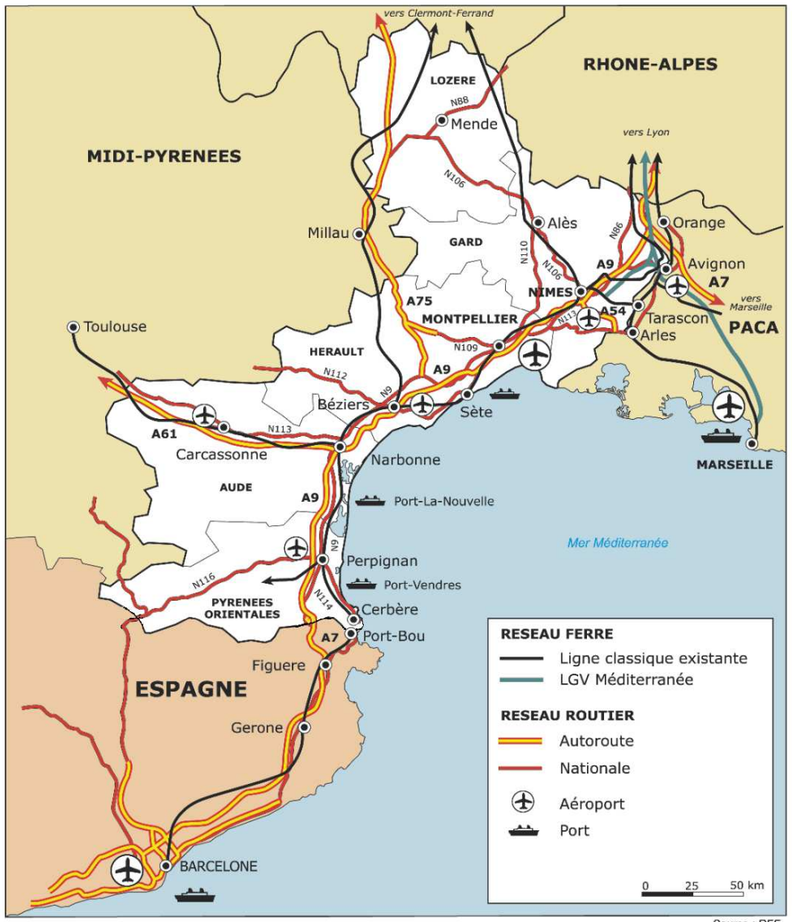
La route, avec les autoroutes A9 (Paris-Espagne par Le Perthus) et A61 (Bordeaux-Narbonne) doublées respectivement par les nationales 9 et 113.
L'A75 permet d'accéder au Massif Central, et l'A54 à Marseille depuis Nîmes.

Le transport aérien, avec les aéroports de Montpellier, Nîmes, Perpignan, Béziers et Carcassonne.

Le transport maritime, avec les ports de Sète, de Port la Nouvelle et de Port-Vendres, tous embranchés au réseau ferroviaire.

La voie d'eau, avec le canal du Rhône à Sète et le canal du Midi (ce dernier n'ayant plus qu'une fonction touristique).

Les principales infrastructures en Languedoc-Roussillon



Source : RFF

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.1.1 - Le réseau ferré en Languedoc-Roussillon

Le réseau ferroviaire de la région Languedoc-Roussillon comprend :

- une artère principale, Nîmes–Narbonne, et ses prolongements :
  - au sud vers Perpignan-Barcelone d'une part, vers Toulouse d'autre part,
  - au nord et à l'est vers Tarascon (et au-delà vers Marseille et Avignon) et pour le fret vers l'agglomération lyonnaise via la rive droite du Rhône ;
- la LGV Méditerranée, mise en service en juin 2001 ;
- un réseau transversal par rapport à l'axe principal, qui dessert des localités de l'arrière-pays des cinq départements de la région. Les principales lignes sont : Nîmes-Alès-La Bastide, Nîmes-le Grau du Roi, Béziers-Neussargues et Perpignan-Villefranche.

L'ensemble du réseau ferré de la région représente 1488 km de lignes, dont 409 km en double voie et 809 km de lignes électrifiées. Il permet la desserte voyageurs de 134 communes et comporte 72 points de desserte fret. On y dénombre près de 150 embranchements particuliers.

De Nîmes à Perpignan, la ligne ferroviaire est à double voie, électrifiée en 1500 volts (courant continu). Excepté la section Narbonne/Perpignan, l'ensemble de la ligne est équipée d'installations permanentes de circulation à contre-sens (IPCS)[1]. Sa signalisation est entièrement équipée de blocks automatiques lumineux (BAL).
Les **principales gares** sont celles de Montpellier, Nîmes, Perpignan, Carcassonne, Narbonne, Béziers et Sète. Celles ayant les activités fret les plus importantes se situent principalement à la frontière et dans les ports : Cerbère, Perpignan, Sète et Port la Nouvelle.

[1] Les IPCS seront installés entre Narbonne et Perpignan à l'horizon 2005.

Le réseau ferroviaire du Languedoc-Roussillon

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

D'autres gares sont également le siège d'opérations de fret significatives : chantier de triage de Nîmes-Courbessac, chantiers logistiques et de transport combiné de Montpellier, de Perpignan et de Rivesaltes et enfin les plates-formes logistiques du Boulou et de Saint-Jean-Pla-de-Corts.

Sur l'artère principale languedocienne (Nîmes-Narbonne), la circulation ferroviaire doit cependant faire face à des contraintes de plus en plus fortes, liées à la capacité de ses installations.
Les investissements d'équipement réalisés jusqu'à présent ont rendu possible une amélioration du débit de la ligne, mais le seuil de saturation de ces installations est d'ores et déjà atteint entre Nîmes et Montpellier.

Les difficultés dues au nombre élevé de circulations sont accrues par la coexistence, sur les mêmes voies, de plusieurs types de trafics circulant à des vitesses différentes et assurant des dessertes distinctes (TGV, trains classiques, TER, fret). A l'été 2001, à la suite de la mise en service de la LGV Méditerranée, le nombre de circulations était de 226, ce qui correspond à la limite de saturation identifiée par RFF et la SNCF.

Les points particulièrement durs de l'axe littoral en matière de capacité d'exploitation sont :

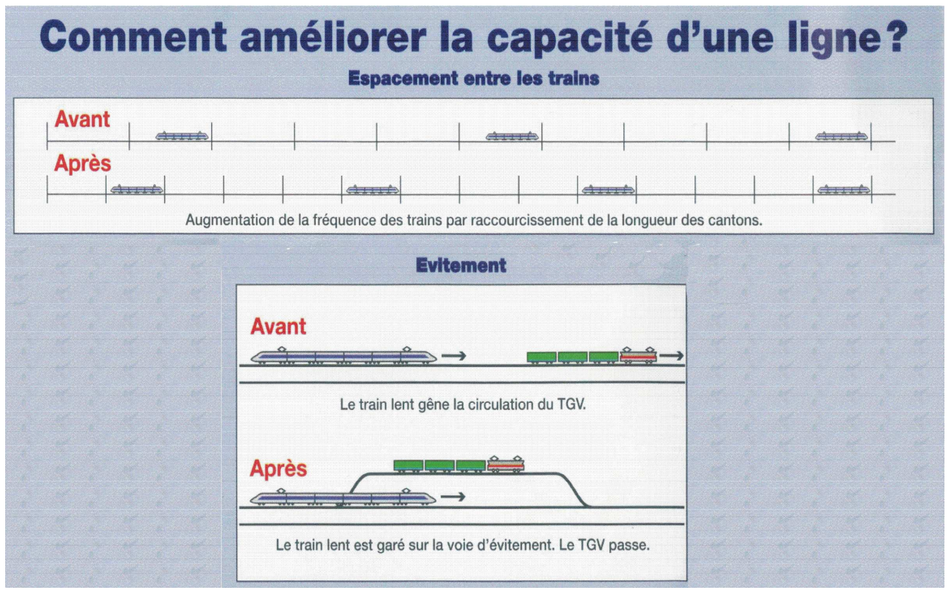
- **La section courante de Nîmes à Montpellier**, arrivée à saturation, en raison à la fois du nombre de trains à faire circuler, et de l'hétérogénéité de leurs vitesses (cf. chapitre 2 en ce qui concerne les explications relatives à la saturation de la ligne existante entre Nîmes et Montpellier).

- **La gare de Nîmes**, en viaduc, avec seulement 4 voies à quai (et 2 courtes voies convergentes et hors quais réservées aux circulations de fret).

A noter que le rebroussement de Nîmes-Courbessac sur la liaison Nîmes-Alès diminue la capacité de l'artère principale à l'est de Nîmes en raison des cisaillements et des mouvements parasites qu'il engendre.

La mise en service du viaduc supprimant ce rebroussement aura des conséquences positives sur la capacité de l'axe, mais qui ne concerneront que l'est de Nîmes. Cette augmentation de capacité est intéressante dans l'optique d'un possible développement d'un transport ferroviaire périurbain au sein de l'agglomération nîmoise.

- **La gare de Montpellier** : la capacité nouvelle de la gare (améliorée par la réalisation en 2001 d'une sixième voie à quai), est déjà consommée en grande partie par l'augmentation du nombre des TGV ayant pour origine ou terminus cette gare et par leurs temps de stationnement à quai. Les circulations entre la gare et les installations techniques du secteur d'Arènes (remisage…) sont par ailleurs fortement consommatrices de capacité.



Le **pont Maréchal Foch à Sète**, pont levant sur le canal de la Bordigue, reliant la mer à l'étang de Thau, où est situé le port de plaisance. Ce pont se lève à certaines heures pour le passage des bateaux (minimum de trois ouvertures quotidiennes de 20 minutes), ce qui gêne fortement l'exploitation de la ligne entre Montpellier et Béziers.

- L'**existence de cantons de signalisation** de longueur importante. A l'occasion de la mise en service de la LGV Méditerranée, la section Tarascon-Nîmes–Montpellier a été récemment améliorée entre Manduel et Nîmes, ainsi qu'à l'entrée Est de Montpellier.

- La **gare de Narbonne** ne bénéficie pas d'une bonne répartition des flux en direction de Toulouse et de Perpignan : les installations ferroviaires provoquent des cisaillements de voies au niveau des points de bifurcation entre les trois sections de lignes qui convergent à la gare de Narbonne.

Canton : portion de voie comprise entre deux signaux d'arrêt, permettant d'assurer l'espacement des trains sans risque de rattrapage.

Voie d'évitement : voie en gare ou en ligne destinée à permettre le dépassement d'un train par un autre plus rapide ou prioritaire.

Voie de garage : voie de gare destinée à des stationnements prolongés de train (ou de partie de train). Une voie de garage peut également être utilisée pour des dépassements de train en l'absence de voie d'évitement spécialisée ou disponible.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

L'amélioration des capacités du réseau ferroviaire de la région Languedoc-Roussillon passe notamment par le Contournement de Nîmes et Montpellier, ainsi que par un programme de modernisation de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan.

Ce programme comportera en particulier la réalisation de voies d'évitement, l'amélioration de la signalisation (diminution de la longueur des cantons), le renforcement des installations de traction électrique, et la fluidification du nœud ferroviaire de Narbonne (allongement du raccordement Toulouse ↔ Perpignan, et réaménagement du plan de voies en gare de Narbonne).

3.1.2 - Le réseau routier en Languedoc-Roussillon

La densité du réseau routier permet aujourd'hui d'assurer la desserte de l'ensemble du territoire dans d'assez bonnes conditions.

Le Languedoc-Roussillon comprend 1 387 km de routes nationales et 485 km d'autoroutes concédées ou non, soit plus de 5% du réseau autoroutier national. Ce réseau est complété par 17 300 km de routes départementales.

Le réseau routier principal du Languedoc-Roussillon présente une structure imposée par la géographie, semblable à celle du réseau ferroviaire :

- un axe central qui suit le rétrécissement de la plaine côtière, et qui est parcouru de Nîmes à Perpignan par l'autoroute A9, longée pour la desserte plus locale par la RN113, puis la RN9 ;
- cet axe central se divise au droit de Nîmes en deux grands itinéraires : au nord-est d'une part vers la vallée du Rhône et le nord de la France (A9 et A7), au sud-est d'autre part vers la Provence, la Côte d'Azur et l'Italie (A54, A7 et A8) ;
- deux grands couloirs à l'ouest et au sud de Narbonne, d'une part vers Carcassonne et Toulouse (A61 et RN113), d'autre part vers Perpignan et la Catalogne (A9 et RN9).

A ce réseau principal faisant office de colonne vertébrale s'ajoutent des axes perpendiculaires qui desservent les principales localités du piémont, ainsi que l'autoroute A75 en cours d'achèvement, complétée vers Montpellier par une voie à caractéristiques autoroutières.

L'autoroute A75 permet de rejoindre l'Ile-de-France par un itinéraire libre de péage jusqu'à Clermont-Ferrand (à l'exception du futur viaduc de Millau, qui sera mis en service en 2004).

Photomontage du futur viaduc concédé de Millau sur l'A75

Le sud-ouest de la région disposera également entre Narbonne et Paris d'un troisième itinéraire par Toulouse et l'autoroute A20 (mise en service en 2003). Ces deux aménagements fourniront, une fois achevés, des itinéraires alternatifs vers l'Ile-de-France et le Nord.

Des investissements significatifs sont prévus au Contrat de Plan Etat-Région. Le volet routier du Contrat Etat-Région s'élève à environ 3,68 Milliards de francs (1,52 Milliard de francs Etat, 1,22 Milliard de francs Région), auxquels il convient d'ajouter les participations des autres collectivités territoriales (plus de 800 MF) et du Feder.
Les principales opérations concernent :

- l'achèvement de l'A750 (liaison A75/Montpellier),
- la poursuite du désenclavement du bassin d'Alès (mise à 2x2 voies de la RN 106),
- la participation au programme interrégional d'aménagement de la RN 88,
- la construction de rocades urbaines (Béziers, Narbonne, Carcassonne, Perpignan, Montpellier).

Le projet de doublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier devrait par ailleurs être achevé avant la fin de cette décennie.

Mais l'ensemble de ces investissements apportera une réponse seulement partielle à la forte croissance des trafics, les conditions de circulation devant globalement se dégrader au cours des prochaines années.

L'hypothèse prise pour le calcul du bilan socioéconomique (chapitre 8, volume 2) de la non aggravation des conditions de circulation à l'horizon 2010 est ainsi particulièrement "prudente".

Camions sur l'autoroute A9 entre Montpellier et Nîmes

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.2 - La problématique de la traversée des Pyrénées

Le Rapport de l'étude "Transports à travers les Pyrénées" de l'Ingénieur Général Dominique Becker (Conseil Général des Ponts et Chaussées, mai 2001) constitue une véritable référence de par l'analyse très complète effectuée en matière de prévisions du trafic transpyrénéen, tous modes confondus (route, fer, mer, air).

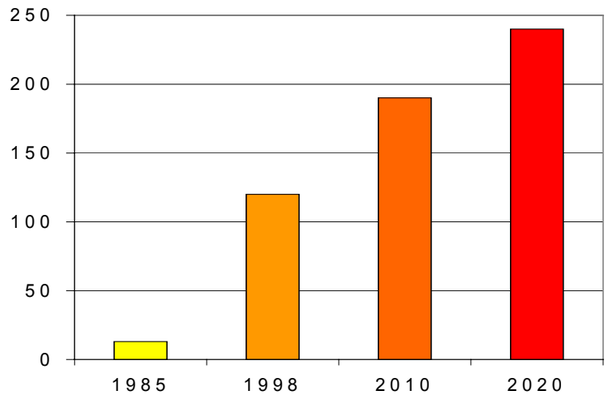
D'autres études ayant également analysé l'évolution des trafics ferrés, notamment de fret à la frontière espagnole, complètent les sources et références utilisées ici, ainsi que les travaux de l'Observatoire Régional des Transports.

3.2.1 - Des trafics en très forte croissance

Depuis l'entrée de l'Espagne dans l'Union Européenne en 1986, les flux transfrontaliers de marchandises avec la péninsule ibérique ont connu une croissance très forte (de l'ordre de 7% par an au cours des dernières années sur la façade méditerranéenne).

L'intensification des échanges économiques à l'intérieur de l'Europe devrait se poursuivre au cours des prochaines années, la principale limite se trouvant de fait dans la capacité des réseaux de transport. Les échanges au travers des Pyrénées devraient ainsi dépasser les 200 millions de tonnes peu après 2010, alors qu'ils n'atteignaient pas 15 MT en 1985 (cf. graphique).

Prévisions de trafic total transpyrénéen (en millions de tonnes)



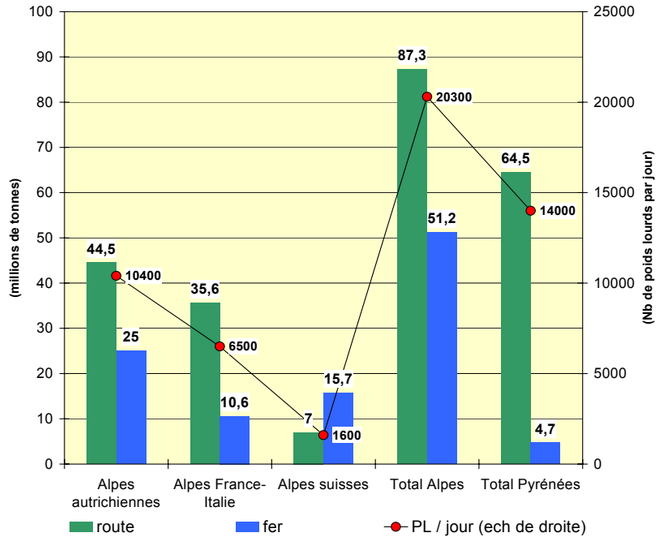
Source : Les transports à travers les Pyrénées (Rapport Becker, mai 2001)

Aujourd'hui, 95% du fret transpyrénéen terrestre passe par la route, soit plus de 15 000 poids lourds par jour (en "TMJA", c'est à dire le trafic annuel total rapporté à une moyenne journalière, à raison de 300 jours comptabilisés par an, ce qui écrête quelque peu les phénomènes de pointes saisonnières ou hebdomadaires).

Dans le même temps, "seulement" 8 300 camions traversent les Alpes franco-italiennes quotidiennement, dont 6 500 aux trois principaux points de passage entre la France et l'Italie : Vintimille, le Mont-Blanc, le Fréjus.

Pour l'ensemble du trafic alpin (passages français, suisses et autrichiens), le trafic en 1998 s'est élevé à 87 millions de tonnes, ce qui correspond à une moyenne journalière de 20 300 poids lourds. Le trafic ferroviaire à travers les Alpes était alors de 51 millions de tonnes (dont 25 pour les Alpes autrichiennes, 10,6 pour les Alpes françaises, 15,7 pour les Alpes suisses), soit une part de marché terrestre de 40% environ.

Trafic routier aux principaux passages frontaliers alpins et pyrénéens



Pyrénées Orientales : le massif des Albères

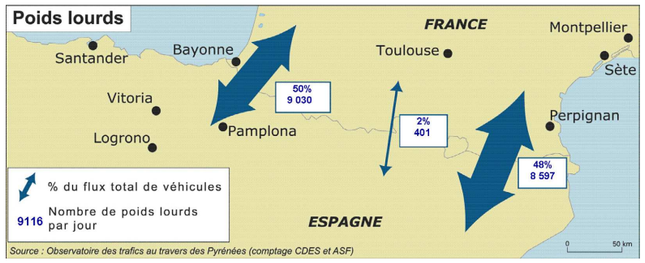
3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.2.2 - Les échanges trans -pyrénéens aujourd'hui

La chaîne des Pyrénées s'étend de manière continue de la bordure du littoral atlantique à celle du littoral méditerranéen.

Elle constitue ainsi un obstacle naturel aux échanges entre la Péninsule ibérique et le reste du continent européen. Son franchissement s'effectue essentiellement par les deux bords de mer (cf. schéma du bas de page), où les contraintes topographiques restent cependant importantes.

Répartition des trafics moyens journaliers en 2001

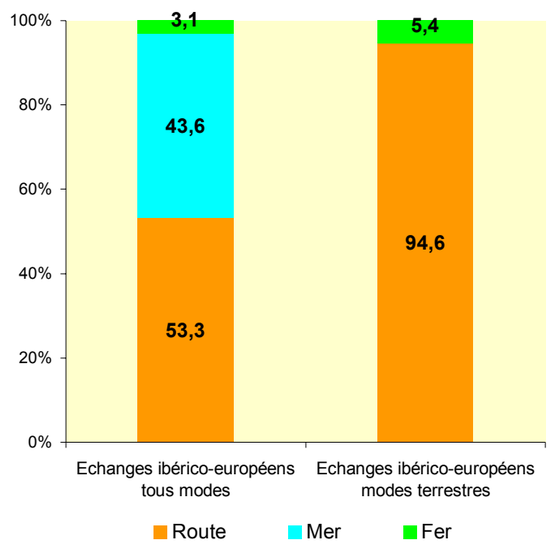


3.2.2.1 - Des échanges dominés par le mode routier

Les échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, en matière de trafics de fret, sont actuellement marqués par la prédominance du mode routier qui assure la majeure partie des échanges, avec près de 56% du trafic total.

Le mode maritime est stable en part relative autour de 41%, après une forte baisse dans les années 1990. Le mode aérien est négligeable.
Le mode ferroviaire ne représente guère que 3% du total, soit seulement 5% du trafic transpyrénéen terrestre dans un marché pourtant marqué par une croissance permanente, et aux perspectives durables et fortes.

Echanges Ibérico-européens par mode
(Source : Enquête transit 1999 – ORT)



Trafic fret Transpyrénéen (en millions de tonnes nettes par an)

MODE / Années	1990	1996	1999	2001
ROUTE (Total)	31,3	52,7	68,5	79,8
Dont Méditerranée (1)	17,5	27,7	37	45,4
FER (total)	3,0	4,0	4,2	4,2
Dont Méditerranée	1,8	2,3	2,6	2,4
MER	47	53	54	59,5
TOTAL GENERAL	81,3	109,7	126,7	143,5

(*Source : Observatoire Régional des Transports à travers les Pyrénées)*

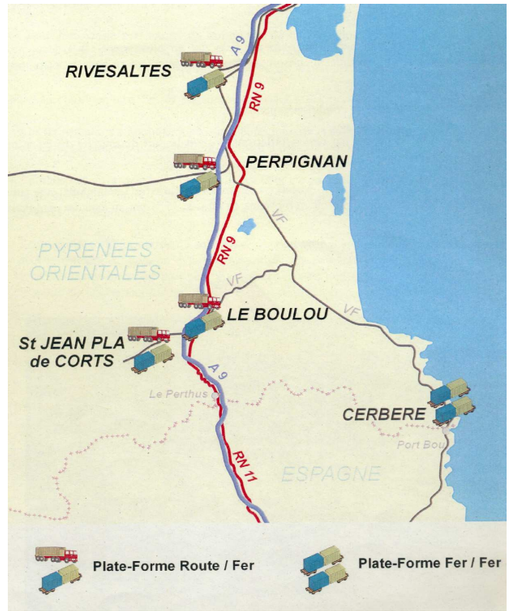
(1) : les trafics « fer-route » sont inclus dans ce total, étant statistiquement de nature routière au passage en frontière. Ils représentent aujourd'hui 2,7 millions de tonnes, et 1,9 MT dans les plates-formes des Pyrénées Orientales ; dont Perpignan St-Charles et Rivesaltes 54%, Le Boulou + Saint-Jean-Pla-de-Corts 46%.

3.2.2.2 - Les trafics ferroviaires

La part du fer dans le transport de marchandises est modeste dans les trafics transpyrénéens, qui sont pourtant dans une très large proportion des flux à longue ou très longue distance (plus de 800 kilomètres en moyenne), sur lesquels le mode ferroviaire est en général mieux positionné : en 1999, les deux tiers environ des trafics de transit terrestre effectuaient un parcours supérieur ou égal à mille kilomètres.

Cette situation se vérifie même en cumulant la part de "transit fer-fer", c'est-à-dire le franchissement frontalier intégralement par wagon, et celle de "transit fer-route", c'est-à-dire le franchissement frontalier par voie routière et la mise sur wagon au sein d'une plate–forme logistique spécialisée en transport combiné, telle qu'il en existe à Hendaye, à Perpignan Saint-Charles, à Rivesaltes, au Boulou et à Saint-Jean-Pla-de-Corts.

Les plates-formes des Pyrénées Orientales



3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Pour l'ensemble des passages pyrénéens en 2001, cette part modale du fer dans le transit terrestre était de 5% en fer pur, et de 8%, en y incluant le fer-route.
Pour la seule façade méditerranéenne, ces parts modales étaient respectivement de 5% et 9%.
Au point frontalier Cerbère/Port Bou, le trafic de transit était en 1999 de 2,23 millions de tonnes et le trafic d'échanges franco espagnol de 0,35 million de tonnes. Ces trafics sont sensiblement déséquilibrés, les flux sud→nord étant plus importants.

Ces ratios sont à comparer à la proportion du fer dans les échanges nationaux du Languedoc-Roussillon (hors trafics internes à la région) qui est de 15% en 1999 d'après les données du SES (Service Economique et Statistique, Ministère de l'Equipement et des Transports).

Le faible taux observé sur le trafic international résulte donc à la fois :

- d'un manque de compétitivité d'ensemble du ferroviaire, (qualité du service offert notamment en termes de délais et de prix),
- de facteurs propres à l'axe, dont le principal est la nécessité des opérations liées au changement d'écartement, et les contraintes d'exploitation des lignes classiques de la Péninsule ibérique.

Le transport combiné occupe une place relative importante dans les échanges ferroviaires entre l'Espagne et le reste de l'Europe : deux tiers environ des trafics en 2000 contre 25% au niveau national (13,77 milliards de tonnes-kilomètres pour un total de 55,35 milliards de tonnes-kilomètres).

Cette situation s'explique d'une part par la structure des trafics échangés (davantage de produits manufacturés ou agroalimentaires que de produits pondéreux), et d'autre part par les contraintes d'interopérabilité spécifiques au ferroviaire, rendant très difficiles des échanges massifiés, notamment de type "trains entiers".

3.2.2.3 - Les modes maritime et aérien

Le trafic aérien de voyageurs est en forte expansion, tant pour des motifs professionnels que touristiques ; au cours de la décennie précédente, le trafic aérien entre l'Espagne et l'Union Européenne a cru de 75 %. En 2000 et 2001, les trafics de voyageurs ont progressé respectivement de 9,4% et 8% sur l'ensemble des plates-formes aéroportuaires espagnoles pour atteindre 74 millions de passagers (dont il est vrai la moitié sur les archipels des Canaries et des Baléares). S'agissant des échanges avec la France, deux liaisons se détachent fortement : Madrid/Paris avec 1,8 million de passagers et Barcelone/Paris avec plus d'un million de passagers. En revanche, la part de fret aérien est négligeable.

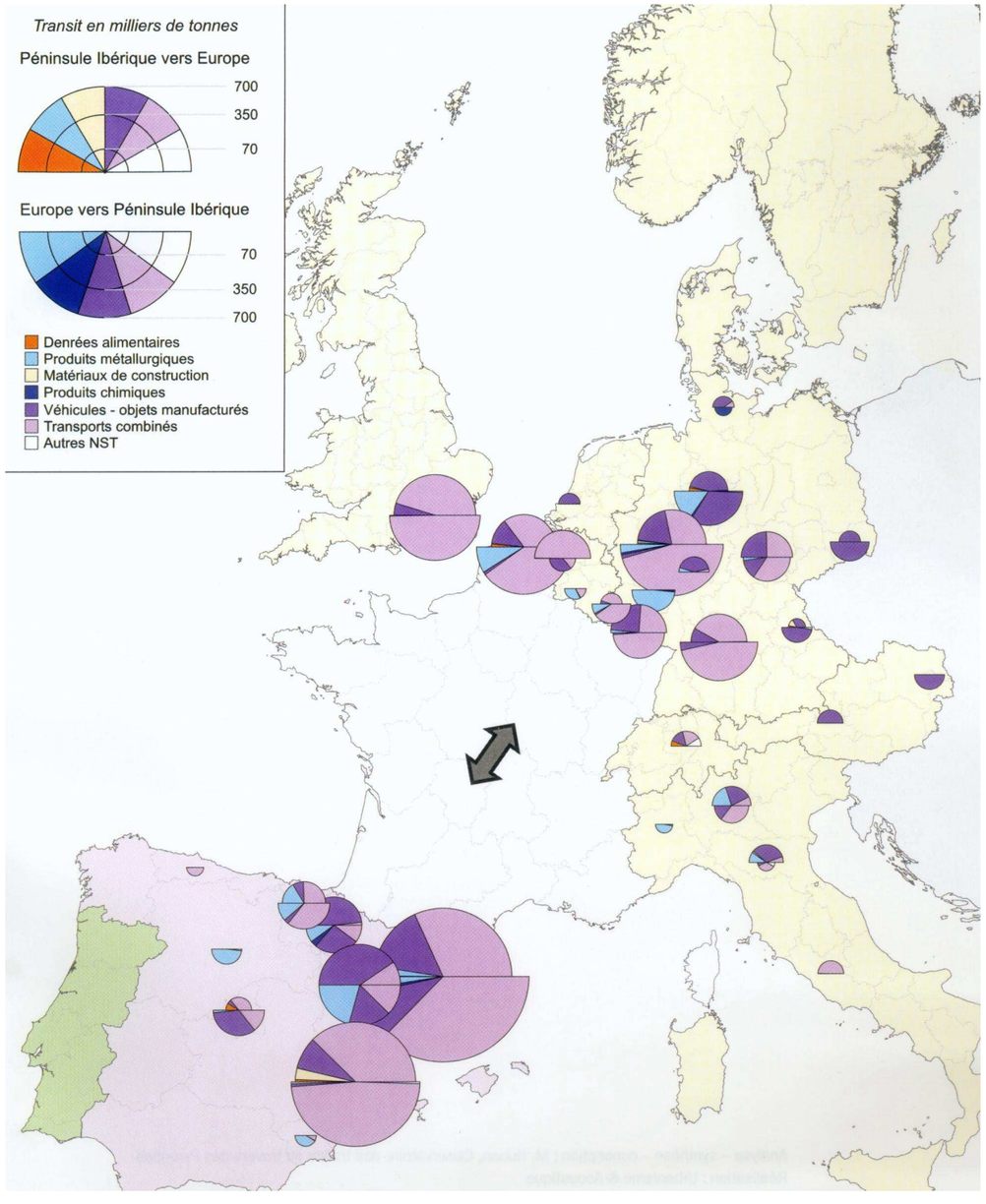
Le cabotage maritime en Méditerranée reste secondaire, mais diverses études ont été entreprises pour mettre en évidence les principaux leviers de son développement (cf. en particulier l'étude AMALI, DRE Languedoc-Roussillon, octobre 2001).
Selon cette étude, le cabotage maritime présente des avantages de régularité, de coût, de traçabilité et de qualité de service.
Les principaux freins à son développement résident dans une durée d'acheminement très longue (sur certaines relations, elle est le double, voire le triple, de celle du mode routier), et dans les difficultés d'accessibilité et d'exploitation des ports.
Les conditions de réussite de ce mode de transport passent par un meilleur remplissage des navires, une grande régularité des services, et des interfaces logistiques avec les modes de transports terminaux (et notamment ferroviaires) améliorées dans les escales portuaires.

Plusieurs projets de relations en navettes fréquentes (dites "autoroutes maritimes") sont à l'étude, en particulier entre les ports de la façade méditerranéenne de l'Espagne tels que Tarragone et Barcelone, et les ports français (Sète, Marseille) ou italiens (Gênes notamment).

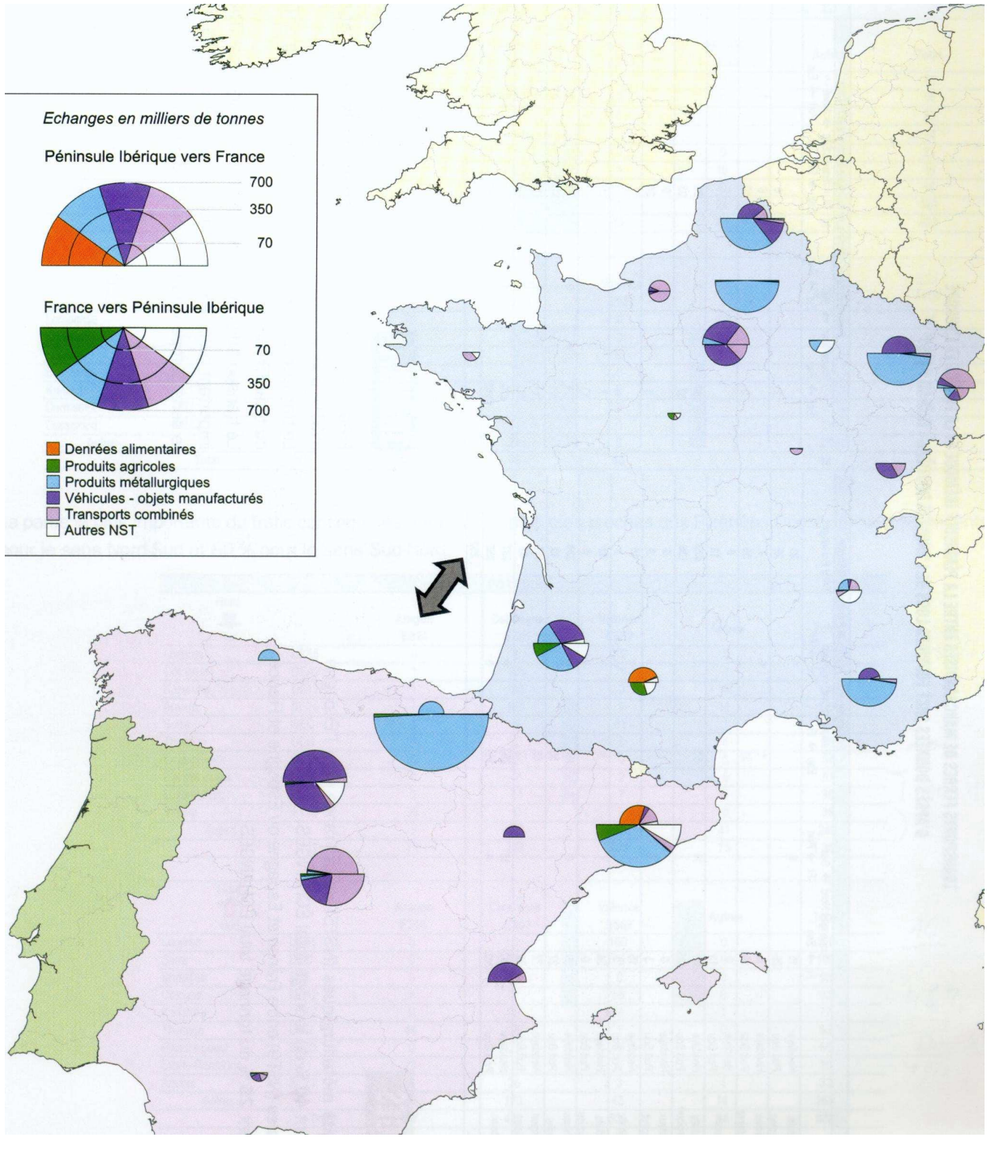
Navire caboteur

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Transit ferré en 1999 Péninsule ibérique-Europe
(Source : Enquête transit 1999 – ORT)



Echanges ferrés en 1999 Péninsule ibérique-France
(Source : Enquête transit 1999 – ORT)



3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.2.3 - Flux transpyrénéens sur le littoral méditerranéen

3.2.3.1 - Les trafics routiers

De 1990 à 2000, les flux routiers de marchandises en transit et en échanges transpyrénéens par le littoral méditerranéen ont plus que doublé (passant de 17,5 Mt à 38,9 Mt).

En 2000, les flux de fret routiers à travers l'ensemble des passages des Pyrénées ont représenté au total 72 millions de tonnes, dont un peu plus de la moitié (38,9 Mt) par le seul col du Perthus, soit 8 400 poids lourds par jour moyen de l'année ("MJA") pour ce seul passage.
Par grandes origines–destinations, ce trafic routier du Perthus se décompose en 48% en sens nord-sud, et 52% en sens sud-nord.

Trafics routiers transpyrénéens (façade méditerranéenne)

Année	Tonnage Annuel (Mt)	Nb de PL par jour	Taux annuel de croissance
1990	17,5	4 000	-
1991	19,6	4 400	10%
1992	21,7	4 700	8%
1993	21,9	4 750	1%
1994	24,0	5 200	10%
1995	25,4	5 500	6%
1996	27,7	5 950	8%
1997	33,3	6 800	17%
1998	34,6	7 450	10%
1999	37,0	8 000	7%
2000	38,9	8 430	5%
Moyenne 1990/2000	27,4	5 930	7%

Sources : Observatoire des Trafics à travers les Pyrénées, point de comptage : Le Perthus (A9)

L'enquête "transit" rédigée en 1999 par les services du Ministère de l'Equipement constitue une source précieuse d'information, dont les principaux résultats sont présentés dans les cartes des deux pages suivantes. Selon cette enquête, le trafic "d'échange" (Péninsule Ibérique-France) représente 50,2% des véhicules PL, et 54 % des tonnages ; le trafic de "transit" (Péninsule Ibérique-Reste de l'Europe) représente 49,8% des passages de PL et 46% des tonnages.
Le tonnage moyen par PL s'établit à 15,4 tonnes pour les échanges, et à 13,2 tonnes pour le transit.

Pour le reste de l'Europe, les principales destinations concernent :

- l'Allemagne (17% du trafic total),
- l'Italie, la Suisse et l'Autriche (12%),
- le Benelux (11%),
- le Royaume-Uni (7%),
- la Scandinavie (3%).

A9 aire de contrôle frontalier

Par grandes destinations, le trafic routier en 1999 peut être récapitulé comme suit :

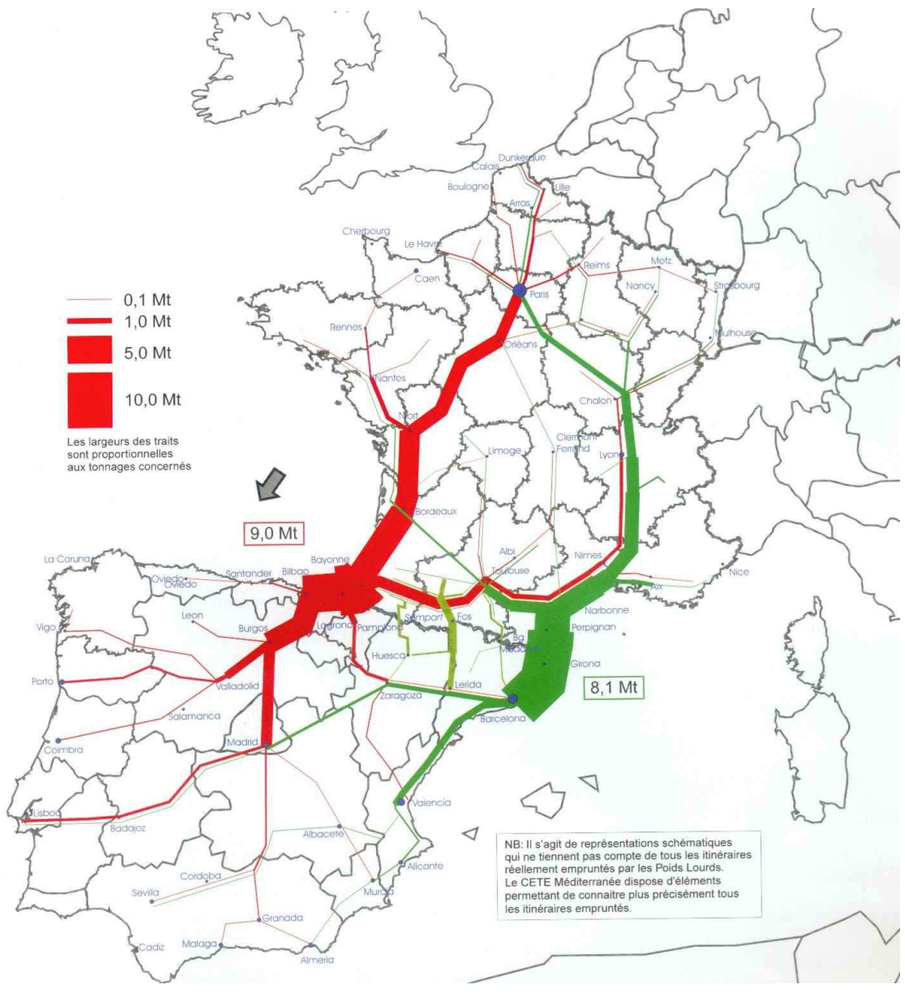
Principaux flux de fret routier au col du Perthus[1] en 1999
(en millions de tonnes)

Sens	destinations	échange	transit
nord-sud (18 millions de tonnes)	Catalogne	6,0	5,5
	sud-est de l'Espagne	1,1	2,1
	Madrid et centre Espagne	0,5	1,2
	Portugal et Maroc	0,1	0,4
	Autres destinations	0,3	0,8
sud-nord (19 millions de tonnes)	centre et sud de la France	5,3	-
	nord-ouest de la France	0,2	-
	Paris, nord de la France	0,9	-
	Benelux	-	1,3
	ouest de la France	0,3	-
	Italie, Suisse et Autriche	-	3,6
	Rhône-Alpes	1,0	-
	nord-est de la France	0,3	-
	Allemagne	-	3,6
	Royaume Uni	-	0,6
	Autres destinations européennes	-	1,9
	Total deux sens	16,0	21,0

1. dont le trafic fer-route des plates-formes logistiques des Pyrénées-Orientales
Sources : EUROSTAT et Observatoire des trafics dans les Pyrénées

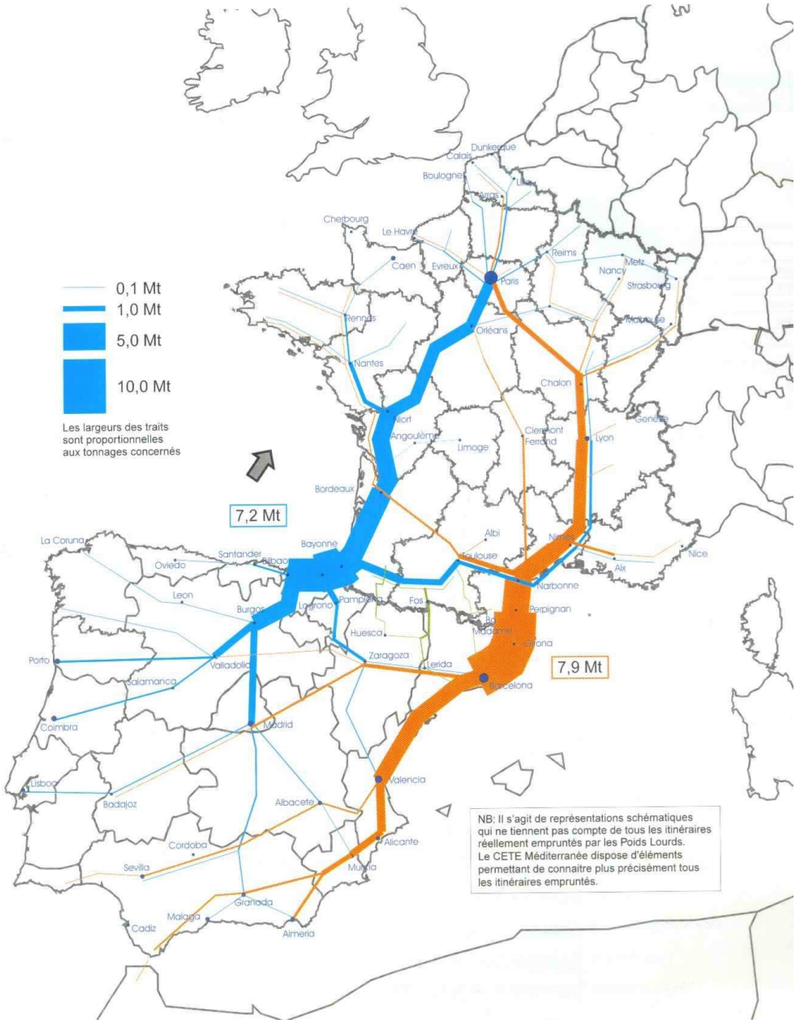
3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Echanges routiers Nord-Sud (France-Péninsule ibérique) en 1999



Source : Enquête Transit 1999 de l'ORT

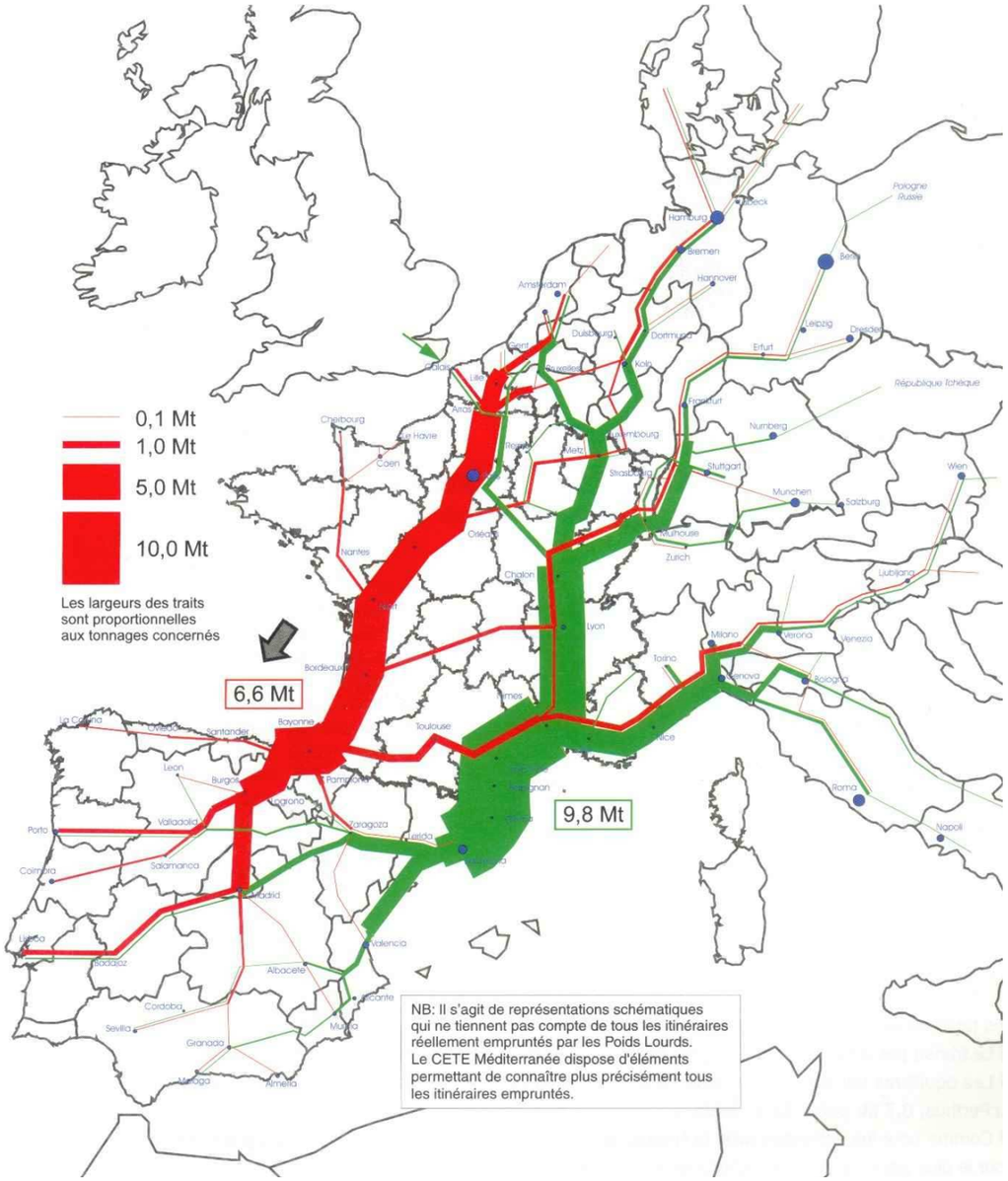
Echanges routiers Sud-Nord (Péninsule ibérique-France) en 1999



Source : Enquête Transit 1999 de l'ORT

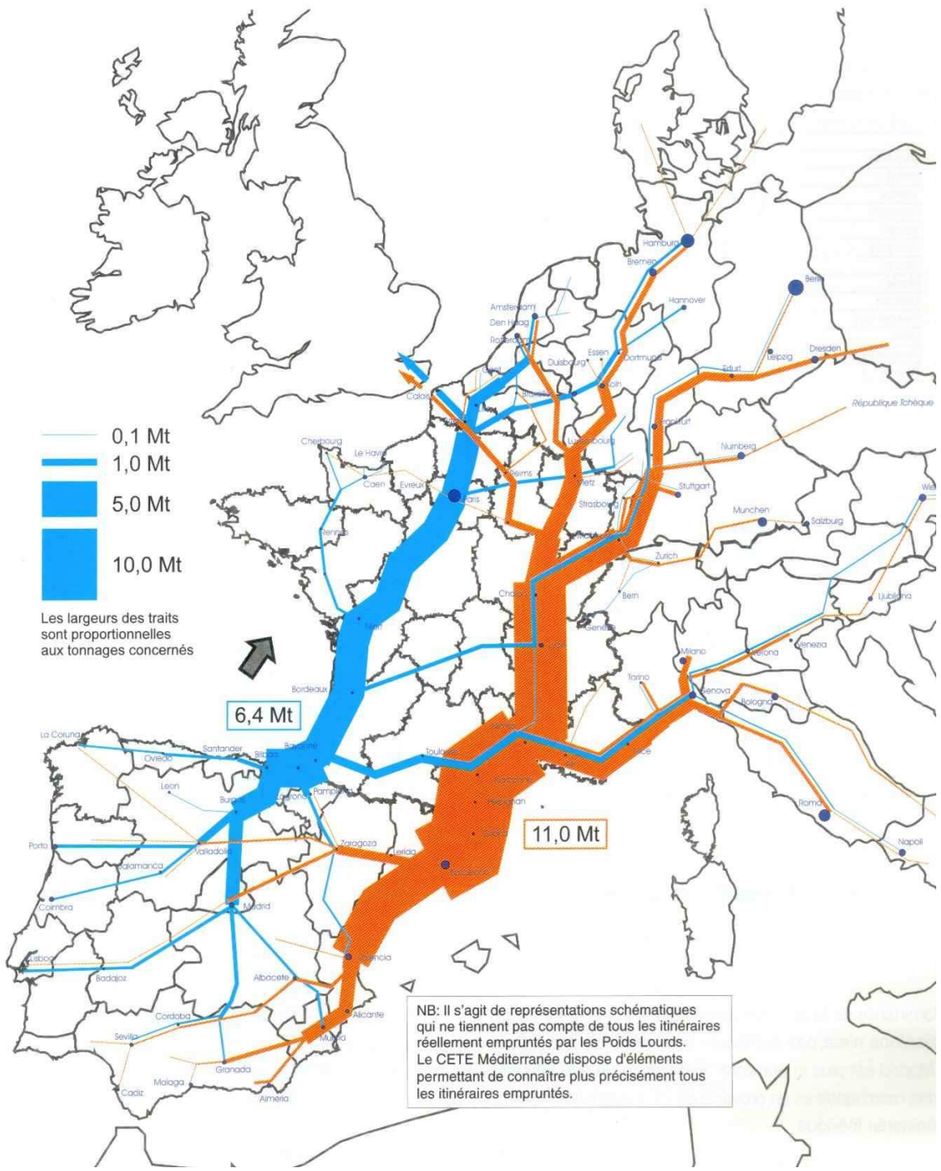
3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Transits routiers Nord-Sud (reste de l'Europe-péninsule ibérique) en 1999



Source : Enquête Transit 1999 de l'ORT

Transits routiers Sud-Nord (péninsule ibérique-reste de l'Europe) en 1999



Source : Enquête Transit 1999 de l'ORT

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.2.3.2 - Les trafics ferroviaires

Pour la seule façade méditerranéenne, le transit fer-fer du complexe Cerbère - Port-Bou représentait en 2001, 2,4 millions de tonnes.

Pour avoir une connaissance complète du trafic ferroviaire en provenance ou à destination de l'Espagne en Languedoc-Roussillon, il faut y adjoindre le trafic rail-route du Languedoc-Roussillon d'origine ou de destination espagnole, qui représentait 1,9 million de tonnes (ce qui correspond aux deux-tiers du trafic rail-route de l'ensemble des plates-formes du Languedoc-Roussillon).

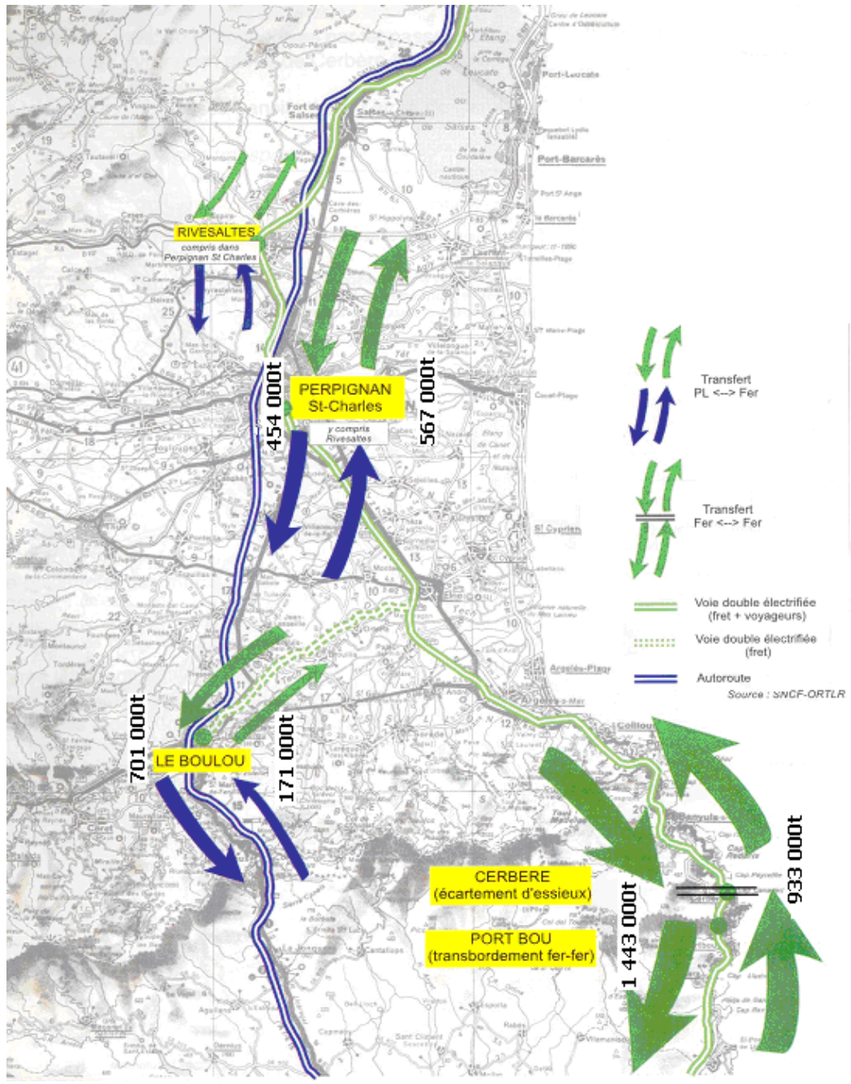
Evolution du trafic fret à la frontière méditerranéenne

Année	Trafic en millions de tonnes				% fer sur le trafic terrestre méditerranéen
	Fer/ fer	Fer/ route	Total fer	Route	
1990	1,8	1,1	2,9	17,5	16,6
1991	1,8	1,0	2,8	19,6	14,3
1992	1,9	1,1	3,0	21,7	13,8
1993	1,6	0,9	2,5	21,9	11,4
1994	2,0	1,1	3,1	24,0	12,9
1995	2,3	1,1	3,4	25,4	13,4
1996	2,3	1,2	3,5	27,7	12,6
1997	2,8	1,6	4,4	33,3	13,2
1998	2,5	1,9	4,4	34,6	12,7
1999	2,6	2,1	4,6	37,0	12,4
2000	2,8	2,0	4,8	38,9	12,3
2001	2,4	1,9	4,3	41,0	10,5

Sources : SNCF, SES et ORT.

Le projet de Ligne Nouvelle Internationale Perpignan–Figueras–Barcelone va induire une performance accrue de la qualité des acheminements transitant à la frontière. Cette situation permet de prévoir une compétitivité meilleure du mode ferroviaire et une croissance de son trafic renforcée par les évolutions à venir en Espagne (plus grande prise en considération du fret au sein du mode ferroviaire).

Zoom sur les trafics fer-fer et fer-route du littoral méditerranéen en 2001



3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Mais, cette croissance potentielle sera également contrainte par la capacité d'acheminer ce trafic supplémentaire sur des axes à longue distance en France.

Le projet de Contournement de Nîmes et Montpellier prend ainsi une dimension stratégique pour l'ensemble de l'Union Européenne, du fait de l'importance des liens entre la péninsule ibérique, la France et le Nord de l'Europe.

3.2.3.3 - Les problèmes de compétitivité du fer

Le transit ferroviaire de fret à la frontière franco-espagnole souffre particulièrement des contraintes constituées par la différence d'écartement des voies, le système Talgo concernant le seul transport des voyageurs.

Les trains de fret sont systématiquement terminus dans les gares en frontière (Cerbère en France, Port-Bou en Espagne) et la rupture de charge s'effectue par diverses techniques : changement mécanique d'essieux pour les wagons "Transfesa", transbordement des chargements de wagons " UIC" à wagons "RENFE" par portiques pour les transports combinés, transbordement des chargements de wagons "UIC" à wagons "RENFE" par passage à quai pour les automobiles, ou par chariots de manutention pour les transports palettisés ou en vrac.

Les deux points communs de toutes ces techniques sont :

- d'une part la durée excessivement longue de l'opération : de 2 heures au minimum pour des automobiles, à 6 heures au minimum pour le chantier "Transfesa". Compte tenu des sillons (créneaux de ciurculation) disponibles de part et d'autre de la frontière, la perte de temps moyenne en frontière est en réalité très nettement supérieure au seul temps de transbordement ou de changement d'essieux.

- d'autre part le coût d'exploitation élevé du passage en frontière. Une étude, réalisée en 1999 par les bureaux d'étude INECO et SYSTRA pour le compte des Activités Fret de la RENFE et de la SNCF, avait évalué le coût moyen actuel du transit au complexe ferroviaire Cerbère-Port Bou à environ 5,34 euros (35 francs) la tonne nette du chargement. L'étude des Transports à travers les Pyrénées (Mission Becker, mai 2001) corrobore cette estimation moyenne, en évaluant ce coût, selon les différentes techniques utilisées, entre 2,59 et 7,62 euros (17 et 50 francs) la tonne, soit entre 38,11 et 114,34 euros (250 et 750 francs) de pénalisation par voyage, pour un wagon par rapport à un poids lourd.

Cerbère : vue générale du chantier fret

Il est à noter que cette situation est différente de celle des passages alpins franco-italiens : dans ceux-ci, les poids lourds doivent acquitter le péage autoroutier des tunnels traversés, alors que le fret ferroviaire ne subit pas de contrainte particulière.
A la frontière pyrénéenne, que ce soit sur le versant atlantique ou le versant méditerranéen, les poids lourds utilisent des infrastructures autoroutières dont le péage est peu onéreux (du fait de l'absence de tunnel), alors que le coût supporté par le ferroviaire en raison du changement d'écartement est élevé.

En outre, d'autres contraintes sévères viennent aggraver cette pénalité majeure du changement d'écartement :

- Les longueurs admises pour les trains de fret sont différentes en France (jusqu'à 750 mètres) et dans la péninsule ibérique (350 à 450 mètres), pour des problèmes de longueur des voies d'évitement et de garages en Espagne.

Cette situation induit qu'un train de fret provenant de France doit le plus souvent être scindé en deux trains, parfois même trois, pour pouvoir circuler en Espagne, exigence coûteuse en termes de capacité sur les lignes espagnoles.

Dans le sens Espagne-France, cette situation entraîne des stationnements parasites (le train de continuation sur le réseau français devant attendre l'arrivée du dernier élément des trains espagnols à souder). Les coûts d'exploitation de ce système sont élevés dans les deux sens, puisqu'ils nécessitent un doublement (voire un triplement) sur les lignes espagnoles des moyens de traction.

- Le régime des wagons isolés existant en France (connu sous l'appellation de "lotissement", avec relations directes de triage à triage), n'a pas d'équivalent en Espagne. Il faut ainsi reconstituer en frontière, ou dans des escales françaises situées en amont, telles que Nîmes (Chantier de Courbessac) ou Perpignan (Chantier Roussillon), des lots homogènes et de faible capacité (quinze wagons au maximum), à destination d'une même gare espagnole.
- Le régime des "trains entiers" (qui constitue en France près de la moitié des tonnes-kilomètres, et environ 60% des tonnages, et également le service le plus compétitif en termes de coûts d'exploitation), est pénalisé en Espagne par le très faible nombre d'installations terminales embranchées (seuls les ports et quelques grandes unités de production des industries chimiques et de l'automobile disposent d'une connexion directe avec le réseau ferroviaire).

Toutes ces contraintes créent ainsi des alourdissements des coûts d'exploitation très pénalisants pour la compétitivité du mode ferroviaire, et des allongements de délais qui réduisent significativement la qualité des acheminements.

Rupture de charge : En trafic de fret, transbordement du chargement de wagon à wagon ou changement de mode en transport combiné (route/fer, mer/fer).
En trafic de voyageurs, changement de train ou de mode de transport en cours de voyage.

RENFE : sigle de l'entreprise espagnole de transport ferroviaire (équivalent de la SNCF).

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

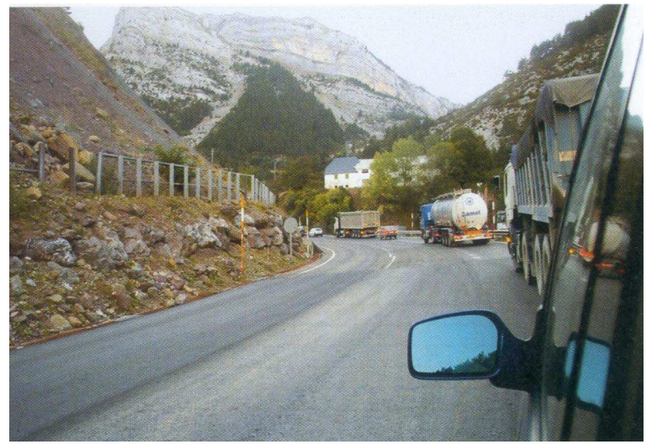
3.2.4 - Flux de voyageurs transitant par le littoral méditerranéen

3.2.4.1 - Le trafic routier des véhicules particuliers

Le trafic sur l'ensemble des passages frontaliers est représenté sur le tableau ci-dessous pour les années 1997 à 1999. Il montre une croissance régulière et importante.
Ces données ont été reconstituées, à partir du dossier "Observatoire des trafics au travers des Pyrénées", qui indique les comptages des véhicules aux différents passages (Source des comptages : Cellule Départementale Exploitation et Sécurité et Autoroutes du Sud de la France).

L'évaluation du nombre de voyageurs peut être obtenu à partir du nombre de véhicules décompté et du taux moyen d'occupation, résultant des observations faites pendant les comptages (valeur à 2 voyageurs par véhicule, stable dans le temps).

Globalement, le trafic annuel à la frontière franco-espagnole côté Méditerranée (A9, RN9 et RN114) était estimé à 22,5 millions de voyageurs en voitures particulières en 1998, et à plus de 26 millions en 2001.



Franchissement routier des Pyrénées

Trafic moyen journalier en nombre de véhicules légers et en nombre de voyageurs, d'Est en Ouest de la chaîne des Pyrénées :

ANNEE	Lieu de passage	Nombre de véhicules	Nombre de voyageurs	Répartition par passage	Progression annuelle
1997	Côte Basque[1]	36 340	72 680	46%	-
	Méditerranée[2]	**29 230**	**58 460**	**37%**	**-**
	Autres passages[3]	13 430	26 860	17%	-
	Total annuel	79 000	158 000	100%	-
1999	Côte Basque	41 880	83 760	47%	8,5%
	Méditerranée	**32 750**	**65 500**	**37%**	**6,7%**
	Autres passages	14 350	28 700	16%	0,1%
	Total annuel	88 980	177 960	100%	6,4%
2001	Côte Basque	48 457	96 914	48%	7,6%
	Méditerranée	**35807**	**71 614**	**35%**	**4,6%**
	Autres passages	16 814	33 628	17%	8,2%
	Total annuel	101 078	202 156	100%	6,6%

Sources : DRE Aquitaine, DRE Midi Pyrénées, DRE Languedoc Roussillon ; Observatoire des trafics au travers des Pyrénées

1. RD912, RN10, A63, RD 404, RD406, RD20, RD933.
2. RN114, A9, RN9, RN20, RD68.
3. RN125, RD618, RD929, RD934, RD132, RN134., RD3, RD115, RD22, RD26, RD58, RD949, RD306.

Principales voies routières des Pyrénées-Orientales

Source : IGN

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Ces flux de voyageurs empruntent préférentiellement l'autoroute A9 (près de 2/3 des trafics) et la RN9 qui franchissent toutes les deux le Col du Perthus, les autres voyageurs empruntant la RN 114 desservant la côte Vermeille ou encore les RN 20 et RD 68 vers Andorre.

La hiérarchie des trafics aux différents passages est bien expliquée par la structure du tissu urbain :

- A l'ouest, le fort taux d'échange de voyages à courte distance est dû à la population locale répartie entre plusieurs agglomérations très proches : Bayonne – Angle t- Biarritz, Hendaye -Saint-Jean-de-Luz, Irun – San-Sebastian, distantes au plus de 50 km.
- A l'est, la dilution de la population autour de la frontière (expliquée par la géographie en zone plus montagneuse) implique des trafics réguliers moindres ; les deux principales agglomérations (Perpignan d'un côté, Figueras-Gerone de l'autre), sont en particulier plus éloignées (environ 150 km). En revanche l'aspect touristique saisonnier d'été y est très marqué.
- Sur la partie centrale, peu peuplée d'un coté comme de l'autre, les flux sont limités. Les contraintes de relief, très fortes, accroissent les difficultés d'échanges entre des agglomérations pourtant importantes mais trop fortement éloignées (Toulouse/Tarbes au nord, Huesca/Saragosse au sud, sont éloignées de 300 à 450 km.

3.2.4.2 - Le trafic routier des autocars

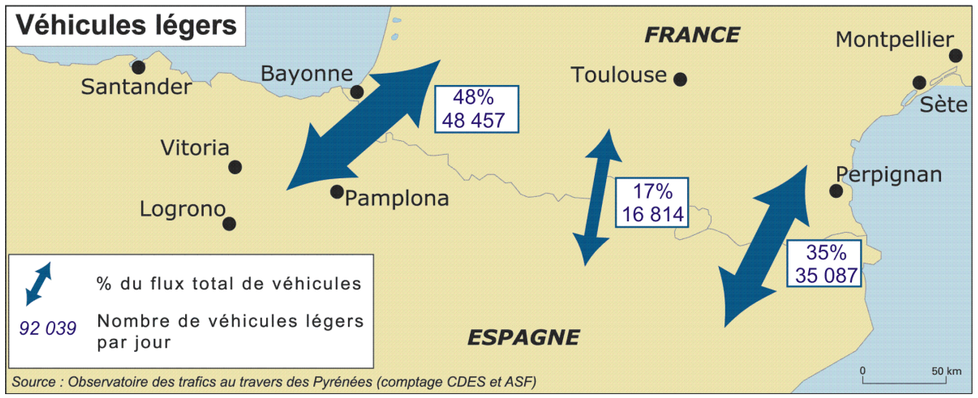
Le nombre moyen d'autocars traversant quotidiennement la frontière (2 sens confondus) est d'environ 600, ce qui correspond à environ 24 000 personnes transportées par jour sur la base moyenne de 40 personnes par autocar. Au total, près de 8,8 millions de voyageurs utilisent chaque année ce moyen de transport (soit 12% des personnes voyageant par la route).

Sur la façade méditerranéenne, ce sont plus de trois millions de personnes qui utilisent ce mode, ce qui représente environ 12 % des utilisateurs de la route. Ce trafic connaît des fluctuations structurelles saisonnières : en hiver, le trafic moyen est de 450 véhicules par jour, tandis qu'en été il atteint 540 véhicules par jour (soit 20% de plus qu'en hiver).

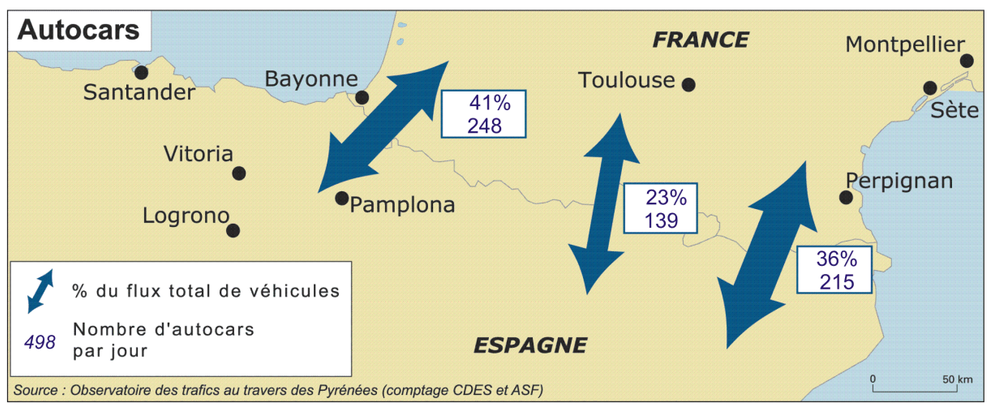
On note également que l'été les autocars proviennent d'origines plus éloignées (30% environ sont immatriculés hors de France ou de la péninsule ibérique).

Ce tourisme de longue distance par autocar, qui bénéficie aujourd'hui des contraintes de circulation ferroviaire entre l'Espagne et l'Europe (changement d'écartement des voies…) constitue un marché potentiel important pour le mode ferroviaire.

Répartition des trafics moyens journaliers de véhicules légers en 2001



Répartition des trafics moyens journaliers d'autocars en 2001



3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.2.4.3 - Le trafic ferroviaire

Le transport ferroviaire de voyageurs à la frontière franco-espagnole ne bénéficie pas actuellement d'un environnement aussi favorable que celui du transport routier.

La faible part de marché du trafic ferroviaire international de voyageurs (moins de 5 %), nettement inférieure à ce qui est constaté sur d'autres frontières (10 à 15%), provient essentiellement de la différence d'écartement entre les voies ferrées (1 m 435 en France, 1 m 667 sur la péninsule ibérique), qui nécessite un changement de train à la frontière (sauf pour les circulations Talgo dont les essieux sont à écartement variable).

Seuls trois points de passage existent actuellement pour les trains :

- Cerbère – Port-Bou (avec installation Talgo)
- Puigcerda – La-Tour-de-Carol (sans Talgo)
- Hendaye – Irun (avec installation Talgo)

Les trains de voyageurs régionaux comme les relations à plus longue distance sont terminus à Hendaye ou Irun sur le versant atlantique, à Cerbère ou Port-Bou pour le versant méditerranéen. La continuation de pays à pays s'effectue par correspondances dans ces gares.

En 2001, sur le versant français du littoral méditerranéen, une moyenne journalière de 36 trains de voyageurs (deux sens confondus) ont desservi la gare de Cerbère, dont un peu plus de la moitié ont eu Port-Bou pour terminus. Cette évaluation est restée sensiblement constante depuis 1996.

Sur environ 1,5 million de voyageurs ferroviaires ayant traversé la frontière pyrénéenne sur la façade méditerranéenne en 2000, environ 500 000 ont évité la rupture de charge grâce à l'utilisation de trains Talgo.

Le site ferroviaire de Cerbère

56 trains de voyageurs desservent aujourd'hui la gare de Port-Bou un samedi de plein été, jour le plus fort du trafic saisonnier.

Ces trains se répartissent comme suit :

- 22 trains (11 par sens) circulent de Cerbère à Port-Bou sur la voie unique à écartement UIC, dont seulement 4 (2 par sens) sont des « Talgos » qui changent d'écartement d'essieu dans la gare, mais en interrompant à chaque passage pendant 10 à 15 minutes l'utilisation de cette voie unique, compte tenu de la localisation de l'installation Talgo. Les autres trains sont des trains de grandes lignes français ayant terminus à la gare, avant de repartir à vide vers les voies de garage et d'entretien de Cerbère, ou des TER français ayant à la fois terminus et origine dans la gare espagnole ;

- 34 trains (17 par sens), sont des trains espagnols, de grandes lignes ou régionaux. Certains des trains régionaux sont terminus/origine à Cerbère, et utilisent la voie unique à écartement "ibérique", contiguë à la voie UIC.

Les 2 allers-retours de trains Talgos journaliers assurent ainsi le tiers du trafic international, alors qu'ils ne représentent que 7% du trafic en nombre de trains voyageurs desservant la gare [NB : ce constat doit être légèrement atténué, un certain nombre de voyageurs n'étant pas en correspondance internationale, mais à destination de Port-Bou, petite station balnéaire].

Ceci montre bien le lourd handicap du mode ferroviaire dès qu'apparaît une rupture de charge.
Chaque train Talgo assure un service équivalant à deux trains classiques en correspondance au terminus (le train français d'une part, l'espagnol de l'autre), tout en supprimant la pénalité de leur rupture de charge.

Le trafic ferroviaire international de voyageurs est donc faible, si on compare ces chiffres (2,5 millions de voyageurs au total, dont 1,3 à la frontière méditerranéenne), au trafic international global : 70 millions de personnes ont franchi les Pyrénées par la route en 1998, et plus de 30 millions en mode de transport aérien.

TGV et TALGO en gare de Montpellier

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.3 - L'offre et la demande de transport de marchandises

Le présent chapitre présente de manière qualitative et quantitative l'offre de chacun des modes importants pour le transport de marchandises (le fer, la route, la mer et la voie d'eau) et analyse leur capacité à répondre à la demande de transport sur l'axe languedocien.

Le trafic aérien de fret n'est pas traité ici car il reste très marginal en comparaison des tonnages transportés par les autres modes. Concentré sur l'aéroport de Montpellier, ce trafic est de l'ordre de 3 000 tonnes (année 2001).

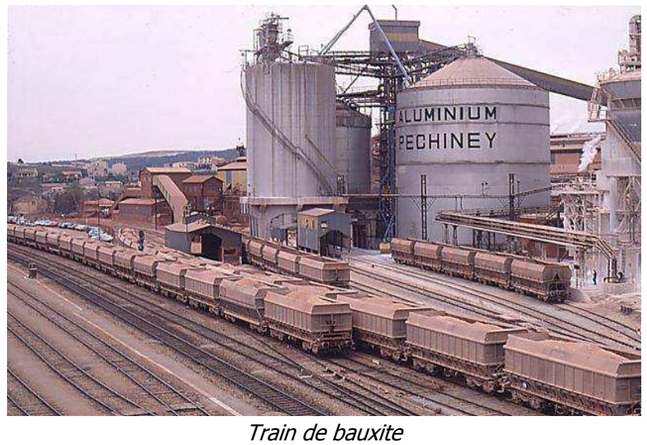
3.3.1 - Le fer

Dans le Languedoc-Roussillon, les flux de marchandises ferroviaires correspondent surtout à des trafics de transit nationaux ou internationaux. La région constitue en particulier un point de passage obligé pour une part significative des flux entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Le territoire du Languedoc-Roussillon est également un axe de transit national important pour les marchandises entre le Sud-Ouest (Aquitaine, Midi-Pyrénées), l'Est et le Sud-Est de la France (port de Marseille-Fos).
Cependant, les flux nationaux d'échanges entre le Languedoc-Roussillon et les autres régions françaises ne sont pas négligeables. Ils concernent d'abord Marseille et Toulouse, puis Lyon, l'Ile de France, l'Aquitaine et le quart nord-est de la France.

3.3.1.1 - Régimes d'acheminement

Trois régimes de trafic fret existent en France à l'heure actuelle : les trains entiers, le transport en wagon isolé (ou "lotissement") et le transport combiné.

Les **trains entiers** sont des ensembles de wagons homogènes transportant un unique produit adressé à un seul destinataire. La majorité de ces trains a pour origine une usine (parfois des voies spécialisées d'une gare), reliée au réseau par un embranchement particulier à réception directe, et pour destination une autre usine embranchée. Ce type d'acheminement permet d'aider les grandes industries à gérer leurs approvisionnements en matières premières, de massifier et de régulariser les flux. La vitesse commerciale moyenne de ces convois est de l'ordre de 35 à 40 km/h sur le plan national ; elle se vérifie également pour la plupart des trafics concernés en Languedoc-Roussillon.



Train de bauxite

Dans les cas où le trafic est plus faible ou plus diffus, plusieurs "lots" de wagons **(lotissement)** sont regroupés pour constituer un train qui circulera de triage à triage. Toulouse-St-Jory, Nîmes-Courbessac et Marseille-Miramas sont les principales installations de ce type dans le Sud et le Sud-Est de la France. Les opérations intermédiaires (groupage et dégroupage des lots) ont des incidences défavorables en termes de coût et de délais de transport. La vitesse commerciale moyenne de ces transports ne dépasse guère 15 km/h.

Triage de Courbessac

Le **transport combiné** (composé de caisses mobiles, conteneurs et remorques routières) est organisé de deux façons :

- soit en rabattant des marchandises diffuses autour d'un ou plusieurs points nodaux d'éclatement (Villeneuve-Saint-Georges, Metz, Avignon, Toulouse, Perpignan St-Charles, Rivesaltes et Le Boulou, Montpellier, et Sète dans un futur proche),
- soit en empruntant des trains directs de centre à centre si le volume des envois sur une même origine/destination est suffisamment important (Avignon, Toulouse, Perpignan).

La vitesse commerciale moyenne du transport combiné avoisine souvent 50 km/h, soit sensiblement le même temps de parcours que le transport routier. Il faut cependant remarquer des disparités importantes : le temps moyen de trajet pour une origine/destination Frontière espagnole – Ile de France est meilleur en fer qu'en route, alors que sur une origine/destination Frontière espagnole – Allemagne, même après l'amélioration réalisée par la création d'un point nodal spécialisé au nord de Metz, les difficultés d'interopérabilité ferroviaire demeurent fortes et le temps de parcours routier reste plus compétitif.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

En Espagne, seul le transport combiné bénéficie d'un régime comparable.
Les trafics de trains entiers et de lotissements sont organisés différemment, sous forme de transports groupés. Les wagons de lotissement sont acheminés par trains formés de la frontière à une même gare de distribution, les trains entiers sont à destination de voies de débord de gares.
Il n'existe en effet que très peu d'embranchements particuliers à réception directe en Espagne.

3.3.1.2 - La desserte fret actuelle

Contrairement au transport de voyageurs, qui s'inscrit dans une logique d'offre de services, le fret ferroviaire doit pouvoir s'inscrire dans une logique de réponse à la demande. Ce n'est aujourd'hui pas totalement le cas, du fait de contraintes de capacité et de la qualité de service encore imparfaite. La réalisation d'infrastructures axées sur le fret comme le Contournement de Nîmes et Montpellier, et la plus grande sensibilité à la demande du fait de l'ouverture de la concurrence du marché européen devraient permettre d'améliorer la situation actuelle, développée ci-après.

3.3.1.2.1 - La desserte à la frontière

En 2000, 54 trains de fret circulaient en provenance ou à destination de Cerbère (les jours ouvrables les plus forts d'un service de post-été) contre 48 en 1998.

80 % de ces trains sont des trains de marchandises ("MA 100") ou de messageries ("ME 100") aptes à circuler à une vitesse maximale de 100 kilomètres à l'heure. Les autres trains sont des "ME 120" (aptes à circuler à 120 km/h).

Les principales origines – destinations de ces trains sont récapitulées dans le tableau ci-après.

Les principales marchandises transportées sont :

- produits manufacturés (en transport combiné) : 20 trains,
- automobiles ou pièces d'automobiles : 13 trains,
- denrées périssables ou céréales : 5 trains,
- produits sidérurgiques : 3 trains,
- lotissement et divers : 13 trains (échanges avec les triages de Nîmes, Miramas, Sibelin).

Principales origines-destinations des trains de fret circulant sur Nîmes-Montpellier

Depuis ou vers *(trafics de l'année 2000)*	**Barcelone, Tarragone, Valence, Grisen, Martorell, Silla, Madrid ou Algemesi**
Allemagne	13 trains
Benelux	8 trains
Suisse-Autriche	5 trains
Italie	5 trains
Nord-Est de la France	3 trains
Languedoc-Roussillon et PACA	7 trains
Rhône-Alpes	4 trains
Royaume Uni	4 trains
Autres origines-destinations	5 trains

Sources : SNCF et ORT

3.3.1.2.2 - Les circulations entre Nîmes et Montpellier

En 2001, le nombre de trains de fret en semaine de base (moyenne des mardis à vendredis) était de 92.

Plus de la moitié des trains sont échangés avec la ligne de Narbonne-Toulouse (Bordeaux) alors qu'un train sur trois est en provenance ou à destination de Cerbère.

Les autres trains assurent des dessertes régionales (plates-formes des Pyrénées-Orientales) ou locales (chantiers de transport combiné de Montpellier, usine Perrier…).

Du fait de la saisonnalité de certains trafics et de l'existence de pointes hebdomadaires, notamment les jeudis et vendredis, la circulation de plus de 110 trains de fret sur cette section a déjà pu être observée.

Principales origines-destinations par nature et sens de trafic

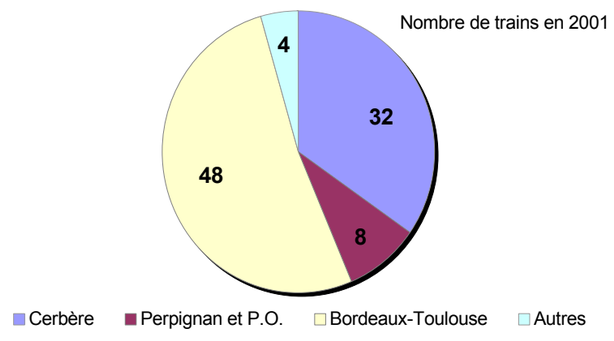
Nature de trafic	**Sens du trafic**	**Depuis**	**Vers**
ECHANGES	**NORD-SUD**	Picardie (20%) Nord de la France (15%) Lorraine (12%) Midi-Pyrénées (12%)	Catalogne (80%) Madrid (11%) Valence (5%)
	SUD-NORD	Catalogne (45%) Valence (50%)	Lorraine (40%) Midi-Pyrénées (25%) Ile-de-France (15%) Nord de la France (15%)
TRANSITS	**NORD-SUD**	Allemagne (44%) Benelux (18%) Royaume Uni (17%) Italie-Suisse (12%) Autriche (3%)	Catalogne (60%) Valence (33%)
	SUD-NORD	Catalogne (50%) Valence (36%) Aragon (10%)	Allemagne (45%) Royaume Uni (16%) Italie (10%) Benelux (10%)

Source : Observatoire des Transports à travers les Pyrénées

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Cette situation, qui se cumule les vendredis avec la pointe hebdomadaire voyageurs, conduit à une saturation sensiblement plus critique à certaines dates que les moyennes journalières ne le laissent supposer. Ceci se traduit alors par des difficultés réelles de circulation, préjudiciables à la qualité de la desserte offerte, explicitées dans le paragraphe suivant.

Circulations fret sur Nîmes-Montpellier



Source : SNCF

3.3.1.3 - Evaluation des performances de la desserte

La complexité des opérations de transbordement ou de changement d'essieux et l'exiguïté du site se traduisent sur le plan local par la saturation du complexe ferroviaire Cerbère–Port-Bou, et par des contraintes organisationnelles du chantier qui occasionnent un stationnement de 6 à 12 heures à ce point frontière.

La vitesse autorisée entre Perpignan et Collioure est de 100 km/h pour tous les types de trains MA/ME 100 ou ME 120. La vitesse moyenne de ces trains en ligne y est de l'ordre de 80 km/h (le temps de parcours d'un train fret sur Cerbère – Narbonne est de 80 minutes, pour une distance de 105 kilomètres).

Sur la section Perpignan-Narbonne, la capacité résiduelle de la ligne est encore à l'heure actuelle suffisante pour assurer une qualité correcte de la desserte de fret. Les principales contraintes qui nécessiteront des améliorations sont d'une part une géométrie de l'infrastructure qui ne permet pas aux trains "ME 120" de circuler à plus de 100 km/h, un découpage du block d'espacement des trains homogène mais perfectible (les cantons très longs réduisant le débit potentiel de la section), et surtout le "triangle de Narbonne" (la bifurcation à niveau de la ligne de Toulouse gêne la bonne répartition des flux en direction de Toulouse ou de Perpignan, en occasionnant des conflits de cisaillement des trains à l'extrémité sud de la gare).

Sur la section de Narbonne à Montpellier, le découpage du block d'espacement des trains est également partiellement perfectible. Le franchissement du pont levant "Maréchal Foch" à Sète, qui interrompt pendant vingt minutes trois fois par jour la circulation des trains, constitue un point singulier contraignant.

Le pont Maréchal Foch à Sète

D'autres sources d'irrégularité ont été également mises en évidence dans diverses études portant sur les conditions d'exploitation de la ligne : réserves insuffisantes de puissance des installations de traction électrique, faibles possibilités d'évitements et de garages des trains en ligne, et même dans des gares intermédiaires assez importantes, telles que Sète ou Béziers.

L'hétérogénéité des circulations, qui agit de manière très contraignante sur la capacité des lignes, n'est pas actuellement trop marquée : nombre limité de TGV et desserte et vitesse commerciale des TRN et des TER assez voisines, exceptés quelques TER à arrêts fréquents.

Dans l'avenir, avec l'ouverture de la ligne nouvelle Perpignan – Barcelone, la montée en charge de la desserte du TGV Méditerranée prolongé en Languedoc-Roussillon et l'amélioration des dessertes sur l'axe transversal Bordeaux-Toulouse – Narbonne – Côte-d'Azur, cette situation devrait évoluer vers une plus grande diversification des dessertes et corrélativement des vitesses commerciales des trains, ce qui se traduira par des consommations nouvelles de capacité sur cette section.

De Montpellier à Nîmes, le niveau élevé de la circulation globale et l'hétérogénéité beaucoup plus marquée des diverses circulations la parcourant (notamment les TGV, mais aussi des TER à dessertes très diversifiées, allant d'un seul arrêt intermédiaire pour les plus rapides, jusqu'à 11 arrêts pour les "omnibus"), concourent à une situation de saturation quasi-totale, déjà exposée précédemment.

TRN : trains rapides nationaux

TER : trains express régionaux

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Temps de parcours des trains de fret sur les grands axes (principales origines/destinations)

Les trains du transport combiné bénéficient des meilleurs temps de parcours sur l'axe languedocien et au-delà.

Le tableau ci-dessous reprend, pour les origines/ destinations les plus significatives de ce trafic, les temps de parcours actuels, effectués par les trains directs et par d'autres trains moins rapides du trafic combiné (sauf rares exceptions, les temps de parcours donnés dans un sens sont également valables en sens contraire).

Transport combiné : temps de parcours actuels

origine	destination	Distance (en km)	ME 120 directs	MA 100 ou trains non directs
Paris	Perpignan	1 000	11 h	17 h 30
Lille	Perpignan	1 270	14 h	21 h
Paris	Barcelone	1 150	18 h	26 h
Anvers	Barcelone	1 650	23 h	34 h
Barcelone	Metz Sablon	1 250	22 h	31 h
Constanti/ Granollers	Cologne/ Mannheim	2 100	28 h	36 h
Barcelone	Sibelin	900	14 h	19 h

(sources : CNC et NOVATRANS, année 2000)

La vitesse commerciale de ces trains s'échelonne de 75 km/h (en trafic intérieur) à 45 km/h, notamment en trafic international, du fait :

- du transbordement pour changement d'écartement à Port-Bou : entre 1 h 30 pour les trains les plus rapides s'ils ne dépassent pas 15 wagons, jusqu'à 7 h pour les trains Espagne-Allemagne nécessitant des recompositions lourdes des trains,
- des vitesses limitées sur les lignes espagnoles, ne dépassant jamais 100 km/h et étant souvent inférieures à cette valeur maximale,
- des conditions de remise à la frontière nord de la France aux réseaux de destination (Benelux et Allemagne).

Les trains entiers et les trains de lotissement ont une vitesse commerciale moindre, compte tenu :

- de la technique utilisée pour répondre au problème de différence d'écartement des voies (wagons Transfesa ou transbordement), à l'exception des transports d'automobiles qui sont un peu plus rapides au passage en frontière (déchargement/rechargement en 1 h 30 pour 15 wagons environ),
- de leur catégorie de circulation liée à leur composition de matériel remorqué (trains MA 100 pour la quasi-totalité).

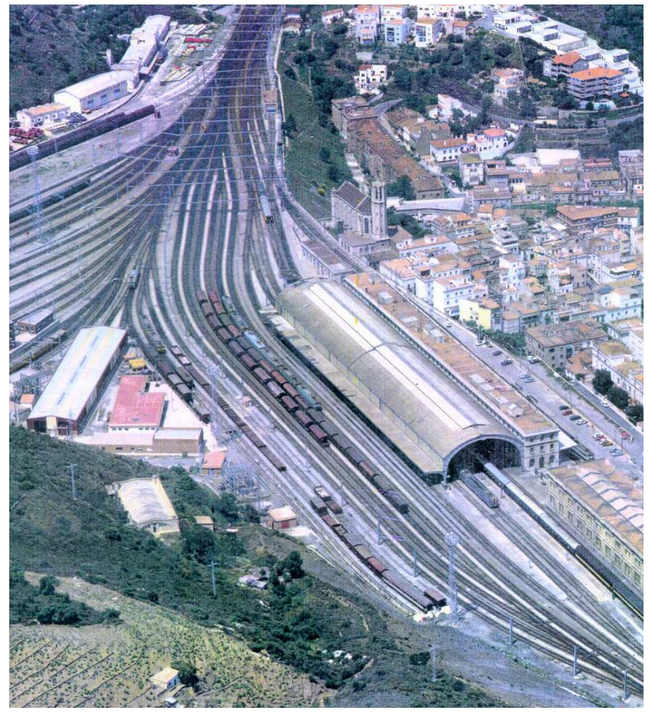
Bien que les situations soient très diverses selon les origines/destinations et la nature du transport, les vitesses commerciales de bout en bout de l'origine/destination s'échelonnent en moyenne de 30 à 40 km/h pour les trains entiers et de 10 à 25 km/h pour les trains du lotissement.

Globalement, le trafic ferroviaire de marchandises à la frontière méditerranéenne est fortement pénalisé par une qualité générale de desserte médiocre : absence d'interopérabilité, certains trains "directs" et d'autres non, et des contraintes structurelles (vitesse commerciale du fret ferré faible en Europe).

3.3.1.4 - Plates-formes logistiques

3.3.1.4.1 - Le complexe ferroviaire de Cerbère – Port- Bou

Les deux gares, distantes de 2 kilomètres environ, sont reliées par une voie unique à écartement standard UIC, et une autre à écartement large ibérique. La présence d'un tunnel entre les deux gares et le positionnement des chantiers (perpendiculaires aux voies principales, et faisant face à la mer), ainsi que l'impossibilité d'extension en raison du relief montagneux engendrent des contraintes techniques fortes pour l'exploitation de la plate-forme.



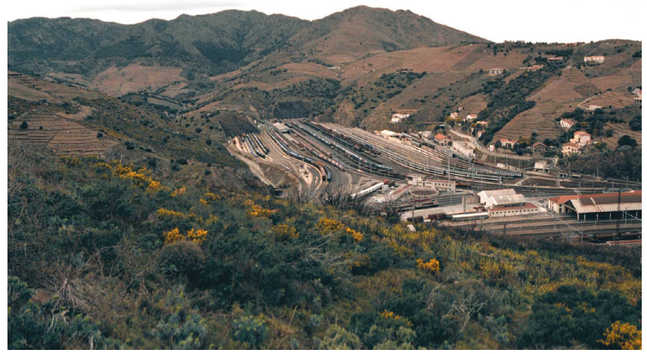
La gare de Port-Bou
(Bâtiment Voyageurs et Chantiers Transbordements)

Trois activités de transit "fer-fer" s'y déroulent :

- le changement d'écartement d'essieux, dans le chantier de la société "Transfesa" installé à Cerbère,
- le transbordement mécanisé d'envois du Transport Combiné, dans un chantier comportant deux portiques installé à Port-Bou,
- le transbordement des autres types de chargements de wagon à wagon, qui s'effectue également à Port-Bou.

L'organisation du complexe a été récemment améliorée par l'intégration des deux gares, dans un centre unique d'organisation, de gestion, de moyens et de suivi des acheminements (désigné par l'abréviation hispanique "MUM", traduction de l'expression de "Commandement Unique du Trafic Marchandises").

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT



Le Chantier Fret de la gare de Cerbère

3.3.1.4.2 - Les plates-formes logistiques des Pyrénées Orientales

Plusieurs sites accueillent des plates-formes multimodales dans les Pyrénées-Orientales : le Boulou, Saint-Jean-Pla-de-Corts, Rivesaltes et la gare de Perpignan Saint-Charles.

Dans ces chantiers, le trafic transfrontalier s'effectue par fer sur le territoire français jusqu'à (ou depuis) la plate-forme, et par route entre la plate-forme et la péninsule ibérique.

Les transports concernés sont soit des envois relevant du transport combiné rail-route (caisses mobiles, conteneurs, remorques routières), notamment à Rivesaltes et à Perpignan, soit des envois relevant des régimes de trains entiers ou de lotissement en territoire français, et transbordés sur camions sur le parcours espagnol, notamment au Boulou et à Saint-Jean-Pla-de-Corts.

Répartition des flux de fret ferroviaire entre les différentes techniques modales utilisées

Technique de franchissement	Mt	%
Technique fer-fer		
Transport Combiné	1.6	36%
Changement d'essieux	0.7	16%
Transbordement	0.2	5%
Total	2.4	57%
Techniques fer-route		
Le Boulou St-Jean-Pla-de-Corts	0.8	19%
Perpignan et Rivesaltes	1.0	24%
Total	1.8	43%
Total général	4.25	100%

(source : SNCF) (Trafics 2002)

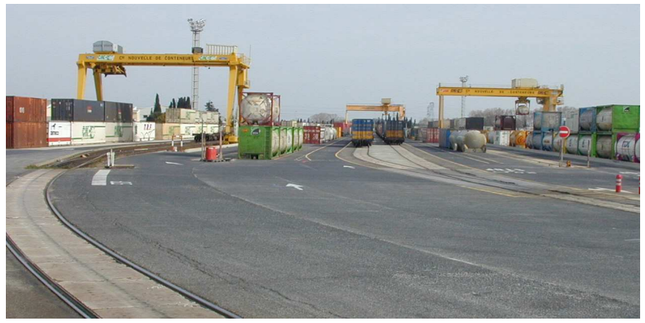
Plates-formes, triages et chantiers de transport combiné en Languedoc-Roussillon et à proximité

Une importante activité est pratiquée dans l'ensemble de ces plates-formes logistiques des Pyrénées-Orientales, les opérations logistiques pouvant être décomposées en trois domaines :

- assemblage / désassemblage du fret en provenance ou à destination de l'Espagne avec du fret produit ou consommé dans le Languedoc-Roussillon, en utilisant un mode de transport unique sur le parcours français (fer ou route),
- changement de mode en passant après la frontière du mode routier au mode ferroviaire,
- stockage et conditionnement.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

RTE-FF : Réseau Trans Européen de Fret Ferroviaire



La plate forme multimodale de Perpignan Saint-Charles

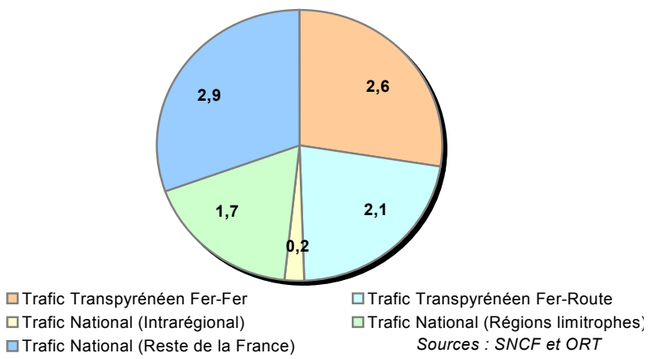
3.3.1.5 - Trafic fret

Le trafic ferroviaire de fret en Languedoc-Roussillon est composé :

- d'une part des flux transpyrénéens présentés précédemment,
- et d'autre part de flux nationaux ou internationaux ayant pour origine ou destination le Sud et le Sud Ouest de la France (Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon).

Les flux de marchandises circulant sur la section Nîmes - Montpellier ont atteint 9,5 millions de tonnes en 1999, les deux grandes catégories de trafic étant sensiblement équivalentes, comme le montre le graphique ci-dessous.

Trafic ferroviaire de fret en Languedoc-Roussillon en 1999 (millions de tonnes)



Sources : SNCF et ORT

des évolutions contrastées : forte hausse du combiné, croissance du transit, érosion du trafic conventionnel.

Une analyse comparative des corridors atlantique et méditerranéen montre des différences significatives.

- prédominance du transit méditerranéen vers le nord de l'Europe (Allemagne, Benelux, Royaume Uni), et l'est européen (Italie, Suisse, Autriche)
- préférence marquée du passage atlantique pour l'échange bilatéral avec la France, où se concentrent notamment les trafics « lourds » Aquitaine – Espagne (notamment hydrocarbures et pétrochimie, ainsi que les céréales).

L'axe méditerranéen concentre ainsi l'essentiel du trafic de transit européen, justifiant par là même son inscription dans les corridors prioritaires du RTE-FF.

A l'avenir, la forte croissance attendue des trafics entre la Péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, de plus en plus tournée vers le nord et l'est européen, renforcera cette position stratégique de l'axe méditerranéen dans les trafics de transit.

Trafic de transit (façade méditerranéenne)

RELATIONS	Trafic (millions de tonnes)	Part du trafic Méditerranéen	Part du trafic ferré transpyrénéen total
Espagne – Allemagne	1,10	42 %	26 %
Espagne – Benelux	0,48	19 %	11 %
Espagne – Roy.Uni	0,37	14 %	9 %
Espagne – Italie	0,13	5 %	4 %
Autres relations	0,52	20 %	12 %
Total	2,6	100 %	62 %

Source : ORT 2000

Le trafic de transit concerne en premier lieu l'Allemagne et le Benelux qui représentent les trois cinquièmes des flux.

Trafic de fret ferroviaire sur la section Nîmes-Montpellier

(en millions de tonnes)

	Type de trafic	1988	1994	1997	1999	Taux de croissance annuel 1994 à 1999
Trafic bilatéral France-Espagne	Combinés Conventionnels	0,01 0,7	0,03 0,3	0,03 0,3	0,04 0,3	3,6 % - 2,0 %
Transit (péninsule ibérique /Europe du Nord)	Combinés Conventionnels	0,6 0,8	1,0 0,8	1,6 0,9	1,6 0,7	10,1 % 1,5 %
Autres trafics (trafic national + échanges avec l'Europe du Nord + plates formes rail-route des Pyrénées-Orientales)	Combinés Conventionnels	1,3 5,1	1,6 4,8	2,0 4,6	2,2 4,7	6,2 % - 0,3 %
TOTAL		**8,5**	**8,5**	**9,5**	**9,5**	**2,5 %**

Sources : Etude RFF/SNCF 1999, ORT

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.3.2 - Trafics routiers

3.3.2.1 - Analyse des flux routiers

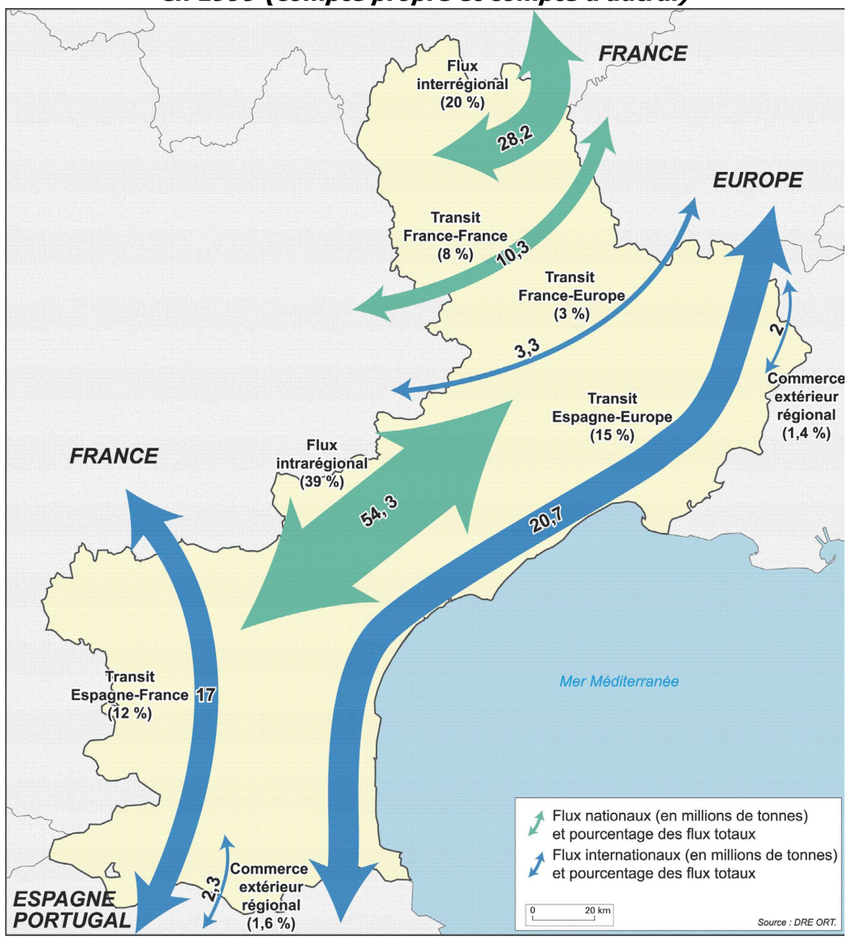
D'après l'Observatoire Régional des Transports les flux routiers générés par la région ou en transit pour un compte propre et pour le compte d'autrui s'élevaient à 138,1 millions de tonnes en 1999.

60 % de ces trafics sont nationaux, les flux internes à la région représentent environ 40 % (cf. carte ci-dessous). Hors trafics à la frontière espagnole et trafics intérieurs à la région elle-même, les flux routiers ayant pour origine ou destination la région Languedoc-Roussillon représentent 31 millions de tonnes annuelles sur les grandes origines-destinations d'après les Matrices Eurostat des trafics de l'année 1999.

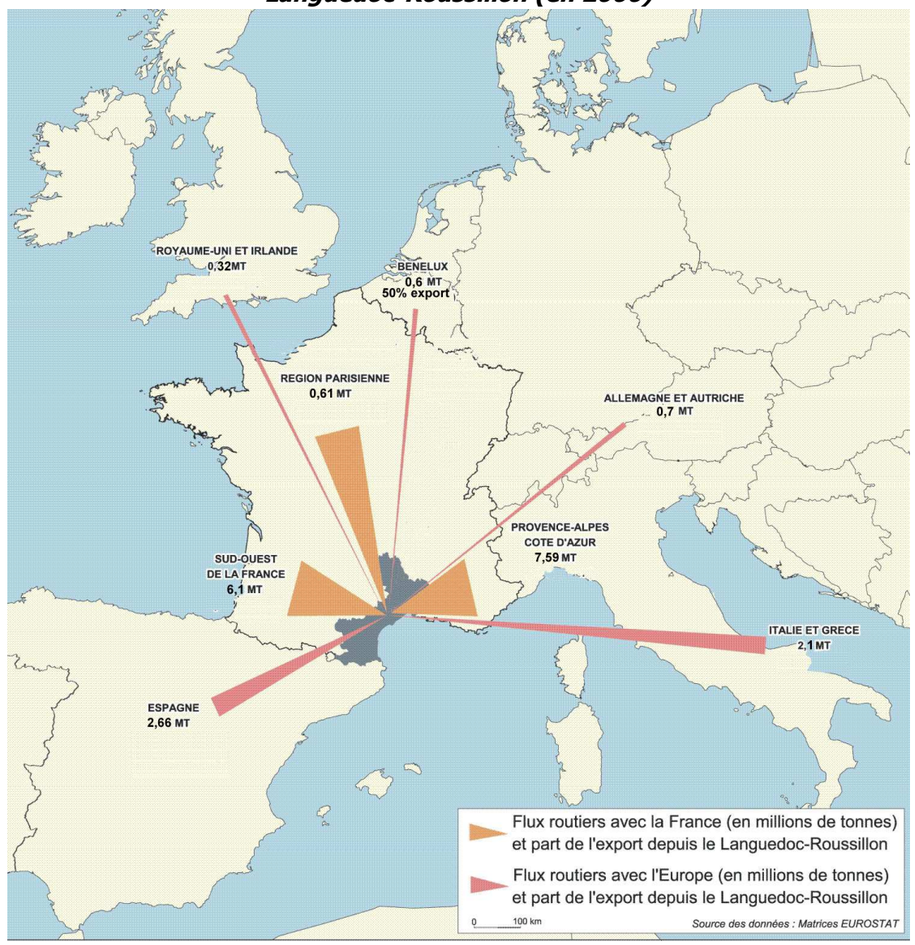
En France, les échanges s'effectuent préférentiellement avec la région PACA et le sud-ouest du pays puis par ordre décroissant d'importance le centre, le nord et l'ouest (y compris la région parisienne), et le nord-est.

En Europe les relations concernent principalement l'Espagne, l'Italie, la Grèce, le Benelux, l'Allemagne, l'Autriche, le Royaume-Uni et l'Irlande.

Flux routiers générés par la région Languedoc-Roussillon ou en transit en 1999 (compte propre et compte d'autrui)



Les flux routiers à origine ou destination de la région Languedoc-Roussillon (en 2000)



3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

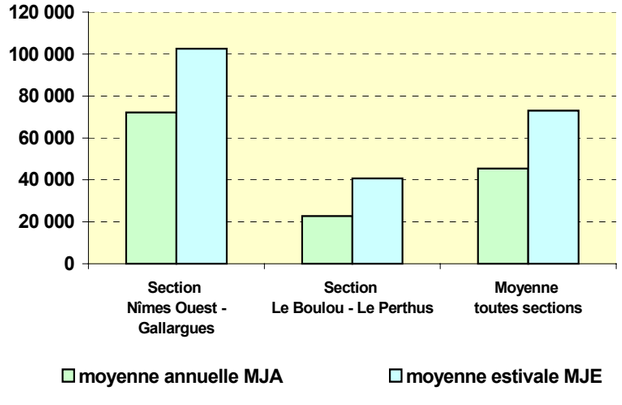
3.3.2.2 - Evolution des trafics

Le réseau routier du Languedoc-Roussillon permet aujourd'hui une bonne accessibilité entre les villes principales et secondaires de la région, ainsi qu'avec les régions voisines et les grands axes nationaux. Cette accessibilité devrait toutefois se détériorer en raison d'une forte augmentation des flux, essentiellement sur l'A9 (et l'A7 espagnole) avec en particulier un trafic croissant de marchandises sur l'ensemble de l'année et des pointes de trafic correspondant aux périodes de congés.

Les seuils de saturation d'une autoroute à 2x3 voies sont de l'ordre de 85 000 véhicules par jour, hors été, et de 105 000 véhicules par jour en période estivale.
Comme le montre le graphique ci-dessous, le seuil de saturation est aujourd'hui quasiment atteint entre Nîmes et Montpellier en période estivale, et dans une moindre mesure aux heures de pointes du reste de l'année.

Trafics journaliers moyens sur l'A9 en 2000

Source : ASF

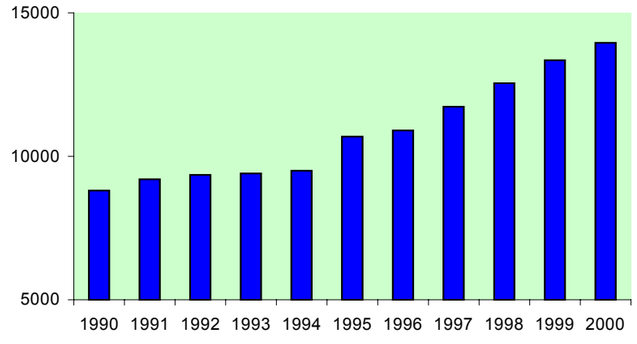


L'autoroute A9 se caractérise notamment par :

- Une proportion de poids lourds supérieure aux valeurs habituelles (de l'ordre de 20 % sur la plupart des autoroutes françaises). Elle atteint 36% au Perthus et reste à 22% au droit de Montpellier, alors que l'autoroute à cet endroit accueille de très nombreux déplacements de véhicules légers de proximité.
- Les pointes de trafic de poids lourds et de véhicules légers sont toutefois décalées dans l'année, celles des premiers intervenant après la période estivale qui est la période d'affluence maximale de VL. De la même manière, les périodes d'affluence des deux types de véhicules ne sont pas concomitantes durant la journée.
- La croissance du trafic poids lourds est plus rapide que celle des véhicules légers, la proportion de poids lourds augmentant ainsi d'année en année.

Evolution du trafic de poids lourds sur l'A9 entre Nîmes Ouest et Gallargues

(jour moyen annuel)



Source DRE-ASF

L'autoroute A9 a structuré, depuis sa mise en service en 1967, le développement et l'organisation du sud de l'agglomération montpelliéraine. La gratuité des échangeurs qui jalonnent son parcours aux abords de la ville en fait un axe privilégié pour la desserte urbaine de l'agglomération.

La congestion de l'autoroute au droit de Montpellier, évitée temporairement par la mise à 2x3 voies de 1988, devrait être atteinte prochainement du fait des perspectives de développement des trafics de transit et de desserte locale.

L'élargissement progressif des phases horaires de congestion de l'A9, au cours de la journée et au cours de l'année, a des répercussions sur d'autres axes routiers ; les conditions de circulation aux heures de pointe sur les axes alternatifs (RN 113, RN 9…) se détériorent également fortement, engendrant un coût économique et social de plus en plus élevé.

Circulation sur l'A9 au droit de Montpellier

Le projet de doublement de l'autoroute au droit de Montpellier, qui devrait être opérationnel vers la fin de la décennie, devrait remédier à cette situation. Mais les problèmes ne seront de fait que déplacés, la saturation de l'A9 au droit de Lunel et à l'est de Nîmes devant être effective à cette époque.

3.3.2.3 - Analyse concurrentielle par rapport au fer

La route est mieux positionnée en termes de délais, sauf en ce qui concerne le transport combiné avec transit par les plates-formes des Pyrénées Orientales, où les performances sont comparables, mais le transit fer-fer reste pénalisé, même en combiné, par le transbordement lié au changement d'écartement.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Avec une vitesse moyenne d'acheminement de l'ordre de 45 à 50 km/h, la route s'avère plus rapide que le fer ; ce type de performance n'est en effet atteint en ferroviaire que par les trains de haute gamme du transport combiné, sur les seules relations où des acheminements directs existent.

Les comparaisons tarifaires seraient plutôt en faveur du ferroviaire, au moins pour les transports combinés et les trains entiers, avec un prix total à la tonne-kilomètre sensiblement moins cher (entre 5 et 6 centimes d'euros de la t.k, incluant la rémunération de tous les opérateurs du transport, hormis le passage en frontière), contre 6 à 8 en mode routier. Mais lorsque l'on ajoute le coût du transbordement fer-fer en frontière, ou route-fer en plates-formes, la marge commerciale redevient favorable à la route, malgré la forte concurrence interne à ce mode.

En ce qui concerne le "lotissement", le coût d'un transport routier et celui d'un wagon isolé sont voisins sur un parcours d'aller simple. Il faut cependant tenir compte du fait qu'en ferroviaire, le déséquilibre des types de trafics est important avec la péninsule ibérique, ce qui occasionne une part élevée de retours de wagons à vide.

En transport routier, quel que soit le mode, la recherche du "fret en retour" est cruciale pour la rentabilité de l'entreprise de transport. La route possède une flexibilité qui lui donne souvent un avantage par rapport au fer. Cette appréciation doit être tout de même quelque peu relativisée, du fait de la présence majoritaire en Espagne (mais aussi en France) de très petites entreprises de transports, moins aptes à traiter avec une clientèle diversifiée pouvant assurer le retour à pleine charge. Par ailleurs, le fer possède avec le transport combiné un atout intéressant, conciliant massification des flux et souplesse pour la desserte terminale.

La qualité du service (respect des délais, permanence des acheminements, prestations logistiques liées au transport principal) reste en revanche très largement à l'avantage de la route.

Cette situation devrait être fortement améliorée pour le fer avec la réalisation des deux projets de ligne nouvelle mixte Perpignan-Barcelone et Nîmes-Montpellier, et ce pour plusieurs raisons :

- suppression de la rupture de charge liée à la différence d'écartement, et des soudures/coupures de trains,
- amélioration significative des temps de parcours,
- création d'une véritable continuité d'acheminement,
- diminution des prix par réduction des coûts d'exploitation non seulement à la frontière, mais aussi en ligne, dans un contexte de concurrence renforcée.

Délais, coûts, qualité de service : sur ces trois composantes qui fondent le choix d'un chargeur pour un mode ou pour un autre, le contournement de Nîmes et Montpellier apportera des améliorations substantielles de nature à emporter la décision de report vers le rail.

3.3.3 - La mer

Le Languedoc-Roussillon possède une façade maritime importante (230 kilomètres) et trois places portuaires : Sète et Port-la-Nouvelle (ports d'intérêt national), ainsi que Port-Vendres.

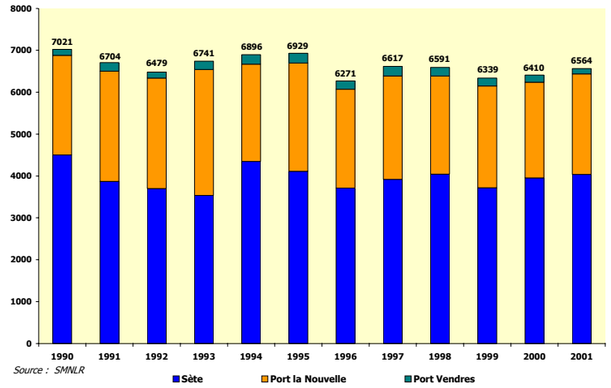
3.3.3.1 - Les ports languedociens

Les mouvements des trois ports s'élèvent pour l'année 2000 à environ 6,6 millions de tonnes dont une grande majorité (près de 80%) à l'import.

Globalement les trafics maritimes des trois ports stagnent depuis plus de dix ans alors que les trafics maritimes globaux n'ont cessé de croître.

Sur la période de 1986 à 1995, le trafic sur ces ports était pourtant passé de 5,5 à 6,9 millions de tonnes, soit une augmentation de 25% supérieure à la moyenne des ports français, qui fut de 8 % durant cette période.

Trafic des ports du Languedoc-Roussillon (en milliers de tonnes)



Source : SMNLR

En revanche, les années suivantes se sont soldées par un retrait général du volume de l'activité portuaire, avec un trafic régional total de l'ordre de 6,6 millions de tonnes en 2001, en baisse de 4,3% depuis 1995.

Cette situation s'explique principalement par le manque de notoriété de ces ports par rapport aux grandes infrastructures portuaires de la Méditerranée (Gênes, Marseille-Fos, Barcelone, Valence), de l'Atlantique ou de la Mer du Nord, et par les stratégies de concentration des flux par les armateurs.

La massification des flux favorise de fait les places portuaires de niveau mondial : les navires sont de plus grande taille, les possibilités de retour à plein des bateaux sont plus grandes, les professionnels du transport et de la logistique y ont des représentants.

Les grands ports, même s'ils sont éloignés, attirent ainsi une large majorité des trafics de conteneurs, la part de prix de transport d'approche, le plus souvent par voie routière, n'étant pas jugée dissuasive.

A noter que les trafics des trois ports avec l'Espagne et le Portugal sont quasiment nuls.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.3.3.1.1 - Le port de Sète

Sète, principal port de la région, se situe à une trentaine de kilomètres au sud-ouest de Montpellier. Deuxième port français en Méditerranée, il possède le statut de port d'intérêt national.

Cargo au port de Sète

Bénéficiant de la proximité d'installations routières (liaison avec l'A9 via la nationale 300, prochainement réaménagée A9), il est par ailleurs directement relié au fer et au canal du Rhône à Sète, voie fluviale de gabarit international.

La qualité de ses équipements lui permet de traiter les petits trafics de cabotage aussi bien que les grands vracs de navires importants.

Actuellement 62% des acheminements maritimes du Languedoc-Roussillon transitent par le port de Sète.

La part de ce trafic acheminée par fer, variable d'année en année, s'élève en moyenne à 25% (produits pondéreux…).

Les flux de marchandises sont déséquilibrés puisque les débarquements sont cinq fois plus importants que les embarquements.
Les marchandises qui transitent par le port Sète sont essentiellement du vrac agroalimentaire et industriel (40% du trafic, dont une bonne part de bauxite et de charbon à destination de Gardanne), importé pour la majeure partie, et du vrac liquide (dont des hydrocarbures à 82% et des vins) représentant 42% du trafic.

Trafics du port de Sète

Type de marchandises	1990	2000
Vracs solides	2,15	1,66
Vracs liquides	1,43	1,57
Divers	0,86	0,69
Total	4,44	3,92
Dont fer	1,18	1,08

Source : Service Maritime et de Navigation du Languedoc-Roussillon – millions de tonnes par an

Il existe très peu de relations entre le port de Sète et celui de Marseille avec lequel il ne peut rivaliser en termes de tonnage.

Le port est, de plus, particulièrement actif dans le domaine des bois tropicaux et de la pâte à papier.

3.3.3.1.2 - Port-la-Nouvelle

Proche des autoroutes A9 et A61, et également desservi par la voie ferrée et la voie d'eau, Port-La-Nouvelle est considéré comme le débouché naturel vers la Méditerranée de Toulouse et de la région Midi-Pyrénées.

Après avoir atteint 3 millions de tonnes en 1993, le trafic de Port-La-Nouvelle s'est stabilisé depuis 1996 autour de 2,3 MT qui était son niveau de 1990.

L'intermodalité fer/mer est assez bien développée : environ un quart des pré ou post acheminements s'effectue par le rail (hydrocarbures et céréales notamment).

Installations portuaires de Port-La-Nouvelle

L'importation d'hydrocarbures et l'exportation de solides composés de farines et de grains se fait en provenance de la vallée du Rhône ou du Lauragais et à destination de l'Italie, la Grèce ou le Moyen-Orient.

Port-La-Nouvelle commerce essentiellement avec le bassin méditerranéen pour près de 90% des trafics. Cependant, ce marché se contracte actuellement ; il convient de noter en contrepartie un développement en cours avec certains pays d'Afrique.

Trafics de Port la Nouvelle

Type de marchandises	1990	2000
Vracs solides	1,38	1,28
Vracs liquides	0,86	0,88
Divers	0,12	0,11
Total	2,36	2,27
Dont fer	0,37	0,72

Source : Service Maritime et de Navigation du Languedoc-Roussillon – millions de tonnes par an

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.3.3.1.3 - Port-Vendres

Situé à proximité de Perpignan, Port-Vendres enregistre un trafic nettement inférieur à ceux des deux autres ports de la région : il n'atteint que 173 000 tonnes en 2000, en recul par rapport à la période 1994-1997 où le trafic avoisinait les 230 000 tonnes.

C'est un port quasi exclusivement importateur avec seulement 10 000 tonnes de marchandises exportées.

Trafics de Port-Vendres

Type de marchandises	1990	2000
Vracs solides	0,003	0
Vracs liquides	0	0
Divers	0,10	0,17
Total	0,13	0,17
Dont fer	0,01	0,04

Source : Service Maritime et de Navigation du Languedoc-Roussillon – millions de tonnes par an

Bénéficiant de la proximité du Marché International de Saint-Charles à Perpignan distant de 25 km, le port s'est spécialisé dans les fruits et légumes et en particulier dans le commerce de bananes. Il a comme partenaire principal l'Afrique.

A noter le statut juridique de ce port d'intérêt départemental : l'autorité concédante est le Conseil Général des Pyrénées Orientales et non l'Etat comme pour Sète et Port-la-Nouvelle.

3.3.3.1.4 - Intermodalité fer/mer – apports du contournement de Nîmes et Montpellier

Les trois ports de commerce du Languedoc-Rousillon bénéficient d'une desserte de bonne qualité par le réseau ferré. Des voies de ports et des embranchements particuliers permettent un transbordement rapide entre la terre et la mer.

Situés au sud-ouest de Montpellier, les trafics de ces trois ports sont susceptibles d'utiliser le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier pour les relations terrestres avec le nord et le nord-est qui sont dominantes. Les places portuaires languedociennes seront ainsi susceptibles d'accroître leurs attractivité et compétitivité par rapport à leurs concurrents.

Toutefois, l'élargissement de l'hinterland ferroviaire doit être accompagné, et même précédé d'une amélioration du service demandée par les opérateurs, afin de tirer le meilleur parti des investissements consentis pour l'aménagement des terminaux, notamment à Sète.

De son côté, le schéma de services met l'accent sur la valorisation des itinéraires alternatifs à la traversée des Pyrénées en préconisant notamment le cabotage maritime qui permettra d'alléger la charge des réseaux des transports terrestres. Sète peut s'affirmer comme point d'arrivée sur le territoire national du cabotage "transpyrénéen".

3.3.3.2 - Les ports méditerranéens concurrents

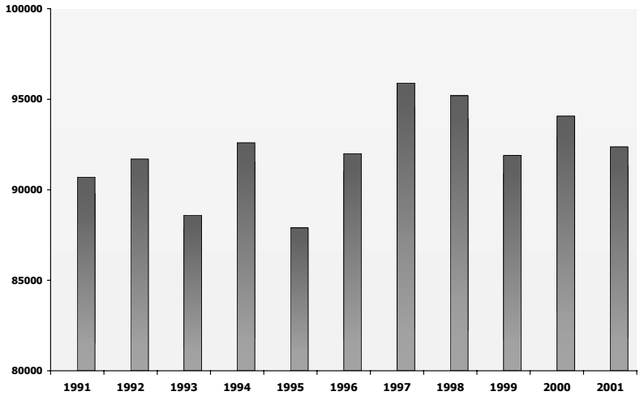
Les trois ports de la région sont concurrencés par des ports beaucoup plus importants, notamment Marseille qui est le principal port français, Barcelone et Tarragone.

Le **Port Autonome de Marseille** a traité 94 millions de tonnes en 2000, soit une progression de 4,1 % par rapport à 1999. Ce tonnage le place au premier rang des ports d'Europe du sud devant le port de Gènes, au trafic deux fois moins important, et Barcelone.

Un peu moins des trois quarts du tonnage est constitué de vracs liquides (dont 61,5 millions de tonnes d'hydrocarbures en 2000, en progression de 2,5% par rapport à 1999). Le reste se décompose en vracs solides, conteneurs et autres marchandises diverses.

Marseille, principal port de marchandises français, souffre peu de la concurrence que pourrait lui opposer l'ensemble des ports du Languedoc-Roussillon dont le tonnage global actuel est 15 fois moins important.

Evolution du trafic annuel du Port Autonome de Marseille



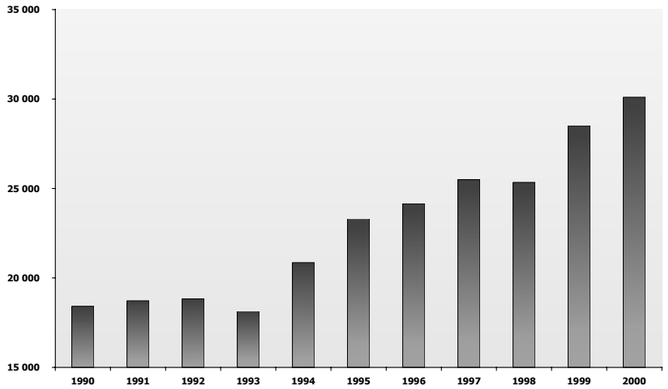
Source : PAM

Le port pourrait toutefois être affecté par le renforcement de compétitivité des ports catalans qui bénéficieront, avec les lignes nouvelles mixtes Barcelone-Perpignan et Nîmes-Montpellier, d'une desserte ferroviaire de qualité.

Le **port de Barcelone** joue un rôle important en matière d'échanges de marchandises avec le reste de l'Europe. En 2000 le port a traité 30 millions de tonnes, en augmentation de 63% par rapport à 1990. Le port de la capitale de la Catalogne se positionne tout particulièrement sur les trafics conteneurisés, où il joue un rôle très important en Méditerranée.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Evolution du trafic annuel du Port de Barcelone (en milliers de tonnes)



Source : Port de Barcelone

Le **Port de Tarragone** est le second port Catalan majeur après celui de Barcelone. Il a traité 27,7 millions de tonnes en 2000, en augmentation de 8,5% par rapport à 1999 : hydrocarbures (environ 60 %), vrac solide (céréales…).

A eux deux, ces ports catalans assurent un tonnage 8 à 9 fois plus important que celui transitant par l'ensemble des trois ports du Languedoc-Roussillon. Les ports languedociens souffrent de la concurrence de ces ports dont la forte progression de trafics (particulièrement ces dernières années) témoigne de leur dynamisme.

3.3.4 - La voie fluviale

Les flux de transports fluviaux de marchandises sont générés par trois installations principales : le canal du Rhône à Sète et les ports fluviaux de Beaucaire et de l'Ardoise, tous deux embranchés au réseau ferroviaire.

Péniche sur le canal du Rhône à Sète

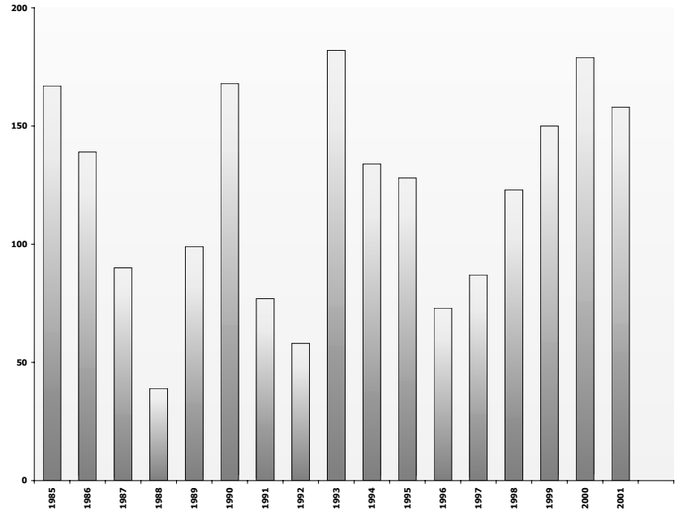
Le transport fluvial est assez limité en Languedoc-Roussillon : d'après les chiffres du Service Maritime et de la Navigation du Languedoc-Roussillon (SMNLR), les flux globaux s'élevaient à 257 650 tonnes en 1999. On observe une majorité de flux au départ de la Région, qui représentent les trois-quarts des mouvements.

Un échange sur deux s'effectue avec la région PACA et le reste principalement avec les régions Bourgogne et Rhône-Alpes.

Les principaux produits transportés par voie fluviale sont le charbon, les produits métallurgiques, les produits pétroliers et les produits agroalimentaires, dont le sel.

Le canal du Rhône à Sète présentait en 1999 un trafic de 150 000 tonnes en comptage à l'écluse de Saint-Gilles, en progression de 21% par rapport à 1998.
Ce chiffre a fortement fluctué au cours des quinze dernières années en raison des campagnes de transports de sel dont la production est fortement liée à la climatologie et à la rigueur aléatoire des hivers (comme le montre le graphique ci-après).

Trafic fluvial sur le canal du Rhône à Sète (en milliers de tonne)



Source :

Les céréales et les tourteaux représentent 60% du trafic, les engrais 14 % et la pâte à papier 9 % (source DRE L-R). Le port de l'Ardoise a enregistré un trafic de 103 000 tonnes en 2000 et de 57 000 tonnes en 2001 du fait des difficultés du secteur de la chimie du chrome qui constitue l'essentiel du trafic, complété par du sable et des graviers.

A noter enfin que la digue de protection d'accès au port, inaugurée en mai 2002, devrait permettre une meilleure fiabilité (accessibilité par tous temps), et donc une croissance des trafics.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.4 - L'offre et la demande de transport de voyageurs

Lorsqu'ils effectuent des voyages à longue distance, les habitants du Languedoc-Roussillon utilisent fréquemment les différents modes de transport collectifs, que ce soit le train, l'avion et même l'autocar. Sur le plan national, ils occupent en effet le premier rang en voyages par autocars, le quatrième en train, et seulement le dix-neuvième en voiture particulière.

Le Languedoc-Roussillon, l'Ile-de-France et l'Alsace sont les régions où la part du kilométrage effectué en voiture, par rapport aux autres modes de transport, est la plus faible.

Kilométrage total* parcouru en 1999 lors des voyages à longue distance

Origine	Languedoc-Roussillon			France entière	
	Millions de km	%	Rang national	Millions de km	%
Voiture	1 876,1	39,3	19	69 761,9	44,3
Train	**576,4**	**12,1**	**4**	**15 624,5**	**9,9**
Avion	1 593,8	33,4	13	61 077,3	38,8
Autocar et minicar	419,1	8,8	1	6 449,0	4,1
Autres et non déclarés	304,2	6,4	2	4 401,6	2,8
Total	4 769,6	100	10	157 314,4	100

* somme des km parcourus au cours du voyage depuis le départ du domicile jusqu'au retour

Source : SDT 1999, Sofres/Direction du Tourisme

3.4.1 - Le mode ferroviaire

3.4.1.1 - La desserte voyageurs

3.4.1.1.1 - La desserte voyageurs Grandes Lignes

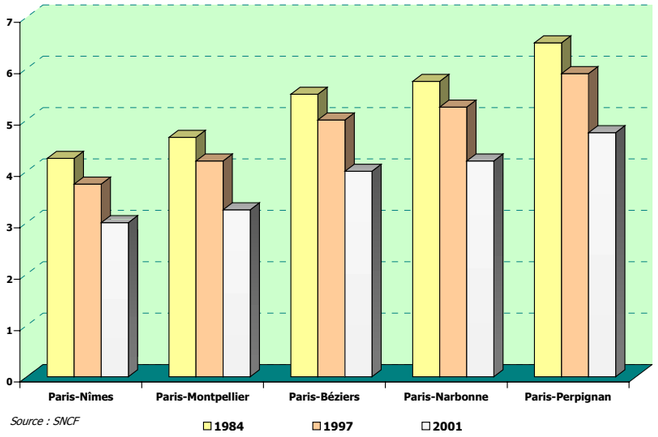
Du nord de la France vers le Languedoc-Roussillon, la desserte ferroviaire Grandes Lignes est assurée majoritairement par des TGV qui, avec la mise en service en juin 2001 de la LGV Méditerranée mettent Nîmes et Montpellier respectivement à 2h51 et 3h15 de Paris, et à 1h20 et 1h45 de Lyon.

Par rapport à l'année 2000, cette ligne nouvelle a également permis d'améliorer les fréquences avec les différentes relations offertes vers ou depuis Nîmes, ou Montpellier (+10 TGV par sens).

En 2001, une liaison TGV a également été ouverte en particulier entre Marseille et Montpellier. Elle dessert les gares TGV d'Avignon et d'Aix en Provence.

Le graphique et les tableaux ci-dessous témoignent de la diminution importante de la durée de temps de parcours des trains Grandes Lignes les plus rapides, les améliorations concernant non seulement l'Ile de France, mais aussi le nord et l'est de la France, ainsi que des destinations européennes.

Meilleurs temps de parcours ferroviaires (en heures)



Source : SNCF

Evolution des temps de parcours sur l'axe Paris-Languedoc-Roussillon

Itinéraire	Temps de parcours		Gain de temps	Temps de parcours	Gain de temps
	1984	*1997*	*1997/1984*	*2001*	*2001/1984*
Paris-Nîmes	4 h 15	3 h 44	31 mn	2 h 59	1 h 16
Paris-Montpellier	4 h 40	4 h 12	28 mn	3 h 15	1 h 25
Paris-Béziers	5 h 33	5 h 00	33 mn	3 h 57	1 h 36
Paris-Narbonne	5 h 48	5 h 15	33 mn	4 h1 2	1 h 36
Paris-Perpignan	6 h 30	5 h 54	36 mn	4 h 45	1 h 45

Source : SNCF

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Evolution des temps de parcours sur d'autres relations avec le Languedoc-Roussillon

Itinéraire	Temps de parcours		Gain de temps	Temps de parcours	Gain de temps
	1984	*1997*	*1997/1984*	*2001*	*2001/1984*
Lille-Nîmes	6 h 30	5 h 04	1 h 26	4 h 18	2 h 12
Lyon-Montpellier	3 h 10	2 h 42	28 mn	1 h 43	1 h 27
Dijon-Nîmes	4 h 30	4 h 30	0 mn	2 h 53	1 h 37

Mesure de performance de la desserte TGV transitant par le Languedoc-Roussillon

Relation		Fer (par sens)		Temps de parcours routier
		Temps de parcours	Nombre de relations	
Montpellier	**Genève**	3h40	1	4h10
	Lille	4h46	4	8h28
	Paris	3h15	11	6h41
	Lyon	1h45	9	2h36
	Valence	1h15	13	1h50
	Marseille	1h18	3	1h37
	Avignon	0h45	3	0h58
	Perpignan	1h21	3	1h26
Nîmes	**Genève**	3h15	1	3h48
	Lille	4h21	4	8h06
	Paris	2h51	10	6h19
	Lyon	1h20	9	2h14
	Valence	0h50	13	1h28
	Marseille	0h53	3	1h15

Source : indicateur horaire SNCF et site Internet Michelin

Montpellier et Nîmes sont également desservies par de nombreux trains classiques de Grandes Lignes assurant des missions très diverses sur des axes nord-sud ou est-ouest. Les dessertes permettent des liaisons avec Nice, Toulouse, Bordeaux, ainsi qu'avec Lyon et Marseille en plus des relations TGV (assurées sur Marseille en 2001) :

- Axe nord-sud : Genève - Port-Bou, Dijon - Port-Bou, Lyon - Perpignan, Valence - Narbonne,
- Axe est-ouest : Vintimille - Port-Bou, Nice-Bordeaux, Marseille - Bordeaux.

Avec la mise en service du TGV Méditerranée, les TGV assurant les relations entre le Languedoc-Roussillon et la vallée du Rhône ne desservent plus Avignon (centre), la gare TGV d'Avignon étant située sur la branche de la LGV allant vers Marseille. La desserte TGV Montpellier-Avignon est assurée par l'arrêt des trois TGV quotidiens par sens Montpellier - Marseille et est complétée par une desserte TER.

3.4.1.1.2 -La desserte voyageurs régionale

La région Languedoc-Roussillon se caractérise par la présence d'un chapelet de villes le long du littoral, seules Alès, Mende et Carcassonne se situant à l'intérieur des terres. Cette caractéristique géographique a une influence très forte sur la desserte TER, concentrée sur l'axe languedocien et sur les liaisons Nîmes/Alès/Cévennes et Narbonne - Carcassonne. Le tableau page suivante présente l'intensité de la desserte sur la partie nord de la région, plus directement concernée par le contournement de Nîmes et Montpellier.

TER en gare de Nîmes

La desserte la plus dense est la section de ligne qui se situe entre Nîmes et Montpellier, avec 78 trains par jour (TGV, TRN, TER).

La desserte directe est faible sur la relation Alès - Montpellier ; il convient toutefois de noter que cette relation dispose également de possibilités de liaison par correspondance à Nîmes entre les services Alès - Nîmes et Nîmes - Montpellier, qui sont les uns et les autres relativement denses.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Desserte des principales villes régionales (en JOB* d'été 2001)
Trains directs ou avec une seule correspondance

Origine	Destination	Nombre total de trains (TRN**+TER)	TER seuls	
			Total des TER par jour	dont heures de pointe
Agde	Alès	20	15	4
Agde	Lunel	37	32	12
Agde	Marseille	21	8	4
Agde	Nîmes	38	29	12
Alès	Arles	11	3	2
Alès	Béziers	18	11	5
Alès	Lunel	23	17	7
Alès	Marseille	14	3	2
Alès	Montpellier	16	12	10
Alès	Nîmes	28	24	10
Alès	Sète	20	13	6
Avignon	Béziers	26	22	8
Avignon	Lunel	28	24	8
Avignon	Montpellier	29	24	8
Béziers	Lunel	39	30	12
Béziers	Marseille	20	8	4
Béziers	Nîmes	44	30	12
Lunel	Marseille	24	8	3
Lunel	Montpellier	44	38	12
Lunel	Nîmes	44	38	12
Lunel	Sète	40	32	10
Marseille	Montpellier	24	8	3
Marseille	Sète	22	8	3
Montpellier	Nîmes	56	38	16
Nîmes	Sète	43	28	10

JOB* : Jour de la semaine de base (lundis à jeudis)
TRN** : ("Train rapide national") – Tous les trains de grandes lignes, sauf les TGV
Source : Horaires SNCF – Service d'été 2001

Premier projet de liaison à grande vitesse réalisé à plus de 500 kilomètres de Paris, le TGV Méditerranée conduit à renouveler en profondeur l'offre ferroviaire dans les trois régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Cote-d'Azur et Languedoc-Roussillon.

Compte tenu des apports et modifications du TGV, il s'est avéré nécessaire de réorganiser l'offre régionale, afin de recomposer de manière synergique la desserte de l'axe littoral du Languedoc-Roussillon (y compris Avignon).

Les relations effectuées par correspondance et la fréquence générale des circulations restent cependant insuffisamment attractives à l'heure actuelle par rapport à la route sur les distances de moins de 100 kilomètres.

Avec une quarantaine de TER entre Nîmes et Montpellier (deux sens confondus) auxquels il convient d'ajouter un nombre très significatif de TRN, la densité des relations entre les deux villes les plus importantes de la région n'a rien d'exceptionnel. Avec le remplacement progressif des circulations TRN par des TGV, cette densité va plutôt diminuer dans les années à venir, alors que la demande sera en forte augmentation, en raison de la croissance démographique et de la congestion grandissante du réseau routier.

La saturation de l'axe actuel de Montpellier à la sortie est de Nîmes interdit de fait toute réelle possibilité d'amélioration.

La mise en service du projet de Contournement Nîmes – Montpellier constituera une opportunité intéressante dans ce domaine (de même que celle du viaduc de Courbessac, qui améliorera en outre les temps de parcours sur Alès – Nîmes, et donc l'attractivité de cette liaison).

3.4.1.2 - Trafic de voyageurs

3.4.1.2.1 - Trafic Grandes Lignes

Comme le montre le tableau ci-après, le trafic entre Nîmes, Montpellier et la capitale a été en augmentation constante au cours des dernières années.

Evolution annuelle du nombre de voyageurs TGV

Année	*Montpellier Paris*	*variation %*	*Nîmes Paris*	*variation %*
1995	*707 100*	*-*	*342 600*	*-*
1996	*832 300*	*17,7*	*333 700*	*- 2,6*
1997	*868 500*	*4,3*	*356 000*	*6,7*
1998	*941 000*	*8,3*	*358 100*	*0,6*
1999	*972 400*	*4,8*	*376 900*	*7,1*
2000	*979 100*	*0,7*	*403 400*	*7,0*

Source : Direction Régionale de la SNCF

En novembre 2001, la croissance du chiffre d'affaire depuis la mise en service de la LGV Méditerranée était de 33% sur Montpellier-Paris, 30% sur Montpellier-Lille et de 20% sur Montpellier-Lyon (source SNCF).

La part modale du TGV était ainsi passée de 40 à 53 % sur Montpellier-Paris. Elle est de 70% sur Nîmes-Paris.

Ces évaluations provisoires témoignent de la capacité du fer à accroître de manière très importante sa part modale pour des temps de parcours de l'ordre de trois heures. Elles confirment l'intérêt des résidents du Languedoc-Roussillon pour les transports collectifs.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Trafics voyageurs sur l'axe languedocien en 2001 (total des circulations, dont trains Grandes Lignes)

3.4.1.2.2 - Trafic Régional

Le trafic TER a augmenté de 10 % environ de 1994 à 1999, soit un taux annuel moyen de 2 %.

Les relations régionales les plus importantes en volume sont Béziers – Montpellier, Nîmes – Montpellier, et Narbonne – Perpignan. Celles qui ont connu un taux de croissance supérieur à la moyenne sont Alès - Nîmes (24 %) et Nîmes – Montpellier (14 %), ce qui correspond aux relations les mieux desservies en termes de fréquences.

Evolution des trafics TER en Languedoc-Roussilon
(en milliers de voyageurs x km, hors desserte TER routière)

Desserte	1994	1997	2000	Evolution 2000/1994
Total Languedoc-Roussillon	228 491	235 553	260 629	+ 14%
dont :				
Nîmes-Montpellier	37 139	43 033	46 355	+ 25%
Nîmes-Alès	10 011	13 901	13 580	+ 36%
Montpellier-Béziers	58 340	55 892	62 692	+ 7%
Béziers-Narbonne	9 801	8 752	10 618	+ 8%
Narbonne-Perpignan	27 410	26 788	30 154	+ 10%
Nîmes-Marseille	5 035	5 303	4 943	- 2%
Avignon-Nîmes	14 544	15 668	16 335	+ 12%

Source : Direction Régionale de la SNCF

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.4.2 - La route

3.4.2.1 - Qualité de la desserte routière

L'observation au droit de Montpellier montre qu'au delà de 1400 UVP (unité véhicule particulier) par heure et par file de circulation, les conditions d'écoulement des trafics sont fortement dégradées.

Cela correspond à un trafic sur l'autoroute 2x3 voies de l'ordre de 85 000 véhicules par jour hors été et de 105 000 véhicules par jour en période estivale (pour laquelle la pointe de trafic est plus étalée).

Ces chiffres sont aujourd'hui atteints en heure de pointe et en période estivale, causant des difficultés croissantes sur l'A7 et l'A9, particulièrement au droit de Montpellier.

Temps de parcours et analyse concurrentielle par rapport au fer

Lorsque l'on considère les grandes relations à origine ou destination de Montpellier et Nîmes, le temps affiché par le fer (grande lignes) est toujours meilleur que celui de la route. Les ordres de grandeurs restent cependant semblables en ce qui concerne les échanges entre les villes du Languedoc-Roussillon ou de la région PACA, Avignon, Perpignan et Marseille notamment.

Le mode routier, présentant des temps de parcours théoriques pourtant sensiblement plus longs, garde l'avantage de la souplesse de la desserte, et permet de s'affranchir des contraintes d'horaire et de fréquence inhérentes au trafic ferroviaire de voyageurs. Le trafic ferroviaire est particulièrement adapté lorsque le lieu de destination se situe au cœur d'une agglomération, la voiture reprenant l'avantage pour accéder à l'espace périurbain.

Le mode routier n'est a contrario plus vraiment compétitif en matière de temps de parcours sur les relations à longues distances, telles que celles avec Lyon, et surtout avec des villes comme Paris, Lille, où la desserte ferroviaire présente par ailleurs l'avantage d'être dense (avec 11 relations quotidiennes par sens entre Montpellier et Paris en 2001).

3.4.2.2 - Les trafics

3.4.2.2.1 - Trafics routiers inter villes

Le flux total (deux sens confondus) en 1999 sur les 240 relations régionales les plus fréquentées est estimé à 261 000 personnes en jour moyen hors été (Source : Observatoire Régional des Déplacements, DRE), en progression de 8% depuis 1997 ; 72 % de ces relations sont internes à la région Languedoc-Roussillon.

Principaux flux routiers de personnes en 1998 (jour moyen hors été deux sens)

	Relations	*Nombre de personnes par jour moyen hors été (deux sens)*
1	Sète-Frontignan	13 817
2	Montpellier-Nîmes	13 800
3	Sète-Montpellier	8 654
4	Nimes-Alès	7 674
5	Narbonne-Béziers	6 833
6	Montpellier-Lunel	6 113
7	Béziers-Pézenas	5 720
8	Carcassonne-Limoux	5 541
9	Nimes-Arles	5 518
10	Béziers-Agde	5 500
11	Perpignan-Argelès	5 460
12	Pont St Esprit-Bagnols	5 337
13	Béziers-Montpellier	4 606
Total sur 13 relations supérieures à 5 000 voy/j		94 573
Autres relations		166 427
Nombre de relations totales en Languedoc-Rousillon		261 000

Source : DRE, Observatoire Régional de déplacements

Les flux les plus élevés sont ceux des relations Nîmes-Montpellier et Sète-Frontignan.

Le trafic Montpellier-Lunel, qui intéresse directement l'axe étudié, figure non seulement en bonne position en 1999 (6 000 personnes), mais sa fréquentation est également en progression, ce flux passe du 8ème au 6ème rang entre 1997 et 1999.

Montpellier se situe à la limite des zones d'influence de Marseille et de Toulouse. Il est normal que la relation avec Marseille, plus proche et plus peuplée, domine, mais les relations avec Toulouse restent significatives (1 500 voyageurs par jour).

En revanche, les flux Nîmes -Toulouse ou Béziers - Marseille tombent à moins de 500 voyageurs par jour.

De Nîmes à Narbonne, les flux entre pôles voisins (distants de moins de 50 kilomètres) desservis par la ligne ferroviaire (Nîmes, Lunel, Montpellier, Frontignan/Sète, Agde, Béziers, Narbonne) dépassent 5000 voyageurs par jour.

Ces diverses observations soulignent l'intérêt de disposer d'une desserte ferroviaire régionale rapide entre ces pôles, et d'une qualité suffisante (en fréquence notamment), pour favoriser un report du trafic routier inter villes vers les TER.

Ceci apparaît d'autant plus nécessaire que la croissance rapide des déplacements routiers régionaux, de l'ordre de 4% par an, notamment sur les relations comprises entre Béziers et Nîmes, va accélérer la saturation des différents axes routiers.

Le Schéma Régional des Transports du Languedoc-Roussillon préconise d'ailleurs une amélioration sensible de la fréquence des TER sur cet axe. La satisfaction de cet objectif passe par la construction d'une nouvelle infrastructure ferroviaire qui permettra, au Nord de Montpellier, de s'affranchir presque complètement de la contrainte de capacité.

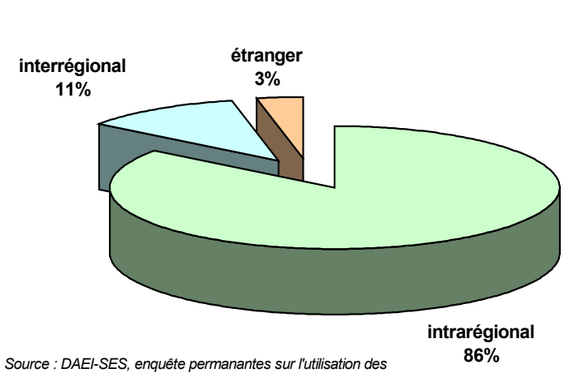
3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.4.2.2.2 - Les transports en autocars

Lorsque l'on considère les voyages tous motifs ayant pour origine le Languedoc-Roussillon, la part modale de l'autocar est élevée (8,8% contre 4,1% en moyenne française en 1999).

La part prépondérante de voyages intrarégionaux (86 %) est exactement conforme aux tendances nationales.

Répartition des voyageurs en transport occasionnel en autocar impliquant le Languedoc-Roussillon en 2000



Source : DAEI-SES, enquête permanantes sur l'utilisation des véhicules de transport routier en commun de voyageurs

On dénombre par ailleurs 8,9 millions de voyageurs transportés en transport occasionnel (excursions et voyages) en 2000 impliquant le Languedoc-Roussillon en début et/ou en fin de parcours. La région se place ainsi au 9ème rang national.

Cette propension forte des Languedociens à utiliser les transports collectifs, y compris sur de longues distances, met en évidence un potentiel d'utilisation voyageurs de la Ligne Nouvelle.

3.4.3 - L'aérien

L'éloignement de Paris et la diversification géographique de la demande imposent au Languedoc-Roussillon de disposer de liaisons aériennes de bonne qualité. Il existe ainsi dans la région cinq aéroports commerciaux desservis par des lignes régulières : Nîmes-Arles-Camargue, Montpellier-Méditerranée, Perpignan-Rivesaltes, Béziers-Vias Carcassonne-Salvaza.

Le trafic total approche les trois millions de passagers, dont les deux tiers à partir de Montpellier (cf. tableau ci-dessous).

L'aéroport principal est celui de Montpellier. Il dispose de nombreuses relations nationales, directes et quotidiennes. Celles-ci sont complétées par de nombreuses possibilités de correspondances à travers les « hubs » d'Air France à Orly et Roissy, mais aussi d'Air Littoral à Nice et de Regional Airlines à Clermont-Ferrand.

L'aéroport de Montpellier présentait en 2001 les caractéristiques suivantes :

- 4 compagnies régulières,
- 3 compagnies saisonnières,
- 11 destinations directes,
- 22 destinations via les hubs de Clermont-Ferrand et de Nice,
- 8 destinations charters.

La fréquentation de l'aéroport de Montpellier est passée de 237 000 passagers en 1978 jusqu'à 1,7 million en 2000, (soit une croissance annuelle moyenne de près de 10 %), ce qui le place au 9ème rang français. L'année 2001, marquée à la fois par la mise en service du TGV Méditerranée et les évènements du 11 septembre a constitué un coup d'arrêt, qui ne devrait être que provisoire (le trafic 2002 est estimé à 1,56 Million de passagers, en hausse de 1%).

Le tableau ci-après des "vols directs" au départ de Montpellier présente la fréquence et les meilleurs temps de parcours des relations effectivement directes et de celles avec une escale courte ou correspondance rapide.

Fréquentation des aéroports du Languedoc-Roussillon, en nombre de passagers

Aéroport	Trafic 1990	Trafic 2000	Evolution 1990/2000	Trafic 2001	Evolution 2000/2001
Montpellier	1 113 538	1 749 189	+57,1%	1 546 782	- 11,6%
Nîmes	363 169	277 621	-23,9%	319 265	+ 15%
Perpignan	532 539	528 374	-0,8%	433 264	- 18%
Carcassonne	1 363	135 475	+9940%	212 012	+ 56,5%
Béziers	67 411	68 862	+2,2%	73 340	+6,5%
total	2 078 020	2 759 521	+32,8%	2 584 663	-6,4%

Source : Délégation Régionale de l'Aviation Civile du Languedoc-Roussillon

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

Vols "directs" au départ de Montpellier à l'été 2001

Liaison au départ de Montpellier	Nombre de vols directs quotidiens*	Meilleurs Temps de parcours
Ajaccio	2	1h15
Angers**	1	2h50
Angoulême**	2	2h35
Bastia	1	1h15
Biarritz**	2	2h55
Bordeaux	4	1h10
Brest**	2	2h45
Calvi	1	2h45
Clermond-Ferrand	4	0h50
Dijon**	2	2h40
Figari**	1	2h40
Mulhouse**	2	2h50
La Rochelle**	1	2h55
Lille	6	2h40
Lyon**	2	2h15
Metz / Nancy**	4	2h55
Nantes	6	1h35
Nice	8	0h55
Paris (Roissy et Orly)	12	1h25
Pau**	2	2h55
Poitiers**	2	3h
Rennes	1	1h45
Strasbourg	2	1h25
Amsterdam**	2	3h
Barcelone**	1	3h40
Florence**	1	2h40
Geneve**	2	2h25
Londres**	2	2h10
Madrid**	1	4h10
Milan**	1	2h40
Munich**	2	3h
Turin**	2	2h45
Venise**	1	2h45

Source : CCI de Montpellier, fiches horaires de l'Aéroport de Montpellier automne-hiver 2001-2002
** ne sont pris en compte que les vols réguliers quotidiens fonctionnant au moins du lundi au vendredi*
*** vols via Clermond-Ferrand ou Nice, présentés comme vols directs.*

La CCI de Montpellier continue à investir sur la plate-forme, (afin de faire face à la concurrence accrue du rail) et d'améliorer la qualité de service proposée, tout en anticipant sur les futures croissances de trafic. Toutefois, le rythme de ces investissements est aujourd'hui plus faible, du fait de la situation actuelle du transport aérien.

L'aéroport de Montpellier

L'aéroport de Perpignan, deuxième plate-forme par ordre d'importance, compte un peu moins d'un demi-million de passagers.

A noter la chute, qui semble assez structurelle, de l'aéroport de Nîmes, avec la suppression du service régulier sur Nîmes – Orly, et le développement très important de la plate-forme de Carcassonne, qui a su tirer parti des évolutions en matière de transport aérien.

L'aéroport de Nîmes

L'apparition des compagnies "low costs", utilisant des aéroports secondaires, avec des coûts d'exploitation réduits, et offrant des services en cabine plus économiques, a favorisé la croissance de l'aéroport de Carcassonne, pour des relations intérieures ou avec le Royaume Uni, par les prix plus compétitifs qui y sont pratiqués.

Ces compagnies constituent une concurrence réelle pour le TGV, le service proposé étant équivalent à celui du rail pour deux des critères de choix (prix, temps de parcours), le train conservant l'avantage sur le troisième critère (confort).

La région peut également bénéficier de la desserte aérienne des aéroports voisins de Toulouse, Marseille, Lyon et Barcelone, notamment pour les vols internationaux.

La mise en service de la ligne TGV Méditerranée améliore en particulier l'accès de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry pour les habitants de la région.

Par ailleurs, le temps de parcours offert par cette ligne nouvelle sur les relations de Nîmes et Montpellier vers Paris, de l'ordre de trois heures, favorise une concurrence accrue du fer sur l'aérien pour ces origines/destinations. Ceci explique en grande partie la suppression du vol Nîmes-Orly, et l'augmentation corrélative de 33 % de l'origine/destination Nîmes-Paris en TGV sur la même période de 2001.

Les conséquences similaires observées sur Marseille-Paris démontrent que le seuil de 3 heures correspond au point critique de basculement du mode aérien sur le ferroviaire, pour ces distances avoisinant 800 kilomètres.

3 – LE CONTEXTE TRANSPORT

3.5 - Synthèse de la situation actuelle

3.5.1 - Les transports de voyageurs

Interopérabilité : Capacité d'un trafic ferroviaire à utiliser des réseaux successifs de technologies ou de modes d'exploitation différents en supprimant tout ou partie des contraintes liées à ces différences (écartement des voies, systèmes de signalisation et télécommunication, alimentation électrique, compatibilité des engins de traction et des règles de circulation.

Pour le trafic international, la part modale ferroviaire reste faible avec la péninsule ibérique. Cette situation s'améliorera avec l'ouverture de la ligne nouvelle Internationale Perpignan – Figueras – Barcelone, et de ses prolongements en Languedoc-Roussillon (contournement de Nîmes – Montpellier, et ultérieurement Montpellier – Perpignan), réalisant à terme un lien continu de la LGV Méditerranée jusqu'au cœur de l'Espagne.

Pour le trafic intérieur Grandes Lignes, la mise en service du TGV Méditerranée favorise la croissance du mode ferroviaire en Languedoc-Roussillon, dans une activité où il est déjà très bien positionné.

Le trafic régional ferroviaire recèle des potentiels de développement intéressants sur l'ensemble du littoral languedocien et peut constituer une alternative efficace à la forte croissance continue des déplacements routiers, à condition de disposer de capacités renforcées lui permettant d'accroître significativement la qualité de ses dessertes inter villes. Cette condition suppose clairement la réalisation du contournement de Nîmes et Montpellier, villes entre lesquelles le développement des services TER est aujourd'hui totalement contraint.

Au-delà du transport régional proprement dit, le développement des relations interrégionales avec les régions voisines du Languedoc-Roussillon présente les mêmes caractéristiques de potentiel intéressant, et de contraintes actuelles liées à la situation de la section Nîmes – Montpellier.

3.5.2 - Les transports de fret

La demande de transport entre la Péninsule ibérique, la France et l'Europe du Nord est en forte augmentation.
La part modale du ferroviaire dans le **transport transpyrénéen** de fret est extrêmement faible, du fait notamment des contraintes d'interopérabilité, et de la saturation progressive du réseau languedocien.

La mise en service des lignes nouvelles mixtes effaçant en grande partie ces contraintes (changement d'écartement en particulier), ouvre des perspectives favorables.

Le **trafic de fret intérieur** bénéficiera aussi de cette nouvelle situation.

Il doit en particulier se développer par une intermodalité accrue :

- en améliorant sa complémentarité avec le transport routier dans le cadre du transport combiné, sur les plates-formes logistiques de l'Hérault et des Pyrénées Orientales,
- en renforçant son interface avec le transport maritime méditerranéen, en particulier à Sète et à Port-La-Nouvelle.

Face à une croissance du trafic de fret plus rapide encore que celle du trafic voyageurs, la capacité des lignes doit nécessairement être partagée pour permettre au fret d'en tirer le maximum de bénéfice.

La "mixité" des lignes nouvelles du littoral languedocien est ainsi une réelle nécessité.

Chapitre 4 – LES PROJETS DE TRANSPORT

4 – LES PROJETS DE TRANSPORT

L'analyse socioéconomique des projets repose sur la comparaison entre trois situations : la situation actuelle (également appelée "situation de base"), la situation de référence et la situation de projet.

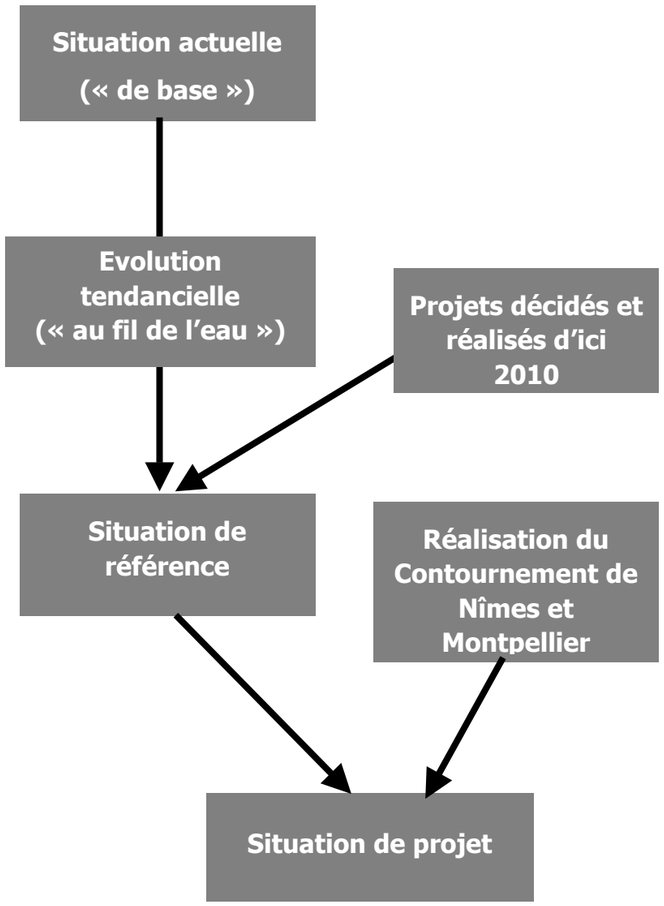
La situation de référence est celle qui existerait en l'absence de réalisation du projet. Elle intègre donc, à côté des services existant actuellement (situation actuelle), toutes les extensions et projets nouveaux d'infrastructures et services de transport, aujourd'hui connus, qui seront réalisés avant la mise en service du contournement de Nîmes et Montpellier.

De fait, certains projets n'ont pas d'influence décelable sur la ligne nouvelle. Tout au long de ce chapitre seront ainsi uniquement présentées les infrastructures de transport en interaction avec le contournement.

Lors de l'évaluation socio-économique, les effets positifs (avantages ou économies) et négatifs (inconvénients et coûts) du projet sont évalués par comparaison (et par différence s'il s'agit de grandeurs mesurables) entre la situation de référence ainsi définie et la situation de projet, qui correspond à la réalisation effective du contournement de Nîmes et Montpellier.

Il est à noter qu'aucun investissement nouveau au-delà de 2010 ne sera pris en compte dans l'évaluation, même si sa réalisation est certaine. Cette précaution vise à comparer deux situations "toutes choses égales par ailleurs" et à imputer au projet les seuls avantages et inconvénients qu'il procure.

Situation actuelle, de référence et de projet



4.1 - La situation de référence

De nombreux projets ferroviaires ont une incidence – plus ou moins forte – sur les trafics en Languedoc-Roussillon. D'autres projets d'infrastructure, non ferroviaires, sont intégrés à la situation de référence, car ils ont également une influence sur le projet de ligne nouvelle.

4.1.1 - Les projets ferroviaires

Les différents projets ferroviaires pris en compte sont ceux pour lesquels les décisions ont été clairement prises par l'Etat, permettant leur achèvement avant 2010, date prévisionnelle de mise en service du contournement du Nîmes et Montpellier. Ces projets sont :

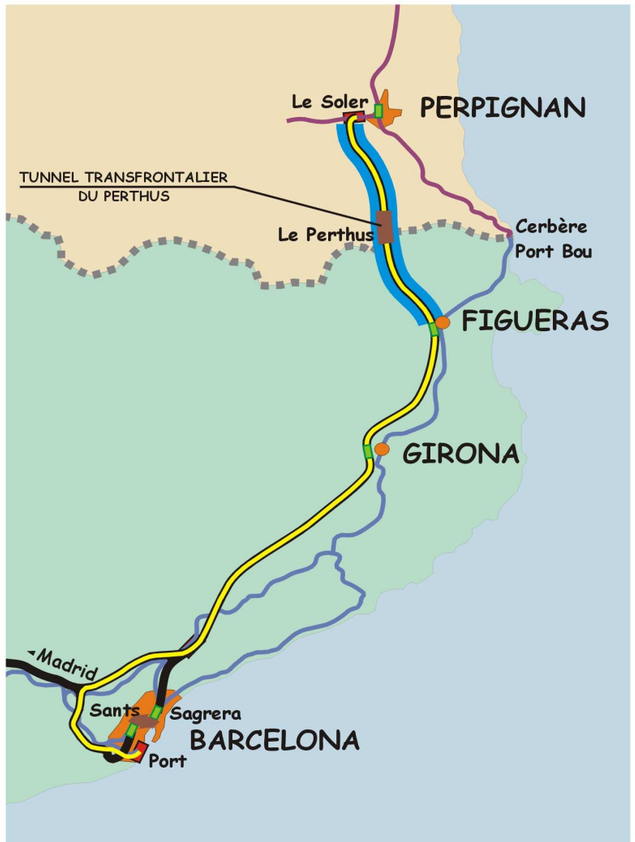
a) la réalisation complète de la ligne nouvelle à écartement UIC entre Perpignan et Barcelone, aussi bien pour la section internationale que pour celle sous maîtrise d'ouvrage espagnole (Figueras-Barcelone). L'exploitation de cette ligne sera mixte, voyageurs et fret.

Le tronçon Perpignan – Le Perthus sera mis en service à l'horizon 2008, pour un montant prévisionnel d'investissements de l'ordre de 650 à 700 millions d'euros.

La réalisation de cette ligne nouvelle comprend également l'aménagement des raccordements à la ligne de Perpignan-Villefranche, le doublement partiel de celle-ci, la création d'un faisceau d'attente-réception-expédition de trains fret, l'augmentation du nombre de voies en gare de Perpignan. RFF assure la maîtrise d'ouvrage de cette opération, intitulée "installations terminales de Perpignan", la ligne nouvelle proprement dite faisant l'objet d'une mise en concession de la part des deux Etats, espagnol et français.

4 – LES PROJETS DE TRANSPORT

La ligne nouvelle Perpignan-Figueras-Barcelone



Gare Fret
Gare voyageurs
Ligne nouvelle voyageurs à écartement UIC
Ligne nouvelle fret à écartement UIC
Ligne nouvelle mixte à écartement UIC
Section internationale
Ligne classique mixte à écartement UIC
Ligne classique mixte à écartement RENFE
Tunnel

Source SNCF

La réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse reliant Perpignan à Barcelone par le Perthus permet de diminuer les temps de parcours internationaux, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, en atténuant l'obstacle géographique des Pyrénées et l'obstacle technique de la différence d'écartement des voies entre la péninsule ibérique et la France.

Grâce à ce projet, les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées bénéficieront de courants d'échanges nouveaux avec la péninsule ibérique.

b) Chantiers de transport combiné en Languedoc-Roussillon :

- Extension du chantier St-Charles à Perpignan rendue nécessaire par la constante progression du trafic de transport combiné. L'accroissement d'activité s'accompagne de besoins corrélatifs en matière d'aire de stockage et de voies.

Le chantier, conçu il y a une quinzaine d'années, n'offre plus de perspectives de développement. Le projet, inscrit au Contrat Etat-Région, consiste en l'allongement de deux des trois cours du chantier de transport combiné pour permettre l'accueil de trains de 750 mètres. Cette extension, qui permettra de doubler la capacité du site (portée de 1 à 2 millions de tonnes) devrait être mise en service en 2007.

Chantier de transport combiné

- Transfert à Sète du chantier CNC de Montpellier début 2004. Situé en milieu urbain, le chantier actuel de Montpellier-Rondelet a connu une croissance très forte au cours de la dernière décennie (doublement du trafic) pour atteindre 219 000 t en 2002. Il est aujourd'hui saturé.

Le regroupement sur un seul et même site des activités CNC de transports continental et maritime présente un réel intérêt économique. En renforçant l'intermodalité mer/fer, ce projet s'inscrit pleinement dans les objectifs des politiques de transport. Il permettra de supporter une croissance même forte du trafic (l'objectif affiché est d'ailleurs un doublement d'ici 2010).

c) Aménagement de la ligne Béziers – Neussargues – Clermont-Ferrand :

Inscrits aux Contrats de Plan Auvergne, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, l'aménagement de la ligne Béziers – Neussargues – Clermont-Ferrand a pour objectif de pérenniser cette ligne tout en créant un itinéraire alternatif pour le fret ferroviaire permettant d'irriguer, via quelques plates-formes, les territoires traversés. Le programme initial retenu en 2000 sur proposition de RFF, d'un montant de 105 millions d'euros, consistait d'une part en une électrification en courant alternatif 25 kV de la section Clermont-Ferrand – Issoire - Neussargues et d'autre part en une amélioration de l'armement de la voie, très vétuste et comportant encore de nombreuses zones équipées de rail dit "à double champignon", difficilement compatible avec la circulation de trains lourds de transport de marchandises. Ce programme devrait être réduit et étalé dans le temps.

La reprise de l'armement de la voie, de sa plate-forme et le renforcement de quelques ouvrages d'art permettront d'exploiter des trafics de fret avec des wagons ordinaires chargés à 22,5 tonnes par essieu, et de réaliser des améliorations des vitesses autorisées de circulation, aujourd'hui limitées pour ce type de trafic.

4 – LES PROJETS DE TRANSPORT

Il convient toutefois de noter qu'en raison des caractéristiques du relief (ligne à fortes pentes), et du faible nombre des points de croisement sur cette infrastructure à voie unique, les trafics sur cet axe resteront limités (quelques trains par jour au maximum).

Des réflexions, actuellement en cours, entre l'Etat, les Conseils Régionaux et RFF, pourraient conduire à ne réaliser qu'une partie du programme dans le cadre du présent Contrat de Plan.

d) Réalisation à l'horizon 2006 du viaduc de Courbessac (environ 15 millions d'euros) assurant une liaison directe entre Nîmes et Alès, avec un gain de temps de parcours voisin de huit minutes. La réalisation de ce raccordement direct, supprimant l'actuel rebroussement, renforce la pertinence de la politique de développement du TER conduite par le Conseil Régional. Il permettra par ailleurs d'augmenter la capacité de la ligne Tarascon/Sète en sortie est de Nîmes.

e) Aménagements des gares et pôles d'échanges de Nîmes, Montpellier et Perpignan.

Ces aménagements, inscrits au volet ferroviaire du Contrat de Plan Etat-Région, vont permettre d'accompagner la croissance des trafics voyageurs (TGV et TER), tout en renforçant l'articulation entre la gare et la ville.

Ces investissements de renforcement de l'attractivité des gares centrales s'inscrivent donc en pleine cohérence avec le Contournement de Nîmes et Montpellier, qui ne prévoit pas, à court terme, de création de gare nouvelle.

Environ 15 millions d'euros sont inscrits à ce titre au Contrat pour participer aux investissements sur ces pôles. Au-delà des crédits "ferroviaires", des financements publics complémentaires seront mobilisés pour les opérations d'aménagement des quartiers concernés (opérations "Triangle de la gare" à Nîmes, "Nouveau St Roch" à Montpellier, quartier St Assiscle à Perpignan).

Tramway de Montpellier devant la gare SNCF

Chantier du Triangle de la gare de Nîmes

f) Dans la région Rhône-Alpes :

- Aménagements de la capacité des lignes de la vallée du Rhône, au sud de Lyon, essentiellement en faveur du fret. Le montant des investissements programmés pour la période 2000/2006 est de l'ordre de 45 millions d'euros. On peut en particulier citer , parmi les aménagements prévus, le raccordement de Givors qui vise à mieux séparer les flux en provenance de la ligne de Rive Droite du Rhône des circulations issues de Saint-Etienne.

- Electrification de Valence-Grenoble, qui permet la constitution d'un véritable itinéraire alternatif pour les convois fret sur l'axe Espagne ↔ Italie, sans contribuer à l'engorgement du nœud ferroviaire lyonnais.

g) Dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- Réalisation des multiples investissements prévus au Contrat de Plan afin de développer les TER autour des agglomérations.

- Investissements sur les chantiers de transport combiné de Marseille (Canet et Mourepiane), Fos, Avignon Champfleury et sur les sites à créer de Cavaillon-Orius et Miramas-Clesud, prévus par le "schéma de cohérence" des plates-formes logistiques et chantiers rail-route dans le sud Rhodanien.
Parmi ces projets, le renforcement et la modernisation du site d'Avignon Champfleury est placé en première priorité. Le trafic sur le site d'Avignon devrait ainsi passer entre 2001 et 2008 de 1,5 à 2 millions de tonnes/an.

- Réalisation de la "virgule d'Avignon" (liaison ferrée entre les deux gares), qui renforce l'attractivité de la gare TGV d'Avignon.

h) Réalisation du TGV Est à l'horizon 2007 (probablement sans effet significatif sur l'évaluation).

i) Réalisation de la branche Est du TGV Rhin-Rhône.

Cet aménagement, qui a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique par décret du 25 janvier 2002, consiste à construire une ligne nouvelle à grande vitesse prolongeant la LGV Sud-Est de Dijon à Mulhouse, avec deux nouvelles gares TGV desservant Besançon ("Auxon"), et Belfort ("Méroux"). Cette ligne améliorera les liaisons voyageurs avec la Franche-Comté, le sud de l'Alsace, et la Suisse (Bâle, Zurich et Berne). Elle libérera en outre des capacités significatives sur la ligne actuelle, qui bénéficieront au développement des services TER et à l'augmentation de la

4 – LES PROJETS DE TRANSPORT

circulation et de la qualité des acheminements des trains de fret, vers la Suisse, l'Autriche, et le sud de l'Allemagne.

Le montant total de l'investissement d'infrastructure est évalué à 1,9 milliard d'euros, pour environ 190 kilomètres de ligne nouvelle.

j) Dans la région Midi-Pyrénées :

- première phase de la dé-saturation du complexe ferroviaire de Toulouse, sur la période 2000/2006, qui offrira la possibilité de reporter sur cet itinéraire une petite dizaine de trains de fret en provenance ou à destination du Languedoc-Roussillon ;

- achèvement de la mise au gabarit B de l'axe POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), également très utile pour le fret, en permettant de diminuer les coûts d'exploitation du transport combiné et de faciliter sa circulation sur cet axe.

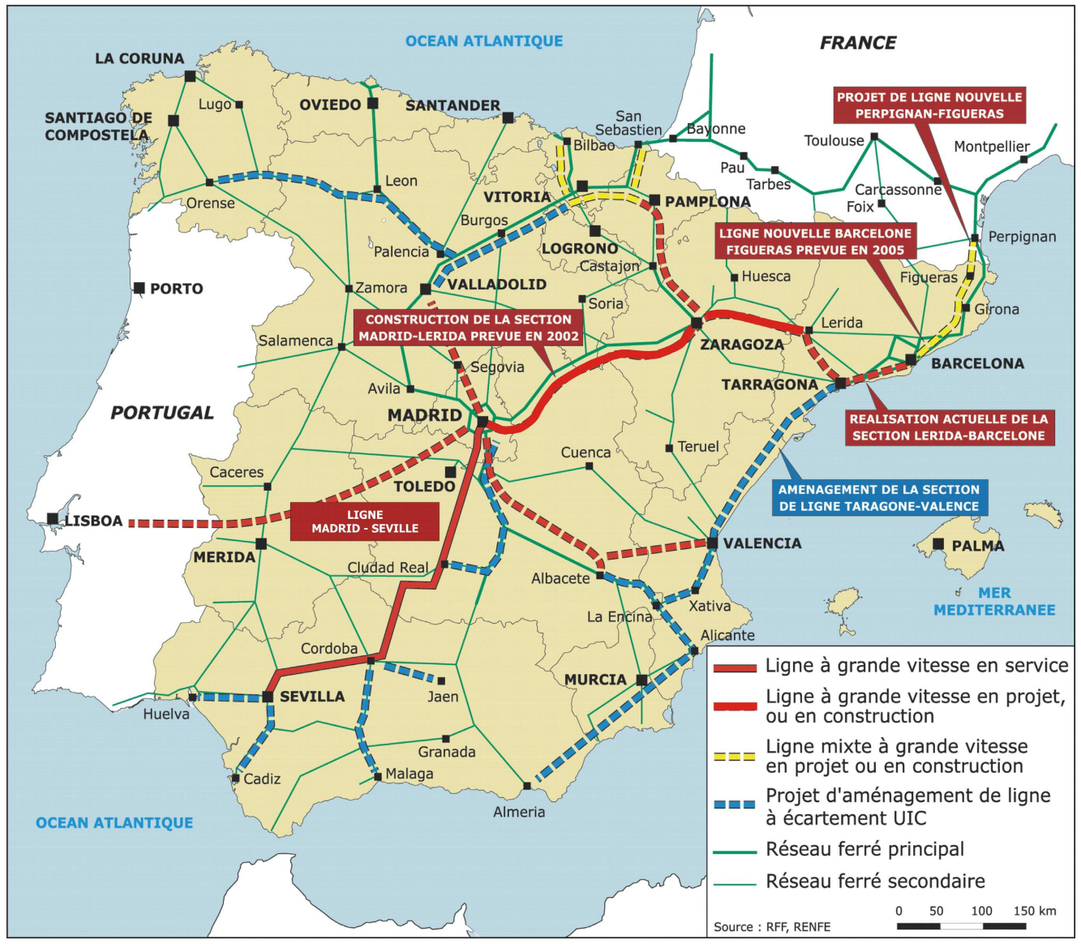
k) Les projets de transports en Espagne

Le programme d'investissements 2000-2007 s'élève pour le fer à 22 milliards d'euros. Il prévoit des opérations de construction de lignes nouvelles et d'aménagement des lignes existantes à écartement standard UIC, essentiellement centrés sur Madrid avec des corridors vers les régions de la Catalogne, de Valence, de l'Extremadure et de l'Andalousie. Pour des raisons de coût, la réalisation de l'ensemble des opérations devrait s'étaler jusqu'en 2020 (cf. carte ci-contre).

Ainsi à l'horizon 2010, devraient être réalisées les opérations suivantes :

- la construction de la section Madrid-Lérida via Saragosse, dont l'achèvement est intervenu en 2003,
- la section Lérida-Barcelone (travaux en cours),
- la ligne nouvelle Barcelone-Figueras, prévue en 2007,
- l'aménagement de la section de ligne Tarragone-Alicante, via Valence et Murcie,
- l'aménagement de Cordou-Malaga, Séville-Huelva et Séville-Cadix au sud,
- la liaison Madrid-Valladolid, avec un prolongement vers Bilbao et un autre vers San Sébastien (le "y basque"),
- enfin, une ligne Saragosse-Pampelune avec deux prolongements vers Bilbao et San Sébastien.

Projets ferroviaires en Espagne à l'horizon de la mise en service du Contournement de Nîmes et Montpellier



4 – LES PROJETS DE TRANSPORT

4.1.2 - Les projets routiers

Les grands projets routiers suivants sont pris en compte dans la situation de référence :

a) Mise en service, concomitamment au contournement ferroviaire, **du projet de doublement de l'A9**. Cette autoroute nouvelle à 2x3 voies entre les échangeurs de Vendargues et de Saint Jean de Védas assurera la continuité au droit de Montpellier du réseau autoroutier concédé vis-à-vis du trafic de transit.

Le projet permettra également :

- de séparer les flux de transit générés par l'agglomération, en améliorant la sécurité,
- de doter l'agglomération d'une véritable rocade sud. L'autoroute actuelle rebaptisée A700, libérée du trafic de transit, deviendra ainsi un élément fort du futur réseau de voirie de l'agglomération, à la fois continuité du réseau national et élément d'une rocade générale d'évitement du centre.

Selon les estimations de la DDE de l'Hérault, le trafic sur l'A9 au droit de Montpellier pourrait, en 2015, dépasser 130 000 véhicules par jour en moyenne annuelle et atteindre 145 000 véhicules/jour en été. Un tel niveau de trafic, bien supérieur aux seuils de congestion, entraînerait des conséquences néfastes pour l'ensemble de l'économie régionale et nationale.

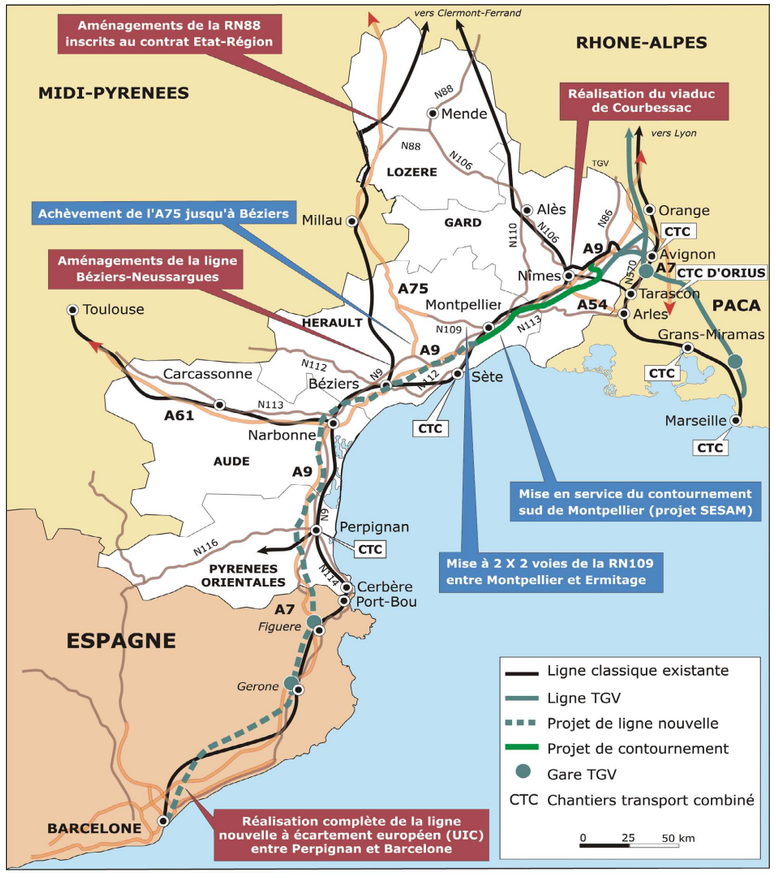
Ce projet est davantage complémentaire que concurrent de la ligne nouvelle : la réalisation du seul contournement ferroviaire ne permettrait pas d'empêcher l'apparition d'une situation de congestion difficilement supportable de l'A9, notamment aux périodes estivales, qui compromettrait le bon fonctionnement de l'agglomération montpelliéraine, et porterait atteinte au tourisme dans la région.

b) Achèvement de l'A75 jusqu'à Béziers. L'aménagement de la RN9 entre Clermont-Ferrand et Béziers a été engagé depuis une quinzaine d'années. Le Schéma Directeur Routier, approuvé par décret en 1992, confirme le statut autoroutier de la voie qui devient l'autoroute A75. Cette infrastructure remplit deux grandes fonctions :

- assurer le désenclavement du Massif Central,
  participer au désengorgement de l'A7 dans la vallée du Rhône, notamment en été.

Du fait de ses caractéristiques (pentes fortes sur certains tronçons), l'A75 ne constitue que partiellement un itinéraire alternatif pour les poids lourds. Sa mise en service complète va toutefois atténuer la perte de compétitivité du transport de marchandises par la route, du fait de la dégradation des conditions de circulation.

Projets de transport en Languedoc-Roussillon en situation de référence



Source : RFF

4 – LES PROJETS DE TRANSPORT

c) L'autoroute A750, appelée à se substituer en partie à la RN109 mise à 2 fois 2 voies entre l'autoroute A75 (Lodève) et l'agglomération de Montpellier (Juvignac) à l'horizon 2006. Ce projet, qui représente un investissement de 120 millions d'euros, figure au Schéma Directeur Routier national. Cette nouvelle infrastructure devrait absorber à l'horizon 2015 jusqu'à 50 000 véhicules par jour.

d) Aménagements de la RN88, Millau-Mende-(Clermont-Ferrand), inscrits au Contrat de Plan Etat/Région.

e) Ouverture de l'A20 (Paris-Toulouse), prévue en 2003, qui constituera un itinéraire alternatif pour les trafics nord-sud.

f) Aménagement progressif de l'A89 (Bordeaux – Clermont-Ferrand), qui permettra de relier la façade atlantique au centre de la France par un itinéraire transversal de désenclavement.

4.1.3 - Les projets des autres modes

- **TCSP, réseaux urbains et d'agglomération**

TCSP : Transport Collectif en Site Propre

Au-delà des difficultés rencontrées sur l'ensemble de l'axe languedocien, les agglomérations de Montpellier et de Nîmes connaissent des problèmes particuliers de congestion. Afin de remédier à ces difficultés, pouvant à terme compromettre le fonctionnement interne de ces territoires, des efforts sont entrepris par les Collectivités, avec le concours de l'Etat, l'objectif étant de mettre en place de véritables réseaux de transports en commun d'agglomération.

L'agglomération montpelliéraine disposera ainsi à l'horizon 2010 de trois lignes de tramway qui ont pour ambition de structurer les déplacements.

La première ligne de Mosson à Odysseum a été mise en service en 2000. La réalisation de la seconde ligne, de Jacou à Saint-Jean de Védas passant par Montpellier, est quant à elle actuellement à l'étude. Sa mise en service est prévue pour 2006. La troisième ligne, qui suivra un axe nord-sud, pourrait être achevée vers la fin de la décennie.
Il convient de souligner la volonté de la Collectivité que le réseau de tramway converge vers la gare de Montpellier, confirmant ainsi son rôle de pôle d'échanges multimodal. La réalisation de la seconde ligne de tramway a été intégrée à la situation de référence.

Nîmes, après l'adoption d'un DVA en 1998, s'est récemment dotée d'un Plan de Déplacements Urbains. Le PDU prévoit un réseau de transport en commun à l'échelle de l'agglomération, articulé autour du triangle de la gare et envisage l'utilisation des voies ferrées existantes pour un transport périurbain (ce projet, nécessitant au préalable la libération de sillons du fait de la mise en service du contournement, n'a bien sûr pas été intégré à la situation de référence).

- **Transport fluvial**

De récents investissements vont favoriser à court terme le développement du transport fluvial en Languedoc-Roussillon :

- la mise au gabarit rhénan (international : 1000 tonnes) du canal du Rhône à Sète,
- la construction d'une digue de 2300 mètres à Sète permettant l'accès direct au port par tous les temps. L'investissement aura aussi des répercussions sur la RN 112, difficilement praticable certains jours à cause de la houle marine.

Digue de protection du canal du Rhône à Sète

- **Transport maritime**

Aucun projet significatif ayant une interférence avec le contournement de Nîmes et Montpellier n'a été recensé en ce qui concerne le mode maritime. Tout au plus peut-on signaler les réflexions relatives au cabotage maritime qui pourraient éventuellement se concrétiser durant la décennie en utilisant les infrastructures portuaires existantes.

Travaux d'aménagement dans le port de Sète

4 – LES PROJETS DE TRANSPORT

- **Transport aérien**

Les services de l'Etat mènent des réflexions à long terme (donc non intégrées dans la situation de référence) dans le cadre d'un Avant Projet de Plan Masse (APPM) de l'aéroport de Montpellier ; une solution possible consiste dans la construction, pour le long terme, d'un doublet de pistes. A plus brève échéance, un plan d'investissement (infrastructures et plate-forme) de 40 millions d'euros est en cours de réalisation.

Un second hall de départ (12 millions d'euros), doublera l'actuel et devrait être opérationnel dans les toutes prochaines années, ce qui permettra d'accueillir dans de bonnes conditions 3 millions de passagers.

Aucun investissement significatif n'est prévu sur la plate-forme de Nîmes-Garons, aujourd'hui bien dimensionnée par rapport aux trafics constatés.

Avion sur le tarmac de l'aéroport Nîmes Garons

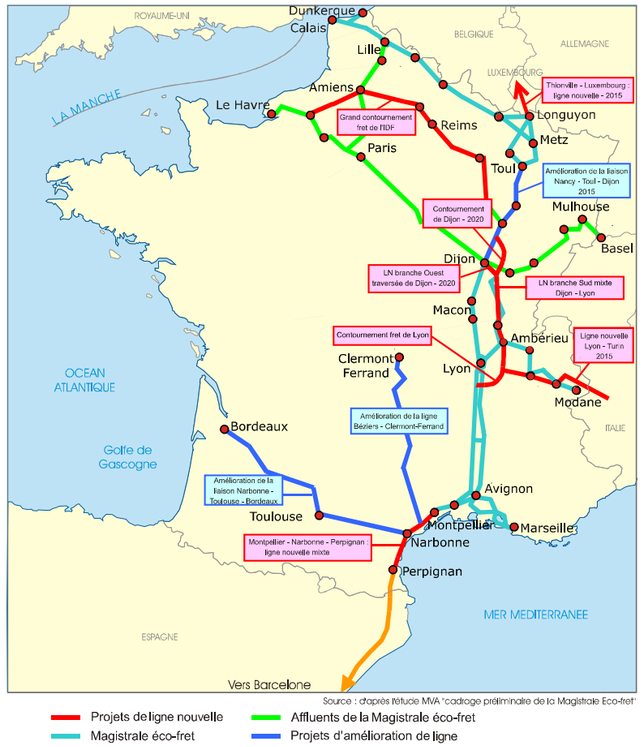
4.2 - Les autres projets de transport au-delà de la situation de référence

Dans la situation de référence, aucun investissement nouveau au delà de 2010 n'est à prendre en compte dans l'évaluation. Mais, compte tenu de leur ampleur, quelques grands projets à long terme (à l'horizon 2020) peuvent être cités, car ils pourront bénéficier de l'existence du Contournement de Nîmes et Montpellier et en retour renforcer encore l'intérêt de la nouvelle infrastructure ferroviaire languedocienne. A l'inverse, l'absence de réalisation du contournement de Nîmes et Montpellier peut avoir un impact sur ces projets.

Les projets sont décrits dans les paragraphes suivants ; une carte de synthèse est présentée ci-contre.

a) Le contournement ferroviaire de Lyon répondra à la saturation du nœud ferroviaire à l'horizon 2015 pour un investissement estimé aujourd'hui à environ 600 millions d'euros en première phase. L'agglomération lyonnaise se situe au cœur d'un système vaste et complexe de transport, intégrant des flux émis et attirés par l'activité économique du département du Rhône se superposant aux flux en transit (échanges entre l'Europe du nord et la péninsule ibérique et l'Italie). Ce projet a fait l'objet d'un débat public en 2002. Les études préliminaires devraient être lancées très prochainement.

b) La branche sud du TGV Rhin-Rhône est un projet à l'échéance de 2020 pour un investissement estimé en 1999 à 2,4 Milliards d'euros. Il s'agit de la réalisation d'une ligne nouvelle entre la branche est du TGV Rhin-Rhône et l'agglomération lyonnaise dont le tracé reste à définir.
Ce projet, qui a fait l'objet d'un débat public au cours de l'année 2000, concerne des relations Nord-Sud entre l'Allemagne, le nord de la Suisse et l'est de la France d'une part, la Méditerranée et l'Espagne d'autre part.



Projets susceptibles d'être réalisés à l'horizon 2020

La réalisation de ces deux projets participera de manière conséquente à la constitution progressive de la "Magistrale éco-fret".

c) Le projet de ligne Lyon-Turin prévoit des infrastuctures nouvelles (voyageurs et fret). En effet, la demande de déplacement des personnes et des marchandises va presque doubler sur l'axe alpin d'ici 2015. Cette hausse se répercutera sur le trafic ferroviaire de l'axe Lyon-Turin. Après la mise en service de ce projet, les progressions en voyageurs et fret seraient respectivement de 180% et 100% d'après le rapport final de la Commission intergouvernementale de janvier 2001.

4 – LES PROJETS DE TRANSPORT

L'investissement pour le seul tunnel de base est estimé à environ 5 milliards d'euros.

d) L'amélioration des services ferroviaires sur **la ligne Bordeaux-Toulouse-Narbonne** facilitera les relations sur cet axe transversal entre les grandes agglomérations du sud de la France. Des études techniques, économiques et environnementales sont en cours afin de déterminer des scénarios alternatifs, préparant ainsi un futur débat public. Ces études sont financées par l'Etat, les trois régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, RFF et la SNCF.

e) La prolongation de la ligne nouvelle Languedoc-Roussillon entre Montpellier et Perpignan. La section de la ligne actuelle Montpellier-Narbonne devrait en effet connaître un niveau voisin de la saturation dans la seconde moitié de la prochaine décennie, celle de Narbonne-Perpignan au cours de la décennie suivante. L'objectif sera d'achever le nouvel itinéraire à grande vitesse reliant le réseau TGV à l'Espagne de manière continue, et de dégager les capacités nécessaires face à la croissance attendue du fret international. Comme le soulignent les schémas de services, cette ligne nouvelle pourrait également être mixte afin de répondre, à l'instar du contournement de Nîmes et Montpellier, au double objectif de grande vitesse et d'augmentation de capacité.

f) Une infrastructure routière "doublant" l'autoroute A9 et susceptible de soulager également l'autoroute A7 dans la partie sud du corridor rhodanien. Plus généralement, un débat public pourrait intervenir au cours de l'année 2004 sur les couloirs rhodanien et languedocien, afin d'examiner les réponses multimodales à apporter à la croissance de la demande de transport sur ces axes.
Ce débat devrait en particulier permettre d'analyser les avantages et les inconvénients de différents scénarios ; en ce qui concerne le mode routier, plusieurs familles de solutions devraient être étudiées : construction d'une autoroute "latérale", parallèle à A7 et A9, et réservée aux poids lourds ; création d'une autoroute de piémont (de la Drôme vers l'Hérault) ; amélioration du réseau existant sans création d'une nouvelle infrastructure routière.

Le débat à caractère multimodal, traitera des réponses apportées par les autres modes (et notamment par les alternatives possibles constitués par le mode ferroviaire).

Autoroute A9 au droit de Baillargues

g) La Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, en prolongement du TGV Méditerranée, a pour double objectif de rapprocher la Côte d'Azur (et le Var) de Paris et de participer à la constitution de l'axe méditerranéen de la grande vitesse.
En ce sens, ce projet, qui devrait faire l'objet d'un débat public vers 2004, apparaît tout à fait complémentaire de la Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon.

4.3 - La situation de projet

La situation de projet est constituée par la situation de référence décrite précédemment, à laquelle s'ajoutent :

- le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier proprement dit, incluant les différents raccordements au réseau existant ;

- les investissements liés à la modernisation de la ligne Montpellier-Narbonne-Perpignan.

Le projet de contournement de Nîmes et Montpellier permettra d'accroître considérablement la capacité entre ces deux villes. Une fois le projet réalisé, le nombre de trains qui emprunteront sur la section Nîmes/Montpellier l'une des deux lignes ne sera plus limité ; il dépendra de fait de la capacité de la section Montpellier/Narbonne. Cette dernière deviendra alors le barreau dimensionnant de l'ensemble de l'artère ferroviaire languedocienne.
En matière de services ferroviaires, les effets du projet sur les trois catégories de trains sont les suivants :

- **Grandes Lignes**

Le contournement sera peu utilisé par les TGV et les autres trains de grandes lignes, car la plupart d'entre eux ont pour vocation de s'arrêter à Nîmes et, aujourd'hui, il est prévu que toutes les circulations de TGV s'arrêtent en gare de Montpellier. Les seules exceptions prévues concernent :

- les trains de nuit sans arrêt (en principe 2 à 3 allers-retours Talgo),
- les TGV ne s'arrêtant pas à Nîmes qui utiliseront le contournement entre Manduel et Saint Brès ; à la mise en service, ceci devrait concerner 2 TGV journaliers par sens,
- les Trains Auto-Couchettes (TAC) en direction de Narbonne,

- les trains de pèlerins (et plus généralement les services "exceptionnels"),
- un train rapide de jour ne s'arrêtant pas à Nîmes : le "Grand Sud" (Bordeaux – Vintimille), qui devrait emprunter la section Manduel/Saint Brès.

- **Fret**

Les trains de fret auront la possibilité d'utiliser de façon préférentielle la ligne nouvelle. Il est toutefois à noter que la ligne actuelle conservera un trafic de fret minimal : trains de desserte locale (Montpellier, Nîmes, Vergèze…), trains orientés sur la ligne actuelle afin d'optimiser l'exploitation du doublet de lignes (par exemple pendant la période d'entretien de la voie nouvelle voire), dans les prochaines années, certains trains tractés par des locomotives équipés uniquement pour les lignes électrifiées en 1 500 volts.

- **TER**

Avec une majorité des trains fret empruntant la ligne nouvelle, les sillons libérés sur la ligne classique rendront possible le développement des TER.

RFF prend comme hypothèse une desserte totale de 60 TER entre Montpellier et Nîmes, soit une croissance de l'offre d'environ 50 % par rapport au service été 2001. Cette hypothèse s'inscrit en cohérence avec les ambitions affichées par le Conseil Régional Languedoc-Roussillon dans son Schéma Régional des Transports.

Cette desserte est bien évidemment indicative ; il appartiendra à la Région, désormais autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, de décider de la consistance du service à offrir.