



LISBOA - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - NARBONNE - MARSEILLE - VILNIUS
 SVERIGE - DANMARK - SUOMI - DEUTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÄS - PORTUGAL - ESPAÑA - POLSK
 — PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN — N
 LISBOA - SÈTE - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - N
 BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — FR
 OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORI
 BERLIN HADDTBAHNHOT — LONDON SAINT PANCREAS — DUBLIN HEUSTO

Atelier Territoire et Mobilité

Aménagement du territoire

Montpellier – 28 septembre 2011

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan



Déroulement de l'atelier

Rappel sur les grandes étapes de LNMP

- **Planning général**
- **Concertation et gouvernance**
- **Conclusion des études d'étape 1 (ZPP)**
- **Objectifs de l'étape 2**

Analyse territoriale

- **Objectifs et méthodologie**
- **Résultats**
- **Perspectives et enjeux pour le Languedoc-Roussillon**

Déroulement de l'atelier

Rappel sur les grandes étapes de LNMP

- **Planning général**
- **Concertation et gouvernance**
- **Conclusion des études d'étape 1 (ZPP)**
- **Objectifs de l'étape 2**

Analyse territoriale

- **Objectifs et méthodologie**
- **Résultats**
- **Perspectives et enjeux pour le Languedoc-Roussillon**

Les grandes étapes du projet



— La concertation en quelques chiffres ...



➔ 140 réunions bilatérales (élus, syndicats, associations)

➔ 13 commissions consultatives (recueil avis des élus)

➔ 8 ateliers (environnement, agriculture, hydraulique...)



➔ 6 réunions publiques (2 000 personnes)

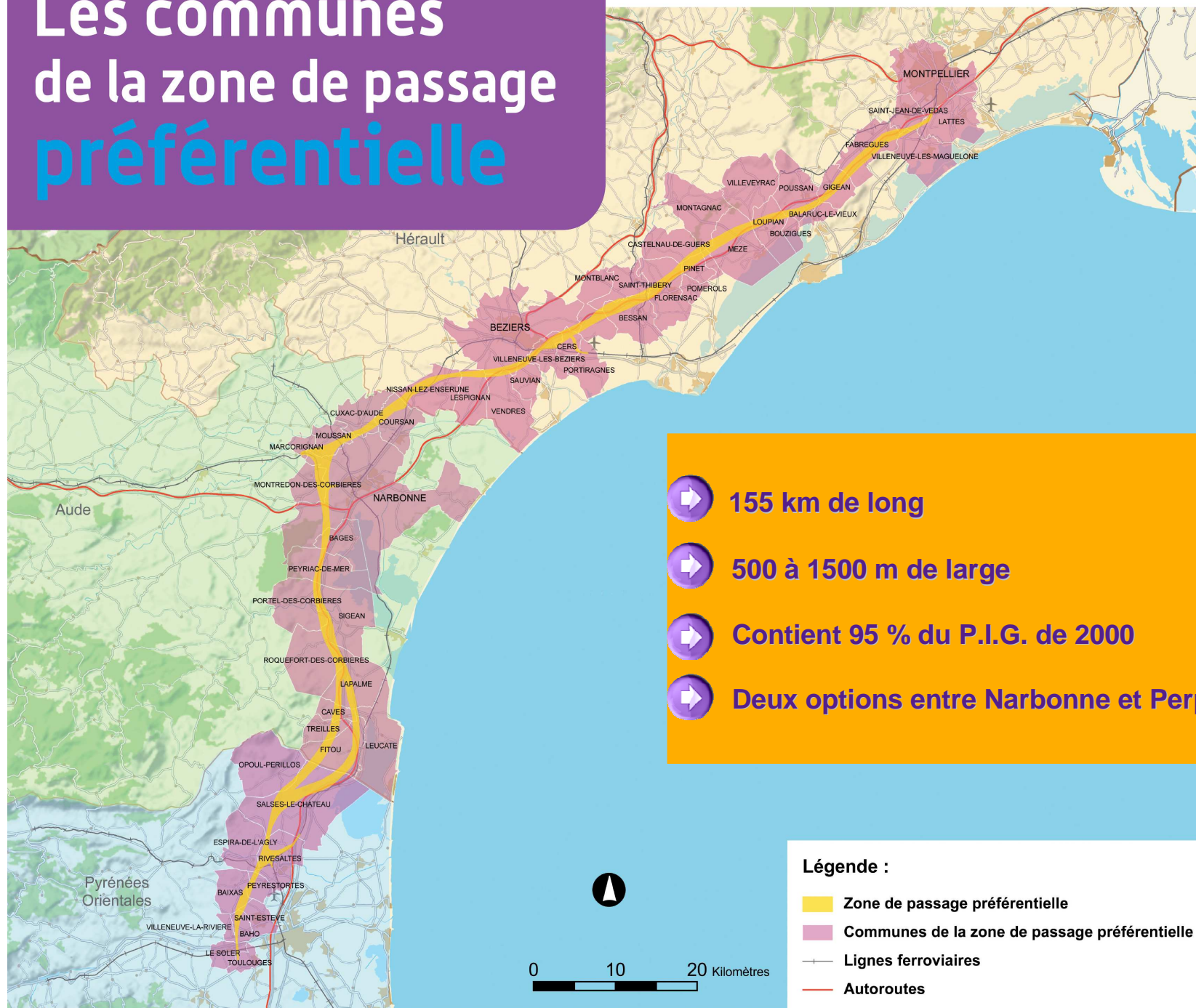
➔ 1 site internet (diffusion de l'information)



➔ 60 expositions (mairies, centres commerciaux...)

➔ 2 Comités partenariaux d'information

Les communes de la zone de passage préférentielle



155 km de long



500 à 1500 m de large




Contient 95 % du P.I.G. de 2000



Deux options entre Narbonne et Perpignan

Légende :

 Zone de passage préférentielle

 Communes de la zone de passage préférentielle

 Lignes ferroviaires

 Autoroutes



Approbation de la zone de passage préférentielle

**Suite au Comité de Pilotage du 16 juin 2011,
le Préfet de Région a lancé
la consultation formelle des acteurs**



Juin - Juillet 2011



En attente de décision ministérielle

Objectifs de l'étape 2

➔ Définir précisément un tracé respectueux de l'environnement

Etudes environnementales, techniques et ferroviaires

➔ Elaborer les principes de dessertes

Etudes de trafic et d'accessibilités du terre

➔ Esquisser le financement

Etudes socio-économique et financière



Mise à l'enquête publique

Déroulement de l'atelier

➔ Rappel sur les grandes étapes de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan

- Planning général
- Concertation et gouvernance
- Conclusion des études d'étape 1 (ZPP)
- Objectifs de l'étape 2

➔ Analyse territoriale

- **Objectifs et méthodologie**
- Résultats
- Perspectives et enjeux pour le Languedoc-Roussillon

Objectifs et méthodologie



Objectifs

- Etablir un diagnostic du territoire
- Appréhender les enjeux territoriaux du LR et les effets potentiels de la grande vitesse ferroviaire
- Déterminer in fine comment LNMP peut accompagner les dynamiques et les projets territoriaux



Méthodologie

- Données et études statistiques (INSEE, Eurostat...)
- Documents de planification (SCoT, SRADDT)
- Etudes précédentes (PEF LNMP)
- >20 Entretiens (CRLR, CG, Communauté d'Agglo, CCI...)

Déroulement de l'atelier

Rappel sur les grandes étapes de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan

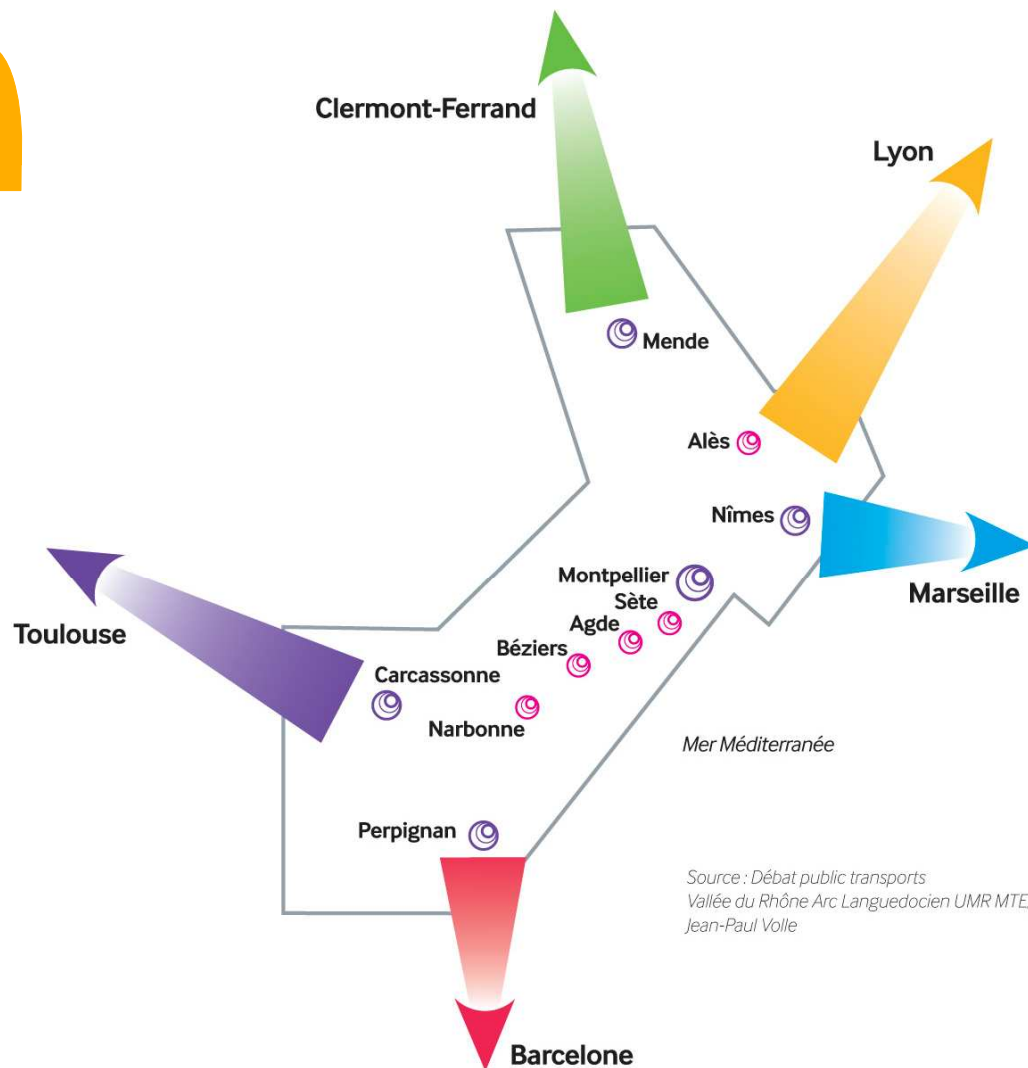
- Planning général
- Concertation et gouvernance
- Conclusion des études d'étape 1 (ZPP)
- Objectifs de l'étape 2

Analyse territoriale

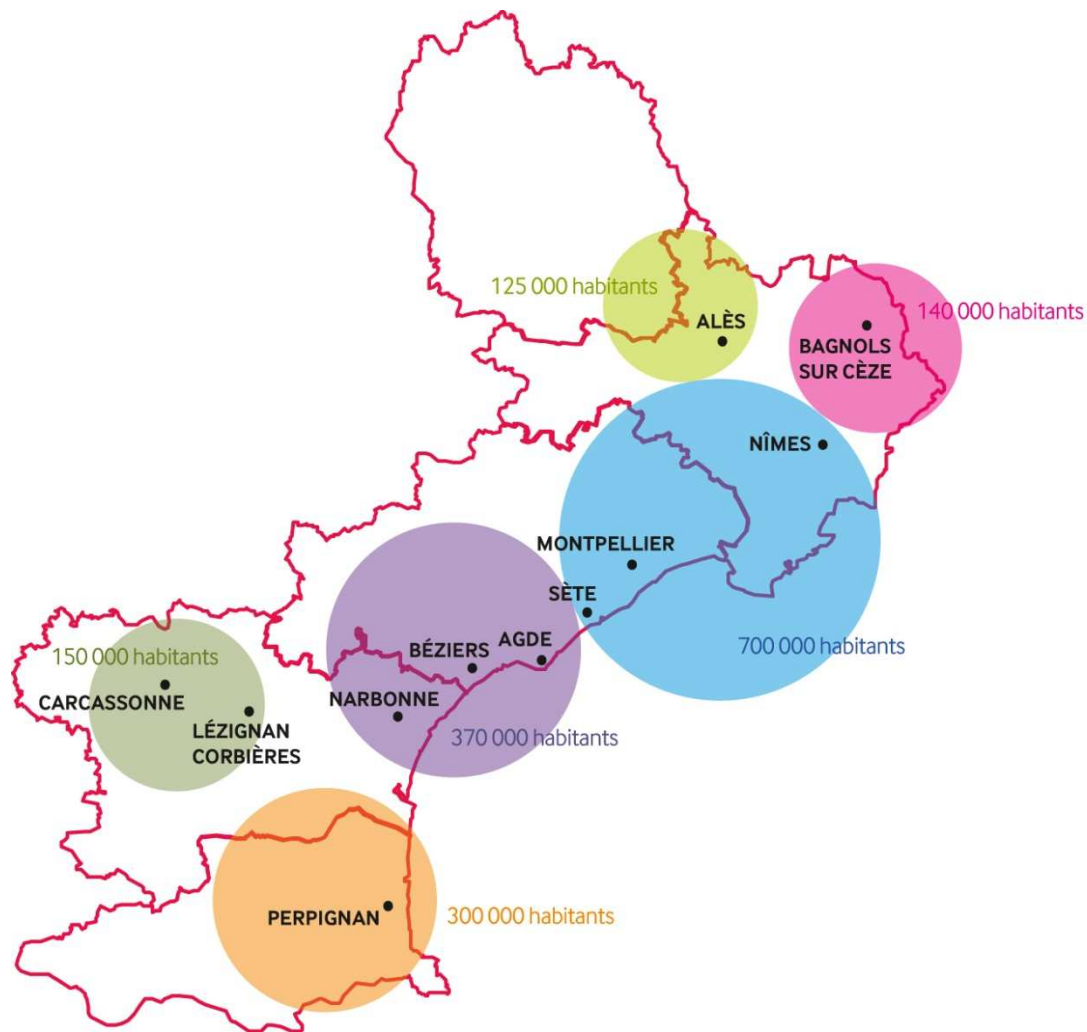
- Objectifs et méthodologie
- **Résultats**
- Perspectives et enjeux pour le Languedoc-Roussillon

Un positionnement stratégique

Les aires d'influences



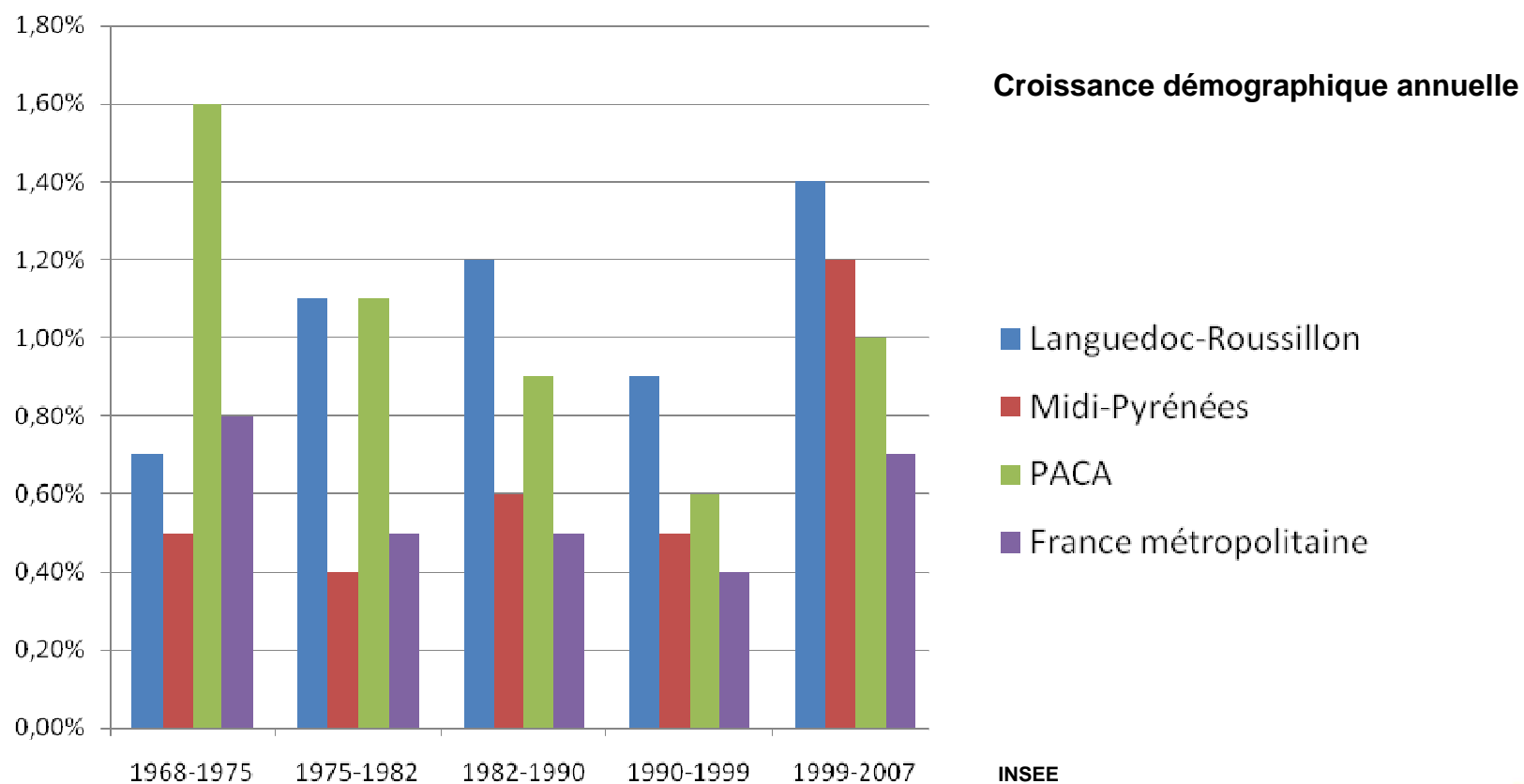
Les aires urbaines régionales



Des dynamiques démographiques très fortes



L'une des régions les plus dynamiques de la France métropolitaine

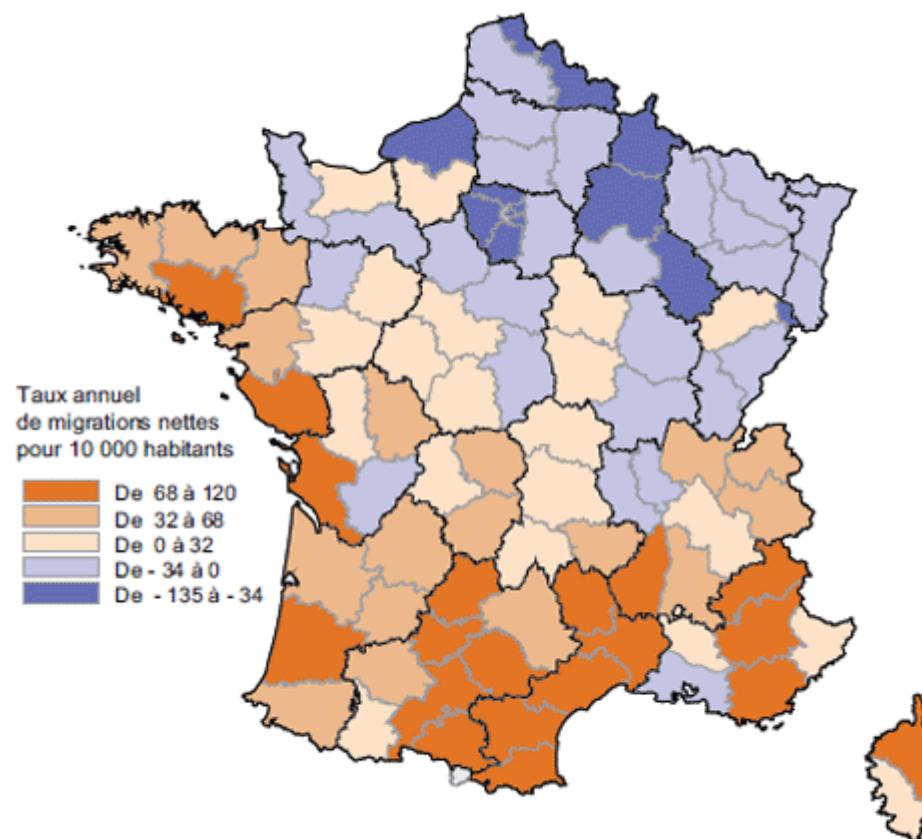


Des dynamiques démographiques très fortes

➔ Une croissance démographique portée par les flux migratoires : +1,2%/ an entre 1999 et 2007 pour une croissance globale de +1,4% / an

➔ +30 000 nouveaux résidents / an (INSEE 2005)

Taux de migrations avec le reste de la France entre 2001 et 2006

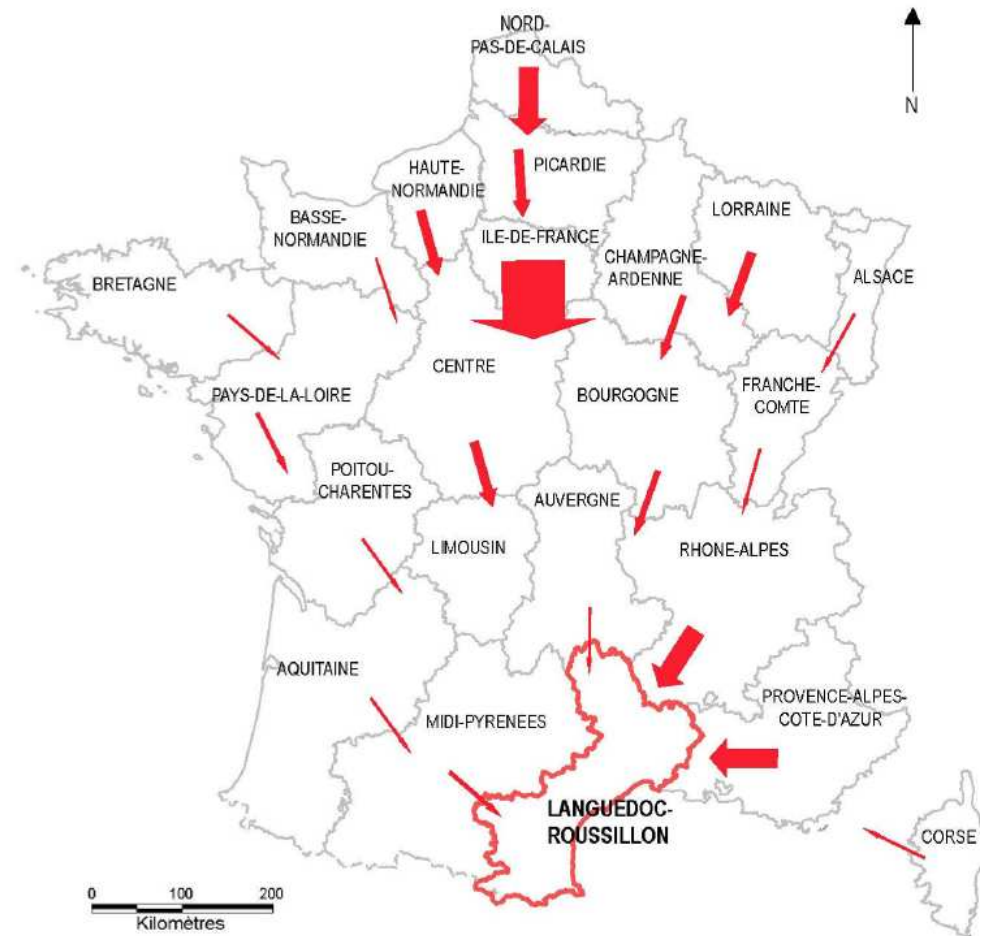


Source : Insee, Recensement de la population 2006
© IGN 2009

Des dynamiques démographiques très fortes

➔ Une attractivité vis-à-vis de toutes les régions françaises

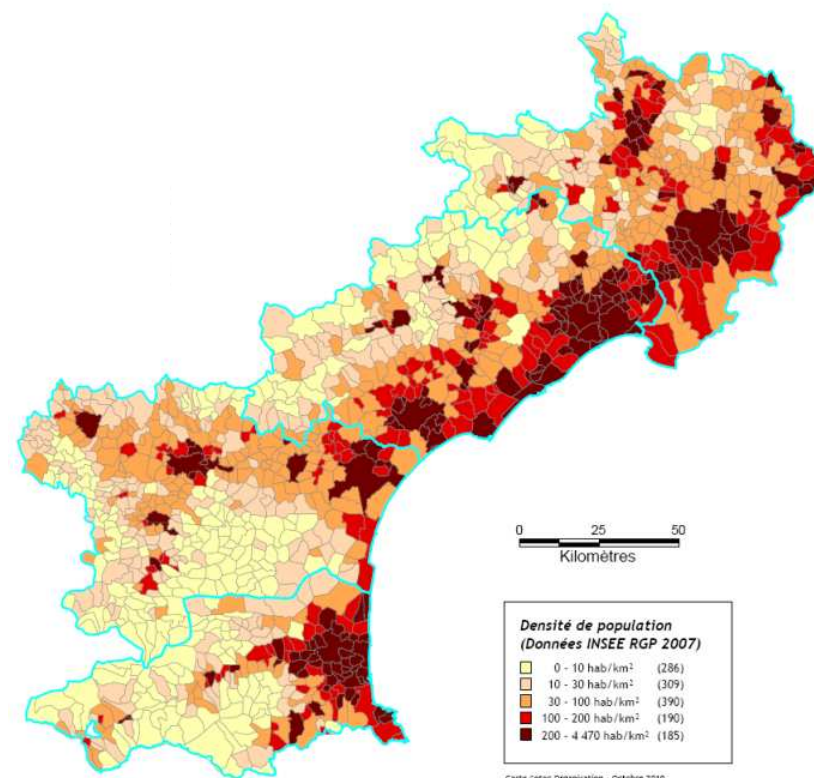
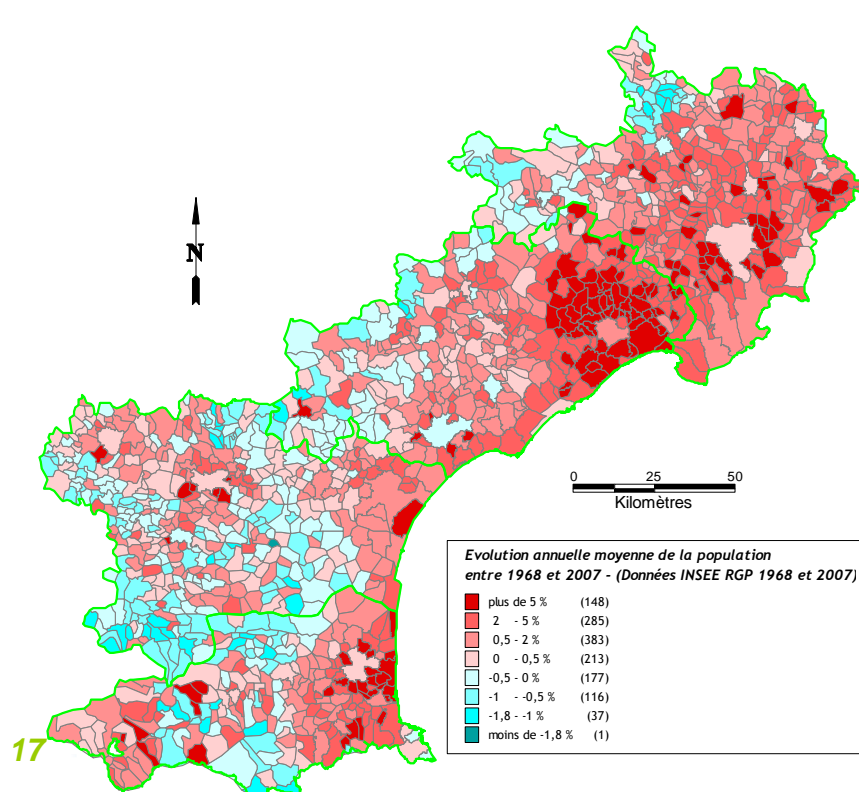
Solde migratoire du Languedoc-Roussillon avec les autres régions, entre 1999 et 2004



Source : INSEE, Enquête annuelle de recensement de 2004.

Des dynamiques démographiques concentrées sur le littoral

- ➔ Une croissance qui renforce les disparités territoriales, créant une pression de plus en plus forte sur le littoral
- ➔ Un phénomène de métropolisation en cours entre Alès, Nîmes, Montpellier et Sète



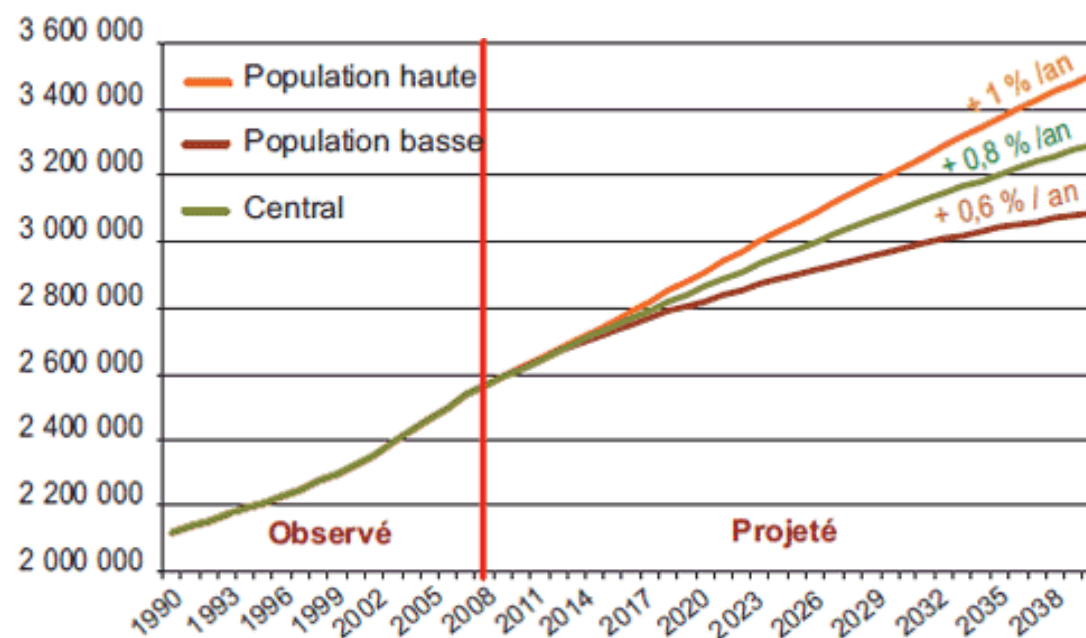
Une croissance démographique qui devrait se prolonger



Entre 3,1 et 3,5 millions d'hab. prévus à l'horizon 2040 en LR,

→ Croissance de 15 000 à 26 000 pers./an

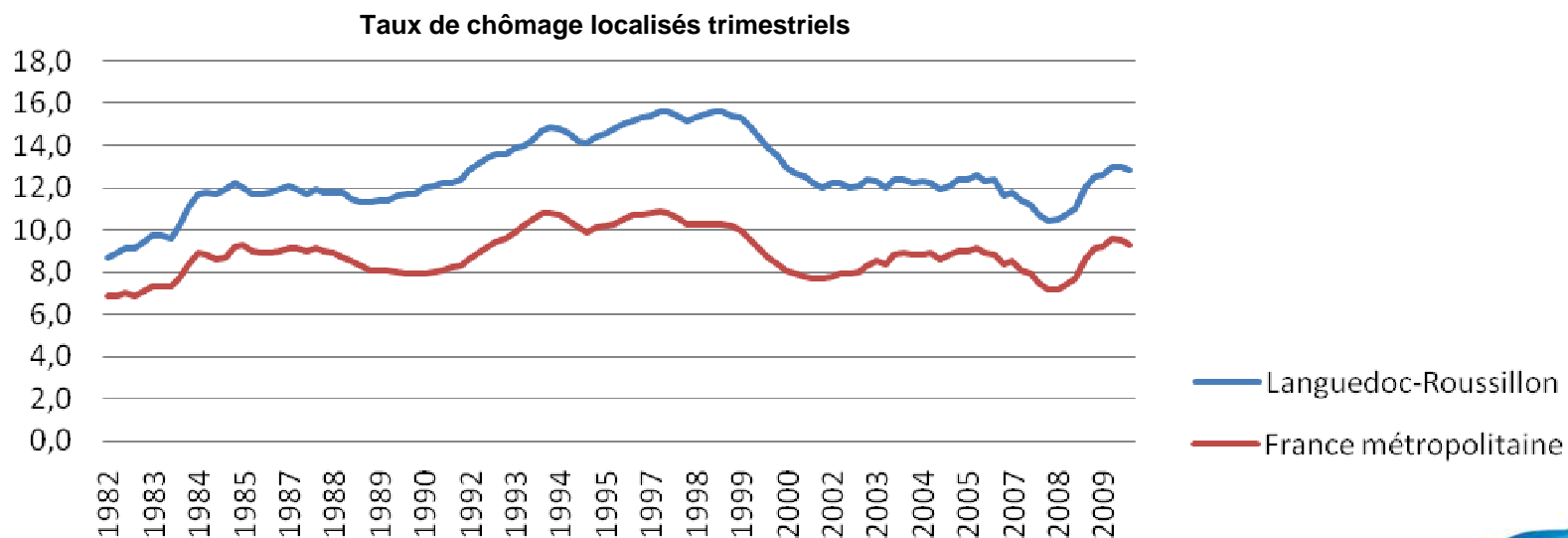
Taux de croissance moyen 2007-2040



Source : Insee, recensements de population et modèle Omphale 2010

Décalage entre démographie et économie

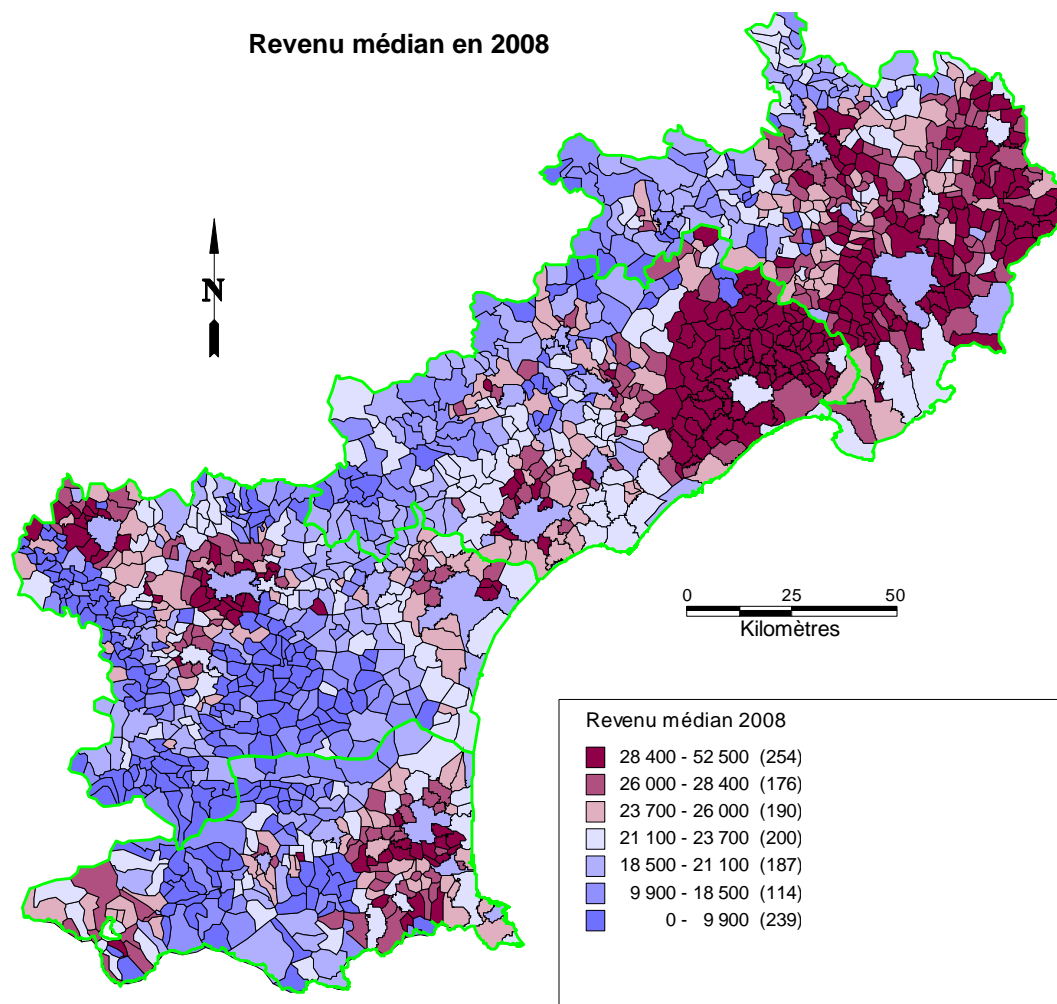
- ➔ De nombreuses créations d'emplois mais encore insuffisantes pour satisfaire la demande d'emplois générée par les flux migratoires
- ➔ Depuis 2000, le nombre de créations d'emplois est supérieur au nombre de nouveaux actifs arrivant chaque année en Languedoc-Roussillon
- ➔ Persistance d'un chômage très élevé



Une économie faiblement créatrice de richesses

➔ Des taux de revenus fiscaux médians faibles :
- 19 580€ / ménage en 2007,
- 22 947 € à l'échelle natio.

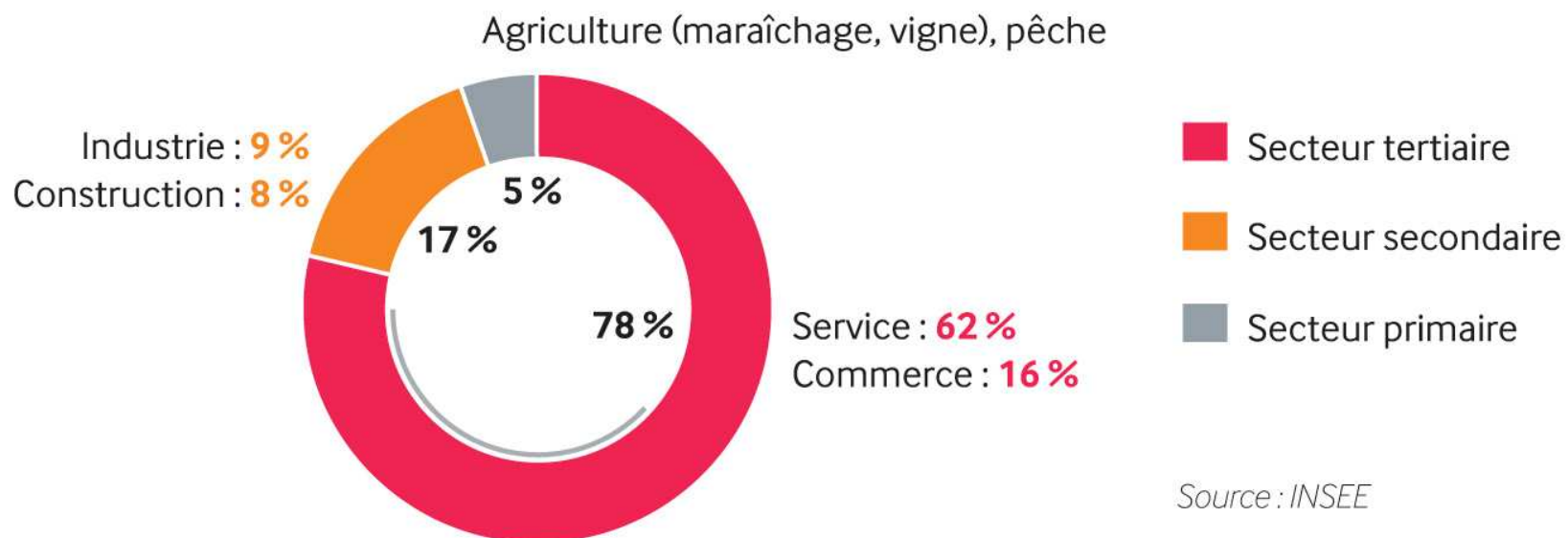
➔ Concentration de la richesse dans les grandes agglomérations



Une structure économique régionale liée à l'attractivité démographique

➔ Des secteurs économiques dont l'importance est directement liée à la présence de la population

Part des principaux secteurs économiques dans le PIB régional en 2008



Un rattrapage important à l'échelle nationale



Une des plus fortes croissances de PIB régional :
+2,7%/an entre 1999 et 2008

Évolution du PIB régional entre 1999 et 2008 (Taux annuels moyens)

Bretagne	2.8	Ile de France	1.8
Provence-Alpes-Côte d'Azur	2.8	Centre	1.7
Languedoc-Roussillon	2.7	Haute-Normandie	1.6
Midi-Pyrénées	2.7	Nord-Pas-de-Calais	1.5
Pays de la Loire	2.7	Lorraine	1.5
Corse	2.6	Bourgogne	1.4
Aquitaine	2.5	Auvergne	1.4
Rhône-Alpes	2.4	Alsace	1.3
Poitou-Charentes	2.3	Basse-Normandie	1.3
Limousin	1.8	Champagne-Ardenne	1.2
Franche-Comté	1.8	Picardie	1.0

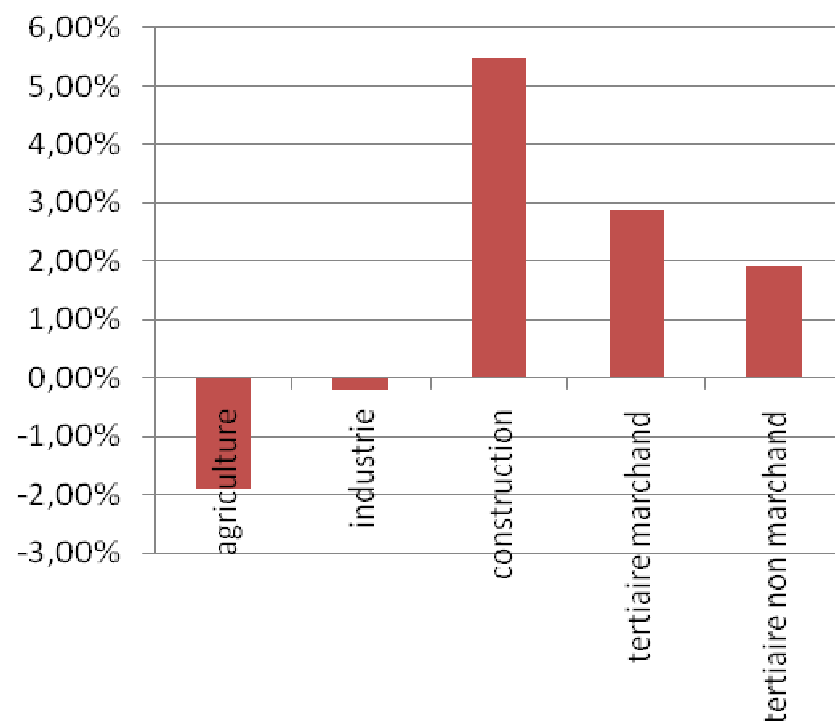
Source : INSEE

Les dynamiques économiques



Une croissance très forte du secteur de la construction

Variation annuelle moyenne 1998-2007
du nombre d'emplois,
source SRADDT



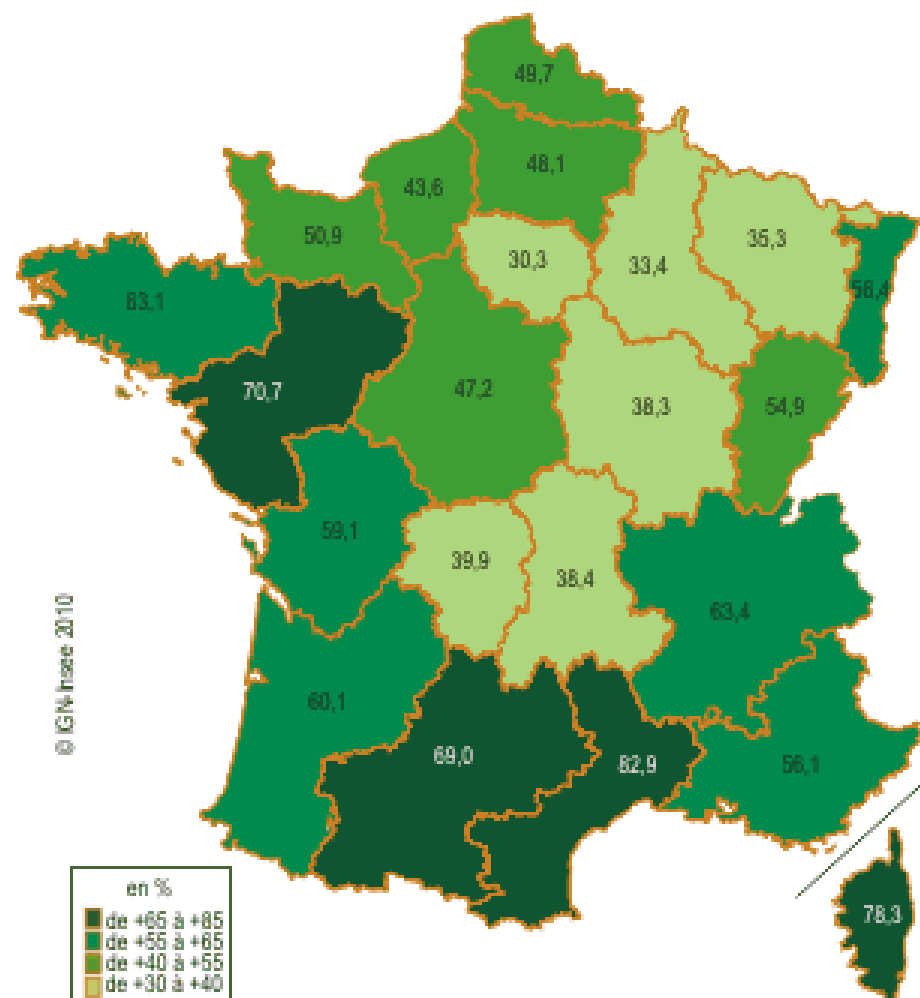
Une structure économique régionale liée à l'attractivité démographique



Dynamiques économiques portées par le développement des activités présentes :

- **+82,9%** d'emplois présents entre 1975 et 2006, ce qui distingue le LR des autres régions

Evolution du nombre d'emplois présents entre 1975 et 2006.
Carte INSEE



L'activité touristique balnéaire, pilier de l'économie régionale



**Le tourisme représente
15% du PIB régional**

Ressorts touristiques notables

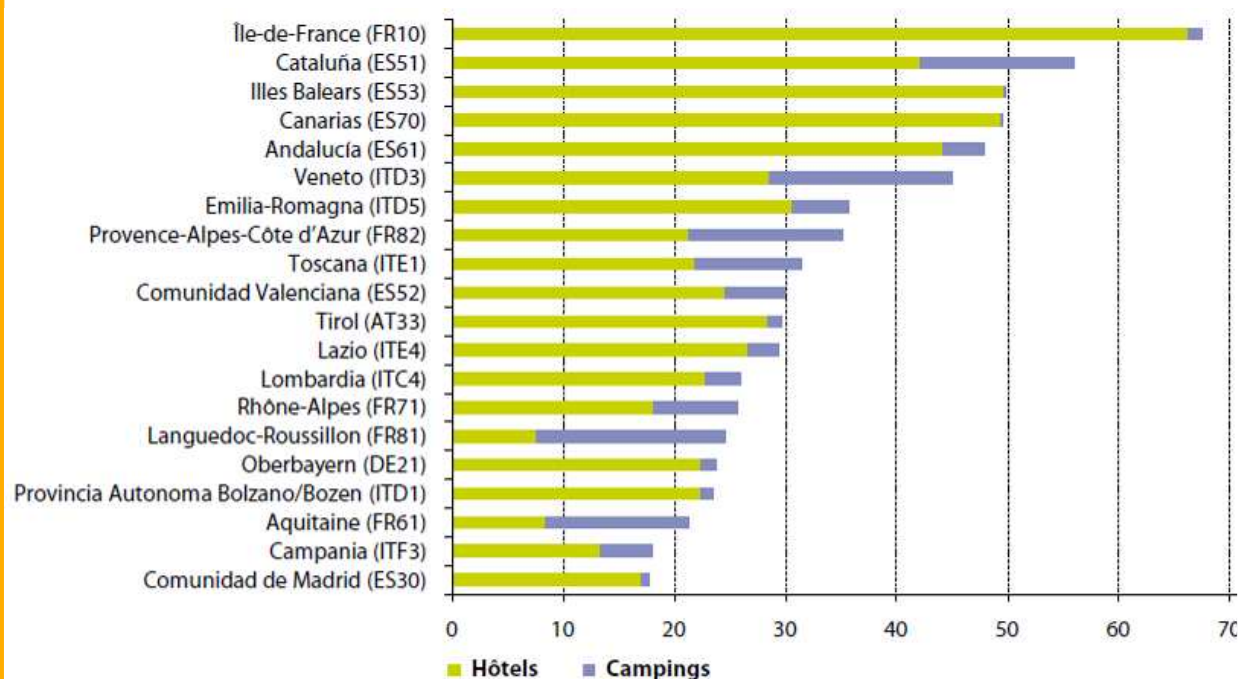
- Un potentiel diversifié
- 160 km de côtes
- 550 espaces protégés

Filière économique de poids

- 48 000 emplois, soit 7% de l'emploi total en 2005
- 2 millions de lits au total, dont 85% de résidences secondaires

Les 20 régions les plus touristiques de l'UE

(M nuitées 2008), Source: Eurostat

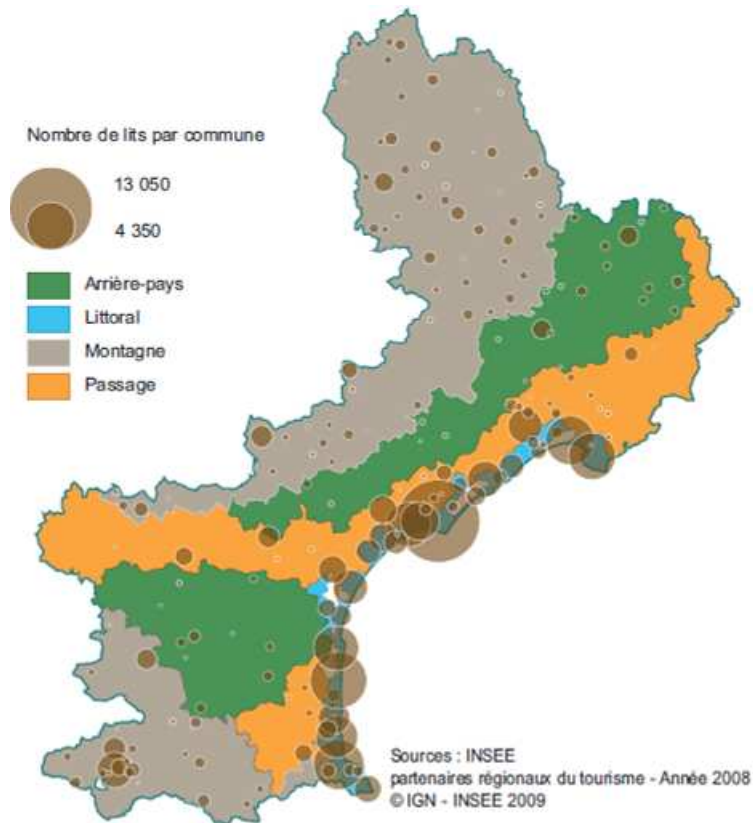


Un tourisme en cours de mutation

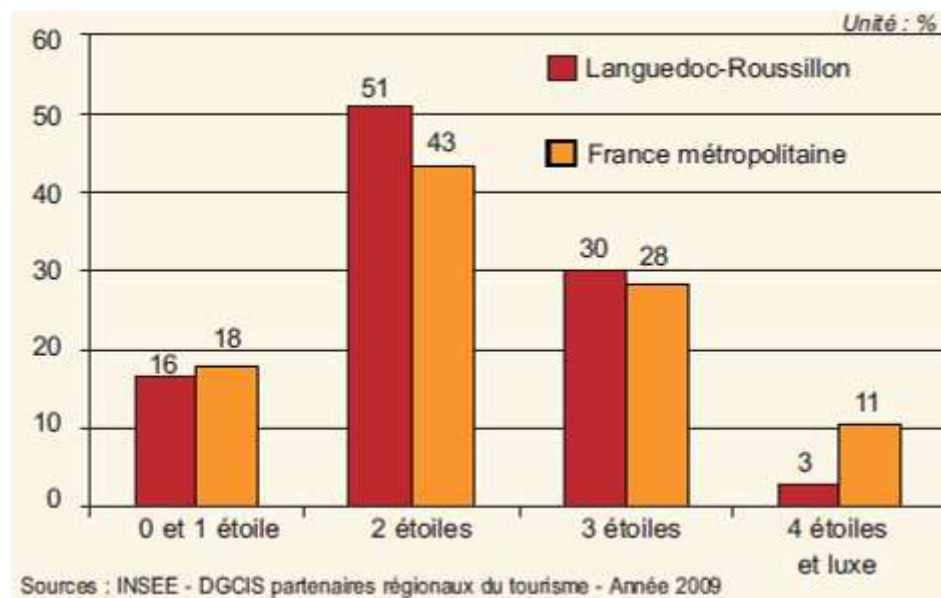


Un tourisme peu diversifié et à faible valeur ajoutée

Une offre concentrée sur le littoral



Un hébergement majoritairement moyenne gamme

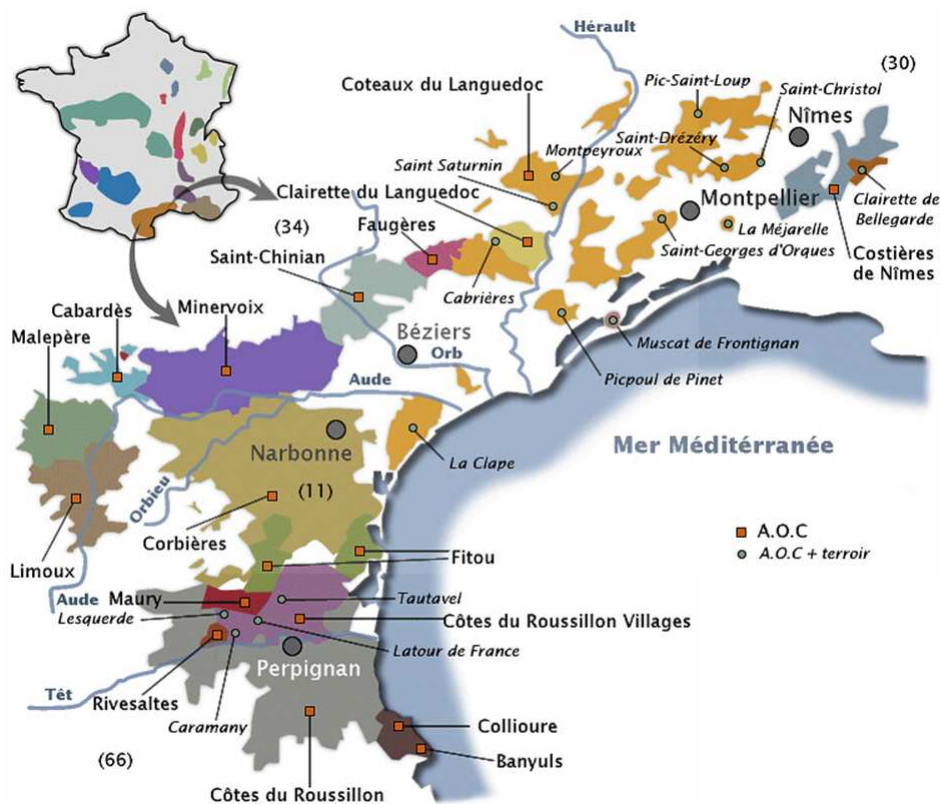


Un tourisme concentré et moyenne-gamme



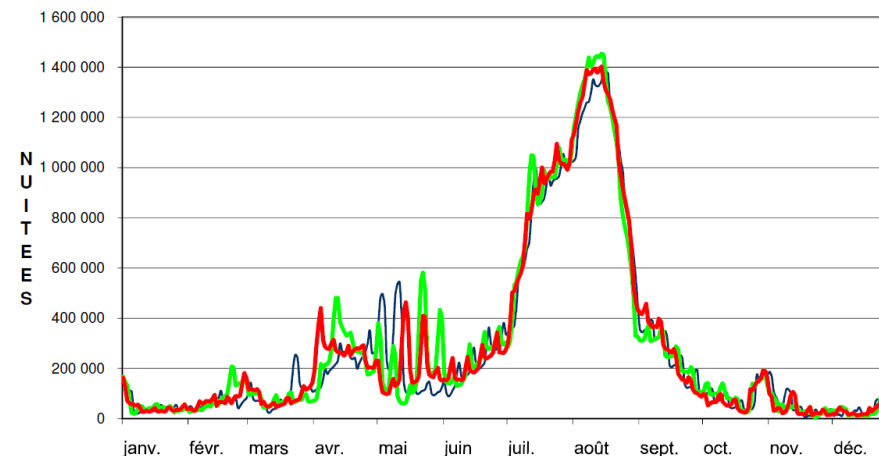
Une diversification touristique et un étalement de la saison estivale en cours

Exemple : développement de l'oenotourisme



Une saison estivale de juin à septembre

REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON
FREQUENTATION TOURISTIQUE EXTRA-REGIONALE
EVOLUTION 2008/2009/2010



B.E.T F. MARCHAND



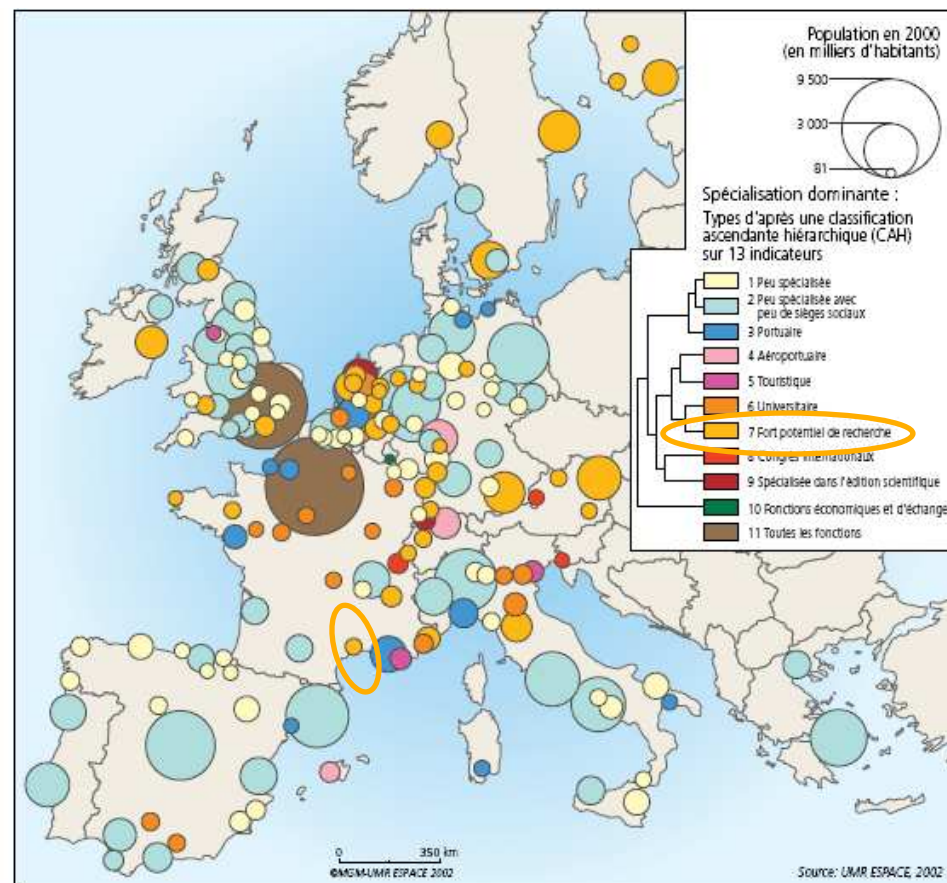
Source : Comité régional du Tourisme.



Le tertiaire supérieur

➔ Une recherche publique de niveau européen centré sur Montpellier

Éléments de spécialisation des villes européennes, source DATAR, *Les villes européennes, étude comparative*

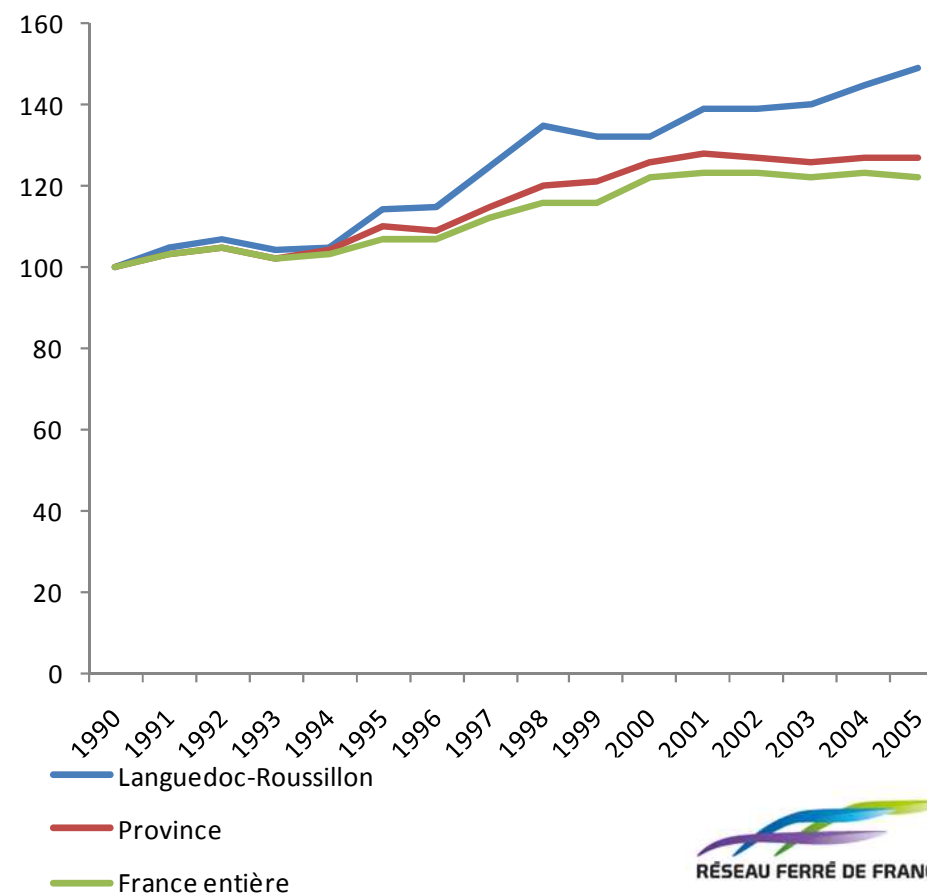


Développement de l'industrie sur des filières à forte valeur ajoutée

➔ Une sous-représentation de l'industrie, mais dont une partie est à forte valeur ajoutée

➔ Une dynamique portée par Montpellier, qui se positionne sur le secteur de la santé

Evolution de la valeur ajoutée du secteur industriel



La logistique, un potentiel encore peu valorisé

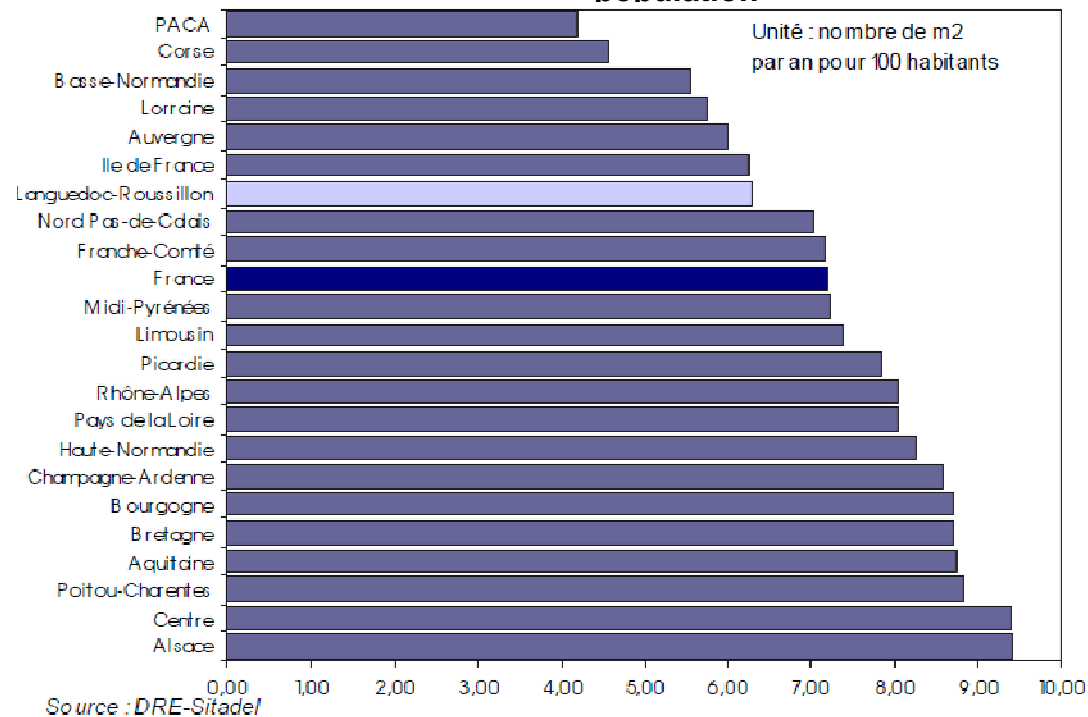


Peu d'activités logistiques malgré une vocation de région de passage



Source : Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est

Constructions de locaux d'entrepôt entre 1980-2002 rapportées à la population



La logistique, un potentiel à développer

- ➔ Des infrastructures de rayonnement national et européen
- ➔ Des activités logistiques autour des principales agglomérations et de l'A9

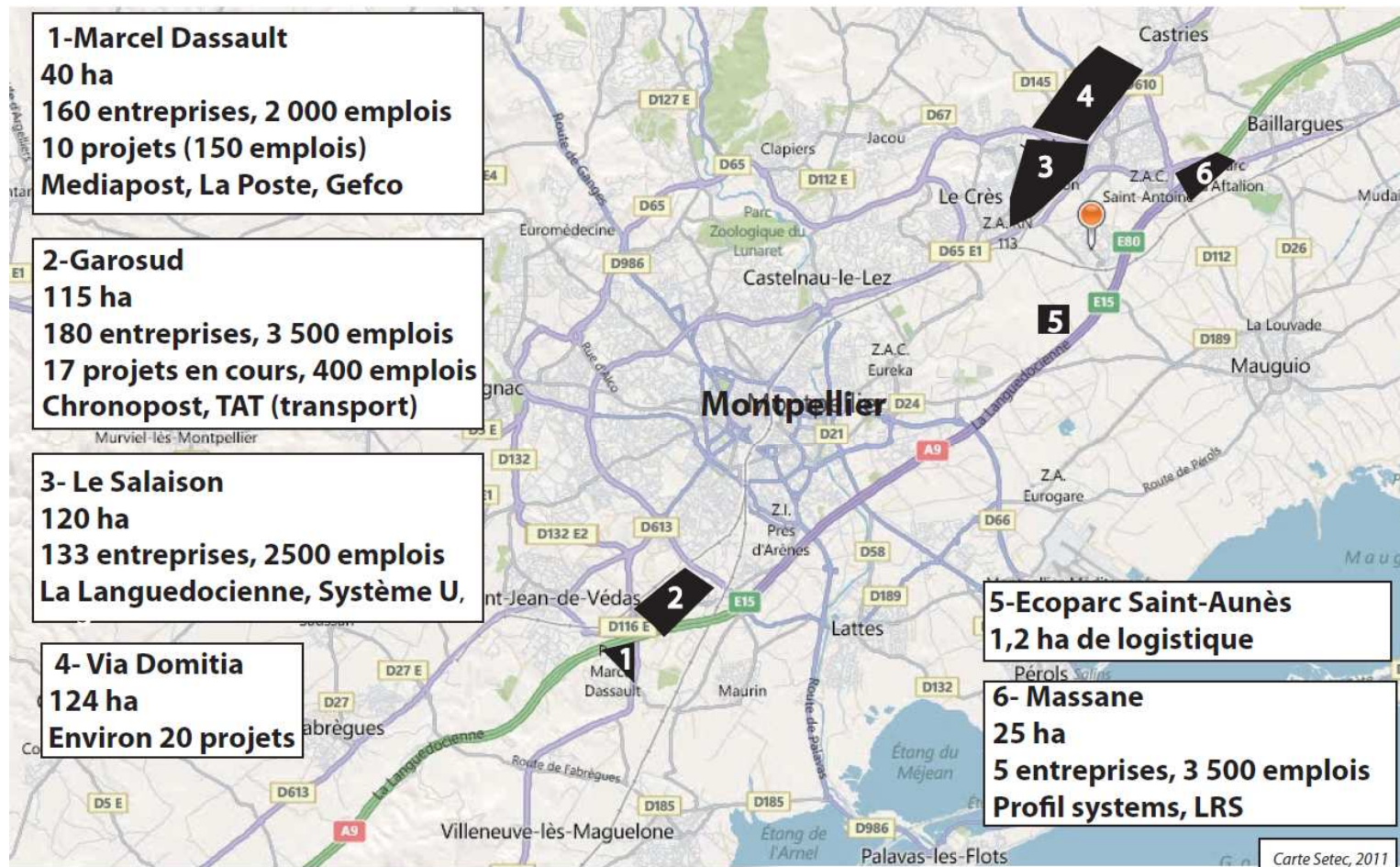


La logistique

Les principales ZA existantes ou en projet dont une partie est consacrée à la logistique



Montpellier

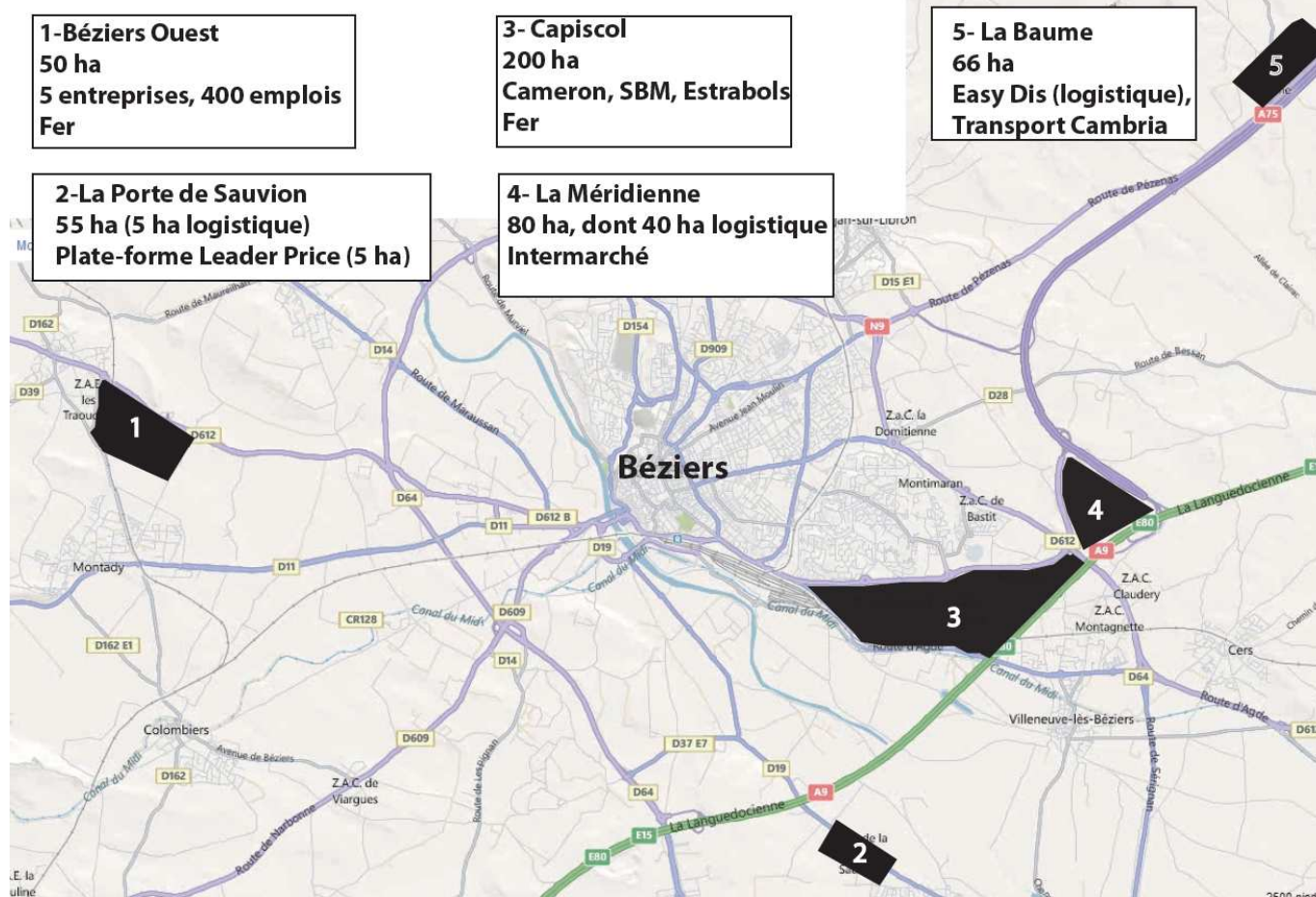


La logistique

Les principales ZA existantes ou en projet dont une partie est consacrée à la logistique



Béziers

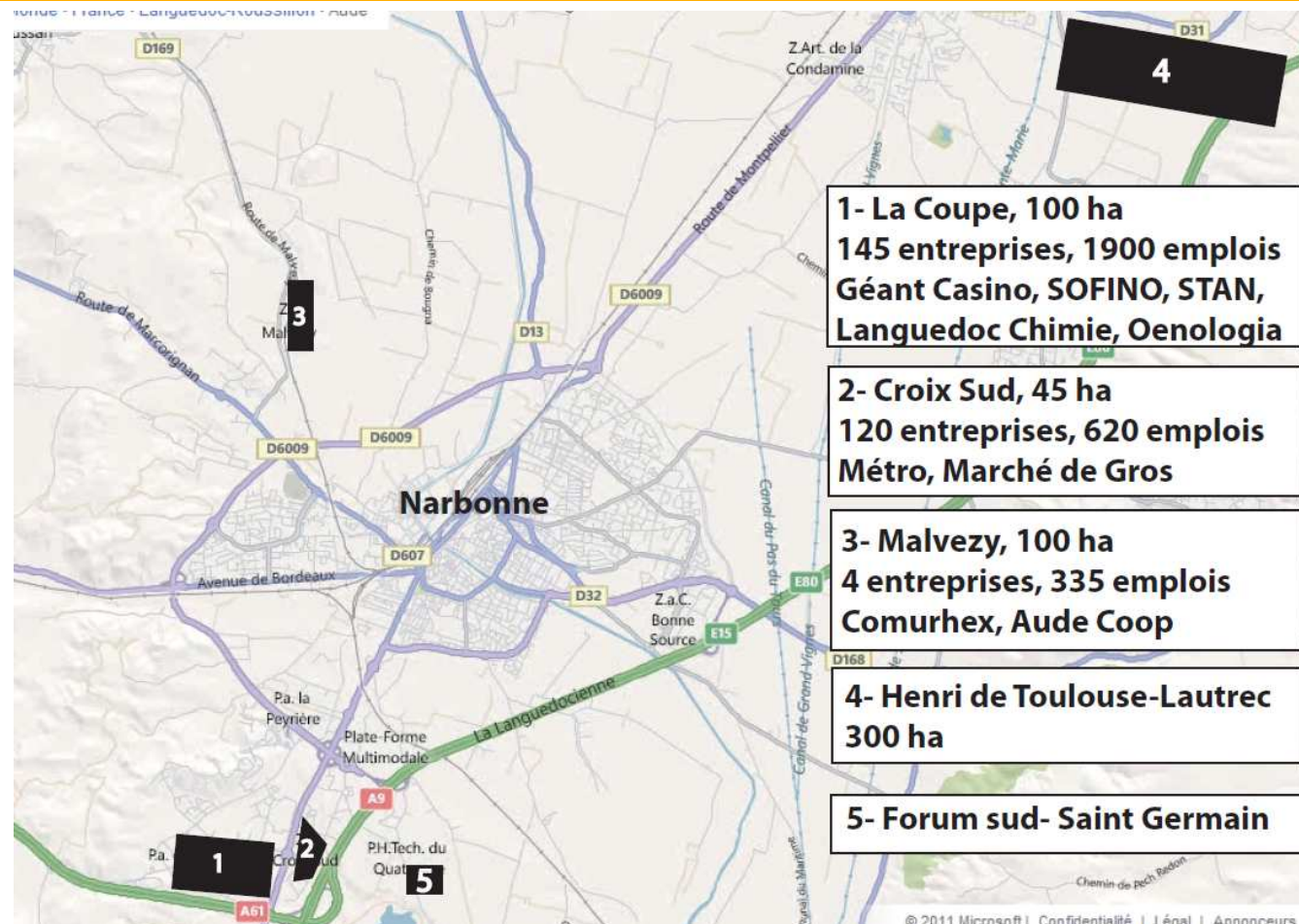


La logistique

Les principales ZA existantes ou en projet dont une partie est consacrée à la logistique



Narbonne

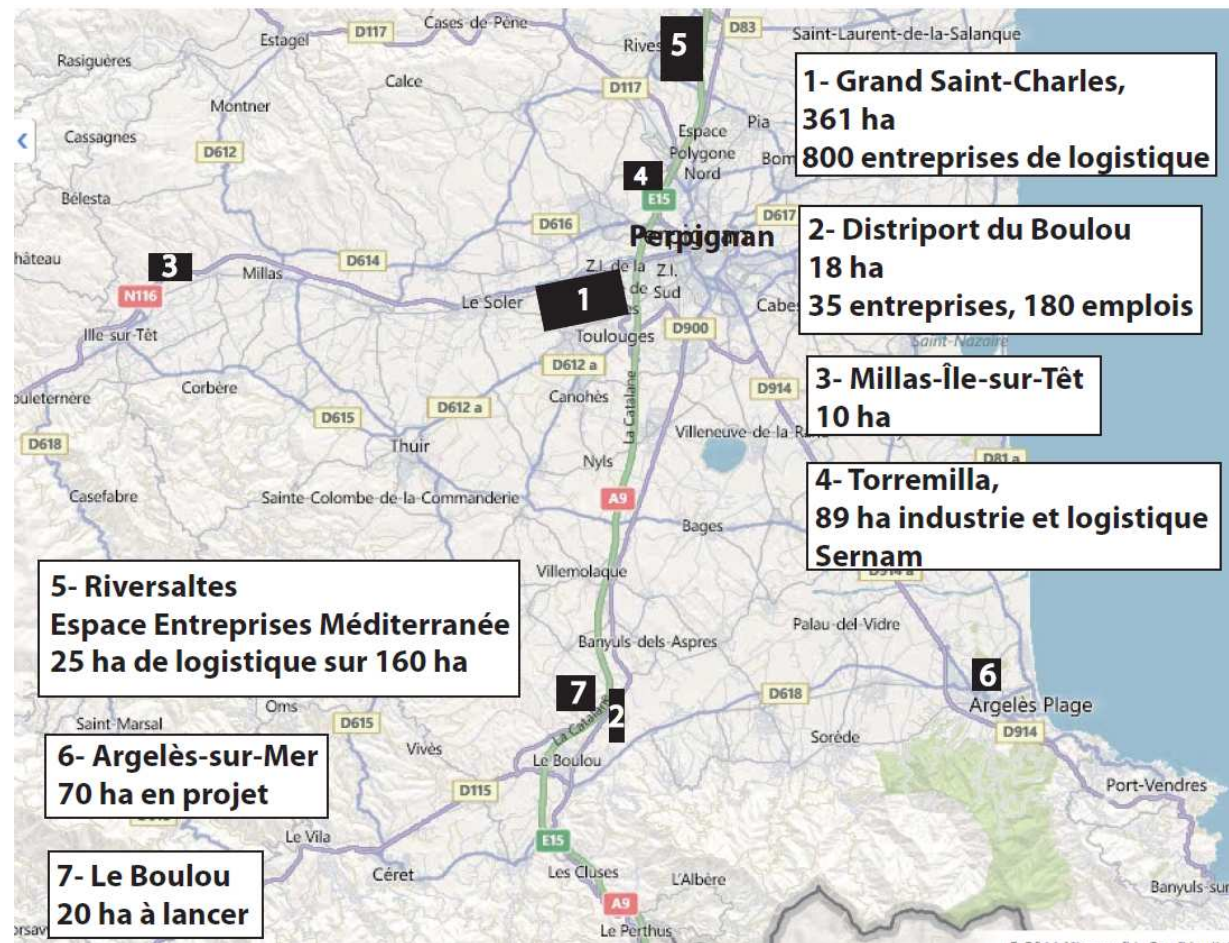


La logistique

Les principales ZA existantes ou en projet dont une partie est consacrée à la logistique



Perpignan



En conclusion

➔ OPPORTUNITES

- Poursuite de la dynamique démographique
- Taux de création d'emplois élevé
- Forte attractivité touristique
- Développement du tertiaire supérieur et de l'industrie à forte valeur ajoutée,
- Possibilité de développement de la logistique à valeur ajoutée

➔ MENACES

- Inégale croissance démographique sur l'ensemble de la région
- Décalage entre croissance démographique et économique
- Offre touristique importante mais vieillissante
- Potentiel logistique insuffisamment valorisé



ENJEU

Maintenir l'attractivité du LR





Débat sur le diagnostic

Déroulement de l'atelier

➔ Rappel sur les grandes étapes de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan

- Planning général
- Concertation et gouvernance
- Conclusion des études d'étape 1 (ZPP)
- Objectifs de l'étape 2

➔ Analyse territoriale

- Objectifs et méthodologie
- Résultats
- Perspectives et enjeux pour le Languedoc-Roussillon

Points saillants pour la région

3 enjeux régionaux

- **Enjeu d'accueil**
Gérer les arrivées massives de populations
- **Enjeu économique**
L'économie doit suivre la croissance démographique
- **Enjeu d'aménagement du territoire**
Ne pas accroître les déséquilibres territoriaux

L'enjeu de l'accueil

Enjeu du cadre de vie

- Produire des logements pour accueillir et soutenir la croissance démographique
- Mener une réflexion sur une installation durable des nouveaux arrivants

Enjeu de mobilité durable

- Ne pas accroître la dépendance à l'automobile
- Articuler le développement des logements et les politiques de transport en commun

L'enjeu économique

- ➔ **Soutenir un développement économique à la hauteur du développement résidentiel :**
 - Développer une offre d'emploi adaptée, pérenne et diversifiée

- ➔ **Diversifier l'économie en s'appuyant sur les potentialités régionales :**
 - Conforter les secteurs bien positionnés : tourisme, agriculture, service à la personne, pôles de compétitivités
 - Développer de nouvelles filières et des activités à forte valeur ajoutée
 - Valoriser la situation de la région sur les grand corridors européens de fret par le développement de la logistique

L'enjeu de l'aménagement du territoire

- ➔ **Maîtriser la croissance urbaine**
- ➔ **Remédier aux disparités territoriales**
- ➔ **Conforter le positionnement européen du LR**

Synthèse

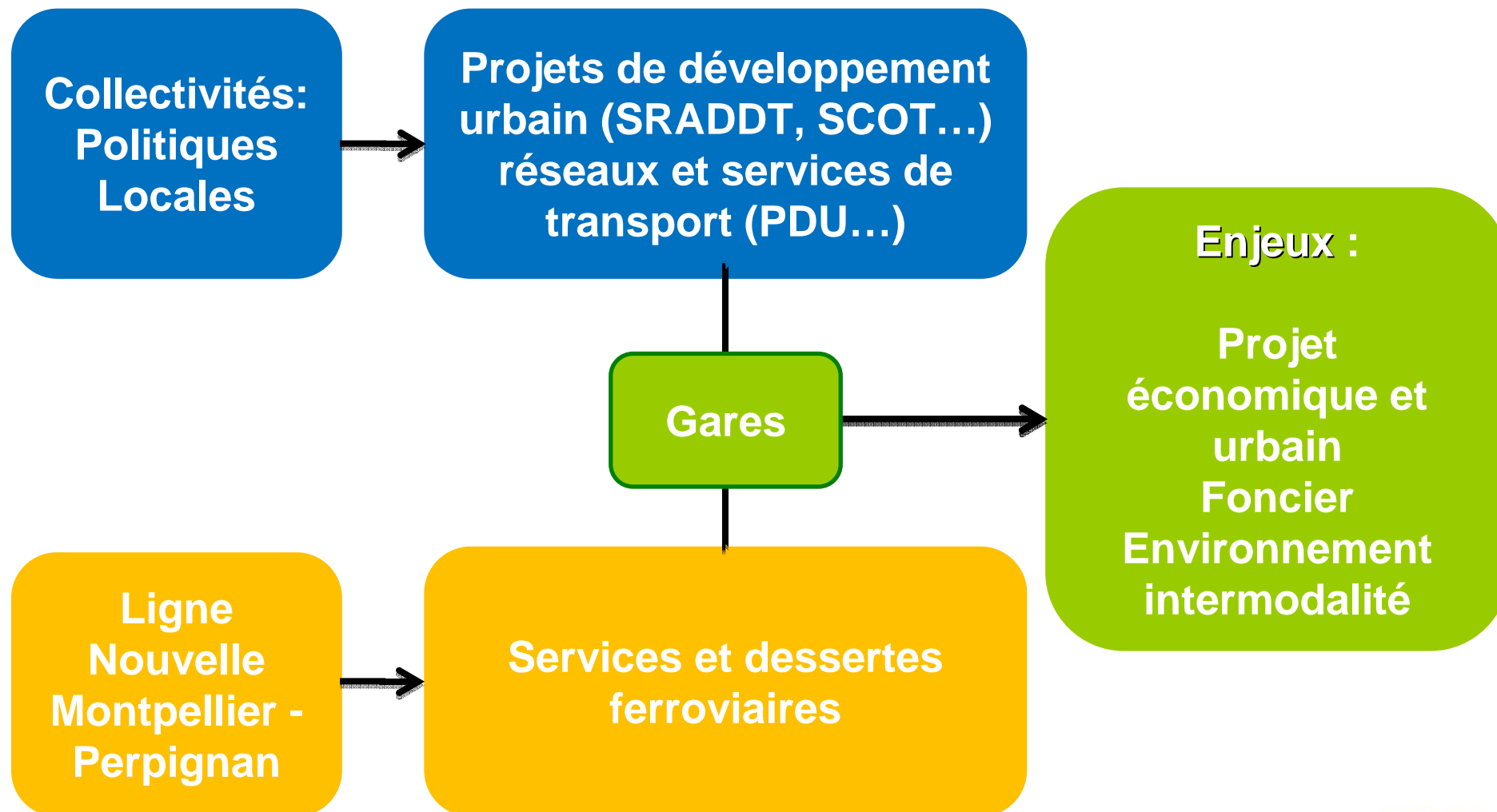
➔ Les défis du Languedoc-Roussillon:

- Mieux connecter le LR à son espace interrégional et européen
- Ancrer le LR sur les flux européens de fret et de logistique
- Offrir une meilleure organisation territoriale interne au LR



LNMP doit accompagner vos réponses à ces défis

Démarches de collaboration





DEBAT



LISBOA - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - NARBONNE - MARSEILLE - VILNIUS
 SVERIGE - DANMARK - SUOMI - DEUTSCHLAND - SLOVENSKO - EESTI - SLOVENIJA - ELLÄS - PORTUGAL - ESPAÑA - POLESK
 — PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN — N
 LISBOA - SÈTE - SALAMANCA - MADRID - BARCELONA - N
 BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA — FR
 OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORI
 BERLIN HADDTBAHNHOT — LONDON SAINT PANCREAS — DUBLIN HEUSTO

Atelier Territoire et Mobilité

Aménagement du territoire

Montpellier – 28 septembre 2011

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

