

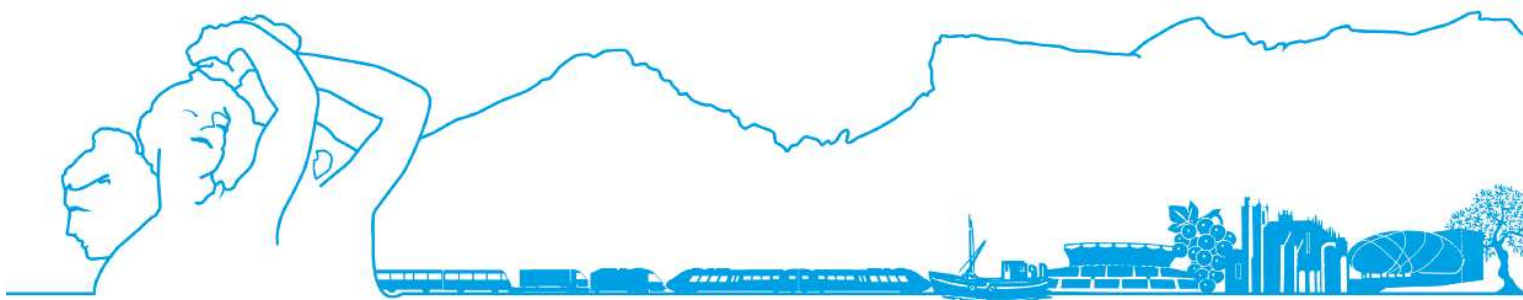
ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

ATELIER AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Mardi 28 septembre 2011 – Montpellier

Hôtel Mercure



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI

SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL

— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BÉZIERS — HANNOVER — BERLIN

LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –

BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERF
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HI



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

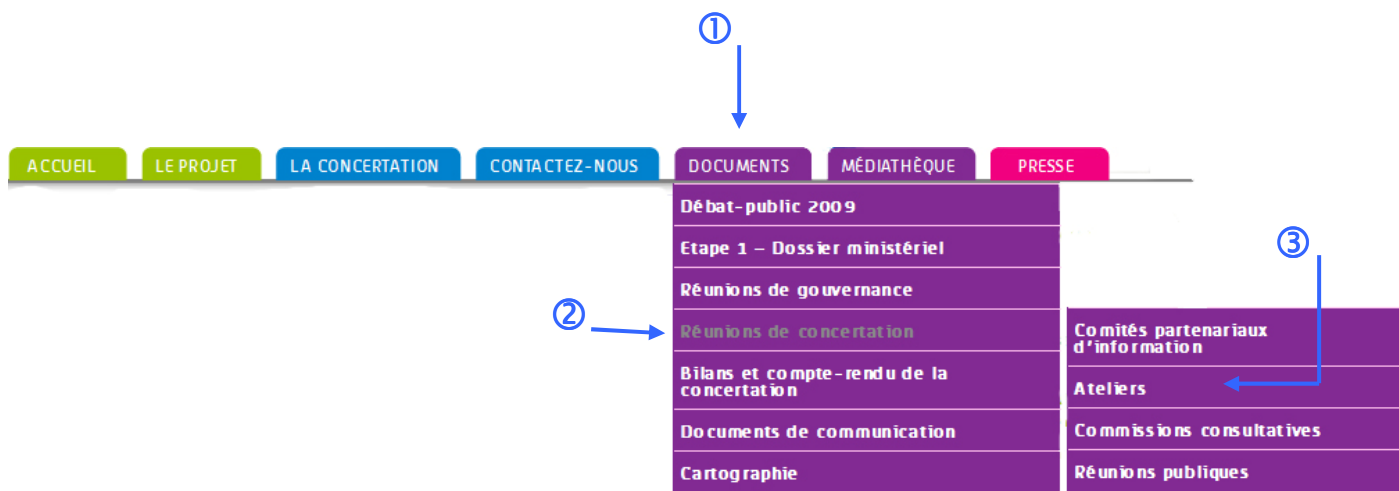
Début de la réunion à 10h, en présence de 34 participants.

| NOM | PRÉNOM | ORGANISME |
|----------------|-----------------|---|
| DOMANGE | Olivier | DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux |
| ODORICO | Hervé | DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux |
| ALEXANDRE | Olivier | DDTM 34 Service Environnement, aménagement durable du territoire |
| BOYER | Marie-Christine | Conseil régional Languedoc-Roussillon |
| DEGAEFF | Jean-Pierre | Conseil général de l'Aude |
| BLANCO-SANDRO | Isabelle | Conseil général des Pyrénées-Orientales Direction des déplacements et de l'éco-mobilité |
| SENEQUE | Pierre | Le Grand Narbonne Pôle aménagement et urbanisme |
| VIVER | Camille | Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée Service prospective d'aménagement |
| BACCOU | Laurent | Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée Service transport |
| AESCBACHER | Jacques | Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée |
| GUILLELMET | Jean-Marc | CRCI (Chambre régionale de commerce et d'industrie) |
| AVELA | Marylène | CCI de Béziers / Saint-Pons Service économie et développement territorial |
| MAUGER | Charlotte | CCI de Narbonne / Lézignan / Port-la-Nouvelle Pôle industrie & international |
| BOUSCAREN | Jean-Louis | Conseil économique, social et environnemental LR |
| COUSIN-MASSOU | Gwenaëlle | Conseil économique, social et environnemental LR |
| BAÑUELOS PIÑOL | Antoni | Generalitat de Catalunya |
| GAZABRE | Stephane | Syndicat mixte du SCOT du Biterrois |
| GOZE | Ève | SCOT Plaine du Roussillon |
| PLANAS | Gilles | Agence d'urbanisme catalane |
| FREMONT | Antoine | Réseau Ferré de France / Direction du développement Unité évolution du réseau / Pôle développement et investissement |
| QUÉTIN | François | SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation |
| VOLLE | Jean-Paul | Université de Montpellier |
| BOISSEAU | Eric | FNAUT |
| ARTIS | Louis-Jean | Association TGV Développement Languedoc-Roussillon |
| AUGER | Claude | Association Énergie TGV |
| FARO | Raymond | Association TGV Sud - Territoires Environnement |
| MICHEL | Pierre | Association TGV Sud - Territoires Environnement |
| BERTRAND | Lionel | SETEC International |
| ANEMIAN | Roland | SETEC International |
| AZAIS | Céline | SETEC |
| VERNIERE | Benoit | SETEC |
| CHAIGNEAU | Elisabeth | Systra Direction France |
| PIFFAULT | Grégoire | Systra |
| MEYRAND | Alexandre | RPAV |
| RICHER | Jean-Pierre | Garant |

Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) :

- **Édouard PARANT**, chef de mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
- **Bruno BEAUCHET**, chargé des études économiques

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Ce diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



Atelier « Aménagement du territoire » du 28 septembre 2011

Édouard Parant, chef de mission du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, introduit la séance en rappelant les grandes étapes du projet.

Il rappelle que suite au Comité de pilotage du 16 juin 2011, une zone de passage large d'environ 1 000 mètres a été identifiée. RFF est à présent en attente d'une décision ministérielle. Il importe désormais dans une seconde étape de préciser le tracé, les sections en capacité d'accueillir des circulations fret et la politique de desserte en concertation avec l'ensemble des partenaires.

Une synthèse des études est remise en séance : « Études socio-économiques, Synthèse du diagnostic Aménagement du territoire ». Les participants sont invités à l'amender et à le retourner à RFF. Le document mis à jour avec l'ensemble des remarques est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com et est joint à ce compte-rendu.

Parallèlement aux études techniques, RFF a la volonté d'actualiser le socle des pré-études fonctionnelles réalisées en 2007-2008. La réunion de ce matin vise à réaliser l'état des lieux sur l'aménagement des territoires. L'atelier de cet après-midi sera dévolu aux problématiques des déplacements. Ce travail doit permettre d'amorcer une réflexion sur les dessertes ferroviaire articulées au projet ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Le garant, Monsieur Jean-Pierre Richer, participe aux travaux du jour.

Le déroulé de l'atelier

- Rappel de l'état d'avancement du projet
- Présentation du diagnostic territorial
- Temps d'échange
- Présentation des enjeux
- Temps d'échange

A. ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET

Édouard PARANT rappelle la décision de RFF, suite au débat public, rendue le 26 novembre 2009, à l'issue de laquelle un couloir de 5 km de large a été retenu. Aujourd'hui, l'étape 1 est achevée. Une décision ministérielle devrait déterminer la zone de passage de 1 000 mètres avant fin 2011. En attendant, les études de l'étape 2 ont été lancées et consistent à définir entre autre le tracé. Ce tracé devra prendre en compte la possibilité de gare(s) nouvelle(s) et des raccordements pour desservir des gares existantes. L'étape 3 consistera en l'élaboration des dossiers réglementaires par les collectivités, nécessaires pour obtenir un décret d'utilité publique. L'enquête publique est prévue à l'horizon 2015.

Depuis le débat public, RFF a travaillé avec les territoires : réunions bilatérales avec les élus et les acteurs socio-économiques, commissions consultatives, ateliers thématiques, exposition itinérante, réunions publiques, site internet, comités partenariaux d'information...

B. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Bruno BEAUCHET rappelle que l'objectif de la matinée est de partager le diagnostic territorial, puis de discuter et partager sur les enjeux et défis à relever. Il s'agit de travailler sur l'articulation entre la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et les défis territoriaux, de voir comment la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan peut accompagner les dynamiques territoriales et les projets urbains.

Les dynamiques

La localisation stratégique du Languedoc-Roussillon est au carrefour des grands flux d'échanges européens et nationaux. Il est soumis à des aires d'influences diverses, au sud, par l'influence catalane, l'ouest audois est influencé par l'agglomération de Toulouse, le Gard par le Vaucluse et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le Languedoc-Roussillon est donc marqué par des influences centrifuges.

Le Languedoc-Roussillon est aussi un territoire marqué par les grandes aires urbaines densément peuplées sur l'axe principal de Nîmes à Perpignan, notamment le continuum urbain entre Sète et Nîmes (700 000 habitants), l'ensemble Agde-Béziers-Narbonne (370 000 habitants) et Perpignan et la Plaine du Roussillon (300 000 habitants).

Ces bassins de population s'expliquent par une croissance démographique très forte depuis les années 1960. Aujourd'hui, le taux de croissance est de 1,4 % par an sur la dernière décennie, ce qui est largement supérieur à la moyenne nationale et même de celle des régions voisines, pourtant très dynamiques. Cette croissance est portée par le solde migratoire : 30 000 nouveaux arrivants par an qui viennent principalement de l'Île-de-France et des régions limitrophes.

Ces nouveaux arrivants se sont surtout concentrés sur la zone littorale, d'où des densités très importantes sur le littoral, et notamment sur le continuum urbain de Sète à Nîmes. L'arrière-pays est beaucoup moins densément peuplé. Cette tendance démographique devrait se poursuivre selon les projections Insee : entre 15 000 et 26 000 personnes devraient arriver tous les ans jusqu'en 2040. La croissance est majoritairement portée par le solde migratoire (le solde naturel deviendra négatif).

Cette croissance démographique n'a pas été corrélée avec la croissance économique. Le nombre d'emplois créés ne suivait pas cette croissance jusqu'en 2000. Depuis cette période, on note une réduction de l'écart entre le taux national et le taux régional de chômage. Le taux de chômage est toujours élevé. Par incidence, le revenu fiscal médian est l'un des plus faibles de France, avec des disparités au sein de la région. Les richesses sont concentrées sur l'ensemble Nîmes-Montpellier et dans les grandes agglomérations.

Le profil économique du Languedoc-Roussillon

- L'agriculture représente un poids significatif dans l'économie régionale, avec 5 % du PIB (3 % à l'échelle nationale).
- L'industrie est sous-représentée (9 % du PIB régional, contre 14 % en France).
- Le secteur de la construction est important : 8 % contre 6 % en France, lié à la croissance démographique.
- Les services sont importants : 62 % du PIB régional, essentiellement liés à l'administration publique et à certains secteurs comme la santé.

La dynamique du PIB régional

Entre 1999 et 2008, il est à noter une hausse de 2,7 % par an du PIB ce qui caractérise une région dynamique, en plein développement économique. Cette croissance est portée par les secteurs de la construction et le tertiaire. En revanche, l'agriculture a tendance à décliner. La croissance de l'emploi depuis les années 1970 est essentiellement liée aux activités présentielle (tourisme, commerce, construction). La création d'emplois présentsiels a augmenté de 83 % entre 1975 et 2006, ce qui démarque le Languedoc-Roussillon des autres régions. Ce secteur porte le dynamisme économique et l'emploi régional.

Le tourisme

Le tourisme représente 15 % du PIB régional. Le Languedoc-Roussillon est doté d'atouts touristiques forts. Cette filière représente 48 000 emplois, 25 millions des nuitées marchandes. Le LR est la 13ème région européenne en matière de tourisme. Toutefois, le tourisme est orienté vers le camping et l'hôtellerie moyenne gamme : c'est un tourisme essentiellement balnéaire et l'offre d'hébergement est concentrée sur le littoral. Il doit évoluer impérativement car son profil de basse et moyenne gamme apporte peu de richesse et ses stations balnéaires sont vieillissantes.

Il n'y a pas encore suffisamment d'offre pour attirer d'autres types de touristes, mais l'évolution est en cours. Le tourisme a commencé à se diversifier. Il évolue notamment dans l'arrière-pays, avec notamment l'oénotourisme. La saisonnalité est moins marquée qu'auparavant et la saison touristique s'étend d'avril à septembre, avec le développement de longs week-end.

Le tertiaire supérieur

Montpellier est visible en matière de tertiaire supérieur, à l'échelle nationale, européenne et internationale, ce qui offre des perspectives de reconnaissance et d'attractivité pour la région. L'industrie se développe sur les secteurs à forte valeur ajoutée. L'évolution de la valeur ajoutée industrielle est supérieure à celle des autres régions et au taux national. La région se positionne sur des secteurs comme la pharmacie, la santé, l'eau.

La logistique

Le Languedoc-Roussillon bénéficie d'une position stratégique, mais cet atout n'est pas pleinement valorisé : le nombre de m² / habitant de locaux d'entrepasage entre 1980-2002 est plus faible que la plupart des autres régions françaises.. Le Languedoc-Roussillon est doté de 3 ports et d'infrastructures majeures (Distriport du Boulou...) pour favoriser le développement de la logistique et d'un pôle à visibilité européenne : le pôle économique Saint-Charles. Les zones d'activités logistiques sont concentrées le long de l'A9. Pour le développement futur de la logistique, il est essentiel de savoir quel type d'activités il est souhaitable d'implanter : de l'entrepasage sans valeur ajoutée, du retraitement ? Il sera nécessaire de faire le bon choix pour que la région en tire de réels profits.

Conclusions

Les opportunités

- En s'appuyant sur la poursuite de la dynamique démographique, un taux de création d'emploi élevé doit être poursuivi, pour éviter le décalage entre croissance démographique et croissance économique. La création d'emploi permettra également de fixer les nouveaux arrivants dans la région.
- Le tourisme doit poursuivre son évolution et trouver un nouveau dynamisme.
- Le positionnement régional sur le tertiaire supérieur doit être conforté. La région est déjà reconnue pour le secteur de la recherche, notamment à travers 5 pôles de compétitivité, des secteurs ciblés et spécifiques qui génèrent de la croissance économique et lui confèrent une visibilité internationale.

- Dans le secteur de la logistique, il faut tirer parti du positionnement stratégique de la région et décider du type d'activités que l'on désire y implanter.

Les menaces

- Il existe un risque d'inégalité de croissance démographique dans la région, d'où l'accroissement de disparités territoriales. Il faut donc organiser le développement urbain.
- L'autre risque est que les habitants partent du Languedoc-Roussillon si le développement économique ne suit pas la croissance démographique.
- Il est nécessaire de faire évoluer l'offre touristique.
- Si les conditions offertes pour l'implantation d'activités logistiques, et notamment à valeur ajoutée, ne sont pas idéales, il existe un risque que le Languedoc-Roussillon ne soit qu'une région de passage.

L'enjeu essentiel

Il est indispensable de maintenir l'attractivité du Languedoc-Roussillon et sa visibilité nationale et européenne. Il faut que cette image de territoire en développement soit concrétisée durablement.

Débat sur le diagnostic

- **Jean-Louis BOUSCAREN, Vice-président du Conseil économique, social et environnemental Languedoc-Roussillon**, signale que le port de l'Ardoise, qui n'a pas été cité dans le diagnostic, a de grandes ambitions et de l'importance, notamment en liant ce port aux travaux de Voies navigables de France pour augmenter le gabarit sur le canal du Rhône à Sète et à la problématique de l'intermodalité dans les modes de transport (route, fer, fluvial).

Bruno BEAUCHET, RFF, répond que ce port n'a pas été oublié dans la réflexion, même s'il n'a pas été cité.

- **François QUÉTIN, SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation**, ajoute que ce qui apparaît en filigrane mais qui mérite d'être relevé est le lien avec la Catalogne. Il existe beaucoup de scénarios possibles, notamment en raison de la crise. La Catalogne doit faire partie du diagnostic, près de 5 millions de personnes habitent à moins de 15 km du centre de Barcelone. Pour exemple, Lyon est deux fois plus petit. De fortes incertitudes pèsent sur le port de Barcelone même s'il est relié depuis peu et de façon transitoire au reste de l'Europe par une interconnexion ferroviaire.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que la présentation s'est concentrée sur l'échelle régionale, mais que Barcelone a été intégrée à la réflexion.

- **Jean-Paul VOLLE, Professeur émérite - Université de Montpellier**, remarque que la configuration régionale invite à passer d'une vision centrée sur la ville, en tant qu'unité du territoire, à une vision centrée sur la métropole, élément majeur d'organisation du territoire. Le Languedoc-Roussillon a l'avantage peut-être unique de présenter un réseau de villes qui facilite certainement la mise en place d'un réseau métropolitain. C'est une vision constructive de l'avenir. Il s'agit de passer à une vision plus linéaire de la jonction des villes dans un espace métropolitain dont Montpellier serait la tête. Cette question est liée aux mécanismes des échanges et des mobilités en région.
De plus, la notion de « littoral » est difficile à cerner si on l'étend au-delà du trait de côte et des communes qui lui sont associées. La dynamique démographique et économique génère un espace urbain plus signifiant que l'espace littoral. Nous constatons de plus en plus une diffusion qui va dans le sens d'une métropole en réseau.
Jean-Paul VOLLE préfère le terme « d'économie de la connaissance » à celui de « recherche » employé dans le diagnostic, car ce terme diffuse davantage en termes de formation, de regard sur les qualifications. Il renvoie au dernier numéro *Repères* de l'Insee qui traite des profils des migrants. Ces profils confortent l'idée que la région attire

parce qu'on peut y concrétiser ce que l'on sait ; ce que l'on a appris peut et doit se transformer en création, vers l'économie de la connaissance. Les Catalans avaient utilisé cette expression, qu'il faudrait revivifier ici, car elle est porteuse d'avenir ; les Technologies de l'information et de la communication sont porteuses.

Sur la logistique, il y a des capacités mais cet axe manque de cohérence. Nous avons assisté au « chacun pour soi », et non à l'idée qu'une logistique régionale devrait déboucher sur une meilleure articulation de l'entreprise de logistique à l'espace régional, d'où le fait qu'il y ait peu d'entreprises de logistique à forte valeur ajoutée, et d'où une politique à construire autour de l'image d'une logistique régionale. Nous pouvons nous accrocher à l'idée que la région est confrontée au mécanisme métropolitain encadrant (cf. 1er schéma du ppt) : la métropole catalane et ses 5 millions d'habitants, la métropole lyonnaise avec 2,5 à 3 millions d'habitants, et les métropoles méditerranéennes autour de Marseille et de Toulouse. L'axe lourd de cette région, greffée sur la vallée du Rhône et articulée à Lyon, Marseille, Toulouse et Barcelone, devrait donner les profils logistiques spécifiques dans notre région.

Bruno BEAUCHET, RFF, reconnaît que la terminologie « économie de la connaissance » est à reprendre. Les aspects logistiques ont été mis en lumière. Aujourd'hui, il faudrait effectivement une cohérence et un travail en commun.

Il demande aux participants de réagir sur les cartes des zones logistiques du diaporama et d'apporter des précisions sur les types de logistique visés, leurs attentes... Ont-ils fait des études de marché pour connaître le type d'entreprises intéressées... ?

- **Marie-Christine BOYER, Région Languedoc-Roussillon - pôle intermodalité, schéma de transport**, spécifie que la Région conduit une réflexion sur les parcs régionaux d'activités économiques (PRAE) et sur les hinterlands des ports, qui ne sont pas suffisamment mis en évidence sur la carte, notamment autour de Sète avec la future zone logistique à Poussan et à Port-la-Nouvelle. Ce sont des réflexions très en amont et confidentielles concernant les activités qui s'implanteront sur ces bases. Par ailleurs, Marie-Christine BOYER préfère le terme « hôtellerie de plein air » à celui de « camping », car il tire le concept vers le haut avec les étoiles qui y sont attribuées. Depuis 2008, les territoires vont vers ce type d'hôtellerie, très demandée. De plus, le volet maritime a été peu évoqué et peu mis en valeur au niveau logistique. Il faudrait intégrer le bassin méditerranéen dans la présentation.

Bruno BEAUCHET, RFF, répond que l'atelier dédié au transport de marchandises du 13 octobre détaillera le potentiel de trafic des ports et prend note de la terminologie sur l'« hôtellerie de plein air ».

- **Marie-Christine BOYER, Région Languedoc-Roussillon - pôle intermodalité, schéma de transport**, demande d'ajouter le Schéma régional des transports et des communications à l'ordre du jour de cette réunion.
- **Pierre SENÈQUE, Le Grand Narbonne - Responsable du pôle aménagement et urbanisme**, ajoute que la situation est identique sur le site de Port-la-Nouvelle. Il propose de compléter la carte des zones d'activités de logistique avec une zone d'activités à Montredon. Bien qu'il n'y ait pas encore de réflexion partagée sur l'orientation de ces zones sur le Grand Narbonne, une étude va être lancée pour dégager une vision partagée sur l'ensemble des zones d'activités du territoire du Grand Narbonne. La zone d'activités de Montredon est inscrite dans le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Narbonne, elle couvre environ 50 ha avec des entreprises de logistique. Le SCOT, approuvé en 2006, demande à être actualisé car certains projets n'y apparaissent pas, comme la zone de Salles-d'Aude. Une révision du SCOT va être lancée prochainement.
- **Laurent BACCOU, Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée - Service transport**, précise que les principales zones d'activités sont situées sur les 3 échangeurs autoroutiers, avec des bases de haute distribution : Leader-Price, Intermarché. Il manque également sur la carte la zone d'activités Via Europa, qui n'appartient pas à la Communauté d'Agglomération Béziers-Méditerranée, mais à la Communauté de communes La Domitienne, sur l'échangeur Béziers-Ouest.

La qualité des espaces touristiques est un atout mais il ne faut pas développer le tourisme sans penser au territoire et à la qualité des lieux. Il y a un équilibre à trouver avec la vocation économique : cet atout peut devenir une menace si on continue à construire sans préserver la qualité des espaces.

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme que l'un des défis à relever par le projet de ligne nouvelle est d'assurer la qualité de vie aux nouveaux arrivants.

- **Laurent BACCOU, Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée - Service transport**, précise que les nouveaux arrivants ont une autre approche des territoires, comme en témoignent les demandes en développement des modes doux tels que les aménagements de pistes cyclables.
- **Jean-Louis BOUSCAREN, Vice-président du Conseil économique, social et environnemental Languedoc-Roussillon**, revient sur la zone de Montredon. La réflexion portant sur Montredon doit intégrer la ligne nouvelle Toulouse-Narbonne (dont le débat public est prévu en 2012). Montredon est l'un des points où peut potentiellement arriver cette ligne, qui serait a priori uniquement dédiée aux voyageurs.

Bruno BEAUCHET, RFF, répond que l'interface entre activités logistiques et ligne nouvelle n'est pas directe.

- **Jacques AESCBACHER, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée - Directeur mobilités**, est d'accord avec la représentation des zones d'activités logistiques. Il lui semble important de ne pas limiter les analyses aux strictes frontières régionales. Le projet va être questionné par la continuité transfrontalière de l'axe ferroviaire Méditerranée. Il faut donc souligner l'enjeu transfrontalier à chaque étape de ce dossier, y compris dans le diagnostic, et ouvrir sur une logique européenne, notamment pour des raisons de financements. Il serait intéressant de repérer les grandes zones d'activités commerciales à vocation métropolitaine, génératrices de déplacements, locaux et transfrontaliers, en raison de leur attractivité.

Bruno BEAUCHET, RFF, confirme que la dimension européenne du projet est essentielle.

- **Ève GOZE, SCOT Plaine du Roussillon - responsable**, précise que la carte du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) reproduite sur le document de synthèse transmis aux participants n'est plus d'actualité : une zone logistique à Tresserre, qui devrait s'étendre sur 20 ha, vient d'être identifiée : elle touche la zone logistique du Boulou, saturée, et permettra de la desserrer.

Bruno BEAUCHET, RFF, prend note de la zone logistique de Tresserre.

- **Gilles PLANAS, Agence d'urbanisme catalane – chargé de mission mobilité et relations transfrontalières**, précise que les élus des territoires du SCOT du Roussillon et du SCOT littoral sud réfléchissent à une stratégie pour ce territoire notamment en matière logistique, un des grands ressorts économiques du territoire. Y sont notamment implantés les pôles logistiques du Boulou, la plate-forme ferroviaire de Cerbère et le port de Port-Vendres. Gilles PLANAS s'interroge sur la connexion avec la Catalogne sud, les projets du port de Barcelone et les conséquences de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sur la ligne classique.

Bruno BEAUCHET, RFF, fait remarquer qu'il est toujours intéressant d'observer les éléments qui ressortent des SCOT et du point de vue de la logistique, l'interface avec la Catalogne du Sud sera à prendre en considération.

- **Jean-Pierre DEGAEFF, Conseil général de l'Aude – chef du service Mobilité et déplacements**, considère que la zone de Montredon est une articulation entre les deux projets de lignes nouvelles, qui apporterait une facilitation des échanges et de la

logistique en général. C'est une dimension à ajouter au projet, notamment sur les cartes et dans le diagnostic territorial.

C. LES ENJEUX

Trois enjeux sont identifiés :

- o enjeu d'accueil – gérer les arrivées massives de population ;
- o enjeu économique – l'économie doit suivre la croissance démographique ;
- o enjeu d'aménagement du territoire – ne pas accroître les déséquilibres territoriaux.

Débat sur les enjeux

Bruno BEAUCHET, RFF, demande aux participants quels sont les points d'articulation entre le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et les projets urbains des territoires. Si une gare nouvelle venait à être créée sur leur territoire, qu'en attendent-ils ?

- **Jean-Paul VOLLE, Professeur émérite - Université de Montpellier** : nous sommes placés à la conjonction de deux phénomènes majeurs, qui relèvent, l'un de la vision globale (comment stimuler la créativité des nouveaux arrivants en Languedoc-Roussillon ?), l'autre de l'insertion dans les projets.

Le « cadre de vie » n'est pas seulement l'environnement. Il faut y ajouter la qualité des services offerts, les équipements pour pouvoir accueillir 30 000 habitants par an. En Languedoc-Roussillon, les services et équipements sont toujours proches des lieux de vie. Il est donc important de montrer combien la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan doit être le cordon ombilical de la région à l'horizon 2040. La ligne nouvelle devrait irriguer le territoire et permettre de se brancher sur les grands flux européens. Cette ligne, par des compléments, facilitera l'idée de proximité, qui est l'idée majeure de l'aménagement du territoire demain en Languedoc-Roussillon.

Bruno BEAUCHET, RFF, demande aux collectivités comment elles conçoivent l'arrivée de la ligne nouvelle en termes de projets urbains, notamment autour d'éventuelles gares nouvelles.

- **Laurent BACCOU, Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée - Service transport**, précise que Béziers a lancé plusieurs projets de territoire sur des secteurs stratégiques, notamment le secteur de l'A75 et le lieu souhaité de la future gare nouvelle potentielle. Les élus souhaitent que Béziers ait sa propre gare nouvelle sur le secteur située à Béziers-Est, près de l'échangeur de Cers, qui serait raccordée au centre-ville, aux équipements et à l'ouest de Béziers par un Transport en commun en site propre.

Béziers va lancer une enquête ménages-déplacements pour se projeter vers un Plan de déplacements urbains à 3-4 ans et souhaite raccorder efficacement la gare nouvelle. Les élus souhaitent aussi que la ligne classique soit détournée vers la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan pour permettre les interconnexions TER qui irrigueraient le chapelet de villes autour de Béziers.

Autour du lieu où serait implantée la gare nouvelle, l'espace est déjà urbanisé, avec des zones d'activités à proximité. Il y a également un projet de boulevard urbain et de rocade qui encadreraient un bassin de vie de près de 300 000 habitants, avec 2 échangeurs autoroutiers et le littoral proche.

La zone d'activités de la Méridienne est en voie de commercialisation et comprend des activités de bureaux et de logistique dont la base Intermarché. Un chapelet de zones d'activités relie Cers à Béziers. Enfin, le schéma de secteur Est a défini un boulevard urbain, par la transformation de la rocade actuelle.

Bruno BEAUCHET, RFF, s'interroge sur les résultats des projets de territoire de Narbonne et de Perpignan liés aux gares.

- **Pierre SENÈQUE, Le Grand Narbonne - Responsable du pôle aménagement et urbanisme**, explique que pour le Narbonnais la réflexion doit se faire selon deux axes : l'axe Montpellier-Perpignan (projet LNMP) et l'axe Toulouse-Narbonne (projet LTN). Cette réflexion est partagée par les agglomérations de Narbonne, de Carcassonne et le Conseil général de l'Aude.
Narbonne, comme Béziers, souhaite une gare nouvelle pour son territoire. Les deux axes peuvent générer des nuisances s'il n'y a pas de connexion entre les deux lignes nouvelles. L'idéal serait que la traversée des bassins des Basses plaines soit conjointe aux deux lignes.
Une gare pourrait être envisageable mais le projet du territoire n'est pas conditionné par la gare, elle serait un "plus" pour le territoire.
Jusqu'ici, les réflexions plaçaient la gare sur la commune de Montredon. Aujourd'hui, le Grand Narbonne pense davantage à une gare située au Nord-Est, vers Malveysy. L'interconnexion avec la ligne classique dans le sens Toulouse-Narbonne se ferait à cet endroit ; par ailleurs une réflexion est à entreprendre pour l'interconnexion avec la gare centrale. Il n'y aurait pas de connexion entre ligne classique et ligne nouvelle comme envisagé auparavant, quand Montredon était pressentie. (Il propose d'envoyer les documents par mail à Bruno BEAUCHET.)
- **Jacques AESCBACHER, Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée - Directeur mobilités**, informe que le choix de la gare pour la Communauté d'agglomération de Perpignan est la gare TGV de centre-ville. Perpignan devrait être connectée directement à Barcelone par TGV dans un an et demi. Un projet urbain autour de la gare centrale a démarré il y a 10 ans. Le pôle d'échanges multimodal a été livré et il est presque fonctionnel. Un quartier est en cours de constitution.
Dans le projet de territoire de l'agglomération, le Transport en commun en site propre (Bus à haut niveau de service) a été articulé avec la desserte du pôle gare. Les travaux de Transport en commun en site propre sont en cours. Deux lignes structurantes de Bus à haut niveau de service ont été récemment identifiées : l'axe Nord-Sud, l'axe historique, mais aussi Est-Ouest, avec la desserte du pôle gare.
Le débat public a affirmé la création d'une halte ferroviaire nouvelle quand la gare centre viendrait à saturation. Deux lieux ont été identifiés : les communes du Soler et de Rivesaltes, mais aucun projet urbain n'est en réflexion aujourd'hui sur ces deux sites.

Bruno BEAUCHET, RFF, demande l'avis de la Région Languedoc-Roussillon et des autres acteurs qui ne se sont pas exprimés, sur le volet aménagement et gare nouvelle.

- **Marie-Christine BOYER, Région Languedoc-Roussillon - pôle intermodalité, schéma de transport**, annonce que la Région est en coopération constante avec l'ensemble des territoires, à travers les documents de planification. Pour autant la Région n'a pas de position officielle sur les gares nouvelles.
- **François QUÉTIN, SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation**, estime que pour un transporteur, quel qu'il soit, il est important de relier les gares nouvelles par des liaisons efficaces.
Il est indispensable de prendre les décisions concernant les raccordements ligne nouvelle-ligne classique ou autre, bien en amont de la mise en service de la ligne pour irriguer le territoire et utiliser le cordon ombilical de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.
- **Éric Boisseau, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports**, remarque que la LGV Sud-Europe-Atlantique (SEA) ne prévoit aucune gare nouvelle mais 40 km de raccordement entre ligne classique et ligne nouvelle.
Sur la LGV Rhin-Rhône, Belfort et Montbéliard disposeront d'une gare commune, au cœur d'une étoile ferroviaire.
Sur la LGV Méditerranée, il n'avait pas été prévu à l'origine d'articuler la ligne nouvelle avec le réseau ferroviaire capillaire. Une virgule a été demandée par la suite en Avignon.
Éric BOISSEAU pense qu'ici en Languedoc-Roussillon, il a été préféré de supprimer des raccordements. Les usagers demandent des gares "exurbanisées", où sont censés

s'arrêter tous les TGV, tels des omnibus. Il y a clairement un enjeu d'aménagement du territoire non explicité.

- **Raymond FARO, Vice-président associé de l'association TGV Sud**, souligne que l'intérêt des populations en Languedoc-Roussillon a été bien pris en compte lors du diagnostic. La ligne Béziers-Neussargues pourrait devenir un outil important pour desservir l'arrière-pays.

Bruno BEAUCHET, RFF, précise que l'interconnexion Béziers-Neussargues et ligne classique se fait en gare centre de Béziers et que cette problématique est spécifique à cette ligne.

- **Louis-Jean ARTIS, Président de l'association TGV Développement Languedoc-Roussillon**, explique que le système de "gares betteraves" n'a pas fonctionné car ces gares sont implantées à mi-chemin de deux pôles. Il faut tenir compte du fort développement démographique dans l'implantation de gares nouvelles. Les gares actuelles de centre-ville étaient à l'époque des "gares betteraves" : l'urbanisation s'est faite autour. Les gares nouvelles du Languedoc-Roussillon devraient suivre le même modèle dans les années à venir.

Par contre la ligne nouvelle Sud-Europe-Atlantique entre Tours et Bordeaux n'a pas entraîné un développement démographique aussi intense : le bassin de population pouvait être desservi sans gare nouvelle.

Sur la LGV Rhin-Rhône, deux gares nouvelles sont implantées sur 140 km, à cause de la topographie des lieux, à l'inverse du concept de Sud-Europe-Atlantique.

Il faut concevoir le projet d'insertion de la ligne en fonction des besoins spécifiques de la région : il existe en Languedoc-Roussillon un chapelet de villes de taille limitée. Il faut donc concilier la desserte à grande vitesse pour un maillage territorial impératif et une desserte régionale à grande vitesse de qualité. Le TER-grande vitesse est un concept performant et très prisé des habitants, qui permet d'établir des liaisons régionales avec des économies de temps.

Quant à la distance entre les gares, il n'est pas incongru de faire deux gares à 40 km l'une de l'autre : Aix-en-Provence- TGV[®], à 19 km de Marseille Saint-Charles, fonctionne bien. Tous les TGV[®] ne sont pas obligés de s'arrêter dans toutes les gares.

- **Claude AUGER, Président de l'association Énergie TGV**, fait remarque que les "gares betteraves" fonctionnent bien aujourd'hui, et il est même envisagé d'en agrandir.

- **Jean-Paul VOLLE, Professeur émérite - Université de Montpellier**, ajoute que le débat sur la gare est important. Les gares du XIX^e siècle étaient implantées à proximité des centres vivants, la distance n'étant jamais rédhibitoire et pouvant se parcourir à pied.

Nous nous trouvons aujourd'hui dans un paradoxe : vitesse et desserte ne sont pas forcément liées. Pour les liaisons interrégionales, on a besoin de vitesse, contrairement aux liaisons intra-régionales. La grande vitesse raccorde au monde qui nous entoure et le système dont nous avons hérité est celui qui nous irrigue et qu'il faut mettre en relation avec le système de grande vitesse.

Le système hérité des deux étoiles ferroviaires, à Nîmes et Béziers est rare. Nous ne sommes pas dans la même configuration de l'espace aujourd'hui. Mais ces interconnexions doivent être vivifiées, Montpellier était une halte ferroviaire, alors que Nîmes et en partie Béziers étaient les « vraies » gares. Comment faire pour que le réseau existant soit vivifié ? C'est la grande question de la ligne nouvelle. Comment va-t-on moderniser les infrastructures existantes ? Comment assurer entre ces infrastructures et la ou les gare(s) nouvelle(s), la ou les interconnexion(s) indispensable(s) ? Des ruptures de charges seront sûrement plus importantes, notamment avec les changements de train. Mais il faut savoir ce qu'on veut. Gagnera-t-on beaucoup en termes de vitesse entre des gares distantes de 60 km sur la ligne nouvelle ou sur un TER-grande vitesse ? La réflexion aurait pu s'orienter dans ce domaine, pour que

s'élabore une politique régionale d'usage nouveau des infrastructures héritées et mettre en connexion le réseau existant avec la ligne nouvelle dont la finalité première est la vitesse et l'inter-relation régionale et nationale.

Bruno BEAUCHET, RFF, annonce que le sujet des caractéristiques des déplacements internes et inter-régionaux sera abordé dans l'après-midi.

- **Olivier DOMANGE, DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux**, rejoint la vision et les questions de Jean-Paul VOLLE sur les inter-relations entre grande vitesse et relations extérieures d'une part, et d'autre part grande vitesse et desserte des territoires. Il est illusoire d'avoir des gares où les TGV[®] ne peuvent pas s'arrêter, mais il est essentiel de conforter des gares centre bien desservies par les TGV[®] et les TER. Il faut étudier les meilleurs endroits pour construire les gares et pour réaliser les interconnexions.
Il est indispensable qu'il y ait un véritable maillage du réseau classique et du réseau nouveau. Il ne sert à rien de se battre pour obtenir des gares nouvelles si elles ne sont pas desservies et reliées et si, pour les collectivités le coût est exorbitant par rapport la refonte générale du réseau ferroviaire et du réseau de transports en commun.
Perpignan, qui affirme sa gare au centre et a construit son réseau de transport par rapport à elle, a engagé un projet qui permet de concilier l'arrivée de la grande vitesse et le réseau TER en cours de refonte. Il faut travailler au niveau des interconnexions. Ce n'est pas parce qu'il existe un projet de territoire que la gare va obligatoirement apporter un plus, et ce n'est pas parce qu'on a une gare nouvelle que le projet de territoire sera plus performant. Il faut sortir des guerres de territoires et concevoir une vision régionale.

Conclusion de la séance

Réseau Ferré de France remercie les participants et les invite à poursuivre le dialogue au cours d'une collation. Le deuxième atelier portera sur les déplacements et reprendra à 14h.

Fin de la séance à 12h30.