



## DOSSIER ECONOMIQUE REGIONAL

# LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

## L'EQUIPEMENT DU TERRITOIRE REGIONAL

### Les routes et autoroutes

La région Languedoc Roussillon compte un réseau de 1300 km de routes nationales et de 495 km d'autoroutes (A9, A61, A54 et A75), soit 5 % du réseau national.

Le réseau se situe principalement dans le couloir littoral, avec l'autoroute A9 ("la Languedocienne") en tronc commun aux axes Nord-Sud et Est-Ouest. Elle se dédouble à partir de Nîmes (A9 vers le nord et A54 à l'Est) et de Narbonne (A9 "la Catalane" vers le Sud et A61 "Autoroute des deux mers" vers l'Ouest. Le réseau A9 est en 2X3 voies jusqu'à Perpignan nord.

Les autoroutes A75 Clermont-Ferrand-Béziers et A750 Clermont-l'Hérault-Montpellier sont en partie en service ou en cours de travaux avec des chantiers très importants (viaduc de Millau, Tunnel de Lodève, section Pézenas-Béziers, déviation de Saint-André de Sangonis).

Ces axes constituent l'épine dorsale sur lesquels s'articulent :

- ◆ les voies de communication en direction des hauts cantons : RN 106 vers Alès et la Lozère, 112 vers le Tarn et 116 vers la Cerdagne notamment ;
- ◆ les voies de desserte "en peigne" des villes littorales (essentiellement des routes départementales, à l'exception de la RN 312 vers le Cap d'Agde) et des ports régionaux (RN 300 vers Sète, 139 vers Port-la-Nouvelle, et 114 vers Port-Vendres).

Ces axes sont doublés par une série de routes nationales assurant la desserte du réseau des villes languedociennes.

La saturation de l'axe autoroutier littoral est envisagée dans un avenir proche au droit de Montpellier (projet de dédoublement de l'autoroute A9 sur 30 km) et à long terme sur le tronçon Nîmes-Narbonne malgré la mise en service complète de l'A75 et la mise en œuvre des mesures de transfert modal prévues par les schémas de services collectifs de transport.

Les autoroutes A54 et A61 devront également, à terme, faire l'objet d'aménagements de capacité par élargissement à 2X3 voies.

## Plates-formes multimodales et logistique

Pour la logistique du fret, le réseau est complété par un équipement en plates-formes :

- ◆ la plate-forme multi-sites Pyrénées-Méditerranée, avec notamment St Charles à Perpignan qui traite annuellement 1,5 Mt de marchandises et le Distriport du Boulou.
- ◆ Les complexes routiers "Croix-Sud" à Narbonne et "Km Delta" à Nîmes,
- ◆ le site d'Eurogare à Montpellier sur le site de l'aéroport

## Les voies ferrées

Le réseau ferroviaire atteint 1 400 km dont 988 ouverts au transport de voyageurs et 752 électrifiés, ce qui fait du Languedoc Roussillon une région bien dotée.

Le réseau est organisé autour d'une artère principale entre la vallée du Rhône et la frontière espagnole, implantée le long de la plaine littorale, et sur laquelle viennent s'articuler plusieurs pénétrantes.

L'artère principale supporte un important trafic, tant de marchandises que de voyageurs, entre l'Europe du Nord, la Suisse, l'Italie et le nord de la France d'une part, le sud-ouest et l'Espagne d'autre part.

Il est également le siège d'intenses relations intra-régionales, particulièrement entre Nîmes et Béziers. Le trafic dépasse 18 000 voyageurs/jour et 50 000 tonnes brutes/jour sur la section la plus chargée. L'activité fret régionale est de l'ordre de 9 millions de tonnes avec des expéditions et des arrivages proches de l'équilibre.

L'artère principale est dès à présent saturée et ne permet ni le développement de transport de marchandises, ni celui du transport express de voyageurs.

Les mises en service de la LGV "Méditerranée" jusqu'à Manduel (Gard) en juin 2001 et à moyen terme, du tronçon international Perpignan-Figueras, du contournement à grande vitesse de Nîmes et Montpellier sont fondamentales pour la région et pour les trafics ferroviaires internationaux. Les lignes nouvelles sont conçues pour la mixité de circulation trains de voyageurs et trains de fret.

## Le transport aérien

Le transport aérien régional reste tourné vers Paris à partir de Nîmes, Perpignan, Béziers et même à partir de Montpellier. La libéralisation de l'espace aérien européen a permis à la Compagnie Ryanair de relancer Carcassonne puis de venir apporter un regain de trafic à Perpignan et Nîmes.

Montpellier-Méditerranée, dans le peloton des 10 premiers aéroports français, a compté 1,7 million de passagers, pendant que Perpignan-Rivesaltes, au 2ème rang régional, approche le demi-million.

Le fret aérien (Poste comprise) à forte valeur ajoutée est de l'ordre de 10 000 tonnes, l'aéroport de Montpellier réalisant plus de 90 % de cette activité.

Face à une saturation possible des grands aéroports méridionaux, les disponibilités en capacité de Montpellier, tant dans le domaine des passagers que dans celui du fret, sont un atout important.

## Les voies navigables

Le canal du Rhône à Sète accueille annuellement entre 150 et 200 milliers de tonnes de marchandises. Céréales et tourteaux de céréales constituent 60 % du fret fluvialisé. Avec son accès direct et protégé au port de Sète, il est, pour certains trafics, une alternative aux autoroutes et axes ferroviaires du couloir languedocien et du sillon rhodanien.

La région dispose également sur le Rhône d'un port fluvial dans le Gard à l'Ardoise, qui permet l'embarquement des produits et colis lourds du bassin d'Alès (ferrochrome et dérivés, charbon) son activité, voisine de 100 000 tonnes par an, reste très spécialisée.

## Les ports maritimes

Trois ports régionaux s'ouvrent sur la méditerranée :

- ◆ deux : -Sète et Port-la-Nouvelle- sont d'intérêt national,
- ◆ un : -Port-Vendres- est d'intérêt départemental

Cet ensemble portuaire produit annuellement entre 6 et 7 millions de tonnes de marchandises.

Sète, qui réalise un peu plus de 4 millions de tonnes, est fortement importateur avec notamment des hydrocarbures, de la bauxite, des vracs agroalimentaires. A l'exportation, on note en particulier les céréales et tourteaux pour l'alimentation animale.

Port-la-Nouvelle, dans l'Aude, assure régulièrement 2,5 millions de tonnes et se caractérise par des flux assez équilibrés, avec des hydrocarbures à l'import et des céréales à l'export.

Port-Vendres, spécialisé dans la manutention des fruits frais et produits de l'agroalimentaire, se tenait au-dessus de 200 000 tonnes par an avant de connaître un revers dans l'importation de son produit phare : la banane.