

Quels Enjeux Infrastructures et Mobilité pour l'aménagement du territoire de la grande région Midi-Pyrénées – Languedoc-Roussillon ?

Jean-pierre Segonds

I Etat des lieux à l'échelle des deux régions.

Si les 2 régions partagent en très grande partie une histoire commune, une population équivalente et une croissance démographique forte, la géographie et le mode de développement territorial sont particulièrement différents. Au final, en Midi-Pyrénées, la croissance s'est inscrite depuis 4 décennies dans un **développement en étoile** de la métropole toulousaine rayonnant sur 6/7 villes moyennes situées à moins d'une heure. Alors qu'en Languedoc elle s'est articulée pour l'essentiel sur la bande littorale dans ce qui constitue une grande partie **de l'arc méditerranéen**.

Ces deux espaces sont reliés par le **corridor Toulouse-Carcassonne-Narbonne** qui concentre les différents modes de déplacements (rail-route-canal).

Le reste de la grande région sera constituée par la **zone montagneuse des Pyrénées** au Sud et par les piémonts, les Causses et les **contreforts du Massif Central** (Aubrac- Margeride..) au Nord-Est.

Ces dynamiques de développement des 2 régions très contrastées se sont traduites dans une organisation très différente des réseaux d'infrastructures .

Le Languedoc-Roussillon est un corridor de transit au plan national et euro-méditerranéen offrant un niveau très élevé d'équipements regroupant autoroutes, voies ferrées, ports et aéroports. Le transit concerne le plus souvent tout à la fois les voyageurs et le fret et mélangeant courte et longue distance.

Le réseau d'infrastructures en Midi-Pyrénées en reliant pour l'essentiel les villes moyennes à Toulouse est calqué sur l'étoile de développement rayonnant autour de la métropole toulousaine. L'enjeu des déplacements pendulaires est largement prioritaire comparativement au trafic interrégional ou au fret.

L'axe majeur Est-Ouest reliant l'atlantique à la méditerranée constituera au plan des infrastructures la colonne vertébrale de la grande région (A9-A61-A62 pour la route, ligne bordeaux-Marseille pour le rail-et canal du midi pour la voie d'eau).permettant en outre de relier les régions voisines (PACA- Aquitaine)

A noter néanmoins les 2 autoroutes « d'aménagement du territoire » Nord/Sud construites sous l'impulsion du Président Giscard desservant le Lot et le Tarn et Garonne pour l'A20 ainsi que la Lozère, l'Aveyron et le nord Hérault pour l'autoroute A75.

La grande région dispose également d'une infrastructure « historique » de transport fluvial. Si le canal du midi supporte un trafic exclusivement touristique, le canal du Rhône à Sète a vocation à développer le transport fluvial.

Enfin, la desserte aérienne de la grande région est assurée par 8 aéroports dont 2 seulement dépassent 500 000 passagers (Toulouse avec 7.5M passagers et Montpellier 1.4M passagers).

II Enjeux en termes d'infrastructures à l'échelle de la grande région :

II-1 /volet routier : l'important retard pris dans la modernisation des principaux axes n'a pu être totalement comblé et ce malgré les efforts de rattrapage engagés qui ont permis de raccorder l'A 75 à l'A9 , de terminer l'A750 et de renforcer les capacités 2x2 voies ou doublement autoroutier (A9).

Le volet routier des CPER 2015/2020 de 476M€ en MP et 173 M€ en LR est destiné à poursuivre ce rattrapage.

L'enjeu prioritaire demain sera de continuer à faire des choix équilibrés entre des renforcements capacitaires urbains (ex : contournement ouest Montpellier et Nîmes) et la poursuite d'aménagements structurants d'aménagement des territoires. A ce titre, la mise à 2x2 voies de la RN88 (Toulouse-Lyon par Albi – Rodez – Mende et le Puy) est illustrative de cette question.

II-2 /volet ferroviaire :

Midi-Pyrénées a disposé d'un plan rail spécifique de 800M€ permettant d'engager une modernisation des principales lignes assurant pour l'essentiel du transport régional de passagers (TER). Il en a été de même en LR avec la régénération de lignes de voyageurs (Nîmes-Alès ..)

Le volet ferroviaire des CPER 2015/2020 de 376M€ pour MP et 215M€ en LR poursuit l'objectif de favoriser le report modal vers le fer mais là aussi l'équilibre entre les lignes urbaines et le soutien aux lignes en territoires ruraux reste un enjeu majeur (cf. débats sur la ligne Alès-Bessèges)

III Enjeux concernant la mobilité au sein de la grande région

4 questions majeures doivent être posées pour une mobilité durable à l'échelle de la grande région :

III 1/ Comment doit s'articuler la politique entre LGV, trains d'équilibre du territoire et TER ?

S'agissant de LGV, la priorité de la construction en Y de la ligne Bordeaux-Hendaye et Bordeaux Toulouse ne doit- elle pas être inversée par un Y opposé à savoir Montpellier-Perpignan et Narbonne- Toulouse assurant ainsi une possibilité de raccordement international avec la capitale de la grande région, permettant une desserte attractive entre Montpellier et Toulouse et améliorant la rentabilité de la section commune ?

Si la question des trains d'équilibre est de niveau national, la liaison Nîmes-Toulouse via Montpellier doit être clairement posée avec l'avenir de la ligne Bordeaux-Marseille. Les TER ont-ils vocation à se substituer aux trains d'équilibre ? Si oui dans quelles conditions (confort – tarif – fréquences- subventions d'équilibre)

III 2/Comment la région devra développer les modes alternatifs à la voiture et l'intermodalité ?

La loi « Notre » confère l'autorité de gestion des transports interurbains aux régions. Cela devrait simplifier et encourager ces dernières à améliorer la mobilité collective tous modes. Quels enjeux ?

- Comment moderniser les noeux ferroviaires avec l'arrivée de la LGV ?
- Comment privilégier les investissements aux travers de l'accessibilité des gares et la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) ?
- Comment accompagner les agglomérations dans le développement des transports collectifs (tram- BHNS) ?
- La région peut- elle substituer des cars à certains trains d'équilibre (exemple : Clermont-Ferrand Béziers par A75) ?
- Rôle de la région pour le développement des voies vertes et cyclables ?

III 3/Comment réaliser l'adaptation de l'offre TER à l'échelle de la grande région ?

La fusion de deux systèmes aujourd'hui distincts doit être l'occasion de franchir des étapes qualitatives au profit des usagers.

Comment assurer des dessertes avec des correspondances adaptées permettant des déplacements aisés sur toute la région et les gares limitrophes (ex : Arles- Avignon- Agen ou Pau) ?

Comment unifier les tarifications ? ex : le TER à 1€ et la billettique commune avec les transports d'agglomération ?

III 4/ Comment la région doit prendre en compte le développement du fret ferroviaire et le développement de plates formes multimodales ?

3 enjeux :

L'enjeu de la concentration sur le couloir littoral d'un transit de marchandises très dense sur l'A9 généré majoritairement par des transporteurs étrangers et le faible transfert vers le fret combiné.

L'enjeu du développement du fret fluvial sur le canal du Rhône à Sète par la mise à grand gabarit

L'enjeu de véritables plateformes multimodales autour des ports maritimes et ou fluviaux (ex : étude Ecofret à Laudun l'ardoise-Gard pour une plateforme rail – route –voie d'eau) ou étude plateforme Générac-Garons Gard (rail-route- aéroport)

