



SOMMAIRE

Partie I / Diagnostic du Languedoc-Roussillon	1
A. La région Languedoc-Roussillon	1
Partie II / Diagnostic des principales aires urbaines du projet LNMP	5
A. Montpellier, un pôle économique métropolitain d'envergure nationale	5
B. Le Biterrois et l'agathois, marqués par le tourisme, le vignoble et l'industrie	6
C. Le Narbonnais, au carrefour des deux axes stratégiques internes à la région	8
D. La plaine du Roussillon, ouverte sur la Catalogne	10
Partie III / Conclusion	13
A. Le défi de l'aménagement du territoire	13
B. Le défi de l'accueil	14
C. Le défi du développement économique	14

Le Languedoc-Roussillon est une région charnière faisant le lien entre la péninsule ibérique et le reste du continent européen. L'arrière-pays est constitué de massifs montagneux et la bande littorale, composée de plaines et de vallées alluviales, est l'axe historique de passage entre l'Espagne et le couloir rhodanien.

La région a connu un développement récent, dans les années 1960, impulsé par des politiques nationales. De grands travaux d'aménagement ont permis l'avènement du tourisme balnéaire (Mission Racine) et le développement agricole de la région, avec notamment la riziculture et l'irrigation. Ils ont contribué au développement urbain de la région, marqué par une croissance de + 44 000 hectares urbanisés entre 1970 et 1990, et à l'accroissement de son attractivité démographique.

Ces politiques ont également modifié l'organisation régionale avec une prééminence de plus en plus forte du littoral et de Montpellier, métropole régionale concentrant fonctions administratives, universitaires et activités tertiaires supérieures.

Le Languedoc-Roussillon fait aujourd'hui face à des défis à la hauteur de la rapidité de ce développement. Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) concerne directement les quatre principaux pôles urbains que sont la métropole montpelliéraine et les agglomérations de Béziers, de Narbonne et de Perpignan, ainsi que leurs espaces urbains et ruraux sous influence.

Partie I

Diagnostic du Languedoc-Roussillon

A. La région Languedoc-Roussillon

Le Languedoc-Roussillon se caractérise par son attractivité résidentielle et touristique et, en matière économique, par le dynamisme et l'importance des activités « présentes »¹. La dynamique économique, forte, n'est cependant pas à la hauteur du développement démographique, ce qui explique le fort taux de chômage de la Région. Enfin, la région est marquée par l'importance de Montpellier, pôle métropolitain majeur.

A.1. Les dynamiques démographiques

A.1.1. Une attractivité résidentielle durable

Le Languedoc-Roussillon connaît une croissance démographique importante, qui la place parmi les régions françaises les plus dynamiques : + 1,4%/an, entre 1999 et 2007, contre 1%/an pour la région PACA et 1,2%/an pour Midi-Pyrénées. Cette croissance est portée par un solde naturel légèrement positif (+ 900 naissances en 2005) et un fort excédent migratoire (+ 1,2% entre 1999 et 2007).

La croissance démographique renforce la polarisation du territoire au profit des principaux pôles urbains et leurs couronnes périurbaines et notamment du pôle montpelliérain (une zone de métropolisation est en cours de constitution entre Nîmes, Lunel, Montpellier, Frontignan et Sète) ; le littoral est également concerné, dans une moindre mesure. Le reste du territoire affiche des densités souvent inférieures à 50 habitants par kilomètre carré.

En termes de déplacements, cette croissance s'est accompagnée :

- d'un usage important de la voiture (70% des déplacements);
- d'une augmentation très significative des flux routiers : le trafic a plus que doublé en vingt ans sur la plupart des axes principaux de la zone d'étude;
- d'une pression accrue sur les infrastructures de transport, qui supportent à la fois les flux de desserte des grands pôles urbains et les flux de transit traversant la région.

Cette dynamique démographique devrait se poursuivre : à l'horizon 2030, la population régionale est estimée à 3,3 millions d'habitants, soit une croissance moyenne annuelle de + 1,12% entre 2005 et 2030², toujours alimentée par les flux migratoires.

1/ L'économie présente est directement liée à la présence d'habitants et de touristes et accompagne naturellement la croissance démographique : secteurs de la construction, des services, de l'administration, du commerce, du tourisme.

2/ Source : SRADT livret 3 « Prospective et controverse ».



A.2. Des problématiques foncières engendrées par la croissance démographique

La dynamique démographique s'accompagne d'une artificialisation croissante du territoire. La pression foncière touche tous les territoires et renforce notamment la métropole montpelliéraine et la zone de métropolisation entre Nîmes et Sète, ainsi que la plaine du Roussillon autour de l'agglomération perpignanaise

Les prix moyens du marché foncier non agricole ont triplé entre 2000 et 2007. Le prix des terres libres s'est stabilisé à une moyenne de 6 350 euros/ha en 2009.

Le projet LNMP concerne directement les régions agricoles dont les terres sont parmi les plus chères du Languedoc-Roussillon : la plaine viticole héraultaise et la plaine du Roussillon.

La gestion de la croissance démographique et l'enjeu foncier lié sont centraux, et concernent principalement les territoires directement impactés par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Il est indispensable de veiller à la capacité des principales portes d'entrée régionales et singulièrement les agglomérations de l'axe principal régional Montpellier-Béziers-Narbonne-Perpignan à capter, accueillir, organiser cette croissance démographique et à assurer une diffusion régionale plus équilibrée, avec tout l'enjeu des mobilités induites.

A.3. Une économie largement tertiarisée mais avec un fort ancrage agricole

La région affiche aujourd'hui un profil économique particulier. Son économie se caractérise par l'importance du secteur tertiaire (78% des emplois régionaux, contre 75% au niveau national), de l'agriculture (dont une partie est à haute valeur ajoutée) et par la faiblesse de l'économie productive (l'industrie représente 8,9% des emplois, contre 14,8% à l'échelle nationale) et de la logistique, notamment au regard de la situation géographique. Le profil économique du Languedoc-Roussillon diffère ainsi des régions voisines PACA et Midi-Pyrénées par la faiblesse de l'emploi industriel, un secteur tertiaire plutôt à dominante publique et un secteur de la construction relativement fort.

Les emplois régionaux sont concentrés au sein des principales agglomérations régionales. 80% de ces emplois se situent ainsi dans les zones de Nîmes, Montpellier, Sète, Béziers, Narbonne et Perpignan.

A.3.1. Le rôle central de l'économie présentielle et en particulier du tourisme

Le secteur tertiaire est marqué par le poids de l'économie présentielle qui a accompagné la forte croissance démographique avec le développement des commerces, des services à la personne, des services publics (surtout à Montpellier), et de la construction ¹. La surreprésentation des activités immobilières et des services de santé et d'action sociale sont deux grandes spécificités régionales (8,4% d'emplois dans la construction, en 2008, contre 6,9% en France métropolitaine).

Une part significative de l'économie régionale repose sur le tourisme, saisonnier et balnéaire. Avec 28 millions de nuitées marchandes, le Languedoc-Roussillon est la troisième région de France métropolitaine pour les nuitées, derrière Provence-Alpes-Côte d'Azur (38 millions de nuitées) et l'Île-de-France (32 millions de nuitées) ². Les activités touristiques représentent 15% du PIB régional et génèrent 48 000 emplois (soit 7% de l'emploi total en 2005), concentrés sur l'axe Nîmes-Perpignan et sur le littoral. L'offre d'hébergement est concentrée à 60% sur le littoral ; elle compte deux millions de lits, dont 85% en résidences secondaires. Cet afflux de population temporaire influence très fortement le dimensionnement des équipements (infrastructures, services etc.), l'urbanisme, le foncier et l'économie locale.

L'activité touristique est aujourd'hui à la croisée des chemins. Le tourisme régional reste majoritairement un tourisme de masse, littoral, à relativement faible valeur ajoutée. Les grandes infrastructures d'accueil issues des grands projets d'aménagement des années 1960-80 n'ont guère évolué et l'offre proposée est moins adaptée aux demandes. Le tourisme est un enjeu fort pour le développement de la région ; il génère des emplois et de la richesse, et crée aussi des pressions particulières sur l'environnement et le cadre de vie qui imposent d'anticiper son avenir, par la modernisation de l'offre [développement de la qualité, mise en place d'hébergements en milieu agricole, etc.], et sa diversification [les collectivités envisagent de développer l'œnotourisme dans les espaces en retrait de la bande littorale, les « avant-pays »]

1/ Ce secteur se développant du fait de la croissance démographique mais également de l'attractivité touristique
2/ Chiffres 2009

A.3.2. Une large persistance de l'agriculture

Le Languedoc-Roussillon possède une riche tradition agricole et des compétences reconnues notamment dans :

- la viticulture, qui malgré des restructurations reste un secteur clé avec le tiers de la production française en 2003,
- les fruits et légumes : premier rang national pour les pêches et nectarines, raisins, abricots et semences,
- la pêche – produits de la mer. Sète est le premier port de pêche français en Méditerranée. Le Marché International Saint-Charles à Perpignan est le premier centre européen d'éclatement de fruits et légumes.

A.3.3. Une logistique encore modeste

La région Languedoc Roussillon accueille des pôles logistiques exclusivement à rayonnement régional, sauf le marché Saint-Charles à Perpignan, qui rayonne à l'échelle européenne. L'organisation logistique de la région se fait autour de trois ensembles de plateformes¹ :

- le pôle Montpellier-Sète Méditerranée;
- le Triangle d'Oc, situé au nœud stratégique des autoroutes A9, A61 et A75, qui inclut le port de Port-la-Nouvelle;
- la Plateforme Multimodale Pyrénées-Méditerranée (MP2), incluant notamment le Marché International Saint-Charles en synergie avec le Port de Port-Vendres, deuxième port fruitier français en Méditerranée qui fait l'objet d'un projet d'extension et de modernisation et dont la réactivation de l'embranchement ferroviaire au réseau ferré national est souhaitée dans un contexte « Grenelle » favorable aux transports ferroviaires et maritimes.

La montée en puissance économique de l'Espagne a impliqué une croissance importante des flux logistiques en Languedoc Roussillon. Ces flux se sont essentiellement concentrés sur l'autoroute A9, le trafic ferroviaire fret restant faible (2% du trafic contre 45% pour la route)² du fait de contraintes techniques (rupture de charge obligatoire à la frontière) limitant son usage à certains types de marchandises.

On peut conclure que la région Languedoc-Roussillon pourrait tirer davantage profit de sa localisation en matière logistique : malgré sa position de lien entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, elle joue un rôle relativement faible dans les chaînes logistiques en se cantonnant au rôle de zone de passage. Certains projets pourront modifier cette situation, comme le développement de la plate forme multimodale Pyrénées-Méditerranée (MP2)³, la modernisation et le développement des ports – Port-Vendres par exemple fait l'objet d'un projet d'extension et de modernisation⁴ - et des plates-formes logistiques, et enfin la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

A.3.4. Une économie faiblement créatrice de richesses, malgré une dynamique favorable de créations d'emplois

Les secteurs économiques dominants⁵ en Languedoc Roussillon créent relativement peu de richesse, ce qui explique la faiblesse du PIB régional par habitant (23 726 €/habitant en 2009, soit le dernier rang national). Le décalage entre des dynamiques économiques fortes (croissance de l'emploi de +1,97%/an contre 1,09%/an en France métropolitaine entre 1998 et 2007) et des dynamiques démographiques encore plus fortes explique la persistance d'un taux de chômage élevé (12,5% en 2009). La région Languedoc Roussillon se différencie ici des moyennes nationales (9,2% en 2009) mais également des régions voisines (10,8% de chômage en PACA en 2009).

Enfin, si les créations d'entreprises sont importantes en Languedoc Roussillon (22,6% en 2009, contre 18,8 % au niveau national), leur taux de survie est faible par rapport aux moyennes nationales (taux de survie à 5 ans, en 2006, de 47% contre 54% au niveau national). Ceci traduit une certaine fragilité.

1/ Rapport Egis Rail – ISIS dans le cadre des études pré-fonctionnelles de la LNMP, juin 2008

2/ Selon les études en cours SETEC dans le cadre du lot 2 de LNMP (« Déplacements »)

3/ Plateforme multimodale et multisite, qui rassemble notamment le Marché International Saint-Charles, Port-Vendres, le distriport du Boulou et le terminal ferroviaire international de Cerbère

4/ A noter également que la réactivation de son embranchement ferroviaire au réseau ferré national est souhaitée par de nombreux acteurs locaux

5/ Services à la personne, construction, commerce notamment

A.3.5. Un pôle métropolitain majeur : Montpellier

La capitale régionale concentre 28% des emplois régionaux en 2007 alors qu'elle ne comprend que 16% de la population régionale. Elle regroupe le nombre le plus important d'emplois métropolitains supérieurs (EMS)¹ régionaux : en 1999, Montpellier était la quatrième ville française par le taux d'EMS dans l'emploi total.

Ce pôle métropolitain est un atout pour le développement de l'ensemble de la région. Il peut jouer le rôle de locomotive économique et permettre à la région de poursuivre sa mutation vers une économie davantage tertiaisée.

L'enjeu est d'assurer un développement économique à un rythme équivalent à la croissance démographique, pour éviter de voir la région se paupériser et se faire distancer dans la compétition des villes européennes et mondiales. Cette croissance économique implique une création de richesse et d'emploi, mais aussi la mise à niveau des équipements, notamment balnéaires.

1/ Emplois hautement qualifiés, au contenu décisionnel souvent important, fortement pourvoyeurs de richesses et de rayonnement

Partie II

Diagnostic des principales aires urbaines du projet LNMP

Les pôles urbains potentiellement impactés par la LNMP sont structurants au niveau régional : la métropole montpelliéraine et les agglomérations de Béziers, de Narbonne et de Perpignan. Ils se caractérisent, à l'image de la région, par une forte croissance démographique soutenue par les apports migratoires, et par un développement tertiaire (plus de 80% des emplois), avant tout présentiel.

A. Montpellier, un pôle économique métropolitain d'envergure nationale

Montpellier a connu un fort développement depuis les années 1960. Son positionnement métropolitain nécessite d'être conforté.

A.1. Un développement démographique remarquable à partir des années 1960

L'agglomération montpelliéraine a connu un doublement de sa population entre 1968 et 2007, pour atteindre 409 000 habitants en 2007. L'agglomération attire une population jeune et étudiante : les moins de vingt ans représentaient 24,3% de la population en 2007. Elle est globalement mieux formée que la population du reste de la région et même de France (14% de sans diplômes contre 16,9% à l'échelle nationale).

A.2. Une économie métropolitaine très diversifiée face à de grands défis

L'économie montpelliéraine est très diversifiée et rayonne plus largement que son poids démographique. Sa spécificité réside dans sa spécialisation universitaire et le poids de la recherche et du développement, notamment de la recherche publique, avec des organismes nationaux (CEA, CEMAGREF, CNRS, ...), plusieurs plateformes technologiques ; des projets (Institut régional de biothérapie). L'agglomération accueille le siège de trois des quatre universités de l'académie et plusieurs grandes écoles.

Outre quelques grands noms (Sanofi, IBM...), le dynamisme économique de Montpellier repose principalement sur un tissu de PME-PMI très dense dans les secteurs suivants : la santé – bien être, les nouvelles technologies de l'information et de la communication, l'université et la recherche, le BTP, le tourisme. L'économie montpelliéraine est ouverte sur l'extérieur et notamment vers la région PACA et le Maghreb. Ses entreprises font partie de sept pôles de compétitivité¹.

Toutefois, encore plus qu'ailleurs dans la région, Montpellier présente le « paradoxe » d'un grand nombre de créations d'emplois chaque année et du maintien d'un fort taux de chômage, plus élevé que la moyenne régionale.

Montpellier doit aujourd'hui conforter son rang d'économie métropolitaine. Elle atteint un seuil dans son développement qui nécessite de renforcer la mise en réseau des acteurs et de faire converger les énergies et les actions pour accroître le nombre d'emplois à forte valeur ajoutée.

A.3. Le projet d'aménagement porté par la Communauté d'agglomération de Montpellier

Les grands sites économiques du territoire sont majoritairement situés au sud et à l'est de l'agglomération et ont vocation à accueillir des activités technopolitaines (projet de quartier d'affaires en lien avec la LGV à La Méjanelle – Pont Trinquat, développement du pôle universitaire à Thomassy). Les grands sites de développement représentés sur la **figure 1** prévoient également des opérations importantes de logements pour répondre à la forte croissance démographique (100 000 habitants supplémentaires sont attendus d'ici 2020). Enfin, l'axe vers la mer a vocation à être la « vitrine » de l'agglomération.

La nouvelle gare TGV, prévue dans le cadre du projet de Contournement Nîmes-Montpellier, sera construite à proximité de l'agglomération, près de l'aéroport, afin de créer un pôle multimodal desservi par l'extension de la ligne 1 du tramway. À proximité de ce pôle, on trouvera des zones d'activités et la salle Arena, ouverte depuis 2010, qui peut accueillir 14 000 personnes pour des congrès, des spectacles ou des événements sportifs.

^{1/ Les pôles de compétitivité suivants : Pôle « eau » (à vocation mondiale), Q@li méditerranée (systèmes agroalimentaires durables), Derbi (énergies renouvelables, bâtiment, innovation), Eurobiomed (maladies orphelines et pathologies émergentes), Trimatec (nucléaire), Pôle Gestion des risques et vulnérabilité des territoires, Viaméca (mécanique).}

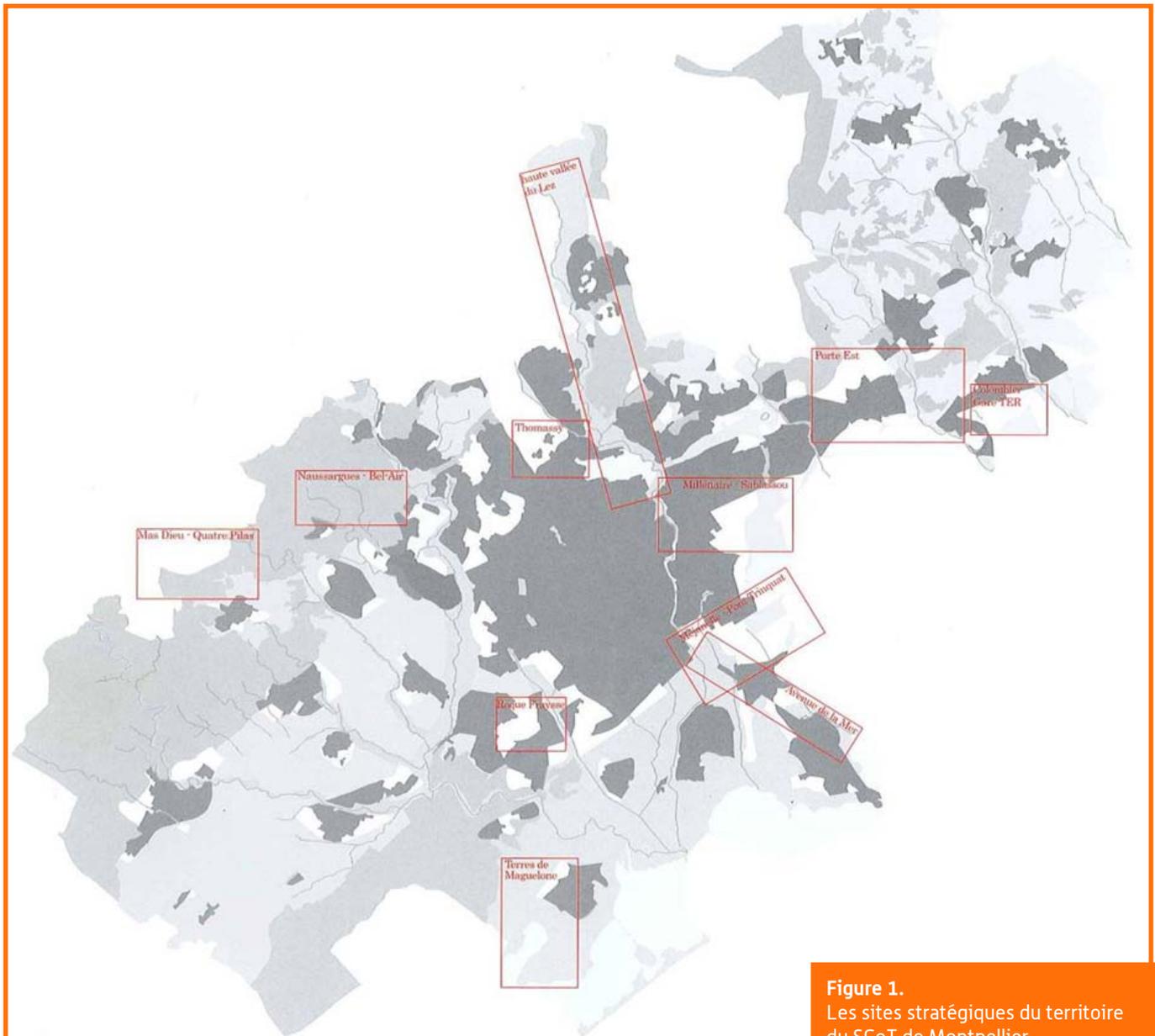


Figure 1.
Les sites stratégiques du territoire du SCoT de Montpellier,
source SCoT de l'agglomération de Montpellier

B. Le Biterrois et l'Agathois, marqués par le tourisme, le vignoble et l'industrie

L'aire urbaine de Béziers a connu un développement urbain vers l'est et Agde, notamment avec l'ouverture de l'A75. Depuis les années 1980, elle bénéficie des retombées du développement touristique du littoral grâce notamment à la mission Racine, et de l'installation de nouvelles populations.

B.1. Une attractivité résidentielle et touristique

La Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée a connu une forte croissance démographique (+0,9%/ an entre 1999 et 2007) et une dynamique importante de construction (+3 000 logements par an entre 2000 et 2006). Cette croissance a été tirée par les flux migratoires, concernant principalement une population familiale (couples avec enfant) et composée de cadres moyens. Malgré le profil des populations nouvelles, l'agglomération se caractérise encore par des revenus faibles et une prépondérance des employés.

Enfin, le territoire du SCoT¹ de Béziers, qui englobe la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, se caractérise par un taux élevé de résidences secondaires (près de 15% de l'offre régionale)².

1/ Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle d'un territoire donné, les orientations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Les quatre pôles urbains étudiés disposent d'un SCoT.

2/ Source SCoT du Biterrois

B.2. Une économie marquée par le tourisme

B.2.1. Le tourisme, aujourd'hui en mutation

Le tourisme est la filière la plus importante pour le territoire. Il est majoritairement balnéaire et les stations concentrent d'importantes capacités d'accueil (plus de 30 000 lits), avec en particulier Le Cap d'Agde qui constitue un élément fort du tourisme dans le Biterrois. Entre 1,5 et 2 millions de touristes se rendent annuellement sur le Biterrois. Le tourisme est aussi thermal, avec les sites de Lamalou-les-Bains et d'Avène. Le tourisme d'excursion, par exemple les randonnées, connaît un certain succès.

B.2.2 Les autres filières économiques

Le bassin d'emploi de Béziers se distingue du reste de la région par ses composantes viticoles et industrielles : 10% de la production française de vin y étaient produits en 2001, et la filière du travail des métaux, structurée autour d'un Système Productif Local (SPL) fait de Béziers un pôle industriel notable.

Une part prépondérante des emplois relève cependant de l'économie présentielle : le commerce est surreprésenté par rapport à la région en raison de l'activité touristique, la construction pèse 7,5% des emplois de l'unité urbaine en 2007.

La filière transports-logistique est présente au travers de parcs logistiques. L'agglomération située à la jonction des autoroutes A9 et A75 constitue un nœud d'échanges est-ouest et nord-sud.

B.3. Le SCoT du Biterrois : diversifier et rendre plus durable le territoire

Le rayonnement du Biterrois vers l'Europe du Nord doit être renforcé, notamment au travers de ses compétences viticoles. Il s'agit notamment de profiter de sa localisation stratégique et de mieux l'ancrer dans les grands axes d'échange : vers Carcassonne puis Toulouse, vers Perpignan puis Barcelone, vers Clermont-Ferrand, vers Montpellier, Marseille, Nîmes et Lyon.

Pour répondre à la forte demande de foncier tertiaire (due à la position de carrefour et au coût moindre du foncier), l'agglomération aménage des zones d'activités spécialisées (médicale, technologie, logistique) sur des pôles de développement principaux, définis au travers du SCoT du Biterrois, connectés aux grandes infrastructures de transport. Le pôle Béziers Est va accueillir de la logistique à haute valeur ajoutée et un technoparc dédié aux sciences de la vie, à la santé, aux énergies renouvelables et aux NTIC.

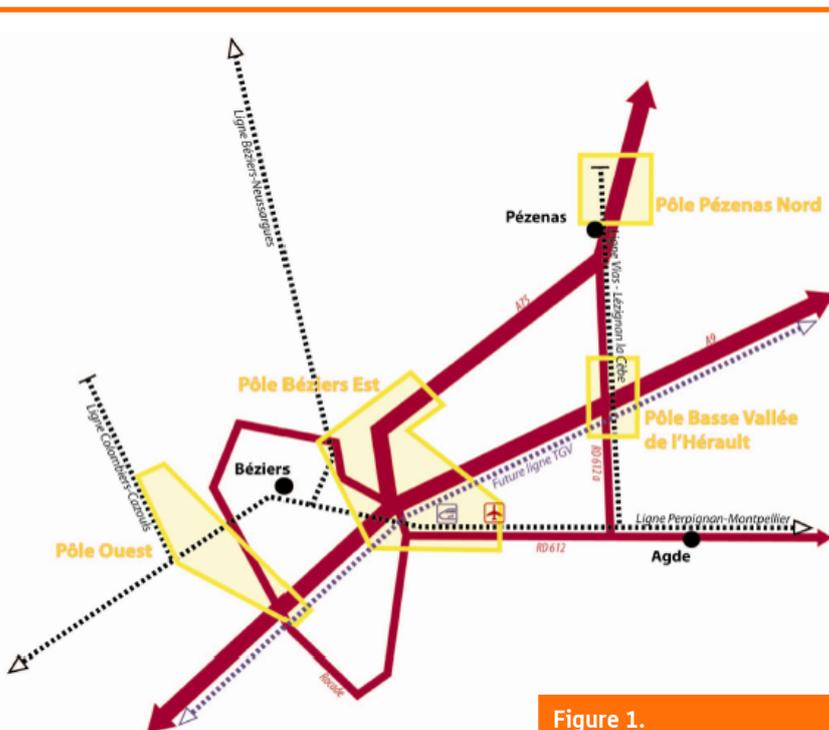


Figure 1.
Les quatre pôles de développement d'intérêt territorial,
source SCoT du Biterrois

Une nouvelle offre touristique moins consommatrice d'espace et d'environnement est en réflexion : projets d'œnotourisme, d'écotourisme, de tourisme culturel. Le port de Sérignan fait l'objet d'un projet d'extension. Des projets visent aujourd'hui à réhabiliter le parc vieillissant du Cap d'Agde. Le nautisme est en train d'y devenir une activité économique et non plus seulement touristique.

Enfin, la Ville de Béziers souhaite, dans un souci de rééquilibrage vers l'ouest, développer un secteur urbain devant accueillir à terme 9 000 habitants.

De plus, la CABM prévoit un projet urbain d'envergure, support de l'implantation éventuelle d'une gare nouvelle liée au projet LNMP, qui s'inscrit dans un schéma d'aménagement de plus de 600 ha.

C. Le Narbonnais, au carrefour des deux axes stratégiques internes à la région

Le Grand Narbonne, qui bénéficie d'un positionnement géographique de carrefour et d'un rythme élevé de croissance démographique, s'inscrit dans l'espace méditerranéen. Le territoire se situe au point de convergence entre les pôles d'attractivité montpelliérain, toulousain et catalan.

C.1. Une démographie dynamique, mais un vieillissement marqué

Avec une croissance démographique moyenne de 1,2% par an entre 1999 et 2007 ¹, l'unité urbaine de Narbonne connaît une dynamique démographique importante. Cependant, le Narbonnais est confronté à un vieillissement de sa population plus marqué qu'à l'échelle régionale : la part des plus de 60 ans s'établit en 2007 à 27,5% contre 25% à l'échelle régionale. Un tissu économique porté par le secteur tertiaire et stimulé par la création

C.2. Un tissu économique porté par le secteur tertiaire

Représentant 70% des emplois, le secteur tertiaire est dominé par les services (42%), le commerce (18%) et l'hôtellerie-restauration (6%).

La viticulture et la logistique sont également des secteurs importants de l'économie du Narbonnais :

- Avec des appellations telles que Corbières, Fitou, Minervois, etc. la viticulture représente aujourd'hui 75% de la surface agricole utile du territoire du SCoT.
- La logistique tient une place importante, notamment grâce au port de Port-la-Nouvelle, en cours de modernisation et d'extension. Le territoire narbonnais est le lieu de passage obligé des flux est-ouest et nord-sud, des échanges européens et nationaux (« Eurocorridor »). Les projets ferroviaires Narbonne-Toulouse et Montpellier-Perpignan conjugués au projet portuaire pourraient renforcer cette situation stratégique ainsi que les activités logistiques.

Malgré la crise amorcée en 2008, le nombre d'établissement recensé sur l'agglomération de Narbonne ne cesse de croître (+15,9 % entre 2009 et 2011) ².

C.3. Le projet d'aménagement du Grand Narbonne

Le territoire narbonnais propose un développement territorial plus équilibré entre :

- Le littoral et l'arrière-pays : des lieux privilégiés de développement entre littoral et arrière-pays (« agrafes ») sont définis; certaines villes et stations littorales seront partiellement reconverties pour l'accueil de populations à l'année.
- Le pôle urbain narbonnais et les villages alentour : les villages au nord-ouest de Narbonne ont vocation à être densifiés. Un axe majeur de densification doit être privilégié le long des axes vers Béziers et vers Carcassonne, où pourrait être envisagée à terme la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Une couronne de développement urbain pourra être envisagée le long de la vallée de l'Aude.
- L'extension du Grand Narbonne vers le sud du territoire renforce son caractère méditerranéen, avec les activités portuaires de Port la Nouvelle et sa vocation touristique (totalité du littoral Audois de l'Hérault aux Pyrénées Orientales).

Enfin, le projet d'aménagement prévoit la préservation d'ensembles à forte valeur environnementale dans l'arrière-pays, ainsi que la promotion d'ensembles agricoles et d'espaces de connexion.

Le Parc Méditerranéen de l'Innovation est en cours de finalisation et favorisera le développement et le renforcement de la filière environnementale, la filière vigne et vin et l'émergence de la filière traitement des eaux. Il réunit notamment des activités de recherche (laboratoire de l'INRA, Institut des Technologies de l'Environnement), des formations (IUT) et une pépinière d'entreprises innovante et un campus d'entreprises de 6 ha. Ce projet de centre d'excellence est destiné à développer les synergies entre la recherche, l'économie, le pôle universitaire et les énergies nouvelles.

La filière tourisme est en cours de mutation, des nouvelles cibles ont été identifiées pour développer l'accueil de clientèle sur les ailes de saison et augmenter les dépenses touristiques :

- le tourisme d'affaires
- le tourisme sportif et activités nautiques
- le tourisme culturel (projet du musée régional de la romanité)
- l'œnotourisme
- le tourisme fluvial et de plaisance

^{1/} Chiffres INSEE

^{2/} L'observatoire de la maison de l'emploi de Narbonne a constaté une évolution annuelle du nombre de création d'entreprises entre 2009 et 2010 de 7,6 % sur le bassin d'emploi, contre 5,2% sur le département de l'Aude et 6,5% sur la Région.

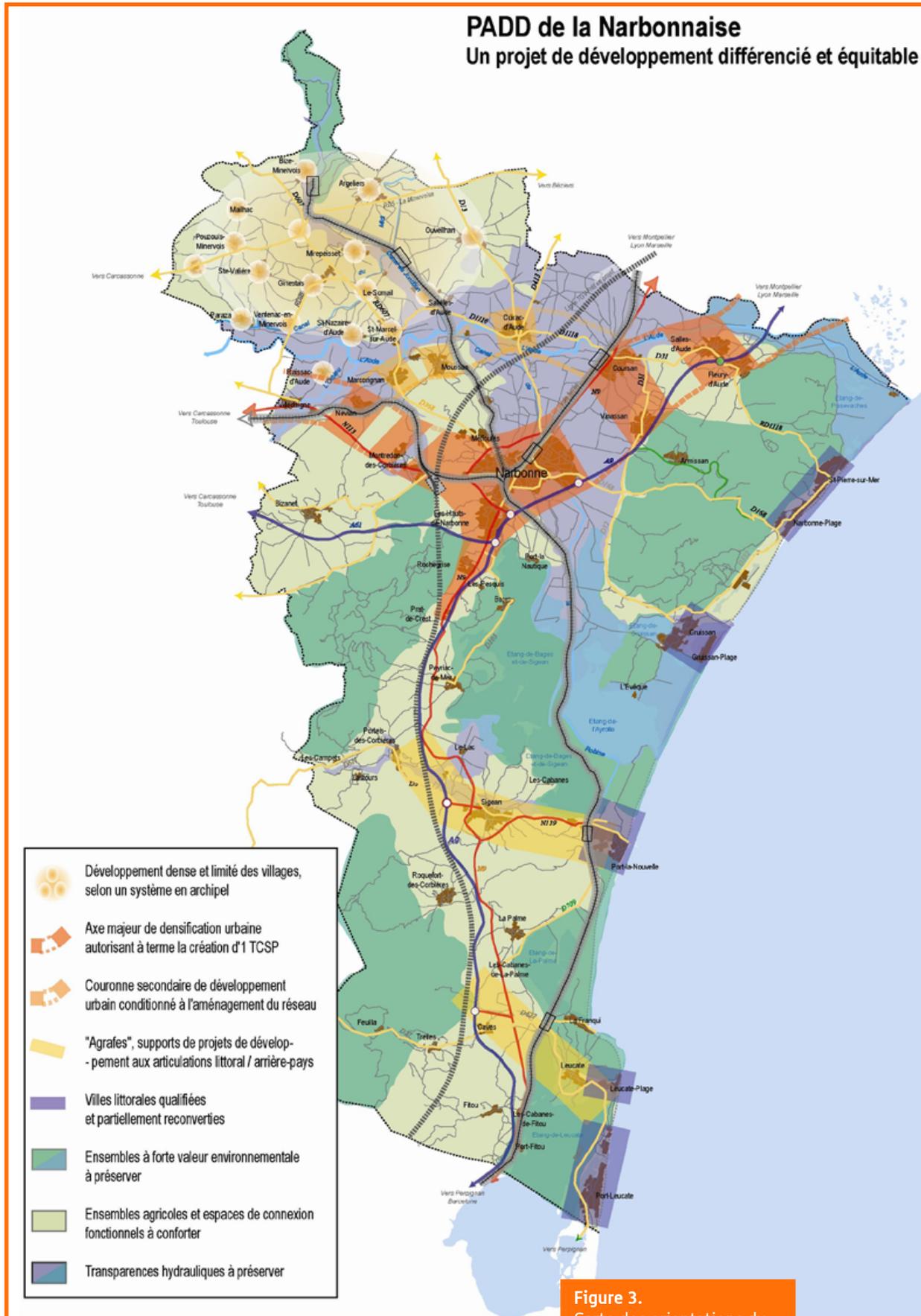


Figure 3.
Carte des orientations du
SCoT de la Narbonnaise,
source PADDs

D. La plaine du Roussillon, ouverte sur la Catalogne

Perpignan a aujourd'hui l'ambition de devenir une agglomération européenne de l'arc méditerranéen. Elle se tourne depuis peu vers la Catalogne du sud avec laquelle s'opèrent des relations institutionnelles de coopérations : EuroDistrict en cours de constitution¹, réseau de villes Perpignan-Figuères-Gérone. L'accroissement des flux des personnes et des biens transitant par l'« Eurocorridor » de la Plaine du Roussillon et le développement des infrastructures liant l'Espagne et la France en passant par les Pyrénées-Orientales accompagnent aujourd'hui cette mutation entamée dès les années 1980.

D.1. Un dynamisme démographique important mais une population fragile

Le territoire du SCoT de la plaine du Roussillon, au périmètre proche de l'aire urbaine de Perpignan, connaît une croissance démographique très élevée (+1,59%/an entre 1999 et 2007) principalement localisée dans le cœur d'agglomération (plus d'un habitant du SCoT sur trois vit à Perpignan) et la frange littorale nord-catalane. La tache urbaine s'est toutefois étendue avec des dynamiques démographiques soutenues en deuxième et troisième couronnes perpignanaises. Cette croissance repose majoritairement sur l'apport migratoire. Les nouveaux habitants sont principalement des retraités, des jeunes ménages en âge d'être actifs et des couples avec enfants, ce qui a contribué à modifier la structure par âge de la population. Dans la logique de la tendance régionale, ce sont les jeunes en fin d'études qui quittent majoritairement le territoire roussillonnais.

Le niveau de ressources des habitants est particulièrement faible par rapport à la moyenne nationale, avec de fortes disparités spatiales dans la répartition des habitants selon leurs revenus, notamment influencée par la présence ou non de parcs de logements diversifiés (locatif, locatif social, petits logements...).

D.2. Une économie qui doit relever les défis des filières agricole et logistique

L'agriculture des Pyrénées-Orientales est très diversifiée : arboriculture, maraîchage et viticulture. Elle joue également un rôle important dans l'agglomération perpignanaise, notamment avec le maraîchage. Ce secteur important est cependant marqué par la crise liée à la surproduction mondiale et a connu des restructurations.

Favorisée à l'origine par les activités agricoles, la logistique est aujourd'hui une filière majeure des Pyrénées-Orientales et de Perpignan : port international de Port-Vendres, pôle économique Saint-Charles à Perpignan, structuré autour du marché international, qui est le premier bassin d'emplois du département (8 770 emplois) et où environ 1,5 million de tonnes de fruits et légumes transitent chaque année. Le projet d'extension du port de Barcelone peut permettre d'amplifier les relations avec l'Espagne et contribuer à concrétiser le potentiel fret et logistique du territoire.

L'économie perpignanaise repose également sur les emplois publics avec la présence des services d'Etat (ville préfecture) et l'université (deuxième pôle universitaire de l'académie de Montpellier). Le tourisme est également important en générant environ 10 000 emplois sur le territoire du SCoT de la Plaine du Roussillon.

Les autres secteurs-clés productifs sont liés à l'industrie extractive, l'agroalimentaire, le matériel de transport (nautisme). Parallèlement à la relative faiblesse du tissu industriel, l'économie présentielle a pris de l'importance dans le paysage économique nord-catalan. L'économie roussillonnaise repose également sur les emplois publics avec la présence d'administrations d'Etat et territoriales, de l'hôpital, de l'Université (deuxième pôle universitaire de l'académie de Montpellier). Des liens se tissent entre universités de Perpignan et de Girona, avec comme locomotive l'EuroInstitut Catalan Transfrontalier depuis mars 2010.

Le tourisme est également important générant environ 10 500 emplois² dans le département : hôtellerie, immobilier, services récréatifs... Des initiatives transfrontalières voient le jour : les sept « Ciutats catalanes TGV » dont font partie Girona, Figueres et Perpignan, la création du Pays d'Art et d'Histoire Transfrontalier des vallées catalanes du Tech et du Ter géré par un GECT³, les circuits touristiques (« routes turísticas »), la création de circuits VTT transfrontaliers...

1/ Porté par le département des Pyrénées-Orientales avec la province de Gérone (composée de six « comarcas », c'est-à-dire des échelons de gouvernement local, comparables aux « Pays » français), il vise à développer des projets très concrets de développement partagé (hôpital transfrontalier...)

2/ en ETP annuels

3/ Groupement Européen de Coopération Territoriale



D.3. Le projet du SCoT de la Plaine du Roussillon

Le projet du SCoT de la plaine du Roussillon vise à créer les conditions spatiales nécessaires pour impulser un nouveau rayonnement du Roussillon, en s'appuyant notamment sur une économie agricole et touristique essentielle, sur une attractivité paysagère, littorale et environnementale du territoire à maintenir ainsi que sur des patrimoines catalans à préserver et valoriser.

Le SCoT est en cours d'élaboration. Plusieurs secteurs de l'agglomération de Perpignan constituent des espaces à enjeux qui doivent accueillir prochainement de nouveaux logements, des activités et de nouveaux services (pôle nautique notamment). Deux espaces ont une vocation internationale : le pôle économique Saint-Charles, qui doit être développé, et l'Espace Entreprises Méditerranée développé par le CG66, sur le parc d'activités de Rivesaltes. Une partie du parc d'activités de Rivesaltes est classée en PRAE (PRAE Arago), adossée à l'Espace Entreprises Méditerranée.

Ces deux pôles d'activités internationaux se développent à proximité des deux échangeurs autoroutiers perpignanais, des lignes ferroviaires internationales existantes ou projetées (LGV et ligne historique), et de l'aéroport international Perpignan- Rivesaltes. Le Marché Saint-Charles est embranché au réseau ferré. Le pôle rivesaltais fait l'objet d'un projet de ZAC fer.

Au-delà du développement de la filière logistique autour du pôle économique Saint-Charles et de la montée en puissance du chantier de transport combiné, la stratégie de développement économique dans les Pyrénées-Orientales s'appuie sur des filières aujourd'hui en cours de structuration : le nautisme-plaisance (pôle nautique de Canet) et les énergies renouvelables (siège du pôle de compétitivité DERBI, école d'ingénieurs en énergies renouvelables à Perpignan-PolyEnR...).

Par ailleurs, lors de la réflexion puis de la réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Barcelone, il a été fait le choix d'une gare TGV de centre-ville, élément constituant du nouveau pôle d'échanges multimodal Centre del Món s'appuyant sur la gare historique, la nouvelle gare routière et la réorganisation de l'accessibilité du quartier (passage public sous voies, travail sur la desserte routière et en transports en commun du pôle notamment par le projet de « Bus-tram » Nord/Sud en site propre -BHNS).

Au cœur d'un véritable projet urbain multiforme (le PEM, la requalification des berges de la Basse en parc urbain, les opérations résidentielles et leurs 1 500 logements attendus, le projet de nouvelle cité judiciaire ou encore le nouvel Hôtel d'Agglomération...), l'opération s'appuie également sur un volet économique en devenir avec un centre commercial de 12 000m² et un ensemble immobilier tertiaire de 10 000 m²...

Promouvoir un modèle de développement économique équilibré et solidaire

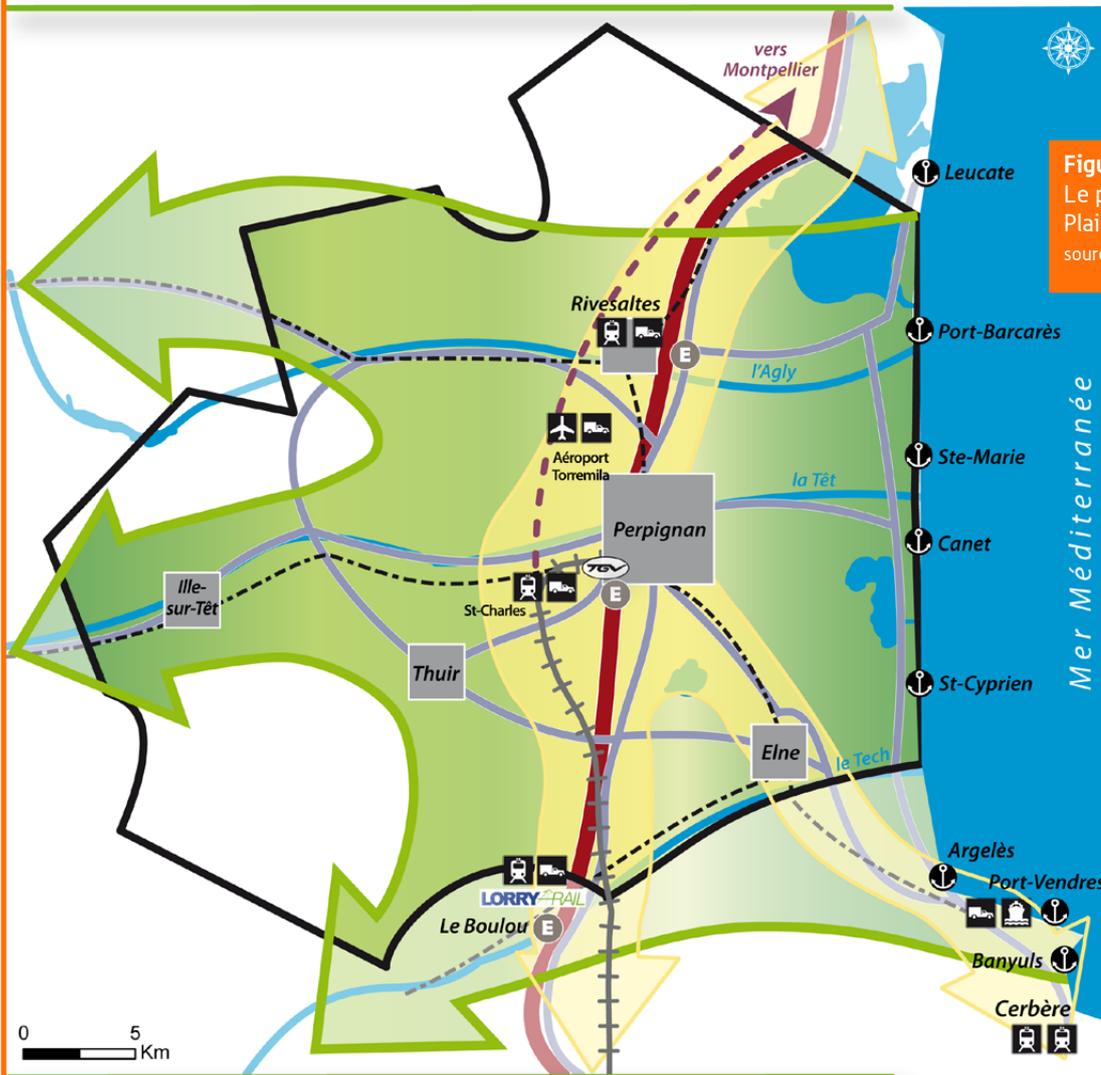


Figure 4.
Le projet du SCoT de la Plaine du Roussillon,
source PADD du SCoT

Plateformes multimodales

- route
- fer
- air
- mer
- LORRY-RAIL autoroute ferroviaire
- E échangeur autoroutier

- «eurocorridor» de transports terrestres
- «corridors de l'économie solidaire»
- cœur d'agglomération et pôles d'équilibre
- périmètre du SCOT

- réseau ferré
- LGV existante
- LGV projetée
- routes principales
- autoroute
- principaux cours d'eau
- port de plaisance et accueil touristique



Sources : IGN-BD Topo@2004/BD Carthage@2008, AURCA 2010. Réalisation : AURCA/octobre 2010. Tous droits réservés.



Dans le cadre de projet régional, deux grands enjeux d'aménagement se posent de façon fondamentale :

- La gestion de la croissance urbaine, et plus globalement de la pression humaine, toujours plus fortes sur des espaces régionaux de grande valeur environnementale et paysagère.
- La capacité à assurer l'accueil des populations sur les « avant-pays »¹.

B. Le défi de l'accueil

L'attractivité du territoire régional paraît relativement pérenne. Le Conseil régional a pour objectif l'accueil de 500 000 à 800 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030. L'enjeu pour la région est d'arriver à organiser cet accueil afin de limiter les effets négatifs sur l'espace régional. L'accueil de touristes est aussi concerné, avec l'enjeu particulier lié au développement urbain des stations balnéaires.

Globalement, il s'agit pour la région Languedoc-Roussillon de développer les infrastructures de transport et d'organiser l'accueil afin de limiter la consommation d'espace et développer une mobilité plus durable.

C. Le défi du développement économique

Il s'agit d'offrir à la population régionale une offre d'emplois adaptée, pérenne et diversifiée permettant de lutter contre les difficultés sociales mais aussi d'assurer le développement d'une économie créatrice de valeur ajoutée. Divers leviers sont à l'œuvre :

- Le maintien et le développement de l'activité touristique passe par une refonte de l'offre actuelle.
- Le développement de l'économie résidentielle, en lien avec l'attractivité du territoire : refonte de l'offre commerciale, développement des services à la personne
- La diversification économique et singulièrement la poursuite de la tertiarisation. Il s'agit de poursuivre le développement du potentiel de Montpellier, mais aussi celui des autres agglomérations régionales
- La concrétisation du potentiel fret et logistique du territoire : en amplifiant les relations avec l'Espagne (développement du Port de Barcelone...), en appuyant le développement des infrastructures régionales (singulièrement les ports), mais aussi les points forts tels que la plateforme Saint-Charles, le potentiel sur les bases logistiques (Narbonne, Béziers...).

Face à ces enjeux extrêmement forts, on perçoit bien l'importance clef de la question de l'accessibilité et de la mobilité pour que le Languedoc-Roussillon puisse poursuivre, dans une dynamique vertueuse, une mutation lui permettant d'offrir un avenir mieux assuré pour sa population.

Dans ce cadre, le projet LNMP s'inscrit très clairement comme un projet majeur, voire central. En effet, ce projet pourrait permettre de :

- mieux ouvrir et connecter le Languedoc-Roussillon dans son espace interrégional et européen, avec des effets attendus sur la dynamique démographique et le développement économique,
- participer à une meilleure organisation territoriale, en appuyant la constitution d'espaces polarisés (la métropole montpelliéraine, la plaque Béziers-Narbonne, Perpignan et le Roussillon), et en facilitant la mobilité interne par une nouvelle offre multimodale permettant la diffusion sur les espaces périphériques et les pôles urbains et économiques secondaires,
- faciliter le développement d'activités économiques liées au fret et à la logistique sur la base d'une meilleure connexion des principales plateformes régionales (Saint-Charles etc.) au sein d'un axe majeur (européen) de fret.

1/ C'est-à-dire sur les zones rurales, bourgs et villages de l'arrière-pays languedocien et roussillonnais, et leur connectivité aux principaux pôles d'échanges ou équipements de transports structurant.