

DEBAT PUBLIC

du 3 mars au 3 juillet 2009



EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERFORMANCE — DÉVELOPPEMENT DURABLE — ACCOMPAGNEMENT — ORGANISATION — SÉCURITÉ

STRASBOURG — NANCY — PARIS — COPENHAGUE — CALAIS — LISBOA — SALAMANCA — MADRID — BARCELONA — NARBONNE — MARSEILLE — VILNIUS — LYON — MILANO — BERN — STRASBOURG

STRASBOURG — NANCY — PARIS — COPENHAGUE — CALAIS — LISBOA — SALAMANCA — MADRID — BARCELONA — NARBONNE — MARSEILLE — VILNIUS — LYON — MILANO — BERN — STRASBOURG

Rapport d'étude n°11

Quel ancrage régional pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p.4.
CHAPITRE I LES SAVOIRS PROSPECTIFS Quel Languedoc–Roussillon en 2030 ou quelles visions prospectives du Languedoc–Roussillon en 2030 ?	p.6.
<i>Résumé</i>	<i>p.7.</i>
I. Société et territoire : questions et trajectoires.	P.9.
1. Positionnement géographique, le Languedoc–Roussillon « région–maillon ».	p.9.
2. Une population en croissance rapide, vision du Languedoc–Roussillon aux horizons 2020–2030 et projections démographiques de l'INSEE.	P.15.
3. La question de l'attractivité en termes économiques, la région en pleine mutation.	P.22.
4. Ressources et contraintes environnementales.	P.33.
II. Des projets pour la région	p.36.
1. Les filières stratégiques, outil structurant de l'économie régionale.	P.36.
2. Nature, culture, patrimoine, affirmer la place de la région, renforcer son attractivité	p.38.
3. Des infrastructures nouvelles pour garantir ouverture et connectivité à la région	p.42.
III. Figures émergentes : aire de métropolisation, villes moyennes, pays.	P.51.
1. Grands enjeux à l'horizon 2030	p.51.
2. Héritages	p.52.
3. Figures émergentes	p.55.
<i>Ce qu'il faut retenir</i>	<i>p.58.</i>

CHAPITRE II VARIATIONS AUTOUR DU CADRE TERRITORIAL	p.60.
<i>Résumé</i>	<i>p.61.</i>
I. Les « aires de vie », quels enjeux en terme de qualité de vie, de services, de mobilité ?	p.63
1. Des villes et des campagnes : Les territoires ruraux à la loupe, les bassins de vie en Languedoc–Roussillon	p.64.
2. L'armature urbaine du Languedoc–Roussillon, des aires urbaines en voie de métropolisation	p.66.
3. Les Schémas de COhérence Territoriales (SCOT), une échelle pertinente des pratiques	p.70.
II. L'armature territoriale de l'économie régionale	p.74.
1. Économie et territoires. Un Languedoc–Roussillon à deux facettes.	P.74.
2. Les contrats d'agglomérations.	P.77.
3. Les contrats de départements.	P.79.
4. Les contrats de pays.	P.81.
5. Les contrats de villes.	P.83.
III. Mobilités et systèmes de transports	p.85.
3.1. Grand Alès	p.86.
3.2. Grand Nîmes	p.91.
3.3. Grand Montpellier	p.99.
3.4. Grand Sète	p.105.
3.5. Grand Béziers	p.109.
3.6. Grand Narbonne	p.115.
3.7. Grand Perpignan	p.118
<i>Ce qu'il faut retenir</i>	<i>p.128.</i>
BIBLIOGRAPHIE	p.130.

Le Languedoc–Roussillon : un territoire en mouvement. Diagnostic de l'état des savoirs prospectifs.

INTRODUCTION

Le projet de ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan constitue le dernier maillon permettant d'achever le bouclage France/Espagne par la vallée du Rhône. Ce grand projet d'aménagement ne sera pas sans conséquence pour la région Languedoc–Roussillon.

Entre « effet couloir » et « accessibilité des territoires », la réflexion qui s'engage ici pose la question de l'ancrage territorial : quel ancrage possible de la LGV ?

L'idée directrice qui guide la réflexion prend le parti d'une prospective stratégique : celui de considérer la grande vitesse comme un facteur de développement capable de générer une mise en cohérence des différentes échelles du territoire régional, au travers de ses structures fonctionnelles, de son réseau de villes, de ses dynamiques métropolitaines et des articulations à construire avec les régions voisines.

Cette perspective accompagne la volonté de la Région et des acteurs d'inscrire le Languedoc–Roussillon dans le concert des grandes régions européennes. Cela suppose une vision à long terme, des projets et la capacité de renforcer l'attractivité économique. A l'heure de la mondialisation des échanges et de la globalisation des économies, cela nécessite encore de trouver des solutions efficaces et durables aux enjeux de la mobilité métropolitaine : la LGV peut-elle constituer cet outil d'aménagement opératoire ?

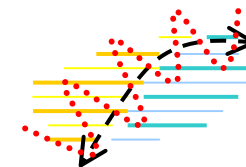
Pour tenter d'y répondre, plusieurs éléments de connaissance doivent être mis à jour et analysés. D'abord, il faut comprendre comment se projette la vision d'un Languedoc du futur et énoncer les ambitions pour le territoire. Ensuite, il faut saisir l'espace régional à travers la diversité de ses contextes pour mettre à jour les caractéristiques des systèmes locaux de mobilités.

Deux temps rythment donc ce premier document et posent chacun deux attendus au regard des ambitions et des réalités du territoire régional.

- Réseau Ferré de France -

Le premier temps invite à changer le regard pour proposer l'image d'un Languedoc-Roussillon vu comme une « région-maillon ». Cette représentation fait écho aux grandes tendances d'évolutions à venir. Elle s'appuie surtout sur l'énoncé des projets et des grandes orientations choisis par la Région pour le demi siècle à venir. Insistant sur la force de son dynamique démographique et les défis de son développement économique, cette vision de l'état des lieux des savoirs prospectifs donne alors la mesure des enjeux qui conditionnent le développement du LR vers l'horizon 2030.

Le second temps propose un zoom sur les territoires pour donner la mesure des réalités à l'échelle des nouvelles « aires de vie » qui redessinent l'espace régional. Privilégiant une approche monographique, l'accent est mis sur les réseaux de transports des principales agglomérations et sur leur capacité à irriguer « l'aire de vie ». Il s'agit de représenter les configurations et leurs potentialités de liaisons depuis la ville centre (et la gare centrale) jusque vers les espaces périphériques des agglomérations. Ce travail permet d'illustrer la grande diversité des systèmes de mobilité dans l'espace régional et invite à une plus grande mise en cohérence des principales lignes de force territoriales.



CHAPITRE I

LES SAVOIRS PROSPECTIFS

Quel Languedoc–Roussillon en 2030 ou quelles visions prospectives du Languedoc–Roussillon en 2030 ?

Résumé

Les grands enjeux du développement du Languedoc-Roussillon à l'horizon 2030 ne peuvent être évoqués sur le plan thématique de manière exhaustive. À l'inventaire, nous avons préféré le regard sélectif et le choix des phénomènes majeurs qui sont aujourd'hui recensés pour leur impact prévisible sur l'évolution et les mutations des territoires. La question n'est pas d'effectuer un diagnostic dynamique et transversal (territorial) de la région ni de décrire minutieusement son fonctionnement économique et social. Il ne sera pas question non plus d'élaborer un jeu de scénarios oscillant entre le possible, le plausible, le souhaitable, voire le scénario catastrophe, en prenant comme base de construction les structures établies et tendances révélées au seuil des années 2000. Les acquis font partie de la toile de fond qui définit et conditionne l'exercice.

Il s'agit donc, plus exactement, de dresser le bilan des connaissances et des études portant sur la prospective, notamment sur le plan de la démographie pensée comme le rouage essentiel du changement et de l'organisation future du territoire régional ou sur celui de l'attractivité de la région, facteur déterminant de son évolution.

Résumé

Nous avons retenu quatre points clés au travers des études recensées :

- 1. Le Languedoc-Roussillon est une région « maillon » qui doit valoriser sa position. Ceci interroge la politique régionale, en particulier sur le plan des infrastructures.*
- 2. La région puise son énergie dans une dynamique démographique étroitement dépendante des phénomènes migratoires. « Il n'est de richesse que d'hommes », principe directeur d'une vision prospective du Languedoc-Roussillon encore peu peuplé et riche de « territoires du vide ».*
- 3. L'attractivité du Languedoc-Roussillon ne se mesure pas seulement en termes démographiques. L'économie régionale en pleine mutation présente un double visage mêlant étroitement crises et croissance. Un « néo-Languedoc » se construit loin des attributs de son économie traditionnelle qui cherche à s'arrimer aux innovations et aux nouvelles figures de l'économie dominante.*
- 4. Confronté à la croissance urbaine périphérique (périurbanisation, métropolisation), le Languedoc-Roussillon mesure tout à la fois la richesse de ses patrimoines naturels et culturels et les contraintes et la fragilité de ses milieux géographiques.*

I. Société et territoire : questions et trajectoires.

1. Positionnement géographique, le Languedoc-Roussillon « région-maillon ».

Située sur l'axe méditerranéen reliant l'Espagne à l'Italie (le concept d'Arc latin repose sur cette idée), la région Languedoc-Roussillon fut longtemps terre d'échange, carrefour des civilisations et vît se développer tout au long de son histoire des villes de foires et de commerce. De plaine, languedocienne et catalane, en bordure de la Méditerranée, cévenole et montagnarde par la Lozère, la région mesure ses ouvertures, rhodanienne à l'est, audoise à l'ouest, plus limitées par les reliefs vers le nord (Massif central) et le sud (Catalogne). La configuration de « couloir » qui se partage au niveau de la « rotule » narbonnaise procède de cette distribution des reliefs en regard de la plaine littorale. La géographie ordonne l'espace régional.

De part sa position, le Languedoc-Roussillon constitue une zone de transit entre l'Europe du Nord et l'Espagne, entre l'Europe et l'Afrique du Nord, ce qui justifie l'importance des flux qui le traversent. Sa façade maritime peu favorable aux installations portuaires (Narbonne et Agde dans l'Antiquité, Sète au XVIIème siècle, Port-la-Nouvelle et les petits ports de pêche catalans plus tard) est cependant bien reliée aux grands axes de communication qui structurent l'espace régional (axes routiers et ferroviaires). La route, romaine (via Domitia), royale ensuite, devenue nationale, le chemin de fer au XIXème siècle, l'autoroute au XXème confirment la vocation du couloir. Sète, point de convergence des réseaux ferroviaires qui ont dessiné un « Languedoc utile » depuis l'est rhodanien et l'ouest aquitain, est relié au Rhône par le canal du Rhône à Sète, et à l'Atlantique par le canal du Midi.

Les aéroports, nombreux, définissent d'autres ambitions à l'échelle nationale et européenne. L'aéroport de Montpellier, celui de Perpignan et les autres aéroports régionaux (Béziers, Nîmes, Carcassonne), offrent des opportunités, dans une période de commerce mondialisé, pour réaliser des plates-formes logistiques de rang européen, complémentaires des grands carrefours intermodaux les plus proches, de Barcelone, Lyon et Marseille.

Entre couloir rhodanien et bassin aquitain, entre les Pyrénées et les retombées montagnardes et caussenardes du Massif Central, le Languedoc-Roussillon est une sorte d'agrafe, une « région maillon » qui relie entre eux des espaces limitrophes sans partager vraiment leurs caractères, sans participer réellement à leur fonctionnement. La région est ainsi un peu provençale à l'est, un peu toulousaine dans ses confins audois,

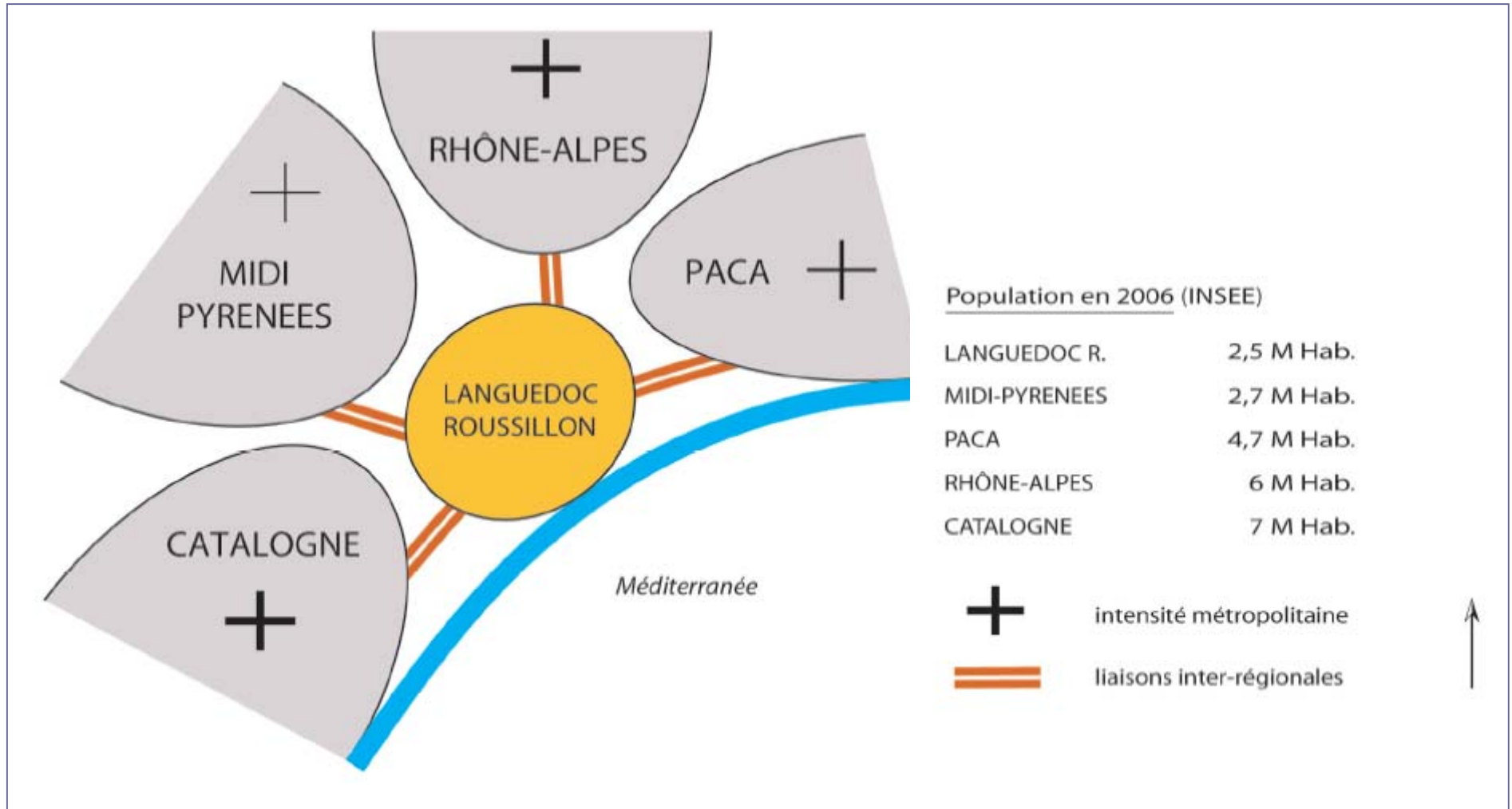
catalane au sud, montagnarde au nord, riche d'influences multiples et d'une identité aux facettes variées. Le Languedoc-Roussillon est ainsi en position d'interface, au cœur d'un espace géographique qui accorde de plus en plus d'intérêt au couloir de plaine, là où convergent les flux de marchandises et de voyageurs qui sont appelés à s'intensifier entre la péninsule ibérique, l'Afrique du Nord et l'Europe du nord via la vallée du Rhône d'une part, et entre la péninsule ibérique, la péninsule italienne et l'Europe méditerranéenne via l'arc latin, d'autre part¹. D'où le premier défi identifié dans le Contrat de Plan Etat-Région 2007-2013 de mieux tirer profit du positionnement géographique de la région tout en essayant de limiter les effets induits du trafic comme le seul transit des marchandises (peu utile s'il n'y a pas transbordement ou livraison) ou la saturation des axes de transports existants sans rapport avec la richesse vive des territoires traversés.

Sur un autre plan, la région participe à la France des Midis, longtemps tenue à l'écart de la France industrielle attractive par son dynamisme économique. Mais au temps des loisirs, de la consommation de masse, du temps libre, la France des Midis est devenue la France « désirée »², celle où l'on souhaite s'installer, celle qui attire par ses avantages environnementaux et la qualité de vie qui s'y développe.

On comprend mieux l'essor du tourisme en Languedoc-Roussillon depuis une quarantaine d'années et les premiers aménagements de son littoral, mais aussi le fait que cette région soit en train de devenir un territoire « référence » pour habiter, moins chère que la Provence voisine, plus agréable par ses ambiances méditerranéennes que le Midi toulousain. Longtemps terre d'exode, la région participe depuis quelques années, au mouvement de fond qui accorde à la France des Midis des avantages certains et une dynamique soutenue, notamment dans la relation emplois/population (forte dynamique migratoire positive et intensité de la création d'emplois). On s'accorde pour voir là un « effet Sud » qui conforte l'idée d'attractivité du territoire régional, au niveau national et de plus en plus à l'échelle européenne.

¹ Actes du séminaire de concertation CPER Languedoc-Roussillon 2007-2013.- 25,26 et 27 juillet 2006.- 38p.

² Stratégie Economique Régionale de Valorisation et d'Intégration des Ressources (SERVIR), 2005.- Le Languedoc-Roussillon : les paradoxes d'une économie renouvelée.- Le diagnostic, 69p.



Modèle n°1 : Le Languedoc-Roussillon, une région-maillon. Source : MTE 2007.

Avec un taux d'accroissement annuel moyen de 1,4 % par an, la région est en forte croissance démographique. Elle bénéficie d'un afflux migratoire important, mais également d'un taux de fécondité relativement élevé par rapport aux autres régions de l'Union Européenne. Au 57ème rang sur 254 pour son nombre d'habitants (2 520 000 au 1er janvier 2006), la région se place au 13ème rang pour son rythme de croissance démographique, classée juste derrière les régions irlandaises «Southern and Eastern» et «Border, Midland and Western».

Cette croissance démographique est avant tout liée au solde migratoire. Celui-ci atteint une progression de 0,9 % par an et classe la région au 12ème rang européen. En outre, le Languedoc-Roussillon est relativement bien placé pour le taux de fécondité de sa population puisqu'il occupe le 37ème rang juste derrière PACA, mais tout de même loin des régions les plus jeunes comme l'Île de France et le Nord Pas de Calais en France ou les régions d'Irlande.

En comparant le Languedoc-Roussillon à ses trois régions limitrophes « qui comptent » dans le spectre européen, il apparaît que la région languedocienne a véritablement un rôle économique important à jouer. En effet, si l'on peut comprendre à travers ces données que lr n'est pas forcément la mieux placée en terme de PIB par habitant et en revenu annuel disponible, il n'en résulte pas moins que le taux d'accroissement annuel moyen conjugué à la superficie et à la population régionale prédit une faculté future à remplir les vides de son territoire via des ressources humaines jeunes, de plus en plus diplômées, conférant à ce même territoire un potentiel de forte valeur ajoutée.

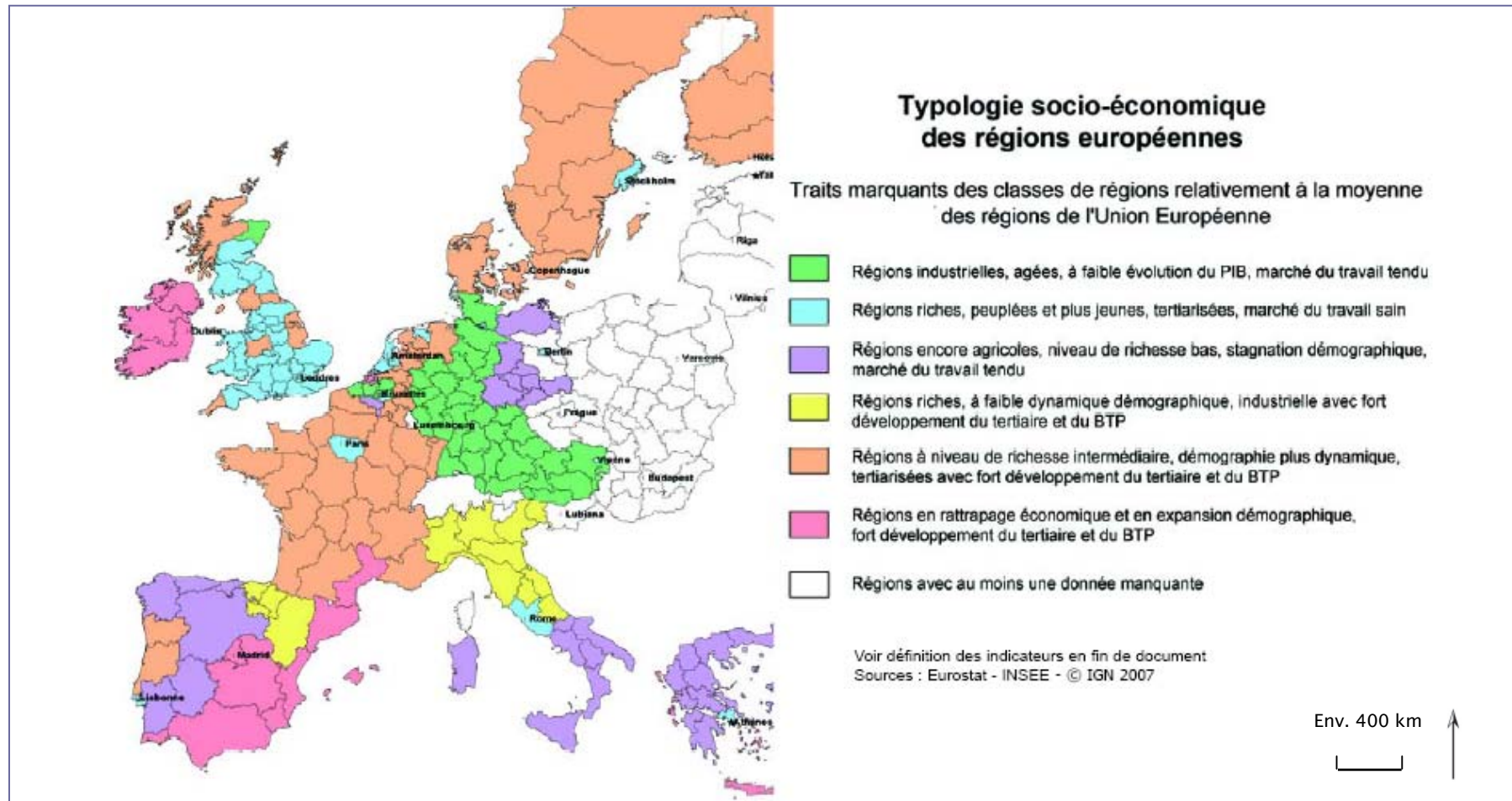
- Réseau Ferré de France -

REGIONS	SUPERFICIE	RANG sur 254	POPULATION 2003	RANG sur 254	TX ACCROISSEMENT	RANG sur 254	PIB/ HABITANT EN € SPA ³ 2002-2003	RANG sur 254	REVENU ANNUEL EN € DISPONIBLE 2004
	EN KM ²				ANNUEL MOY 1998/2003				
LANGUEDOC- ROUSSILLON	27376	37	2 446 000	57	1,35	13	19127	154	14897,3
PACA	31400	32	4 652 000	14	0,71	40	21925	93	16582,4
RHONE-ALPES	43698	15	5 864 000	5	0,84	34	24166	56	17003
MIDI-PYRENEES	45348	14	2 672 000	46	1	24	20581	110	15728
CATALOGNE	32 114	27	6 704 146	4	1.09	-	22675	-	17178.03

Tableau n°1 : Tableau comparatif des quatre régions françaises sur des indicateurs démographiques et économiques des 254 régions de l'Union Européenne à 25 . source Eurostats – INSEE⁴.

³ SPA : Standard de Pouvoir d'Achat.

⁴ Repères Synthèse n°3, mai 2007 Le Languedoc-Roussillon en Europe Grâce à sa croissance démographique, la région rattrape son retard économique. Sud Insee l'essentiel n°93, juin 2006 Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le concert des régions européennes. 6pages de l'Insee n°96, janvier 2007 Midi-Pyrénées en Europe : une région riche et dynamique, à vieillissement modéré.



Carte n°1 : Typologie socio-économique des régions européennes, Languedoc-Roussillon, Irlande, et Catalogne, plus que des ressemblances. Source : INSEE, Repères Synthèse n°3, mai 2007 Le Languedoc-Roussillon en Europe Grâce à sa croissance démographique, la région rattrape son retard économique.

Le Languedoc-Roussillon participe à la ceinture ibérique de l'arc latin, rejoignant les régions de Catalogne et de Valencia, ensemble plus étendu en Espagne méridionale et qui correspond à des régions ancrées dans un processus de rattrapage économique lié à une forte croissance démographique, à l'expansion du tertiaire et du BTP. Dans le contexte européen, cette catégorie se traduit par une métropolisation vive à partir des villes capitales et une périurbanisation rapide autour des villes moyennes.

2. Une population en croissance rapide, vision du Languedoc-Roussillon aux horizons 2020-2030 et projections démographiques de l'INSEE.

Au recensement de 1962, le Languedoc-Roussillon comptait 1 554 000 habitants. En 2005, on décompte plus de 2 500 000 languedociens. La région a donc accueilli en quelque 40 ans un million de personnes supplémentaires, ce qui correspond à une augmentation de plus de 60% de sa population. À l'image du comportement démographique de sa voisine provençale, la région connaît une expansion démographique régulière et constante depuis le milieu du XXème siècle, mais sa croissance n'a connu aucune interruption ou inversion de tendance alors que les années 1975/1980 marquent une rupture en PACA. La courbe de croissance s'infléchit et enregistre un ralentissement des rythmes en Provence alors qu'elle poursuit sa progression en Languedoc-Roussillon.

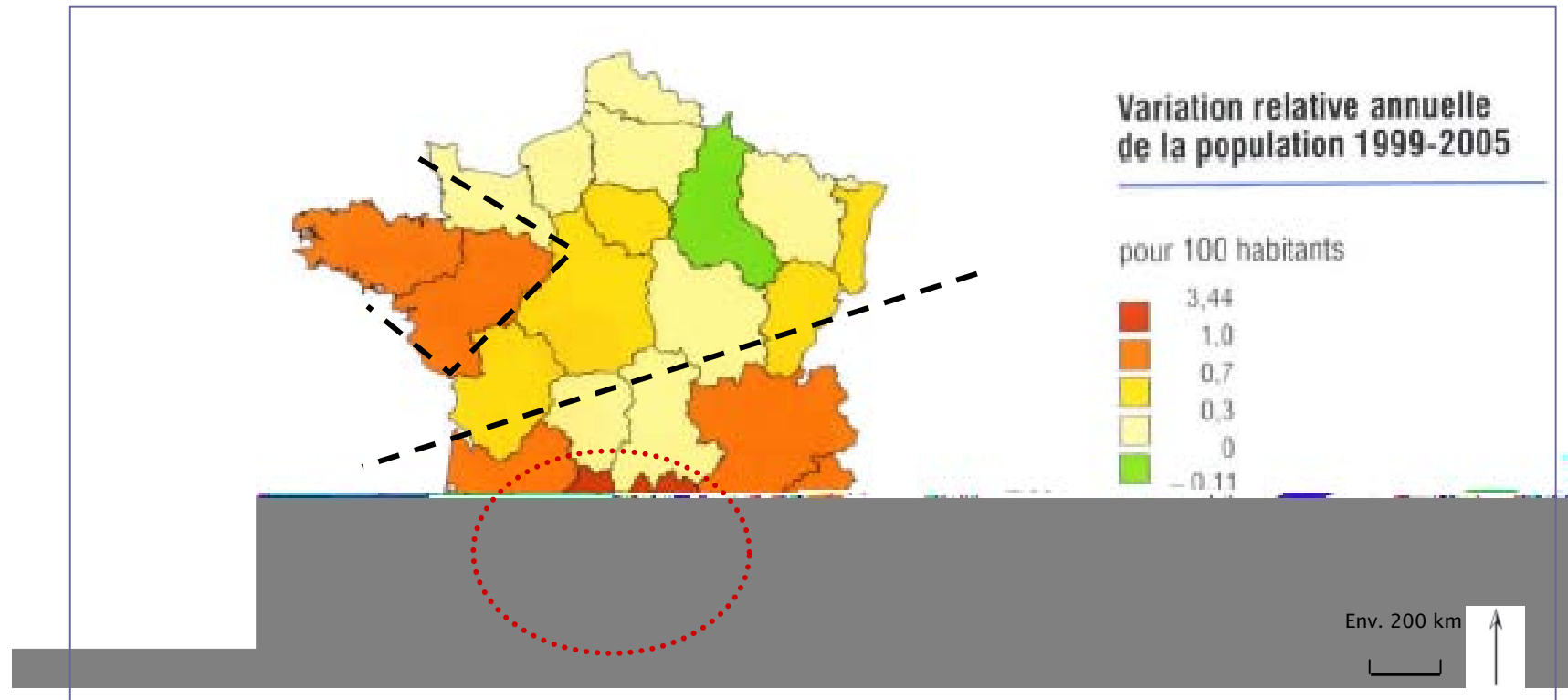
Ainsi, entre les années 1980 et les années 2000, la région a augmenté sa population de 18 %, contre 11 % pour PACA. L'analyse des rythmes d'évolution les plus récents (1999-2005) confirme que le Languedoc-Roussillon est devenue la région française la plus dynamique sur le plan démographique. En effet, avec +1,4 % par an de croissance, elle dépasse de loin Midi-Pyrénées (1,15%) et un groupe de régions situées autour de 0,8 à 0,9 % par an, régions situées pour l'essentiel dans la France des Midis ou centrées sur les métropoles régionales (Lyon, Nantes, Rennes notamment).

La région bénéficie d'un afflux migratoire important. Longtemps déficitaire sur le plan de la croissance naturelle, elle a vu son taux de fécondité se redresser par rapport aux autres régions de l'Union Européenne.

Longtemps marqué par une fécondité très faible, le Languedoc-Roussillon, rajeuni par les courants migratoires, arrive aujourd'hui au 57^{em} rang européen (sur 254 régions) par son nombre d'habitants (2 520 000 au 1er janvier 2006), au 13^{em} rang par son rythme de croissance

démographique, au 12^{ème} en ce qui concerne l'intensité des flux migratoires et au 37^{ème} par son taux de fécondité, même si celui-ci reste encore loin de ceux des régions métropolitaines (Ile-de-France, région du Nord et région lyonnaise par exemple).

Cependant, cette dynamique démographique cache de fortes disparités géographiques. La plaine languedocienne et la huerta catalane sont fortement attractives par leur réseau de villes aux services bien développés, par leur proximité de la mer et la facilité des déplacements liée à des infrastructures modernes, routières, autoroutières, ferroviaires. La croissance démographique est moins soutenue en piémont et dans les espaces montagnards, en Cévennes, en Montagne Noire, sur les Causses, en Corbières et Pyrénées. L'opposition plaine littorale/arrière-pays, générée par les évolutions économiques du début du XX^{ème} siècle (exode rural dans l'arrière-pays au profit des villes de la plaine) trouve aujourd'hui d'autres fondements et révèle de nouvelles formes d'organisation de l'espace (résidences secondaires, espaces de loisirs, métropolisation...). Espaces urbanisés en forte croissance et territoires du vide très sollicités coexistent à proximité et font du Languedoc-Roussillon une région riche d'exceptions. Ce sont là les deux visages d'une région qui puise ses énergies créatrices dans les dynamiques de sa population et de son urbanisation, mais aussi dans les « arrangements » de ses espaces géographiques : les vides n'y sont plus chargés de désespoir.



Carte n°2 : Variation relative annuelle de la population des régions françaises entre 1999 et 2005. Source : Insee, recensement de la population 1999 et enquêtes annuelles de recensement de 2004 à 2005⁵.

La carte exprime bien deux tendances qui structurent les représentations du « mouvement » des hommes en France. La France des Midis et la Bretagne s'opposent au reste du territoire, le nord, l'est, le centre et la région parisienne moins attractif. Dans un deuxième temps, au sein de la France des Midis on peut distinguer la façade aquitaine et l'ensemble provençal et rhône-alpin enserrant en quelque sorte les Languedoc (haut et bas Languedoc), de Toulouse et de Montpellier plus marqués par une forte croissance de leur population.

⁵ INSEE.- La France en bref, édition 2007.- 19p.

Ces tendances lourdes et durables préfigurent les représentations de la France des régions d'ici une vingtaine d'années. Afin de mieux comprendre le Languedoc-Roussillon à l'horizon 2030, nous nous référons aux analyses de l'INSEE qui a développé un modèle de croissance de la population des régions (modèle Omphale) permettant de « positionner » plusieurs scénarios⁶ tendanciels selon les critères retenus. Les visions ainsi proposées ne sont en rien définitives. Elles sont sujettes à modification au fur et à mesure que le temps s'écoule. Elles ont l'avantage de donner consistance à des horizons démographiques et de révéler les tensions économiques qui les déterminent.

Il est à noter que l'INSEE propose au sein de ses projections un scénario dit « sans migration ». Nous sommes dans ce cas en présence d'une projection théorique relativement intéressante, laquelle relève bien le fait que ce sont les migrations qui structurent et structureront le territoire languedocien. En effet, par le seul jeu des naissances et des décès, la population de la région diminuerait même de 2 % entre 2000 et 2030. La poursuite des mouvements migratoires observés entre 1982 et 1999 a donc pour effet de compenser complètement cette baisse et de tirer l'évolution démographique de 36 points vers le haut.

- **Le scénario central : prolongement des tendances des 20 dernières années.**

Si les tendances 1982-1999 se maintenaient, le Languedoc-Roussillon compterait 3,1 millions d'habitants dans trente ans. Sa population augmenterait ainsi de 34 % entre 2000 et 2030, enregistrant la plus forte croissance de l'hexagone. La croissance démographique régionale serait plus de 3 fois et demie plus rapide que celle de l'ensemble de France métropolitaine, la population de l'hexagone augmentant au cours de la même période seulement de 9 %. Même si elle est beaucoup plus marquée qu'ailleurs, cette dynamique s'observerait dans toutes les régions méridionales. Les deux régions limitrophes Provence-Alpes-Côte d'Azur et Midi-Pyrénées suivraient le Languedoc-Roussillon dans le classement des plus fortes croissances démographiques avec respectivement + 21 % et + 16 % en 30 ans. Cet accroissement entraînerait une concentration démographique accrue dans le Sud. Le Languedoc-Roussillon concentrerait ainsi 4,8 % de la population française en 2030, contre 3,9 % aujourd'hui.

- **Un scénario alternatif : prolongement des tendances des 10 dernières années.**

Les hypothèses reposant sur les migrations constituent les déterminants majeurs des projections dans notre région, puisque celles-ci contribuent à 90 % de la croissance régionale. Les hypothèses de fécondité et de mortalité n'interviennent donc qu'à la marge. Le scénario

⁶ Repères Synthèse n°3, mars 2002.- Projections de population en Languedoc-Roussillon à l'horizon 2030

central maintient à l'horizon 2030 les tendances migratoires observées pour la période 1982–1999, c'est-à-dire privilégie des tendances démographiques lourdes. À l'inverse, le scénario dit "alternatif" prend en compte les tendances migratoires pendant la période plus restreinte : 1990–1999. De ce fait, il tient compte du ralentissement des migrations observé dans notre région au cours de la dernière décennie. Selon ces dernières hypothèses, la population du Languedoc Roussillon compterait plutôt 3,03 millions d'habitants à l'horizon 2030. Elle augmenterait ainsi de 31 % en 30 ans, soit 700 000 habitants supplémentaires, contre 800 000 pour le scénario central.

Point non moins intéressant de la part des différentes projections de l'INSEE, quel que soit le scénario retenu, le vieillissement de la région, comme celui de l'ensemble du pays est inéluctable du seul fait de l'arrivée des générations nombreuses du baby-boom à des âges avancés. Toutefois le Languedoc-Roussillon vieillirait en moyenne moins vite que la métropole. Comme toutes les régions méditerranéennes et Midi-Pyrénées, le Languedoc-Roussillon est à l'heure actuelle plus âgé que la moyenne nationale. À l'horizon 2030, par l'effet des migrations qui freinent le vieillissement de la population, toutes ces régions se rapprocheraient de la structure d'âge nationale.

La croissance languedocienne conforte l'image d'une répartition inégalitaire selon le territoire. Le bassin d'emploi de Montpellier connaît une croissance nettement plus élevée, gagnant dans l'ensemble 68 % en 30 ans. Son rythme d'évolution serait ainsi plus de deux fois plus rapide que celui de la région et 7,5 fois plus rapide que la moyenne nationale selon le même scénario. Il concentrerait ainsi 3 habitants sur 10 et la population y serait beaucoup plus jeune qu'ailleurs. Dans les bassins de Nîmes, Sète, Perpignan et Céret, la croissance serait proche de 30 % en 30 ans, mais avec des structures par âge fort contrastées. La population serait très âgée à Céret (45 % de la population aurait plus de 60 ans en 2030) et beaucoup moins à Nîmes, Sète et Perpignan (entre 30 % et 35 %).

Retenons également trois figures déterminantes du Languedoc-Roussillon à l'horizon 2030 telles que nous pouvons nous les représenter selon une vision prospective.

1. Quel que soit le scénario retenu ou probable, le vieillissement de la population régionale, à l'image d'ailleurs de l'ensemble de la nation, voire de l'Europe occidentale, paraît inéluctable. Le tiers au moins de la population aura plus de 60 ans. Mais le vieillissement y progresserait moins vite qu'ailleurs, vu son niveau d'aujourd'hui et suite à l'importance des migrations de jeunes adultes. La région se rapprocherait alors du niveau moyen national (environ 30% de personnes de plus de 60 ans).

2. La croissance languedocienne conforte l'image d'une répartition inégalitaire des hommes et des activités sur le territoire. Le bassin d'emploi de Montpellier connaît une croissance nettement plus élevée, et devrait progresser de 68 % en 30 ans. Son rythme d'évolution serait ainsi plus de deux fois plus rapide que celui de la région et 7,5 fois plus rapide que la moyenne nationale selon le même scénario. Il concentrerait ainsi 3 habitants sur 10 et la population y serait beaucoup plus jeune qu'ailleurs. Dans les bassins de Nîmes, Sète, Perpignan et Céret, la croissance serait proche de 30 % en 30 ans, mais avec des structures par âge fort contrastées. La population serait plus âgée à Céret (45 % de la population aurait plus de 60 ans en 2030) et beaucoup moins à Nîmes, Sète et Perpignan (entre 30 % et 35 %), moins encore à Montpellier.

À l'opposé, 2 bassins perdraient de leur population : Alès et Limoux, qui enregistreraient chacun une forte croissance de la population âgée et un manque de renouvellement de leur base démographique. Les évolutions récentes de la population autour du pôle alésien laissent à penser que ce scénario négatif serait en voie de résorption et que le bassin d'Alès, au moins dans sa partie méridionale, tendrait à rejoindre celui de Nîmes.

Quels que soient les scénarios de projection retenus, au cours des 25 prochaines années, les hommes continueront à se rapprocher du littoral. Les 54 communes littorales de la région (2,8% des communes) qui regroupent aujourd'hui quelque 370 000 habitants (15% de la population régionale) devraient gagner entre 150 000 et 210 000 habitants selon les scénarios d'ici l'an 2030. La question n'est pas sans conséquences au regard des problématiques environnementales et de la consommation d'espaces rares et fragiles.

3. En 2030, les aires urbaines regrouperont plus encore qu'aujourd'hui les forces vives de la région. Dans leur dimension géographique de 1999, les huit aires urbaines majeures représenteraient quelque 60% de la population régionale, contre moins de 55% en 2000. Le modèle « omphale » formalisant une stagnation de certaines aires urbaines et ne pouvant estimer les extensions géographiques de celles-ci, on peut penser qu'il sous estime la dynamique d'urbanisation même si le taux de croissance globale des huit unités entre 2000 et 2030 est estimé à 32% (plus 442 000 habitants dans les aires urbaines pour 1 375 000 en 2000). Dans ce contexte, l'aire dite de « métropolisation » vive entre la vallée du Rhône et Sète, sur la base des seules aires urbaines d'Alès, Nîmes, Montpellier et Sète, qui regroupe en 2000 moins de 850 000 habitants passerait à quelque 1,2 million de personnes (+42% de croissance), et certainement davantage en tenant compte des espaces intermédiaires hors des aires urbaines recensées, notamment entre Montpellier et Nîmes. Plus des deux tiers de la population urbaine régionale et près de 50% des hommes de la région y trouveront certainement résidence et emploi.

Concernant les aires urbaines, et se référant au scénario « alternatif », lequel reprend la tendance à la croissance « minorée », toutes hormis Alès, voient leur population augmenter. Cependant, cette dernière affirmation est à nuancer. En effet, concernant les recensements partiels 2004-2005-2006 des communes de moins de 10 000 habitants constituant le bassin de vie d'Alès, il apparaît une forte croissance liée sans doute aux infrastructures routières reliant Alès à Nîmes en moins d'une demi-heure. Ce lien étant de fait privilégié, le bassin de vie d'Alès, au foncier encore abordable, a pu ainsi croître en termes de population.

Principales aires urbaines - Projections de population selon le scénario alternatif		Unité : millier d'habitants					
	Population au 1 ^{er} janvier						
	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Montpellier	468	511	558	606	657	711	768
Perpignan	251	262	272	283	293	304	315
Nîmes	223	233	242	252	261	271	280
Béziers	126	128	130	131	133	134	135
Alès	89	89	88	87	86	84	83
Carcassonne	83	84	85	85	86	86	86
Narbonne	71	73	75	76	77	79	80
Sète	66	68	68	69	70	71	71

Source : INSEE, modèle OMPHALE 2000

Tableau n°2 : Principales aires urbaines, projections de population selon le scénario alternatif. source INSEE, Repères Synthèse n°3, mars 2002.- PROJECTIONS DE POPULATION EN LANGUEDOC-ROUSSILLON A L'HORIZON 2030.

3. La question de l'attractivité en termes économiques, la région en pleine mutation.

Le poids démographique induit la réflexion autour de l'offre d'emploi, aujourd'hui mais également demain. C'est dans ce contexte que s'insère la volonté de créer un cercle vertueux de création d'emplois dans une région en fort développement démographique, donc attractive.

Selon les dernières estimations d'emplois⁷, l'emploi total en Languedoc-Roussillon s'élèverait à 872 400 au 31 décembre 2005. En 2005, le taux de croissance de l'emploi au niveau national s'est élevé à 0,6%. En Languedoc-Roussillon, ce taux est de 1,4%, comparable à celui de 2004. Ce qui accorde à la région une dynamique exceptionnelle lui permettant de combler peu à peu son retard sur les autres régions françaises. La région se situe toujours parmi les premières régions françaises créatrices d'emplois. Elle est au deuxième rang après la Corse et devant Midi-Pyrénées, classement qui relève de la croissance, classement corrigé lorsque l'on s'intéresse aux effets de structure, des emplois d'une part, de la population active d'autre part. Si l'emploi non salarié reste pratiquement stable avec + 0,5 %, c'est surtout l'emploi salarié qui maintient un niveau de croissance élevé, avec + 1,5 %. Les secteurs les plus dynamiques sont la construction et les services.

En 2005, six zones d'emploi sur onze ont connu un accroissement de l'emploi supérieur à celui de la région : Béziers – St-Pons (2,0 %), Sète (1,9 %), Carcassonne (1,8 %), Montpellier (1,8%), Bagnols-sur-Cèze (1,7 %), et Perpignan (1,7 %). Avec – 1,7 % , la zone de Ganges-Le Vigan est la seule qui connaît une régression, due à une baisse dans l'industrie de 150 emplois (– 9,2 %). Après une diminution de l'emploi en 2004, la zone de Bagnols-sur-Cèze a retrouvé son dynamisme grâce aux secteurs de l'industrie et du bâtiment qui ont gagné près de 300 emplois. La zone de Sète bénéficie de la croissance des secteurs de la construction, du commerce et des services avec 600 emplois créés⁸.

De plus, selon les projections de l'Insee⁹ corrélant structure par âge et taux d'activité, alors qu'en France métropolitaine la population active devrait commencer à diminuer dès 2007 avec les premiers départs en retraite des générations du baby-boom, ce retournement ne devrait pas avoir lieu dans la région si les tendances démographiques se poursuivent comme par le passé. La croissance devrait même être continue jusqu'en 2030. Le Languedoc-Roussillon serait ainsi une des rares régions de la France métropolitaine à ne pas être marqué par une baisse de son potentiel en main-d'oeuvre à compter de 2007 ; la région enregistrerait uniquement à cette date un ralentissement de la croissance de sa

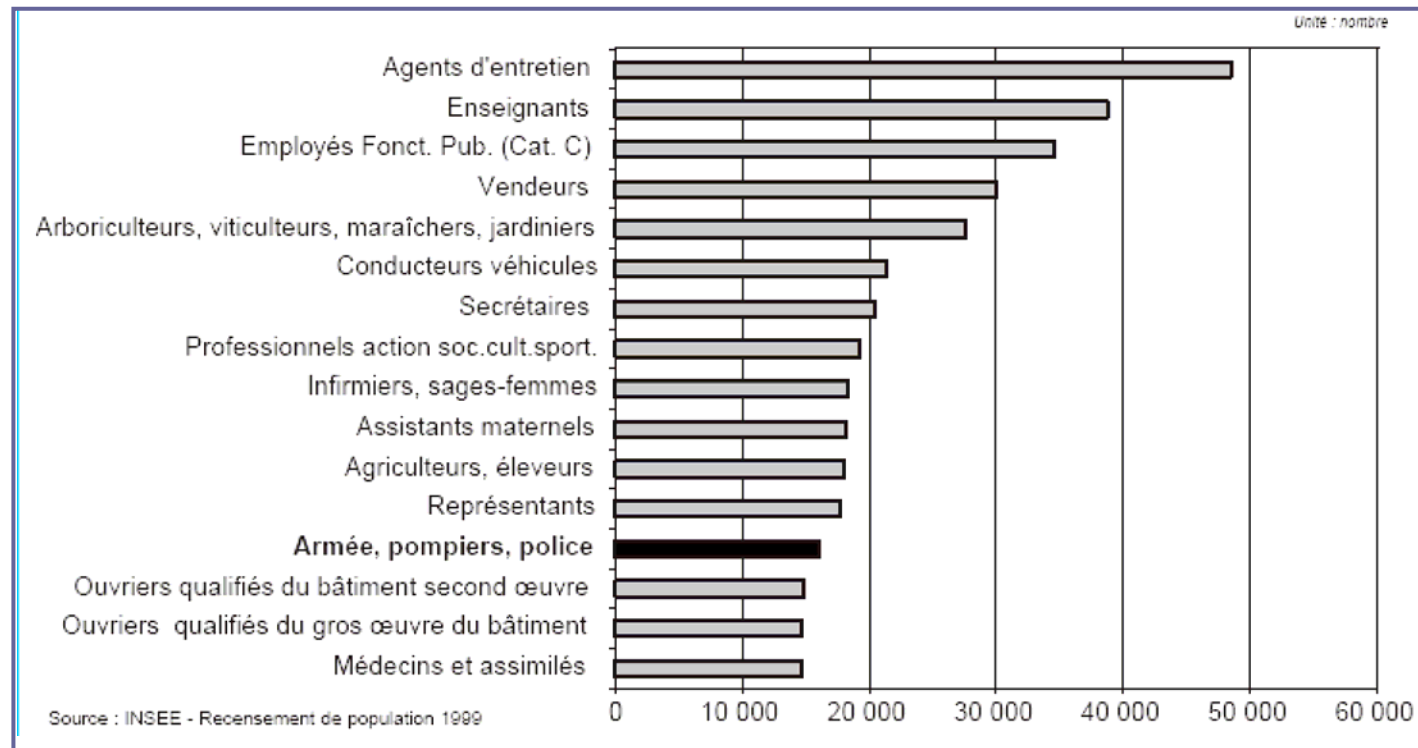
⁷ Repères pour l'économie du Languedoc-Roussillon – Chiffres, Bilan de l'emploi en Languedoc-Roussillon : en 2005, 12 000 emplois créés.– Repères n°7, mai 2007.

⁸ Ibid.

⁹ Repères Synthèse n°7, octobre 2005.– Le potentiel de main d'oeuvre à l'horizon 2015, Le Languedoc-Roussillon se démarquerait.– 6p.

population active. Le rythme de progression, de 0,7 % par an en moyenne sur l'ensemble de la période 1999–2015, serait en effet moins élevé en fin de période (0,4 % par an après 2007) après avoir été beaucoup plus soutenu en début de période (1,5 % par an avant 2007). Au-delà des chiffres, c'est davantage l'idée d'une croissance soutenue, de la population, de la population active et des activités qui est à prendre en considération. Et la corrélation de cette tendance avec la poussée métropolitaine.

La moitié des emplois régionaux sont regroupés en 16 familles professionnelles. Le PIB régional traduit des distorsions : le Languedoc–Roussillon vient au 11^{ème} rang des régions françaises en ce qui concerne la création régionale de richesse brute, mais le PIB par habitant classe le Languedoc–Roussillon à l'avant-dernier rang des régions françaises avec une valeur de 22 % inférieure à la moyenne nationale.



Graphes n°1 : Les 16 familles professionnelles représentées en Languedoc–Roussillon en 1999. source INSEE, Repères Chiffres n°14, décembre 2003.– La dynamique des métiers en Languedoc–Roussillon..

Tout le paradoxe de l'économie régionale tient dans l'évolution contemporaine de l'espace régional tant sur le plan démographique — une région qui perd ses hommes pendant plus d'un demi siècle puis qui connaît une inversion totale de ses indicateurs démographiques et enclenche un processus de croissance durable — que sur celui de l'économie motrice — un vieux tissu industriel né aux premiers temps de la révolution des métiers structure progressivement l'espace économique régional avant de s'effondrer alors que se construit un nouveau modèle tout d'innovation, lié à l'espace de métropolisation et à la capitale régionale. La région renforce sur ce plan son attractivité alors que se modifie profondément la distribution des hommes et des activités héritée de l'histoire. Si les bilans économiques récents restent très mitigés (créations d'emploi nombreuses mais chômage persistant surtout chez les jeunes actifs), on peut penser que les gains en emplois qualifiés de cadres (+18% entre 1990 et 2000), féminins et tertiaires (+ de 80% des emplois créés relèvent du tertiaire) vont impulser une dynamique novatrice vers des activités plus durables, liées à l'économie résidentielle et à celle de l'intelligence et de l'innovation. Reste que si l'économie résidentielle engendre surtout des flux d'échanges de proximité ou d'importation, les activités industrielles et l'agriculture génèrent des exportations et des flux de marchandises qui devraient servir d'appel à l'implantation de nouveaux établissements commerciaux dans les aires de connectivité, associés aux activités de service et aux grands équipements urbains.

Le Languedoc-Roussillon a très tôt basculé dans la périurbanisation (croissance à la périphérie des villes), inscrivant l'avant-pays des villes capitales dans un phénomène de métropolisation centré sur les aires urbaines de Sète, Montpellier, Nîmes et Alès, ouvert aux influences rhodaniennes et provençales. Près de deux languedociens sur trois habitent aujourd'hui à moins de 30 kilomètres du rivage et huit sur dix à moins de 30 kilomètres d'une des huit principales villes de la région, tandis que plus d'un Héraultais sur deux vit dans l'aire de métropolisation de Sète/Montpellier/Lunel. Dans le même temps, les campagnes sont devenues résidentielles, processus qui modifie certes en profondeur le rapport ville/campagne (de la rente foncière à la rente immobilière), mais suscite surtout de nouvelles formes de mobilité liées à la vie quotidienne de leur populations renouvelées et à la modification de leur tissu économique.

La configuration géographique de la région valorisée par les tendances modernes de la mobilité et par les grands aménagements (tourisme et infrastructures...) se lit de plus en plus en termes de linéarité, mais aussi en termes de convergence, de confluence, de jonction et d'ouverture entre des aires métropolitaines de niveau supérieur, tant sur le plan démographique qu'économique, de Lyon, Marseille, Toulouse et Barcelone. Le devenir économique de la région tient certainement à la façon dont se joueront les interrelations métropolitaines et à la capacité de la région de s'affirmer comme « terre médiane », capable d'attirer et de capter les flux d'échanges. L'économie régionale n'évolue-t-elle pas vers un modèle nouveau de l'économie de la connaissance et des services, de la qualification et du « savoir-être », en rupture avec le modèle dit « classique » du travail productif et du savoir-faire. Deux figures conséquentes émergent de ces tendances, celle de l'émiettement des

entreprises (micro et toute petite entreprises) tournées vers le tertiaire et les services, celle d'une dualité maintenant reconnue du marché du travail : emplois de « confort », de qualité, bien rémunérés d'une part, emplois peu qualifiés, précaires, mal rémunérés d'autre part. C'est dans l'environnement des villes que l'économie moderne du Languedoc-Roussillon se développe, là où se localisent les forces vives, infléchissant ainsi les trajectoires de l'ensemble du territoire régional.

L'industrie de l'innovation accompagne le tertiaire directionnel façonnant un nouveau Languedoc, renforçant le caractère duel de l'espace régional entre les aires traditionnelles de reconversion industrielle et les espaces urbains où s'affichent les initiatives métropolitaines. Toute l'organisation future des transports doit tenir compte de cette évolution tant de la répartition des hommes que des orientations nouvelles liées à la distribution des espaces économiques moteurs.

En ce sens, et pour mieux cerner la nature des réponses aux tendances ci-dessus évoquées, le Languedoc-Roussillon, au travers du « Contrat de plan Etat-Région 2007-2013 », s'efforce de redessiner les contours d'un territoire économique volontairement attractif.

- **Les secteurs économiques « traditionnels » se recentrent face aux nouvelles pratiques de consommation :**

L'histoire économique de la région se décline en une vaste fresque associant belles réussites et échecs retentissants. L'industrie est au cœur de ces processus, de la manufacture triomphante, ouvrant la région aux échanges avec le Monde, au long nécrologe des industries traditionnelles (textile, charbon, métallurgie, chimie...). L'industrie représente environ 10% de l'emploi régional (en France, 17% de l'emploi total) avec quelque 85 000 salariés (soit 2% des effectifs nationaux). Moins de 2% des investissements industriels nationaux se localisent en Languedoc-Roussillon. Mais l'industrie continue à produire des richesses en région et se classe au deuxième rang régional après le tertiaire ((13% de la valeur ajoutée). Le secteur industriel est constitué en majorité de TPE-PME (sur 12 197 établissements, seuls 48 dépassent les 200 salariés et 10 888 comptent moins de 10 salariés). Le Bâtiment et les Travaux Publics (BTP), avec 7% des actifs et près de 6% de la valeur ajoutée régionale, demeurent le secteur moteur¹⁰.

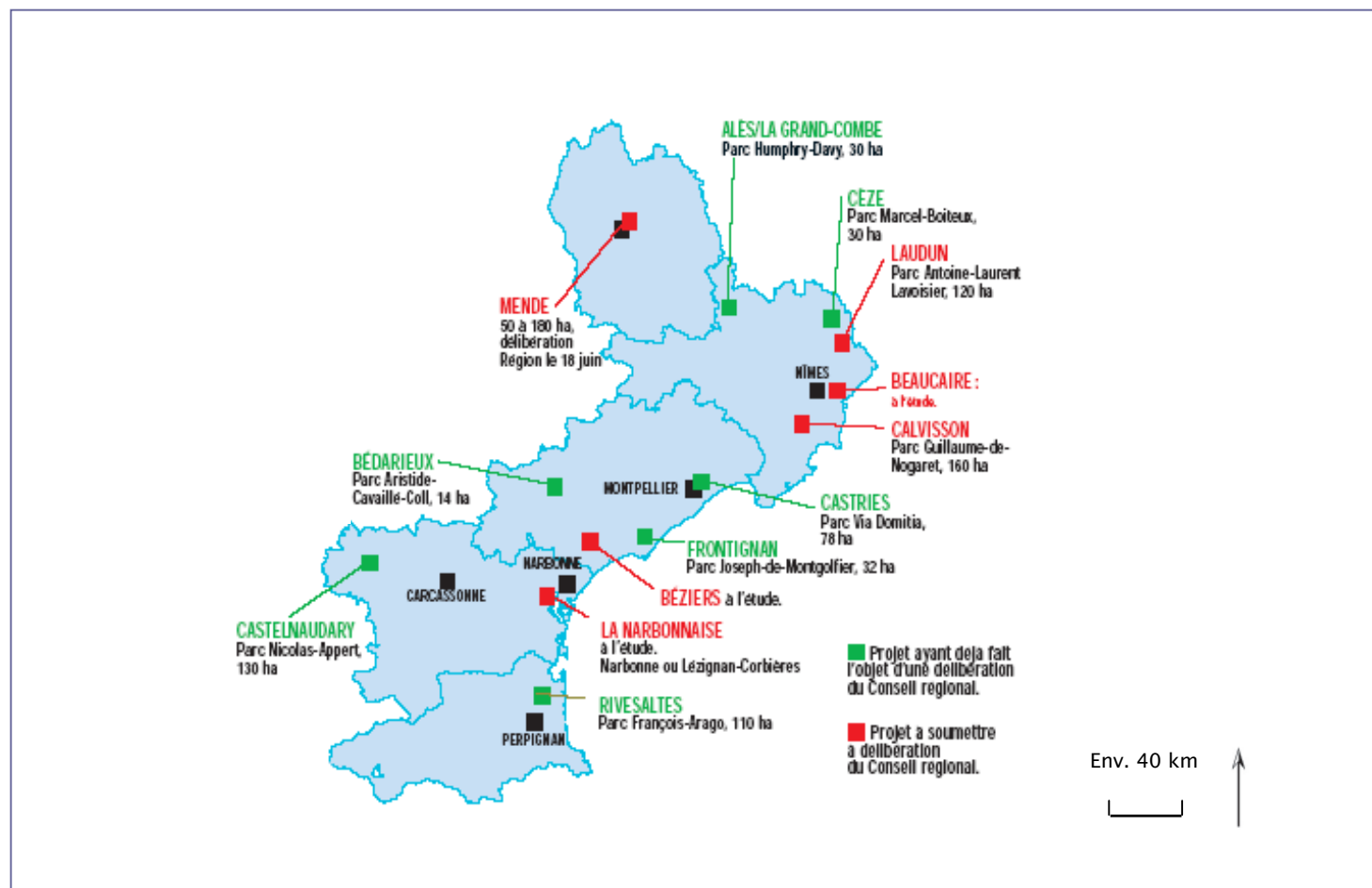
L'industrie fournit moins de chômeurs que le tertiaire et suscite bien d'investissements novateurs. La région s'est engagée dans la voie de la modernisation de son tissu productif à partir de choix déterminants vers l'industrie de la connaissance et des savoirs. Les innovations technologiques et les investissements dans les secteurs novateurs du système de production donnent sa couleur à un « néo Languedoc »

¹⁰ Edater-Systra.- Vallée du Rhône / couloir languedocien : infrastructures et territoires - fiches territoriales détaillées.- octobre 2002

industriel. Son territoire recouvre parfaitement les aires d'extension des villes et la capitale régionale en est la marque dominante. Malgré des faiblesses reconnues, cette économie émergente dessine un Languedoc industriel fait d'opportunités et de turbulences, largement associé aux espaces métropolitains européens et mondiaux. Avec des centaines d'entreprises des technologies de l'information et de communication (TIC), 12 000 emplois ont été créés autour de Nîmes, Perpignan et Montpellier, ce dernier pôle étant devenu significatif à l'échelon national et européen. 180 petites et moyennes entreprises industrielles (PMI) particulièrement innovantes en imagerie et robotique médicales, prothèses, bio-matériaux ... illustrent l'essor de la recherche-développement dans les secteurs des biotechnologies et des industries de la santé et de la médecine.

C'est dans un esprit de soutien aux différents secteurs de pointe que la région a opté pour un réseau de « parcs régionaux d'activités économiques » en investissant 350 millions d'euros dans un premier temps. Elle pense ainsi contribuer à la création de nouveaux emplois stabilisant notamment les tissus économiques des territoires concernés. Leur localisation marque bien la place que joue aujourd'hui en Languedoc-Roussillon, l'espace urbanisé : sur la quinzaine de parcs en cours ou en projet, deux seulement se localisent dans les anciens espaces industriels du bassin d'Alès et de Bédarieux, quatre concernent le Gard et la façade rhodanienne, quatre le couloir languedocien de Narbonne à Montpellier.

- Réseau Ferré de France -



Carte n°3 : Localisation des parc régionaux d'activités économiques en projet

La production agricole du Languedoc–Roussillon s’élève à 2 350 millions d’euros (chiffre 2004) dont 44 % pour les vins, 26% pour les fruits et légumes. Le Languedoc–Roussillon produit 35 % des vins français et 22 % du blé dur en quantité. La Région compte aujourd’hui 43 800 exploitations agricoles, soit un tiers de moins qu’il y a vingt ans, en majorité de petite taille (moins de 10 ha). Le nombre d’emplois agricoles est de 57 800, dont 20 % d’emplois saisonniers. Les exploitations comportant de la vigne concentrent les 2/3 des emplois agricoles.

Le Languedoc–Roussillon est la plus importante région viticole de France ; avec 17 millions d’hectolitres produits en moyenne par an, soit le tiers de la production française. La vigne a généralisé le rapport marchand au sein de l’agriculture régionale et donné sens à l’organisation du territoire par le biais d’un cloisonnement fonction de la distribution des villes (rapport villes/campagnes et rayon d’influence des villes). Elle a aussi, en son temps de prospérité généré une intense vie industrielle tant à l’amont de la production que pour l’élaboration du vin et de ses sous–produits. La viticulture a opéré une énorme mutation depuis 30 ans avec une réduction du vignoble (de 450 000 hectares en 1970 à 290 000 hectares en 2003) et une importante restructuration vers une production de qualité, sous forme de vins d’appellation (près de 20 % d’AOC¹¹ soit quelque 3 millions d’hectolitres) et de vins de pays. Pour autant, la concurrence des vins des nouveaux pays producteurs (« vins du Nouveau Monde ») et la forte dépendance à une consommation nationale en diminution plongent la viticulture régionale dans une grave crise de mévente. C’est l’ensemble de la filière qui s’interroge sur son avenir alors que le vignoble représente un secteur très actif en termes d’exportations régionales.

La filière fruits et légumes, qui représente 26% de la production agricole régionale, constitue un levier essentiel en termes d’emplois et d’échanges. Cependant, elle est fragilisée par ses difficultés au regard de la concurrence internationale et ses parts de marché se sont effritées ces dernières années. Entre avantages liés à la géographie du territoire et handicaps (faible spécialisation, peu d’économie d’échelle, faible productivité et manque d’organisation professionnelle face à la concurrence, peu d’industries de transformation...), la filière fruits et légumes peut être valorisée, au-delà des marchés locaux et des circuits « fraîcheur »

Mais en région, 80%¹² des emplois créés le sont dans le secteur tertiaire, qui assure 78% de la croissance régionale. 28% des établissements du secteur se consacrent aux services aux entreprises (R&D, logistique, démarche qualité...),72% aux services à la personne (commerces, établissements d’éducation, de santé, d’action sociale, activités de loisirs) spécifiant ainsi une dominante, celle de l’économie résidentielle. Le tertiaire non marchand prend figure de pilier « sûr » pour beaucoup de ménages car il absorbe environ 40% de l’emploi salarié et participe à la création de plusieurs milliers d’emplois dans l’éducation et la santé en particulier.

¹¹ Appellation d’Origine Contrôlée

¹² INSEE

Le tourisme, quant à lui, représente un des maillons essentiels de l'économie régionale puisque, selon l'INSEE, il fait directement travailler quelque 42 000 personnes, mais le double en saison auxquelles s'ajoutent des emplois temporaires. L'offre d'hébergement se concentre sur le littoral et dans les centres urbains (Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan) avec 71% du parc total régional. Le littoral reste aujourd'hui la principale destination touristique et le seul espace géographique disposant, malgré leur caractère vieillissant, des équipements et hébergements capables de satisfaire la demande touristique internationale.

Du fait des améliorations des moyens de transport et du réaménagement du temps de travail, ce secteur connaît une mutation progressive de la demande. Il apparaît désormais plus que judicieux de revisiter les fondements mêmes de son fonctionnement. En effet, il convient de se repositionner sur un tourisme plus continu lié à une réduction de la durée des séjours et à un étalement de ceux-ci dans le temps. Cette évolution doit être prise en compte au regard des projets de transport et l'on peut maintenant, par exemple, envisager comme nouvelle opportunité, l'accueil d'une clientèle d'origine parisienne, lyonnaise, métropolitaine... pour des séjours de fin de semaine, à partir de la ligne à grande vitesse (TGV).

Mais cette tendance doit aussi être accompagnée d'une modernisation de l'offre touristique (développement de la qualité, mise en réseau, adaptation de l'offre d'hébergement ...). En conséquences, un lissage des déplacements des touristes sur l'année devrait s'effectuer, avec néanmoins la présence des pics habituels du mois d'Août.

Dans tous les cas de figure, l'économie régionale n'est pas a priori fortement inductrice de transports de matières pondéreuses, vins et quelques produits spécifiques (Richard Ducros à Alès, Perrier...) exceptés. Par contre, la part essentielle de l'économie résidentielle et du tertiaire favorise les déplacements à l'intérieur de l'espace régional (des hommes surtout) et sur les marges en relation avec les régions mitoyennes. Le commerce extérieur de la région est sensible à cette structure économique : la région se classe 17^{ème} sur 22 en ce qui concerne les « exportations » ! Services, tourisme, industries de pointe sont plus significatifs d'une économie de l'immatériel que des biens de transformation et exigent peu de déplacements de matières.

- Les pôles de compétitivité ou un nouvel élan dynamique territorial¹³ :

Face aux mutations économiques internationales et, par répercussion, nationales, la France a décidé d'initier une politique industrielle de grande envergure : la mise en avant de facteurs clefs de compétitivité industrielle, au premier rang desquelles se trouve la capacité d'innovation par la Recherche-Développement (R-D). Dans cette logique, le Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (CIADT) a décidé, fin 2004, de lancer un appel à projets visant à constituer des pôles de compétitivité fondés sur des partenariats publics-privés pouvant impliquer les entreprises, les organismes de recherche et de formation, les établissements financiers, les collectivités territoriales, l'Etat et l'Europe. Ceci dans le champ des technologies structurantes et des activités industrielles pour lesquelles le territoire concerné est spécialisé ou bénéficie de potentialités avérées.

Un pôle de compétitivité résulte de la combinaison, sur un même territoire, de trois types d'acteurs (entreprises + centres de formation + unités de recherche) et de trois facteurs décisifs (partenariat + innovation + visibilité internationale). L'outil « pôles de compétitivité » doit permettre le développement d'activités industrielles, de créer de l'emploi et conforter les territoires ; il concerne non seulement les domaines technologiques en émergence (nanotechnologies, biotechnologies, microélectronique, ...) mais également des domaines plus matures (automobile, aéronautique, énergie, biens de consommation...). Il s'inscrit dans une perspective internationale, en premier lieu européenne : il s'agit de créer des pôles dotés d'une masse critique suffisante pour leur permettre de s'ouvrir vers des partenariats équilibrés avec des acteurs étrangers.

Le développement des infrastructures et la conduite des partenariats en étroite collaboration avec les régions constituent également des facteurs clés de réussite. Création de richesses nouvelles, partenariat, recherche et développement constituent les maîtres mots de la politique en faveur des pôles de compétitivité. Le but est clair : donner un impact positif et provoquer une dynamique de croissance du tissu économique régional, favoriser par les coopérations des chaînages de réseaux d'échanges propices à la constitution d'un nouveau maillage économique spécifique et ciblé, porteur de développement.

En Languedoc-Roussillon, quatre pôles de compétitivité, spécifiques ou interrégionaux sont reconnus :

¹³ Stéphane VILLEPONTOUX, Sabine FABRE, Les finances publiques, Cahiers de la prospective, n°3, juin 2007.

- **Q@LI-MED(iterranée)¹⁴:**

Ce pôle a pour but favoriser la croissance du secteur agroalimentaire régional en valorisant les notions de qualité et d'identité en Méditerranée.

Quatre axes sont mis en avant :

- les productions méditerranéennes : amélioration variétale des plantes destinées à l'alimentation,
- la sécurité alimentaire et la traçabilité des produits,
- les aliments et leurs effets sur la santé,
- le marketing territorial : valoriser la notion de « territoire agroalimentaire ». Le périmètre de Q@LIMEDiterranée comprend les aires urbaines de Montpellier, Perpignan et Nîmes.

- **Gestion des risques et vulnérabilité des territoires :**

Les régions PACA et Languedoc-Roussillon forment un territoire concentrant des risques dont les causes sont naturelles, technologiques ou industrielles. Cette situation nécessite d'améliorer la prise en compte des risques dans l'aménagement du territoire, afin de réduire durablement les dommages qui en résultent. Le pôle «Gestion des risques et Vulnérabilités des Territoires» regroupe l'ensemble des thématiques dans leurs composantes Terre et Mer : risques naturels majeurs, risques industriels, risques urbains en Méditerranée, ainsi que les systèmes intégrés et technologies transverses.

- **Trimatec :**

C'est un pôle interrégional à vocation nationale dont le cœur est basé sur le complexe géographique Marcoule-Tricastin. L'objectif est de mettre en valeur les technologies développées sur les deux sites et valoriser leurs applications dans et hors du champ nucléaire pour proposer une déclinaison intéressante de la haute technologie nucléaire vers l'électronique, la viticulture ou encore, l'agroalimentaire. Ainsi, la diffusion gazeuse utilisée pour l'enrichissement de l'uranium pourrait être développée dans la filtration membranaire avec des applications dans l'agroalimentaire. Les fluides " « super-critiques » pourraient, quant à eux, être appliqués dans les senteurs ou les traitements végétaux. Enfin, le savoir-faire en matière de démantèlement des installations nucléaires pourrait servir à l'assainissement de sites industriels. Le CEA et Areva sont les porteurs du projet et dirigent le comité stratégique. Trois grands domaines de coopération :

- Technologies de séparation et de recyclage des matières utilisées dans l'industrie.
- Traitement, conditionnement et valorisation des effluents et des déchets.
- Réhabilitation des sites industriels en fin de vie.

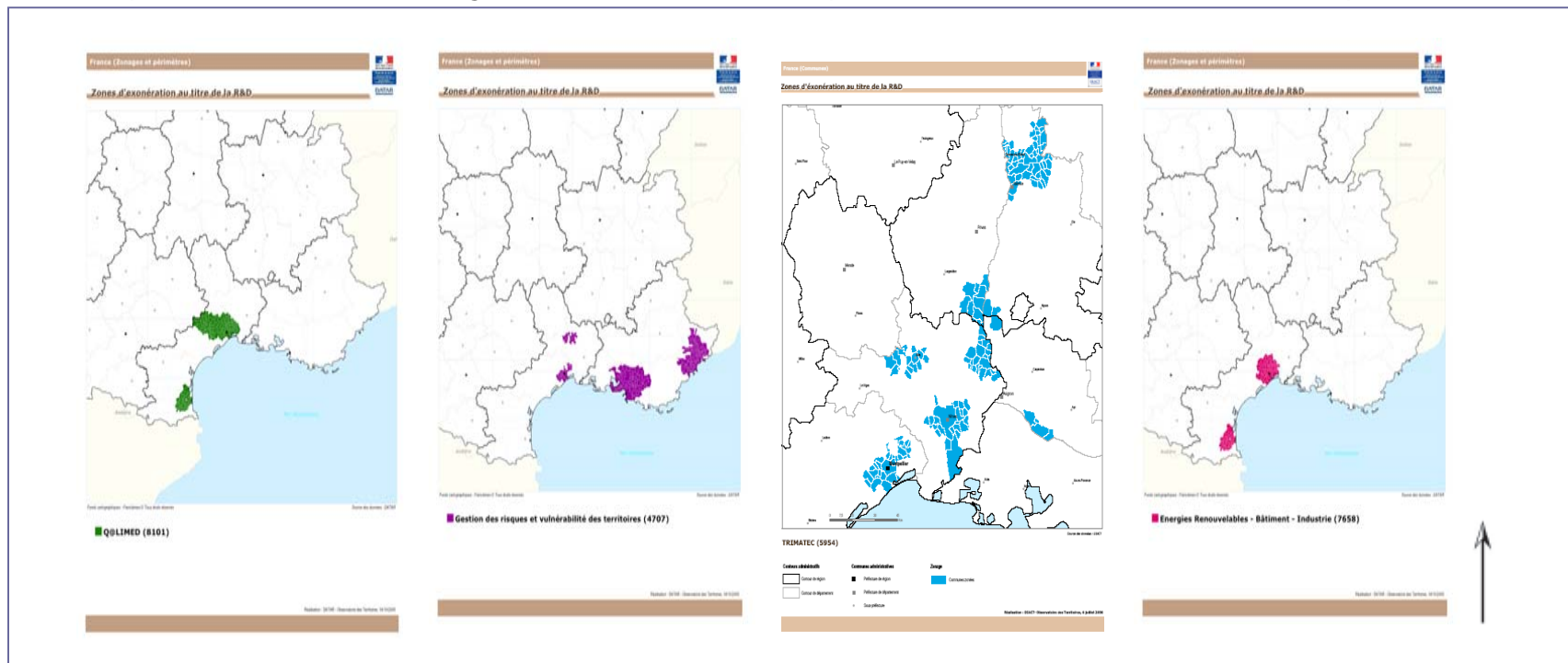
¹⁴ <http://eco.montpellier-agglo.com>

- **Derbi¹⁵ :**

Ce pôle « Energies renouvelables-Bâtiment-Industrie » s'est constitué autour de l'université de Perpignan. Il a pour objet le développement de toutes les énergies renouvelables (en particulier le solaire et l'éolien), notamment en examinant leurs utilisations dans les bâtiments et dans l'industrie.

Le projet se décline en trois axes : Bâtiments, Gestion des réseaux d'énergies, Production décentralisée d'électricité.

Concrètement, l'ensemble de ces pôles irrigue une partie non négligeable de l'espace languedocien, associant universités, centres de recherche du CNRS et des entreprises privées, structures territoriales. Ils sont aussi un des facteurs déterminants des échanges interrégionaux et vont accroître leur importance dans l'économie régionale, suscitant ainsi des déplacements matériels et immatériels conséquents.



Cartes n°4.5.6.7 : Localisations territoriales des différents pôles de compétitivité. Source : DIACT.

¹⁵ www.lasrc.net/tmp_docs/poles.doc

On peut résumer l'enjeu majeur du développement économique du Languedoc-Roussillon au cours des 25 années à venir pour que sa puissance attractive soit renforcée. Il convient de consolider les investissements qui renforceront l'implantation des entreprises ou qui permettront de présenter aux investisseurs des opportunités fortement attractives et concurrentielles, comme la qualité de l'offre de l'immobilier d'entreprises, de zones d'activités, de parcs technologiques, de pépinières, et d'équipements à haute valeur ajoutée. Il faudra aussi fixer les filières économiques émergentes dans lesquelles les forces vives de la région devront s'investir afin que le Languedoc-Roussillon puisse s'affirmer comme une référence incontournable dans les années à venir dans le domaine des éco-industries, des biotechnologies, des TIC, des énergies renouvelables, des industries de la santé, du loisir et bien-être, des produits de terroirs...

4. Ressources et contraintes environnementales.

En raison de sa situation bioclimatique privilégiée, la région possède l'un des patrimoines naturels les plus riches et les plus variés de la France métropolitaine. Mais celui-ci est fragilisé¹⁶.

Le Languedoc-Roussillon constitue une véritable réserve d'espace pour l'Europe : 160 Km de côte sableuse, un système lagunaire, une réserve biologique de premier ordre et des zones de montagnes encore préservées. La région compte 550 espaces protégés (dont 128 classés), soit le quart des espaces protégés français.

L'histoire et la culture y sont omniprésentes avec 300 sites historiques classés et l'inscription au Patrimoine Mondial de l'UNESCO de la Cité de Carcassonne, du Canal du Midi et du Pont du Gard.

Le Languedoc-Roussillon dispose, du fait de ses caractéristiques climatiques et de ses ressources naturelles (soleil, vent, biomasse), du gisement d'énergie renouvelable le plus diversifié de la France métropolitaine. De plus, le climat méditerranéen (fort rayonnement solaire, luminosité extérieure, variations de température, humidité) constitue un réel potentiel pour l'amélioration de la qualité environnementale des bâtiments, que ce soit en termes d'efficacité énergétique ou de confort.

¹⁶ CPER Etat-Région 2007-2013, version intégrale définitive – 84p.

Le Languedoc–Roussillon possède de nombreux atouts pour renforcer la production d'énergie au niveau régional à partir d'énergies renouvelables

- Un des meilleurs taux d'ensoleillement de France métropolitaine,
- Un régime de vent soutenu, conférant à la région une position privilégiée pour le développement de l'énergie éolienne,
- Une importante superficie de surface boisée (34%) assurant un potentiel de développement important du bois comme source d'énergie.

L'afflux de population et de touristes menace cependant les équilibres naturels. Traitement des déchets, gestion de ressources rares comme l'eau ou l'énergie deviennent des problèmes cruciaux.

Près de deux languedociens sur trois habitent aujourd'hui à moins de 30 Km du rivage. En outre, cette population connaît des variations saisonnières importantes. Les résidences principales ne constituent que 71 % des logements. Le Languedoc–Roussillon est la 2ème région pour les résidences secondaires (près du quart des logements).

L'extension résidentielle des villes a transformé les campagnes viticoles. Sur des distances de 15 à 30 km, selon la taille de la ville et l'intensité du phénomène, les villages ont vu se multiplier les lotissements et les équipements nécessaires (écoles, commerces de proximité, équipements sportifs, services publics...). L'avant-pays a bénéficié d'apports migratoires qui ont revitalisé les territoires ruraux périurbains mais qui ont aussi transformé les paysages, les modes de vie et multiplié les risques environnementaux. De plus, le nombre de visiteurs est d'environ 4 500 000 et la population estivale qui séjourne est estimée à 1 500 000 personnes, dont 60% passent leurs vacances sur la côte.

Cette pression démographique et urbanistique menace les espaces littoraux et ruraux périurbains. Les ressources en eau et les milieux aquatiques remarquables de la région constituent des richesses fragiles, soumises à des pressions croissantes (augmentation exponentielle des besoins, conflits d'usage, pollutions). L'espace littoral au sens large, zone la plus urbanisée remplit aussi des fonctions de réserve naturelle, de zone de tourisme de masse, accueille les principales zones d'activités économiques, et concentre les flux de transit interrégionaux. Sur une bande de 30 km de « large », se localisent stations balnéaires et ports, sites classés, zones d'activité économique, espaces agricoles, aires urbaines, et grandes infrastructures de niveau national ou européen (autoroute et routes, lignes ferroviaires, aéroports principaux). Concentration qui n'est pas sans conséquences sur la conservation des milieux naturels et la reproduction des écosystèmes.

Aux demandes des résidents actifs (logements, emplois, équipements tels qu'établissements scolaires, universitaires, culturels etc.) s'ajoutent celles des retraités et des touristes (hébergement, services, activités récréatives, etc.) qui peuvent parfois entrer en concurrence. La volonté de conserver une bonne qualité de vie, de voir préserver les sites et la beauté des paysages est largement partagée. Mais tous veulent aussi un accès à une plus grande mobilité, principe qui génère de sérieuses conséquences en termes d'aménagement de l'espace.

Les préférences pour l'habitat individuel (6 logements sur 10) et le phénomène général de décohabitation¹⁷ (2,26 personnes par ménage en 2004 contre 2,32 en 1999, le tiers des ménages (32,6%) comptant une seule personne) aboutissent à un étalement urbain, induisant l'obligation de déplacements quotidiens et l'usage quasi systématique de la voiture qui assure 82% des déplacements journaliers. Le développement économique et le tourisme requièrent des infrastructures de services, des plate-formes logistiques, des moyens de transport régionaux, interrégionaux et internationaux.... Avec toutes les conséquences générées par la co-présence d'un trafic poids-lourds et d'un trafic de véhicules individuels, l'A9 est saturée 100 jours environ par an soit près d'un jour sur trois. Le déséquilibre entre l'espace d'urbanisation vive et le reste de la région s'aggrave. Cette situation ne peut que générer des tensions foncières qui doivent être maîtrisées et des conflits d'usage qui doivent être arbitrés dans l'optique d'un développement économique, équilibré, équitable et durable du territoire. C'est dans ce contexte que s'insèrent les grands projets d'aménagement du Languedoc-Roussillon.

¹⁷ Au départ, cessation de la cohabitation entre les parents et enfants. Plus généralement, cessation de cohabitation intergénérationnelle (grands parents / parents / enfants) et matrimoniale (séparations, divorces, ménage recomposés,...).

II. Des projets pour la région

Le contrat de plan Etat/Région fixe des objectifs, définit des orientations, qualifie les projets qui vont donner sens aux trajectoires du développement futur souhaité. Nous proposons d'analyser les différentes propositions contenues dans le contrat de plan selon trois directions : celle de l'économie à partir du développement des filières de production, celle de l'environnement et du patrimoine vecteurs d'une attractivité renouvelée, enfin celle des infrastructures comme support et facteur d'un développement nouveau.

1. Les filières stratégiques, outil structurant de l'économie régionale.

Parce qu'elles concentrent les emplois régionaux et/ou qu'elles regroupent des activités à fort potentiel de développement, les filières doivent faire l'objet d'une attention particulière¹⁸ en termes d'aménagement, de réhabilitation ou de constructions nouvelles. Dans l'optique d'un développement prospectif de l'économie régionale, elles représentent des facteurs de dynamique et de changement, d'innovation, portant effet sur les composantes territoriales et sur le fonctionnement des échanges.

- **Maintenir et renforcer les industries agroalimentaires**

Au-delà de l'accompagnement des mutations des filières de production agricole, le choix de développer les industries agro-alimentaires procède du besoin de valoriser les productions régionales, notamment de qualité, et d'impulser une économie d'échanges en dynamisant les capacités d'exportation de produits finis.

Les industries agro-alimentaires qui ont fondé les grands espoirs de développement au seuil des années 1960 avec la mise en eau du canal du Philippe Lamour constituent un passage obligé pour l'agriculture régionale et un point fort de l'industrie régionale. Quelque 20 000 salariés y sont rattachés notamment dans le Gard et les Pyrénées-Orientales. Le choix de la Région de soutenir les entreprises de cette filière se justifie largement par les capacités à générer de la plus value économique et de pourvoir à la recherche d'innovations. On distinguera les entreprises industrielles ou de commerce de gros travaillant pour le compte du secteur vitivinicole qui sont porteuses d'innovation et de brevets souvent

¹⁸ Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc-Roussillon, sept. 2006.- Contribution du réseau consulaire Languedoc-Roussillon à l'élaboration du SRADT.- Languedoc-Roussillon, objectif Sud de France 2030.- 30p.

commercialisés sur l'ensemble du territoire national et à l'exportation, ainsi que celles du secteur agroalimentaire, point fort de l'industrie régionale. Leur mise en réseau et le rapprochement spatial des activités de production directes et induites permettront d'optimiser les coûts, de renforcer la compétitivité sectorielle et d'améliorer les conditions de diffusion et d'exportation des productions régionales. La conséquence immédiate est à rechercher dans la mise en place et le développement des fonctions logistiques et des industries de transformation associées. Ce qui devrait entraîner la consolidation des axes de transport et de desserte territoriale pour en améliorer la fluidité.

- **Consolider la filière tourisme en diversifiant l'offre touristique**

Plusieurs orientations sont envisagées par la Région et l'État (CPER) dans le cadre d'une politique d'incitation, d'encouragement et de soutien aux entreprises du secteur.

Soutenir les projets de développement d'infrastructures portuaires dévolues à la plaisance (aménagement d'un port de plaisance à Port-La-Nouvelle) afin de satisfaire la forte demande d'anneaux et de développer le potentiel du secteur.

Améliorer les infrastructures des ports existants en privilégiant les aménagements pour l'accueil des plaisanciers .

Aménager les abords des canaux de plaisance (canal du Midi surtout) par la création d'aires de jeux, de pistes cyclables, de sentiers botaniques..., Ces aménagements valoriseront les sites touristiques insuffisamment fréquentés par les plaisanciers et/ou les promeneurs (pour exemple, étude d'un schéma interdépartemental de voies douces le long du Canal du Midi en partenariat avec les collectivités territoriales).

Requalifier les stations du littoral en engageant et finançant des études techniques de réhabilitation (infrastructures, dessertes, accès, parc immobilier, équipements publics), en développant les hébergements pour les travailleurs saisonniers, et en incitant les propriétaires privés à engager des travaux de réhabilitation par des opérations de type ANAH, avec le concours des professionnels de l'immobilier

Aider financièrement la réalisation d'équipements lourds à vocation ludique et/ou sportive

Favoriser l'intégration paysagère des nouvelles constructions et lutter contre la «cabanisation» du littoral

Favoriser l'implantation de structures d'accueil pour développer le tourisme économique d'affaires (de congrès, culturel...), et soutenir l'adaptation des structures d'hébergement professionnel en zone rurale afin de développer la capacité d'accueil de ces zones et y maintenir une offre de qualité

Favoriser les partenariats littoral/arrière-pays et mettre l'accent sur le « tourisme local »

Relancer une communication efficace pour valoriser l'identité et la richesse du territoire

La question du tourisme interfère avec celle de la mondialisation. L'ouverture du monde au tourisme place le Languedoc-Roussillon devant la nécessité de renouveler entièrement les conceptions jusqu'ici prioritaires. Les options choisies pour diversifier l'offre accordent une place

essentielle aux qualités du patrimoine et de l'environnement, à la dimension culturelle, à la ville comme objet de voyage et de découverte... On a pu dire que le tourisme balnéaire avait atteint la fin de son cycle de développement, ouvrant ainsi la voie à la « résidentialisation » des stations. En contre-partie, le tourisme urbain et culturel offre de belles perspectives de développement au Languedoc-Roussillon. On comprend mieux dès lors l'importance accordée aux projets d'aménagement relatifs à l'environnement, au patrimoine et aux créations culturelles. Nature, culture, patrimoine conditionnent en quelque sorte le devenir de l'espace entre Rhône et Pyrénées. C'est là le triptyque majeur du contexte régional qui justifie une attention particulière et suscite des projets déterminants en termes de flux.

2. Nature, culture, patrimoine, affirmer la place de la région, renforcer son attractivité

Il est question sur ce plan de maintenir et d'améliorer l'attractivité de la région, d'en faire une référence européenne. Richement doté d'espaces de faibles densités et d'un réseau de villes au patrimoine conséquent, le Languedoc-Roussillon peut certainement ouvrir la voie à une conception nouvelle du rapport au tourisme, aux loisirs, au temps libre. Conception qui fait la part belle à la découverte, à la culture, à la création. La volonté affichée de structurer l'espace régional à partir des territoires de projets¹⁹ se transcrit via une somme d'axes au sein de la réflexion d'aménagement. Deux orientations justifient un regard particulier par les conséquences qui en sont déduites et par leurs effets sur les grands choix économiques. Pour un aménagement durable, « soutenable » du territoire, la question de la prévention des risques constitue une référence majeure. Elle est associée aux principes de précaution et de préservation en ce qui concerne la biodiversité, la localisation des hommes et des activités. Le Languedoc-Roussillon offre une richesse patrimoniale reconnue souvent placée au cœur des projets de territoire. Patrimoine et culture sont associés pour élaborer une politique régionale ambitieuse et innovante.

- **Aménagement et prévention : penser le risque en développant le territoire de façon soutenable.**

Dans ce programme, l'idée est de mettre en œuvre, dans l'établissement ou dans l'application, les différents plans de prévention des risques, d'augmenter leurs réseaux d'informations, pour juguler au mieux l'ensemble des zones concernées, et s'inscrire ainsi dans une démarche d'optimisation de l'utilisation des ressources actuelles, de préservation et de restauration des milieux en difficulté.

¹⁹ CPER Etat-Région 2007-2013, version intégrale définitive.- 84p.

Concernant l'aménagement et la gestion intégrée du rivage du Languedoc-Roussillon, le CIADT²⁰ du 13 décembre 2002 a identifié 8 sites emblématiques à aménager dans les 10 années à venir :

- Grand Site de la petite Camargue,
- Lido du petit et du grand Travers,
- Lido de Villeneuve les Maguelone à Frontignan,
- Lido de Sète à Marseillan,
- Côte Ouest de Vias,
- Ile des Coussoules, sur la commune de Leucate,
- Étang de Canet Saint Nazaire,
- Site de Paulilles sur la commune de Port-Vendres.

Le programme de réhabilitation de ces sites a été largement engagé durant le précédent CPER. Les maîtres d'ouvrages sont identifiés, les choix d'aménagement et les coûts d'opérations ont été arrêtés et la plupart des projets entrent ou sont entrés en phase de travaux (Paulilles, lido de Sète à Marseillan, île des Coussoules...). Il convient de poursuivre ce programme d'aménagement durable du littoral et de l'étendre à quelques opérations ciblées de prévention des risques d'érosion et de submersion marine.

Le Réseau de Suivi Lagunaire (RSL) couvre la majorité des lagunes du Languedoc-Roussillon, soit un total de 21 milieux lagunaires. Il contribue largement à l'amélioration des connaissances sur les lagunes de la région, notamment en ce qui concerne la problématique de l'eutrophisation. Il permet de structurer les acteurs du territoire en un réseau de gestionnaires (lieu d'échanges d'expérience, d'informations et de formations) et constitue pour ces structures un outil d'aide à la gestion (développement de méthodologie adaptée aux problématiques lagunaires, assistance technique, etc.).

Une enveloppe globale de 20 millions d'euros sera attribuée pour l'ensemble de ces actions dans le cadre du programme opérationnel FEDER. En complément des engagements financiers de l'Etat et de la Région, des crédits européens pourront être apportés dans le cadre des programmes opérationnels FEDER et LEADER.

²⁰ Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire

L'importance du réseau NATURA 2000 en Languedoc-Roussillon (144 sites, 32% du territoire, 890 000 ha), l'existence d'un parc national avec sa zone périphérique, de parcs régionaux, de 25 réserves naturelles, d'espèces emblématiques comme l'Aigle de Bonelli (70% des espèces animales de France et 48% des espèces végétales sont présentes dans la région) justifient, pour enrayer le recul de la biodiversité, des actions importantes et continues de restauration des milieux naturels et des paysages :

- mise en place des DOCOB²¹,
- mise en œuvre des plans de gestion des Réserves Naturelles Nationales et Réserves Naturelles Régionales,
- lutte contre les espèces envahissantes,
- conservation des espèces animales et végétales d'intérêt régional,
- étude et restauration des corridors écologiques.

Enfin les programmes d'actions spécifiques des PNR, contribuant au maintien et à la valorisation de la biodiversité, ainsi que les actions engagées par le Parc National des Cévennes, au travers de la Charte d'adhésion, seront soutenus par la Région.

La richesse des milieux plaide en faveur d'un aménagement « raisonné » du territoire régional et interroge toute intervention sur celui-ci, notamment en termes d'infrastructures lourdes. Situation d'autant plus « tendue » que l'essentiel des projets porte sur l'espace le plus sensible et le plus fragile, celui de la bande côtière élargie à quelque 30 kilomètres, là où sont les villes capitales, où se répercutent les tensions maximales de l'urbanisation, périphérique et métropolitaine, où sont projetées les infrastructures majeures.

- **Projets d'aménagement de types culturels et patrimoniaux**

La concentration des efforts sur ce domaine qualifie une politique ambitieuse de construction et de rénovation d'équipements et de monuments culturels et historiques. Ainsi les priorités culturelles de la Région s'orientent dans deux directions. D'une part, des engagements

²¹ Documents d'Objectifs. C'est un document de planification multi partenariale destiné à organiser la manière dont les acteurs du site devront prendre en compte, par des moyens décidés localement dans la concertation, les impératifs de Natura 2000. Il est établi en concertation avec un comité de pilotage local présidé par le Préfet, comprenant les acteurs majeurs de chaque site.

en matière de rénovation des monuments d'envergure nationale, d'autre part, des engagements en matière de construction d'équipements structurants²².

Concernant le patrimoine :

- Restauration de l'Amphithéâtre de Nîmes
- Centre de Recherches de Tautavel
- Abbaye de Lagrasse
- Musée – site et fouilles archéologiques de Lattes
- Site archéologique du Clos de la Lombarde
- Site archéologique de Javols
- Site archéologique de Nages et Solorgues
- Étude sur le Canal du Midi
- Cité de la Danse à Montpellier, phase 2
- Palais des Rois de Majorque

Volet création :

- Construction du théâtre de l'Archipel de Perpignan
- Théâtre Molière de Sète
- Cité de la Danse à Montpellier, phase 1
- Étude sur la création d'un Centre d'Art Contemporain à Montpellier
- Équipement culturel de Bayssan

Le pari d'un développement reposant sur la culture et le patrimoine renforce les capacités touristiques de la région et joue en faveur d'une augmentation des échanges et des trafics, notamment en termes d'ouverture sur l'Europe et le Monde. C'est aussi porter un autre regard sur le tourisme et les loisirs qui complète les orientations premières d'un tourisme de masse étroitement dépendant du rapport à la mer et au littoral. Culture et patrimoine valorisent les assises territoriales de la région, son réseau de villes, de bourgs et de villages, ses capacités de création et d'innovation. Ce sont par excellence des facteurs d'intégration sociale d'une part, économique d'autre part et de mise en cohérence des différents espaces de la région. En ce sens, ils sont également porteurs de nouvelles synergies et de « mise en mouvement » des territoires.

²² CPER Etat-Région 2007-2013, version intégrale définitive.- 84p.

3. Des infrastructures nouvelles pour garantir ouverture et connectivité à la région

Si la dynamique du développement régional dépend autant de la propension à l'ouverture que de la valorisation spatiale des capacités et ressources productives locales, la compétitivité territoriale semble aujourd'hui menacée par des phénomènes croissants de congestion des infrastructures de transport. Le récent Débat Public « Vallée du Rhône–Arc languedocien » a montré que ce risque de saturation chronique, conséquence de l'inadéquation des capacités des réseaux à la croissance des flux d'échanges, est devenu aujourd'hui une réalité perceptible en Languedoc–Roussillon, quels que soient les modes considérés²³.

Sans une intervention publique pour redonner fluidité et fiabilité aux axes de transit et adapter les infrastructures à l'intensification des échanges, le risque de thrombose devient irrémédiable, créant un défaut d'accessibilité qui va compromettre de manière conséquente l'attractivité territoriale et contraindre les dynamiques du développement économique régional. Face aux projections de croissance des flux en transit, les infrastructures de transport, clé du développement régional, doivent donc être consolidées selon un programme d'actions pragmatique et cohérent qui permette de conserver l'équilibre environnemental et la vitalité économique et sociale de l'ensemble des territoires. Les dynamiques du développement démographique, économique et des échanges apparaissant étroitement liées et dépendantes, l'enjeu régional est donc double.

Il s'agit dans ce cadre, d'accompagner la croissance du transport routier, modalité en constante évolution et prédominante en raison de sa souplesse et des capacités d'absorption des infrastructures, pour éviter la congestion et maintenir la compétitivité de l'économie régionale (vocation régionale forte pour la logistique et le tourisme). Il convient aussi d'optimiser les potentialités du report modal, qu'il soit ferroviaire, portuaire, ou aéroportuaire, tout en valorisant les solutions alternatives et les projets visant à moderniser et intensifier les capacités d'offre des réseaux. Le tout sous contrainte d'amélioration du bilan environnemental, de l'attractivité du territoire et de la qualité de son cadre de vie. Plusieurs aménagements sont donc à l'étude ou en projet, et ce quels que soient les modes de déplacements.

²³ Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc–Roussillon, sept. 2006.– Contribution du réseau consulaire Languedoc–Roussillon à l'élaboration du SRADT.– Languedoc–Roussillon, objectif Sud de France 2030.– 30p.

L'objectif de chacun de ces aménagements est véritablement de garantir la connectivité et l'ouverture du territoire régional au niveau national et international, de structurer le territoire infra-régional autour de systèmes de transports collectifs performants et accessibles à tous, et d'assurer le désenclavement des hautes terres, et d'appuyer ainsi leur développement.

- **Accompagner les déplacements routiers**

Chaque ville capitale se trouve contrainte par les systèmes routiers qui encadrent son développement spatial.

À Montpellier, il convient de finaliser les rocade jamais achevées, le doublement de l'autoroute et d'assurer les jonctions à l'ouest entre l'A 9 et l'A 75, à l'est entre l'autoroute et le périphérique nord « le Lien ».

À Nîmes, la réalisation des contournements Nord et Ouest permettra d'alléger les conditions de circulation en centre ville et sur les principales artères méridionales de l'agglomération, de dissocier les trafics liés aux dessertes locales et ceux liés au transit (le trafic de transit représente près de 20% de la circulation dans l'hyper centre).

L'aménagement de la RN 88 (classée « Grande liaison d'aménagement du territoire » par le CIADT de 1993 !) en liaison transversale à 2x2 voies complètera le maillage routier par une diagonale rapide vers le Sud-Ouest embranché sur l'A75 en délestant l'axe rhodanien et languedocien. La réalisation de l'embranchement de l'A75 avec l'A9 au niveau de Béziers proposera une véritable alternative à l'A7, pourra décongestionner les routes nationales desservant les stations balnéaires de l'Ouest Hérault (Cap d'Agde, Vias...). Il dotera également l'hinterland des ports de Sète et de Port-La-Nouvelle d'axes de communication performants en adéquation avec son potentiel foncier offert à la localisation des hommes et des entreprises. Le fait de consolider l'armature routière régionale optimisera la décongestion des trafics et favorisera l'accessibilité de l'ensemble des territoires de la région²⁴.

- **Développer l'activité portuaire régionale**

La base de développement repose sur un renforcement des fonctions logistiques portuaires, sur la consolidation des dessertes multimodales et sur l'optimisation de la mise en réseau des ports régionaux via l'intermodalité. Le développement des flux portuaires (en particulier à Sète et Port-la-Nouvelle) exige notamment la conclusion de partenariats interrégionaux et transnationaux avec Marseille, Barcelone, Gènes, Valencia, Naples ...

²⁴ ibid.

L'idée d'exploiter le potentiel du cabotage maritime et des « autoroutes de la mer », alternatives « durables » aux modes de transport terrestre facilitera en outre les franchissements alpins. Ces systèmes pourraient consolider synergies et complémentarités entre les places portuaires et aéroportuaires, entre le transport fluvial et le réseau ferroviaire pour favoriser l'émergence d'une dynamique de réseau régionale (valorisation des systèmes de desserte terrestre, création de nouvelles liaisons transversales, offre logistique spatialisée et intégrée, mise en place de solutions roll-on roll-off...).

Les projets de création ou de développement de zones logistiques portuaires ont pour objectif premier de renforcer les capacités régionales à capter les flux de marchandises. L'efficacité technique au niveau de leur traitement (équipements de conteneurisation des marchandises, maîtrise des pré et post acheminements), tout en développant les investissements de capacité, permettra de promouvoir des solutions d'aménagement permettant d'accroître la compétitivité des infrastructures portuaires (aménagement de l'avant port de Port-la-Nouvelle et terminal Corbières par exemple). Les aménagements des quais et des installations de maintenance doit se faire dans le respect des normes de qualité environnementales tout en proposant aux bateaux de pêche, de commerce et de plaisance des zones de lavage sécurisées, de collecte et de tri des déchets.

- **Valoriser le transport fluvial**

Cela s'entend en termes de liaisons vers la vallée du Rhône de manière prioritaire, vers la Garonne, Toulouse et Bordeaux de manière moins conséquente, selon des axes majeurs de l'histoire de la région. Il s'agit de produire des études d'opportunité et de faisabilité sur les possibilités de fret sur le canal du Midi sans remettre en cause les options prioritaires du développement de la plaisance qui représente un fort potentiel économique et une base d'enrichissement pour les communes riveraines. Il convient aussi de réaliser les aménagements nécessaires, en termes de mise à niveau des équipements et des infrastructures disponibles sur le canal du Rhône à Sète, d'optimiser l'organisation de la manutention portuaire pour minimiser le « transit time » et les coûts induits. Mais également de réhabiliter l'axe Montpellier-Arles-Marseille afin d'accroître le potentiel d'acheminement des marchandises par le réseau fluvial et de réduire la congestion du sillon rhodanien. Le développement des navettes fluviales à conteneurs reste une solution vers la vallée du Rhône,.

- **Moderniser les infrastructures ferroviaires et développer de nouvelles capacités**

La programmation de la réalisation de la ligne LGV entre Nîmes, Montpellier et Perpignan (chaînon ferroviaire manquant) permettra à la fois à l'Espagne de se connecter au réseau à grande vitesse européen (qui s'étendrait ainsi de Séville à Amsterdam) et réalisera la continuité de l'axe européen prioritaire fret entre l'Europe du Nord et Barcelone. Faciliter les dessertes des zones d'activités portuaires, maritimes et fluviales reste un objectif prioritaire tout comme la réalisation d'un barreau autoroutier de rabattement depuis l'A75 vers Sète permettant de capter les flux de marchandises du Massif Central (voie de délestage du couloir rhodanien).

La réouverture de la voie ferrée sur la rive droite du Rhône au flux passager permettrait d'accroître l'offre de « sillons » disponibles en Languedoc-Roussillon et de déconcentrer les trafics routiers. Cette ligne, délaissée sous prétexte de rentabilité dans les années 1960-1970, modernisée, pourrait constituer un axe d'animation de l'espace rhodanien gardois sur le plan économique mais surtout de relation entre les petites villes et les pôles de Nîmes et d'Avignon au sud, Montélimar et Valence au nord.

À l'opposé, la réalisation de la liaison à grande vitesse Narbonne-Toulouse via Carcassonne pour l'activité fret et le transport passager compléterait l'armature grande vitesse de la région et « brancherait » l'axe Atlantique-Méditerranée à la dorsale européenne Francfort-Lyon-Barcelone. Réponse un siècle et demi plus tard aux visions des grands chefs d'entreprise du réseau ferroviaire français, les Talabot et Pereire, dans leur conquête du Midi méditerranéen et atlantique.

L'accent sera également mis sur la modernisation des liaisons ferroviaires existantes (infrastructures et équipements) pour améliorer l'offre et inciter au report modal des trafics. Ce qui s'entend avec le développement des transports en commun en site propre pour lutter contre la congestion routière et mieux articuler les mobilités urbaines, interurbaines et régionales, avec la mise en oeuvre d'un Réseau Express Régional efficace desservant les principaux pôles urbains sous forme d'un train rapide inter cités sur lequel s'appuieraient les branchements vers l'intérieur depuis Nîmes vers les Cévennes et Béziers vers Neussargues et le Massif Central. L'équipement technique des infrastructures ferroviaires devra être amélioré pour accroître la longueur des convois marchandises de 750 à 1000 m, en particulier sur l'axe Paris-Perpignan (l'axe Paris-Marseille n'est pas sans intérêt pour la région) où existe d'ores et déjà un fort trafic autorisant un report modal maximum (25% de productivité immédiate sans investissement lourd). C'est une réponse pour développer le transport combiné rail-route en créant de nouveaux terminaux associés aux plates-formes logistiques existantes. L'ouverture de la ligne Le Boulou/Luxembourg donne une idée des transferts à opérer pour donner réellement sens à l'intermodalité pour le fret.

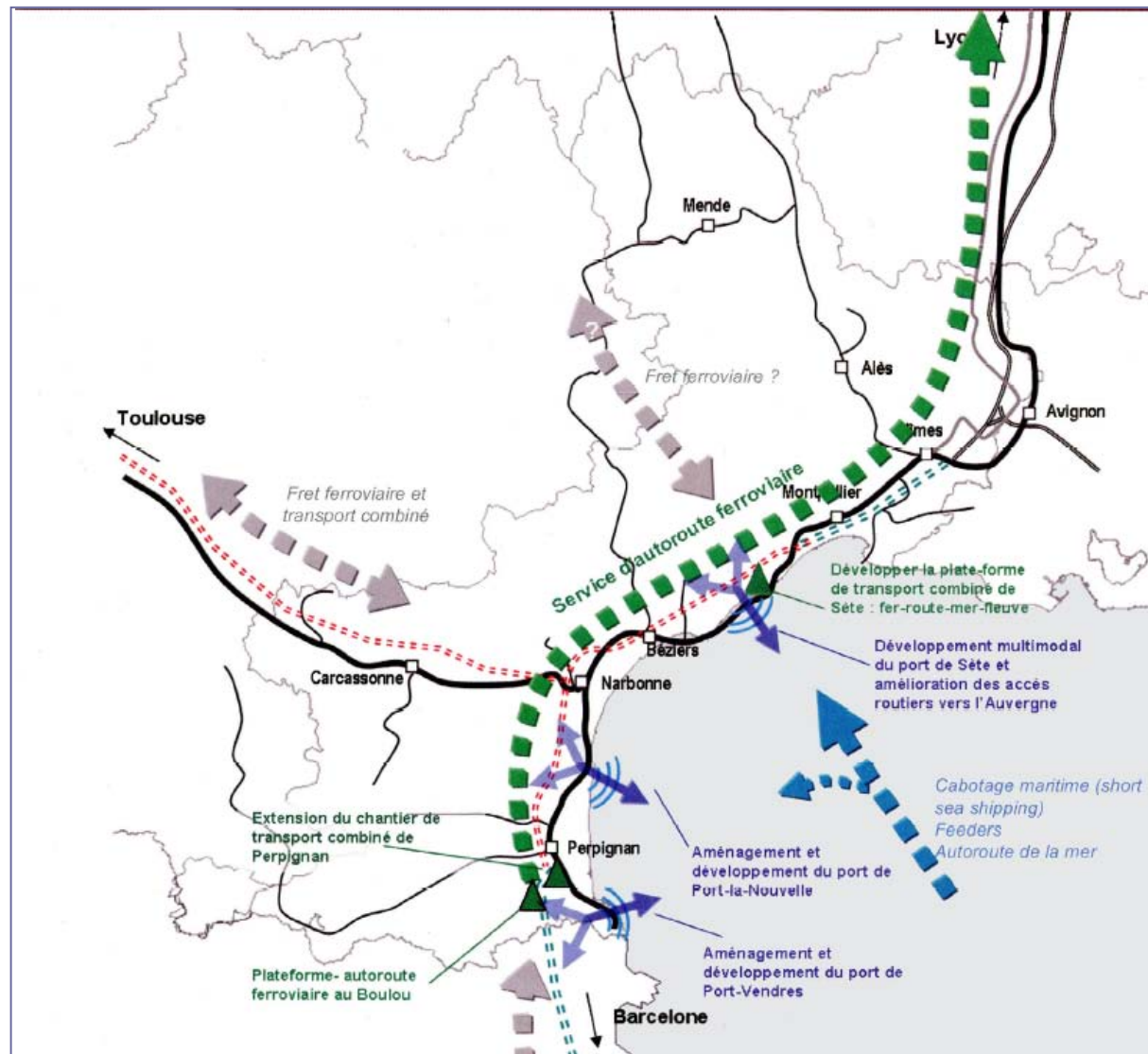
- **Développer les services aériens**

En définissant une stratégie aéroportuaire régionale qui améliore qualitativement et quantitativement l'offre, la Région opte pour un développement conséquent du trafic aérien et pour une mise en relation de ses villes avec les métropoles européennes — et de la Méditerranée — à terme. Il s'agira notamment de consolider synergies et complémentarités entre les plates-formes aéroportuaires pour favoriser l'émergence d'une dynamique d'intégration en réseau : valorisation des systèmes de desserte terrestre, création de nouvelles liaisons transversales, offre logistique spatialisée et intégrée, aménagement des espaces aéroportuaires. Le chantier est vaste pour « mettre la région à niveau ».

Pour cela, il paraît nécessaire de développer l'emprise foncière et moderniser les infrastructures et les équipements dans les sites d'importance internationale et nationale. Au centre du système, l'aéroport de Montpellier-Méditerranée présente de larges possibilités d'évolution et, malgré des contraintes géographiques, dispose de conditions favorables d'un point de vue foncier. Sa position centrale exige de meilleures liaisons avec les espaces urbains environnants. Sur un autre plan et pour d'autres objectifs, l'aéroport de Béziers-Vias développe des projets d'investissement à court, moyen et long terme dans une perspective d'accroissement des mouvements commerciaux et d'éventuelles lignes de low-cost pour desservir le Cap d'Agde. L'aéroport de Carcassonne-Pays cathare possède une forte identité « low cost », synonyme d'afflux touristique aérien important, qui mérite d'être confortée et soutenue, en cohérence avec les autres actions en faveur du tourisme, vecteur de développement économique principal du département audois.

- Réseau Ferré de France -

Dans ce contexte, les choix régionaux seront déterminants, le Languedoc-Roussillon offrant une gamme étendue de plates-formes aéroportuaires qui en font une des régions de France les mieux équipées. Quel sera le modèle le plus performant à l'horizon 2030 ? Celui d'une concentration sur un ou deux aéroports internationaux, Montpellier et/ou Perpignan, ou la diffusion des divers trafics sur au moins cinq aéroports de taille moindre et dotés d'équipements plus légers ? Sachant par ailleurs que Marseille, Lyon, Toulouse, Gérone et Barcelone encadrent singulièrement le Languedoc-Roussillon sur le plan aérien et que l'armature ferroviaire à grande vitesse pourrait servir de relais entre ces infrastructures. On peut par contre émettre l'hypothèse d'un soutien de la Région au développement des sites d'importance régionale ou départementale pour maintenir une cohésion territoriale et favoriser le développement local par une meilleure accessibilité (que seule la voie aérienne autorise). Mende offre l'image de cette situation, l'aérodrome pouvant constituer un élément essentiel d'aménagement et d'intégration du territoire départemental en favorisant le désenclavement et en facilitant l'émergence de projets d'entreprises.



Carte n°9 : Stratégie logistique régionale au service d'une dynamique territoriale multimodale. Source : Actes du séminaire de concertation CPER Languedoc-Roussillon 2007-2013.

- Repenser les infrastructures aéroportuaires

Il s'agit surtout de restructurer l'accueil des passagers dans les sites aéroportuaires, au travers d'infrastructures adéquates afin d'optimiser la gestion de l'afflux touristique issu de l'augmentation de la fréquentation des compagnies « low cost ». Trois objectifs stratégiques sont contenus dans cette orientation, maintenir les capacités de la région à bénéficier des flux financiers générés par le trafic aérien, accroître les relations d'affaires avec les aires métropolitaines européennes, méditerranéennes et mondiales, développer le tourisme sous ses dimensions économiques (tourisme d'affaires, tourisme de luxe, tourisme culturel...). Les infrastructures aéroportuaires sont ici placées au cœur du système d'accueil.

III. Figures émergentes : aire de métropolisation, villes moyennes, pays.

Depuis les années 1960 qui ont amorcé une dynamique de croissance soutenue et régulière de la population, le Languedoc–Roussillon a changé. Changements qui se reflètent dans ses structures sociales, dans ses compositions territoriales, dans son fonctionnement économique. À l’horizon 2030, on peut penser que la région qui aura gagné quelque 500 à 600 000 habitants par rapport à 2005 présentera un visage encore bien différent. Proposer une vision prospective de l’espace régional, c’est dans un premier temps s’attacher à caractériser son cadre territorial, notamment à partir de la place et du rôle que les villes y jouent, y joueront. On peut imaginer des scénarios du possible, du plausible, du souhaitable, du probable, du tendanciel ... tout en dessinant les formes d’organisation de l’espace en fonction des hommes, des valeurs sociétales, des grands principes de l’aménagement du territoire.

1. Grands enjeux à l’horizon 2030

Face à la question des déplacements, parmi les grands enjeux qui définiront les figures du Languedoc–Roussillon en 2030, on peut retenir celui de l’entité régionale (unité de la région) posée comme question cadre, celui de l’urbanisation et de la mobilité (fonctionnement de l’espace régional), celui de l’environnement face à l’urbanisation et au développement des transports (biodiversité et risques). Le tout en pensant que la région conservera son caractère attractif qui explique les projections démographiques retenues précédemment.

Dans le concert des métropoles encadrantes (Toulouse, Lyon, Marseille et Barcelone), le Languedoc–Roussillon manque singulièrement de puissance métropolitaine, mais peut proposer un modèle original de développement sur la base d’un système métropolitain polycentrique entre Sète et la vallée du Rhône, s’appuyant ailleurs sur un réseau dense et équilibré de villes moyennes. Montpellier est au centre, Nîmes l’épaule à l’est jusqu’à Bagnols–sur–Cèze et Avignon, Alès s’y rattache, Lunel et Sommières font la jonction. Vers l’ouest, Sète et Frontignan animent le bassin de vie de Thau, Agde et Pézenas assurent les transitions vers le Biterrois. Cette vision organisatrice de l’espace régional conditionne certainement le devenir de l’entité régionale qui peut trouver son fondement dans cette structure ou au contraire tendre à « l’explosion » selon le modèle bien connu de la « grande région européenne ». Les découpages envisagés datent même du milieu du XXème

siècle qui partageraient la région entre Marseille à l'est (le Gard, les Cévennes et l'Hérault jusqu'au fleuve éponyme), Toulouse à l'ouest (l'Aude et l'Hérault occidental), Lyon au nord (la Lozère) et peut-être même Barcelone, fusionnant les pays catalans si les Pyrénées orientales ne basculaient pas vers Toulouse.

En termes de structures de transports, le modèle polycentrique fonctionne à partir d'un système rapide, pendulaire et à forte intensité multimodale dans l'aire métropolitaine où se concentrent environ 1,5 millions d'habitants. Les liaisons à plus longue distance sont gérées au niveau du train par un système de liaisons inter cités dont une partie repose sur les lignes grande vitesse.

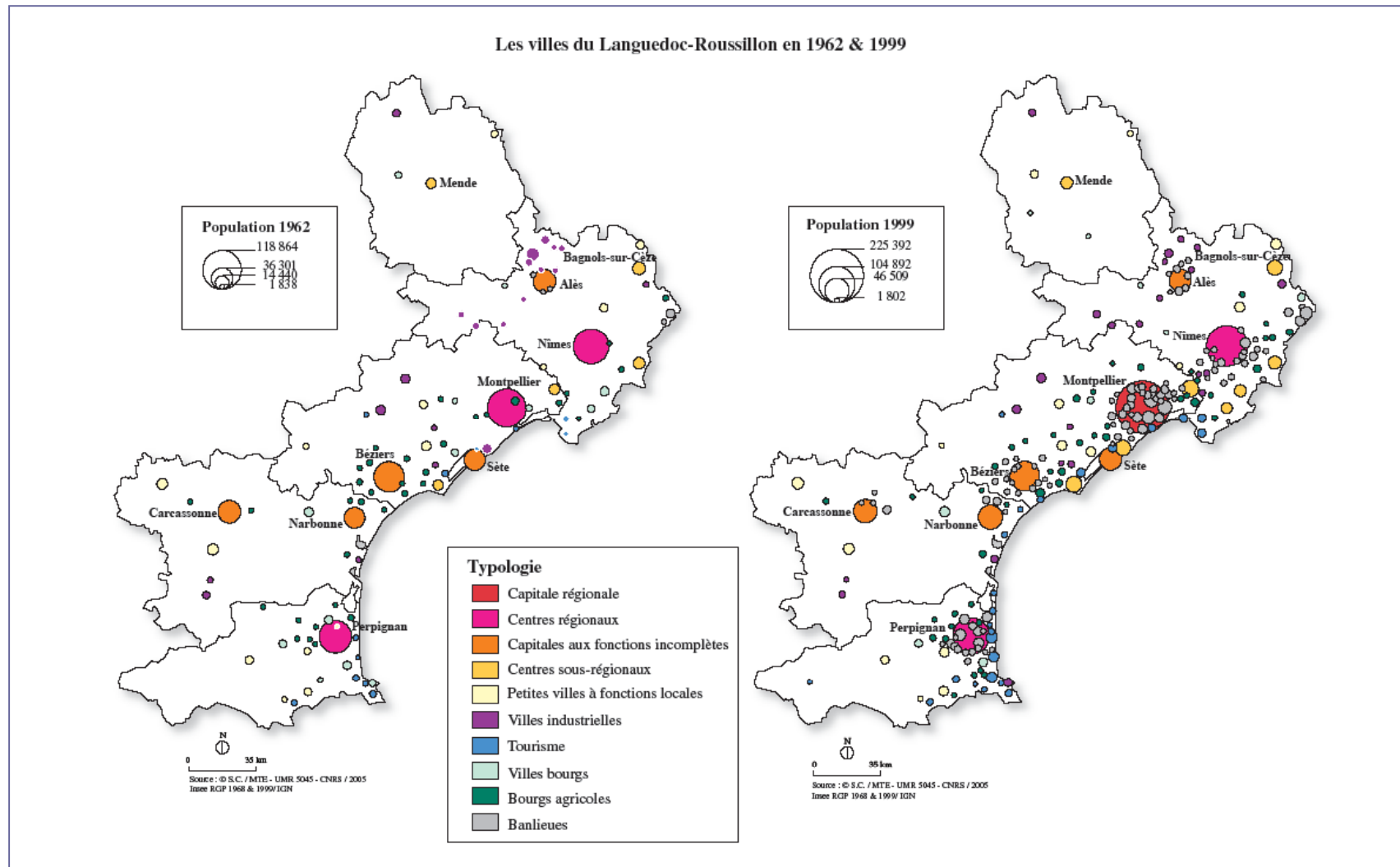
La mise en place d'un système de transports adapté à la configuration des territoires de la région doit contribuer au développement équilibré de ceux-ci et à une certaine équité dans la distribution du service transport et dans l'accès aux services métropolitains. Le principe de cohérence doit servir à corriger les inégalités héritées et tendre à l'efficacité des systèmes fonctionnels entre les bassins d'emploi. Il se double à partir des échanges interurbains d'une ouverture interrégionale vers les métropoles voisines (rôle de la LGV) et vers les relations à plus longue distance.

2. Héritages

Ceux-ci relèvent essentiellement de l'organisation urbaine dont les figures motrices peuvent être appréhendées au seuil des années 1960, au moment où la région bascule d'un état d'exode rural vers les métropoles françaises tout autant que vers les villes régionales vers un univers de croissance, structuré par l'accueil et l'attractivité. En 1962, le recensement de l'INSEE donne à la région environ 1,5 millions d'habitants, aucune ville n'atteint 150 000 habitants, aucune agglomération n'approche les 200 000 et les concurrences citadines restent fortes, déterminantes pour comprendre le fonctionnement de l'économie régionale. Les crises de la viticulture et de l'industrie traditionnelle bouleversent l'ordre établi alors que l'arrivée à l'université des enfants du baby-boom et l'essor du tertiaire administratif favorisent l'émergence des capitales régionales et vont largement impulser la croissance de Montpellier. Le Languedoc-Roussillon est alors terre d'expérimentation de grands projets portant sur l'eau et l'irrigation (canal du Bas-Rhône-Languedoc) et sur l'aménagement du littoral (Mission Racine). L'autoroute sera la seule infrastructure motrice du fonctionnement régional si l'on admet que la ligne ferroviaire conserve son tracé hérité et que son fonctionnement n'est nullement modifié, et que les aéroports de Montpellier, Nîmes et Perpignan jouent plus un rôle d'ouverture vers l'extérieur que d'entraînement régional.

Montpellier obtient le statut de capitale régionale mais nullement celui de métropole accordé à Toulouse, Lyon et Marseille, comme si le Languedoc-Roussillon, région administrativement composée et définie ne trouvait réellement capacités en son sein pour fonder son développement. Le réseau urbain est tronqué à son sommet, mais trois villes se disputent la prééminence régionale, chacune sur ses terres, Nîmes la gardoise, regardant vers Marseille, Perpignan la catalane, isolée dans son pays, Montpellier la dernière venue, universitaire et décrétée capitale régionale. Au rayon des villes secondaires, un bel échantillon de villes moyennes ou petites en taille mais disposant d'une influence léguée par l'histoire sur des territoires d'action que la vigne a souvent unifiés. Béziers et Narbonne au carrefour « passif » du Languedoc, Sète, le port plus sensible aux courants maritimes qu'aux attaches terriennes malgré ses relations anciennes avec Montpellier, Alès capitale industrielle des Cévennes, Bagnols-sur-Cèze tirant profit de Marcoule et du CEA, Mende isolée sur ses terres lozériennes, Carcassonne et Castenaudary le long du couloir audois, ouvertes aux influences toulousaines, et même Prades-en-Roussillon ou Céret sous le regard de Perpignan. Et au dernier niveau, une centaine de bourgs, la plupart agricoles ou industriels, centres de vie aux allures de petites villes que la vigne, la mine ou l'industrie avait enrichis.

Pour relier ce tissu de capitales, de villes et de bourgs, la route et la voie ferrée, cette dernière héritage des grands projets français pour son tracé quasi unique de desserte linéaire (les remontées vers Paris par Nîmes et Béziers complètent l'axe est-ouest) et des investissements de type « intérêt local » pour les nervures ferroviaires qui se branchaient sur le réseau principal. Un schéma que le tracé de l'autoroute renforce en même temps que le maillage du réseau d'intérêt local s'effrite et disparaît. Le Languedoc-Roussillon achève sa « linéarisation » fonctionnelle avec la route, seule, souvent départementale, pour jouer la « diversification » locale. L'espace régional se « durcit » sur ce modèle alors que les phénomènes migratoires vont rapidement sélectionner les aires de retombées et de croissance vive.



Carte n°10 : Evolution des villes du Languedoc-Roussillon 1962-1999. Source : MTE 2005.

3. Figures émergentes

Au début du XXIème siècle, la région dévoile de nouvelles images produites au cours de quarante dernières années, dont on peut penser qu'elles sont les supports du Languedoc–Roussillon de demain. La croissance démographique est le révélateur de ces changements.

Du Rhône à Sète, il est devenu courant d'évoquer la croissance métropolitaine et de qualifier cet espace par la place et le rôle que jouent Montpellier, à un autre niveau Nîmes et Sète, secondairement Alès et Bagnols–sur–Cèze. Avignon en marque la limite, Marseille et Lyon les ouvertures. À cette échelle, la lisibilité de ce territoire s'améliore, mais manque encore de clarté et de puissance car les rattachements restent incertains, les collaborations de gestion rares. C'est l'aire d'attraction la plus forte de la région, celle qui impulsera les évolutions les plus déterminantes, qui suscitera et génèrera les investissements les plus conséquents dans tous les secteurs d'activités. Ses structures de gestion sont certainement promises à évolution, les découpages actuels en communautés d'agglomération, communautés de communes, pays, ne permettant pas parfaitement la recherche d'une efficacité maximale des investissements.

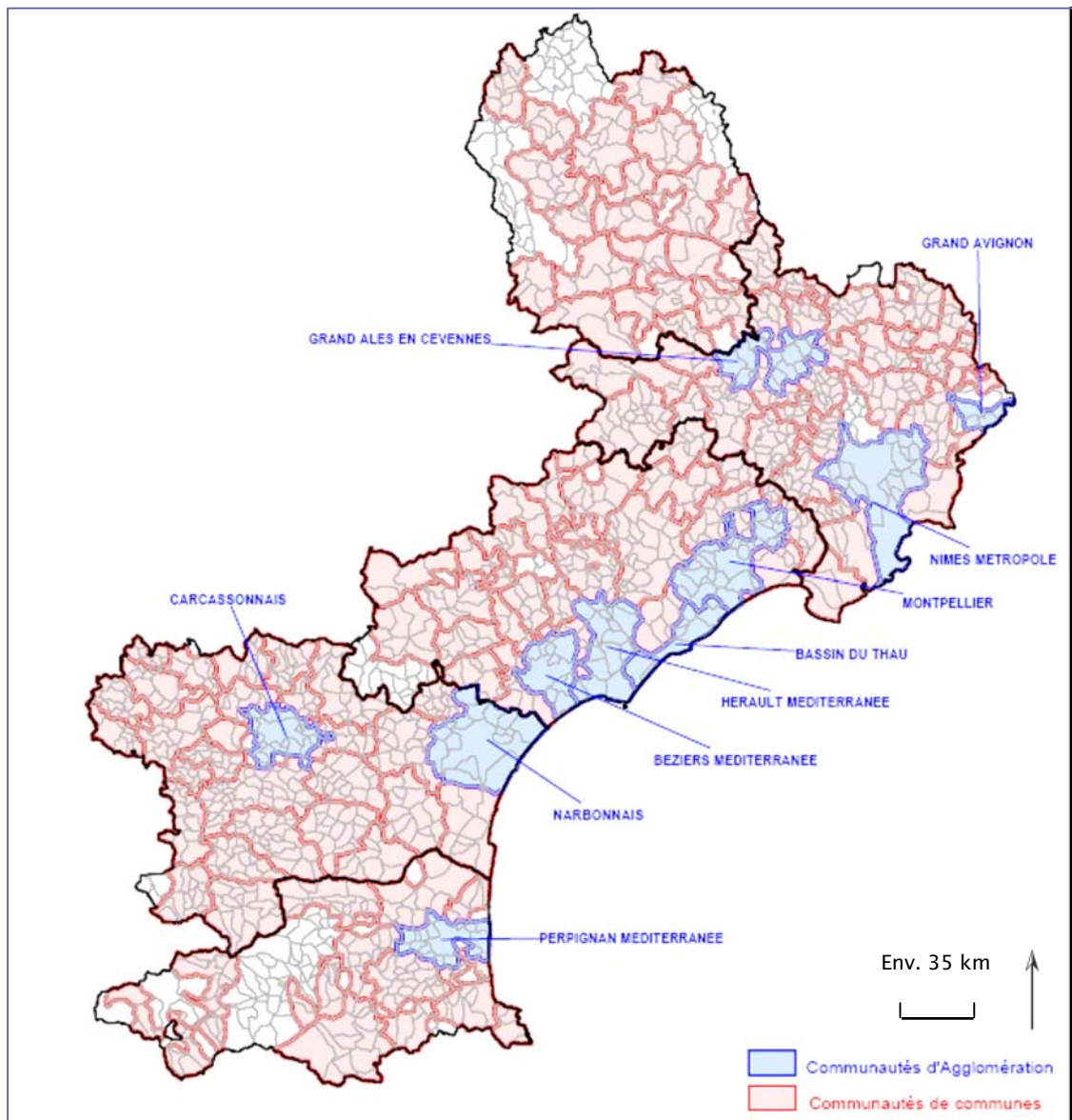
Les villes moyennes hors de ce périmètre conservent des attaches puissantes avec leur territoire d'action, que confirment les assemblages fonctionnels issus des lois d'aménagement du territoire des années 1999/2000. Elles constituent à la fois une catégorie descriptive — celle d'une strate intermédiaire dans la hiérarchie urbaine — et depuis les années soixante–dix et les premiers contrats « villes moyennes », une catégorie de l'action publique. En Languedoc–Roussillon, on constate d'une part la permanence — sur le temps long — des traits qui les caractérisent et expliquent pour une grande part leur capacité à faire face à des évolutions qui tendent à minimiser leur place. Mais, on doit simultanément souligner, ici comme ailleurs, leur fragilité grandissante, en particulier à propos du rôle qu'elles assurent à l'égard des territoires environnants²⁵. Béziers, Narbonne, Carcassonne sont les exemples de cette évolution qui interroge leur devenir hors relations avec les aires métropolitaines voisines (Montpellier ou Toulouse).

Les petites villes et les bourgs trouvent réponse aux évolutions tendanciennes de l'espace régional dans leur capacité à intégrer les territoires périurbains ou métropolitains. La périurbanisation a profondément modifié leur statut en leur donnant sens sur le plan résidentiel au détriment des autres fonctions qu'ils pouvaient avoir. Ils sont en quelque sorte devenus « banlieues », sans trop le savoir et surtout sans le vouloir.

²⁵Daniel BEHAR , 2004.– Les politiques régionales en direction des villes moyennes. Les villes moyennes – Enjeux pour le développement du territoire – Caisse des Dépôts et Consignations – Septembre 2004

La mécanique de l'urbanisation a donc tissé la toile du Languedoc-Roussillon des 25 années à venir : aire de métropolisation, villes moyennes urbanisantes mais aux rattachements métropolitains indispensables, semis de communes périurbanisées trouvant écho dans les différentes formules de l'économie résidentielle. Au-delà, « les territoires du vide », non pas par la fuite totale des hommes, mais par permanence des basses densités et prégnance d'un modèle de développement qui fait référence à l'équilibre entre les valeurs globales de la société et celles qui construisent et définissent les spécificités locales.

Face à cette dynamique des territoires et aux tensions qu'elle génère, les organisations de gestion, novatrices certes depuis les lois de décentralisation et de la simplification des structures intercommunales, restent encore fragiles. Les communautés d'agglomération tissent le canevas de l'action publique autour des villes les plus importantes, d'Agde la plus petite à Montpellier. Les communautés de communes prennent le relais sur la base de pouvoirs moins accusés, les pays structurent des formes d'association autour de projets de territoire et font l'objet d'une reconnaissance officielle par la Région qui les subventionne. Au total, plus de 90% des communes participent à des structures intercommunales dont plus de la moitié disposent d'une taxe professionnelle unique (c'est certainement le critère le plus déterminant de l'intensité de la vie communautaire et d'une gestion novatrice), mais les tendances sont affichées de nouveaux regroupements fonctionnels plus amples, plus solides et à terme, plus reconnaissables au niveau national et international. La question est surtout posée à l'échelle de l'aire métropolitaine avec en perspective la constitution d'une communauté urbaine qui prendrait forme dans un premier temps de Sète à Lunel, qui pourrait ensuite s'étendre vers Nîmes, Alès et la vallée du Rhône selon des caractéristiques qui restent à définir. L'élaboration des Schémas de Cohérence (SCOT) plaide en ce sens alors qu'une réflexion autour de l'idée d'inter-SCOT prend appui sur des cohérences fonctionnelles plus globales qui renvoient aux grands principes directeurs d'un développement durable de la région, principes se référant à l'environnement, aux transports, à l'énergie, à l'innovation économique et au « vivre ensemble » en région.



Carte n° 11: Les communautés d'agglomérations et de communes du Languedoc-Roussillon en 2006. Source : DDE de l'Hérault- IGN.

Ce qu'il faut retenir

Le Languedoc-Roussillon, par sa situation géographique apparaît comme une région « maillon », une agrafe posée au cœur d'un espace inter-métropolitain regroupant près de 15 millions d'hommes. Entre Lyon et Barcelone, Marseille et Toulouse, Montpellier et le Languedoc-Roussillon, à peine 2,5 millions d'habitants pour 28 000 km². Une façade maritime timidement ouverte sur la Méditerranée, un couloir de plaines mal dessinées fortement urbanisé et attractif, un rebord montagnard au nord à peine troué, un massif en frontière au sud et une ligne directrice est-ouest qui se greffe au couloir rhodanien d'une part, bascule vers le bassin aquitain sitôt franchi le seuil de Naurouze à l'ouest, tel est le cadre d'une région en mouvement. La région de passage peut-elle fixer des influx extérieurs et devenir référence par son modèle de développement ?

Dans la France des Midis, linéaire, étirée, traversée, mais aussi destination finale des grandes migrations touristiques, la région est en quête de confluences, de convergences, de jonctions, d'arrimages, de croissance métropolitaine, de recomposition à partir de « l'effet Sud », un des moteurs des mutations contemporaines. Deux logiques structurent son devenir.

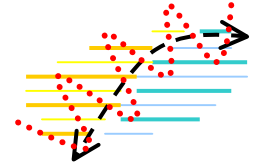
Une première, circulatoire contribue à renforcer l'image d'une région ouverte à ses extrémités, traversée en droite ligne, encore peu perméable aux orientations traversantes qui avaient construit ses héritages. Sa modernité crée la rupture, détermine les systèmes de rattachements et les modes d'agencement des territoires.

Ce qu'il faut retenir

La seconde, urbaine, tend à s'affranchir du réseau de villes peut-être plus hérité du vignoble que de l'histoire, pour donner corps à un Languedoc « métropolisé » autour de sa capitale, capable de s'immiscer dans le concert des métropoles encadrantes et d'en tirer des avantages.

La croissance démographique soutenue et durable est une des bases fondamentales du Languedoc-Roussillon de demain. La répartition des hommes sur un territoire de pleins et de vides, une des conditions de l'affirmation de la région sur le plan national et européen. En complément, une politique de soutien au développement économique, centrée sur des filières reconnues et des pôles de compétitivité émergents, indique le sens des mutations, dessine des trajectoires inédites et tisse de nouveaux rapports au territoire.

Les grandes options de développement, cernées au travers des projets en cours ou à l'étude, orientent le Languedoc-Roussillon vers de meilleures liaisons avec les espaces métropolitains voisins, ou plus éloignés, mais tendent aussi à assurer une meilleure perméabilité de l'espace régional aux flux générateurs de croissance. Deux mécanismes qui pourraient s'affirmer contradictoires dans un système concurrentiel, les avantages de la linéarité n'étant pas forcément en accord avec la recherche d'un maillage équilibré du territoire. Les nouvelles structures de gestion des territoires (communautés de communes, d'agglomération, pays) tissent le canevas de l'action publique et traduisent les dynamiques de projet. Elles déterminent les trajectoires d'une évolution possible prenant appui sur le principe de cohérence territoriale dont les SCOT seraient porteurs, mais révèlent aussi les tensions sociopolitiques qui président à l'organisation future des territoires. La question de la métropolisation centrée sur l'espace Sète/vallée du Rhône, effective sur le plan fonctionnel à l'échelle de la région, reste ainsi posée comme levier possible du développement, mais dans un cadre de forte incertitude politique qui peut en restreindre les effets dynamiques.



CHAPITRE II

VARIATIONS AUTOUR DU CADRE TERRITORIAL

Résumé

Selon à quelle échelle on se positionne, le territoire languedocien ne se lit, ni ne se vit de la même manière.

En effet, le Languedoc-Roussillon est non seulement un espace vécu mais aussi un territoire de projets. Ces deux niveaux de lecture rapprochent le réel et l'intention. Pour saisir la complexité de ces articulations, il faut rappeler les héritages de l'évolution métropolitaine, comprendre l'armature territoriale de l'économie régionale qui l'accompagne, et les systèmes de mobilités qui la rendent possible.

Il s'agira donc de définir un cadre d'analyse et d'observation qui permette de rendre compte au plus juste des réalités et des dynamiques territoriales qui organisent l'espace régional. L'objectif est de poser les bases d'un nouveau modèle de lecture des territoires vécus, et d'envisager pour cela de grandes « aires de vie » (modèle s'entendant ici comme schéma d'organisation fonctionnelle).

L'analyse prendra pour support d'étude le découpage du Languedoc-Roussillon par les intercommunalités existantes. Ces entités territoriales sont en effet porteuses de projets qui les conduisent à se positionner sur les grands enjeux d'aménagement. Elles constituent les référents obligés de toute politique territoriale et on peut penser que quelles que soient les modifications de périmètres à venir, ces entités seront les plus à même d'être en charge de l'aménagement du territoire d'ici une quinzaine d'années, sous les effets d'une coordination conduite par la Région.

La modélisation des lignes de forces territoriales fournira une photographie de la dynamique régionale et permettra d'annoncer la structure émergente en « aires de vies », futurs points d'ancrage de la Ligne Nouvelle.

Le cœur de la problématique réside bien dans la volonté de définir un territoire compétitif et attractif, de l'insérer ainsi dans un cercle vertueux tendant vers le positionnement du Languedoc-Roussillon, sinon comme territoire hégémonique du moins comme espace « avec lequel il faut compter ».

Dans un monde complexe aux interdépendances multiples, la question de l'attractivité s'impose aujourd'hui comme le prisme essentiel à travers lequel les acteurs pensent le devenir du territoire.

Qu'est-ce qu'un territoire attractif ?

L'attractivité territoriale peut être entendue comme une propriété particulière du territoire qui lui confère une plus ou moins grande capacité « à attirer ou à retenir les activités, les entreprises et les populations » (rapport d'activité des Régions Atlantiques, CESR Atlantique, 2001).

La notion d'attractivité renvoie à une problématique des territoires basée sur le principe de mouvement, de dynamique, de recompositions et de recombinaisons des facteurs de développement. Le poids et l'influence de ces facteurs évoluent dans le temps selon des rythmes qui dépendent à la fois de leurs structures internes, de la capacité d'organisation propre et aussi du contexte extérieur²⁶.

²⁶ Stéphane Villepontoux, Sabine Fabre, Cahiers de la prospective n°1, mars 2007.- méthodologie de la prospective.- 30p.

I. Les « aires de vie », quels enjeux en terme de qualité de vie, de services, de mobilité ?

Au-delà des préconisations établies par les différents contrats de plan Etat-Région, nous avons choisi de penser le Languedoc-Roussillon en terme d'échelle spatiale et sociale, autour de deux niveaux d'organisation territoriale, les bassins de vie et les schéma de cohérence territoriale. Pourquoi ces deux organisations ?

Il convient de répondre le plus globalement possible à l'enjeu de l'étalement urbain et à l'expansion des villes, à la tertiarisation des emplois et à leur concentration dans les centres urbains, aux défis de l'environnement dans le cadre de projets d'aménagement durable, soutenable du territoire. Ces deux types de zonage donnent à lire la façon dont les structures sociales se définissent en termes de cadre de vie et d'espace à vivre, au niveau des relations de travail, des pratiques de loisirs et d'achats, des échanges entre personnes... Les périmètres de ScoT y ajoutent les modes de gestion et les formes d'aménagement envisagées sous l'angle de la prospective. Dans les deux cas, au final, c'est d'organisation des transports dont il sera question ne serait-ce que pour répondre au besoin croissant de mobilité tant pour les hommes que pour les marchandises, dans l'univers de la consommation comme dans celui des relations domicile/travail²⁷.

Ceci étant, ces deux partitions non officielles du territoire n'ont comme objectif que de nous amener à penser l'espace régional autour du concept générique « d'aires de vie » qui représentent des entités territoriales souples, mobiles en ce sens que l'idée de limites n'y est jamais définitive, et surtout génératrices de flux, d'échanges, de rattachements qui en font des entités vécues. Les bassins de vie reposent sur des critères que l'INSEE a défini (rattachement à un pôle de service par exemple, desserte en équipements...) depuis longtemps et qui donnent à voir une fragmentation du territoire au plus proche du local (quelque 120 bassins de vie en Languedoc-Roussillon). Par le concept d'aires de vie, nous proposons d'élargir la maille territoriale et, par le biais d'un rattachement à une ville capitale d'en donner lecture à l'échelle des grandes références européennes. Ainsi, Montpellier, Nîmes, Alès, Béziers-Narbonne, Perpignan, Carcassonne servent de référence pour déterminer les aires de vie correspondantes. Lunel, Sète et Ganges sont ainsi intégrées dans celle de Montpellier. Les aires de vie comptent au moins une centaine de milliers d'habitants, la plus conséquente en Languedoc-Roussillon a franchi aujourd'hui le seuil de 500 000 habitants.

Cette approche ouvre des perspectives novatrices en termes d'organisation de la gestion des territoires (question d'une communauté urbaine autour de Montpellier) et conduit notre vision de la région à l'horizon du quart de siècle à venir. Elle repose sur un ensemble de villes qui ont

²⁷ Patrick Redor, INSEE-DAR .- L'étalement urbain, de quoi parle-t-on ?.- CNIS, 25 mai 2007.- 24p.

forgé progressivement leur territoire de dépendance dans le cadre d'une économie concurrentielle et de rapports spécifiques à leurs campagnes (nature de la rente foncière viticole).

1. Des villes et des campagnes : Les territoires ruraux à la loupe, les bassins de vie en Languedoc-Roussillon

Hors la commune, le bassin de vie constitue la plus petite maille territoriale sur laquelle s'organise la vie quotidienne des habitants, tous déplacements confondus. C'est dans chacun de ces bassins, à l'autonomie plus ou moins marquée, que les habitants accèdent à l'essentiel des services, que les actifs ont leur emploi et les élèves leurs établissements scolaires. Pour les déterminer, les aires d'influence des pôles de services ont été regroupées en fonction de la présence et de l'attractivité de l'emploi, des équipements concurrentiels (de nature commerciale) et non concurrentiels (services publics, d'État ou de collectivités locales), des « équipements » de santé (du médecin à l'hôpital) et des équipements d'éducation.

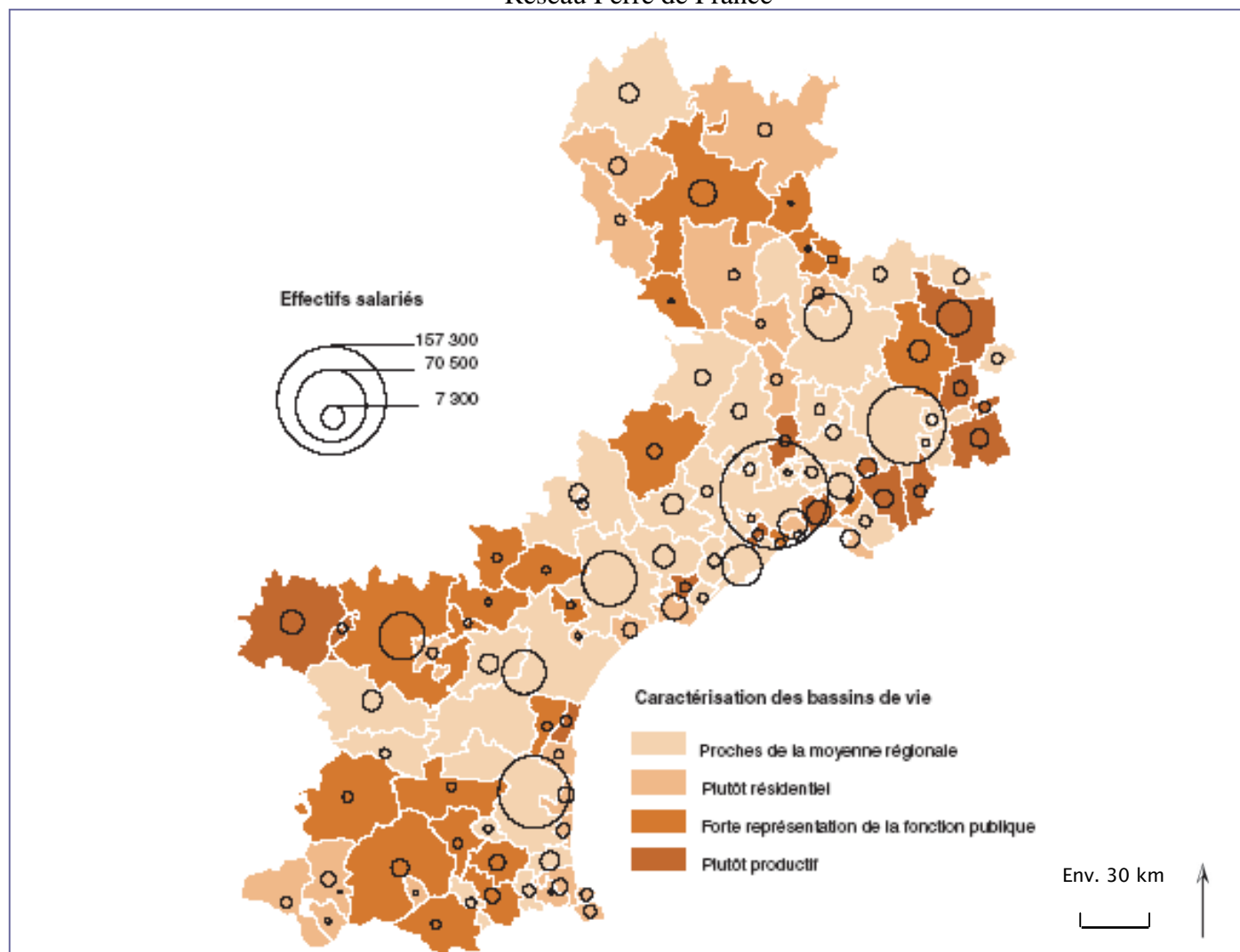
Ce sont 112 bassins de vie, constituant une partition du territoire languedocien qui ont été délimités. Permettant l'observation des phénomènes socio-économiques à un niveau géographique fin et homogène sur l'ensemble de la France métropolitaine, les bassins de vie centrés sur les bourgs ou petites villes sont précieux pour éclairer la conduite des politiques d'aménagement du territoire rural²⁸.

La tendance « lourde » de l'économie régionale, à savoir la forte domination de l'économie résidentielle, transparaît ici. Dans 88 bassins de vie sur 112, l'emploi salarié de la sphère résidentielle est prépondérant. L'emploi public, quant à lui, occupe une place essentielle dans les zones rurales peu peuplées mais également dans les capitales administratives, notamment Carcassonne. L'appareil productif est plus particulièrement localisé dans quelques bassins de vie. Cela est dû à la présence de sites industriels bien identifiés, industrie nucléaire dans le bassin de Bagnols-sur-Cèze (Marcoule), Source Perrier à Vergèze ou Eminence et Royal Canin à Aimargues. L'implantation d'entreprises agroalimentaires influe également comme à Bram et à Beaucaire, ainsi que la concentration de services aux entreprises dans les communes de banlieues des principaux pôles urbains. Avec plus de 43 000 emplois salariés dans la sphère « productive », le bassin de vie de Montpellier, capitale régionale, demeure le principal pourvoyeur d'emplois industriels, situation pour le moins étonnante vu l'histoire régionale, mais qui dit bien l'intensité des mutations et la place des nouvelles industries dans la dynamique de ce bassin de vie. Bien entendu, la sphère « résidentielle » et la fonction publique y sont forcément très présentes²⁹.

²⁸ Définition INSEE.

²⁹ Repères Synthèse n°8, septembre 2006.- Plus d'emplois à vocation résidentielle en Languedoc-Roussillon.- 4p.

- Réseau Ferré de France -



Carte n°13 : Orientations économiques des emplois des bassins de vie en Languedoc-Roussillon. Source : INSEE -CLAP 2004.

Au final, l'intérêt de ce découpage territorial en bassins de vie permet de mettre en lumière le regard neuf que portent les populations vivant ces territoires. En effet, penser le cadre de vie, la qualité de la vie quotidienne, le bien-être familial et social, passe par la conception d'un espace multipolaire au sein duquel chacun pourrait se déplacer non seulement dans le cadre du travail, mais aussi pour des besoins variés, autres que celui-ci. L'échelle territoriale réduite des bassins de vie relève d'une conception qui fait la part belle aux critères de proximité. La mobilité qui est liée à cette composante géographique ne recouvre pas l'ensemble des mobilités qu'engendrent les mécanismes de l'économie dominante tant pour les hommes que pour les marchandises ou encore les processus de décision.

La mobilité devient un enjeu plus complexe, et on peut penser qu'à l'horizon 2030, cette composante sera une condition sine qua non à la possibilité de vivre le territoire et de l'organiser. Ainsi, quelle que soit la composante fonctionnelle de chaque bassin de vie (à consonance urbaine ou rurale, industrielle ou tertiaire...), quelle que soit la répartition des ressources et des emplois sur le territoire régional, l'avenir du Languedoc-Roussillon semble inévitablement mêlé au développement des déplacements structurés autour d'une armature territoriale aujourd'hui en construction non plus sur le principe d'une hiérarchie urbaine historiquement installée, mais plutôt sur les dynamiques territoriales qu'a générées la croissance urbaine contemporaine. Mais l'armature urbaine est un héritage qui compte.

2.L'armature urbaine du Languedoc-Roussillon, des aires urbaines en voie de métropolisation

L'armature urbaine peut se définir comme un système constitué des agglomérations urbaines et des relations qu'elles entretiennent. La notion d'armature urbaine sous-entend ainsi l'existence de liens entre villes : ceux-ci peuvent être d'ordre volontariste (coopération active, projets partagés) ou être le résultat de mouvements socio-économiques parfois maîtrisés, parfois subis (déplacements démographiques, créations d'infrastructures, transfert d'unités économiques...).

Se basant sur les chiffres de 1999, 65 % de la population du Languedoc-Roussillon réside dans une des aires urbaines définies par l'INSEE, dont le pôle est situé dans la région. Montpellier, seule, regroupe un cinquième de la population régionale et les trois plus grandes villes 40%. À l'opposé, les 7 aires urbaines les plus petites pèsent chacune 1% ou moins de la population de la région. Entre ces extrêmes, les cinq autres grandes villes de la région ont des poids comparables, compris entre 3 et 5%³⁰.

³⁰ Direction Régionale de l'Équipement.- L'armature urbaine en languedoc-Roussillon. Diagnostic préalable à des choix prospectifs.- 8p.

L'armature urbaine régionale est très influencée par l'organisation administrative de la France. Les trois villes les plus peuplées ont en effet des attributions de préfecture. La plus grande d'entre elles est la préfecture de région. Carcassonne qui abrite également des services préfectoraux se situe, par sa taille, en sixième position. Mende, qui, du fait de son isolement, a un faible poids démographique, retrouve toutes ses caractéristiques de capitale administrative dans la structure des emplois qu'elle propose. Alès, Béziers, Narbonne et Limoux, en position intermédiaire quant à leur poids économique, jouent le rôle de sous-préfectures. Cinq aires urbaines seulement n'ont pas de rôle administratif majeur : Bagnols-sur-Cèze et Beaucaire, toutes deux situées aux confins du Languedoc-Roussillon, Sète qui s'est développée grâce à son port, Agde qui a pris une ampleur toute récente grâce à l'aménagement touristique de son littoral et Lunel qui, depuis une ou deux décennies, se développe dans l'orbite de Montpellier, à mi-chemin de Nîmes.

L'observation des déplacements, que ce soit entre le lieu de domicile et le lieu de travail ou d'études, qu'ils soient d'ordre professionnel ou privé, permet de mesurer l'intensité des relations informelles établies au fil du temps entre les villes. Dans le cas du Languedoc-Roussillon, de nombreux déplacements sont observés entre Montpellier, d'une part, Nîmes, Sète et Lunel, de l'autre. Par ailleurs, Béziers entretient des liens marqués avec Agde et Narbonne. Alès, cévenole, est tournée vers Nîmes. Perpignan, relativement isolé des autres aires urbaines de la région domine son territoire départemental et polarise la majorité des flux et déplacements. Les cinq aires urbaines concernées (Montpellier, Nîmes, Alès, Béziers, Perpignan) regrouperaient ainsi près de 1 000 000 d'habitants en 2006³¹.

Les aires urbaines sont une réalité statistique basée sur l'emploi et les rattachements par liens de travail. Elles ne recouvrent parfois qu'une partie de la réalité fonctionnelle de l'agglomération de fait autour de la ville centre (seuil de définition). Par contre, nous admettrons l'usage du concept de métropolisation pour signifier la transformation des espaces périphériques en lieu et place de celui d'agglomération qui reste plus indéfini et de caractère plus statique. La métropolisation est un processus actif de changement, de recomposition des territoires lié à l'urbanisation vu sous l'angle global de mode de vie. La métropolisation serait un stade plus déterminant des modifications sociétales que la périurbanisation plus générale et moins sélective. En Languedoc-Roussillon, nous opterons pour la métropolisation à partir du pôle de Montpellier et de ses relais vers Sète et Nîmes, plus facilement de périurbanisation autour de Béziers, de Narbonne, d'Alès voire de Bagnols-sur-Cèze.

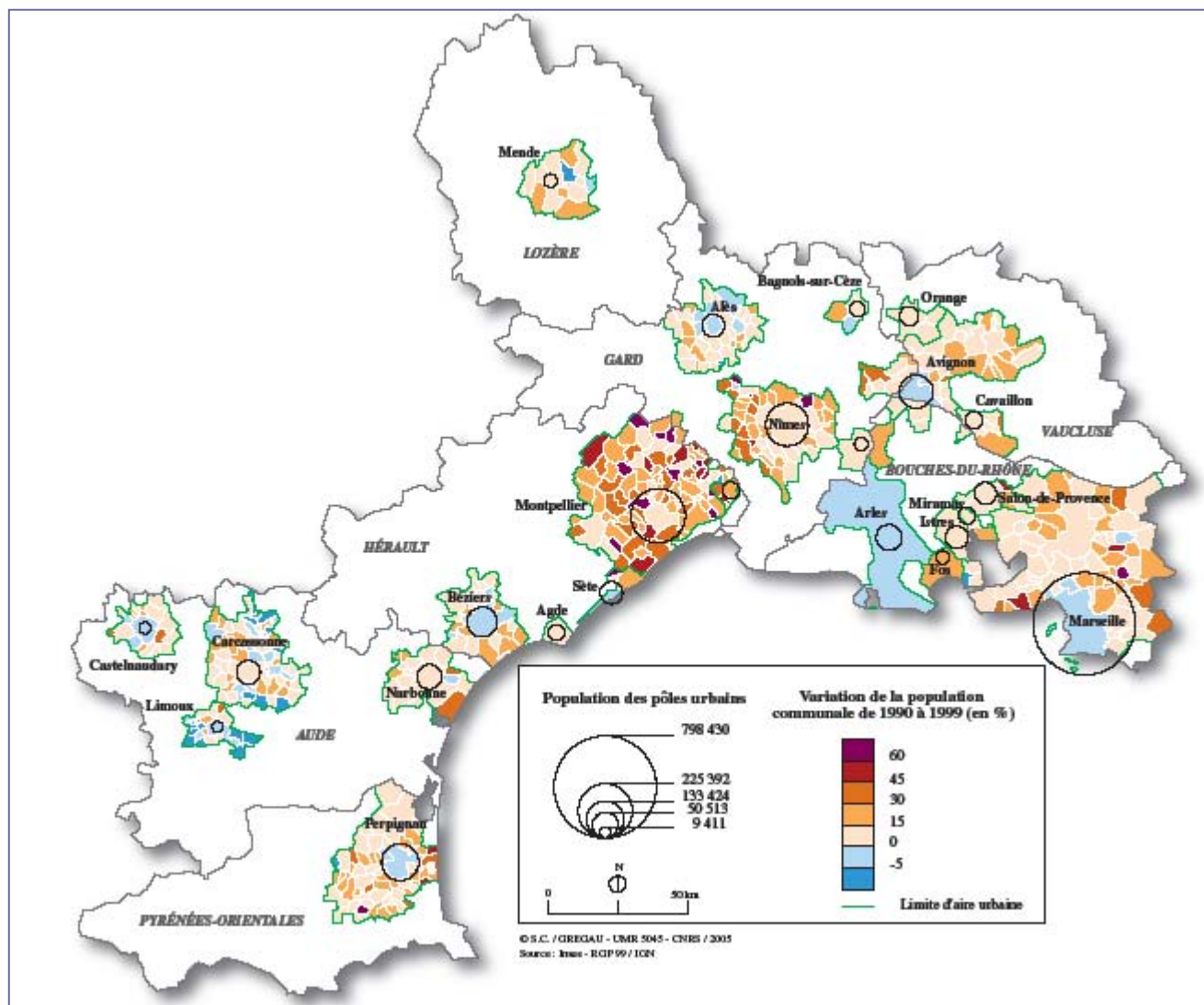
Les agglomérations régionales n'ont pas ou peu de traditions de coopération directe. Il n'y a pas de communauté urbaine et les réseaux de ville ne sont pas encore une réalité inscrite dans le paysage régional, tant au niveau du discours politique que des ensembles fonctionnels reconnus.

³¹ Estimation Insee 2004, sans prendre en compte l'espace, multipolarisé ou non, compris entre les aires urbaines.

- Réseau Ferré de France -

Toutefois, les enjeux territoriaux d'une démographie en progression rapide et la nécessaire prise en compte des risques environnementaux peuvent favoriser une réflexion plus globalisée qui s'est déjà matérialisée dans les démarches de SCoT. Sur ce plan, les territoires de la région ne réagissent pas de la même façon et il convient de prendre en compte les nuances entre les aires urbaines d'une part, entre les espaces périurbanisés ou métropolisés d'autre part, entre les « territoires du vide » enfin pour mieux qualifier les états actuels, les représentations qui en sont fournies et les tendances futures qui en émergent.

- Réseau Ferré de France -



Carte n°14 : Evolution de la population des aires urbaines 1990-1999 en Languedoc-Roussillon. Source MTE 2001.

3. Les Schémas de COhérence Territoriales (SCOT), une échelle pertinente des pratiques

Les schémas de cohérence territoriale sont un des éléments-clés de la planification stratégique voulue par la loi SRU³². En Languedoc-Roussillon, leur état d'avancement est très variable : la définition des périmètres et la conduite des études sont des étapes plus ou moins délicates à réaliser selon les territoires. Certains n'en sont qu'au stade du projet, d'autres sont approuvés. Parmi les vingt SCOT de la région, un est interdépartemental et trois sont interrégionaux .

Le SCOT est avant tout un document stratégique qui définit les grandes orientations d'aménagement des agglomérations concernées pour les 20 ans à venir. Il se fonde sur trois valeurs³³, qui ont été invoquées en premier lieu par l'Agglomération de Montpellier, puis adoptées par l'ensemble des démarches d'établissements de SCOT :

* une valeur environnementale qui conduit à préserver le capital naturel, agricole et paysager, source d'attractivité et de développement pour l'ensemble du territoire.

*une valeur sociale qui conduit à promouvoir une ville des proximités accessible à tous, qui conforte les liens de solidarité, propose une offre de logements diversifiée tout en rapprochant l'emploi, les services urbains et la résidence, accordant un rôle déterminant aux transports en commun

* une valeur économique qui conduit à intensifier le développement et à économiser l'espace.

Bien que l'état d'avancement des démarches soit hétérogène selon les SCOT, les moyens mis en œuvre dépendant de chaque maître d'œuvre, il est de toute évidence intéressant d'examiner comment les SCOT intègrent un certain nombre des problématiques fortes du Languedoc-Roussillon³⁴. Quatre problématiques transversales à l'ensemble des SCOT du Languedoc-Roussillon découlent de la vision du territoire régional énoncée en première partie, à savoir :

- Structurer un territoire régional marqué par un réseau de transport engorgé et une forte croissance démographique.

³² La Loi n°2000-1028 du 13 décembre 2000 relative au renouvellement urbain appelée loi SRU, est une texte qui a modifié en profondeur le droit de l'urbanisme, et du logement.

³³ SCOT de l'Agglomération de Montpellier.- communiqué de Presse du 15 février 2006.- 14p.

³⁴Réseau Conseil en développement Territorial.- Etude prospective des Schémas de Cohérence Territoriale, rapport final.- 42p.

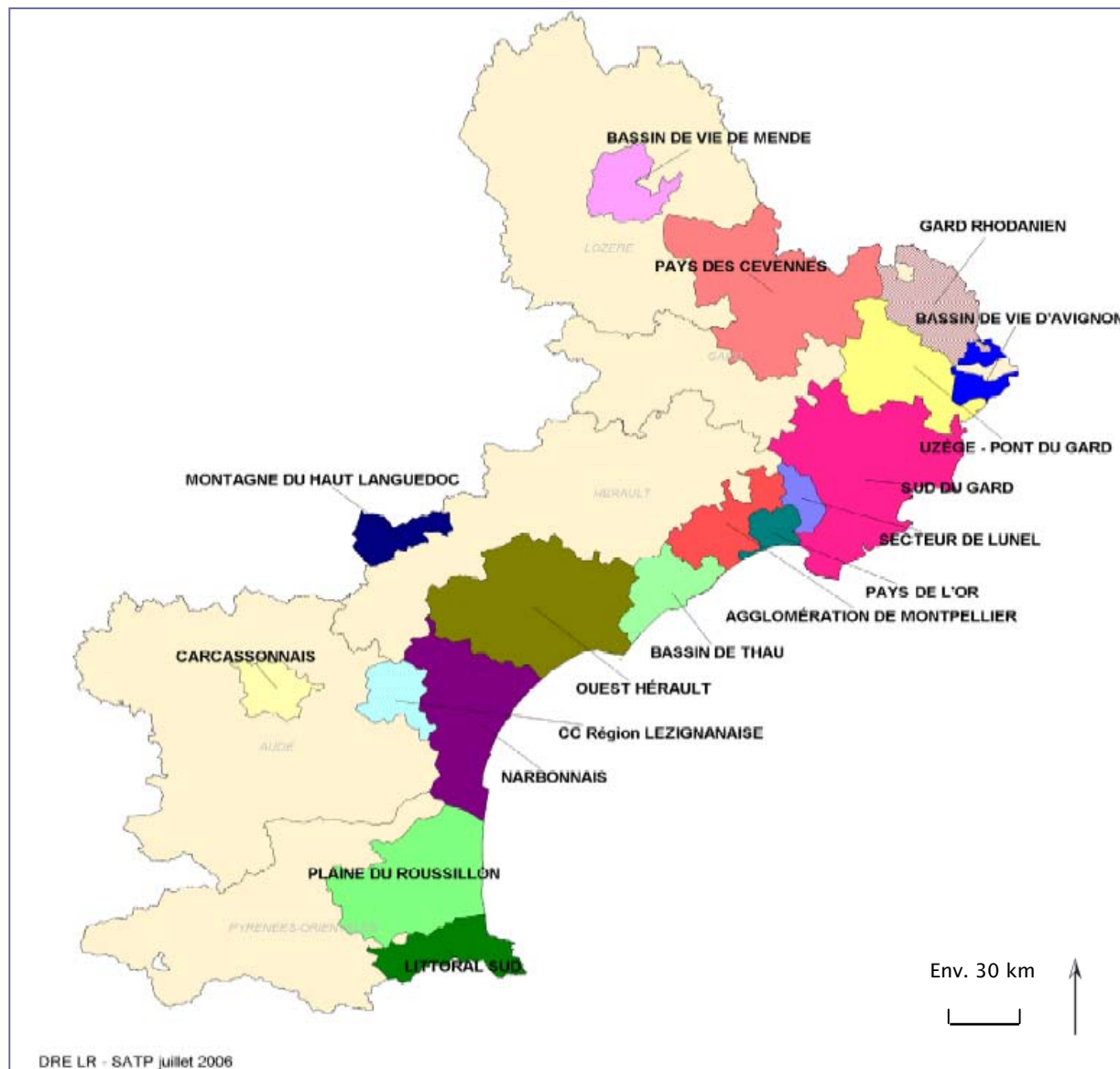
- Renforcer l'offre de logements, notamment pour les populations fragilisées.
- Préserver et valoriser les ressources naturelles, fondements de l'attractivité régionale.
- Mettre en œuvre les conditions d'un développement économique plus équilibré, solidaire et créateur de richesses.

La structuration du territoire via les SCOT pourra présenter la trame d'un rééquilibrage entre Montpellier et les autres agglomérations, entre le littoral et l'espace rural, entre l'aire métropolitaine fortement attractive et les territoires de faibles densités. Ce qui aura pour incidence de rendre visible l'effet de métropolisation, sans pour autant succomber à un étalement urbain le long de la plaine côtière. Car l'intérêt est véritablement de jouer sur les notions d'échelles quant à l'application des consignes dispensées lors de la mise en place des SCOT. Ainsi, « l'emboîtement » des différents SCOT devrait reposer sur le souci d'un moindre morcellement de l'espace naturel régional, d'une densification de l'espace urbain, d'une réhabilitation de certaines « dents creuses », espaces délaissés dans les périmètres d'action.

Pourtant, il est à constater que les SCOT de la région n'appréhendent pas les problématiques énoncées de la même manière suivant la nature du territoire qu'ils recouvrent. Dans les zones fortement urbanisées que représentent l'ensemble métropolitain Montpellier-Nîmes, les préoccupations se focalisent plutôt sur des logiques de gestion et d'organisation de la densité face à une croissance rapide des populations. Les SCOT littoraux présentent une approche spécifique de préservation des littoraux, plus pertinente à l'ouest qu'à l'est pour cause d'urbanisation plus morcelée, ainsi que d'un rééquilibrage en faveur de la structuration des espaces autour des pôles urbains et de l'arrière pays. Les SCOT à prédominance rurale, lesquels recouvrent un espace relativement vaste et varié, mettent en avant une volonté affirmée de marquer leur territoire comme « cadre de vie à haute qualité environnementale ».

Au final, quels que soient les SCOT envisagés, tous reprennent l'idée principale de la gestion des usages de l'espace, incluant certaines thématiques régionales comme la place des transports collectifs, notamment les TER (Trains Express Régionaux), le développement urbain, la préservation/valorisation de la biodiversité, les ressources en eau...

- Réseau Ferré de France -



Carte n°13 : Les SCOT en Languedoc-Roussillon au 1^{er} juillet 2006. Source : Direction Régionale de l'Équipement du Languedoc-Roussillon.

La carte montre bien l'importance des phénomènes d'urbanisation et de littoralisation du Languedoc-Roussillon. Les tensions urbaines et environnementales justifient en quelque sorte les engagements des structures intercommunales et leur souci de trouver réponses à des évolutions jugées souvent trop rapides, à risque, remettant en question les équilibres souhaités. Les Schémas de cohérence définissent les formes d'un aménagement durable du territoire (PADD) et les perspectives de son développement. Le SCOT est plus qu'un cadre rigide et formel, et les procédures de son élaboration initient les façons de se penser dans un espace de projet ainsi que les modes opératoires qui leur sont associés. Le Languedoc-Roussillon hors le schéma directeur du littoral n'a jamais mis en œuvre de Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme. Les SCOT sont finalement la première démarche de réflexion partagée et de solidarité formelle entre les communes associées dans un EPCI (établissement public de coopération intercommunale). C'est certainement le lieu d'expression d'un regard prospectif sur les territoires en mouvement, ceux qui sont les plus dynamiques, les plus déterminés par l'urbanisation.

SCOTS	1990	1999	2005	2010	2020	2030
TOTAL CARCASSONNAIS	64958	66564	68162	69797	71473	73188
TOTAL LEZIGNANAISE	23638	26675	30089	33941	38285	43186
TOTAL NARBONNAIS	88175	92291	95983	99822	103815	107967
TOTAL BASSIN D'AVIGNON	31223	35303	39892	45078	50939	57561
TOTAL GARD RHODANIEN	55546	58986	62525	66277	70253	74468
TOTAL PAYS CEVENNES	126402	123438	120230	119914	116797	113761
TOTAL SUD GARD	285538	310561	328454	344141	360197	414804
TOTAL PONT DU GARD	40179	45524	51579	58439	66211	75017
TOTAL AGGLO MONTPELLIER	309927	357800	405084	439927	518863	611962
TOTAL BASSIN DE THAU	91956	100833	106606	112227	124374	137836
TOTAL MONTAGNE HT LANGUEDOC	1590	1635	1681	1728	1776	1826
TOTAL OUEST HERAULT	208232	222291	224409	231430	246136	261778
TOTAL PAYS DE L'OR	27940	35447	41540	47411	61758	80447
TOTAL PIC SAINT LOUP	27860	35543	41809	47866	62741	82238
TOTAL SECTEUR LUNEL	32899	41628	48420	55257	71964	93724
TOTAL LITTORAL SUD	49561	55174	61409	68348	76071	84667
TOTAL PLAINE ROUSSILLON	265018	287551	311993	338512	367286	398505
TOTAL DES SCOT	1 732 632	1 899 243	2 041 869	2 182 125	2 410 959	2 714 965

Tableau n° 3 : Projection des populations des SCOT 1990/2030.

II. L'armature territoriale de l'économie régionale

1. Économie et territoires. Un Languedoc–Roussillon à deux facettes.

Il est devenu banal d'opposer deux types d'espaces selon leur intégration dans une logique de succès, de croissance ou bien de récession et de reconversions sans cesse recommencées. Double vision prospective de territoires « qui gagnent », placés sur les chemins de la réussite face à d'autres qui seraient « ignorés » par les voies de la modernisation industrielle et tertiaire, placés en marge du « progrès ». Il est tout aussi classique de qualifier la région Languedoc–Roussillon selon cette approche binaire, deux mondes différents s'opposant par leurs composantes économiques, sociétales, géographiques.

L'économie régionale ne peut être isolée du mouvement de globalisation qui structure le développement économique d'aujourd'hui. Face au système productif né de la révolution industrielle, un « autre développement » prendrait progressivement corps, en rupture avec les valeurs traditionnelles du monde du travail, marqué par les notions de flexibilité, de mobilité, de précarité, de sélection de la main d'œuvre, mais aussi de temps libre, de qualité, d'individualisme voire d'élitisme. Une société duale naît, fondée sur des distances sociales qui grandissent entre nouveaux riches et nouveaux pauvres, loin du modèle des « classes moyennes » un temps pensé comme figure du développement (SERVIR, 2006). On peut poser comme hypothèse que l'économie régionale bascule progressivement vers cet « autre développement » et que ses branches les plus dynamiques s'inscriraient dans cette logique libérale du développement. L'industrie régionale souffre de ses héritages, mais en même temps affiche ses réussites dans les domaines les plus novateurs. Les bassins économiques nés de la révolution industrielle s'essouffent en reconversions rarement réussies alors que le bassin d'emploi de Montpellier, loin des images héritées, là où se valorisent savoirs et capitaux, est devenu le premier espace industriel de la région.

Ainsi, la moitié de l'emploi salarié régional est concentrée sur les trois bassins d'emploi de Montpellier, Nîmes et Perpignan, celui de Montpellier regroupant 70 % de l'emploi dans les établissements des technologies de l'information et dans le tertiaire supérieur. La région illustre sur ce plan les éléments connus d'une économie à deux ou plusieurs vitesses. L'innovation technologique fonde la nouvelle économie régionale, qu'elle concerne le secteur de la santé (biotechnologies, médecine, pharmacie et médicaments ...), de l'information et de la communication, de l'informatique et du multimédia, de la chimie, de l'agroalimentaire. IBM dès le milieu des années 1960 a ouvert la voie, des grandes entreprises comme Péchiney, Perrier, le CEA, Sanofi, Dell, ABX Horiba, ... valorisent les capacités régionales de main d'œuvre, les

connaissances de l'université et des centres de recherche, les aides que les collectivités locales ont mis en place (pépinières d'entreprise, « couveuses », ...). Plus de 3 000 établissements dans le domaine des technologies de l'information et de la communication (TIC), souvent de très petite taille, participent à l'effort d'innovation en termes d'idées et de produits nouveaux. Leur localisation géographique recouvre parfaitement les aires d'extension des villes capitales, notamment au sein de l'espace méridional de métropolisation (aire Sète/Vallée du Rhône au sens large). Là sont les ingrédients qui assurent la richesse de cet « autre développement », notamment quant aux hommes porteurs de projets ou quant aux aménités du cadre de vie, « là sont les potentiels de création, d'initiatives et de renouvellement » des stratégies économiques, là « se forge et émerge un nouveau système productif qui associe activités industrielles novatrices et tertiaire directionnel ». Le devenir de la région dans son ensemble n'est-il pas déterminé par la réussite de ce modèle ? N'est-ce point par son renforcement que la région prendra « place parmi les espaces économiques modernes où s'épanouissent les entreprises de la mondialisation d'une part, les PME qui encadrent la vie quotidienne d'autre part ». (SERVIR, Stratégie économique régionale de valorisation et d'intégration des ressources, 2006).

Les bassins d'emploi ayant une façade littorale ont gagné plus de 25 % de leurs effectifs au cours des dix dernières années, le taux de croissance des autres étant inférieur à 20 %. Mais au total, la création d'emplois s'est souvent doublé d'une augmentation du chômage, témoin d'une contre productivité de l'attractivité de la région. De plus, dans un système économique marqué par la libre entreprise et la concurrence, les entreprises régionales, souvent dépendantes de capitaux extérieurs, sont sujettes à délocalisation, ce qui représente un frein à la croissance de l'emploi. La productivité souvent médiocre et la valeur ajoutée faible ne plaident pas non plus en faveur d'une grande stabilité des structures de production. Les crises qui secouent régulièrement les grands établissements (énergie, chimie, agroalimentaire, textile et vêtements...) et le niveau élevé du chômage témoignent d'un certain degré d'incertitude dans lequel est placée l'économie régionale³⁵.

La Région s'est fixée des objectifs ambitieux de renouvellement de son économie par le biais d'une politique globale prenant appui sur les forces vives de son territoire, sur les capacités d'innovation et d'entraînement des entreprises les plus performantes. Trois enjeux cruciaux structurent ses logiques opérationnelles, le développement des entreprises par l'innovation, l'ouverture vers les marchés extérieurs, l'accroissement de la mobilité des hommes et des produits. Ils résultent d'une part des avis recueillis lors des réunions de « la Région en chantier », d'autre part des engagements pris par l'institution régionale, à partir du questionnaire envoyé en juin 2005 à 120 organismes et personnalités impliqués dans le développement économique du Languedoc-Roussillon. Il en ressort les lignes de force suivantes³⁶ :

³⁵ Stratégie Economique Régionale de Valorisation et d'Intégration des Ressources (SERVIR), 2006.- Le Languedoc-Roussillon : les paradoxes d'une économie renouvelée.- Enjeux et propositions, 64 p

³⁶ *ibid.*

- la densification du tissu économique est une absolue priorité car le potentiel régional de création de richesses est insuffisant. Cette densification repose sur les entreprises régionales moyennes qui doivent « prendre du poids », innover, se regrouper et former des groupements avec les laboratoires de recherche régionaux
- la création d'entreprises doit s'amplifier, et des filières essentielles pour l'avenir doivent être renforcées (le tourisme, avec l'engagement d'une importante rénovation de l'habitat sur le littoral, la médecine et la santé, les énergies renouvelables et la maîtrise de l'eau...)
- pour que ces entreprises, quel que soit leur secteur (agriculture, viticulture, artisanat, industrie...) croissent et se développent, il faut privilégier l'accompagnement stratégique et la commercialisation de leur produits, prioritairement en France et en Europe ;
- en ce qui concerne les infrastructures, le développement du rail doit être privilégié avec le haut débit pour les transmissions et télécommunications.

En conformité avec la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du territoire et ses textes d'application, un soutien est apporté aux initiatives locales coordonnées au sein des Pays, espaces territoriaux organisés, ou encore des groupements de communes, d'agglomérations, ou de villes, et présentant une cohésion géographique, culturelle, économique ou sociale.

Dans ces espaces, les collectivités territoriales et leurs groupements s'engagent à définir un projet global de développement durable élaboré en association étroite avec les principaux représentants des milieux socioprofessionnels et associatifs. L'objectif défini est véritablement de consolider, au sein de réseaux déjà constitués, les tissus socio-économiques par un soutien aux actions immatérielles (études stratégiques, expertises, et autres opérations d'animation...), d'une part, par la mise en financement partagée de certaines opérations au préalable validées par les différents acteurs que sont l'Etat, la Région, et les partenaires locaux d'autre part³⁷.

Au sein des contrats présentés ci-dessous, l'idée nouvelle, est d'apporter un regard territorial clair, de définir ainsi des partenariats visibles entre l'Etat, la Région, et les collectivités locales, et ce dans un souci de bien desservir le territoire régional tout en respectant ses spécificités. L'armature territoriale du Languedoc-Roussillon passe donc aujourd'hui par un réseau mêlant les pays, les groupements de communes, et les communautés d'agglomérations, logique qui s'inscrit parfaitement dans la réflexion globale d'élaboration des SCOT et dans celle portant réforme des collectivités territoriales. Face aux structures traditionnelles de gestion, un mode nouveau d'élaboration des stratégies régionales prend corps qui dépasse le cadre communal et définit des figures nouvelles qui deviennent passage obligé des actions d'aménagement et de développement.

³⁷Préfecture du Languedoc-Roussillon .- Contrat de Plan Etat-Région 200-2006, le volet territorial.-

2. Les contrats d'agglomérations.

En Languedoc-Roussillon neuf communautés d'agglomérations avaient vocation à élaborer un contrat d'agglomération³⁸. Huit agglomérations avaient signé entre le mois de décembre 2003 et le mois de février 2004 avec l'Etat et le Conseil Régional des « contrats cadre » dont l'objectif était de valider l'accord de chacun des partenaires sur des enjeux et des objectifs prioritaires. Le contrat cadre de l'agglomération de Montpellier fait l'objet d'une signature le 30 décembre 2004. Les avenants signés le 30 décembre 2004 concernent 7 agglomérations sur 9 et portent sur un montant total de 155 132 316 € de travaux financés notamment par :

- Les Agglomérations à hauteur de 39% 60 889 712 €
- L'Union Européenne à hauteur de 7% 10 590 561 €
- L'Etat à hauteur de 11 % 17 389 921 €
- Le Conseil Régional à hauteur de 10% 15 931 156 €

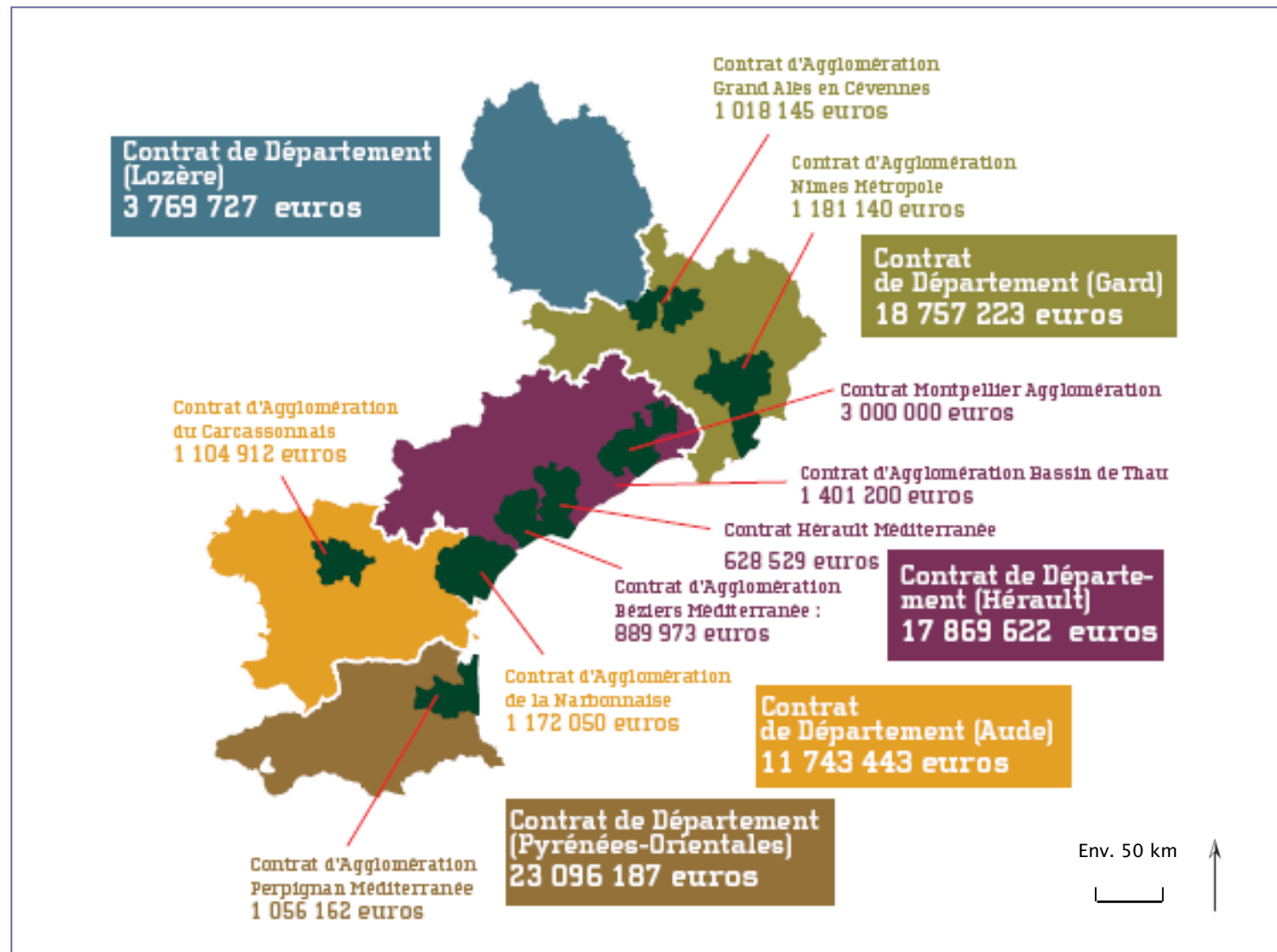
Ce sont les agglomérations dont les villes centres sont situées dans l'Hérault (Montpellier, Béziers et Sète), dans le Gard (Nîmes et Alès), dans l'Aude (Narbonne et Carcassonne) et dans les Pyrénées Orientales (Perpignan). Sur la base d'un diagnostic préalable, les agglomérations conduiront une réflexion sur les objectifs et les actions à mener pour aboutir à un projet d'agglomération.

Ce projet devra traduire :

- les orientations que se fixe l'agglomération en termes de développement économique et de cohésion sociale, d'aménagement et d'urbanisme, de transport et de logement, de politique de la ville, de politique de l'environnement et de gestion des ressources.
- une vision stratégique à moyen et long terme.
-

Il devra également accorder une large place à la participation, qu'il s'agisse des élus, des responsables économiques, du secteur associatif, des usagers ou des partenaires administratifs et professionnels.

³⁸Préfecture du Languedoc-Roussillon.- Communiqué de presse. Signature du contrat cadre du contrat d'agglomération de Montpellier Signature des avenants 2004 des contrats en Languedoc-Roussillon.-



Carte n°14 : Les contrats d'agglomérations et de départements. Source : Vivre en Languedoc-Roussillon n°12, février 2007.

3. Les contrats de départements.

Les contrats de Département ont constitué une innovation de l'année 2005, véritable spécificité de la politique territoriale de la Région Languedoc-Roussillon³⁹. Le contrat Région/Département permet, à partir des objectifs stratégiques des deux partenaires, de définir des objectifs partagés, de clarifier les modes de collaboration entre les collectivités et de dégager, dans une approche programmatique, les dossiers prioritaires retenus pour un financement conjoint au bénéfice de tiers ou relevant de la compétence de l'un des partenaires.

Le contrat Région/Département permet d'identifier des engagements de la Région et du Département pour la réalisation de projets pluriannuels. Certains de ces engagements concernent l'ensemble des Départements et sont générateurs d'une nouvelle politique régionale.

³⁹ Région Languedoc-Roussillon .- Des contrats pour l'avenir.- Dossier de presse du 29 septembre 2006

- Réseau Ferré de France -

DEPARTEMENTS	CONTRATS DE DEPARTMENTS		VOLET TERRITORIAL		TOTAL CONTRAT DPT	Parcs Naturels Régionaux	TOTAL 2006
	PROJETS D'ENVERGURE DEPARTEMENTALE	PROJETS D'ENVERGURE REGIONALE	AGGLOMERATIONS	PAYS + DIVERS			
AUDE	6 681 587	5 031 856	2 276 962	4 690 738	18 681 143	628 000	19 309 143
GARD	6 308 379	12 448 844	2 199 285	1 739 701	22 696 209		22 696 209
HERAULT	9 374 960	8 444 662	5 919 702	2 404 154	26 143 478	345 000	26 488 478
LOZERE	2 039 301	1 662 242	443 000	70184	4 214 727		4 214 727
P.O	5 921 075	13 898 013	1 056 162	2 220 937	23 096 187	819 000	23 915 187
TOTAL	30 325 302	41 485 617	11 895 111	11 125 714	94 831 744	1 792 000	96 623 744

Tableau n°4 : Financement régional des contrats de territoires en euros. Source : Des contrats pour l'avenir. Communiqué de Presse du Conseil Régional du 29 novembre 2006.



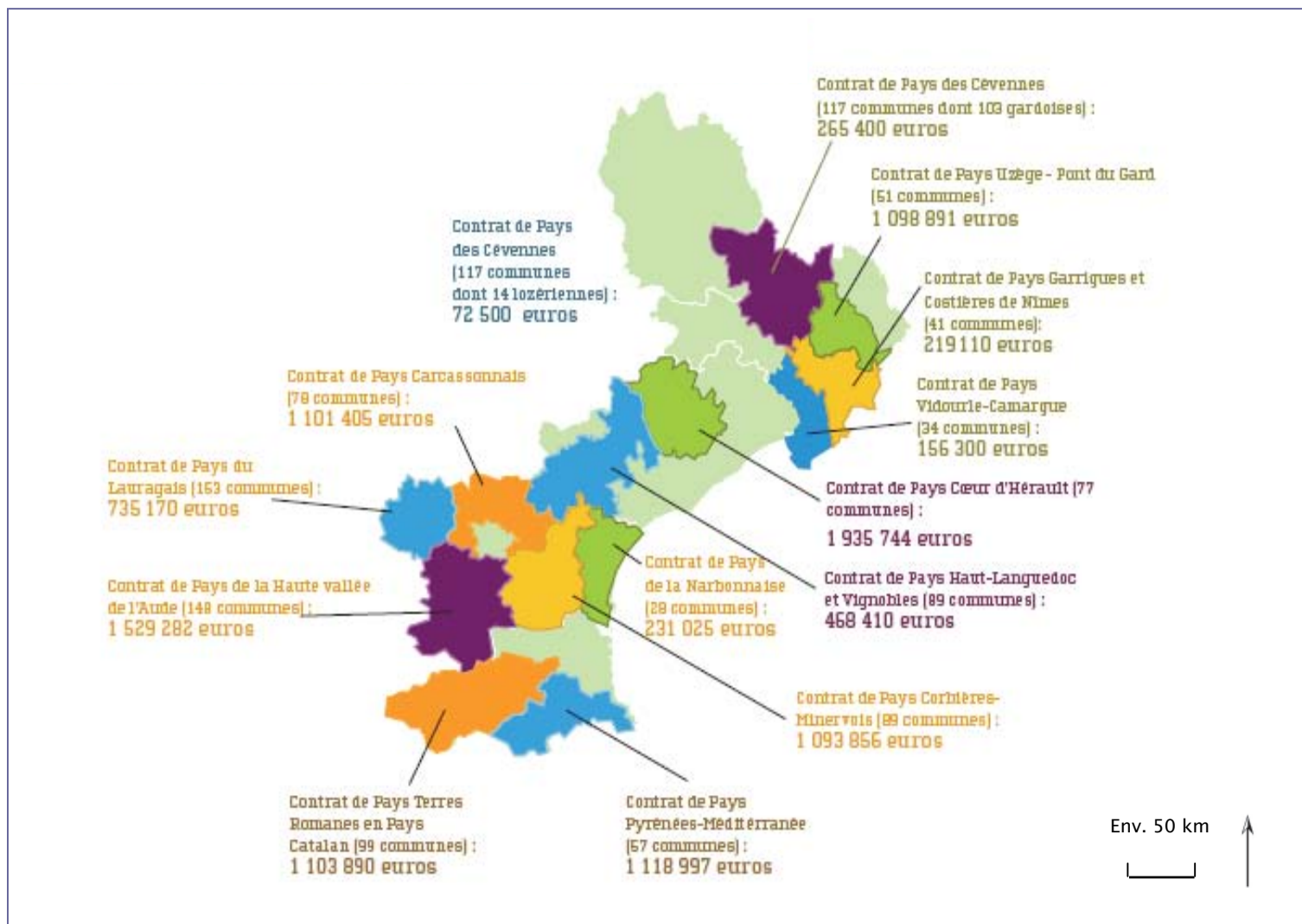
4. Les contrats de pays.

Les contrats de Pays visent à accompagner par des aides appropriées les collectivités territoriales qui ont décidé de s'engager dans un processus de création de Pays au sens de la Loi d'orientation du 25 juin 1999 pour l'aménagement et le développement durable du territoire. Ces contrats engagent l'Etat et le Conseil Régional dans le financement d'actions inscrites dans le programme pluriannuel qui est conforme aux orientations fondamentales et aux priorités définies par la Charte de Développement durable dont chaque Pays doit être doté lors de sa constitution. Ces contrats sont naturellement ouverts aux Conseils Généraux qui sont invités à poursuivre leur partenariat dans le cadre de ce nouveau dispositif.

Ces contrats constituent le cadre général des interventions de l'Etat, du Conseil Régional et, le cas échéant, des autres partenaires dans les domaines de compétence qui leur reviennent. Ils définissent ainsi les axes prioritaires d'intervention et les montants et plans de financement prévisionnels pour la réalisation du contrat. Ils seront actualisés chaque année sous forme d'avenants par des programmes d'application qui régiront les conditions précises de mise en oeuvre des différentes actions prévues.

L'Etat concentrera la totalité de ses engagements financiers sur les Pays et les agglomérations. Le Conseil Régional financera prioritairement les Pays et les agglomérations au fur et à mesure de leur mise en place effective et, dans l'intervalle, continuera sur ses propres crédits à financer les pactes territoriaux de croissance durant cette phase transitoire.

- Réseau Ferré de France -



Carte n°15 : Les contrats de Pays et Parcs Naturels Régionaux. Source : Vivre en Languedoc-Roussillon n°12, février 2007.

5. Les contrats de villes.

Les orientations prioritaires de cette politique territoriale concernent essentiellement le développement économique via l'emploi, l'éducation et la formation, la sécurité et la justice, le soutien au développement des pratiques culturelles et des actions en faveur des jeunes. Elles concernent aussi les politiques d'urbanisme et d'habitat dans le cadre défini par la loi sur la solidarité et le renouvellement urbain (loi SRU), c'est-à-dire des politiques qui favorisent la mixité s'appuient sur une politique foncière dynamique, et proposent une gestion urbaine de proximité ainsi que le désenclavement des quartiers par le développement des transports.

L'intervention portera sur les principales villes de la région Languedoc-Roussillon où des dysfonctionnements importants ont été identifiés. Il s'agit des villes suivantes :

- * dans le département de l'Hérault : Montpellier, Béziers, Sète-Frontignan, Lunel, Lodève et Agde
- * dans le département du Gard : Nîmes, Alès, Bagnols-sur-Cèze, Beaucaire, St Gilles et vauvert
- * dans le département de l'Aude : Carcassonne et Narbonne.
- * dans le département des Pyrénées Orientales : Perpignan.

Dans le cadre des contrats de ville, un soutien sera apporté :

- * aux études permettant une meilleure connaissance des dysfonctionnements existants
- * aux études préalables à la mise en oeuvre de projets,
- * aux actions de proximité et aux initiatives locales qui participent à l'émergence de projets,
- * au soutien au démarrage du développement des activités,
- * à l'accès à la formation et à l'emploi,
- * aux services,
- * aux actions qui réduisent les inégalités, et permettent aux personnes exclues d'accéder à la formation, à l'emploi, à la culture, à l'éducation,...

S'agissant du volet urbain, les projets globaux de reconstruction-démolition seront particulièrement visés quant à la reconquête des espaces extérieurs et au désenclavement des quartiers, le développement et la réalisation de plates-formes de services, le développement et la

réalisation d'activités commerciales et artisanales, la mise en oeuvre de transports collectifs assurant la desserte des quartiers dans de meilleures conditions de sécurité, confort, et cadencement⁴⁰.

La politique contractuelle que l'institution régionale a mis en place traduit une façon nouvelle d'approcher la question des territoires de gestion. Si ces procédures correspondent aux orientations préconisées par l'État (CPER que la Région a été la première de France à concrétiser) il n'en résulte pas moins que la perception des actions territoriales traduit la place grandissante des territoires de vie que sont les agglomérations et les Pays. Dans l'attente du Schéma régional d'aménagement et du développement durable du territoire (SRADDT), on voit bien qu'émergent de nouveaux concepts directeurs : construire une région « équilibrée », passer de la dispersion des soutiens à l'orientation de ceux-ci vers des projets dynamisants, élaborer un corpus d'actions qui donnent sens à l'entité régionale et permettent au Languedoc-Roussillon de prendre place dans des ensembles plus vastes, interrégionaux, nationaux, internationaux... Changement de procédures, changement de philosophie de l'intervention par le biais de financement des projets, changement d'échelle également. Le changement d'échelle provoquerait-il finalement un changement de pratiques ? Ou traduit-il la prise de sens politique des nouveaux territoires de vie ? Le plus rapide serait de répondre de manière positive. En effet, le tissu social régional, qu'il soit urbain ou rural, s'est affranchi des limites posées jusque-là par les découpages administratifs premiers, la commune, le canton, le département. Le transfert de compétences lors des phases de la décentralisation a donné des pouvoirs nouveaux au département qui conforte son rôle social et « d'aménageur » de son territoire alors que globalement le pouvoir d'aménagement est concédé à la Région. On mesure par contre combien la commune (surtout lorsqu'elle est petite) et le canton ne sont plus au centre des références de l'aménagement du territoire. Les échelles de cohérence sont ailleurs.

⁴⁰ Préfecture du Languedoc-Roussillon .- Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, le volet territorial.-

III. Mobilités et systèmes de transports.

- **Précisions méthodologiques :**

La mise en œuvre d'une analyse sur l'articulation entre une demande ou un besoin de mobilité (déplacements et pôles générateurs de trafics⁴¹) et les conditions d'une offre de transports (réseaux de transports) nécessite la combinaison et l'interprétation de sources de données multiples et variées faisant parfois référence à des périmètres géographiques différents.

1. L'analyse de la demande et du besoin de déplacement peut-être appréciée par l'interprétation de données de flux (navettes domicile-travail) et sur la base de données économiques et sociales (nombres d'entreprises, zones d'activités, grands équipements) à l'échelle de l'agglomération ou du bassin d'emploi⁴² (sources INSEE, CCI).
2. L'analyse de l'offre de déplacement et du système de transport (notamment le transport en commun) repose ici sur l'observation de données relatives aux conditions du réseau (situation des infrastructures), des informations de cadrage disponibles auprès des DDE et des autorités organisatrices des transports (agglomérations, départements, région) et des projets d'aménagement retenus dans les documents de planification existants et accessibles (PDU, DVA).

⁴¹ On donnera ici une estimation des principaux pôles générateurs de trafic en considérant chaque fois que possible :

- les principales entreprises de la région, recensées par type d'activités, commune et nombre de salariés
- les zones d'activités économiques
- les équipements de référence de l'inventaire communal (équipements de base, équipements de proximité, équipements intermédiaires, équipements supérieurs)

⁴² Le territoire du bassin d'emploi est un espace géographique où la majeure partie de la population habite et travaille. C'est donc une figuration de l'aire d'influence des grands pôles d'emploi choisi par les acteurs locaux et reconnu par l'Etat. La définition d'un bassin d'emploi se veut avant tout pragmatique : elle tient compte des réalités historiques, culturelles, économiques et d'une masse critique d'activité (min. 40 000 actifs). Le Languedoc-Roussillon compte ainsi 11 zones d'emploi et 15 bassins d'emploi.

3.1. Le Grand Alès

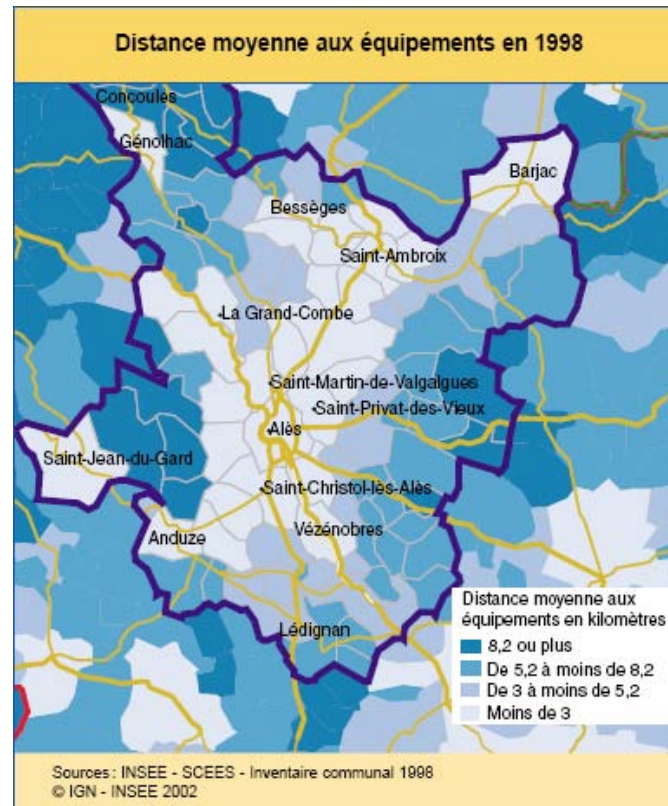
Données de cadrage : agglomération du grand Alès = 16 communes et 72 741 habitants

Un bassin encore enclavé ⁴³ mais autocentré.

Le bassin d'emploi d'Alès se situe dans la partie nord du Gard, faisant transition entre le Massif Central, les garrigues, la plaine littorale et le couloir rhodanien. Il se compose, pour sa partie rurale, de cantons de piedmont, en déprise industrielle, et de cantons péri-urbains tournés vers Nîmes ou la vallée du Rhône. Au centre, Alès rayonne sur une grande partie du territoire pour s'affirmer capitale des Cévennes.

Malgré l'ouverture récente d'une route à quatre voies reliant Alès à Boucoiran le bassin reste encore enclavé. Cependant, Alès se trouve désormais à une demi-heure de l'autoroute et attend l'achèvement de l'axe à quatre voies jusqu'à Nîmes. Les communes situées le plus au nord sont les plus éloignées des grands axes avec des temps d'accès au réseau autoroutier supérieurs à une heure. De surcroît, Alès se situant à l'écart des grandes lignes, la voie ferrée ne peut seule réduire l'isolement du bassin. En compensation, les communes de la zone, et en particulier Alès, sont relativement bien pourvues en équipements de références et la distance moyenne pour se rendre aux 36 commerces ou services les plus courants n'excède pas 10 km sauf pour moins d'un quart des communes, soit 4,6 % de la population.

⁴³ Repère INSEE, Synthèse pour l'économie du Languedoc-Roussillon, n°5, avril 2002



Carte n°16 : Distance moyenne aux équipements en 1998. Source : INSEE-SCEES 2002.

Plus de 73 % des principaux pôles générateurs de trafic (type domicile-travail) sont situés sur la commune centre d'Alès. S'y concentre également la plupart des zones d'activités (10 à Alès, 4 au Nord à Saint-Martin-de-Valgugues, 2 au Nord-Est à Saint-Privat-des-Vieux, et 7 au Sud vers Saint-Christol-les-Alès.

- Réseau Ferré de France -

Nom de l'établissement	Activité	Libellé commune	Tranche de salarié
Centre hospitalier d'Alès	Santé action sociale	Alès	400 et +
Commune d'Alès	Administration publique	Alès	400 et +
Merlin Gérin Alès	Fabrication de composants électriques et électroniques	Alès	400 et +
Procatalyse	Industrie chimique	Salindres	400 et +
SNR Cévennes	Fabrication d'équipements mécaniques	Saint-Privat-des-Vieux	200 - 399
Lycée général et technique Jean Batiste Dumas	Enseignement secondaire	Alès	200 - 399
CORA	Hypermachés	Alès	200 - 399
Crouzet automatismes	Fabr de composants électriques et électroniques	Alès	200 - 399
Etablissements J.Richard Ducros	Travail des métaux	Alès	200 - 399
Maison de santé protestante	Santé action sociale	Alès	200 - 399
Rhodia chimie	Industrie chimique	Salindres	200 - 399
France Télécom	Télécommunications	Alès	200 - 399
Société de secours minière du GARD	Sécurité sociale	Alès	200 - 399
Houillères bassin centre midi	Extraction de Houille	La Grand-Combe	200 - 399
Jallatte SA	Fabr de chaussures	Alès	100 - 199

Source : INSEE - Bridge

Tableau n°5 : Principaux pôles d'emplois générateurs de trafic (janvier 2003). Source INSEE

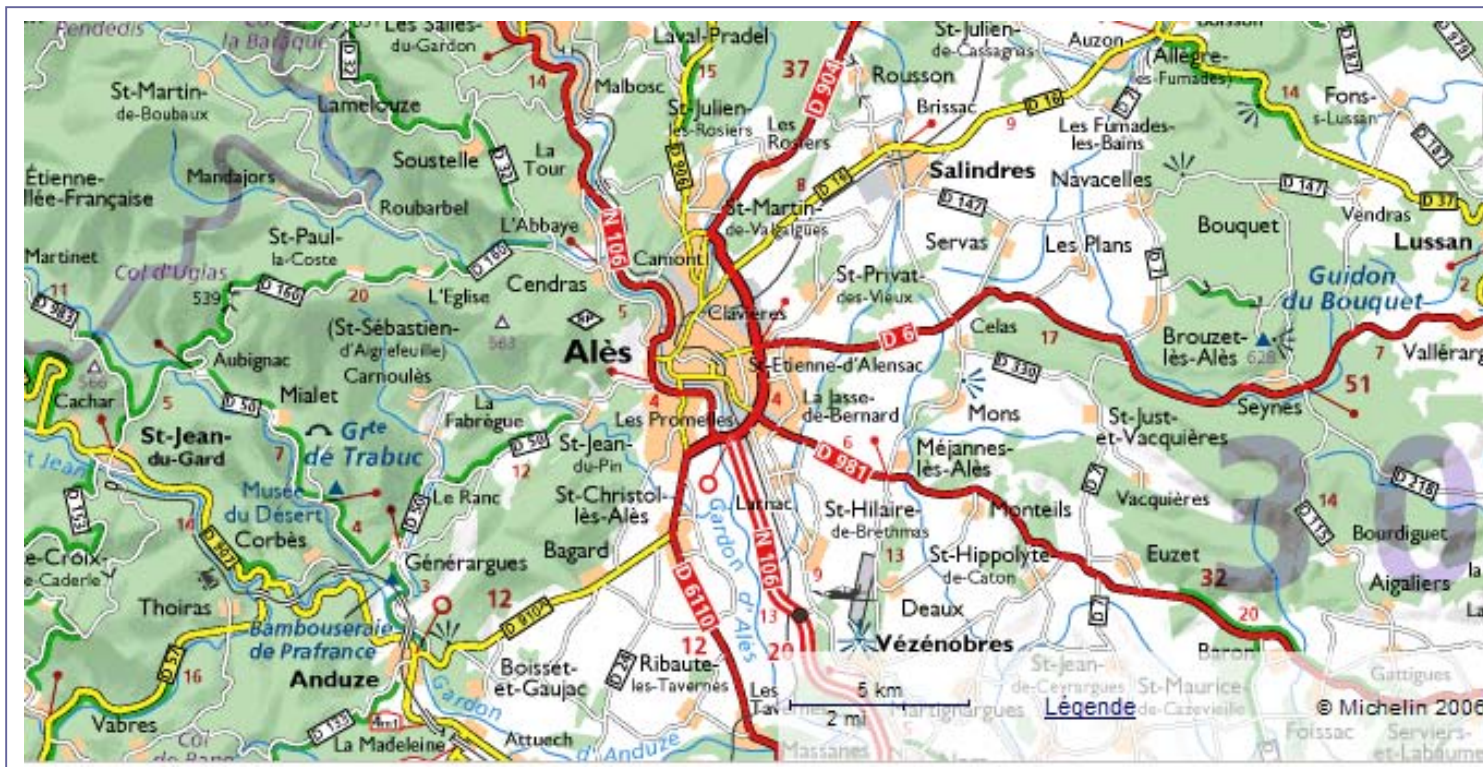
La faiblesse de l'emploi local induit d'importants déplacements motorisés journaliers.

Au recensement de 1999, le bassin d'Alès comptait 38 900 emplois environ. 35 700 sont occupés par des actifs résidant sur le bassin et 3 200 par des actifs venus d'ailleurs. A contrario, 5 000 résidents quittent chaque jour le bassin d'emploi pour aller travailler ailleurs. La balance des migrations journalières domicile-travail est donc déséquilibrée et le bassin attire moins d'actifs extérieurs qu'il ne laisse partir de ses propres résidents.

Ces deux mouvements ont progressé depuis 1990, mais le nombre de départs s'est accru davantage que le nombre d'arrivées. La conséquence principale de ce besoin de déplacement vers d'autres pôles d'emploi (agglomérations de Nîmes, Montpellier...) débouche sur une organisation des mobilités quotidiennes qui repose presque exclusivement sur le routier et l'usage de l'automobile. Le réseau viaire est aujourd'hui surchargé et les infrastructures ne suffisent plus à absorber les flux.

Des infrastructures aux potentialités encore réduites

La région d'Alès et des Cévennes a été longtemps mal raccordée aux grands axes de transports. Une grande partie du réseau routier (dans la partie cévenole) reste d'usage strictement local et présente des potentialités routières très réduites. Répondant à un besoin important de désenclavement, l'aménagement en voie express de la R.N. 106 jusqu'à Nîmes (et l'autoroute A9) a relancé le développement économique et urbain. L'achèvement de la rocade Nord (prévu fin 2007) permettra théoriquement d'éviter de traverser le centre-ville d'Alès et contribuera également au redéploiement du secteur industriel situé au nord d'Alès, sinistré, fortement frappé par la crise de la mine et des industries liées malgré les nombreux programmes de reconversion.



Carte n°17 : Réseau et infrastructures du bassin d'Alès..Source : IGN.

Un projet de rocade Sud-Est est à l'étude pour désengorger la rocade actuelle et relier la D6110 (vers Montpellier) à la D904 (Vers Aubenas) via la nouvelle RN106 mise en voie express (Vers Nîmes). Ce bouclage est indispensable pour assurer une certaine fluidité au trafic et désengorger les avenues de la ville centre.

L'amélioration des dessertes ferroviaires Alès-Nîmes est également attendue avec le projet de suppression du rebroussement de Courbessac (2009). Le viaduc de Courbessac sera l'élément structurant de l'étoile ferroviaire nîmoise qui permettra d'organiser une desserte performante entre les deux agglomérations (la réalisation d'une infrastructure de 800 m mettra Alès à 30 mn de la gare de Nîmes - centre).

Une offre de transports en commun en développement

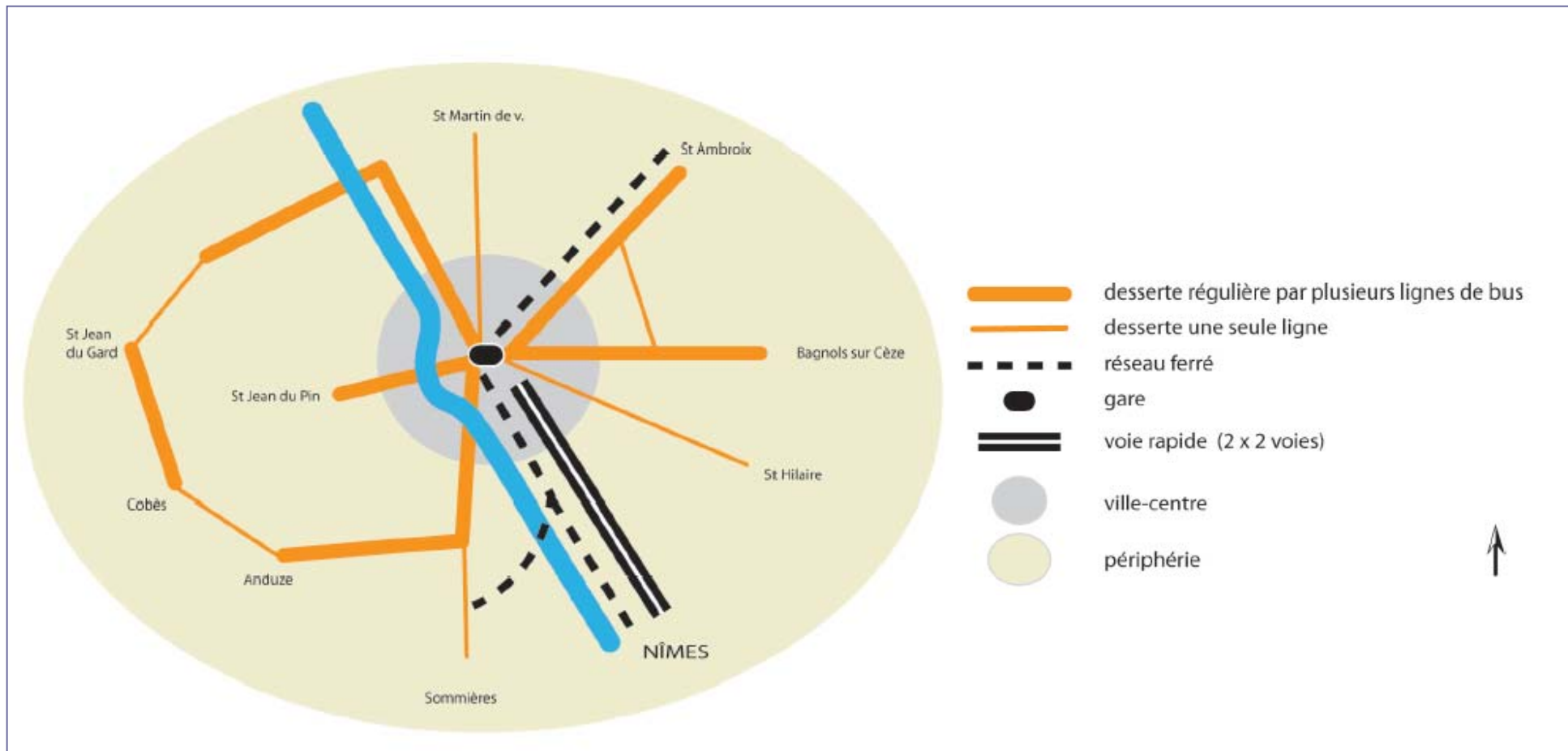
Depuis mai 2006, le Syndicat Mixte des Transports Publics du Bassin d'Alès qui représente la nouvelle autorité organisatrice des transports (soit 61 communes et 123 000 habitants) s'est fixé pour objectif de développer un système de transports urbains efficace à l'échelle du grand Alès (ville-centre et communes périphériques).

Récemment restructuré, il est constitué de 31 lignes de bus empruntées par 54 bus/jour et 2 millions de passagers/an. L'organisation classique en étoile du centre d'Alès vers la périphérie est complétée (sur certains tronçons uniquement) par des lignes transverses, de villages à villages.

Globalement l'armature du système de transport reste favorable aux déplacements motorisés centre-périphérie. L'offre de transport en commun repose sur un réseau de lignes unimodales irriguant le territoire suivant une logique axiale. On peut penser qu'avec le développement de l'agglomération, le besoin de desserte inter-périphéries augmente et requière plus d'interconnexions (bouclage nord et sud).

Le système de transport du grand Alès structure fortement le territoire intra-urbain (centre ville) conférant à la gare un rôle central. A l'échelle de la périphérie, on observe néanmoins que le réseau de desserte tend à s'élargir et à s'étirer notamment vers l'ouest. Mais c'est l'axe sud vers Nîmes qui supporte les liaisons les plus importantes.

- Réseau Ferré de France -



Modèle n°2 : Système de transport collectif du Grand Alès.

3.2. Grand Nîmes

Données de cadrage : Agglomération Nîmes métropole = 23 communes et 220 000 habitants.

Une situation de carrefour

Nîmes, au cœur de son bassin d'emploi est un noeud essentiel de communications. L'autoroute A9 traverse l'agglomération du sud-ouest au nord-est, mettant ainsi 88 % de la population à 15 minutes au plus de la bretelle la plus proche. L'embranchement de Nîmes donne accès vers le nord (A7, A6 «Autoroute du Soleil»), vers le sud-ouest (A61, A62 «Autoroute des 2 mers» et Espagne) et vers le sud-est (A54 vers Marseille et la frontière italienne). La barrière des Cévennes rend plus difficile l'accès vers le nord-ouest. La structure en étoile du réseau ferroviaire ouvre à son tour le bassin d'emploi vers l'ouest et le nord de la région, ainsi que vers la vallée du Rhône et le reste du territoire national. Depuis 1998, la nouvelle liaison TGV met Nîmes à 2h50 de Paris, mais le temps de transport vers Marseille reste encore trop élevé et n'a pas fait l'objet d'amélioration sensible. Au sud-est, l'aéroport de Nîmes-Arles-Camargue, longtemps principal en languedoc, constitue malgré tout un vecteur de développement économique et touristique. Cependant, bloqué entre Montpellier-Fréjorgues et Marseille-Marignane, il n'a reçu que 230 000 passagers en 2006 (compagnies low cost).

Présence et accessibilité des équipements

La ville centre concentre près de 60 % des principaux pôles générateurs de trafic. Les grands équipements commerciaux, culturels, et sportifs sont situés sur la commune de Nîmes où dans les principales zones d'activités en périphérie (15 ZAE sur la commune de Nîmes).

L'attractivité de la ville centre est relayée par des pôles secondaires qui équilibrent l'implantation des équipements et des services. Plusieurs zones d'activités économiques spécialisées ont été développées dans les communes les plus dynamiques (Marguerittes, Bouillargues, Garons, Milhaud). Plus de 85 % des quinze principaux établissements recensés dans l'agglomération sont des entreprises d'au moins 400 salariés (voir tableau ci-dessous).

La forte densité de la trame urbaine et la proximité des équipements se conjuguent pour mettre 73 % de la population du bassin de Nîmes à moins de 5 km des équipements essentiels.

- Réseau Ferré de France -

Nom de l'établissement	Activité	Libellé commune	Tranche de salariés
Centre Hospitalier Régional et Universitaire	Santé action sociale	Nîmes	400 et +
Commune de Nîmes	Administration publique	Nîmes	400 et +
Département du Gard	Administration publique	Nîmes	400 et +
Nestlé Waters France (ex Perrier Vittel France)	Industrie des eaux de table	Vergèze	400 et +
SNCF	Transports ferroviaires	Nîmes	400 et +
Electricité de France	Production et distribution d'électricité	Nîmes	400 et +
Caisse Régionale du Crédit Agricole du Gard	Banque mutualiste	Nîmes	400 et +
Caisse Primaire d'Assurance Maladie	Sécurité sociale	Nîmes	400 et +
Sasy 3 (ex Sanofi Chimie)	Fabr. de produits pharmaceutiques	Aramon	400 et +
Centre Hospitalier spécialisé d'Uzès	Santé action sociale	Uzès	400 et +
SNC Verrerie Languedoc et Cie	Fabrication de verre creux	Vergèze	400 et +
Eminence SA	Fabr. de vêtements de dessous	Aimargues	400 et +
Chambre de Commerce et Industrie	Organisation consulaire	Nîmes	400 et +
Carrefour France	Hypermarché	Nîmes	200 - 399
Société industrielle Vitembal	Fabr. d'emballages en matière plastique	Remoulins	200 - 399

Suivent : Royal Canin, Soc. Transports en commun Nîmois, Les Chais Beaucairois, Syngenta, ...

Source : INSEE - Bridge
 Parmi les dix plus gros employeurs du bassin d'emploi de Nîmes, le secteur de la santé est en tête : le centre hospitalier régional et universitaire de Nîmes et le centre hospitalier spécialisé d'Uzès emploient à eux deux près de 5500 salariés.
 L'administration publique occupe la seconde place (commune de Nîmes, département du Gard et Caisse Primaire d'Assurance Maladie) avec près de 4900 emplois.
 L'industrie prend la troisième place avec deux grosses entreprises : Nestlé Waters France (ex Perrier Vittel France) et Sasy 3 (ex Sanofi Chimie) qui emploient à elles deux 2200 salariés.
 L'emploi industriel du bassin est essentiellement concentré dans les industries des boissons avec en particulier Nestlé Waters France à Vergèze, et celles du textile avec Eminence à Aimargues et Jean Cacharel SA à Nîmes

Tableau n°6 : Principaux pôles générateurs de trafic (INSEE janvier 2003)

Tendance : une plus grande mobilité des actifs.

Depuis 1999, le ralentissement de l'évolution de l'emploi dans le bassin de Nîmes a pour conséquence l'augmentation des déplacements journaliers vers l'extérieur.

Près d'un quart des actifs (17 600 résidants) quittent quotidiennement le bassin d'emploi de Nîmes pour exercer leur activité professionnelle ailleurs⁴⁴. Ils sont plus nombreux que ceux qui viennent y travailler tous les jours (13 600). La part de la population active occupée qui réside et travaille dans la même commune tend à diminuer (50 % en 2000 contre 62 % en 1990). Les pôles d'emploi attractifs sont ceux de Montpellier, d'Arles, d'Avignon, et jusqu'aux zones de Fos-sur-Mer et Marseille.

⁴⁴ Repère INSEE, Synthèse pour l'économie du Languedoc-Roussillon, n° 6, juin 2003

En ce qui concerne les entrants, 30 % arrivent d'une autre région, notamment de PACA et Rhône-Alpes, 35 % de Montpellier, 16 % d'Alès, 9 % de Bagnols-sur-Cèze. La période 1990-99 a vu s'amplifier ce double phénomène migratoire de fuite des actifs résidents et d'accueil d'actifs extérieurs. Ce qui traduit une évolution qui correspond à une plus grande intégration dans la « galaxie métropolitaine ».



Carte n°18: Déplacements domicile-travail dans le bassin d'emploi de Nîmes en 1999. Source : INSEE 2002.

Probable croissance des déplacements

Les études du Dossier de Voirie de l'Agglomération nîmoise ont montré que les déplacements journaliers dans l'agglomération pourraient progresser de plus de 40 % à l'horizon 2010.

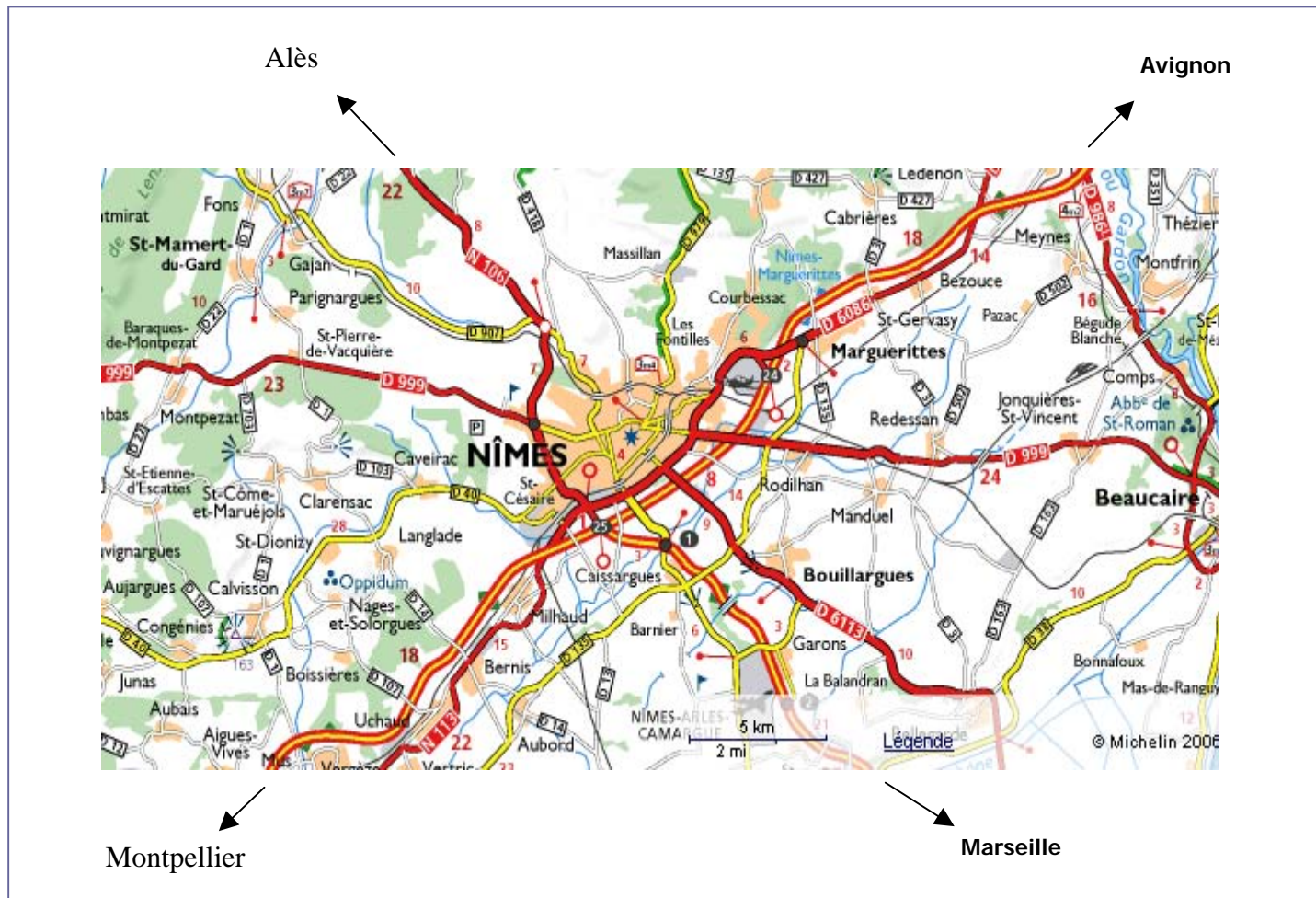
Les enquêtes réalisées montrent que les habitants de l'agglomération se déplacent en très forte proportion (88 %) en voiture particulière (10 % en transports en commun et 2 % en deux roues).

La mobilité n'est pas seulement importante à l'intérieur de l'agglomération nîmoise, les déplacements entre les grandes villes de l'arc méditerranéen ont tendance à augmenter. Par exemple, les flux entre Nîmes et Montpellier (double sens non orienté) sont évalués à 15 000 personnes par jour selon l'observatoire régional des déplacements (DRE, 2000)⁴⁵.

La saturation prévue des autoroutes A7, A9 et A54 entraîne des scénarios d'études d'infrastructures routières (autoroute nouvelle ou aménagement de l'actuelle). Le tronçon Nîmes/Montpellier est une priorité compte tenu de l'évolution des trafics.

Le DVA de Nîmes propose de réfléchir et d'inscrire un futur contournement autoroutier de Nîmes par l'Ouest, pour se raccorder à la future RN 106 mise en route express entre Nîmes et Alès.

⁴⁵ DDE 30, diagnostic territorial, subdivision de Nîmes, juillet 2000



Carte n°19: Les principaux axes de communication structurants de l'agglomération de Nîmes. (© Michelin 2006).

Une offre de transport en commun diversifiée pour répondre à une demande croissante

La Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole (autorité organisatrice des transports) coordonne actuellement un réseau de desserte à l'échelle du territoire de l'agglomération (23 communes et 206 000 habitants).

Le réseau de transports repose sur l'exploitation d'une flotte de bus adaptés à une demande de déplacement diversifiée :

- 31 lignes de cars péri-urbains desservant les 23 communes de l'Agglomération avec Nîmes,
- 12 lignes de bus urbains sur Nîmes,
- 9 lignes de cars scolaires sur Nîmes,
- 22 lignes de minibus et taxis desservant les garrigues nîmoises,
- 7 navettes inter-villages desservent 19 communes, proposant des allers-retours réguliers pour faciliter les échanges entre des communes voisines et la périphérie de Nîmes.

Le réseau se structure autour de plates-formes d'échanges terminus, aux portes de Nîmes, qui opèrent au transfert des flux des grandes lignes périurbaines vers le cœur de la Cité. Aujourd'hui, le réseau de l'agglomération recense 16,6 millions de voyages par an (83% sur Nîmes et 14% sur les autres communes), soit 70 000 voyages par jour. La demande augmente surtout pour les navettes inter-villages (+ 80% depuis 2003). Tendances 2006 : + 5%.

La demande de déplacement évoluant rapidement, l'offre de service doit s'adapter et proposer de nouvelles solutions. Pour limiter encore l'usage de la voiture en ville, une offre spécifique a été mise en place pour la desserte du centre et facilite les échanges avec toutes les lignes du réseau. Des liaisons directes sont assurées entre les principaux sites de l'Ecusson de Nîmes et du quartier du Triangle de la Gare. Une navette aéroport est aujourd'hui en service pour assurer une desserte régulière entre l'aéroport de Nîmes et plusieurs points du centre-ville. Ses horaires sont en adéquation avec les vols disponibles.

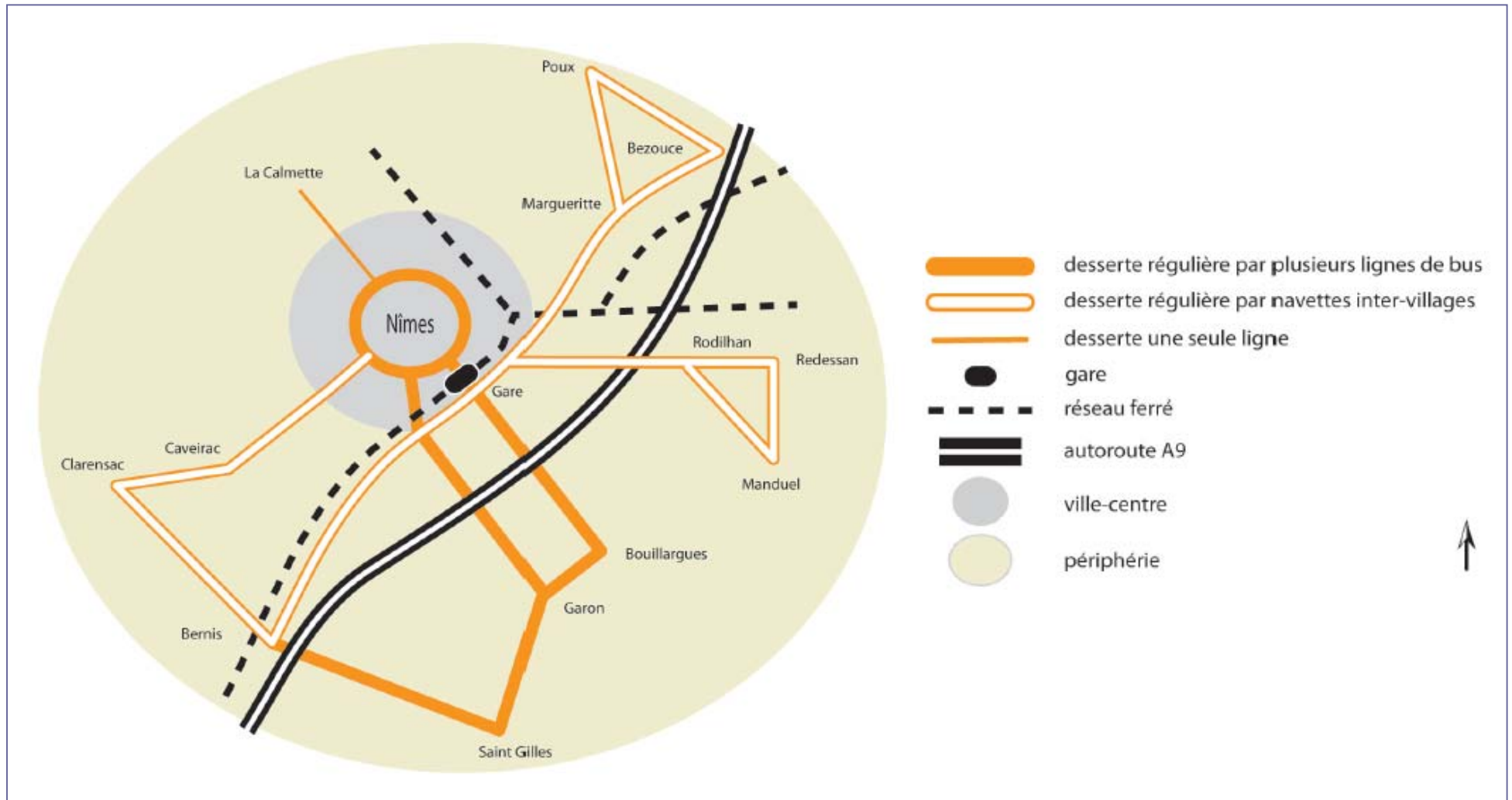
Vers un système de transport multi-services

Première agglomération languedocienne desservie directement par la grande vitesse ferroviaire depuis 2001, la ville de Nîmes a engagé une vaste réflexion sur l'aménagement des déplacements urbains et envisage la création d'un nouveau pôle intermodal (quartier de la gare actuelle) et l'ouverture vers le sud de l'agglomération.

En 2009, Nîmes Métropole projette la mise en service d'un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS) articulé autour de lignes de transport en site propre. Il s'agit d'un système de transport de 19 kilomètres, composé de deux axes structurants autour desquels s'articule le reste du réseau. Raccordé aux réseaux urbains, périurbains et ferrés par des parcs-relais et autres pôles d'échanges, l'objectif est de renforcer l'interconnexion au plus près des centres-villes, du TGV et des TER.

Au total, deux systèmes prendront corps, l'un à l'intérieur même de l'agglomération modernisé et restructuré, reposant entre autre sur la plate forme d'interconnection de la gare centrale. L'autre inter agglomération (Nîmes / Montpellier / Alès / Avignon / Marseille) devrait conforter le rôle de l'étoile ferroviaire nîmoise.

Le système de transport collectif de l'agglomération nîmoise rend compte des efforts entrepris pour reliée la ville-centre à ses périphéries. La haut niveau de service (encore mono-modale) vise à enrailler la spirale de l'étalement urbain et à rapprocher les activités et les hommes dans une logique métropolitaine.



Modèle 3 : Système de transport collectif de l'agglomération nîmoise.

3.3. Grand Montpellier

Agglomération = 31 communes et 400 000 hab.

Au 8ème rang des villes de France, Montpellier a vu sa population augmenter de façon constante lors des 50 dernières années jusqu'à devenir une métropole qui compte aujourd'hui 244 000 habitants⁴⁶. Son dynamisme et sa taille la placent au troisième rang des villes méditerranéennes après Marseille et Nice.

Préfecture de la région Languedoc-Roussillon, entre mer et montagne (à 10 km de la mer et seulement 75 km du Mont Aigoual), à 347 km de Barcelone, 250 km de Toulouse et 170 km de Marseille, Montpellier est sur l'axe méditerranéen de développement économique de l'Europe (Rome-Turin-Nice-Marseille-Montpellier-Barcelone-Madrid/Valencia).

L'autoroute A9 lui confère une position privilégiée sur l'arc méditerranéen pendant que l'A750 et l'A75 la placent sur un nouvel axe Nord/Sud par le Massif Central et facilitent sa liaison avec la région parisienne. Le TGV Méditerranée lui permet déjà de joindre Paris en moins de 4 heures et dans un proche avenir Barcelone en moins de 2 heures.

Avec 1,3 million⁴⁷ de passagers à la fin de l'année 2004, l'aéroport de Montpellier est devenu le 9e aéroport français, mais souffre de certaines insuffisances en termes de lignes. Enfin, les liaisons maritimes du port de Sète (Sud de l'Espagne, Afrique du Nord) et ses 83 000 passagers/an⁴⁸, contribuent également à renforcer, la place internationale de Montpellier dans le grand Delta Sud (Lyon, Perpignan, Toulon).

Sur le plan économique, l'agglomération de Montpellier regroupe 21 269 entreprises et 18 parcs d'activités (les parcs d'activités représentant 760 entreprises et 18 473 emplois)⁴⁹. L'offre totale d'emploi dans l'agglomération est estimée à quelques de 150 000 emplois⁵⁰ en 1999, et près de 200 000 en 2006.

⁴⁶ INSEE, RGP 2004

⁴⁷ Aéroport Montpellier Méditerranée, bilan d'activité 2005

⁴⁸ Site Internet CCI Port de Sète, 2007

⁴⁹ Site Internet Agglomération de Montpellier, 2006

⁵⁰ Diagnostic PDU du District de l'Agglomération de Montpellier, 1999

Montpellier constitue le pôle d'attraction principal à l'échelle d'une aire urbaine de plus de 90 communes

Principal pôle d'emploi de l'agglomération (+ de 100 000 emplois), Montpellier reste le principal pôle générateur de trafic. Plus d'un tiers des déplacements sont générés par Montpellier ville. Ce constat s'accompagne d'une explosion des déplacements motorisés auxquels commence à répondre une offre de transports en commun adaptée (réseau de tramway). En périphérie, l'étalement urbain entretient l'usage généralisé de l'automobile et l'encombrement du réseau routier.

À l'échelle du bassin d'emploi de Montpellier, on constate notamment une croissance des liaisons domicile-travail intercommunales⁵¹. L'espace urbain tend à devenir de plus en plus un lieu de travail alors que les campagnes proches développent une fonction résidentielle. La mobilité professionnelle s'est développée d'une manière très importante dans les communes situées dans un rayon de 25 à 30 kilomètres de Montpellier.

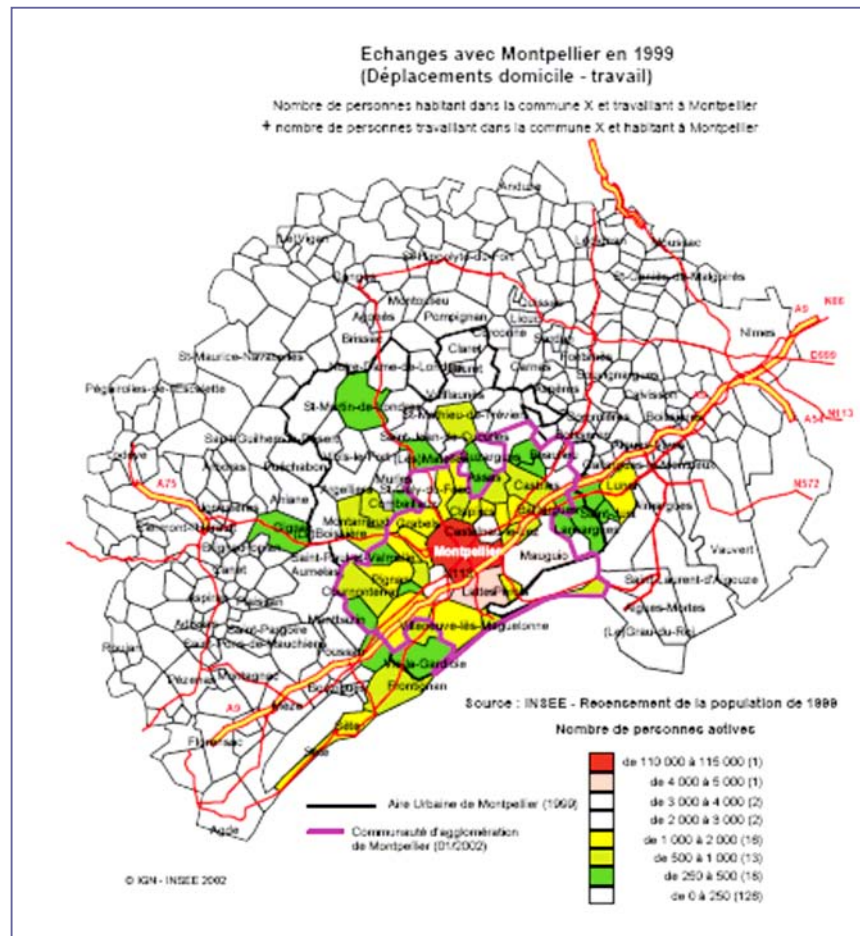
Quelques 70 000 actifs changent chaque jour de commune pour aller travailler alors qu'ils n'étaient que 29 000 en 1975.

Le diagnostic du PDU⁵² (validé en 2001) présente une organisation très polarisée des migrations domicile-travail. Alors que 8 000 migrants quittent Montpellier pour travailler à l'extérieur ce sont près de 31 500 actifs qui viennent y travailler en provenance de l'extérieur, dont 30 % en provenance des communes du Nord, 24 % de l'Ouest et 24 % du Sud.

⁵¹ Repère INSEE, Mini-atlas de la communauté d'agglomération de Montpellier, n°4 janvier 2004

⁵² Document diagnostic du PDU du district de l'agglomération de Montpellier, juin 1999

- Réseau Ferré de France -



Carte n° 20: Echanges domicile-travail avec les communes du bassin d'emploi de Montpellier. Source : INSEE 1999.

- Réseau Ferré de France -

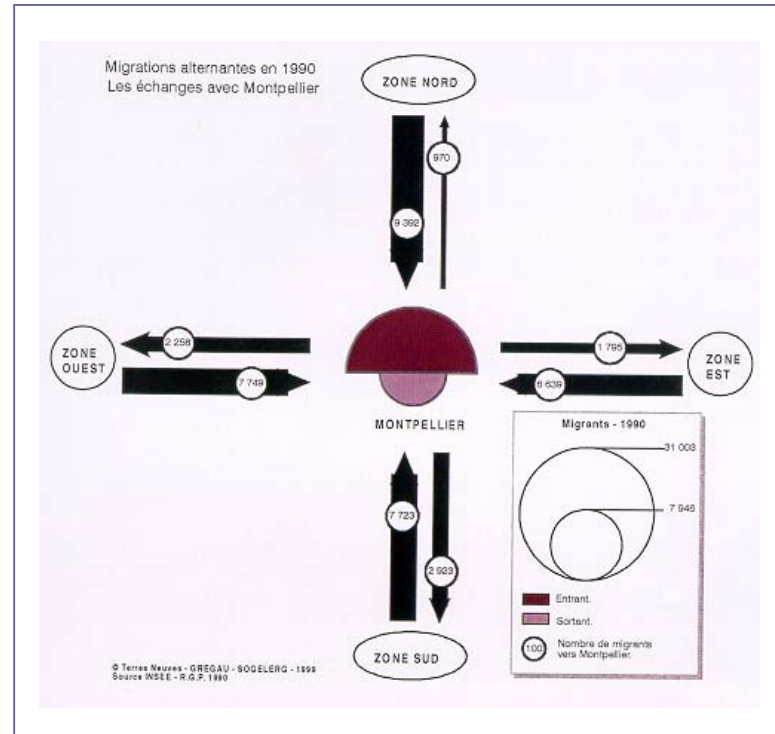


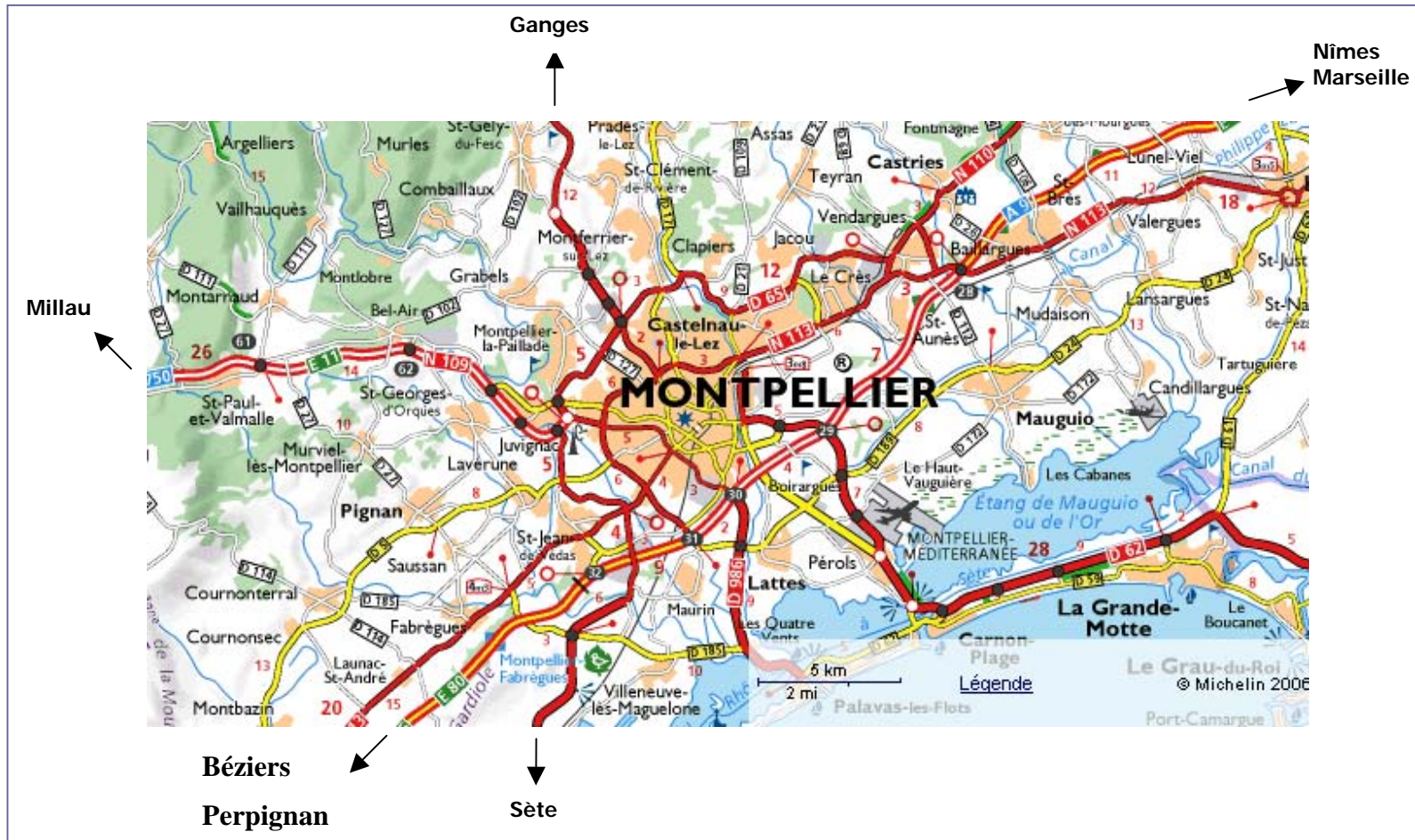
Schéma n°1 : Migrations alternantes avec Montpellier par zones géographique en 1990. Source : GREGAU 2000.

Ces migrations quotidiennes ne sont pas limitées aux seuls déplacements pour le travail. Le territoire de l'agglomération concentre également une offre importante en matière de grands équipements (culturels, sportifs ou commerciaux). On compte notamment 55 salles de spectacle et théâtres, 26 musées et galeries d'art (source Maison du Tourisme de Montpellier et Service Culturel du Conseil Général), 49 bibliothèques, 11 médiathèques et 57 salles de cinéma. Sur le plan des équipements sportifs⁵³, l'Agglomération compte 534 équipements publics dont de nombreuses installations pour la pratique des sports de haut niveau. Les motifs de déplacements pour les loisirs ou la consommation

⁵³ Conseil Général 34, 2001

- Réseau Ferré de France -

participent ainsi à une intensification des déplacements routiers inter-urbains entre la ville-centre et la périphérie et génèrent des situations de surcharge et d'encombrement des infrastructures⁵⁴.

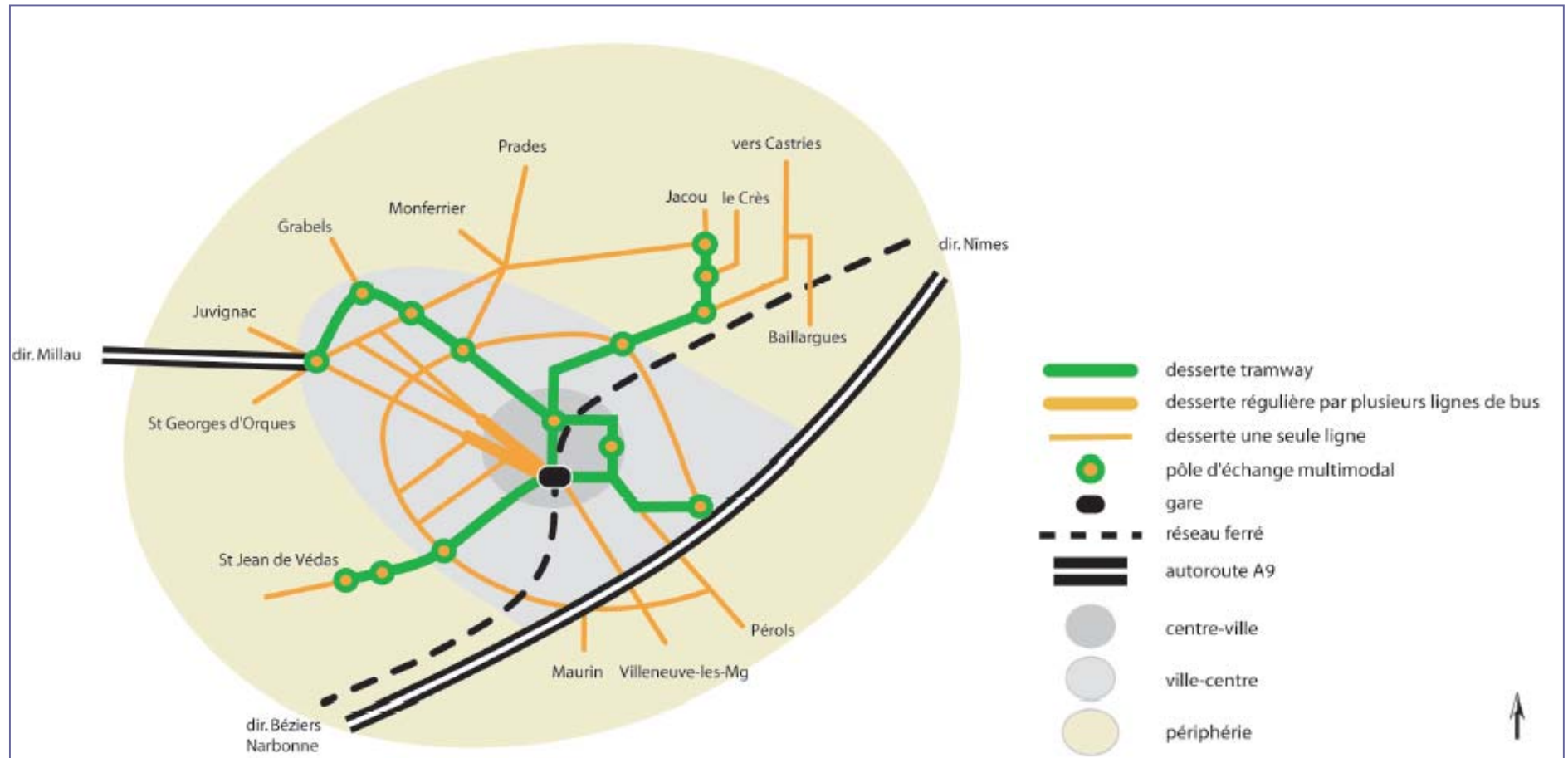


Carte n° 25 : Les principaux axes de communication structurants de l'agglomération de Montpellier. (© Michelin 2006).

⁵⁴ Source : Plan de protection de l'atmosphère, DRIRE-LR, 2004

Un réseau de transport en commun multimodal

L'agglomération de Montpellier a délégué à TAM (Transports de l'Agglomération de Montpellier) la gestion du réseau de transport sur l'ensemble de son territoire. TAM exploite un réseau de 30 lignes de bus à travers les communes de l'agglomération et 2 lignes de tramway.



Modèle 3 : Système de transport collectif de Montpellier.

L'enjeu majeur du système de transport : accroître les mobilités et diminuer l'impact des infrastructures

Avec la consolidation du réseau de tramway et de ses pôles d'échanges périphériques, mais également avec le renforcement du pôle intermodal de la gare, il s'agit d'opérer une meilleure maîtrise du fonctionnement du réseau viaire, notamment l'accès à la ville centre de plus en plus sollicitée par l'accroissement des flux.

Le plan de déplacements urbains et le dossier de voirie d'agglomération ont programmé la réalisation d'infrastructures importantes pour le territoire communautaire :

- bouclage du contournement d'agglomération,
- doublement de l'autoroute A9,
- réalisation de la Ligne Grande Vitesse (TGV).

Le doublement de la voie ferrée permettra un accroissement important des capacités du système global. Ceci devrait déboucher sur une meilleure utilisation du réseau des lignes ferrées existantes et de réutiliser pour un usage autre (train-tram) les anciennes lignes départementales vers le bassin de Thau à l'ouest, et Sommières à l'est, tout en permettant l'extension du service des trains express régionaux. Enfin, c'est tout le secteur central du quartier de la gare qui sera transformé par le projet Saint Roch.

3.4. Grand Sète

Données de cadrage sur l'agglomération du bassin de Thau = 8 communes et 84 275 hab.

La communauté du Bassin de Thau regroupe plus de 84 000 habitants étroitement liés par la configuration d'un territoire lagunaire aux enjeux communs (port, étang de Thau, tourisme, activités économiques), avec des réalités quotidiennes (déplacements, échanges de service, emploi, scolarité), un art de vivre et une culture partagés. En période estivale, la population fait plus que doubler pour atteindre 200 000 habitants.

Un bassin d'emploi résidentiel⁵⁵

Le territoire de l'agglomération est très urbanisé par rapport au reste de la région et du département : la densité est de 360 habitants au km² contre une moyenne de 84 hab/km² sur la région et 147 hab/km² sur le département de l'Hérault. La croissance démographique est soutenue (+11% entre 1990 et 1999). Cette progression est essentiellement due au solde migratoire et dans une moindre mesure au solde naturel.

Le bassin de Sète peut être considéré plus comme un pôle de résidence que comme un pôle d'emploi attractif. En effet, 52% des actifs travaillent à l'extérieur du bassin. À l'inverse, 42% des emplois locaux sont tenus par des résidents d'autres zones.

Les secteurs d'activités traditionnels du bassin concernent les industries agroalimentaires et de biens intermédiaires, les activités de commerce et de transport liées au port, la pêche et la conchyliculture. Le territoire est également un pôle touristique qui dynamise la création d'emplois dans les activités associées : services aux particuliers, activités immobilières.

À l'image du reste de la région, le parc d'établissements est surtout composé de très petites entreprises (moins de 10 salariés) : elles représentent environ 45% des salariés. Environ 80% des entreprises comptent moins de 50 salariés.

Les Sétois, une population à mobilité réduite

D'après les données disponibles les déplacements à l'échelle du bassin, la majeure partie des mouvements concerne principalement la ville de Sète et non le bassin d'emploi dans son ensemble. Le Nord du Bassin de Thau est attiré par Montpellier et le secteur de Marseillan par Béziers. À la fois liée à la situation géographique du bassin d'emploi et aux représentations culturelles, la relative faiblesse de la mobilité des habitants au-delà du bassin constitue un trait marquant de la vie de ce territoire.

⁵⁵ Bassin d'emploi de Sète. Mission d'animation territoriale. Rapport de synthèse, Groupe Amnyos Consultants, 2007

L'enjeu d'une réorganisation des infrastructures pour un fonctionnement métropolitain

La configuration en chapelet urbain autour du bassin, le branchement sur l'autoroute, les liens avec Montpellier et l'accès au port de Sète organisent un système de flux sans réelle hiérarchisation. Actuellement, les infrastructures absorbent de façon indifférenciée les flux liés à l'activité économique (poids lourds et migrations pendulaires) et les flux liés au fonctionnement urbain (déplacements vers l'offre de services ou de loisirs). Cette superposition des flux joue de façon négative sur les efforts de construction urbaine, sur la qualité des déplacements dans le cadre de la vie quotidienne, sur la qualité de vie en général, mais également sur la fluidité des échanges économiques.

Un des enjeux clés réside dans la capacité à articuler au mieux la multifonctionnalité globale qui constitue la richesse de ce territoire⁵⁶. Le SCOT pourra aborder ces problématiques et proposer les fonctionnalités non seulement des espaces, mais des infrastructures qui les desservent.

La structuration d'un réseau d'agglomération reposerait notamment sur une meilleure gestion des flux nord-sud. L'organisation des flux nord-sud sur la RN 300 doit faciliter la structuration d'un pôle urbain et d'un pôle de services autour des communes de Sète, Frontignan et des Balaruc. Principal support des flux économiques est-ouest entre la zone portuaire et l'agglomération montpelliéraine, la RN 112 est aussi un enjeu de taille dont la requalification éviterait une rupture probable entre la ville de Frontignan et son littoral.

Dans tous les cas, une meilleure identification des vocations devra permettre de faciliter la mobilité qui constitue actuellement une contrainte endogène et un frein à l'emploi, en facilitant la mise en oeuvre d'un système de déplacements collectif à l'échelle du territoire, desservant les pôles d'activité pourvoyeurs d'emploi : le triangle Balaruc-Frontignan-Sète, les zones d'activité de Poussan, Gigean et bientôt Montbazin...

Le réseau de transport en commun : la recherche d'une desserte d'agglomération

Le réseau de bus sétois a été étendu à l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération du bassin de Thau.

Trois nouvelles lignes de bus ont été ouvertes⁵⁷ :

⁵⁶ Compte rendu de la 2^{ème} journée de préparation du SCOT de Thau, Syndicat mixte du Bassin de Thau, nov. 2006

⁵⁷ site Internet de l'Agglomération du Bassin de Thau, 2007

- Réseau Ferré de France -

- Sète, Balaruc-les-Bains, Balaruc-le-Vieux (ligne 10),
- Sète-Frontignan (ligne 11)
- Frontignan-plage/la Peyrade (ligne 12), qui ira jusqu'à Mireval et Balaruc-le-Vieux pendant l'été.

Vers l'ouest, la ligne 6 sera également prolongée jusqu'à Marseillan et Marseillan-plage durant cette même période. Autre nouveauté, un service destiné aux personnes à mobilité réduite devrait voir le jour avant la fin de l'année 2007.

Globalement, le réseau de transport en commun se développe, mais peine encore à organiser un système de déplacements cohérent à l'échelle du bassin. Le bouclage Marseillan-Mèze n'est pas opérationnel et aucune ligne ne réalise la desserte circulaire des communes de l'étang de Thau. Sète reste le pôle central, mais sa situation géographique ne permet pas une structuration opérante du réseau de transport.



Carte n° 26 : Plan du réseau de transport en commun (Source agglomération du Bassin de Thau).

3.5 Grand Béziers

Données de cadrage sur la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée = 13 communes et 104 000 habitants

La Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée se veut au croisement des grandes voies de passage de l'Europe du Nord vers les pays méditerranéens. Situé au cœur de la région Languedoc Roussillon, le Biterrois bénéficie d'un potentiel économique certain . Il ne peut que bénéficier de la jonction future des autoroutes A9 et A75, de l'amélioration des transports ferroviaires et d'une disponibilité d'espaces à vocation de zones d'activités économiques (de 100 à 200 hectares possibles). Entre le littoral et la montagne du Varroux et de l'Escandorgue, Béziers tisse des liens économiques durables. desservi par un important réseau autoroutier (jonction A9-A75), ferroviaire et aérien⁵⁸.

La ville-centre reste le cœur attractif de l'agglomération

Dans une agglomération qui compte 6.900 établissements et totalise 40.724 salariés, plus de la moitié des grandes zones d'activités sont implantées en proche périphérie de Béziers. Le commerce, la construction et l'industrie des biens d'équipement y sont particulièrement bien implantés. Les services aux entreprises sont par contre moins développés.

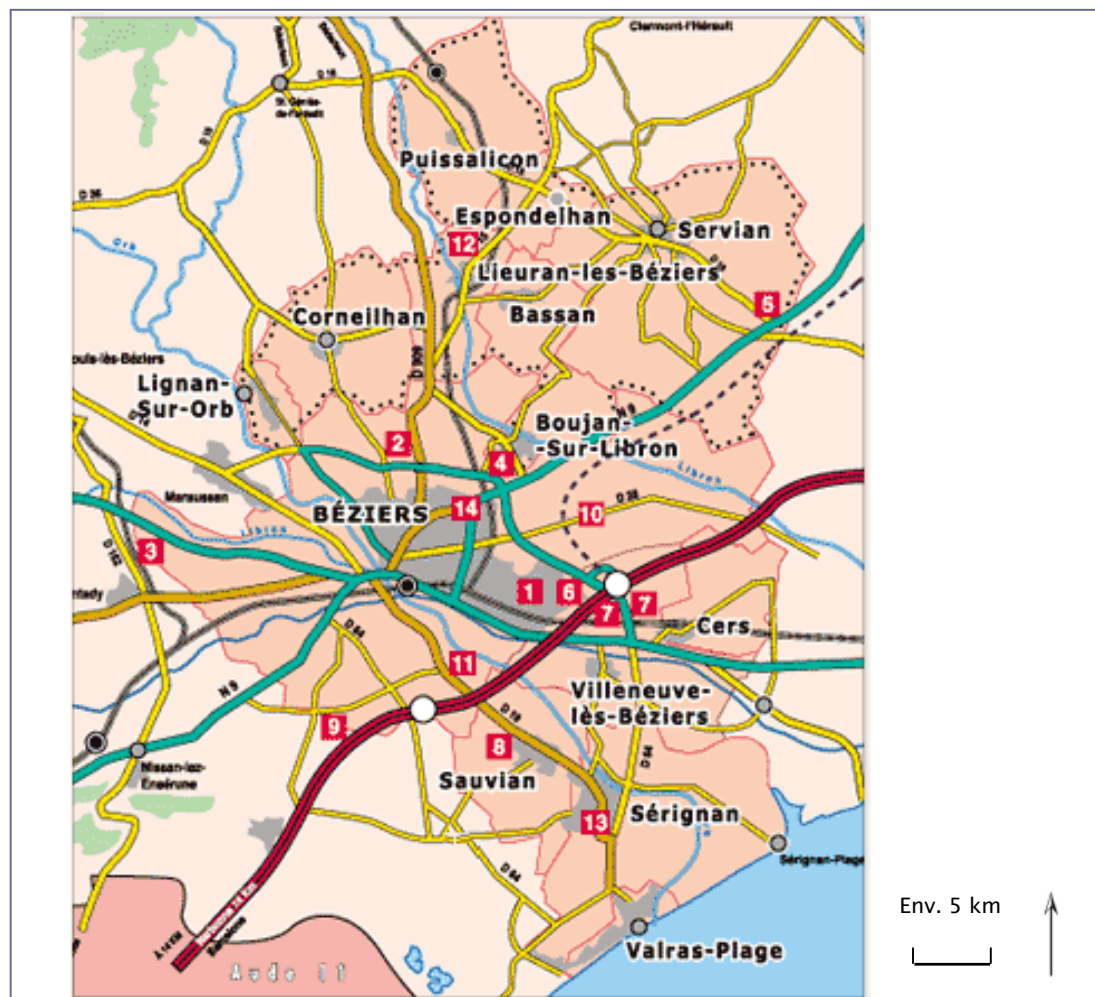
L'analyse de la dépendance des communes vis à vis de l'emploi montre la forte dépendance de 20 communes, dont toutes les communes de la première couronne de l'aire urbaine, vis à vis de Béziers qui polarise les migrations domicile-travail.

Béziers (70 000 hab.) concentre les commerces, les administrations, les équipements commerciaux et de loisirs, les quatre lycées du Biterrois, un pôle universitaire et des services de santé et polarise plus de 70% des emplois de l'agglomération. 40% au moins des habitants des communes de l'aire urbaine de Béziers travaillent dans le pôle urbain ou dans les communes attirées par celui-ci. La ville-centre est donc le point nodal de la grande majorité des déplacements de l'agglomération⁵⁹. Sur les 35 000 déplacements domicile-travail qui ont lieu chaque jour, 73 % se font en utilisant une voiture particulière et 4 % seulement en utilisant les transports en commun.

⁵⁸ Site Internet de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, 2007

⁵⁹ Projet d'agglomération, agglomération de Béziers méditerranée, juin 2003

- Réseau Ferré de France -



Carte n° 27 : Les parcs d'activités de l'agglomération (source : Agglomération Béziers Méditerranée)

Les communes littorales fortement attractives l'été

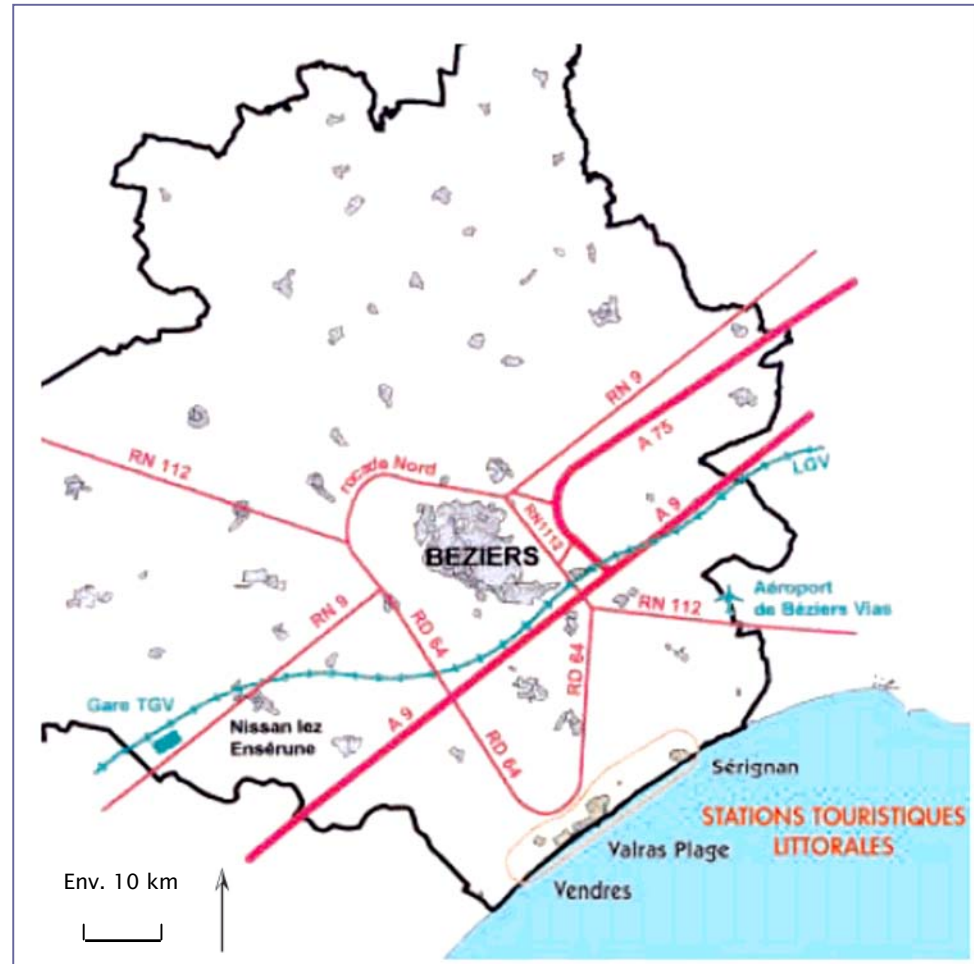
Les stations littorales (Valras, Sérignan, Vendres) qui concentrent d'importantes capacités d'accueil touristiques sont les principaux pôles générateurs de déplacements l'été. Cette saisonnalité des flux pose la question de la desserte du littoral. La forte influence touristique du littoral provoque un déséquilibre important, lors de la période estivale entre l'évolution du trafic des infrastructures routières du Nord et du Sud du territoire de l'agglomération (trafic multiplié par 3 à 4 en direction du littoral, par 2 à 3 en direction de l'autoroute, et quasiment stable en direction de l'arrière pays)

Situation des infrastructures : fortes augmentation du trafic routier

L'augmentation des flux entre les communes de l'agglomération engendre une forte croissance de la circulation sur les principaux axes routiers, notamment vers le littoral. Entre 1993 et 2000, le trafic moyen journalier annuel s'est accru de près de 5% sur la RN 112 entre Agde et Béziers et la RN 9 entre Béziers et Pézenas (source : DDE 34).

La RN 112 représente l'axe de liaison principal pour les habitants des communes du littoral venant travailler à Béziers : son trafic est en forte augmentation (18 500 véhicules/jour entre Béziers et Vias et jusqu'à 30 000 véhicules/jour au niveau de la rocade Est). L'A9 est également proche de la saturation (trafic moyen journalier de 55 962 véhicules/jour et jusqu'à 88 100 véhicules/jour durant la période estivale).

En ce qui concerne les infrastructures routières, Béziers bénéficie d'une rocade urbaine en cours d'achèvement qui s'appuie à l'Est sur la RN 112, à l'Ouest sur la D64 et dont le projet de réalisation permettra d'achever la boucle en desservant les communes du littoral.



Carte n° 28: Principales infrastructures de transport (source DDE 34)

Un réseau de bus au service d'une desserte encore très urbaine

Depuis janvier 2002, le transport est de la compétence de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée. Le réseau urbain de la Ville de Béziers est quant à lui géré dans le cadre d'un contrat de délégation de service public.

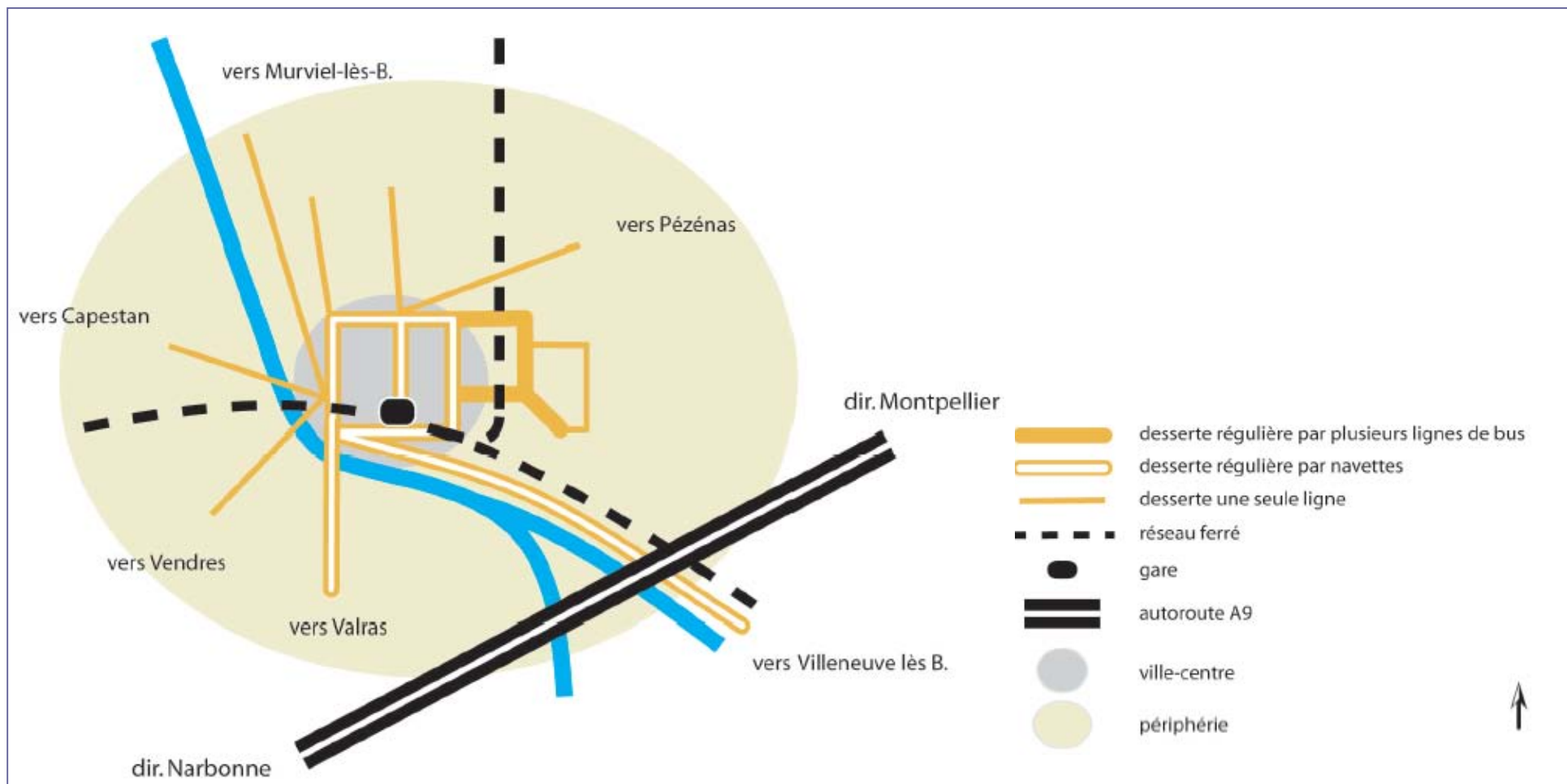
Le réseau Bus-occitan qui transporte 6,5 millions de personnes par an propose :

- 14 lignes qui desservent tous les quartiers de Béziers : de la ligne 1 à 14
- 2 lignes qui desservent les villages de Villeneuve-les-Béziers et Cers (ligne 15) et de Sauvian, Sérignan et Valras Plage (ligne 16)

Un nouveau service de navette gratuite à haute fréquence de desserte est actuellement en fonction dans le Centre Ville. Il s'agit d'un service de proximité qui permet d'animer le cœur de ville et ses commerces et qui propose une liaison rapide entre le centre-ville, la gare et à échéance le nouveau quartier de l'Hours

Le réseau de transport en communs conserve malgré tout une configuration très radiale, focalisé sur la desserte de la ville centre (depuis la place Charles de Gaulle) avec seulement deux lignes péri-urbaines dont une navette vers les plages. Paradoxalement, la ligne Béziers - Valras est la deuxième ligne la plus fréquentée du département avec un public scolaire, mais aussi, avec un nombre important de résidents de communes du littoral travaillant à Béziers et, surtout un pic de fréquentation estivale.

Face à l'importante croissance du trafic voyageurs à partir de la gare de Béziers (notamment en relation avec Montpellier et Sète), l'intermodalité et le désenclavement de la gare sont des enjeux majeurs pour l'agglomération qui souhaite assurer la connexion entre les différentes lignes de transports (trains, TER, TGV et complémentarité avec les réseaux de bus urbains et inter-urbains).

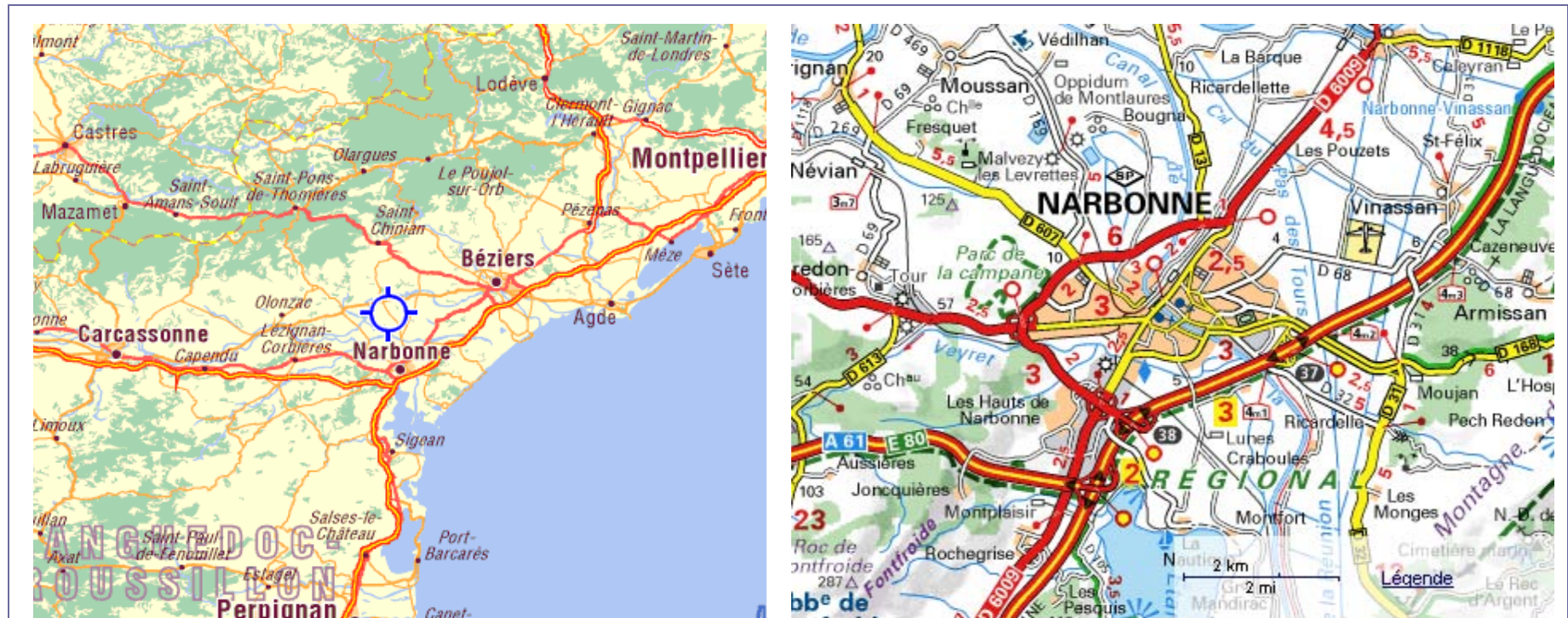


Modèle 3 : Système de transport collectif de l'agglomération biterroise.

3.6 Grand Narbonne

La communauté d'agglomération de la Narbonnaise = 18 communes et 78 000 habitants.

Narbonne marque la « rotule » carrefour du languedoc occidental. Là, divergent l'axe ferroviaire, routier et autoroutier du bas Languedoc vers Carcassonne et Toulouse d'une part, Perpignan et Barcelone d'autre part. Historiquement la Narbonnaise est une province- capitale, aujourd'hui le carrefour narbonnais riche de capacités manque toutefois de réalisation. Situé à 60 km de Perpignan, 100 km de Montpellier et 150 Km de Toulouse, le territoire de la Narbonnaise prend signification dans son rapport au bitérois proche, au littoral aménagé, au minervois et aux corbières viticoles qui constituent les massifs encadrants. Narbonne animatrice d'un espace viticole dominé, reste cependant en attente de grands projets capables de valoriser sa position de carrefour.



Carte n° 29 : Situation géographique de Narbonne (IGN -Michelin)

Parallèlement à ce réseau routier et autoroutier, Narbonne est un important noeud ferroviaire assurant les relations entre l'Espagne (Catalogne), Midi-Pyrénées et le grand Sud-ouest d'un coté, Lyon – Paris – Europe du Nord – Marseille et l'Italie de l'autre. Complété depuis peu par une desserte T.G.V. mettant Paris à moins de 5 heures.

La desserte par air est assurée par la proximité de cinq aéroports : Béziers-Agde-Vias (30km), Perpignan Rivesaltes (60Km), Carcassonne Salvaza (70Km), Montpellier- Méditerranée (100Km) ou encore Toulouse-Blagnac (150Km).

Deux canaux de navigation fluviale traversent également Narbonne. Le Canal du Midi qui relie Toulouse et la Garonne au port de Sète, et le Canal de la Robine qui relie Port la Nouvelle au Canal du Midi. Celui-ci n'est plus utilisé pour le trafic marchandise depuis 1986, sa seule activité est le tourisme fluvial.

Le territoire s'ouvre également sur la Méditerranée avec le port de Port -La- Nouvelle, situé à 20 kilomètres au sud de Narbonne et relié à la voie ferrée. Le port assure un trafic de 2,5 millions de tonnes (7ème port d'intérêt national sur 17), dont 934 000 tonnes de céréales (1er port céréalier de la Méditerranée), et 1 530 000 tonnes de produits pétroliers, matériaux...

Narbonne, noeud économique de l'agglomération

Narbonne, pôle urbain principal et sous-préfecture du département de l'Aude, est une ville moyenne de 50 000 habitants au coeur d'une région viticole aujourd'hui en pleine restructuration. Principal pôle d'emploi (notamment pour l'emploi public), Narbonne rayonne sur un espace agricole de petits bourgs ruraux fortement dépendant de ses commerces et de ses services. L'industrie y est peu développée et le tissu économique est essentiellement composé de petites et moyennes entreprises. Le tourisme, largement valorisé par les aménagements du littoral (mission Racine), connaît une expansion régulière jusqu'à en constituer l'une des principales ressources de la communauté d'Agglomérations.

Narbonne tire son dynamisme économique d'un double phénomène : d'une part l'exploitation de sa situation carrefour couplée depuis quelques années au "complexe international Croix Sud", une vaste zone d'activité de stockage, de transit (voyageurs/marchandises), et d'autre part l'importance des retombées liées aux flux touristiques saisonniers (juillet/août).

A l'échelle locale, les déplacements quotidiens s'organisent depuis les proches communes rurales vers Narbonne. L'été, les flux augmentent vers le littoral (Narbonne-Plage Gruissan), et les Corbières en même temps que le carrefour autoroutier narbonnais voit défiler la migration touristique, notamment vers l'Espagne.

Faiblesse de l'offre de transport en commun

Le Réseau TAN (Transport de agglomération Narbonnaise) qui gère les transports en communs de l'agglomération propose un service limité à 4 lignes de bus (est-ouest et nord-sud).

Narbonne est la mieux desservie des communes de l'agglomération avec notamment une navette gratuite qui circule au centre-ville.



Carte n° 30 : Plan du réseau de Navettes Narbonne plage (Source, TAN, 2007)

Des efforts ont été entrepris pour rapprocher la périphérie du centre-ville en raccourcissant les lignes. Désormais plus courtes et directes, elles permettent de se rendre au centre-ville en moins de 15 mn. Les fréquences de passage ont été aussi améliorées (20 mn sur les lignes 1, 2 et 3 et 40 mn pour la ligne 4 Centre Ville-Baliste et la desserte des quartiers des Hauts de Narbonne).

Parallèlement, le parc de bus a été renforcé : 8 nouveaux bus ont été mis en service permettant notamment de doubler le dispositif de la navette gratuite. Une desserte estivale des stations du littoral (Gruissan, Narbonne-Plage, Saint-Pierre-la-Mer) fonctionne du 1er juillet au 31 août depuis la gare routière de Narbonne. Cette liaison vers les plages est renforcée par des rotations plus fréquentes depuis Narbonne (15 allers-retours par jour du lundi au dimanche) et la mise en service d'une navette directe entre les 3 stations du littoral effectuant 7 allers-retours par jour.

Renforcer et développer la situation de carrefour

Dans cette région de la Narbonnaise où les prévisions estiment à 30 % l'augmentation de la population dans les 15 ans à venir, soit 27 000 habitants de plus⁶⁰, la réflexion en matière de développement d'un système de transport d'agglomération est aujourd'hui posée à l'échelle du SCOT (approuvé en 2007), soit 40 communes et 104 021 habitants.

Au cœur des enjeux d'aménagement et de développement, Narbonne doit affirmer sa vocation de lieu d'interconnexions et d'échanges, à l'échelle des grands transferts inter-régionaux, à l'échelle également d'une aire de vie fondée sur son pays et le proche biterrois, ouverte au sud vers le pays Catalan à l'ouest vers le Carcasses.

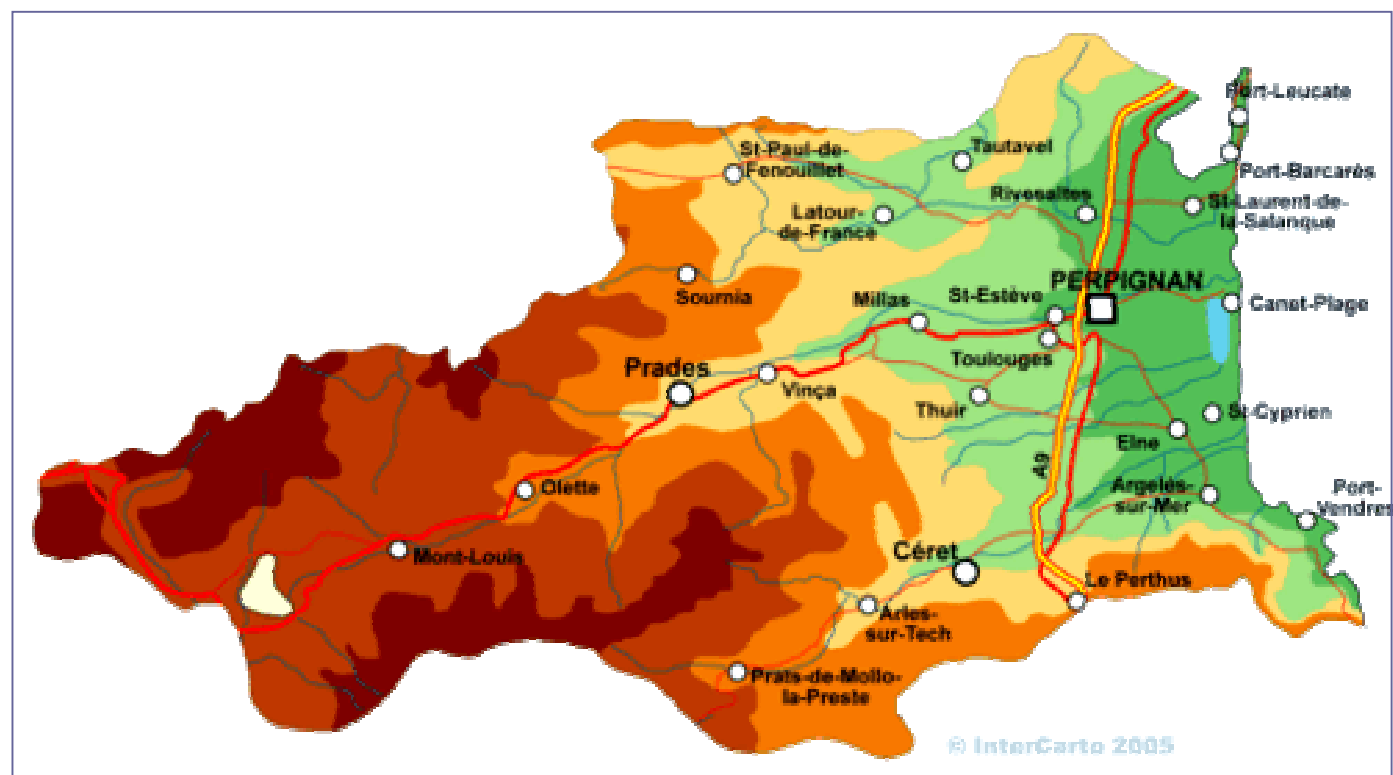
3.7 Grand Perpignan

Données de cadrage sur l'agglomération de Perpignan Méditerranée = 24 communes et 206 786 habitants

Située au centre du triangle Barcelone/Toulouse/Montpellier, Perpignan est aujourd'hui le noyau dynamique d'une Communauté d'Agglomération qui bénéficie d'une localisation stratégique au carrefour de flux humains et économiques (plaine, montagne, mer). La ville

⁶⁰ Les tendances du territoire, SCOT de la Narbonnaise, 5 juin 2004

centre de Perpignan (population 115 096 hab. en 2005) se trouve sur l'axe de transit (routier et ferré) transfrontalier entre l'Espagne, l'Italie et le Nord de l'Europe.



Carte n° 31 : Situation géographique de l'agglomération de Perpignan méditerranéenne (source : InterCarto - 2005)

Contrairement à bon nombre d'agglomérations qui se sont développées selon un processus en tache d'huile à partir d'une ville centre, l'agglomération perpignanaise ou "Archipel" roussillonnais ne comportait, il y a encore 40 ans, qu'une seule ville d'importance autour de laquelle gravitait un chapelet de petits villages.

Depuis 1990, l'étalement de la population avec une forte consommation de terrains se poursuit selon un rythme décennal de 20.000 habitants nouveaux qui s'installent sur les communes de cet espace. Perpignan fait partie des 25 aires urbaines qui ont contribué le plus à la croissance démographique en France métropolitaine cette dernière décennie.

Les premières banlieues (St Estève, Toulouges, Canet plage) ont progressivement saturé leur capacité d'urbanisation. Leur croissance démographique en est ralentie. La péri-urbanisation gagne plus loin une deuxième ligne de communes, aujourd'hui intégrées à l'agglomération, et déborde sur le littoral au nord et au sud de Canet, les aménagements touristiques ayant entraîné ici un essor de la résidence permanente. Plus loin, les petites villes catalanes (Prades, Ceret) participent de plus en plus à la vie économique de la huerta perpignanaise.

L'essor d'une économie résidentielle accroît la dépendance de la périphérie et le besoin de déplacement vers la ville-centre

Le bassin d'emploi de Perpignan qui abrite les trois quarts des habitants du département (287 000 sur 392 000) constitue le principal bassin d'emploi du département. L'agglomération de Perpignan compte plus de 85 000 emplois en 1999 représentant environ 60 % des emplois des Pyrénées Orientales⁶¹.

Nombre d'emplois	1975	1999	%
Perpignan	42.233	54.029	+ 28%
couronne	19.849	33.010	
1 ^o couronne	8.953	17.082	+ 91%
2 ^o couronne	10.896	15.928	+ 46%

Tableau n° 8 : l'emploi dans le bassin de Perpignan (source : INSEE RGP, 1975, 1999)

61 Repère INSEE-LR, n°10, décembre 2006

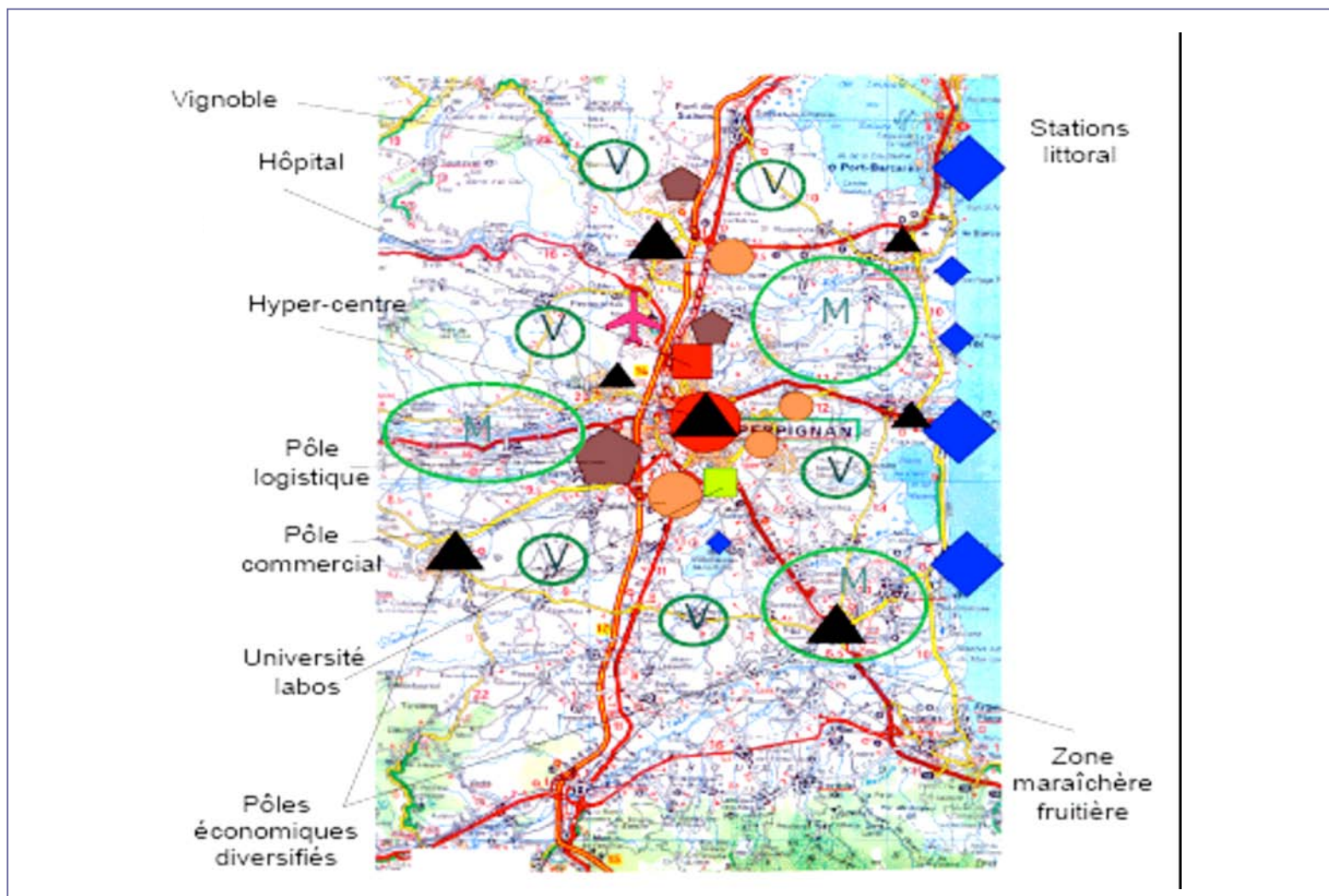
- Réseau Ferré de France -

La croissance de l'emploi local repose essentiellement sur le développement d'une économie résidentielle en réponse à une forte demande de services à la personne liée à l'installation de nouveaux habitants.

L'économie du bassin est principalement basée sur les services, le commerce et la construction. Parmi les activités de services, les services opérationnels, la santé et l'action sociale, l'hôtellerie-restauration et les transports sont les activités les plus porteuses d'emploi. Plus du tiers des emplois industriels relève de l'agroalimentaire

L'offre d'emplois reste ainsi très polarisée et concentrée sur Perpignan qui devient le principal pôle générateur de trafics. La ville-centre (Perpignan) concentre les grands équipements sportifs et culturels de l'agglomération générant ainsi d'importants flux de déplacements quotidiens depuis la périphérie résidentielle.

L'augmentation de la population dans les communes périphériques contribue ainsi à une spécialisation fonctionnelle et spatiale des fonctions (habitat, activité, commerces). L'échelle de la plaine où la distance maximum est inférieure à 15 km (entre les principales polarités) favorise cette dissociation entre la fonction résidentielle et les autres fonctions économique, commerciale, services,...



Carte n° 32 : Schéma du système économique-spatial de l'agglomération de Perpignan méditerranée (source : PDU - 2002)

Un réseau de transports collectifs déjà obsolètes⁶²

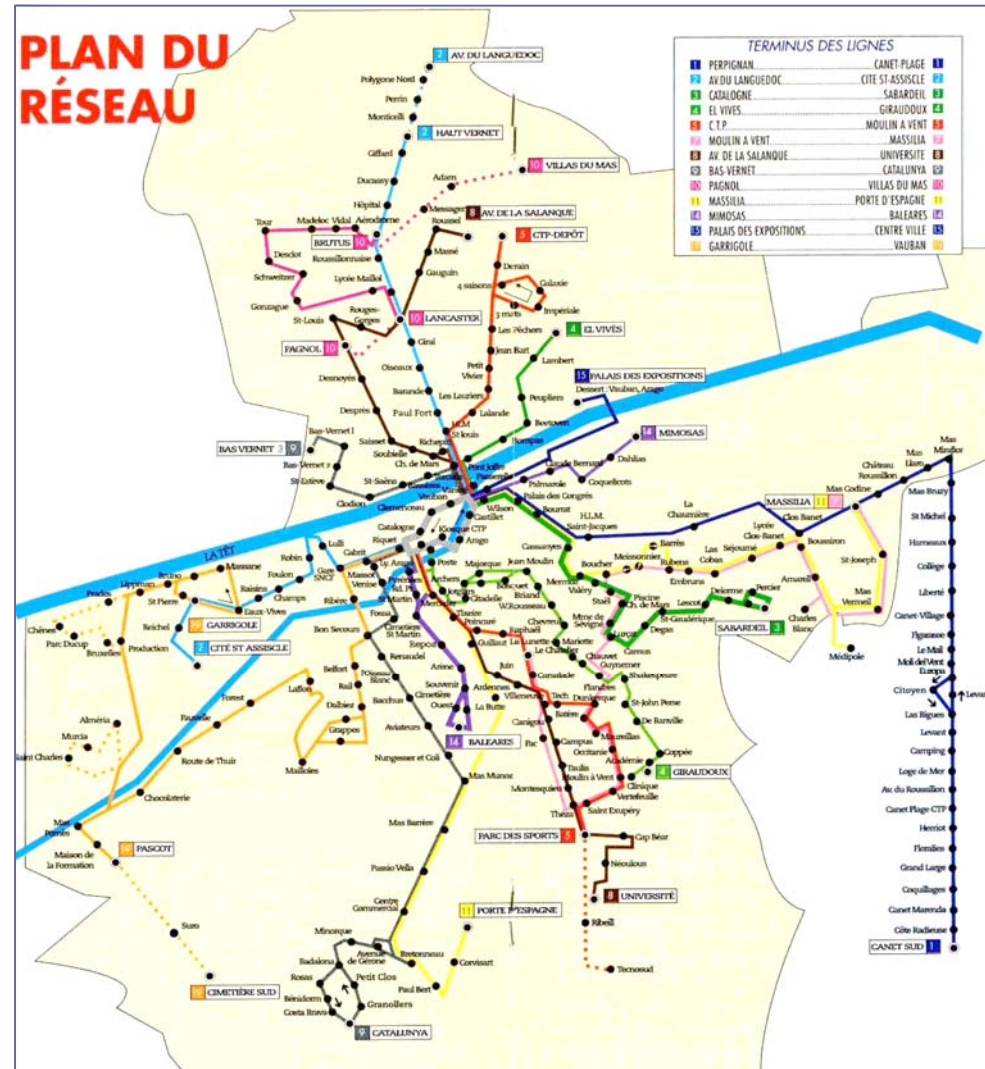
Le réseau de transports urbains propose un service de 25 lignes de bus sur Perpignan et 12 lignes reliant les autres communes de l'agglomération à la ville-centre. Au total, le parc en fonctionnement compte 95 bus dont plus de 30% accessibles aux personnes à mobilité réduite. Au total, ce sont 7,8 millions de voyageurs qui ont utilisé l'ensemble du réseau en 2006 (ce qui représente une hausse de fréquentation de 7% par rapport à 2003).

Bien qu'assurant la desserte de l'ensemble des communes de l'aire l'étude (la presque totalité d'entre-elles sont desservies en moins de 30 minutes), l'offre de transport n'a pas pris en compte les évolutions urbaines, et les points d'arrêts locaux restent distants des pôles denses d'habitat ou d'activité.

La configuration du réseau reste très radiale et toutes les lignes convergent vers le centre-ville de Perpignan. A son tour, la gare routière est peu opérationnelle car mal placée et difficile d'accès. Il en résulte une difficile intermodalité entre les modes de transport public. Le PDU soulève également les difficultés sur réseau public à prendre en compte une demande croissante de déplacements hors motifs de travail et scolaire.

⁶² Diagnostic PDU agglomération de Perpignan Méditerranée, Thales, 2002

- Réseau Ferré de France -



Carte n° 36 : Plan du réseau de transport de l'agglomération de Perpignan méditerranée (source : PDU – 2002)

Vers un système de transport au service d'une agglomération multipolaire

Parmi les chantiers prioritaires, un des objectifs clés concerne le contournement routier de la ville-centre. Cela passe par le réaménagement de la « pénétrante Nord » et de la voie sur berge en boulevards urbains. Mais aussi la réalisation d'un boulevard de contournement Nord-Est permettant d'ouvrir un itinéraire direct vers le littoral de l'Agglomération.

Le franchissement de la Têt est également un enjeu majeur. Un 4ème pont est prévu afin d'assurer une meilleure continuité entre le centre-ville et les quartiers situés de l'autre côté de la Têt. Cet aménagement facilitera également la desserte par les bus.

L'autre enjeu concerne l'accès à la gare et son aménagement en pôle d'échange multimodal. A l'échelle de l'agglomération, il s'agit d'utiliser l'étoile ferroviaire de Perpignan pour renforcer la desserte périurbaine notamment pour le développement des pôles d'équilibres notamment Elne au Sud et Rivesaltes au Nord⁶³.

Le réseau de transports urbains (de configuration radiale) doit être également renforcé et maillé afin d'assurer une bonne accessibilité aux zones d'activités, d'emploi et de services sur l'ensemble des communes de l'agglomération. Et plus spécifiquement vers les pôles d'équilibre : Rivesaltes (au nord), Thuir (à l'ouest), Elne (au sud) et Canet (à l'est).

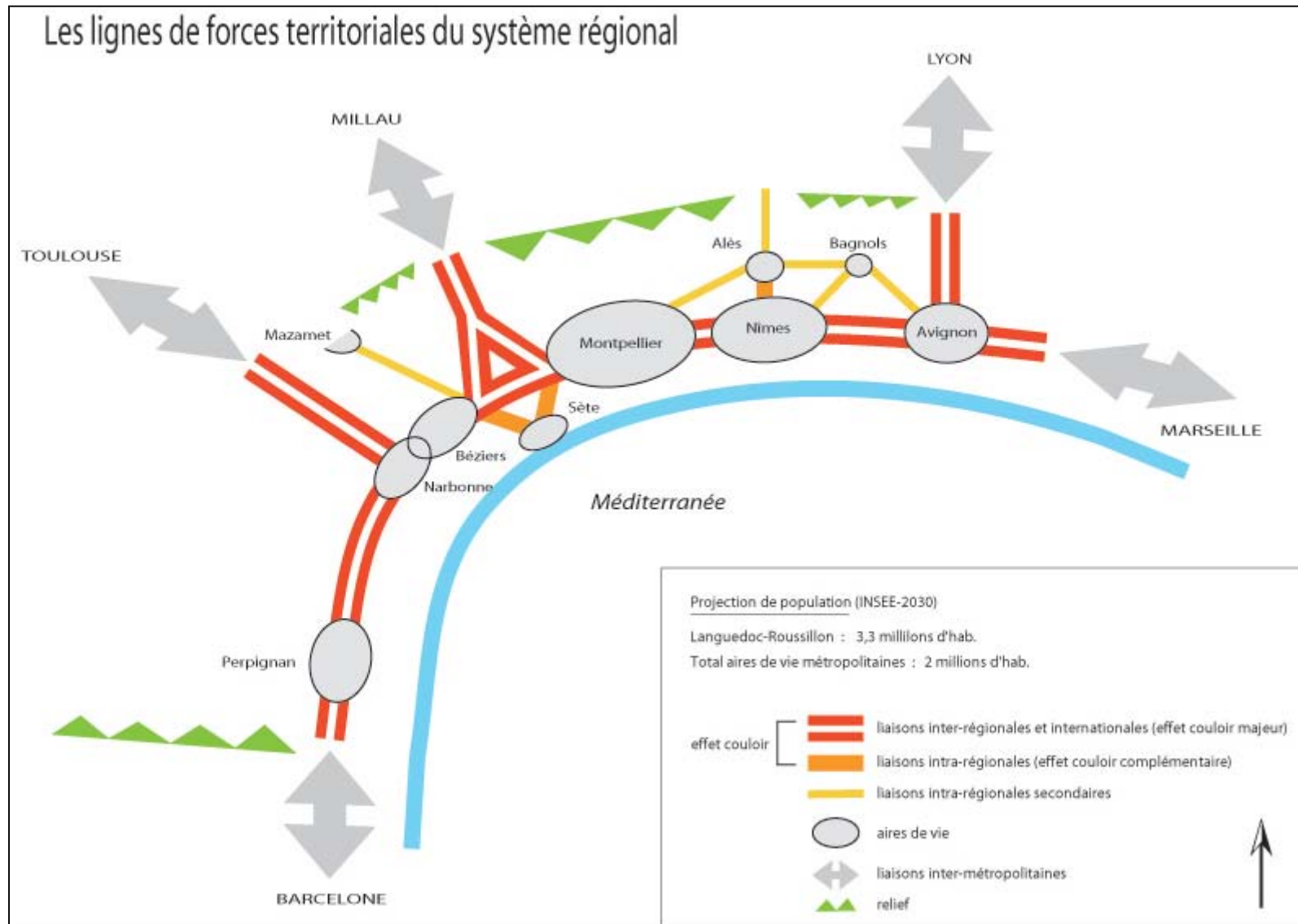
A l'échelle de l'agglomération l'articulation des réseaux urbains, interurbains et ferroviaire suppose donc la mise en place d'une offre réellement intermodale recherchant à la fois une liaison forte et rapide avec la ville centre mais aussi des liaisons inter-périphériques entre les communes limitrophes et les pôles d'équilibre.

Localement, le Languedoc-Roussillon est en phase de métropolisation via une suite consécutive d'aires de vies en passe d'être reliées activement les unes aux autres. Et tout l'enjeu pour le devenir de la région à l'horizon 2030 réside dans cet ouvrage qui accordera lisibilité et place à la région dans le concert des métropoles européennes. Sans action de correction et de mise en cohérence, la métropolisation, forme de concentration des hommes, des activités, des pouvoirs, produit de la différence. Plusieurs Languedoc-Roussillon seraient-ils en gestation pouvant conduire à l'éclatement de la région en un puzzle territorial, à des rattachements aux aires métropolitaines périphériques ? Un modèle d'intégration doit prendre forme au travers des actions de l'institution régionale qui doit renforcer l'aire de métropolisation par nécessité, mais

⁶³ Synthèse du diagnostic, PDU de l'Agglomération perpignanaise, Perpignan-Méditerranée, 2002

- Réseau Ferré de France -

conforter l'entité régionale au travers de la reconnaissance des territoires de vie. Ce n'est que parce que le territoire se donne à voir, qu'il se vit. Ce n'est que parce qu'il vit, qu'il dépasse sa simple nature de support à quelque activité économique et sociale. Pourtant, il ne peut exister comme entité à part entière que si des politiques de déplacements sont associées à son propre développement. Pour que les systèmes de mobilité soient intégrés en tant que lien entre les hommes, entre les lieux, que l'idée de voyage se transforme en déplacement, que la mobilité donne sens à l'unité et à l'équité territoriale.



Modèle n° 4 : Les lignes de forces territoriales du système régional languedocien. Source : MTE 2007

Ce qu'il faut retenir

La réflexion déroulée dans ce premier temps du travail invite à réinterroger le devenir du territoire régional au regard des grands enjeux qui l'attendent.

Dans la construction de son futur, la région doit relever deux grands défis :

- Trouver la bonne échelle du développement. Ce qui suppose la mise en cohérence des territoires et plus particulièrement la construction d'un espace métropolitain aux accroches transrégionales
- Réussir la cohésion de ses territoires en mettant en œuvre une politique d'équilibre dans la distribution des activités et des hommes : c'est tout l'enjeu de l'accessibilité.

C'est à ces deux grands défis que la LN peut aider à la construction de réponses opératoires. La LN possède assurément un potentiel capable de générer une plus grande cohérence et une plus forte cohésion entre les territoires.

- La LN doit devenir ce LIEN qui relie et rapproche les espaces métropolitains.
- La LN doit jouer le rôle d'une NERVURE dont les ramifications multimodales viennent irriguer le territoire régional.

Dans cette perspective, la LN devient le catalyseur du développement, ce projet structurant permettant une plus grande réactivité des territoires face aux enjeux du 21^{ème} siècle.

Pour avancer des éléments de prospective sur cette vision de l'aménagement régional de demain, le second temps du travail se concentrera sur trois éléments clés :

1. proposer un nouveau cadre de lecture des territoires vécus par une approche des « aires de vie »,
2. retranscrire la prise de conscience des acteurs du jeu territorial,
3. faire émerger un nouveau modèle d'armature territoriale.



BIBLIOGRAPHIE

BEHAR Daniel , 2004.- Les politiques régionales en direction des villes moyennes. Les villes moyennes – Enjeux pour le développement du territoire – Caisse des Dépôts et Consignations – Septembre 2004

BEHAR Daniel, 2004.- Comment concilier développement durable et métropolisation des villes et des territoires, Synthèse.- Conseil Général des Ponts et Chaussées, en association avec Le Moniteur.- 49p.

REDOR Patrick, INSEE-DAR .- L'étalement urbain, de quoi parle-t-on ?.- CNIS, 25 mai 2007.- 24p.

ROUZIER Jacques (dir), 2002.- Le Languedoc-Roussillon, 1950-2001 : histoire d'une mutation.- Ed Privat, 236p.

Documents institutionnels, études, articles

Actes du séminaire de concertation CPER Languedoc-Roussillon 2007-2013.- 25,26 et 27 juillet 2006.- 38p.

Aéroport Montpellier Méditerranée, bilan d'activité 2005

Bassin d'emploi de Sète. Mission d'animation territoriale. Rapport de synthèse, Groupe Amnyos Consultants, 2007

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc-Roussillon, sept. 2006.- Contribution du réseau consulaire Languedoc-Roussillon à l'élaboration du SRADT.- Languedoc-Roussillon, objectif Sud de France 2030.- 30p.

Compte rendu de la 2^{ème} journée de préparation du SCOT de Thau, Syndicat mixte du Bassin de Thau, nov. 2006

CPER Etat-Région 2007-2013, version intégrale définitive.- 84p.

DDE 30, diagnostic territorial, subdivision de Nîmes, juillet 2000

Diagnostic PDU du District de l'Agglomération de Montpellier, 1999

Direction Régionale de l'Équipement.- L'armature urbaine en Languedoc-Roussillon, un diagnostic préalable à des choix prospectifs, 1999 - 8p.

Document diagnostic du PDU du district de l'agglomération de Montpellier, juin 1999

Edater-Systra.- Vallée du Rhône / couloir languedocien : infrastructures et territoires - fiches territoriales détaillées.- octobre 2002

Préfecture du Languedoc-Roussillon.- Contrat de Pan Etat-Région 200-2006, le volet territorial.-

Préfecture du Languedoc-Roussillon.- COMMUNIQUE DE PRESSE Signature du contrat cadre du contrat d'agglomération de Montpellier Signature des avenants 2004 des contrats en Languedoc Roussillon.-

Région Languedoc-Roussillon.- Des contrats pour l'avenir.- Dossier de presse du 29 septembre 2006.

Repère INSEE, Synthèse pour l'économie du Languedoc-Roussillon, n°5, avril 2002

Repère INSEE, Mini-atlas de la communauté d'agglomération de Montpellier, n°4 janvier 2004
Plan de protection de l'atmosphère, DRIRE-LR, 2004

Repères Synthèse n°3, mars 2002.-. Projections de population en Languedoc-Roussillon à l'horizon 2030.

Repères pour l'économie du Languedoc-Roussillon - Chiffres, Bilan de l'emploi en Languedoc-Roussillon : en 2005, 12 000 emplois créés.- repères n°7, mai 2007.

Repères Synthèse n°7, octobre 2005.- Le potentiel de main d'œuvre à l'horizon 2015, Le Languedoc-Roussillon se démarquerait.- 6p.

Repères Synthèse n°8, septembre 2006.- Plus d'emplois à vocation résidentielle en Languedoc-Roussillon.- 4p.

Scot Agglomération de Montpellier.- communiqué de Presse du 15 février 2006.- 14p.

Réseau Conseil en développement Territorial.- Etude prospective des Schémas de Cohérence Territoriale, rapport final, décembre 2006 - 42p.

Stratégie Economique Régionale de Valorisation et d'Intégration des Ressources (SERVIR), 2005.- Le Languedoc-Roussillon : les paradoxes d'une économie renouvelée.- Le diagnostic, 69p.

Stratégie Economique Régionale de Valorisation et d'Intégration des Ressources (SERVIR), 2006.- Le Languedoc-Roussillon : les paradoxes d'une économie renouvelée.- Enjeux et propositions, 64p

VILLEPONTOUX Stéphane, FABRE Sabine, méthodologie de la prospective, Cahiers de la prospective n°1, mars 2007 - 30p.

VILLEPONTOUX Stéphane, FABRE Sabine, Les finances publiques en Languedoc-Roussillon, Cahiers de la prospective n°3, juin 2007 - 110p.

Sites Internet

<http://eco.montpellier-agglo.com>

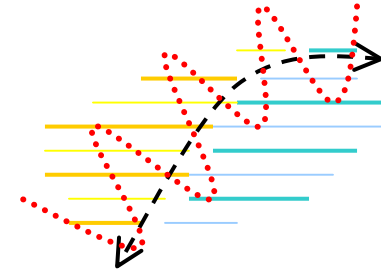
www.lasrc.net/tmpl_docs/poles.doc

Site Internet CCI Port de Sète, 2007

Site Internet Agglomération de Montpellier, 2006

Site Internet de l'agglomération du bassin de Thau, 2007





QUEL ANCRAGE REGIONAL POUR LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER / PERPIGNAN

PHASE II

*Le Languedoc-Roussillon : un territoire en mouvement.
Vers une ancrage de la Ligne Nouvelle.*

20 juin 2008

– Laboratoire de Géographie Mutations des Territoires en Europe – CNRS – Université Montpellier III –



SOMMAIRE

<i>INTRODUCTION</i>	<i>p.4.</i>
<i>La commande et la méthode</i>	<i>p.4.</i>
<i>L'analyse proposée</i>	<i>p.6.</i>
<i>TERRITOIRES ET SERVICES</i>	<i>p.8.</i>
<i>LES AIRES DE VIE</i>	<i>p.13.</i>
<i>UNE ANALYSE TRANSVERSALE DES ENTRETIENS</i>	<i>p.18.</i>
<i>1. La ligne associée à la vitesse et à la ville</i>	<i>p.19.</i>
<i>2. La gare comme principe d'ancrage</i>	<i>p.21.</i>
<i>3. La mixité de son usage entre fret et voyageurs</i>	<i>p.23.</i>
<i>4. La multimodalité des échanges à partir de la gare pour irriguer le territoire des aires de vie.</i>	<i>p.25.</i>
<i>POUR NE PAS CONCLURE...</i>	<i>p.28.</i>

ANNEXES	p.31.
<i>ENTRETIEN du 08/10/2007. Syndicat Mixte du Bassin de Thau.</i>	<i>p.33.</i>
<i>ENTRETIEN du 08/10/2007. TAB.</i>	<i>p.36.</i>
<i>ENTRETIEN du 09/10/2007. Communauté d'Agglomération de Béziers.</i>	<i>p.38.</i>
<i>ENTRETIEN du 15/10/2007. Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier.</i>	<i>p.47.</i>
<i>ENTRETIEN du 22/10/2007. Région Languedoc-Roussillon.</i>	<i>p.50.</i>
<i>ENTRETIEN du 09/11/2007. Montpellier Agglomération.</i>	<i>p.53</i>
<i>ENTRETIEN du 12/11/2007. Ville de Montpellier.</i>	<i>p.55.</i>
<i>ENTRETIEN du 14/11/2007. Ville de Narbonne.</i>	<i>p.58.</i>
<i>ENTRETIEN du 16/11/2007. Agence d'Urbanisme Nîmes Métropole.</i>	<i>p.61.</i>
<i>ENTRETIEN du 10/03/2008. Conseil Général des Pyrénées Orientales.</i>	<i>p.63.</i>

Le Languedoc–Roussillon : un territoire en mouvement. Diagnostic de l'état des savoirs prospectifs.

INTRODUCTION

La commande et la méthode

Un premier volume (MTE, septembre 2007) posait la question de l'ancrage régional de la Ligne Nouvelle à grande vitesse, et permettait ainsi de saisir l'espace régional au travers de ses structures fonctionnelles et les systèmes de mobilité qui lui sont associés. La Ligne Nouvelle (LN) ne dispose certes pas du pouvoir intrinsèque de transformation des territoires qu'elle irrigue, mais l'idée directrice était de considérer la grande vitesse comme un facteur de développement capable de générer une mise en cohérence des différentes échelles du territoire régional. Dans la continuité, ce deuxième document accorde une place particulière aux représentations que les acteurs locaux se font des mutations de leurs territoires, en particulier au regard de l'arrivée de la Ligne Nouvelle ferroviaire : comment reposent-ils la question du développement de leur territoire par rapport au train ? Comment se projettent-ils, et positionnent-ils leur territoire de référence à l'horizon 2020/2030 ?

Ce document a donc pour objet de décrypter une réalité locale en présentant la synthèse d'un travail d'entretien dont la réalisation s'est effectuée entre le mois d'octobre 2007 et de février 2008. Nous avons considéré les élections municipales de mars comme une date butoir, quitte à prolonger plus tard des entretiens complémentaires si nécessaire. Le souci d'aller à la rencontre des acteurs locaux a amené à privilégier pour les entretiens une conduite semi-directive permettant de laisser une large liberté de réponse et d'offrir un espace de parole suffisant aux interviewés. Une dizaine d'entretiens approfondis ont été réalisés auprès d'élus des collectivités locales, de représentants des chambres consulaires ou encore d'entreprises

de la région. Cette initiative de consultation et la possibilité qui leur était ainsi offerte de s'exprimer ont été unanimement saluées par tous.

Notre objectif poursuivi par le travail d'entretiens auprès des acteurs locaux consistait à comprendre leur propre grille de lecture du projet de Ligne Nouvelle et leur appréhension locale de la relation train-territoire à échéance relativement courte. Les questions qui leur ont été soumises se sont attachées non pas à la dimension technique du projet et de ses impacts, mais à une vision prospective économique et sociale, privilégiant une perspective d'aménagement. Nous nous sommes efforcés de recueillir la parole des décideurs locaux, autour du questionnement central qui était de réfléchir sur l'arrivée d'une Ligne Nouvelle. Qu'est-ce que la Ligne Nouvelle est en mesure d'apporter localement et régionalement, et comment les acteurs locaux peuvent-ils l'exploiter, valoriser ses impacts ? À leur sens, une future ligne à grande vitesse peut-elle être un outil de cohérence et de cohésion pour la région ? Partant, de quelle manière s'en saisir pour en faire un outil pour le développement interne régional ?

On a donc recueilli les réactions des acteurs à des schémas, des scénarii possibles. Les entretiens ont permis de faire émerger non seulement les manières de voir des acteurs locaux, mais aussi les questions qu'ils se posent et qu'ils souhaitent voir évoquer. La Ligne Nouvelle est en mesure de constituer une sorte de fil rouge assurant cohérence et rayonnement à la région Languedoc-Roussillon et à chacun des territoires locaux qui la constituent. Mais rien ne se fera sans volonté politique déterminée. Pour que chaque territoire s'affirme pleinement au sein de ce que nous avons conceptualisé comme une « région maillon » dans le premier document, on part de l'idée que la LN viendra conforter la dynamique de développement impulsée localement.

L'analyse proposée

À l'évidence, les manières de voir des acteurs, variées et diverses, se montrent parfois contradictoires. Ces divergences de positions qu'il était bon de tester renvoient à la structure d'un territoire régional contrasté dans son dynamisme et les moteurs de celui-ci. Toutefois, une dualité forte transparait sur l'ensemble des entretiens, celle qui associe la Ligne Nouvelle à un élément tout à la fois perturbant et fortement significatif d'un projet futur de territoire, quel que soit ce dernier. C'est pourquoi à la lecture des entretiens, lorsque les acteurs locaux reposent la question du développement de leur territoire par rapport au train et à la ligne nouvelle, les réponses suscitées sont variables : l'enthousiasme côtoie le doute et le scepticisme, et toujours l'attente. Sur ce plan, l'équipe a ressenti de la part des personnes interrogées, un désir partagé de voir le projet aboutir au plus vite. La question de sa réalisation est toujours posée sous deux angles : que va apporter la LN à la région ? mais également que va-t-elle amener en termes de nuisances ?

Les nombreuses interrogations soulevées au cours des entretiens trahissent de la part des décideurs locaux l'attente de réponses à un certain nombre de questions qui n'ont pas encore été évoquées ou dont les réponses ont été jugées insuffisantes.

Pour asseoir une analyse transversale des entretiens, nous avons retenu une « plate-forme » support portant sur la relation entre vitesse et territoire et quatre entrées induites par une réflexion sur la contextualisation de ce rapport : la ligne associée à la vitesse et à la ville, la mixité de son usage entre fret et voyageurs, la gare comme principe d'ancrage et la multimodalité des échanges à partir de la gare pour irriguer le territoire des aires de vie. Le choix de ces quatre entrées relève de notre analyse; elles mettent en valeur les thématiques abordées et permettent de confronter les visions d'acteurs.

Nous avons jugé indispensable de faire figurer également le résumé fidèle des entretiens réalisés, *verbatim* indispensable pour prendre connaissance exactement de la teneur de chacun.

L'ensemble de l'analyse met l'accent sur l'opportunité que représente la LN à l'échelle régionale et le souci, pour chacun, pour chaque unité de vie, de ne pas être absent des territoires « branchés ». Même incomplète puisqu'il ne s'agissait pas de consulter tous les acteurs, la vision locale qui se dégage de ce travail permet d'orienter le regard vers des points d'achoppement éventuels et révèle surtout le besoin persistant d'échanges.

TERRITOIRES ET SERVICES

Une des clés de la relation grande vitesse/territoire tient certainement à la façon dont on peut construire une gamme de services à la population et aux entreprises à partir des points d'arrêt de la ligne à grande vitesse. Nous posons alors l'hypothèse que l'idée de service est sans doute au cœur d'une intégration territoriale réussie de la grande vitesse en Languedoc-Roussillon. Ceci suppose une double réflexion sur les besoins et les attentes d'une part, mais également sur l'offre existante ou possible d'autre part. De ce contexte naît une configuration des territoires définis sur le plan fonctionnel de la grande vitesse et du service offert car il est évident que tous les points d'arrêt sur la Ligne Nouvelle n'offrent pas des capacités ou potentiels identiques de développement. Mais, tous les territoires sont concernés. Ce qui suppose de pouvoir en considérer les différentes composantes (résidents, entreprises, touristes, collectivités,...) selon les échelles géographiques qui les structurent (proximités, relations à plus longue distance...).

La notion de service vise a priori une amélioration de la situation existante d'un point de vue qualitatif et quantitatif. Associée à l'idée de « train » et à celle de « vitesse », on considère d'abord ici un service de transport performant qui viendrait renforcer et réorganiser une offre de mobilité déjà fonctionnelle, mais inégalement développée et répartie sur le territoire régional (offre plus diversifiée dans les grands pôles urbains). La grande vitesse ajoute aux fonctionnalités existantes l'idée de la relation lointaine mais rapide donc un « rétrécissement » de la distance-temps et un rapprochement des villes desservies. En quelque sorte, la grande vitesse inverse les rapports établis de proximité et module l'ordre chronologique des territoires (celui qui mesure les temps de jonction). Elle suscite bien des attentes : « être branché » devient alors un impératif pour s'intégrer à l'espace monde, pour réaliser la jonction entre le proche et le lointain.

La grande vitesse en région doit donc être perçue comme cette capacité à améliorer l'accessibilité du Languedoc-Roussillon depuis les métropoles européennes, mais aussi à contribuer à l'intégration des territoires de proximité à de nouvelles logiques de mobilité. Compléter et renforcer l'offre de services à la mobilité pour rendre les territoires mieux accessibles,

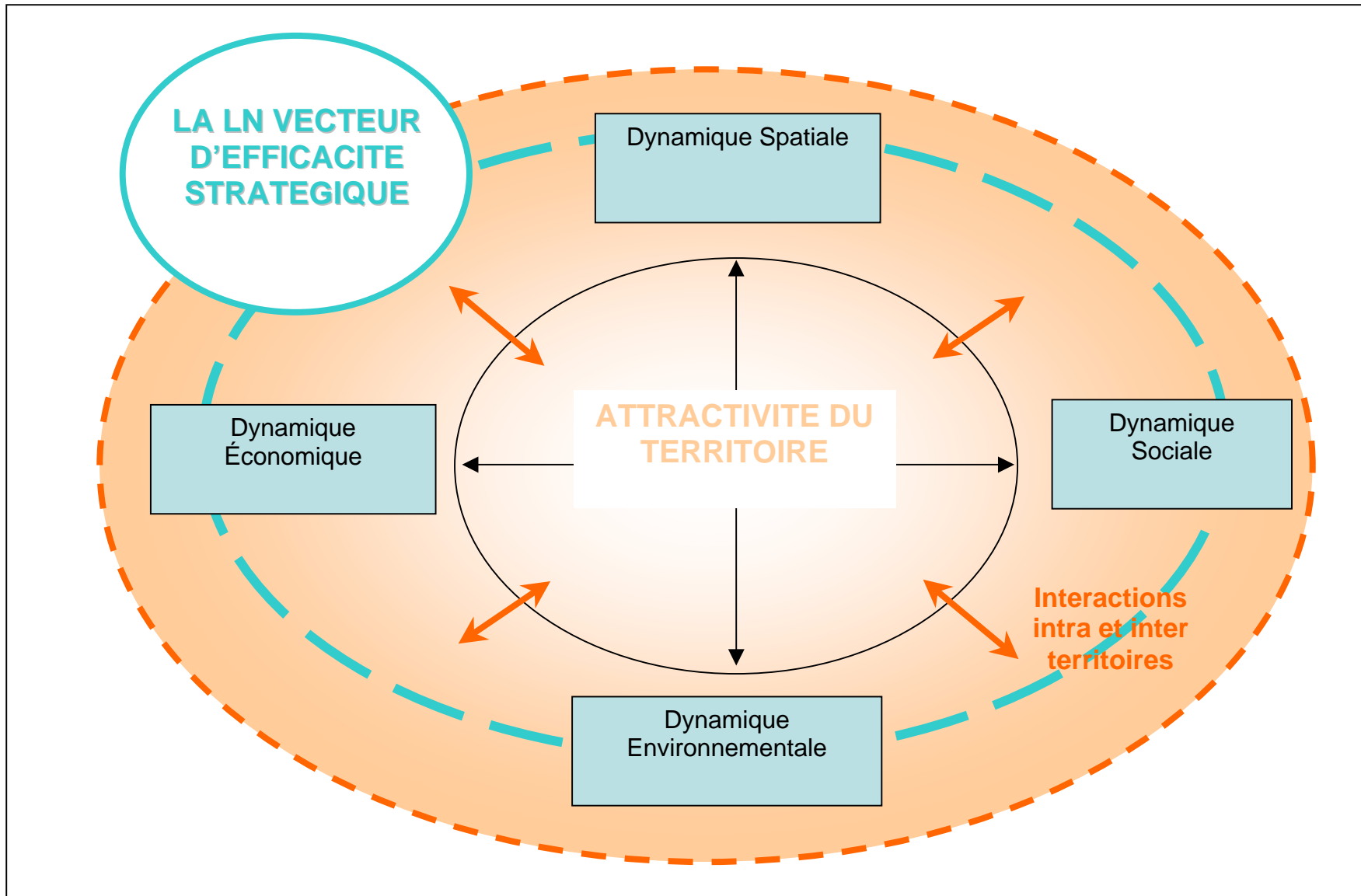
voilà un des enjeux fort de la grande vitesse et du transport public régional. Cela amène à considérer deux niveaux de lecture: l'offre de service inter régionale d'une part, d'autre part celle qui porte sur le territoire régional en soit, donc une offre intra territoriale.

La LN en tant que service de transport inter régional et régional permet de combler un double vide. En premier lieu celui d'une liaison ferrée rapide à l'échelle nationale et transnationale vers l'Europe du nord et vers l'Espagne (achèvement du réseau TGV Sud et branchement avec l'Espagne), demain vers l'Italie et l'Aquitaine. Mais aussi à l'échelle régionale celui d'une liaison rapide entre les agglomérations de Montpellier-Nîmes et Perpignan, avec desserte possible du maillage urbain de la plaine languedocienne (Lunel, Béziers, Narbonne, plus tard Carcassonne et Castelnaudary). La Ligne Nouvelle en ce sens implique fondamentalement une mise en cohérence des différentes dynamiques du territoire pour que celui-ci puisse asseoir son attractivité intra et inter régionale. Cela suppose de permettre que la ligne nouvelle puisse s'intégrer au développement de la Région en devenant véritablement un vecteur fort d'efficacité stratégique, repositionnant ainsi plus largement le Languedoc-Roussillon au cœur d'un réseau européen actif.

En matière de besoin de mobilité, la question est plus complexe car elle oblige à une analyse plus fine des contextes locaux pour saisir les potentialités propres à chaque territoire permettant de « faire écho » à la grande vitesse. Il est sûr que certains territoires, notamment ceux placés sous l'influence des grandes agglomérations sont mieux dotés en matière d'infrastructures relais. Néanmoins des nuances importantes sont à considérer entre la volonté unanimement partagée pour accueillir la grande vitesse, et la capacité réelle de chaque agglomération à pouvoir ancrer et redistribuer « l'effet LGV ». La hiérarchie urbaine régionale place Montpellier comme tête de réseau, Nîmes et Perpignan au deuxième niveau, Béziers au rang 3, puis viennent Narbonne, Sète et Alès selon des configurations d'accès très différentes. Le croisement entre niveau dans la hiérarchie et place sur la Ligne Nouvelle concerne essentiellement le « carrefour » Béziers-Narbonne, Sète et Alès ne trouvant place qu'à partir d'une jonction spécifique avec Montpellier pour l'une et Nîmes pour l'autre.

Dans la perspective d'un renforcement de l'offre de service à la mobilité des populations, un consensus s'opère autour de la fonction centrale de la gare comme point d'entrée/sortie de la grande vitesse. À partir de là, la relation de service valorise une irrigation plus ou moins efficace des territoires et une capacité à faciliter les échanges à l'intérieur de chaque aire de vie et entre celles-ci. La gare, plus qu'une simple halte sur la Ligne Nouvelle devient donc ce point central des échanges à distance — inter et intra régionaux entre les métropoles — et à proximité par la desserte complémentaire des aires de vie. Ces deux fonctions doivent s'afficher par leurs complémentarités qui les enrichissent mutuellement.

L'ancrage réussi de la LN est conditionné par la capacité des acteurs à mettre la grande vitesse au service des territoires. Cela revient à concilier une offre de services de transport rapide et des besoins de mobilité différenciés des populations. Cette réflexion est rendue d'autant plus complexe en Languedoc-Roussillon que la configuration du réseau urbain languedocien (en chapelet de villes petites et moyennes) tendrait plutôt à multiplier les arrêts au risque de perdre les effets induits de la grande vitesse. Travailler sur la cohérence réciproque du système de la grande vitesse et des territoires composés sur les aires de vie exige des choix clairs et rationnels de la part des acteurs régionaux.



La LN (ligne nouvelle), vecteur d'efficacité stratégique des conditions de l'attractivité territoriale.

Considérer un service régional de transport à grande vitesse suppose que l'on puisse satisfaire des besoins existants, mais distincts, dont la demande est inégalement répartie, tout en rendant également possible la desserte des territoires jusque-là relativement peu sensibles — du moins en apparence — à ce traitement de la question de la mobilité. Il s'agit bien d'intégrer l'ensemble du territoire régional aux logiques économiques et sociales de la grande vitesse et de rechercher les cohérences optimales au sein des territoires vécus (aires de vie). On peut alors isoler plusieurs impératifs d'action qui conditionnent l'efficacité attendue d'un possible service de transport rapide régional. La multimodalité des systèmes de transport est une des réponses à la question posée.

On résumera ainsi l'ensemble des impératifs qualifiant le rapport grande vitesse/territoire :

- « Préserver l'effet vitesse » et pouvoir proposer des modalités de liaisons efficaces (fréquence, régularité, confort, ...) entre les espaces régionaux, entre les unités urbaines régionales, entre celles-ci et leur territoire d'action
- « Favoriser la multimodalité » ce qui permet de ne pas rompre la « chaîne des déplacements » et d'articuler les différents types et niveaux de service de transports déjà existants ou en projet.
- « Aménager des plate-formes d'échange » pour organiser spatialement une hiérarchisation lisible de l'offre de mobilité autour de quelques points d'entrée/sortie principaux.
- « Différencier l'offre de services » pour répondre aux impératifs et aux attentes de besoins de transport souvent concurrentiels (voyageurs et fret).

On retiendra le catalogue des mots-clés qui structurent toute réflexion sur le rapport « grande vitesse/territoire », à savoir : « effet vitesse », « chaîne des déplacements », « plate-forme d'échange », « offre de services ». C'est de leur combinaison qu'émergera un aménagement cohérent et pertinent du territoire régional à partir de la Ligne Nouvelle.

LES AIRES DE VIE

L'ancrage régional de la Ligne Nouvelle interroge les territoires dans leur composition, leur rattachement aux gares, leur fonctionnalité. L'hypothèse de départ est que la Ligne Nouvelle porte effets sur l'organisation et la dynamique des territoires. Mais la question reste de savoir quelles sont les échelles pertinentes pour valoriser les effets directs de la LN et apprécier la nature de l'ancrage dont la gare est l'élément structurant. Nous avons donc choisi d'accorder aux territoires locaux capacité à représenter des « potentiels d'ancrage » par leur masse et leur dimension, leur position géographique, leur structure fonctionnelle et de proposer un nouveau cadre de lecture de l'espace régional par une approche des « aires de vie ». Au-delà des « bassins de vie » définis par l'INSEE dont les périmètres souffrent d'un manque de pertinence face à l'idée du rapport que la LN et le territoire se doivent d'entretenir, nous proposons de faire émerger une armature territoriale nouvelle, capable de répondre aux exigences de la desserte par la grande vitesse.

L'ancrage est dans un premier temps mesuré par la relation aux gares, mais également par le potentiel endogène d'un espace géographique de référence capable de capter et de générer des flux (de voyageurs et/ou de marchandises), capable d'offrir des avantages compétitifs de localisation, des aménités pour le cadre de vie, des surprofits possibles pour les entreprises. Le territoire n'est pas un espace neutre où se projetteraient les activités économiques, mais un construit d'acteurs dont la réalité se définit par des fonctionnalités. En premier lieu nous avons donc construit les aires de vie des villes majeures de la région (Montpellier, Nîmes, Perpignan) car là sont concentrées les forces vives du Languedoc-Roussillon. Les références ont été les aires urbaines et les bassins de vie de l'INSEE, les périmètres de SCOT, les rattachements par le biais des habitudes commerciales et des services administratifs. Dans tous les cas de figure, sensible au principe de mobilité, on a fixé la distance-temps à la ville centre à environ 30 minutes. Les indicateurs de l'INSEE mesurent les proximités par le biais des systèmes relationnels économiques. Les périmètres des SCOT valorisent les choix relationnels politiques qui témoignent de solidarités effectives, de réflexions partagées en termes d'aménagement et de perspectives de développement.

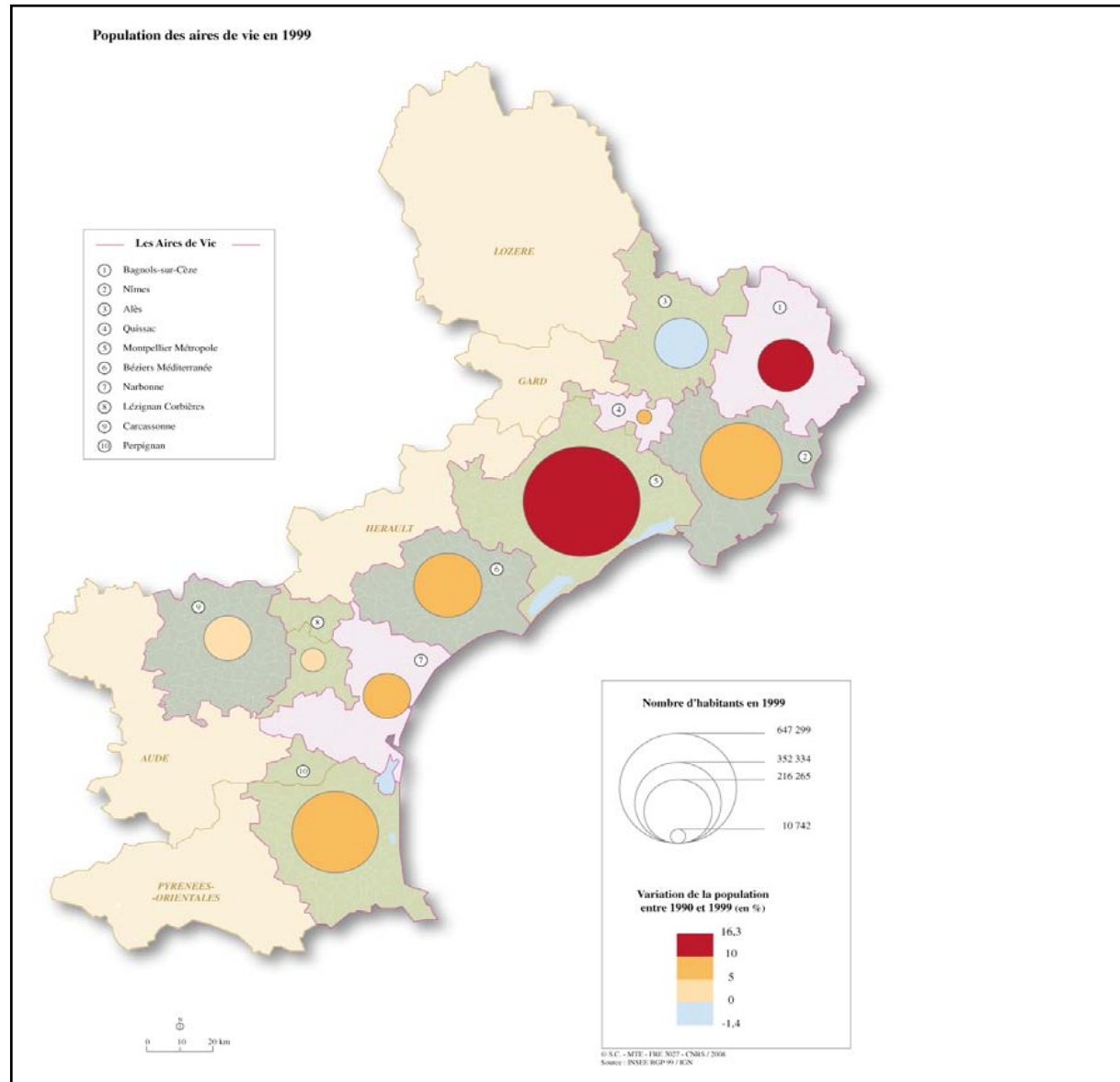
Les trois grandes aires de vie ainsi délimitées regroupent près du quart des communes de la région (361), mais la moitié de la population régionale. Les densités résidentielles y sont les plus élevées, supérieures à 160 habitants/km². L'aire de vie de Montpellier connaît la plus forte croissance, l'attractivité la plus intense et la dynamique économique la plus vive. Celle de Nîmes est affectée par la position des villes moyennes voisines Alès et Avignon, même si les communes gardoises de la rive rhodanienne ont été rattachées, pour des raisons administratives, à une aire de vie dont la ville animatrice — même de manière imparfaite et incomplète — est Bagnols-sur-Cèze. L'aire de vie de Perpignan recouvre une bonne part du département des Pyrénées-Orientales sur le plan démographique et économique. Mais c'est là une fonction reconnue de la capitale catalane.

Selon les mêmes principes, on a défini les aires de vie de Béziers, Narbonne, Carcassonne et Alès, villes directement ou indirectement concernées par le tracé de la LN. Leurs fonctions territoriales sont certes moindres, mais les périmètres géographiques conséquents (de 1 300 à 1 500 km²) et leur population supérieure à 100 000 habitants (216 000 pour celle de Béziers en 1999). Seule l'aire de vie d'Alès, profondément arrimée aux communes cévenoles a enregistré une légère perte de population lors des années 1990/2000. Les densités y sont plus faibles, voisines des moyennes régionales. Au-delà de Carcassonne, l'aire de vie de Castelnaudary n'a pas été retenue, en raison de sa distance à Narbonne et de sa proximité de Toulouse.

L'aire de vie de Bagnols-sur-Cèze correspond au bassin de la Cèze, aux garrigues de Lussan et de l'Uzège, à la bordure rhodanienne. On aurait pu rattacher les communes qui en font partie à Nîmes, à Alès et à Avignon. Le choix retenu évite la dispersion et valorise d'une part une petite ville qui joue un rôle de pôle économique, d'autre part le principe d'une réouverture d'une ligne TER voyageurs entre Nîmes et les communes de la rive droite du Rhône (ancienne ligne Nîmes/Lyon). Au total 103 communes y ont été rattachées pour une population recensée en 1999 de près de 150 000 habitants et une croissance de l'ordre de 10% entre 1990 et 1999.

Deux unités de plus petite taille ont été délimitées et retenues tant elles apparaissent comme des territoires intermédiaires, de l'entre-deux, sans pour autant intégrer le niveau des aires de vie reconnues par ailleurs. Celle de Quissac se partage entre Alès, Nîmes et Montpellier en termes de rattachements et ne représente qu'une dizaine de milliers d'habitants. Celle de Lézignan-Corbières, entre Béziers, Narbonne et Carcassonne, dit bien la place d'une petite ville dans son pays (44 communes, 670 km² et 30 000 habitants). Ces deux unités complètent l'armature du territoire régional du Bas-Languedoc-Roussillon par un ensemble d'aires de vie qui regroupent hommes, activités et foyers de décision ; là où sont avivées les exigences de mobilité, là où se tissent les tensions économiques majeures.

Les aires de vie dessinent donc une nouvelle « organisation » du territoire où se cristallisent les grands enjeux régionaux de développement. Leur taille situe une échelle de référence inédite pour l'aménagement du territoire, échelle jusqu'ici ni identifiée institutionnellement, ni révélée, mais que les principes de la grande vitesse et de l'ancrage de la LN rendent certainement indispensable. L'espace régional dévoile ainsi un nouveau modèle d'armature territoriale fortement associé aux pratiques de consommations urbaines, une structure plus à même de répondre aux exigences de cohérence interne et de cohésion entre des territoires support d'un développement urbain à connotations métropolitaines.



Carte de la population languedocienne en 1999 et variation de population 1990-1999 par aire de vie

	Nbre Communes	Superficie km2	POP 1990	POP 1999	Densités 1999	Var pop 1990/99
Bagnols/Cèze	103	1 550	133 786	147 584	95	10,31
Nîmes	77	1 603	286 253	311 355	194	8,77
Alès	106	1 397	136 570	134 641	96	-1,41
Quissac	18	283	10 125	10 742	38	6,09
Montpellier	176	2 642	555 659	645 789	244	16,22
Béziers	87	1 529	204 606	216 265	141	5,70
Lézignan	44	674	28 632	29 811	44	4,12
Narbonne	62	1 343	100 190	106 230	79	6,03
Carcassonne	124	1 556	117 441	120 998	78	3,03
Perpignan	108	1 787	285 972	309 127	173	8,10
TOTAL	905	14 363	1 859 234	2 032 542	142	9,32

Tableau de la population languedocienne en 1999 et variation de population 1990-1999 par aire de vie

UNE ANALYSE TRANSVERSALE DES ENTRETIENS

Quatre idées forces ont été associées à la LN :

- Le principe de vitesse versus le principe de ville,
- La gare comme principe d'ancrage,
- La mixité comme principe d'optimisation,
- La multimodalité comme principe d'irrigation.

L'analyse des entretiens réalisés auprès des acteurs locaux permet de faire émerger quatre déterminants majeurs pour l'ancrage de la LN sur le territoire. Ces quatre entrées peuvent être considérées comme quatre questionnements transversaux induits par une réflexion sur la contextualisation, Extraits d'une analyse synthétique des entretiens, ces quatre mots clés nous paraissent le mieux rendre compte des thématiques abordées et permettent de mettre en valeur des questionnements centraux qui forment l'ossature du projet.

Ce travail de décryptage de la réalité locale, perçue au travers –des paroles et des représentations qui nous ont été livrées par un échantillon d'acteurs attentifs à cet enjeu, permet de prendre la mesure de l'intégration de « l'idée de train » dans les différents projets de développement. Les entretiens ont été conduits avec le souci constant de poser la question de l'ancrage régional, au travers de ses structures fonctionnelles et des systèmes de mobilité qui lui sont associés.

Quatre mots clés pour comprendre la problématique de l'ancrage territorial de la LN.

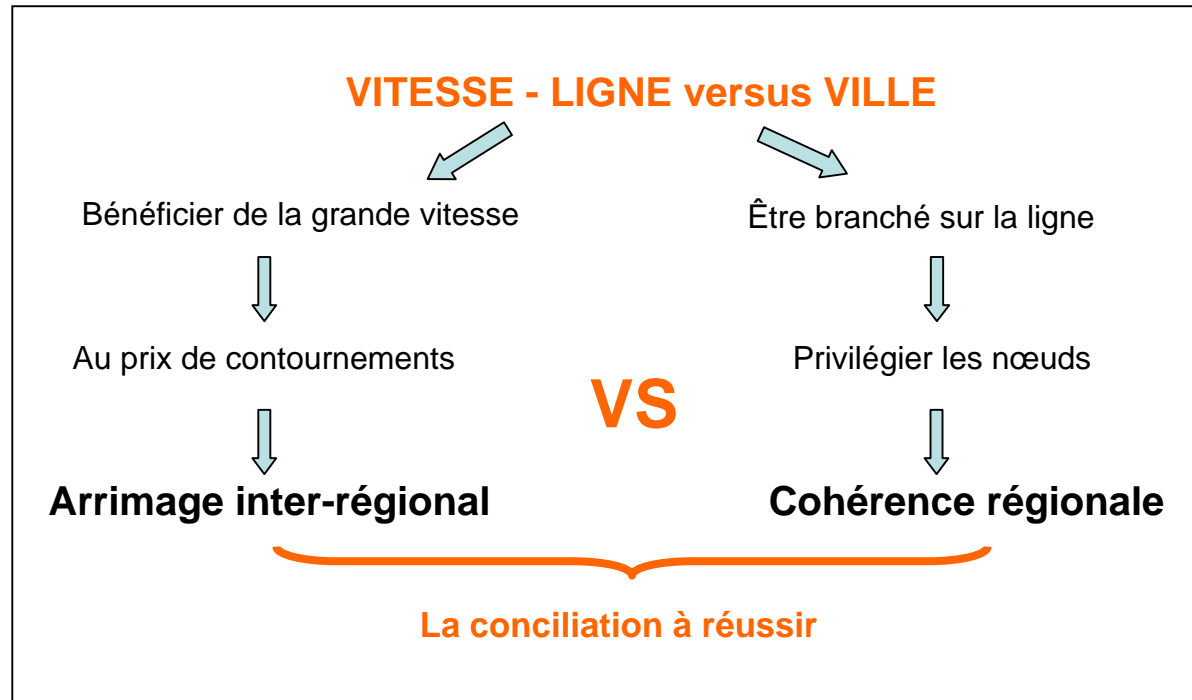
1. La ligne associée à la vitesse et à la ville

Cette relation exprimée par tous est le fruit d'une volonté bien compréhensible, mais difficilement conciliable dans la pratique, à savoir : profiter à la fois des bienfaits de la grande vitesse et jouir d'un branchement stratégique sur la ligne.

Concrètement, si tout le monde veut la vitesse, tout le monde veut aussi une gare, ce qui en pratique n'est pas possible, ni même souhaitable dans la mesure où en multipliant les arrêts, on perd les bénéfices de la grande vitesse.

Le bénéfice de la grande vitesse ne peut être obtenu qu'au prix de contournements des villes de la région, en espaçant les arrêts, alors que le souci d'ancrage invite, à première vue du moins, à privilégier un nombre de nœuds plus importants.

Ces deux positions se projettent dans des scénarii différents : l'un privilégie un arrimage inter-régional de la LN pour libérer la vitesse au détriment d'un ensemble de pôles urbains, l'autre propose au contraire l'idée d'une grande vitesse comme vecteur de cohérence régionale et donc une LN au service des villes du LR.



Vitesse/Ligne/Ville : vers un schéma de conciliation ?

Ces deux conceptions volontairement caricaturales du fonctionnement de la LN renvoient à deux échelles de préoccupations (inter-régionale voire internationale d'un côté, et quasi strictement régionale de l'autre) dont la difficulté est de concilier le prétendument inconciliable, en jouant sur la multimodalité envisagée plus loin.

2. La gare comme principe d'ancrage

La question des gares est naturellement revenue comme un leitmotiv majeur lors des entretiens.

Elle a tendance à se poser de prime abord au regard d'une histoire ferroviaire régionale qui pose la gare comme le lieu de la modernité et du progrès, ce qui n'est ni un trait régional ni même une caractéristique strictement contemporaine tant cette appréciation est partagée depuis la naissance du chemin de fer. Cette représentation positionne le questionnement suivant la dialectique entre « gare nouvelle » ou « gare centrale ». Au-delà des exigences techniques liées à la grande vitesse, la gare centrale résume une part de l'histoire de la ville alors que la gare nouvelle témoignerait de l'inscription de celle-ci dans un futur à écrire

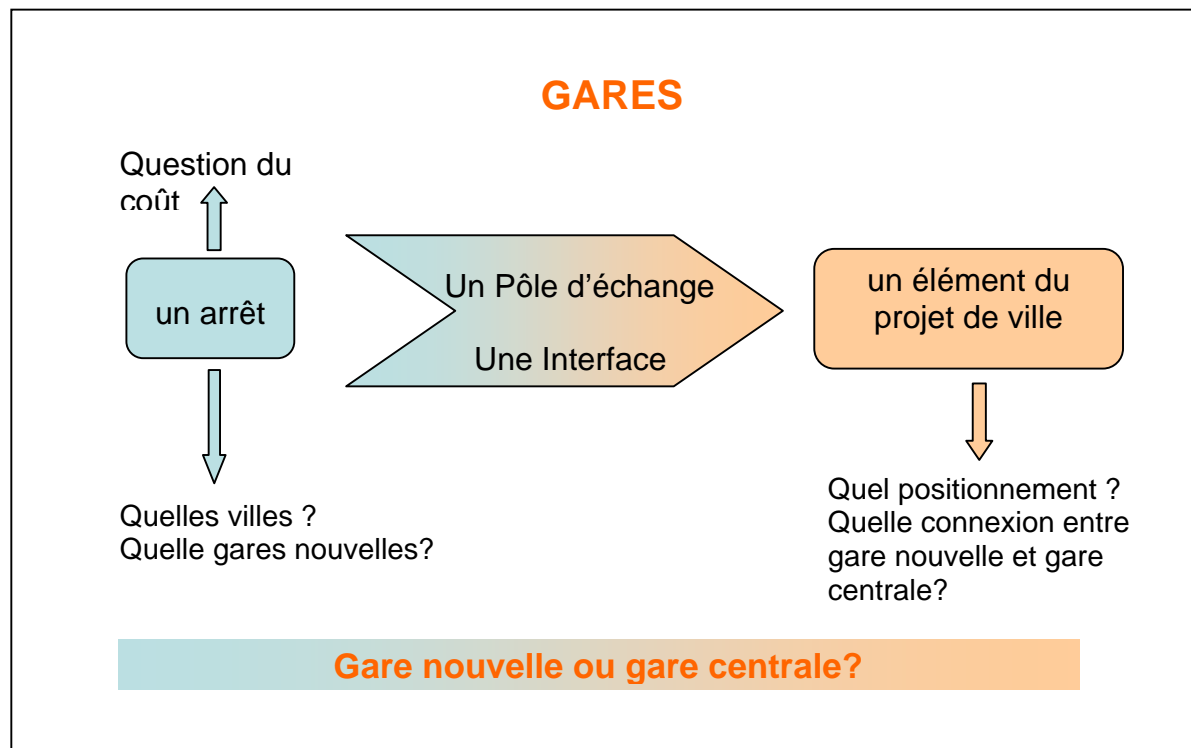
-La présence d'une gare est vécue comme une chance pour le développement dans un contexte global de compétitivité et de mise concurrence des territoires. Néanmoins, il est intéressant de constater que l'on peut dépasser cette dualité et que la question des gares peut se poser de différentes manières.

La gare, c'est d'abord un arrêt, une halte qui interroge la réflexion à la fois sur le choix des points d'arrêts qui jalonnent le tracé de la LN (quelles villes desservir) et sur l'hypothèse d'une gare nouvelle dans les villes principales qui structurent l'armature urbaine régionale. En filigrane émerge la question épineuse du coût pour un certain nombre de collectivités, notamment la Région, qui voient dans cet équipement un générateur de dépenses.

Il convient cependant d'envisager la gare au-delà de sa fonction d'arrêt sur la ligne ferrée. On voit que les acteurs locaux se préoccupent bien de la manière dont la gare peut jouer à plein son rôle de pôle d'échanges, d'interface avec la ville, ses activités, et son territoire en appui sur les autres modes de transport. Globalement rien ne s'oppose à la vision de la gare comme une porte d'entrée sur le territoire, comme une interface capable de territorialiser les effets de la grande vitesse.

Cela invite à replacer la réflexion sur chaque gare dans une perspective englobante qui la lie au devenir de la ville, en l'appréhendant comme un élément fort du projet urbain dans son ensemble. Sa réussite n'est-elle pas ainsi circonscrite ?

D'autres interrogations surgissent alors sur le positionnement précis d'une éventuelle gare nouvelle au sein d'une agglomération et sur les connexions à penser entre « gare centrale » (sous entendue de centre-ville) et « gare nouvelle » (nécessairement plus excentrée).



3. La mixité de son usage entre fret et voyageurs

La nature mixte de la LN est appelée des vœux de l'ensemble des acteurs, principalement en réponse à la saturation du couloir autoroutier (véhicules personnels et camions) et aux prévisions de renforcement de cette congestion, mais également en écho au souci actuel de privilégier des modes de transport plus respectueux de l'environnement et, plus prosaïquement, face à la cherté du pétrole.

Toutefois, la question du fret est parmi celles qui engendrent le plus de scepticisme :

- d'une part quant à la capacité du train à concurrencer la route
- également quant à son fonctionnement pratique dans la configuration régionale, face à la faisabilité de sa mise en place (quid ensuite du passage de Lyon par exemple) et aux nuisances engendrées par l'effet couloir.
- d'autre part quant aux options de branchements dans la région : les cas en particulier de deux ports, celui de Port-la-Nouvelle et surtout de Sète, ne peuvent pas être éludés.

Nous avons retenu ici les termes de « massifier » et « capillariser », employés par une des personnes interviewées, qui manifestent à la fois le besoin d'augmenter le volume de marchandises transportées par le train mais également le souci de l'apport de la LN au tissu régional. Cette métaphore de capillarité exprime le fait que la LN innerve le territoire régional en se branchant sur un réseau fin, comme des vaisseaux irriguent un tissu.

MIXITÉ VOYAGEURS / FRET

Une mixité jugée nécessaire en réponse à la double saturation (VP / camions) du couloir autoroutier et en écho aux préoccupations de Développement Durable

Le fret dans sa dimension de transit inter-régional (longue distance) :

Éléments de doute

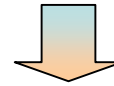
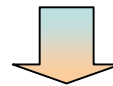
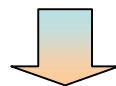
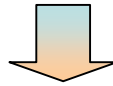
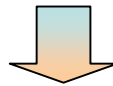
Branchements / arrêts dans la région :



Suppose des plateformes multimodales



Quid de Port-la-Nouvelle et Sète ?



Massifier et « capillariser » le système du fret

4. La multimodalité des échanges à partir de la gare pour irriguer le territoire des aires de vie.

L'idée de multimodalité (ou inter-modalité) se révèle être sans doute une des composantes clés de la réflexion sur l'ancrage territorial du système ferroviaire.

C'est l'idée d'un territoire rendu vertueux par sa capacité à libérer ses potentialités de développement. Le principe de multimodalité résonne avec celui d'intermodalité, autrement dit avec la mise à disposition d'une offre de services à la mobilité à la fois adaptée (multiple et diversifiée) et cohérente (connexion et combinaison des différents modes).

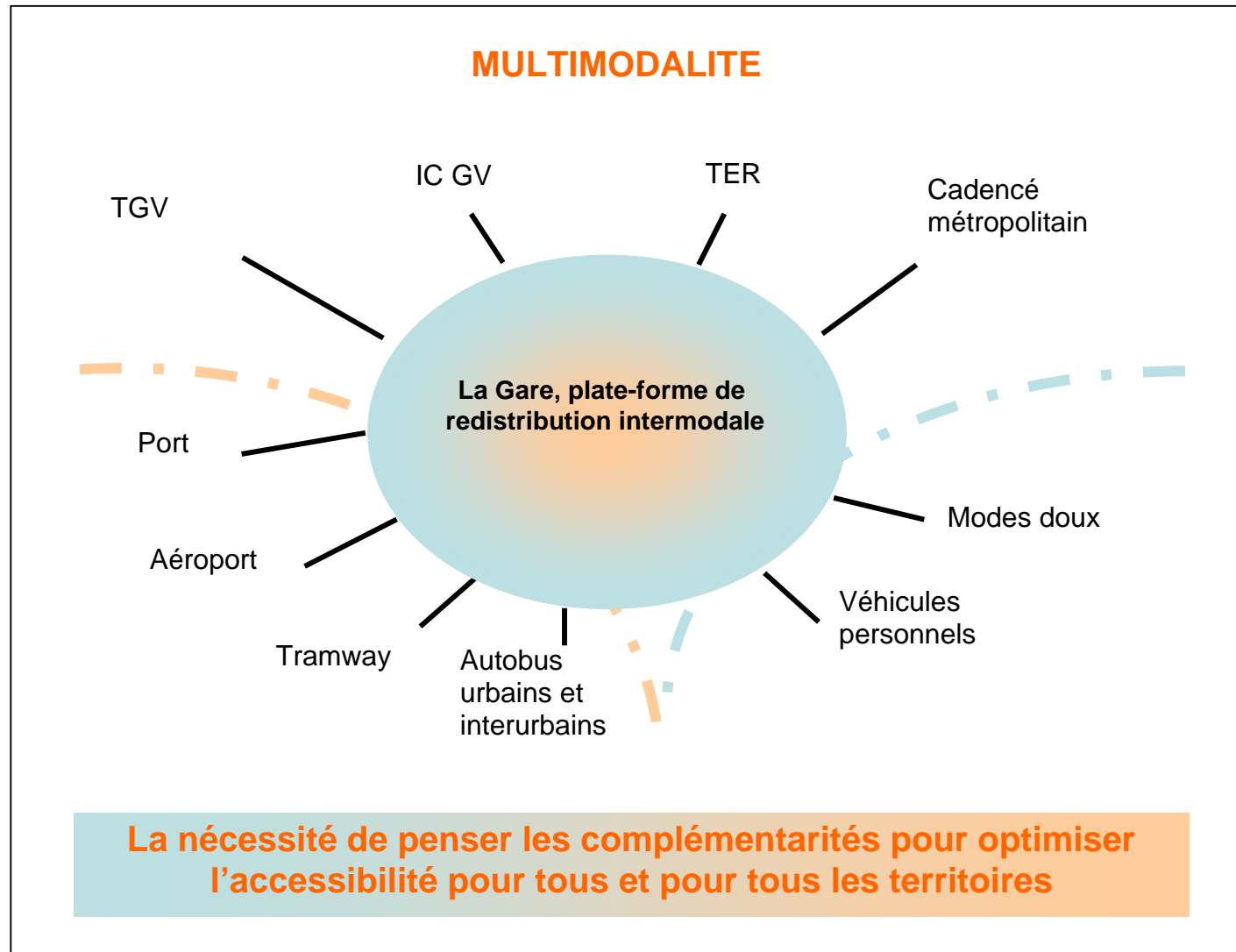
L'objectif principal associé à l'idée de multimodalité dans la logique de la LN c'est de renforcer l'accessibilité des territoires. Sont à considérer ici de concert, les besoins spécifiques des territoires et les moyens adaptés à leur pleine satisfaction.

Dans les représentations, la multimodalité concrétise la propriété de distribution des capacités et potentiels de développement, propriété associée à l'idée de gare. La gare est le point de fixation et d'arrêt, c'est aussi le pôle des redistributions vers le territoire.

Le souci qui apparaît chez nombre d'acteurs locaux est qu'il faut articuler LC (ligne classique) et LN (ligne nouvelle) et produire un concept nouveau, l'IC (liaison Inter-Cités). Ce concept est associé au TER et peut-être à ce que l'on pourrait appeler le « cadencé métropolitain » desservant le vaste territoire métropolitain qui se dessine de Sète à Nîmes où habite déjà un languedocien (au sens d'habitant du Languedoc-Roussillon) sur trois. Le schéma d'ensemble articulerait donc la grande vitesse selon deux vecteurs, le TGV sur la LN et l'ICGV sur la LN ou la LC (la différence se mesure en termes de vitesse horaire) et la desserte à vitesse moindre par les TER et le cadencé métropolitain. La desserte ferroviaire de la région, jusque-là organisée selon un système bi-polaire (grande vitesse et TER) offrirait un nouveau visage, plus riche de sens et de composition, plus en adéquation avec le fonctionnement et avec l'évolution de l'espace régional.

Les visions se rejoignent sur le principe d'une gamme différenciée destinée à offrir le meilleur service de mobilité à l'ensemble des populations. Il apparaît aussi que la complémentarité doit pouvoir aller au-delà et permettre non seulement d'articuler l'ensemble des modes de déplacement et de transport collectifs avec les besoins des populations, mais aussi d'opérer une véritable mise en cohérence entre toutes les échelles territoriales de la mobilité dans la région. Il est important que tous les modes de transport et d'échanges puissent être pensés selon le principe de l'articulation des formes de mobilité : l'avion, le port (de voyageurs et de fret international), les services d'autocars interurbains, les transports intra-urbains (tram et autobus) sans oublier la route (voiture individuelle et transport par camion) et les modes doux (déplacements en vélo, à pied, par tout autre moyen).

Cette combinatoire de modalités de déplacements est un atout qui doit permettre de diffuser les effets de la grande vitesse depuis un point nodal central vers les territoires les plus reculés. Cette vision apparaît porteuse de sens dans la mesure où, en Languedoc-Roussillon, rien n'est jamais éloigné, et que le territoire vécu est en quelque sorte prédisposé à la multimodalité. La fonction « grande vitesse » doit donc être déclinée selon les territoires au regard de leur aptitude à générer des redistributions bénéfiques de ses effets. Encore faut-il mettre en œuvre les moyens de la construire ou de la renforcer. Car c'est la gestion en amont de cette complémentarité qui permettra d'optimiser l'accessibilité pour tous et pour tous les territoires.



POUR NE PAS CONCLURE...

Au final,

Que signifie réellement « ancrage régional de la LN » ? Couloir ? Arrêts ? Émergence d'une nouvelle organisation du territoire régional ?

La LN n'a certes pas le pouvoir intrinsèque de transformation des territoires qu'elle irrigue, mais l'idée directrice était de considérer la grande vitesse comme un facteur de développement capable de générer une mise en cohérence des différentes échelles du territoire régional. La contextualisation de la question modifie profondément les approches superficielles qui voudraient que chaque ville participe à la grande vitesse par sa gare, que chaque territoire dépendant soit « branché » directement, que l'irrigation en région soit possible sans remettre en cause le principe général de la grande vitesse et des liaisons européennes.

L'ensemble de l'analyse a mis l'accent sur l'opportunité que représente la LN à l'échelle régionale et le souci, pour chacun, pour chaque unité de vie, de ne pas être absent des territoires « branchés ». Même incomplète, puisqu'il ne s'agissait pas de consulter tous les acteurs, la vision locale qui se dégage de ce travail permet d'orienter le regard vers des points d'achoppement éventuels et révèle surtout le besoin persistant d'échanges. L'attente de la LN est largement partagée. Les réponses à son ancrage restent variables, mais méritent d'être nuancées selon les aires de vie, avec le souci permanent de construire un territoire vertueux, équilibré et solidaire. Le schéma de synthèse ci-après résume la contextualisation de la question.

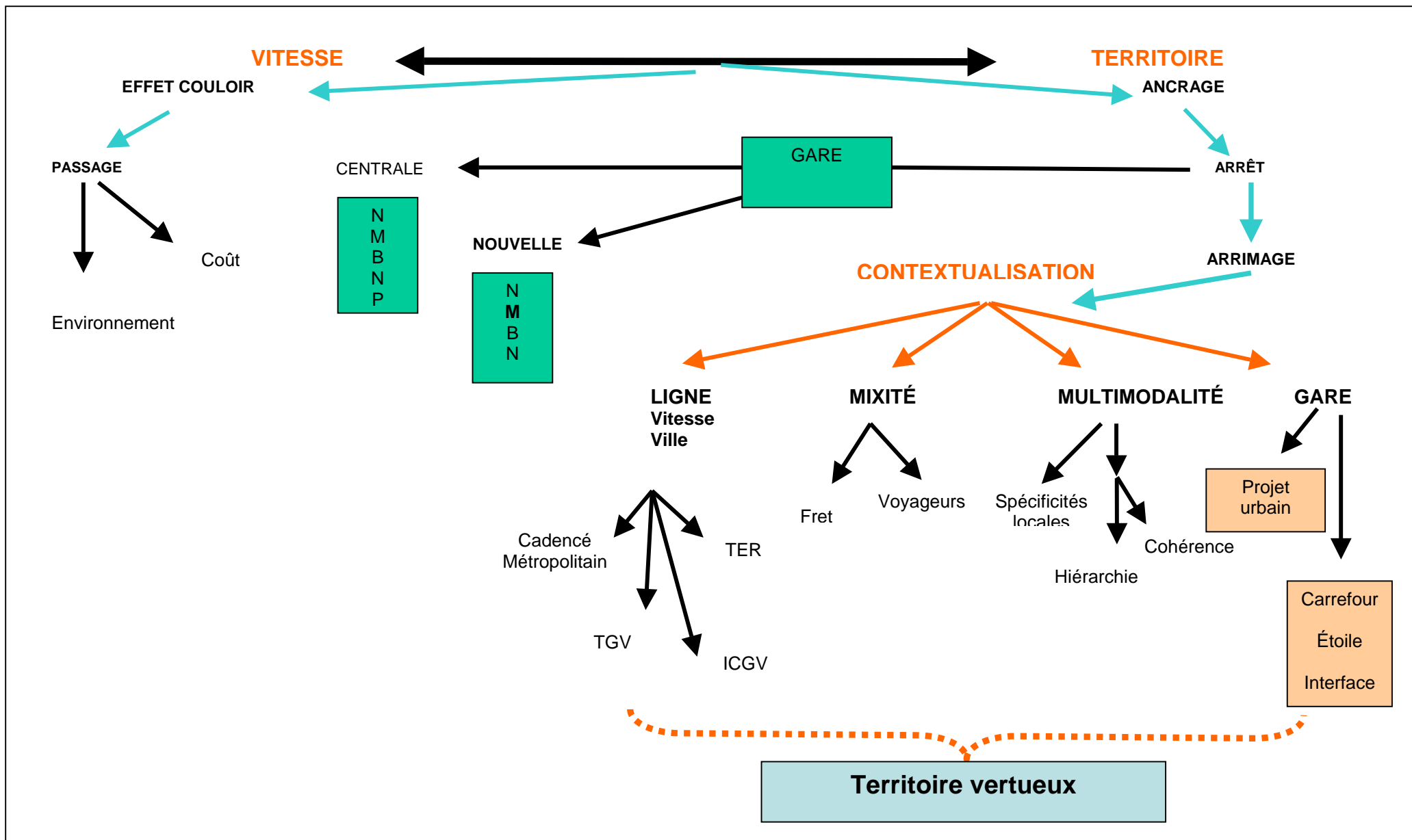
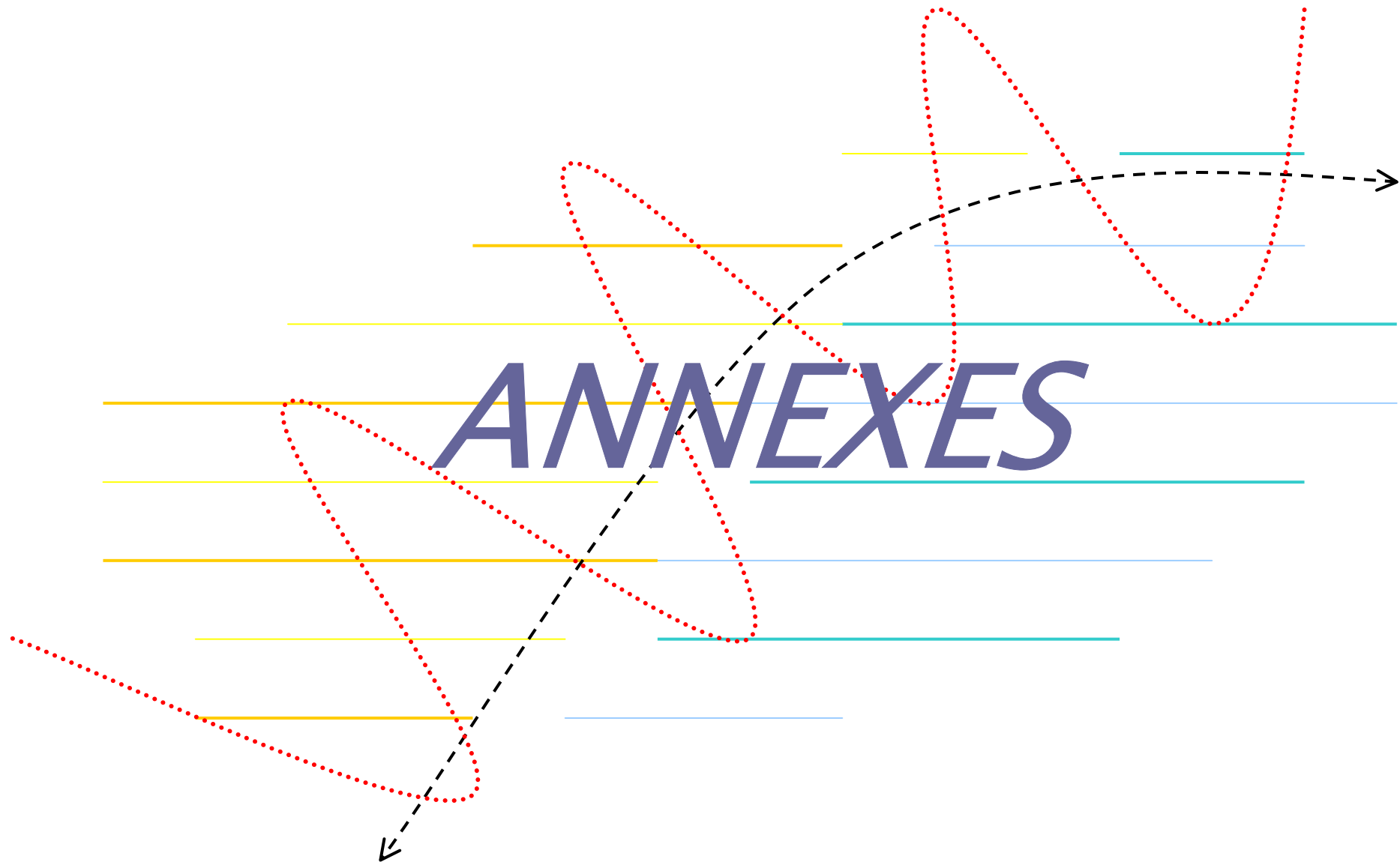


Schéma de contextualisation de la Ligne Nouvelle

La LN n'a pas le pouvoir intrinsèque de transformation des territoires qu'elle irrigue, mais l'idée directrice était de considérer la grande vitesse comme un facteur de développement capable de générer une mise en cohérence des différentes échelles du territoire régional.

L'ensemble de l'analyse met l'accent sur l'opportunité que représente la LN à l'échelle régionale et le souci, pour chacun, pour chaque unité de vie, de ne pas être absent des territoires « branchés ». Même incomplète, puisqu'il ne s'agissait pas de consulter tous les acteurs, la vision locale qui se dégage de ce travail permet d'orienter le regard vers des points d'achoppement éventuels et révèle surtout le besoin persistant d'échanges.



Le projet de ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan constitue le dernier maillon permettant d'achever le bouclage France/Espagne par la vallée du Rhône. Ce grand projet d'aménagement ne sera pas sans conséquence pour la région Languedoc-Roussillon. Entre « effet couloir » et « accessibilité des territoires », la réflexion qui s'engage ici pose la question de l'ancrage territorial: quel ancrage possible de la LGV ? L'idée directrice qui guide la réflexion prend le parti d'une prospective stratégique: celui de considérer la grande vitesse comme un facteur de développement capable de générer une mise en cohérence des différentes échelles du territoire régional, au travers de ses structures fonctionnelles, de son réseau de villes, de ses dynamiques métropolitaines et des articulations à construire avec les régions voisines.

Cette perspective accompagne la volonté des différents acteurs politiques et économiques d'inscrire le Languedoc-Roussillon dans le concert des grandes régions européennes. Cela suppose une vision à long terme, des projets et la capacité de renforcer l'attractivité économique. A l'heure de la mondialisation des échanges et de la globalisation des économies, cela nécessite encore de trouver des solutions efficaces et durables aux enjeux de la mobilité métropolitaine : la Ligne Nouvelle peut-elle constituer cet outil d'aménagement opératoire ? Pour tenter d'y répondre, plusieurs éléments de connaissance doivent être mis à jour et analysés. D'abord, il faut comprendre comment se projette la vision d'un Languedoc du futur et énoncer les ambitions pour le territoire. Ensuite, il faut saisir l'espace régional à travers la diversité de ses contextes pour mettre à jour les caractéristiques des systèmes locaux de mobilités. C'est dans ce contexte que plusieurs entretiens avec les différents acteurs de la région ont été proposés. L'idée est bel et bien de saisir le regard que posent les acteurs d'aujourd'hui sur leur territoire de demain.

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 08/10/2007. Syndicat Mixte du Bassin de Thau.

Jean-Jacques Taillade, Responsable SCOT bassin de Thau.

Le point principal évoqué dans l'argumentaire proposé ci-dessous, réside dans la volonté de la part du Syndicat mixte du Bassin de Thau de vouloir jouer la complémentarité résidentielle qui manquerait à l'agglomération montpelliéraine. La LN n'existe pas en tant que telle pour Sète et le Bassin, hormis peut-être pour les activités portuaires. Par contre, l'aménagement de celle-ci favoriserait la fréquence de liaisons vers Montpellier depuis la ligne actuelle, facteur d'accroche vital pour la ville sétoise.

Quel positionnement du territoire du SCOT bassin de Thau vis à vis du Département et de la Région ?

Le constat de ce segment du territoire, laisse à penser que si le bassin de Thau n'est pas un des éléments fondateurs de l'espace languedocien, celui-ci avait quand même un rôle à jouer, ne serait-ce comme un espace de « rééquilibrage » de population et d'espace. En effet, le Sh2ma de cohérence territoriale (SCOT) pourrait offrir une sorte de poche, de réserve foncière, laquelle mise à disposition, déchargerait Montpellier tout en limitant l'étalement et augmenterait sa population de 80 000 habitants aux environs de 120 000. De plus, il existe sur ce territoire beaucoup d'espaces en friche, lesquels pourraient se transformer en atout à un vingt minutes de la capitale régionale.

Suivant cette volonté de jouer un rôle dynamique dans la croissance de la région, il a été établi 3 scénarios , lesquels ont été présentés aux 160 acteurs institutionnels, économiques et politiques du secteur et de la région.

Scénario n°1 : tendanciel étalage. Mitage de la garrigue.

Scénario n°2 : restructuration en cœur de zone. Prise en main des friches urbaines et reconversion en zones d'habitat plus denses, et demande de trains Montpellier -Sète avec augmentation de fréquence.

Scénario n°3 : restructuration totale avec déplacements axés sur le nord sur l'A75, la LN, avec pourquoi pas un arrêt à Poussan.

Le cas du port de Sète est à insérer au sein de ces trois scénarii, sachant que l'axe prioritaire est véritablement la relance de l'habitat. Donc le port s'il doit perdurer ou au mieux augmenter son trafic, doit tenir compte d'un cahier des charges très pointu (pas d'entreprise CEVESEAU, ...). Dans tous les cas de figure, il faudra analyser la part transit/logistique et stockage du port, afin de bien situer les activités qui ont besoin d'espace au port et celles que l'on peut délocaliser vers le nord (Poussan). Le port de Sète est un nœud à penser, cependant il faut bien prendre en compte la volonté d'accueillir la population au sein d'un paysage industriel sans risque pour l'habitat sans asphyxier les activités liées au port.

Quelle intégration régionale ?

Le maritime d'aujourd'hui fonctionne sur du transit. Le potentiel à court terme pour le port serait de se positionner comme « escale technique » pour la grande plaisance. Du fait de la profondeur de ses quais, Sète peut accueillir des bateaux à très gros tirant d'eau. Toute une économie peut découler de cette reconversion, sachant que la population du bassin de Thau est plutôt peu diplômée, mais avec un fort intérêt pour les métiers liés de près ou de loin à la mer. Cette idée de grande plaisance serait une idée à retenir car elle n'est pas génératrice d'activités lourdes sur le plan environnemental. De plus, la lagune de l'étang de Thau, est très fragile. Et cet espace regroupe près de 4000 emplois. Ce qu'en aucun cas ne pourrait représenter l'industrie déjà en place ou à venir sur le port.

L'objectif est bien de se doter d'un port propre et dynamique qui n'empêche en rien une urbanisation densifiée, et qui puisse fonctionner en mixte (fret et voyageurs) avec un branchement au nord sur l'A75 ou sur la gare.

Dans tous les cas, il faudra libérer des sillons sur la ligne classique Sète Montpellier pour que l'on puisse augmenter la fréquence des TER, et valider enfin le bassin de Thau comme le 3^{ème} pôle urbain du département, en le dotant de liens qui maintienne et facilite sa dynamique résidentielle.

La principale crainte concerne le non respect des normes environnementales, avec un étalement urbain qui fragilise l'étang avec à terme une perte sèche de 4000 emplois sur le secteur, ainsi que des problèmes de circulation. Dans cette optique, la ligne nouvelle, qu'elle s'arrête ou non, ne peut avoir que bénéfique pour le bassin de Thau.

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 08/10/2007. Transports Auto Brunier.

Jean-Claude Brunier, Président Directeur Général.

De part la fonction de notre interlocuteur, l'accent a été mis sur le potentiel du fret ferroviaire sur le Languedoc-Roussillon. Si Monsieur Brunier est réellement intéressé par la LN, il reste cependant sceptique quant à la gestion du fret actuelle par la SNCF, et doute de son efficacité future sur une ligne qui porterait en elle un fort potentiel pour son activité.

Tab est aujourd'hui le leader du transport combiné, rail-route.

En Languedoc-Roussillon, il est à faire un premier constat : c'est une terre de passage, un grand carrefour à vocation paysagère, avec des infrastructures aujourd'hui saturées et très dangereuses :

La route présente des infrastructures très rapides et très saturées avec des problèmes de congestion graves. Le rail arrive à une saturation relative avec un fret extrêmement mal préparé, mal pensé.

En 1978 le mode ferroviaire était deux fois plus important qu'en 2006.

Il faut donc repenser le transport ferré bien pensé et répondre à la fois en fonction de l'environnement et de l'économie. L'avenir ne peut se penser qu'avec de meilleures infrastructures, plus performantes, et plus de transport combiné. Une ligne mixte sur le réseau languedocien apparaît donc dans ce cadre comme étant indispensable.

Peut-être que le Grenelle de l'Environnement peut fédérer des différents acteurs pour créer, insuffler un nouveau dynamisme, pour que le fret en France puisse être cohérent et fiable.

Vers une nouvelle armature en LR

Tout d'abord, il faut revoir les conduites de projet dans leur durée. En effet, la vitesse d'exécution des différentes études nécessitent trop de temps de concertation. D'autre part, il faut afficher les priorités, notamment concernant le fret.

Il faut penser fret en pensant massification. La solution résiderait dans la création d'un grand réseau national voire européen. On pourrait passer alors de 750 m à 1000 m de wagon, sachant que le fer reste plus performant que la route en terme de vitesse (120km/h pour le fer, contre 90km/h pour la route). Il y aurait donc plus de productivité, plus d'environnement, et plus de service. Dire que le fer est mal préparé au fret reste tabou en France. Il faut absolument que cela change, surtout que le transport terrestre longue distance sera fondamentalement ferroviaire.

De 0 à 50km : route

De 50 à 500 km : mixte rail / route

Plus de 500 km : rail.

Il faut « capillariser » le système de fret, non seulement en améliorant la ligne classique, mais également en rattachant la péninsule ibérique à la France. De plus, pour accompagner ces réaménagements de ligne, des plates formes multi-modales avec des terminaux plus performants (accueillant des trains entiers) s'imposent comme celle de Perpignan Saint Charles, et pourquoi pas Sète ? Il faut faire des plates-formes « d'échelles » pour que les bateaux chinois ne passent plus devant nos côtes pour aller décharger en Europe du Nord, et que les produits nous étant destinés reviennent dans le sud via la route.

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 09/10/2007. Communauté d'Agglomération de Béziers.

JP Volle : Un gros point d'interrogation subsiste, autour de deux armatures, Béziers et Narbonne. On ne peut pas passer à côté de la prise en compte des intérêts de Béziers, comme on ne peut pas passer à côté de celle des intérêts de Narbonne. Il s'agit de mettre en évidence à l'échelle de 20 à 25 ans ce qui pourrait en être de ce territoire quand on sait que la LN sera à la fois un élément fortement perturbant par rapport aux logiques d'aujourd'hui mais également un élément très fortement significatif d'un projet futur.

On aimerait savoir à Béziers comment les acteurs locaux arrivent à avoir une vision de la ligne nouvelle qui ne soit pas une vision technique mais une vision économique, sociale, d'aménagement. Qu'est-ce que la LN peut apporter localement, comment peut-on « l'exploiter » ?

Béziers est un territoire en devenir, qui dispose d'un certain nombre d'atouts, notamment par rapport à sa localisation géographique, à l'intersection de voies de communication (en attente du branchement de l'A75) et qui dispose de l'atout de la disponibilité foncière (pour de nouveaux habitants comme des implantations économiques).

La création de l'Agglomération de Béziers il y a 5 ans révèle un dynamisme impulsé, dont le fer de lance est l'activité économique, créatrice de richesses et d'emploi sur le territoire et qui permet de financer tous les autres programmes d'action.

Pour Béziers, les liaisons ferroviaires ont toujours été très importantes. Les installations de la SNCF sont colossales par rapport à l'échelle de ce qu'est la ville de Béziers. L'arrivée de la Ligne TGV est vécue avec beaucoup d'espoir, à la fois pour parfaire le maillage du territoire mais également pour la prise en compte du fret, avec toutes les difficultés qu'on connaît actuellement. Quand on pense à la ligne TGV, on pense surtout à l'axe Est-Ouest, mais il faut penser également à l'axe nord-sud.

Quel rôle Béziers peut-elle jouer dans le cadre du développement du Languedoc-Roussillon ?

La prise de conscience se fait sur le constat de ce qui existe : Béziers a une tradition industrielle, notamment dans le travail des métaux dont on n'avait pas vraiment conscience.

La première impression est que Béziers a un retard phénoménal dans beaucoup de domaines, ce qui fait aussi la force de ce territoire. Cela crée une dynamique à laquelle tout le monde ne peut qu'adhérer. Il y a la volonté de développer Béziers sur ses fondements mais

aussi de développer de nouvelles activités, avec en filigrane l'idée de rééquilibrer l'Hérault au niveau départemental, de faire contrepoids à ce que représente l'agglomération de Montpellier à l'Est. Ce qui ne rentre pas forcément dans la vision du Conseil Régional ; tout le monde connaît les divergences de positions des uns et des autres.

L'idée est que Béziers a souffert suffisamment longtemps de l'effet capitale, donc il serait bon que quelque chose se fasse pour montrer que... mais on ne sait pas si ce quelque chose se fait « contre » ou « avec » ?

Il ne se fait ni contre ni avec, il se fait naturellement. Tout naturellement, par rapport à Montpellier où le foncier se fait rare et cher, les atouts du Biterrois correspondent à l'attente qu'il peut y avoir de la part des populations ou des investisseurs de s'implanter sur cette part du territoire. Il n'y a pas de conflit dans l'idée de rééquilibrage.

Est-ce que le Biterrois, sans le fil directeur de la métropolisation montpelliéraine, peut élaborer un modèle qui tienne la route ?

On ne peut évidemment pas faire abstraction de la métropolisation de la capitale régionale, et des fonctions métropolitaines qu'elle accueille. Toutefois, le territoire du Biterrois a hérité d'une structure très organisée qui fait que Béziers a les capacités à accueillir des fonctions métropolitaines supérieures, et cela pas dans une logique de compétition avec Montpellier, mais pas forcément dans une logique de complémentarité non plus. Ce territoire se positionne en tant que tel, la question n'est pas de savoir si l'on est un satellite.

Ce territoire doit certes se penser en soi, mais n'a-t-il pas besoin d'un influx extérieur, et le fil rouge de cet influx extérieur ne tient-il pas dans une infrastructure de type LN ? Est-ce qu'on peut fonder des espoirs là-dessus, ou est-ce que le fil rouge d'un influx extérieur peut s'appeler « port de Sète » ou « aéroport de Béziers » ? De quelle manière pensez-vous en faire des outils pour votre développement interne ? Comment la LN vient s'ajouter ou ajouter quelque chose ?

Il existe aujourd'hui plusieurs fils rouges, qui seraient confortés par une LN. On a beaucoup parlé de Montpellier, on a peu parlé de Toulouse, or Béziers est très tournée vers Toulouse, ne serait-ce que par sa tradition industrielle. Beaucoup d'entreprises du Biterrois fonctionnent en sous-traitance d'industries de Toulouse. Cela mérite d'être étudié et mesuré. Béziers compte 5 ou 6 entreprises qui étaient soit toulousaines et sont venues essaimer sur le Biterrois, soit sont intégralement parties de Toulouse. Les chefs d'entreprises cherchent à diversifier la production vers d'autres donneurs d'ordre que la Cameron.

La CA de Béziers veut mettre l'accent sur l'organisation en filières. Sur le Biterrois au sens large, il y a une volonté des entreprises de s'organiser en filière : les métaux par exemple, la filière emballage (midipack), ou encore les acteurs du pôle de compétitivité Derbi. Il y a aussi une dynamique qui se met en place sur le BTP (plusieurs implantations récentes dont Colas). L'Agglo a également un projet logistique, parce que notamment cela permet de recruter de la main-d'œuvre non qualifiée.

En matière d'enseignement supérieur, un pôle d'intelligence est en train de se créer, autour de l'Université Paul Valéry, de l'IUT, de la nouvelle Médiathèque, et un 5^e lycée aussi. La volonté politique affichée est très forte, celle des chambres consulaires aussi (école hôtelière) profitant de la saturation du territoire montpelliérain. Est-ce que l'on pourrait faire surgir le principe d'une orientation plus spécifique, orientée par exemple vers Université du Vin, qui serait la typicité ?.. Dans la même optique, Sète pourrait avoir une Université de l'Eau. Une limite est cependant évoquée au développement des filières universitaires innovantes à Béziers : celle de la volonté de Montpellier de les conserver ou de les voir se créer sur son territoire.

L'idée est de mettre dans un même mouvement de création les Energies Renouvelables, l'Eau, le Vin, de pouvoir se positionner sur une trajectoire nouvelle. En ce qui concerne la vigne, c'est en Biterrois que l'on aura toujours le plus d'hectares : Béziers et Narbonne restent les deux seules villes qui peuvent encore avoir une empreinte et une emprise sur cette question.

Les fils rouge :

- un 1^{er} fil rouge à faire partir de Barcelone vers l'Italie, Gênes. La CA de Béziers est actuellement en contact avec le port de Barcelone, dont les dirigeants insistent pour passer des accords commerciaux et de flux. Le Biterrois doit se positionner sur l'Arc méditerranéen. Cela concerne surtout le fret. La problématique sociale de Marseille en fait un port fragile sur l'arc méditerranéen (blocages du port...), même s'il ne faut pas le sous-estimer. Il est donc difficile de construire un partenariat.

- le 2^e fil rouge est celui qui va de l'Atlantique à la Méditerranée, donc via Toulouse, auquel il faut ajouter le flux qui vient du Massif Central.

Ces différents fils rouges, ces différentes polarités, ont-ils une traduction spatiale sur le territoire biterrois ?

Pas vraiment. On a bien sûr le phénomène de marée montante démographique du Montpelliérain qui est en train d'arriver sur le Biterrois et engendre une augmentation de la population du côté Est.

On a de toute façon au départ aussi un déséquilibre de croissance Est-Ouest qui est dû à la présence de la ligne de chemin de fer. Naturellement, Béziers est donc tournée vers Montpellier, et cela est renforcé aujourd'hui par l'extension Est. Mais le développement est aussi imprimé par la municipalité aujourd'hui vers l'Ouest (quartier de Fonserane).

Tout va dépendre aussi du tracé de la LN. Il y a certains tracés plutôt perturbants et d'autres qui viennent plutôt conforter un rééquilibrage Est-Ouest, qui n'est pas encore affirmé dans les infrastructures actuelles (aéroport notamment à l'Est).

L'ancrage et la lecture sont différents selon que la LN passe au nord ou au sud de Béziers (qui viendrait confirmer ce qui depuis une quinzaine d'années se met en place dans le Biterrois, à savoir le rééquilibrage Est-Ouest même si on est encore dans ce déséquilibre). Le pays biterrois s'affirmant de plus en plus, il y a peut-être le créneau pour une gare nouvelle (qui pourrait être au Sud-Est et conforter ainsi l'aéroport et l'A75). Ce « ventre mou » pourrait alors être une aire de vie qui s'affirme pleinement. Il faut le voir comme un relais, un territoire étape depuis Barcelone, et les deux lignes, fret et voyageurs, doivent alimenter ce territoire. Les Corbières, le Minervois, devraient alors « riper » vers le Biterrois.

Le port de Barcelone cherche à implanter des bases logistiques arrière. Ils souhaitent pouvoir offrir à leurs clients des sites et des locaux. Par exemple, Décathlon fabrique des bicyclettes en Chine, qui arrivent en pièces détachées l'entreprise a donc besoin d'un site pour les assembler puis les diffuser sur un maillage territorial qui permette de les commercialiser. Décathlon disposait d'une base de ce type à Toulouse et envisage d'en implanter une à Lyon, et prospecte également en Languedoc-Roussillon : l'entreprise a prospecté autour de Castelnaudary, Lézignan, Béziers et Sète. Puis par élimination deux sites sont restés en concurrence : Lézignan, plus attractif par le coût du foncier, et Béziers, sur lequel la réflexion finale s'est portée en terme de positionnement stratégique et géographique. La décision est sur le point d'être prise mais Décathlon veut soumettre leur choix à l'examen de ses clients (étude en cours, prévue d'être terminée d'ici la fin de l'année). C'est une pièce qui doit être portée au dossier en faveur de Béziers.

Un autre élément à retenir : l'aéroport de Béziers qu'il ne faut pas sous-estimer. Un choix politique a été fait il y a deux ans qui est d'agrandir la piste et de maintenir l'aéroport. Ce choix s'est fait par rapport au développement des low cost. Il y a à terme une complémentarité tout naturellement entre l'aéroport de Montpellier, qui ne peut pas s'étendre vu les contraintes naturelles, et celui de Béziers, pour soulager l'aéroport de Montpellier. On n'a pas parlé beaucoup de tourisme jusque-là mais son impact est très fort. Béziers aimerait voir un jour la Une des journaux télévisés s'ouvrir sur l'affrètement spécifique de trains par la SNCF vers les stations du littoral languedocien, comme pour les stations des Alpes en hiver.

Narbonne représente une aire de vie qui pourrait être complémentaire à l'aire de vie biterroise. On cherche toujours à un moment donné à avoir des seuils, qui seront des seuils de rentabilité pour les entreprises, des seuils d'investissement majeur, or le Biterrois aujourd'hui n'offre pas la dimension d'un seuil de mise en chantier d'une politique nouvelle. Pour cela il faut atteindre au moins le seuil de 200 000 habitants dans un périmètre de 20 minutes. Dans un immédiat relativement court, on peut plus facilement atteindre le seuil en question en regardant plus vers l'ouest que vers le nord. Ce qui interroge le Biterrois, puisqu'il s'agit d'une inversion profonde de la relation traditionnelle. Dans une vision prospective, il n'y a pas de raison de ne pas penser que Béziers–Narbonne représente quelque chose de fort en terme de constitution de territoire. On sait que l'ouest du Biterrois a un regard déjà mitoyen vers Narbonne et Béziers : on va aussi facilement à Narbonne pour les achats courants.

Les liaisons synchroniques entre deux villes qui ont un regard souvent diachronique et, à travers le temps, concurrentiel, peuvent se rapprocher. Ce n'est pas inintéressant en termes d'implantation de la LN. On retient parfaitement l'idée de base arrière du port de Barcelone, pour avoir vu fonctionner le port de Naples : aujourd'hui à 30 km de Naples, il y a des champs de conteneurs. Donc, on sent ici que quelque chose se passe, et cela positionne un territoire unique en son genre, le seul concurrent étant Rivesaltes, où 300 ha aujourd'hui sont offerts à la consommation. Mais il n'y a pas le train et pas forcément de gare à terme. Il faut voir la notion de base arrière non pas comme un champ d'extension des conteneurs mais comme un territoire de transformation, d'assemblage des produits et de valorisation de la production.

Jamais dans notre bouche vous n'entendrez parler de conteneurs, parce que nous n'en voulons pas à demeure.

De la notion de « ventre mou » à celle de « territoire branché », quelque chose naît dans le Biterrois. L'idée de branchement fait que la recherche d'impact métropolitain est quand même essentielle et sera l'élément déclencheur de la transformation du territoire. Dernière remarque concernant les low cost : autant le phénomène a été marquant dans les années 1990–1995, autant on peut s'interroger dans les années 2000.

Ne voyons pas les low cost uniquement comme des flux du bassin méditerranéen vers l'Europe du Nord, mais aussi du bassin méditerranéen vers l'Afrique.

On peut croire davantage à la base arrière du port de Barcelone qu'à une prospérité des low cost. Le principe de la LN qui met Béziers à 4 heures de Paris est une opportunité intéressante de récupération, qui justifie la prise en compte de certaines choses pour pouvoir améliorer la réception. En quoi le Biterrois peut-il conforter son image par une qualité de la vie ? Est-ce que ce n'est pas dans ces termes-là que se pose l'arrivée de la LN en Biterrois ? Est-ce qu'on peut faire naître quelque chose ? Pourquoi d'ailleurs une gare nouvelle ? pourquoi ne pas faire en sorte que la gare d'aujourd'hui puisse fonctionner sur un rythme moindre en termes d'arrêts ? Que les trains qui ne s'arrêtent pas ne gênent pas et passent sur le fuseau extérieur, mais que ceux qui s'arrêtent passent pas la gare centre ? Mais il faut que ce soit du TGV, donc il faut faire des aménagements pour que les trains puissent emprunter un morceau de la ligne ancienne. On peut ainsi se servir de la ligne existante pour valoriser un territoire urbain. Ça veut dire que l'on change un nombre important d'éléments sur la ligne existante, sur les lignes de jonction.

La question est problématique : les environs de la gare sont déjà largement saturés en termes de trafic, sans parler du stationnement.

Il n'est pas sûr que RFF et la SNCF soient sensibles ici à l'idée d'une gare nouvelle. Le modèle de la gare en ville a le vent en poupe du côté des autorités de circulation, parce qu'ils ont mesuré les effets pervers des gares nouvelles. Autour de cette remarque, deux ou trois conséquences : la gare en ville... quid de tout ce qu'on peut faire autour ? La composition et la position géographique de la gare à Béziers exige une réflexion en termes d'aménagement.

Attention, si le fait de se débrancher vers la gare de Béziers est tellement pénalisant qu'on aura un train « tous les 36 du mois », ça n'a aucun intérêt. L'alternative c'est la gare nouvelle, mais si elle est au milieu des vignes, quoi en faire ?

Deuxièmement, en matière d'aménagement, l'aménagement urbain autour de la gare centrale, on peut le faire, on sait faire.

S'il y a une liaison qui se fait vers la gare centre, la question qui est posée est celle du traitement de la gare centre de Béziers pour en faire véritablement « sa » gare, étant donné les contraintes. Il y a le problème du coût et la volonté politique d'affirmer soit que la gare centrale devient un objet dans le schéma ferroviaire, soit qu'elle est délaissée au profit d'autre chose. Si on repose la question de manière un peu plus large : comment faire ce pari sans évoquer la place de Narbonne ? Alors on sort peut-être de l'aire de vie en tant que telle, mais il n'est pas sûr qu'on ne soit pas dans l'aire de compréhension des transports rapides ferroviaires à l'échelle inter-métropolitaine. Alors, cela amène une autre idée : l'Intercités, pour relier Perpignan à Nîmes de telle manière que Perpignan, Narbonne,

Béziers, Montpellier et Nîmes, les cinq villes, soient reliées, avec des branchements qui peuvent naître de ces pôles : à partir de Montpellier, à partir de Nîmes vers Alès et le Grau du Roi, à partir de Béziers vers la remontée nord ; mais cela est un problème d'organisation interne de l'aire de vie.

Il y aurait l'Intercités rapide sur la LN et le pendulaire pour la desserte de proximité (Montpellier–Lunel) : nous souhaiterions que ce soit Narbonne, Béziers, Agde, Sète–Montpellier, complémentaire et fonctionnant toutes les demi-heures, alors que l'Intercités fonctionnerait à 200–250 km/h mais avec une moindre fréquence.

Autre élément à prendre en compte dans la conception au niveau de la gare : la relation avec Toulouse. Il y a quelques velléités pour que la relation avec Toulouse se fasse par un segment Toulouse–Montpellier et un segment Toulouse–Perpignan, sans pour autant poser la nécessité d'une gare sur Narbonne. Dans ce cas, le trafic Toulouse–Perpignan–Barcelone échappe complètement à la région. Notre approche : il paraît absolument impossible qu'une LN puisse s'intégrer dans le territoire régional en court-circuitant le carrefour narbonnais. Si la gare nouvelle se trouve sur le territoire biterrois, pour R, l'intersection narbonnaise peut parfaitement fonctionner sans gare. Pour la région, c'est grave. Une deuxième proposition est que si l'on construit une LN avec un carrefour ferroviaire à l'endroit où la ligne nord–sud et la ligne est–ouest bifurquent, la gare est à Narbonne.

Comment les Biterrois réagissent-ils à ces schémas possibles ?

Si on résume de manière un peu brutale, il y a deux hypothèses (après, il y a des aménagements collatéraux) : soit il n'y a pas de gare du tout, soit il y a une gare et vous venez de nous démontrer qu'elle est à Narbonne...

En terme d'ancrage, l'émergence de quelque chose à Narbonne (car c'est l'endroit où on se branche), même si on ne définit pas ce que c'est encore, nous paraît indispensable en termes d'ancrage de la LN sur l'espace régional, sinon on perd quelque chose qui va de Toulouse (et même Bordeaux) vers Perpignan.

En matière de voyageurs, on pourrait s'interroger cependant sur la pertinence d'une rupture de charge pour les voyageurs sur un trajet Toulouse–Barcelone ? Qu'est-ce que ça apporte d'avoir une gare de voyageurs à cet endroit ? Parce que, à ce moment-là, qu'on ait un point d'échange au niveau fret, cela semble indispensable, mais pas au niveau voyageurs. Pourquoi ne pourrait-on pas dire que le carrefour fret est évident à Narbonne, mais qu'en revanche, celui pour voyageurs serait à Béziers ? Celui-ci n'a pas moins de sens à Béziers qu'il n'en a à Narbonne.

Non, s'il y a plus de trafic sur la ligne Toulouse–Barcelone, il vaut mieux quelque chose à Narbonne. Or la liaison Toulouse–Barcelone peut être dans l'avenir beaucoup plus intense que la liaison Toulouse–Marseille, d'autant que Toulouse–Bordeaux peut relier Paris. C'est peut-être cette liaison qui va devenir essentielle, sans que personne n'en parle. C'est pourquoi notre objectif est de faire naître une aire de vie Béziers–Narbonne, qui suscite un regard autre des opérateurs ferroviaires, parce que cette fois-ci, on atteint le seuil d'habitants. Il faut penser les deux pôles en concertation.

Dans notre modèle, plusieurs choses s'articulent :

1. L'impératif du carrefour narbonnais.
2. La liaison Intercités indispensable, qui signifie que Béziers et Narbonne ne peuvent pas être tenues à l'écart de la relation rapide Nîmes–Perpignan.
3. Le cadencé (liaison vers Montpellier), on peut admettre qu'il parte à terme de Narbonne, mais dans un premier temps, il doit partir de Béziers, et passant par Agde et Sète sur la ligne ancienne.
4. L'« intra–agglomération » ou intra–aire de vie du Narbonnais–Biterrois, soit un système de desserte interne qu'il faudra bien faire un jour. A cette condition, cela devient un véritable projet ferroviaire.

En termes d'image, la vraie gare sera la gare nouvelle... donc celle de Narbonne.

Notre position depuis le départ : s'il doit y avoir une nouvelle gare TGV, il faut qu'elle soit à Béziers, et si elle doit être à Béziers, c'est plutôt vers l'est de Béziers que vers l'ouest, sinon on rebondit vers Narbonne et parce que c'est à l'est qu'on a le cumul des infrastructures. Mais peut-être que les études nous feront une démonstration autre.

Une gare se justifie par le nombre de passagers qui débarquent. Je comprends tout à fait la localisation d'une gare sur Béziers–est, en liaison avec l'idée d'intermodalité et de ce qui est intense en termes de vie. C'est important. Mais le contre–argument, c'est qu'on ne passe pas.

On veut surtout éviter qu'on nous colle une LN au nord. Il faut que ça passe au sud. Si ça passe au nord, on n'aura plus que du TER cadencé et un TGV de temps en temps. Si l'on insiste sur les enjeux de l'est de Béziers, on a peut-être une chance d'avoir au moins le trajet au sud et proche de Béziers (pour se débrancher de la LN au plus près de Béziers pour aller vers la gare centrale).

Le scénario tendanciel sud à l'agglomération garantit, soit qu'on mette une gare nouvelle quelque part, soit qu'on fasse des branchements vers la gare de Béziers. Il garantit ainsi la meilleure connexion possible avec l'agglomération (scénarios 2 et 4, surtout 4). En plus, dans cette configuration, cela permet de faire revivre la ligne Béziers–Neussargues.

Mais nous sommes réalistes. Il ne faut pas que nous jouions contre Narbonne. Notre problème, c'est de ne pas être absent de la liaison Toulouse–Barcelone.

On est venus chercher ce matin la confirmation qu'on pouvait construire un ancrage régional autour de la zone, qui valorise les deux pôles. Nous avons entière satisfaction de la séance à ce niveau-là.

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 15/10/2007. Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier.

Thomas Blay, Chargé de mission Aménagement–Urbanisme Développement Local

Christine Pradel, Responsable de Mission Aménagement–Urbanisme et Développement Local

L'idée de la CCI au cours de cet entretien sera de démontrer que si la LN s'inscrit dans une démarche de désengorgement de la plaine littorale, pour autant on ne peut pas considérer la LN comme seul facteur d'efficacité. Il faut donc revoir le maillage entier des transports. De même, au niveau de l'habiter sur cette plaine, il ne semble pas évident pour la CCI du bien-fondé de la LN. En tous les cas, le fret doit occuper une place sinon prépondérante au moins d'importance notable.

La ligne nouvelle (LN) manque fortement à la région et elle véritablement le chaînon manquant des transports, confère la saturation sur le couloir autoroutier notamment.

Les problèmes de transports à résoudre, ne le seront pas que par l'avènement de la LN, mais par un système emboîté de gestion cohérente des différents sillons de la LN et la ligne actuelle. De plus, le développement durable et sa gestion ne se résoudra pas sans la LN.

A la CCI de Montpellier, avait été mis en place un groupe de travail réfléchissant sur la capacité d'accueil et l'attractivité de la région montpelliéraine, au début 2006. Il s'avère que si la demande d'accueil est encore très présente parmi les entreprises, il n'en reste pas moins que la congestion prend une place de plus en plus importante parmi les paramètres qui « pèsent » pour une délocalisation ou la non localisation d'une entreprise au sein de l'agglomération de Montpellier, au vu d'une baisse de chiffre d'affaire liée au manque de réactivité vis à vis des transports. Attention cependant, le rail ne va pas régler tous les problèmes de saturation.

Dans ce cas, il y a deux options, soit la ligne est traversante, soit c'est une ligne « active » donc forcément mixte. De même, il apparaît comme plus que nécessaire de réfléchir sur le positionnement des gares. En effet, à quoi peut servir une « gare-betterave » ? De plus, autant une gare peut dynamiser un territoire, autant celle-ci peut finir d'anéantir un espace en déclin. Le cas de Béziers –Narbonne

semble être intéressant. On peut considérer ce territoire comme le « ventre mou » du Languedoc–Roussillon. Où place-t-on une gare dans ce contexte ? Que met-on derrière le mot gare (fret et/ou passagers) ? Quid des liaisons urbaines ?

Il semble au niveau des risques encourus, que la LN puisse densifier l'urbanisation le long de son tracé, ce qui induirait un coût environnemental lourd comme la gestion des déchets et de l'eau. En ce point, le mitage resterait quand même un moindre mal pour l'environnement. D'autre part, il faut absolument penser la ligne dans son ensemble. Dans les villes balnéaires comme Sète ou Agde, le train était un lien. La question de lien, et de subordination se pose comme Sète envers Montpellier et Agde envers Béziers. Le fait que l'on doive changer de comportement, comme par exemple aller jusqu'à Montpellier pour prendre le TGV, ne risque-t-il pas d'affaiblir des villes secondaires, et de perdre de leur superbe ?

Pour autant, nous sommes aujourd'hui dans un goulot d'étranglement, et il faut des projets d'ampleur régionale, pour que la région ait un statut, une ampleur, une lisibilité de niveau européen.

Ce qui semble être intéressant dans ce projet, c'est véritablement les impacts futurs sur les territoires, et non pas les problèmes liés à la construction. Cependant, la crainte réelle est de voir se cristalliser les forces autour des risques de la LN. L'élan fédérateur se trouverait dans un ressenti négatif face au projet, et non comme une nécessité. Le problème du débat public, c'est que face à un développement économique durable, il y aura toute une partie de la population qui n'entendra pas la LN comme un moindre mal. Notamment via le prisme des inondations. Ce point sera un fort point d'achoppement, attention à la mise en place des « transparences hydrauliques ».

Les atouts, et autres points positifs de la LN sont indéniablement :

- La gestion du fret
- La fiabilité de la vitesse, des horaires, et donc des temps de parcours
- Le report sur la ligne existante, avec le renforcement des TER

Le report modal est aussi à prendre en compte. L'intérêt de l'aéroport de Montpellier est de se développer à l'international. Le positionnement de la gare vis à vis de l'aéroport, notamment au Mas Rouge est à considérer. Il y a des complémentarités à mettre en place entre la LN, l'aéroport de Montpellier, et le port de Sète.

Du fait de la dynamique démographique de la région, les liaisons voyageurs seront une priorité, et dans ce cadre, l'implantation des gare reste un nœud à défaire. L'incidence du territoire sur la LN est visible quant à sa nature, puisque de « tout voyageur » elle devient « mixte ». Arrivant à une population de 500 000 habitants, Montpellier arrive certainement à un seuil de masse, lequel seuil induira directement ou non sur le développement économique via la LN. On le voit du reste avec les zones de logistique qui commencent à être prises en compte au niveau des SCOT.

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 22/10/2007. Région Languedoc-Roussillon.

Jean-Claude FESTOR, Directeur Général Adjoint de la Région Languedoc-Roussillon, en charge de l'Aménagement du Territoire.

La question des gares a été de loin le sujet le plus développé, de même que l'attente insistante de la part de la Région sur des réponses de la part de RFF à un certain nombre de questions encore en suspend.

La gare de Montpellier

La problématique de la gare de Montpellier est le premier point dont les gens vont vouloir parler et JC. Festor dit avoir déjà alerté RFF sur cet aspect.

RFF a évoqué l'éventualité d'une gare au nord de Maurin, à Saint-Jean de Védas or ce scénario n'est pas possible à entendre pour la Région. La Région veut donc des réponses à ces questions. Elle n'apportera pas d'aides pour une gare à Saint Jean de Védas car ce choix ne tiendrait pas compte du grand projet urbain actuel. La gare devrait se trouver au sud de Montpellier. La Région a déjà formulé cette attente en présence de M. Belin.

L'enjeu de la LGV pour la région reste à préciser

Comment solliciter les collectivités locales sur 1,2 milliard d'euros sur l'argument que les trains vont aller plus vite à Barcelone ou à Paris ?? Nîmes et (presque) Montpellier ont déjà le TGV. Deux questions posées par la Région : qu'est-ce que le projet apporte à la région ? Et qu'apporte-t-il à la région par rapport aux régions limitrophes ? C'est dans ce sens qu'il faut que RFF apporte des réponses. Le TGV peut-il être un outil de cohérence et de cohésion pour la région ? Cela repose d'emblée la question des gares.

La question de la mixité de la Ligne Nouvelle

JC Festor attend de voir comment on peut faire de la mixité sur une grande distance... Cela ne s'est jamais fait jusqu'à présent. Son sentiment est qu'on n'y arrivera pas. « On ne nous apporte pas de réponse ! ».

JC Festor évoque le projet de port sec de Barcelone : la Région n'est pas pour, car cela suppose plus de trafic par camions. Il reste persuadé que le fret ne sera pas ferroviaire. La région n'accepte pas le fret depuis Barcelone, elle « tirera à vue » et c'est là qu'elle a conscience de ne pas avoir la même vue du projet que RFF et la SNCF.

JC Festor tourne son regard vers Sète. En effet, Sète est un port intéressant avec du ferroviaire. Les trains de marchandises peuvent en effet partir de Sète le soir vers 23h-minuit, après les derniers trains de voyageurs, et franchir Lyon très tôt, avant le début du service des TER du matin. Or cela ne paraît pas possible à JC Festor si les trains partent depuis Barcelone. Mais cela reste à confirmer, n'ayant pas d'études précises à l'appui. Dans la problématique fret, il y a donc sans doute un coup à jouer pour Sète. La Région veut récupérer la totalité du faisceau ferroviaire qui arrive au port de Sète, qui pour l'heure appartient à RFF.

La liaison Inter-Cités à Grande Vitesse

Il faut qu'elle assure

- la cohérence de la région
- le rayonnement de la région

Le modèle allemand a sans doute à nous apprendre.

La problématique de l'IC GV tient selon JC Festor à la question du cadencement de la ligne classique et à celle des gares. Il va falloir supprimer des arrêts (sans l'afficher ainsi) et créer de « nouveaux pôles d'échanges » sur lesquels on rabattra le trafic bus, tram,... Il évoque l'Est de Montpellier et la fermeture des arrêts de Saint Aunès et Saint Brès.

La Région voit à terme : – un système IC GV



- un système TER
- un système Tram (TER à cadence forte Sète–Nîmes)

Pose la question des capacités et des gares ? Etant donné que les collectivités vont devoir payer 60% de la facture, à cette condition, la Région réclame la propriété des gares. Sinon, c'est comme si elle payait deux fois.

Localisation, financement et aménagement des gares

Va se poser la question du financement des gares... Il faut penser autour des gares à prévoir la présence de bureaux, de lieux de rencontre, etc. Il faut en effet avoir un retour sur investissement et que les gens n'aient pas à utiliser forcément la voiture à l'arrivée. Le quartier Saint Roch devait s'autofinancer, or ce n'est plus le cas.

Au-delà de Narbonne qui constitue un cas particulier, une seule Gare Nouvelle se justifie : celle de Montpellier, au vu de la masse de population du bassin desservi. Il est hors de question que la Région fasse quatre gares.

Le cas de Perpignan est évoqué : la ligne classique jusqu'à Villefranche est le premier projet de régénération de la Région. Les travaux ont eu lieu d'ores et déjà pour ne pas coïncider avec ceux de la LN. Deux kilomètres de cette voie vont être utilisés pour l'entrée de la LN dans Perpignan en venant de l'Espagne. La Région n'envisage pas de gare nouvelle à Perpignan mais souligne le cas de Perpignan comme complexe, compliqué et essentiel.

L'enjeu véritable : le SERVICE RENDU

La question des gares ne constitue finalement pas l'enjeu : c'est le service qu'on apporte. C'est pourquoi JC Festor préférerait que l'on parle de « service rendu ». Il pense que c'est sur cette idée que le débat doit porter, qui doit être centrale. La question porte sur les moyens pour rendre le meilleur service. Il faut pour cela envisager des articulations entre les différents moyens de transport.

La problématique avec les autres régions est le dernier aspect évoqué. Le sentiment est que les régions PACA et Rhône-Alpes attendent que le Languedoc-Roussillon mette beaucoup d'argent pour un service que ces deux régions vont utiliser, car elles ont beaucoup de population et peu de voies.

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 09/11/2007. Montpellier Agglomération.

Jean-Pierre MOURRE, Vice Président de Montpellier Agglomération.

Thierry LAGET, Directeur Général Adjoint des Services Montpellier Agglomération.

Lors de cet entretien, il n'a été question que du positionnement de la gare nouvelle sur le territoire montpelliérain. En effet, La Communauté d'Agglomération ayant basé son plan d'aménagement futur sur la « nouvelle centralité de la gare nouvelle », leur enjeu principal était de positionner la nouvelle gare au cœur de leurs préoccupations d'irrigation complète du Grand Montpellier de demain.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier a toujours été partie prenante du projet de la ligne nouvelle Perpignan- Montpellier, jusqu'à ce qu'apparaissent des doutes quant au positionnement éventuel d'une gare nouvelle sur le territoire de la communauté d'agglomération.

En effet, le projet de gare nouvelle s'inscrit dans la volonté de construire l'agglomération montpelliéraine de demain. De ce point de vue, la position de la gare devient un axe majeur de la forme urbaine en devenir.

La communauté d'agglomération, depuis l'avant-projet de 1995, a soutenu le positionnement de la gare vers le Domaine de Gramont. En effet, la gare serait située ainsi en fin de la ligne 1 du tramway alors rallongé, proche de l'aéroport. Cette localisation permet indéniablement de positionner la gare nouvelle comme « point majeur » d'une nouvelle centralité desservie par un report modal très large (avion, tram, bus, voitures).

Le fait, que le positionnement de la gare à Saint Jean de Védas ait été évoqué par Réseau Ferré de France n'a absolument pas conquis la communauté d'agglomération, laquelle base pour les 20 ans à venir son projet urbain autour de la vision d'un espace cohérent à l'échelle de la proximité mobile « train-tram ». Ainsi, le futur quartier de la future gare s'inscrirait en écho avec les quartiers de la

future mairie de Montpellier, d'Odysseum, regardant vers la mer et « repoussant » ainsi les limites de façon à vivre le futur quartier de la gare. Or ce projet ne peut se faire que si la gare se positionne sur Gramont et non Saint Jean de Védas.

Dans ce cadre, il faut donc penser les 4 échelles territoriales, pour penser le train en système de transport public. Et bien coordonner les différentes possibilités qu'offrent le TGV, les trains « intercités », les TER, et leur lien au tramway.

Cela nous interroge sur essentiellement deux points :

Quid des arrêts de lignes ?

Exemple : Arrêt de Baillargues échelle train, Arrêt Lunel échelle intercités, Sablassou-Le Crès échelle tramway.

Quel rôle d'interface propose-t-on à Sète ?

Est-ce un problème de schéma ou de sillons ? Comment gérer le transport combiné et quelle complémentarité Sète- Montpellier ?

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 12/11/2007. Ville de Montpellier.

Yannick TONDUT, Directeur Général des Services Techniques
Rémy AILLERET, Responsable Aménagement et Urbanisme
Vincent MEYER, Déplacements

L'objet de l'entretien est de connaître la vision de la Ville de Montpellier en relation avec ce qui peut se passer sur son territoire dans une perspective prospective.

Complémentarité des deux gares et importance de Saint Roch

Y. Tondut souligne que la force de Montpellier est la constance et la continuité dans le projet. Avec le temps, la seule inflexion perceptible réside dans le réinvestissement sur la ville existante, avec le lancement de l'opération Grand Cœur. La traduction de cette dernière par rapport à l'arrivée de la Ligne Nouvelle est la priorité donnée à la gare Saint Roch. La gare nouvelle est envisagée comme tout aussi nécessaire, mais vient dans un deuxième temps et ne doit pas signifier un désintérêt et la mort à petit feu de la gare centrale.

Les 2 gares auraient donc des fonctions complémentaires et la Ville Montpellier veut jouer cette complémentarité. La LN n'a pas vocation à se substituer à la ligne ancienne. La question soulevée porte sur le type de trafic pour ces 2 lignes ?

Autre interrogation : la question du fret. L'idée est de le destiner à la LN (au vu des nuisances et de l'intérêt de dégager des sillons de la LC pour faire autre chose). La question des TER peut être un point d'achoppement craint par la Ville.

Ce qui est essentiel pour la Ville de Montpellier, c'est que la capitale régionale soit desservie par TGV et qu'elle devienne un « hub » naturel entre TGV et TER. Avec le tramway près de la gare Saint Roch, il y a le potentiel pour justifier l'idée d'un pôle intermodal pour Saint Roch.

La Région valorise aujourd'hui l'idée d'un Inter-Cités à Grande Vitesse et MTE propose une complémentarité :

- TGV
- IC GV
- Pendulaire Métropolitain (Sète–Montpellier–Nîmes càd de la grande agglo) qui utiliserait la ligne ancienne mais allierait nouveau matériel, nouvelle image, fréquence et vitesse.
- multimodal local : tram, bus, voiture, vélo...

L'idée du pendulaire métropolitain séduit la Ville de Montpellier. La remarque est qu'il faudrait sans doute envisager alors plusieurs arrêts à Montpellier (Près d'Arènes, Baillargues peut-être,...).

La LN est vue comme un projet à double tranchant car la Ville de Montpellier est soucieuse qu'elle soit au service de son projet urbain, or elle devra être aussi au service de l'aménagement régional, et il faudra combiner les deux.

Il faut envisager que les deux gares seront associées par les deux types de fonctions :

projet urbain

fonction régionale

et que de l'une à l'autre se construit l'entité métropolitaine, sans doute l'aspect à mettre en valeur.

Interrogations sur le rapport gare nouvelle / projet urbain

Il n'est pas question pour Montpellier de jouer une gare contre l'autre. La peur est que la perspective de la construction d'une gare nouvelle nuise au projet d'aménagement du quartier Saint Roch qui est en cours.

L'insistance sur le positionnement de la gare nouvelle fait écho à des rumeurs : la Ville de Montpellier la conçoit obligatoirement au sud, dans la perspective du projet urbain, et pas vers l'ouest (Maurin, Saint Jean de Védas...) comme entendu parfois.

Le projet urbain vers le sud à dominante tertiaire avancera sans doute plus vite que la construction de la gare nouvelle or il devra l'intégrer. Là est le problème. Le préalable est donc de savoir au plus tôt où va se positionner exactement la gare nouvelle.

Les enjeux sont dans l'ordre :

la gare Saint Roch

le contournement vers Perpignan

la gare nouvelle

Le problème posé par l'infrastructure elle-même

- Document porté à connaissance : lettre signée de G. Frêche, A. Vezhinet et H. Mandroux adressée au Ministre JL Borloo, concernant les principes d'aménagement dégagés par la Ville et la Communauté d'Agglomération de Montpellier. La prise en compte de ce document est considérée comme indispensable à la réussite du projet = Il est nécessaire que les infrastructures s'intègrent au paysage existant et futur (pas de remblais, limitation des coupures, demande de jumelage optimal des deux infrastructures LN et A9B...)

→ En discussion avec RFF et ASF. Les élus de Montpellier ont reçu une manifestation d'écoute mais se sont vus rappelés les contraintes de budget et sont inquiets.

La question du fret est soulevée pour connaître la position de la Ville, le fret de transit se faisant uniquement sur la LN, mais quid de la question du fret en provenance de Sète ?

La Ville de Montpellier n'a pas pour le moment conduit de réflexion sur la question du fret et sur Sète. La question du Marché d'Intérêt National a cependant déjà été posée, par rapport à sa vocation à être relocalisé ou pas.

Il faudra réfléchir à l'arrivée du fret sur Montpellier : où ? ou bien peut-on envisager que la gare de marchandise de Montpellier soit celle de Sète et envisager ensuite (ou pas) une plate-forme de redistribution secondaire à Montpellier (ou même deux : Saint Jean de Védas et Saint Aunés par exemple) ?

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 14/11/2007. Ville de Narbonne.

Michel MOYNIER, Maire de Narbonne.

Quel impact de l'arrivée de la LN sur le territoire narbonnais à échéance 2025-2030 ?

Un certain désintérêt se dégage par rapport aux discussions actuelles sur la LN. Les acteurs locaux ont le sentiment d'avoir beaucoup pensé à cette ligne il y a un certain temps et se trouver face à des réflexions dépassées aujourd'hui. La question qu'ils se posent : viendrait-on nous endormir avec ces nouveaux projets ?

La position soutenue par M. Moynier est que le développement économique se fera de toute façon, quoi qu'il arrive.

Le maire situe d'entrée la problématique autour de deux questions :

- que va amener la LN en termes de développement économique ?
- mais également : que va-t-elle amener en termes de bouchons et de trafic ?..

Narbonne bénéficie d'une position de carrefour, vers l'ouverture du sillon aquitain : la voie la plus intéressante n'est-elle pas d'ailleurs celle-là ? Narbonne est la façade méditerranéenne de Toulouse et Midi-Pyrénées et peut jouer d'autant plus ce rôle qu'il y aura des voies de communication performantes.

Les deux dimensions économiques de Narbonne que le maire veut valoriser et qui sont les deux richesses de ce territoire sont :

- le patrimoine historique
- le patrimoine environnemental

Le tourisme explose sans qu'il soit même besoin de mener une politique particulière. Il faut prendre garde à ne pas massacrer ce potentiel par des voies de communication qui ne s'intégreraient pas !

M. Moynier se pose en défenseur de son territoire. Il revient sur l'idée de carrefour mais ne se battra pas pour avoir de grosses infrastructures, sources de nuisances.

En ce qui concerne la gare, la Ville de Narbonne envisage une gare d'envergure locale, une gare centrale transformée. Narbonne va avoir les nuisances du carrefour, il faut qu'elle en ait aussi les avantages. L'important est de porter attention sur le multimodal local. M Moynier évoque Fribourg où il est allé étudier les réalisations faites dans ce sens.

Quelle réaction à la vision de MTE de la complémentarité des services ferroviaires dans l'avenir qui se pose ainsi :

- TGV
- IC GV
- *Pendulaire Métropolitain, reliant dans un premier temps Sète–Montpellier–Lunel–Nîmes, et auquel on peut envisager d'articuler ensuite Narbonne–Béziers–Agde.*

Sur le dernier point, une vision différente est celle de la Ville de Narbonne et de celle de la Ville de Perpignan portée par J.-P. Alduy. À l'inverse de Béziers, Narbonne regarde sans doute davantage vers Perpignan et vers le sud que vers Montpellier. Plusieurs manifestations de cela : en matière touristique, le territoire narbonnais attire de plus en plus de Catalans du Sud, et les Narbonnais se tournent de plus en plus vers l'aéroport de Gérone. En matière hospitalière, le bassin de santé narbonnais existe entre ceux de Béziers, Carcassonne, Perpignan, mais les Narbonnais vont de plus en plus vers Perpignan. Et enfin universitairement, Narbonne dépend de Perpignan.

Réaction à la présentation par JP Volle de la réflexion articulée autour de la notion d'aires de vie et de la proposition de raisonner en particulier sur une aire de vie englobant Biterrois et Narbonnais (les SCoT de manière élargie) : on atteint ainsi un seuil démographique, une masse de population intéressante. Cela pose le besoin d'organiser ensuite ce territoire Béziers–Narbonne–Lézignan en termes de mobilité. Et le pôle central de la multimodalité est bien entendu la gare.

Le maire de Narbonne s'affirme totalement en phase avec ce schéma.

Question du fret posée.

La présence du fret est indispensable. Trois grosses entreprises sont implantées à Narbonne dont deux posent problème : Areva et les Ateliers d'Occitanie (construction, réparation, modernisation de matériel ferroviaire) : ces derniers surtout ne peuvent pas ne pas être reliés à une voie ferroviaire.

Le maire ne veut cependant pas de plate-forme surdimensionnée à Narbonne. Il invoque le manque de place, de terrains disponibles, et sa préférence d'avoir des activités locales. Il veut de la « valeur ajoutée » et pas d'un port à sec de conteneurs. Il envisage dans cette optique une plate-forme de redistribution.

M. Moynier pose à son tour la question de Port-la-Nouvelle

Il s'étonne de ne voir jamais évoquée, alors qu'il s'agit du port le plus proche de la région Midi-Pyrénées. Il voudrait que l'on veuille à ne pas dépouiller Port-la-Nouvelle pour restructurer Sète : le cabotage ne serait-il pas un moyen de concilier les deux ? Mais il est vrai que Port-la-Nouvelle est spécialisé dans les grains et les hydrocarbures et que cette dernière activité surtout n'est pas en cohérence avec l'existence d'un parc régional aujourd'hui.

Port-la-Nouvelle trouve difficilement sa place aujourd'hui, se positionne entre Sète et Le Boulou. La solution est sans doute de donner une autre dimension à Port-la-Nouvelle : en valorisant ses plages et en développant un port de plaisance tourné vers le tourisme.

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 16/11/2007. Agence d'Urbanisme Nîmes Métropole.

Christian MOUNIS, Président de Nîmes Métropole.

Référence est faite à la convention de partenariat proposée à la Région dans le cadre du volet territorial du CPER.

La politique ferroviaire de Nîmes Métropole est élaborée au sein du projet d'agglomération. Elle est précisée par le PDU, vise à la valorisation de Nîmes comme centre d'une étoile ferroviaire, propose d'articuler ligne ancienne et ligne nouvelle d'une part, les lignes ferroviaires et le réseau TCSP d'autre part, enfin elle pose la future gare TGV à Manduel.

Les réservations foncières pour la gare TGV de Manduel sont réalisées ou en voie d'achèvement. La gare de Nîmes centre mérite aussi toute l'attention des responsables locaux et régionaux comme tête de l'étoile ferroviaire nîmoise. « Il faut travailler sur Nîmes centre » pour en faire le carrefour des flux régionaux, celle de Manduel apparaissant davantage liée aux flux inter régionaux.

La LGV doit assurer le transfert du fret à longue distance.

Ce qui paraît essentiel pour Nîmes, c'est de ne pas être tenu à l'écart des grands circuits nationaux et européens (la LGV) tout en jouant un rôle majeur dans la redistribution des flux régionaux tant de voyageurs que de fret. Nîmes permet d'associer Alès, Avignon et demain Bagnols-sur-Cèze par la voie ferrée alors que ces villes ne sont joignables entre elles que par la route.

Les dessertes « intercités » de type TER ou GV peuvent rayonner à partir de Nîmes

1. Nîmes/Alès : ligne à moderniser, échanges à densifier, création d'une halte universitaire Hoche-Sernam et d'une halte « Porte Nord de Nîmes » dans l'environnement nîmois. Réflexion sur l'environnement alésien au sein de l'association Nîmes-Alès et inscription des études techniques concernant le site d'accueil des gares et plateformes d'échanges. Proposition d'un contrat « d'axe » à la Région et à l'État, à RFF et à la SNCF.
2. La ligne ancienne Tarascon-Sète rencontre la LGV au niveau de Saint-Césaire (cisaillement). Besoin de repenser la gare de Saint-Césaire dans le cadre de l'environnement nîmois. Quid du tronçon St Brès-Nîmes par la voie ancienne ? Faut-il l'aménager pour qu'il puisse supporter des vitesses supérieures ? Comment assurer la liaison à Nîmes entre les TER, les TEOZ et les TGV grandes lignes ?

3. Réouverture de la ligne Nîmes/Bagnols aux TER. Quid des gares de Marguerites et Remoulins, de nouvelles ouvertures de gares à Lédenon, Bezouze, Saint Gervasy, de la rénovation des gares de Bagnols et Pont–St–Esprit ?
4. La ligne Nîmes/Le Grau du Roi doit être « optimisée » dans son tracé et son fonctionnement.
5. L'enjeu majeur de l'articulation des lignes ferroviaires avec le futur réseau de TCSP de Nîmes métropole. Ceci pose la question de l'intermodalité et des pôles d'échanges. Rôle moteur de l'espace de la gare Nîmes–centre en restructuration. Les autres agencements possibles ne sont pas évoqués sinon les efforts envisagés du côté de la Vaunage.
6. La Ligne Nouvelle est au cœur du projet nîmois. Sa situation à Manduel interroge certes, mais il est indispensable que Nîmes soit « branché » sur la LGV grande distance même si tous les trains ne s'y arrêtent pas. Or l'entrée dans la gare centre pénalise singulièrement la vitesse moyenne. La gare TGV de Manduel doit jouer un rôle dans les relations inter-régionales comme la gare de Montpellier. Elle contribuera à l'armature ferroviaire du LR. Mais il faut que les deux gares nîmoises soient en « bouclage » entre ligne ancienne, ligne du Grau–du–Roi et ligne d'Alès pour que leur complémentarité soit réelle. Question : comment ça peut fonctionner ?
7. Question de la réalisation de cet ensemble de projets cohérents pour renforcer le pôle ferroviaire nîmois : réserves foncières et financement. Inscription au CPER et espoir d'une intervention de l'EPR foncier.

COMPTE RENDU ENTRETIEN du 10/03/2008. Conseil Général des Pyrénées Orientales.

Jean-François Guyonnet, Directeur Général Adjoint des Services en charge des routes, des transports, bâtiments.
Monsieur Martiche, Mme Chavignon-Fournier, Conseil Général des Pyrénées Orientales.

L'intérêt de cet entretien a été essentiellement de revenir sur les tracés potentiels pouvant servir au mieux le territoire perpignanais. La question d'une gare nouvelle ne s'est pas présentée en tant que telle. Par contre le projet ne semble viable pour le Conseil Général, que si l'on tient compte lors du tracé de l'importance du fret, ainsi que du lien aux ports.

Perpignan est en position de « bi-face ». Regarde-t-elle vers le sud ? Vers le Nord ? La gare peut-elle avoir un rôle moteur au sein de l'espace urbain de la grande agglomération et/ou le bassin catalan ? Dans ce cadre comment penser Perpignan : comme une halte ou un terminal ? Comment se place-t-elle dans le réseau futur vis à vis de Montpellier, Lyon, ...

Au Conseil Général des Pyrénées Orientales, c'est le service « transports » qui gère le dossier de la Ligne à Grande Vitesse (LGV). Les études pré-fonctionnelles viennent d'être rendues. Il y a trois phases de travaux : Perpignan/Figueras, Perpignan/Gérone, Perpignan/Montpellier. Pour que le TGV arrive à Perpignan, il faut d'abord que le tronçon concédé soit fini sur Figueras/Le Solet, et que le tronçon « français » Le Solet :Perpignan le soit également (courant 2009 ce sera ok pour le TGV). Ce sera une des premières lignes mixtes (fret /voyageurs), ce qui pose en la matière d'avantage de problèmes techniques.

Donc au sud le projet semble aller, mais nous aurons la grande vitesse qu'à partir de 2012 (jusqu'à Barcelone). Une petite révolution va se passer car l'on va faire partir des trains au lieu de camions, donc le report modal va être très important.

Au nord beaucoup de choses restent à faire. On a perdu 5 ans (cf. la ligne Tour-Bordeaux), maintenant cela commence à bouger concernant ces 140 km. C'est très indispensable pour les marchandises. D'ailleurs la situation s'est dégradée. Le corridor de

marchandises le plus important c'est la vallée du Rhône ajoutée au couloir de Perpignan. Il va falloir vivre jusqu'en 2020 avec 3 lignes (TGV, fret,...). En Espagne, il y aura 2 lignes (historique + LGV). Résultat, pour Perpignan il y aura une seule ligne pour la ligne grande vitesse, le fret, et la ligne actuelle. Il y a donc une incohérence totale avec d'une part les lignes en vigueur et les trains passants (plus de 300/ jour). RFF, de par la loi, ne pouvant pas s'endetter n'apporte que 10% de la somme à pourvoir, la SNCF 0%, l'Europe 20%, le projet Etat- Région est donc le principal bailleur de fonds, puis viennent les autres collectivités qui mettent aussi la main à la poche.

C'est un projet traversé par différentes étapes avec une longueur dans les délais. Le premier débat public en France se situe aux alentours de 2006 (VRAL) sans projet accroché à cette réflexion. Les résultats de cette approche ont fait qu'il n'y a pas eu de construction d'autoroute nouvelle supplémentaire évoqué dans le 2^{ème} débat public pour la jonction Montpellier/ Perpignan. Les études pré-fonctionnelles ont coûté 62000€ sur 1.5 millions pour le Conseil Général des Pyrénées Orientales. L'enquête et le débat public vont coûter 2.7 millions d'euros. Fin 2007, on assiste à un choix possible entre 6 tracés, puis 3 seront retenus, pour que de ceux-ci on n'en retienne plus qu'un. La ligne nouvelle n'avait de sens que dans son environnement. L'intérêt pour Perpignan serait d'avoir un vrai pôle de transports multi modal avec train, bus, voitures, cars... La gare routière est déjà terminée, l'inauguration aura lieu le 28 avril 2008, avec 30 places de cars inter-urbains plus cars urbains. Parallèlement, la Communauté D'Agglomération révisé son Plan de Déplacements Urbains, pour revenir aux bus avec moins de voitures entre la gare et le centre-ville. Après, il y a les TER (trains express régionaux). Perpignan a la chance d'avoir une étoile ferroviaire dont il faut user. La tendance lourde aujourd'hui c'est le cadencement, mais ça n'est pas simple. L'idée c'est que les TER se calquent sur les TGV. Au niveau régional, il existe des choses intéressantes (les inter-cités qui permettent d'améliorer les dessertes sans s'éloigner du but premier du TGV, qui est la vitesse). C'est la première fois qu'une ligne grande vitesse prend en compte tous les angles de la desserte (distance, fret, voyageurs).

Les trois projets de tracés retenus ont une moyenne de réalisation de 4.5 millions d'euros :

La 1^{ère} famille est une ligne LGV dédiée (300 à 360 km/h)

La 2^{ème} famille est une LGV mixte avec une priorité à la longue distance. Ce serait une grande vitesse qui permettrait le report de fret sur la LGV en libérant les sillons sur la ligne « normal ». Mais le problème de l'entretien se pose sur les 2/3 du tracé qui est à 4 voies.

La 3^{ème} famille « nouvelle » mixte favorise le fret (environ 220 km/h)

La 4^{ème} famille serait un aménagement de la ligne actuelle (environ 160 km/h) sans oublier le tronçon commun Narbonne- Nîmes qui détient un gros volume de trafic (fret et voyageurs)

Les 5 tracés sont en cours d'étude (pour Egis et RFF) :

Le 1^{er} tracé de 3,5 millions d'€ avec un impact environnemental faible, le moins cher et le plus rapide mais sans fret

Le 2nd tracé grande vitesse privilégie la zone Béziers–Agde–Narbonne.

Le troisième scénario propose deux variantes aux environs de 4 millions d'€ (pente plus faible donc coût plus élevé) avec 85 km de 4 voies.

Ne faudrait-il pas se poser la question d'une ligne fret Perpignan/Lyon ? Ce système représenterait entre 6 et 7 millions d'€. La question reste posée, peut-on être patient sans obtenir un ouvrage qui réponde à nos attentes ?

On pourrait envisager une ligne LGV transeuropéenne avec une gare voyageurs à Montpellier, un niveau de desserte transnational (Perpignan), inter cité (Béziers–Narbonne, Nîmes) enfin un niveau de proximité (Ile sur têt). Il faut absolument que le train soit performant donc Barcelone doit réagir en conséquence.

Au final, si l'on réfléchit, la solution qui n'a pas été à ce jour évoqués, et la seule qui puisse convenir aux besoins à long terme des dessertes, c'est d'avoir deux lignes dédiées, lesquelles ne seraient guère plus chères que les tracés évoqués précédemment. La ligne dédiée au fret prendrait tout son sens si l'on conçoit le trafic au départ de St Charles, en ajoutant Port Vendre, Rivesaltes (avec Port la Nouvelle), et au-delà le port de Sète. De plus cela permettrait également de résoudre un point non négligeable, qui est celui du passage fret en gare centre, et le report modal des voyageurs d'une gare hors centre vers le centre.

La nécessité de réfléchir à la qualité de desserte de Perpignan n'est surtout pas à éluder. Le by-pass est à concevoir en même temps qu'une nouvelle gare, de même qu'il faille que les demandeurs se cotisent. Par contre, même si cela semble élémentaire, surtout ne pas oublier d'intégrer l'aéroport dans le système train Perpignan–Rivesaltes.

On réfléchit actuellement en bassin de vie, mais à quelle échelle ? Avec un espace de vie frontalier et régional, il faut envisager un système qui desservirait la zone Perpignan–Géronne (du département à la province) mais certainement pas vers Narbonne, du moins dans un premier temps.