

JUIN 2006

COMMUNAUTÉ DU GRAND ALÈS-EN-CÉVENNES

DES RESEAUX DE TRANSPORTS EFFICACES ET MODERNES POUR DÉVELOPPER LES CÉVENNES ET FAVORISER LA CONSTRUCTION D'UNE MÉTROPOLE EUROPEENNE

Les infrastructures de transport du sud de la Vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien arrivent aujourd'hui à saturation.

Cette situation altère le transport international qui transite par cet axe historique de communication, mais aussi la vie des habitants de la région Languedoc-Roussillon, en particulier ceux des grandes agglomérations.

Situées entre le littoral et le piémont du massif central, elles accueillent chaque année des populations de plus en plus nombreuses et sont peu à peu menacées d'asphyxie.

Dans le même temps, les territoires situés plus au nord (Cévennes, ...) ont connu un destin tout autre.

Fragilisés par l'exode rural de l'après-guerre, éloignés des grands réseaux d'échanges routiers, autoroutiers, ferroviaires et aéroportuaires, mal desservis par les réseaux de télécommunication

modernes (internet haut-débit, téléphonie mobile, ...), ils rencontrent encore d'importantes difficultés de développement, en dépit des efforts consentis depuis plusieurs décennies par les acteurs publics et privés concernés.

L'avenir de notre région Languedoc-Roussillon, tant pour ses territoires urbains que ruraux, nécessite un effort de structuration des modes de relations et d'échanges afin de permettre de remédier à ces déséquilibres qui mettent en péril notre développement durable.

Ici comme en d'autres domaines, la France se doit de moderniser son « offre » sous peine de perdre l'attractivité qui est encore la sienne, et les retombées socio-économiques qui y sont associées.

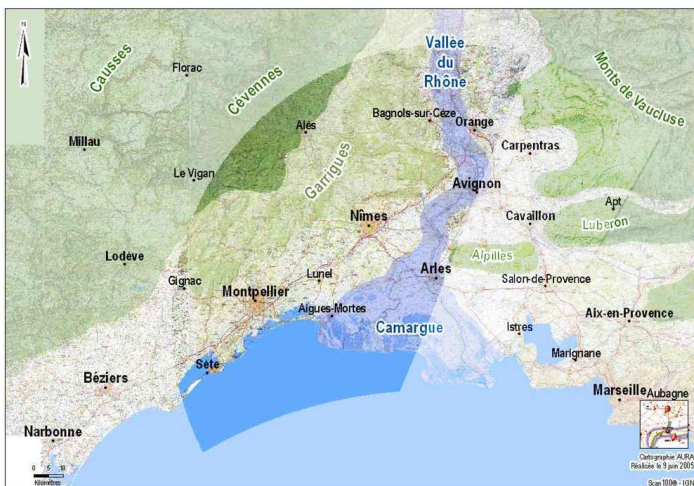
Max ROUSTAN

Député Maire d'Alès

Président du Grand Alès-en-Cévennes

UN ENJEU MAJEUR D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Le Grand Alès : un territoire dynamique en plein renouveau



Alès et les Cévennes ont de tous temps connu un développement significatif à partir de leur inscription dans de grands réseaux d'échanges.

Cette région à l'identité singulière a ainsi toujours vécu de sa capacité à créer sur place des richesses à forte valeur ajoutée et à les valoriser au travers de relations et d'échanges avec le lointain.

Premier pôle industriel de la région Languedoc-Roussillon, l'avenir du Grand Alès, véritable locomotive du développement local, nécessite la modernisation de ces infrastructures et équipements structurants de communication et de télécommunications.

Le territoire du Grand Alès en Cévennes est situé à la jonction des Cévennes et de l'aire d'influence des métropoles de Montpellier et Nîmes.

Réunissant 16 communes pour une population de près de 75.000 habitants, c'est un territoire en plein redressement.

Alors que dans les années 70, des villes comme Montpellier connaissaient un essor sans précédent, Alès et sa région étaient touchés de plein fouet par une crise industrielle majeure, qui s'est achevée par l'arrêt de l'exploitation minière et la perte de très nombreux emplois.

Les efforts considérables engagés par les pouvoirs publics dans une logique de ré-industrialisation et de re-développement du bassin alésien commencent néanmoins à porter leurs fruits (le taux de chômage est ainsi passé de 20% à 15,4% de 1998 à 2005) même si beaucoup reste encore à faire (3^{ème} plus important taux de chômage des zones d'emploi métropolitaines).

Pour opérer ce redressement, la communauté du Grand Alès s'est appuyée sur ses ressources propres (forces vives), sur une mutualisation de moyens (guichet unique) et sur l'apport de l'École des Mines et du CNRS qui ont permis de développer d'importantes synergies en matière économique.

Aujourd'hui, le Grand Alès en Cévennes connaît un essor significatif sur le plan :

- De ses activités économiques (18.700 emplois salariés dans le secteur privé non agricole en 2004 avec une progression de + 19,6% en 8 ans, moindre cependant que le moyenne régionale),
- de sa croissance démographique (+25% de population supplémentaire attendue à l'horizon 2015)
- et plus largement du point de vue de son attractivité liée à la mise en valeur de ses qualités propres : ville à taille humaine – environnement et nature protégés - qualité et mode de vie exceptionnels.

L'agglomération du Grand Alès se situe elle-même au sein d'un ensemble plus vaste de près de 150.000 habitants (le Pays des Cévennes). Organisé et structuré au travers d'un syndicat mixte associant 117 communes, ce Pays constitue un espace de réflexion et de projet afin de favoriser le développement du territoire, dans une logique de complémentarité urbain/rural.

Ce territoire dispose d'atouts remarquables. Ses richesses patrimoniales sont exceptionnelles et seront bientôt formellement reconnue au travers de leur classement au patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO). Alès y sera également associée en tant que "Porte des Cévennes".

Ce classement est une opportunité considérable pour favoriser la mise en valeur des multiples richesses de l'univers cévenol dans une logique touristique notamment.

Pour accompagner cette dynamique, une réflexion prospective de développement durable a été engagée par le Grand Alès (son Agenda 21 est en cours de réalisation).

Le développement du Grand Alès est ainsi fortement lié à sa capacité à générer un trafic intense de relations et d'échanges, notamment au travers de ses filières économiques performantes (pôle mécanique – biotechnologies – éco-industries ...). Ce développement procèdera également des capacités du Grand Alès à valoriser les richesses de son exceptionnel environnement cévenol (tourisme – productions locales - ...).

Agglomération de taille moyenne bénéficiant d'une qualité de vie très attractive, le Grand Alès a la forte volonté de s'inscrire dans la dynamique interurbaine se développant actuellement avec les agglomérations de Sète, Montpellier, Nîmes, Avignon, Arles, avec comme dessein la constitution progressive d'une MÉTROPOLE d'envergure européenne (cf. démarche de constitution d'un réseau métropolitain en cours).

Cette dynamique s'avère très prégnante aujourd'hui. Avec une croissance démographique 2 fois supérieure à la moyenne nationale (près de 1.500.000 personnes supplémentaires sont attendues à l'horizon 2020) et une fréquentation touristique hors norme, la région Languedoc-Roussillon connaît une attractivité remarquable qu'elle se doit aujourd'hui de chercher à maîtriser,

au risque de subir son développement au lieu de l'orienter selon ses choix.

Dans un tel ensemble, le Grand Alès et le pays des Cévennes ont un rôle à jouer et des atouts à faire valoir (qualité d'un mode de vie original et singulier).

Il leur faut pour cela entrer de plein pied dans le 21^{ème} siècle et bénéficier de services structurants performants et modernes en matière de communication et de télécommunications. Il leur faut aussi savoir poursuivre leurs efforts en matière de modernisation des équipements, de création de nouvelles filières économiques mais aussi de préservation de la qualité de vie et de l'environnement.

Un enclavement qui n'a que trop duré !

Depuis de nombreuses années déjà, les élus et responsables socio-économiques du Grand Alès ont conscience que l'enclavement du territoire demeure un frein majeur à son développement.

En effet, toutes les observations sérieuses confirment que depuis des siècles l'économie (sous toutes ses formes) s'est développée grâce à la présence de moyens de communication.

Pour le Grand Alès, alors que les efforts publics en matière de soutien au développement économique atteignent aujourd'hui leurs limites, il est impératif de disposer de nouveaux réseaux modernes de communication et de télécommunications.

Sur ce plan, et malgré les volontés manifestées, et soutenues par les différentes instances départementales et régionales, la situation ne s'améliore que très lentement :

- La 2x2 voies Nîmes – Alès n'est toujours pas achevée et sa réalisation nécessitera encore plusieurs années !
- La desserte ferroviaire du territoire apparaît obsolète et manque cruellement de qualité que ce soit sur le plan des moyens de déplacement inter-cités que du point de vue des interconnexions avec les réseaux régionaux ou nationaux (TGV notamment). On notera

toutefois la récente autorisation de suppression du retournement de Courbessac pour la voie ferrée Alès-Nîmes qui est un élément positif dans ce sens.

- Le haut-débit tarde à arriver sur l'ensemble du territoire, qui se voit ainsi privé de conditions précieuses du point de vue du développement d'activités et d'usages liés à l'internet, avec les incidences que l'on connaît sur le plan de l'attractivité économique et sociale.

Cette situation perdure maintenant depuis plusieurs décennies et est très préjudiciable au territoire du Grand Alès comme à celui des Cévennes, et ce à plusieurs titres :

- Elle maintient ces territoires encore trop éloignés des métropoles voisines (Montpellier, Nîmes, Bagnols-sur-Cèze, Montélimar, Avignon ...) privant ainsi Alès et les Cévennes d'une dynamique fructueuse de relations et d'échanges.

Cela est vrai du point de vue économique, mais aussi sur le plan démographique. En effet, si Alès et sa proche périphérie souffrent de ce handicap, ce sont les Cévennes qui s'en trouvent les plus fragilisées.

Or, malgré une situation défavorable, les volumes journaliers actuels d'échanges¹ (relations domicile-travail) entre les différentes agglomérations sont déjà très conséquents (Montpellier-Nîmes : 14.650 - Nîmes - Avignon : 6.38 - Montpellier-Lunel : 7.830 - Nîmes - Alès : 7.960 - Montpellier-Alès : 1.000 à 3.000) avec qui plus est, une évolution du trafic routier de +5% / an en moyenne.

- Elle ne facilite pas l'accès des habitants du territoire aux grands axes de communication français et européens (A7, A9 & A75 – TGV – aéroports) qui font l'attractivité et la richesse de nombre de territoires qui ont su "tirer profit de cette proximité par leur dynamisme et leurs projets
- Elle ne favorise pas l'accessibilité touristique des Cévennes en dépit des multiples signes de reconnaissance majeurs de leur richesses et qualités (UNESCO, PNC, ...).

À cette situation s'ajoute le déficit d'équipements et d'infrastructures haut-débit des Cévennes.

Ce territoire (qui a connu des au cours des 30 dernières années les difficultés considérables de reconversion), souffre aujourd'hui d'un véritable handicap en matière de services modernes de communication et de télécommunication.

EN SYNTHÈSE

- Une offre actuelle en matière de transports et communication de plus en plus insuffisante au regard des besoins actuels, de leur croissance (quantitative mais aussi qualitative) et des enjeux de développement (économique, démographique, touristiques) pour :
 - Accéder aux agglomérations voisines
 - Accéder aux grandes infrastructures routières et ferroviaires des axes rhodaniens et languedociens
 - Rendre le territoire plus aisément accessible depuis l'extérieur : économie, tourisme, ...
- Une tendance progressive à la saturation des grands réseaux routiers (A7 et A9),

L'analyse prospective montre que, sur ce plan, la situation des territoires de l'arc Rhône-Languedoc n'est pas en voie d'amélioration bien au contraire.

Pour ce qui est des territoires Grand Alésiens et Cévenols, le déficit d'accessibilité (et des capacités de déplacements vers l'extérieur) ne cesse ainsi de s'accroître.

Aussi est-il impératif dès à présent de se projeter résolument dans l'avenir et imaginer le mode de vie et les fonctionnements futurs possibles du territoire régional et leurs incidences en termes de relations et d'échanges au sein d'une région et de territoires en pleine mutation. La donne actuelle apparaît ainsi particulièrement claire :

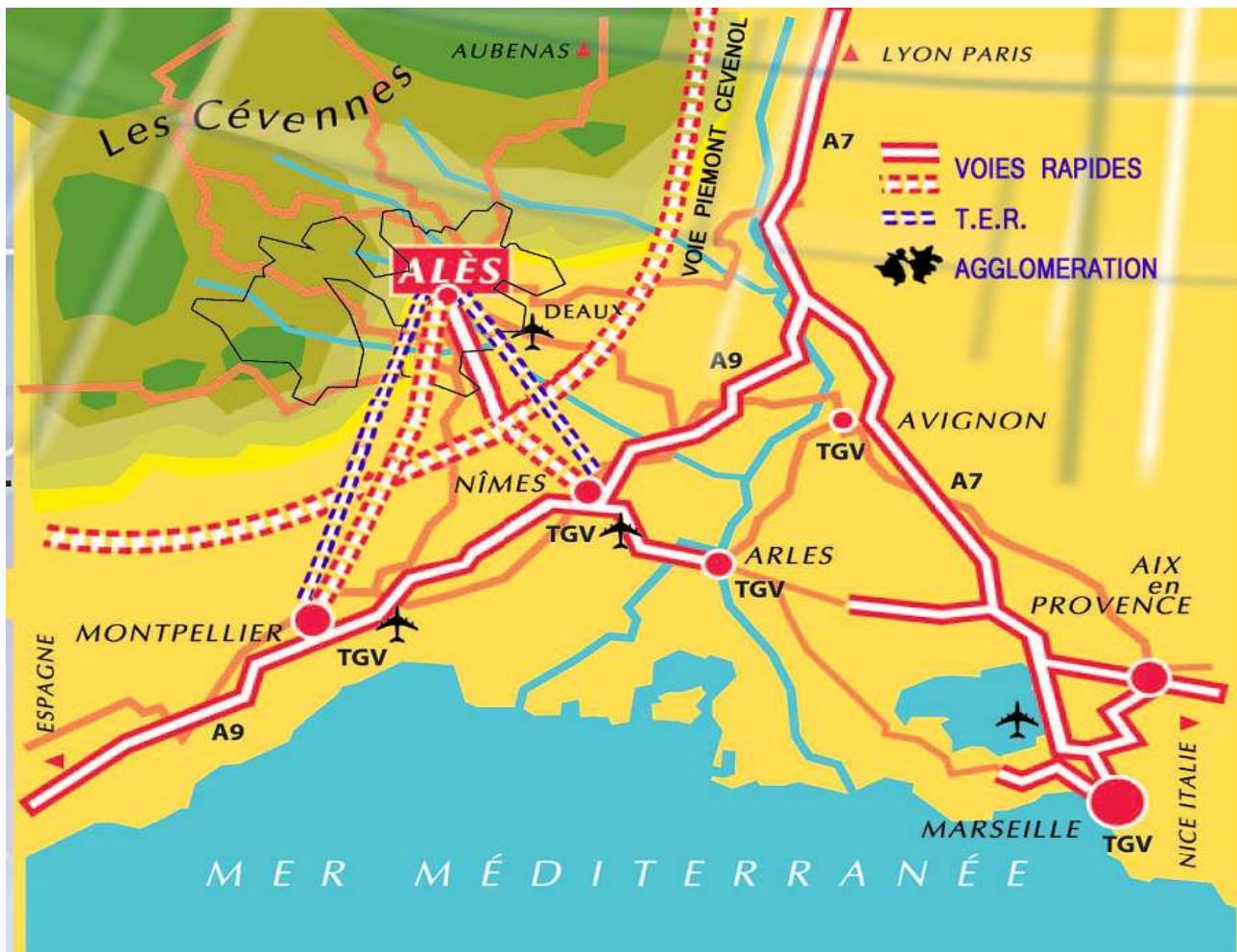
- Soit subir sans cesse et rechercher en vain à s'adapter, au risque d'altérer irrémédiablement les capacités de développement durable du territoire
- Soit prendre en main de façon volontariste la destinée de ces territoires et réunir les conditions d'un fonctionnement harmonieux et approprié.

¹ Déplacements dans les 2 sens et hors affluence estivale – données 2001

LES ORIENTATIONS A PRIVILEGIER EN MATIERE DE TRANSPORTS ET COMMUNICATION

Répondre aux enjeux du futur

- ➔ Aménager le territoire de façon plus harmonieuse en évitant de sur-densifier les espaces déjà saturés et en ré-équilibrant les flux démographiques et économiques vers le piémont
- ➔ Améliorer le fonctionnement interne du territoire par des liaisons inter-urbaines performantes
- ➔ Assurer un développement durable du territoire par l'implantation de projets de transports structurants favorisant :
 - Une meilleure maîtrise de l'implantation à venir des principaux espaces urbains et économiques (inter-SCOT)
 - La préservation de l'environnement et des paysages
 - Le "containment" du mouvement actuel de mitage



Les mesures préconisées par le Grand Alès-en-Cévennes

DÉVELOPPER LES TRANSPORTS INTER-URBAINS

- ⇒ **Mettre en place des liaisons pendulaires performantes et cadencées dans le domaine des transports collectifs : Alès ↔ Nîmes & Alès ↔ Montpellier**

C'est une condition indispensable pour répondre aux besoins actuels et futurs des habitants et forces vives en matière de relations et d'échanges entre les différentes cités du réseau métropolitain.

- ⇒ **Accélérer l'achèvement de la 2x2 voies Alès-Nîmes**

Aujourd'hui, l'absence d'accès rapide aux territoires Grand Alésiens et Cévenols est un handicap non seulement pour favoriser l'implantation d'activités nouvelles, mais aussi pour maintenir sur place celles qui existent².

- ⇒ **Moderniser et améliorer la qualité et les capacités des itinéraires routiers entre les agglomérations d'Alès – Nîmes – Bagnols-sur-Cèze - Montpellier, ainsi qu'avec l'Ardèche et la vallée du Rhône**

Il est indispensable de prévoir dès à présent ces modernisations à la fois compte tenu de des besoins existants en matière de déplacements inter-urbains et de sécurité pour les usagers, mais

² Nombre d'entreprises Grand Alésiennes et Cévenols connaissent aujourd'hui des problèmes très importants d'acheminement ou d'enlèvement de matières premières ou de produits finis. Compte tenu des délais de transit depuis l'arc Languedocien ou la vallée du Rhône jusqu'à Alès et aux Cévennes, les transporteurs ne souhaitent plus effectuer ces trajets trop coûteux en temps.

aussi compte tenu du caractère structurant de ces réseaux de communication pour l'aménagement interne des territoires et d'urbanisme (favoriser la cohérence territoriale – réduire le mitage ...)

INSCRIRE LE PIÉMONT DANS DE GRANDS RÉSEAUX D'ÉCHANGES

⇒ **Création d'une grande infrastructure routière de piémont reliant Loriol – Privas – Aubenas – Alès – Lodève** afin de :

- délester l'A7 et l'A9
- favoriser le développement socio-économique de ces territoires, restés en marge des dynamiques littorales
- structurer l'aménagement à venir du territoire (rééquilibrage littoral/piémont)
- désenclaver les territoires ruraux du Nord de Montpellier et Nîmes

Le doublement de l'A7 et de l'A9 pour répondre au problème actuel de saturation n'apparaît pas une réponse adaptée. En effet :

- il pose des problèmes d'emprise aux agglomérations (Montpellier – Nîmes - ...) sans compter les nuisances associées
- il n'offre pas de réponse crédible en matière de sécurisation du trafic en cas d'incidents (accidents, inondations, ...)
- il ne répond pas à l'enjeu de ré-équilibre littoral/piémont sur le plan de l'aménagement du territoire

L'axe routier structurant du piémont Cévenol apporte des réponses positives sur ces différents points. Il présente en outre l'intérêt de l'accessibilité du territoire par la vallée du Rhône (aspects économiques et touristiques). Il devra bien entendu être réalisé en prenant soin de l'environnement et des paysages traversés, ce qui est tout à fait possible de nos jours.

⇒ **Assurer les interconnexions des réseaux de interurbains avec les réseaux nationaux et internationaux** (TER / TGV vers Paris notamment - ...)

⇒ **Réaliser à court terme le raccordement haut-débit de l'ensemble du territoire du Grand Alès et du Pays des Cévennes**, afin d'assurer le désenclavement numérique du territoire et répondre aux besoins des acteurs socio-économiques locaux. L'existence de moyens modernes et performants de télécommunications sur le territoire des Cévennes est un élément déterminant pour l'aménagement futur du

territoire et le développement de son attractivité et du télétravail.

⇒ **Création et développement d'infrastructures ambitieuses sur le plan des échanges :**

- Maritimes avec les ports de méditerranée (Marseille – Sète - ...)
- Fluviaux : axe Rhin-Rhône et appropriation du Canal du Midi pour les marchandises
- Aéroportuaires avec Montpellier, Nîmes et Marseille

et permettre à la Vallée du Rhône et à l'Arc Languedocien de disposer d'infrastructures et de moyens de communication compétitifs.