

# DRE Languedoc-Roussillon

---

## Diagnostic de synthèse « infrastructures de transport et territoires » dans l'axe vallée du Rhône-Languedoc-Roussillon

Phase 2 : Fiches territoriales détaillées

*17 octobre 2002*



3, avenue de Castelnaud  
Jardin des Rosiers  
34090 Montpellier - FRANCE  
Tél. : int + 33 (0) 467 022 902  
Fax : int + 33 (0) 467 795 676

avec la collaboration de :



# Sommaire

<b>PRÉAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>LA DÉMARCHE.....</b>	<b>4</b>
<b>1. COULOIR LANGUEDOC-ROUSSILLON.....</b>	<b>6</b>
1.1. DÉMOGRAPHIE .....	6
1.2. URBANISATION, AMÉNAGEMENT ET ORGANISATION DU TERRITOIRE.....	8
1.3. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS .....	12
1.4. ECONOMIE.....	17
1.5. ENVIRONNEMENT .....	22
<b>2. AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE ET TOULON.....</b>	<b>24</b>
2.1. DÉMOGRAPHIE .....	24
2.2. URBANISATION, AMÉNAGEMENT ET ORGANISATION DU TERRITOIRE.....	26
2.3. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS .....	28
2.4. ECONOMIE.....	31
2.5. ENVIRONNEMENT .....	33
<b>3. GRAND AVIGNON.....</b>	<b>35</b>
3.1. DÉMOGRAPHIE .....	35
3.2. URBANISATION, AMÉNAGEMENT ET ORGANISATION DU TERRITOIRE.....	36
3.3. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS .....	37
3.4. ECONOMIE.....	40
3.5. ENVIRONNEMENT .....	43
<b>1.3. 4. MOYENNE VALLÉE DU RHÔNE.....</b>	<b>44</b>
4.1. DÉMOGRAPHIE .....	44
4.2. URBANISATION, AMÉNAGEMENT ET ORGANISATION DU TERRITOIRE.....	45
4.3. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS .....	46
4.4. ECONOMIE.....	49
4.5. ENVIRONNEMENT .....	51
<b>1.4. 5. PRÉ-ALPES DU SUD .....</b>	<b>53</b>
5.1. DÉMOGRAPHIE .....	53
5.2. URBANISATION, AMÉNAGEMENT ET ORGANISATION DU TERRITOIRE.....	54
5.3. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS .....	55
5.4. ECONOMIE.....	57
5.5. ENVIRONNEMENT .....	59
<b>1.5. 6. PIÉMONT OUEST.....</b>	<b>62</b>
6.1. DÉMOGRAPHIE .....	62
6.2. URBANISATION, AMÉNAGEMENT ET ORGANISATION DU TERRITOIRE.....	63
6.3. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS .....	64
6.4. ECONOMIE.....	66
6.5. ENVIRONNEMENT .....	69

# 1.1. Préambule

---

L'étude sur l'axe constitué de la vallée du Rhône et des plaines du Languedoc-Roussillon s'inscrit dans la continuité du schéma de services collectifs de transports en France et dans les trois régions concernées par l'étude en question : Languedoc-Roussillon, Rhône Alpes et Provence Alpes Côte d'Azur.

Ces schémas ont en effet, insisté sur la nécessité d'une approche globale du problème de saturation à long terme du système de transport de l'axe Vallée du Rhône Languedoc-Roussillon (notamment autoroutier). A cette occasion, la politique de l'Etat a été définie selon deux phases<sup>1</sup> :

- La première vise à favoriser, dans un premier temps, l'optimisation des infrastructures existantes et les transferts du système autoroutier vers les autres modes de transport disponibles ou en création (routes nationales, voie fluviale, cabotage maritime, trains de fret, trains régionaux, TGV, ...)
- La seconde envisage, à long terme, et au cas où les mesures précédentes s'avèreraient insuffisantes, d'accroître les capacités du système autoroutier et d'accentuer le report de trafic routier vers le mode ferroviaire

Les études techniques ont permis de traiter un ensemble de questions relatives au domaine du transport et aux impacts environnementaux (enjeux naturels, nuisances, pollutions...). Ces études doivent être complétées, en particulier en ce qui concerne les modes de transport non routier et l'aménagement du territoire.

En effet, les infrastructures de transport et les activités correspondantes s'inscrivent dans des territoires en forte évolution du fait de la démographie, de l'économie et plus largement de l'aménagement. La période prise en compte par les études de trafic (20 ans minimum) impose non seulement de faire un état de la situation des territoires concernés mais aussi de déterminer les tendances et enjeux qui les concernent<sup>2</sup>.

Pour ce faire, deux objectifs opérationnels ont été définis :

- proposer une synthèse globale des enjeux "transports/aménagement" sur l'aire d'étude ;
- disposer de documents synthétiques et objectifs pour chaque grande entité agglomérée de l'aire d'étude, mettant en exergue la situation actuelle et future (prospective) et les enjeux socio-économiques et environnementaux en lien avec la problématique des transports.

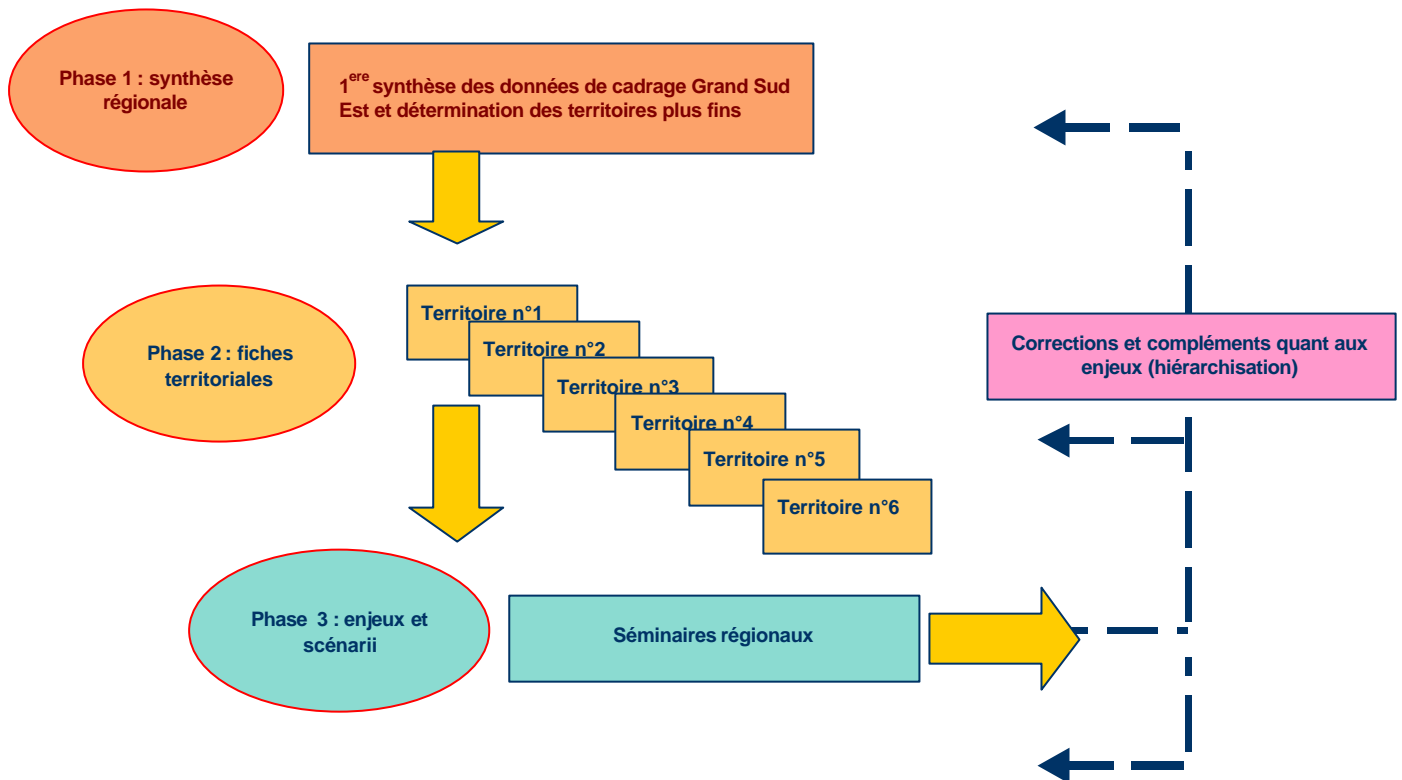
---

<sup>1</sup> Cahier des charges, DRE Languedoc-Roussillon, atelier régional transport économie aménagement.

<sup>2</sup> "l'ampleur des problèmes posés rend nécessaire une approche globale... Elle doit s'intégrer dans une vision prospective de l'aménagement des couloirs rhodanien et languedocien prenant en compte les enjeux environnementaux des zones littorales et montagneuses et des grandes vallées fluviales." (Schémas de services collectifs de transport).

## 1.2. La démarche

La mission s'est déroulée en trois temps :



Le présent document (phase 2) retranscrit la situation et les enjeux à moyen terme pour 6 territoires :

- **les territoires directement concernés** par le système de transport des couloirs rhodanien et languedocien :

- le couloir Languedoc-Roussillon
- la moyenne vallée du Rhône
- le Grand Avignon, carrefour entre les deux précédents territoires et une zone orientale en PACA
- l'aire métropolitaine de Marseille et Toulon

- **les territoires indirectement concernés** :

- les Pré- Alpes du Sud (zone concernée par l'axe A51- Liaison Grenoble Sisteron) ;
- la zone du piémont ouest du massif central (zone concernée par l'hypothèse de construction d'une infrastructure routière de piémont, dite A79)

**Nota :** dans la mesure du possible, le présent document tient compte des remarques formulées lors des séminaires des 17 et 18 septembre 2002 et celles exprimées ultérieurement par M. N. Chauvetière (DRE LR), M. Démulsant et Mme Jarnet (DDE 07), Mme D. Berge (DDE 84).

Les cartes présentées en séminaires ont fait par ailleurs l'objet de corrections et sont présentées en document de phase 3.

Carte de la zone d'étude des 6 zones qui feront l'objet des fiches territoriales de la phase  
2

# 1. Couloir Languedoc-Roussillon

## 1.1. Démographie

### 1.1.1. Une dichotomie spatiale entre le littoral et l'arrière pays en Languedoc-Roussillon

Depuis un demi-siècle, le Languedoc-Roussillon connaît une croissance démographique soutenue (+1,1% par an depuis 1964). Après les années 1980, la région est même devenue la plus dynamique de France au niveau démographique et l'une des mieux placée au plan européen.

Cependant, au sein de cette tendance, on constate de fortes disparités entre le couloir languedocien (plaine littorale) qui est une zone d'attractivité forte et les zones de piémont et de montagne qui connaissent une stagnation ou un déclin de leur population.

Il existe ainsi une dichotomie spatiale importante entre l'intérieur de la région et la plaine littorale où se concentrent la population et les activités<sup>3</sup>.

### 1.1.2. Le couloir languedocien : le principal foyer de population en Languedoc-Roussillon.

En 1999, du Sud au Nord, les aires urbaines de Perpignan, Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Montpellier, Lunel, Nîmes et Beaucaire concentraient 1 284 397 habitants, soit 56% de la population régionale (2 295 648). Cette zone forme un continuum urbain avec des densités minimales de 200 habitants au kilomètre carré.

Cette zone est la plus attractive de la région. L'accroissement démographique de ces aires urbaines représente 74% de l'accroissement démographique total de la région. Il est du à hauteur de 90% au solde migratoire et donc à l'attraction très importante de ce territoire.

Aires urbaines	Population 1990	Population 1999	Taux de croissance annuel
<i>Montpellier</i>	377 626	459 835	2,2%
<i>Perpignan</i>	230 839	249 016	0,8%
<i>Nîmes</i>	194 520	247 789	2,7%
<i>Béziers</i>	111 465	118 862	0,7%
<i>Narbonne</i>	65 440	70 750	0,9%
<i>Sète</i>	63 905	66 214	0,4%
<i>Lunel</i>	20 719	25 558	2,3%
<i>Beaucaire</i>	24 218	26 385	0,9%
<i>Agde</i>	17 610	19 988	1,4%
<b>Total</b>	<b>1 106 342</b>	<b>1 284 397</b>	<b>1,6%</b>
<i>Languedoc-Roussillon</i>	<b>2 111 985</b>	<b>2 295 648</b>	<b>0,9%</b>

Source INSEE 1999

<sup>3</sup> Voir le Schéma Régional d'Aménagement et de développement du territoire (Partie 3 : le défi de l'équilibre territorial)

### **1.1.3. Les aires urbaines de Montpellier, Perpignan et Nîmes : véritable « moteurs » démographiques du couloir languedocien**

A l'intérieur de cet espace urbain qui va de Perpignan au Sud à Beaucaire au Nord-Est, les aires urbaines de Montpellier, Perpignan et de Nîmes représentent les entités les plus dynamiques. Entre 1990 et 1999 le taux de variation annuel de leurs populations a été respectivement de 2,2%, et 2,7% pour les deux autres par an (0,93% en Languedoc-Roussillon, 0,35% au plan national).

Cet accroissement de la population devrait se poursuivre puisque l'aire urbaine de Montpellier pourrait atteindre, en 2030, 768 000 habitants (468 000 aujourd'hui), Perpignan 315 000 (251 000 aujourd'hui) et Nîmes 280 000 (223 000 aujourd'hui). Ces trois villes concentreraient l'accroissement démographique, puisque le poids dans le Languedoc-Roussillon de celles-ci passerait de 41% à 45%.

### **1.1.4. Les enjeux : augmentation de population, urbanisation et transport**

La densité relativement faible de la région Languedoc-Roussillon (82,5 hab. au km<sup>2</sup>, 108 sur le territoire national) et sa localisation géographique (climat méditerranéen, littoral ...) laisse à penser que le Languedoc-Roussillon gardera son statut de terre d'accueil. Ceci semble confirmé par le modèle de prospective démographique OMPHALE qui prévoit que la région pourrait compter 3,02 millions d'habitants en 2030.

Aussi, l'un des enjeux majeurs en matière démographique est de savoir comment cette croissance pourrait être répartie de manière homogène sur le territoire (équilibre littoral/arrière pays, notamment), et dans quelles conditions elle pourrait permettre de meilleures conditions de vie (taille humaine des villes, équipements répondant aux besoins des populations...), de déplacements (désengorgement des axes de transport du littoral) et d'urbanisation de l'espace (en maintenant des « espaces libres » existants le long du littoral), et favoriserait le maintien des villes moyennes intérieures nécessaires à l'attractivité de la région.

Par ailleurs, la structure linéaire des zones à forte densité qui se dessine dans le couloir languedocien, sans toutefois atteindre des densités insupportables, nécessite également le développement d'un système efficace de transports et de déplacement. L'engorgement actuel de l'A9 (section Nîmes/Montpellier/Béziers notamment) et du réseau ferroviaire entre Nîmes et Montpellier plaide en ce sens.

Le confortement des échanges inter urbains, grâce aux transports collectifs (notamment le train) permettra de maintenir des échanges entre les villes capitales (Lyon, Marseille, Montpellier) et les relations interrégionales de voisinage mais aussi les relations entre les différents bassins d'emploi performants et entre les villes moyennes intérieures et grandes villes du littoral, conditions nécessaires du maintien de marchés de l'emploi dynamiques.

## 1.2. Urbanisation, aménagement et organisation du territoire

### 1.2.1. L'espace littoral

Longtemps, les rivages du Languedoc sont restés insalubres et très faiblement peuplés. Seuls les pêcheurs occupaient cette zone.

Les aménagements de la bordure du golfe du Lion se sont progressivement effectués au cours du XX<sup>e</sup> siècle : canalisation des rivières, ouverture de canaux, assèchement des marais, implantation de vignes dans les zones inondables. A partir des années 60, une politique d'aménagement du littoral a été mise en œuvre dans le cadre de la mission Racine avec, pour objectif, l'exploitation du potentiel touristique lié à la mer et au soleil ; huit stations balnéaires et une vingtaine de ports ont ainsi été créés.

Le développement des infrastructures de transport permettant d'accéder rapidement aux stations, l'assainissement et l'irrigation des plaines littorales, l'urbanisation des bassins versants ont entraîné des mutations radicales, fragilisant par ailleurs l'environnement (complexes lagunaires, cordons dunaires...). Cette dynamique confère aujourd'hui à cet espace un caractère stratégique.

### 1.2.2. La plaine : étalement urbain et augmentation du nombre de déplacements

Dans le même temps, l'urbanisation accélérée et parfois désordonnée a engendré un étalement du tissu urbain. Les villes se sont étendues au détriment d'une partie de l'espace qui était traditionnellement alloué à l'agriculture et à la viticulture. De nouveaux types de territoires ont émergé, espaces périurbains constitués de vastes lotissements desservis pour l'essentiel par le mode automobile.

Aujourd'hui, la plaine, qui rassemble la majorité de la population de la région, est un espace organisé autour d'un maillage de villes (Perpignan, Narbonne, Béziers, Sète, Montpellier, Nîmes) dont Montpellier, la capitale régionale, constitue le centre nerveux. Cet espace continue son développement et les prévisions à l'horizon 2020 envisagent la poursuite de la poussée démographique depuis la décennie 80.

Cet accroissement pose des problèmes importants en matière d'organisation du territoire et, notamment, en termes d'accessibilité et de déplacements. L'augmentation des zones urbanisées s'est accompagnée d'une hausse significative des déplacements et notamment des déplacements domicile-travail. Selon l'INSEE, en 1975, 75,3% de la population résidaient et travaillaient dans la même commune. En 1990, ce pourcentage est tombé à 60,5%. En 1999, il est arrivé sous la barre des 50%. Ceci s'explique en partie par le développement des zones résidentielles à la périphérie des grandes villes.

De plus, on assiste à une certaine concentration des grands équipements. Si au niveau des déplacements vers les collèges et lycées, la répartition est assez homogène à l'intérieur du couloir languedocien, (Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan sont, sur ce plan des pôles structurants), les déplacements domicile-université, en revanche, sont essentiellement polarisés sur Montpellier, la capitale régionale, qui accueille près de 70 000 étudiants sur 83 000 dans la région, (soit une proportion de 84%) et ce, malgré le développement de pôles universitaires à Perpignan, et Nîmes<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Sources : INSEE déplacements domicile-étude 1999, Académie de Montpellier.



### 1.2.3. Urbanisation et mobilité : un grand enjeu régional

Cette situation est devenue un grand enjeu régional et divers documents de planification en font un de leurs axes d'actions.

Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) approuvé le 16 novembre 1999 et dont le but est de définir le « souhaitable » en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, souligne les inconvénients du système actuel d'organisation de l'espace :

*« Les choix urbanistiques actuels conduisent à un étalement des villes, une localisation des habitats et une implantation des activités génératrices de déplacements dans des zones spécifiques distinctes. Ils sont générateurs de déplacements toujours plus nombreux. Par ailleurs, ces choix ne sont guère favorables à l'utilisation de modes de transports autres que la voiture. »*

L'augmentation croissante de ces déplacements a débouché sur une prise de conscience des acteurs régionaux et sur la nécessité d'apporter des réponses à ces problèmes. En effet, le risque de saturation du réseau des transports et de propagation de nuisances qui lui sont liées se confirme. La situation est particulièrement sensible entre Nîmes et Montpellier (20 à 30 minutes de gare à gare, 30 à 45 minutes de ville à ville par l'autoroute A9).

L'amélioration des réseaux, mais aussi une réorganisation de la hiérarchie dans les modes de transport apparaît aujourd'hui nécessaire. Mais l'aménagement durable du territoire nécessite de dépasser la seule problématique du transport ; un objectif important consiste en particulier à rapprocher les lieux de résidences et les lieux de travail.

Le *Document Unique de Programmation (DOCUP)* a également repris ces enjeux dans son diagnostic de territoire. Il pose ainsi le problème des déséquilibres entre les bassins d'emploi et les bassins d'habitat qui le conduisent à proposer plusieurs orientations :

- “une tendance à la spécialisation, voire à la ségrégation spatiale et sociale, appelant une meilleure répartition des activités et des hommes,
- une insuffisance ou une absence de desserte et de transports collectifs dans certaines zones qui impose une plus grande coordination des autorités organisatrices des transports,
- une insuffisance de certains équipements et services commerciaux qui nécessite une meilleure coordination à cette échelle,
- une qualité des sites d'accueil qui impose une réflexion territorialisée “.

Deux actions ressortent alors comme prioritaires :

- adapter le niveau d'équipement au contexte d'une croissance démographique forte, en particulier sur les pôles urbains du littoral, et de l'accroissement corrélatif des trafics locaux ;
- assurer un développement équilibré des différents bassins d'emploi de la région.

Le Plan des déplacements urbains<sup>5</sup> devrait permettre de répondre à ces besoins.

---

<sup>5</sup> Le PDU et le DVA : des outils de rationalisation et de structuration urbaine pour les agglomérations

PDU : Le Plan de Déplacements urbains (PDU) est une démarche globale qui porte sur l'organisation de l'ensemble des déplacements dans l'agglomération. Ce document qui a vu le jour avec la Loi d'Orientation des

Le PDU de Nîmes prévoit notamment la réalisation de trois projets

- le projet TORO (Transport Organisé en Réseau Ouvert) : ce projet est un réseau urbain qui a pour but d'améliorer la desserte de Nîmes. Il s'organisera autour de logiques diamétrales Nord/Sud et Est/Ouest pour assurer un accès régulier au centre ville ;
- le réseau NORIA (Nîmes : Organisation d'un Réseau d'Intérêt d'Agglomération) : il devra assurer la cohérence et la complémentarité des différents services de transport départementaux, régionaux, nationaux et internationaux qui convergent vers la gare routière de Nîmes au sein d'une logique d'agglomération ;
- la modernisation de l'offre de services du TCU (Transport Collectif Urbain) à vocation de desserte urbaine et périurbaine ;

Le PDU de Montpellier propose notamment :

- le développement des transports collectifs urbains : création, à l'horizon 2010, de deux nouvelles rames de tramway pour alléger la première et offrir aux usagers une desserte optimale de l'agglomération ;
- le projet de restructuration de la gare Saint Roch de Montpellier : accueillir dans les meilleures conditions possibles le TGV et ses passagers et assurer la liaison avec le réseau de transport collectif (ce projet est en cours de réalisation);

#### 1.2.4. Organisation du territoire

Le territoire connaît depuis peu l'émergence de territoires de projets. Au 1<sup>er</sup> juillet 2002, le couloir languedocien et le Roussillon comptent 7 pays en périmètre d'étude :

Pays reconnus en CRADT dans le couloir languedocien au 1<sup>er</sup> juillet 2002

<i>Nom du pays</i>	<i>Nombre de communes</i>	<i>Ville principale</i>	<i>Population du pays</i>
<i>Agly</i>	49	Rivesaltes	55 000
<i>Garrigues Costière de Nîmes</i>	25	Nîmes	204 000
<i>La Narbonnaise</i>	42	Narbonne	103 000
<i>Petite Camargue</i>	30	Vauvert	70 000
<i>Plaine du Roussillon</i>	26	Perpignan	210 000
<i>Pyrénées Méditerranée</i>	57	Argelès-sur-Mer	85 000
<i>Uzège Pont du Gard</i>	53	Uzès	52 000

Source : observatoire de l'intercommunalité, 2002

---

Transports Intérieurs (LOTI) en 1982 et qui a été imposé par la Loi sur l'Air de 1996 a pour objet de définir l'organisation des transports et déplacements des biens et des personnes, et, de réguler la circulation et le stationnement dans l'aire d'étude concernée. C'est un outil de synthèse pour accorder les politiques de déplacements et d'urbanisation et ainsi favoriser un développement harmonieux des agglomérations.

DVA : Instauré en 1991, le Dossier de Voirie d'Agglomération concerne les opérations routières en milieu urbain pour les agglomérations supérieures à 20 000 habitants. L'objectif est de définir les réseaux structurants des agglomérations à un horizon de 25-30 ans en réfléchissant à la planification urbaine et à l'organisation des déplacements dans une démarche concertée entre l'Etat et les collectivités locales.

En milieu urbain, 3 communautés d'agglomération se sont créées en 2001.

<i>Nom des communautés d'agglomération</i>	<i>Date de création</i>	<i>Nombre de communes</i>	<i>Population</i>
<i>C.A Béziers méditerranée</i>	2001	13	101 068
<i>Montpellier Agglomération</i>	2001	15 <sup>(1)</sup>	320 523
<i>C.A de Têt (Perpignan)</i>	2001	6	130 534

Source : observatoire de l'intercommunalité, 2002

D'autres périmètres d'agglomération sont en cours de réflexion notamment autour de la ville de Sète et du bassin de Thau. Ces territoires développent des relations importantes en terme de relations domicile-travail qui ont des conséquences sur les déplacements à prendre en compte dans toute planification future.

Si le territoire est bien structuré au niveau des communautés de communes (99 sur le territoire régional), la construction des territoires de projet (Pays, communautés d'agglomération) a pris un certain retard mais ces nouveaux outils d'aménagement et de développement devraient influencer les modes d'organisation et d'actions à venir sur les territoires (harmonisation des équipements et services ...).

#### **1.2.4. Les enjeux : urbanisation, transport et environnement**

La spécialisation et l'augmentation des zones urbanisées (zones résidentielles/zones d'activité) ainsi que l'augmentation du nombre de trajets entre les zones résidentielles (périphérie des villes) et les espaces d'activité, et de l'augmentation des temps de transport se traduisent par la congestion de certains axes de circulation et de déplacement (A9 au droit de Montpellier) et par des effets secondaires : surcoût d'entretien des infrastructures, insécurité routière... Ce problème pose la nécessité d'un réseau de transport efficace pour répondre aux besoins de l'urbanisation croissante et des modes de vie qui en découlent.

Le couloir languedocien a connu ces 50 dernières années une mutation importante de ses espaces naturels (le littoral, les marais...) et de ses espaces agricoles (plaine viticole) afin d'accueillir de nouvelles populations. Outre l'étalement urbain, ce phénomène se traduit aujourd'hui par une augmentation des déchets, des conflits d'usages entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles et la fragilisation de certains espaces naturels. L'urbanisation et ses effets secondaires doivent donc être maîtrisés au regard de ces enjeux.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Montpellier Agglomération compte en 2002 36 communes

## 1.3. Infrastructures de transports et déplacements

Le couloir languedocien est un axe historique de communication depuis l'Antiquité. Les voies ferrées principales construites en Languedoc et en Roussillon à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ont ainsi repris ces itinéraires, dictés par la géographie.

Quant au réseau autoroutier, il s'est développé dans les plaines littorales suivant les mêmes axes assurant un contournement du Massif Central et le franchissement des Pyrénées.

Aujourd'hui les principaux courants d'échanges en Languedoc-Roussillon relient le Nord et le Sud par l'axe Paris-Lyon-Barcelone et sont à l'origine de trafics importants (221 trains par jours sur l'axe Nîmes Montpellier en 1999, 94 000 véhicules par jours dont 20% de poids lourds en été sur l'A9 entre Nîmes et Montpellier), tant nationaux qu'internationaux, auxquels s'ajoutent des flux également croissants en provenance ou à destination de la transversale Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

Dans ce couloir, tous les modes de transports destinés aux échanges de personnes ou de biens sont présents.

### 1.3.1. Le réseau ferré

#### 1.3.1.1. Caractéristiques

Le réseau ferroviaire du couloir languedocien comprend :

- une artère principale, Nîmes–Narbonne, et ses prolongements : au Sud vers Perpignan-Barcelone d'une part et vers Toulouse d'autre part, au Nord et à l'Est vers Tarascon (et au-delà vers Marseille et Avignon), et pour le fret vers l'agglomération lyonnaise via la rive droite du Rhône ;
- la LGV Méditerranée, mise en service en juin 2001.
- un réseau complémentaire à l'axe principal, qui dessert des localités de l'arrière-pays des cinq départements de la région. Les principales lignes sont : Nîmes-Alès-Langogne, Nîmes-le Grau du Roi, Béziers-Neussargues et Perpignan-Villefranche.

L'ensemble du réseau ferré de la région représente 1 488 km de lignes, dont 409 km en double voie et 809 km de lignes électrifiées. Les **principales gares** sont celles de Montpellier, Nîmes, Narbonne, Béziers et Sète.

#### 1.3.1.2. Problématiques et enjeux

Sur l'artère principale languedocienne (Nîmes-Narbonne), la circulation ferroviaire doit faire face à des contraintes de plus en plus fortes, liées à la capacité de ses installations.

Les investissements d'équipement réalisés jusqu'à présent ont rendu possible une amélioration du débit de la ligne, mais d'ores et déjà le seuil de saturation de ces installations est atteint. Ces difficultés, dues au nombre élevé de circulations, sont accrues par la coexistence, sur les mêmes voies, de plusieurs types de trafics circulant à des vitesses différentes et assurant des dessertes distinctes (TGV, trains classiques, TER, fret).

Les points particulièrement durs du couloir languedocien, en matière de capacité d'exploitation sont :

- la section de Nîmes à Montpellier, arrivée à saturation, en raison à la fois du nombre de trains à faire circuler, de l'hétérogénéité de leurs vitesses limites, et des faibles possibilités d'évitements et de dépassements intermédiaires de trains : seule la gare de Lunel permet cette opération, qui, en outre, est réalisable plus aisément en sens impair qu'en sens pair ;
- la gare de Nîmes : cette gare est actuellement en rénovation pour ses emprises commerciales et ses accès à la nouvelle gare routière contiguë, mais sa capacité ferroviaire ne sera pas augmentée ; les liaisons et évolutions de rames et d'engins entre la gare voyageurs et le chantier de Courbessac et la gestion de la bifurcation de la ligne de Rive Droite occasionnent par ailleurs des contraintes fortes sur la capacité « locale » de cette section de ligne ;
- la gare de Montpellier : la capacité nouvelle de la gare, avec la réalisation pour l'arrivée du TGV Méditerranée de la sixième voie à quai, est cependant déjà consommée en grande partie par l'augmentation du nombre des TGV et des TER ayant origine ou terminus à cette gare et de leurs temps de stationnement à quai ;
- la gare de Narbonne ne bénéficie pas d'une bonne répartition des flux en direction de Toulouse et de Perpignan, les installations ferroviaires provoquant des cisaillements de voies à niveau aux points de bifurcation entre les trois sections de lignes y convergeant. Par ailleurs, il faut tenir compte des rebroussements à quais occasionnés par les trains de voyageurs la desservant sur l'axe Perpignan – Narbonne – Toulouse.

### 1.3.1.3. Projets

Deux types de projets sont à distinguer : les projets pour lesquels les décisions ont été prises par l'Etat et dont l'achèvement sera possible avant 2010, et les projets à plus long terme prévus pour 2020.

Les projets à l'horizon 2010<sup>6</sup> :

- **réalisation complète en 2008 de la ligne nouvelle à écartement européen entre Perpignan et Barcelone.** Cette ligne sera mixte, voyageurs et fret. Le tronçon Perpignan-Le Perthus sera mis en service en 2005. Ce projet permettra de diminuer les temps de parcours internationaux en atténuant l'obstacle géographique de la traversée des Pyrénées et de l'obstacle technique de la différence d'écartement des voies entre la France et l'Espagne ;
- **contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier (2008)** : ce projet de ligne « mixte » (Trains de Voyageurs à Grande Vitesse et Fret) a pour but de doubler le tronçon Nîmes-Montpellier qui est aujourd'hui saturé et ainsi de disponibiliser de nouveaux sillons pour permettre ou poursuivre le développement des transports de marchandises et de personnes, notamment régionaux ;

---

<sup>6</sup> Sources CPER 2000-2006

- **réalisation du viaduc de Courbessac**, à Nîmes (2004) : l'objectif de cet équipement est d'éviter l'actuel rebroussement entre Nîmes et Alès, et donc de réaliser une offre plus rapide et plus attractive sur cette relation régionale ;
- **aménagement des gares de Nîmes, Montpellier, et Perpignan** : ces aménagements prévus dans le contrat de plan Etat Région Languedoc-Roussillon 2000-2006 vont permettre d'accompagner la croissance prévue des trafics voyageurs (TGV, TER) tout en renforçant l'articulation de la gare et de la ville ;
- **chantier de transport combiné de Sète** : le transfert à Sète du chantier CNC (Compagnie Nouvelle de Conteneurs) de Montpellier est programmé pour 2003. L'objectif est de réaliser le regroupement sur un seul et même site des activités CNC de transport continental. Il permettra de supporter la forte croissance attendue du trafic, et réalisera une amélioration sensible de l'intermodalité fer-mer ;
- **extension du chantier de transport combiné Saint-Charles à Perpignan**, devenue nécessaire pour permettre la poursuite de la constante progression du trafic de transport combiné connue ces dernières années.

Les projets à l'horizon 2020<sup>7</sup>

- **prolongation de la Ligne Nouvelle Languedoc-Roussillon** qui devrait être progressivement réalisée entre 2008 et 2020. L'objectif sera de relier le réseau TGV à l'Espagne via Montpellier, Narbonne et Perpignan, et de dégager les capacités nécessaires face à la croissance attendue du fret international ;
- amélioration des services ferroviaires sur la ligne **Bordeaux-Toulouse-Narbonne** pour faciliter et accélérer les relations sur l'axe transversal sud ;
- **aménagement de la ligne Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand** (2006) : l'objectif est de réaliser à terme (2015-2020) un axe alternatif de fret nord-sud, pour des transports légers et également de favoriser le développement du fret régional.

### 1.3.2. Le réseau routier

#### 1.3.2.1. Caractéristiques

Avec les nationales RN9 (Paris-Espagne par Le Perthus) et RN113 (Bordeaux-Marseille) doublées respectivement par les autoroutes A9 et A61, et un réseau de routes départementales très denses, le réseau routier du Languedoc-Roussillon permet aujourd'hui une bonne accessibilité entre les villes principales et secondaires de la zone d'étude.

---

<sup>7</sup> Source : dossier d'IMEC du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (2002)

### 1.3.2.2. Problématiques

Cependant, cette accessibilité devrait se détériorer en raison de la forte croissance des trafics de l'A9 avec un important flux de voitures particulières en été et un trafic croissant de marchandises sur l'ensemble de l'année.

A la vue de ces chiffres, il paraît donc indéniable qu'une saturation totale à court ou moyen terme au droit de Montpellier, évitée temporairement par la mise à 2x3 voies de l'autoroute en 1988, devrait être atteinte prochainement du fait des perspectives de développement des trafics de transit et de desserte locale d'échanges. Plusieurs facteurs expliquent cette situation :

- une proportion de poids lourds supérieure aux valeurs habituelles (de l'ordre de 20 % sur la plupart des autoroutes françaises). Elle atteint 36% au Perthus et reste à 22% au droit de Montpellier, alors que l'autoroute à cet endroit accueille de très nombreux déplacements de véhicules légers de proximité ;
- une croissance du trafic poids lourds plus rapide que celle des véhicules légers, la proportion de poids lourds augmentant ainsi d'année en année ;
- l'autoroute A9 a structuré, depuis sa mise en service en 1967, le développement et l'organisation du Sud de l'agglomération montpelliéraine. La gratuité des échangeurs qui jalonnent son parcours aux abords de la ville en fait un axe privilégié pour la desserte urbaine de l'agglomération ;

### 1.3.2.3. Les projets

Les grands projets routiers ne sont pas nombreux. Seul le projet SESAM (Système d'Echanges au Sud de l'Agglomération de Montpellier) est acquis. Ce projet de doublement de l'A9 par une autoroute nouvelle de 2X3 voies entre les échangeurs de Vendargues et de Saint Jean de Védas, assurera la continuité, au droit de Montpellier, du réseau autoroutier.

Ce projet permettra de séparer les flux de transit générés par l'agglomération en améliorant la sécurité et de doter Montpellier d'une véritable rocade sud. Selon le dossier d'IMEC du SESAM, le trafic sur l'A9 devrait atteindre, en 2015, au niveau de Montpellier 130 000 véhicules par jour en moyenne annuelle et 145 000 en été.

Par ailleurs, le projet de l'A75 reliant la région Languedoc-Roussillon au Massif Central via Clermont Ferrand débouchera sur Béziers qui devrait connaître une croissance de ces flux de circulation.

### 1.3.3. Le transport maritime

Le transport maritime est relativement développé avec les ports de Sète, qui est le plus important, de Port la Nouvelle et de Port Vendres. Ces ports sont tous reliés au fer et constituent des nœuds multimodaux.

### 1.3.3.1. Les projets

Ces trois ports se retrouvent aujourd'hui au cœur d'un vaste projet de développement du transport maritime par l'intermédiaire de lignes nouvelles de cabotages (appelées « autoroutes de la mer ») qui partiraient des ports espagnols catalans vers l'Italie via la côte méditerranéenne française.

Ces autoroutes de la mer pourraient avoir des conséquences importantes sur la compétitivité des ports languedociens et azuréens, du fait de leurs connexions avec le fer.

### 1.3.4. Le transport aérien

L'éloignement de Paris et la diversification géographique de la demande imposent au couloir languedocien et au Roussillon de disposer de liaisons aériennes de bonne qualité. Ainsi, ce territoire dispose de quatre aéroports : Montpellier, Nîmes, Perpignan et Béziers<sup>8</sup>.

Aéroport	Trafic 1990	Trafic 2000	Evolution 1990-2000
Montpellier	1 113 538	1 749 189	+57%
Nîmes	363 169	277 621	-23%
Perpignan	532 539	491 923	-7,6%
Béziers	67 411	68 862	+2,1%
Total	2 078 020	2 759 521	+32%

Source : Avant projet Sommaire du contournement de Nîmes et Montpellier-Mai 2001

L'aéroport principal est celui de Montpellier qui dispose de relations directes quotidiennes en France et à l'étranger et est raccordé aux hub aéroportuaire de Clermont-Ferrand et Nice. Ces liaisons sont complétées par des lignes saisonnières ou de fin de semaine et de nombreuses possibilités de correspondances avec Orly et Roissy. Les quatre autres aéroports, qui semblent en perte de vitesse sur la dernière décennie sur les lignes nationales, pourraient connaître un développement grâce à l'arrivée d'opérateurs « low coaster » (Buzz, Ryanair, ...) desservant les destinations nationales ou avec l'étranger.

#### Projets

Les services de l'Etat mènent actuellement des réflexions sur le doublement des pistes de l'aéroport de Montpellier. En attendant, un plan d'investissement de 40 millions d'euros qui prévoit entre autre la construction d'un second hall de départ en 2003 est en cours. Ce projet aura pour but d'absorber la hausse continue du trafic.

---

<sup>8</sup> Auquel on peut rajouter Carcassonne dans l'Aude



## 1.4. Economie

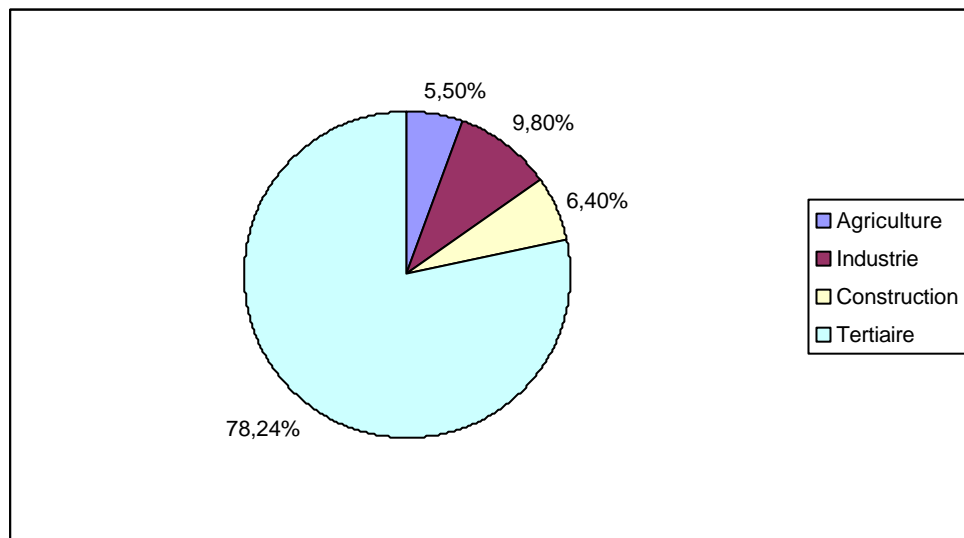
### 1.4.1. L'emploi

#### 1.4.1.1. Caractéristiques

Le couloir languedocien et le Roussillon concentrent une grande part de l'emploi total de la région.

Selon les sources INSEE, en 1999, 6 zones d'emploi (Montpellier, Nîmes, Perpignan, Béziers-Saint-Pons, Narbonne et Sète) représentaient 76,5% de l'emploi total en Languedoc-Roussillon.

Celui-ci se décomposait en 1999 de la manière suivante :



Source INSEE, 1999

Les chiffres montrent que les emplois industriels (9,8%) sont peu représentés sur le territoire (à titre de comparaison l'emploi industriel en France représente plus de 18%). Ceci est particulièrement marqué sur les zones d'emploi de Perpignan (6,7% du total de l'emploi) et de Narbonne (6,7%). Pour autant, les agglomérations de Béziers et de Nîmes disposent d'une industrie en développement. Béziers est orientée sur le travail des métaux et depuis peu l'embouteillage alors que Nîmes affiche un savoir faire plus spécifique dans l'industrie agroalimentaire.

Au contraire, l'emploi tertiaire est sur-représenté (78,2% contre 71,8% au niveau national), notamment en raison du tourisme qui est au centre de la richesse économique des villes du territoire. Cette part importante des activités tertiaires est due également au développement des secteurs liés à l'accroissement de population (services à la population, services publics, activités financières et immobilières). De même, l'essor de l'économie résidentielle, c'est à dire les secteurs d'activité liés aux résidents temporaires (tourisme, résidents secondaires), entraîne également une forte augmentation de ce type d'emploi.

Ce tissu de l'emploi a pour conséquence une faiblesse relative des revenus au niveau de ces zones d'emplois. En effet, il apparaît que les secteurs du tourisme (environ 47 000 emplois directs et indirects en 2000 selon l'INSEE) fournissent des revenus moindres aux

salariés. De même les emplois sont souvent précaires, ce qui entraîne de fortes rotations de main d'œuvre.

### 1.4.2. Le chômage

La conséquence de cette situation est un chômage très élevé. En 1999, selon l'INSEE, les zones d'emploi étudiées présentaient des taux de chômage de près de 20% alors que la moyenne nationale était de 12,95%.

Si la situation du marché du travail s'est améliorée, le chômage reste fort dans ces zones d'emploi.

### 1.4.3. Les filières de l'économie

#### 1.4.3.1. L'agriculture

L'agriculture emploie 5,5% de la population active sur les zones d'emploi du couloir languedocien.

Elle est principalement marquée par la prédominance de la viticulture qui continue à jouer un très grand rôle dans l'économie locale même si celle-ci connaît actuellement une crise importante, due à la baisse des prix de l'hectolitre de vin (l'hectolitre de vin de table est passé de 41,15€ à 30,50€ entre 2000 et 2002). Cette crise remet en cause une partie de la viticulture et touche plus particulièrement les vins de table dit « de base », notamment autour de Béziers où de nombreux viticulteurs n'ont pas pu profiter de la période d'euphorie 1996-2000 pour renouveler et améliorer leur capital technique et leur méthode de production.

Un segment du secteur connaît toutefois une période de croissance. La production AOC, fondée sur un cahier des charges strict, une amélioration de la qualité de la production et sur la maîtrise des réseaux de distribution tend à gagner de plus en plus part de marché. Les AOC se sont multipliées depuis une dizaine d'années :

- Côtes de Roussillon (région de Perpignan), Fitou, Picpoul de Pinet, Saint Chinian, Faugères, Côteaux du Languedoc, les Costières de Nîmes, la Clairette de Bellegardes, les Côtes du Rhône...

Le développement de ce type de production est l'un des grands enjeux pour l'économie du couloir languedocien.

Le deuxième secteur le plus important dans l'agriculture de la zone d'étude est la conchyliculture. Celle-ci est fortement représentée à Port-Vendres et surtout autour de l'Étang de Thau. Cette zone, qui représente 10% de la production nationale dispose d'une bonne image et se positionne de mieux en mieux sur le marché national. L'amélioration des réseaux de distribution en est une des raisons. Le développement et l'amélioration des moyens de transport représentent pour ce secteur un formidable enjeu de développement.

#### 1.4.3.2. L'industrie

L'industrie est très faiblement représentée sur le territoire. Le tissu industriel est marqué par la présence de nombreuses petites entreprises qui créent un tissu diffus où la présence limitée de bassins de grande envergure s'observe sur le territoire. Cependant quelques zones se démarquent par une certaine spécialisation.

- La zone de Nîmes représente le plus fort réservoir d'emplois industriels (17,5% des emplois). Les industries de la chimie-pharmacie et de l'agroalimentaire (Royal Canin, Perrier...) sont les plus représentées ;
- La zone de Montpellier est la plus dynamique ces dernières années, avec de nouvelles implantations notamment dans le domaine de l'informatique (IBM), de l'électronique, du médical (Sanofi-Synthelabo), du para-médical et du multi-média. Ce secteur repose sur un potentiel scientifique et technique de 10 000 personnes (universités, écoles...)
- La zone de Béziers est spécialisée dans la métallurgie et la mécanique. Ce secteur emploie environ 2 500 personnes soit 50% du total de l'emploi industriel sur la zone d'emploi de Béziers. Ce secteur est en croissance et structuré, avec notamment la présence d'un Système Productif Localisé (le SPL Camdib).
- Sète avec son port propose des emplois conséquents dans la filière bois.

Dans les autres territoires du couloir Languedoc-Roussillon, l'activité est plus diverse et ne représente pas vraiment de poids économique à l'exception du potentiel touristique.

La position géographique centrale du couloir méditerranéen en Europe du sud et les projets de développement des transports (LGV, Projet SESAM à Montpellier, contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier...) sont des atouts encore masqués par la sous-industrialisation. Les principales villes du couloir méditerranéen pourraient se servir de ces atouts pour mener une politique d'attraction des entreprises notamment dans le secteur technologique.

#### 1.4.3.3. Le secteur tertiaire

Le secteur tertiaire représente 78,24% des emplois dans le couloir languedocien. Outre le commerce qui se développe grâce à l'afflux massif de populations nouvelles et au tourisme, le secteur des transports et de la logistique est le secteur qui représente le plus gros potentiel de développement.

En effet, le couloir languedocien est un secteur de transit de fret très important. Sa position géographique en fait le carrefour de l'Europe du Sud.

Ce secteur d'activité représente un **enjeu majeur** pour Perpignan et Sète.

- Perpignan : l'extension du chantier Saint-Charles à Perpignan est la résultante d'une constante progression du transport combiné. L'accroissement d'activité s'accompagne de besoins nouveaux en matière d'aires de stockage et de voies. Au terme de la réalisation de ce chantier, le site devrait pouvoir accueillir des trains de 750 mètres. La réalisation prochaine de la ligne nouvelle à écartement européen entre Perpignan et

Barcelone devrait ouvrir de nouvelles perspectives en termes d'activités logistiques et de transports.

- **Sète** : le port de Sète est le deuxième port méditerranéen français concernant le transport de marchandises. Le trafic total en 2000 y a été d'un peu moins de 4 000 000 de tonnes de marchandises (source CCI de Sète). Son activité repose sur les vracs liquides (hydrocarbure, produits chimiques, produits alimentaires...), sur les vracs industriels et agroalimentaires (charbon, engrais, minerais, aliments pour bétails...) et sur les produits forestiers.
- Le transfert prochain du chantier CNC présente un réel intérêt économique. Il permettra de supporter une forte croissance du trafic. De même, la position géographique et logistique de Sète (Voie ferrée, A9 ; le canal du Rhône à Sète, l'aéroport de Montpellier Méditerranée, port de Sète) en fait un véritable centre logistique du couloir languedocien.

Ces deux villes possèdent donc des atouts indéniables et peuvent utiliser ceux-ci pour asseoir leur développement.

#### 1.4.3.4. Le tourisme

Le tourisme représente un des maillons essentiels de l'économie régionale puisque, selon l'INSEE, il représenterait environ 42 000 emplois directs.

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.

#### Répartition de l'hébergement touristique

Capacité d'hébergement en 2000 (nombre de lits)	Littoral	Urbain	Arrière Pays	Languedoc-Roussillon
Hôtels	15 152	22 320	14 814	52 286
Résidences de tourisme	18 110	7 313	9 403	34 826
Camping	206 187	32 739	78 306	317 232
Hébergement familial	29 894	12 073	15 522	57 489
Résidences secondaires	942 690	134 630	446 505	1 523 825
Total	1 212 033	134 630	564 550	1 985 568

Source, CRT 2000

#### Les caractéristiques<sup>9</sup>

Un littoral de qualité : le littoral reste aujourd'hui la principale destination touristique et le principal atout du territoire. Il comporte de nombreux équipements et hébergements capables de satisfaire la demande touristique. Ainsi, le littoral du couloir languedocien est un haut lieu du nautisme en France avec les ports de Port Camargue, La Grande Motte... Le littoral connaît cependant des problèmes : l'offre, qui date en partie de la mission RACINE (années 60) se dégrade et ne correspond plus aux demandes qualitatives des

<sup>9</sup> Source : CRT, atlas du tourisme 2000, SRADT 2000-2020

touristes. La création de la Mission Interministérielle d'Aménagement du littoral de Languedoc-Roussillon doit permettre de résoudre ce problème.

Le Pont du Gard ; un des sites touristiques majeurs du département : avec 1,2 millions visiteurs par an pour l'année 2001<sup>10</sup>, le Pont du Gard draine une population touristique importante dans l'arrière pays qui emprunte l'autoroute A9. Les investissements récents réalisés sur le site afin de retenir les touristes et la diversité de l'offre alentour en fait un haut lieu de fréquentation qui a des incidences en matière de déplacements.

### **Un réseau de ville au fort potentiel architectural**

Le couloir languedocien est composé d'un réseau de villes au passé historique et à l'architecture riche. Les villes de Nîmes et Narbonne et leur patrimoine antique, les villes de Perpignan et de Montpellier, pour la richesse de leur patrimoine du moyen âge, Béziers et Sète pour la richesse de leur passé industriel, portuaire et fluvial sont autant de ressources touristiques complémentaires pour le territoire. Ces villes présentent l'avantage d'une accessibilité remarquable (A9, aéroport, TGV...).

### **Le développement du tourisme d'affaire<sup>11</sup>**

Montpellier se classe aujourd'hui en troisième position pour les congrès après Paris et Strasbourg. Avec son complexe « Enjoy Montpellier » (le Corum, le Zénith et le parc des expositions), la ville a accueilli en 2000 près de 85 000 congressistes. La réussite de ce type de tourisme est conditionnée par la qualité de l'offre d'hébergements, la qualité de l'environnement (climat, stations balnéaires ...) et l'accessibilité.

### **Les enjeux**

Le succès touristique du couloir languedocien tient à ses paysages, son offre touristique, son patrimoine mais également à son accessibilité. Celle-ci représente d'ailleurs un des enjeux majeurs du développement de ce secteur:

En effet, le tourisme, du fait des améliorations des moyens de transport et du réaménagement du temps de travail connaît une mutation progressive de la demande. Les professionnels du tourisme envisagent désormais sérieusement une réduction de la durée des séjours et 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 nouvelle (d'origine parisienne, lyonnaise...) pour les séjours de fin de semaine. 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.

---

<sup>10</sup> Source : Conseil Général du Gard

<sup>11</sup> Source : Midi-libre

## 1.5. Environnement<sup>12</sup>

### 1.5.1. Les territoires à enjeux

Le territoire du couloir languedocien présente des enjeux environnementaux forts. **Le profil environnemental du Languedoc-Roussillon (décembre 2001)** a hiérarchisé la région en 37 territoires. 7 territoires concernent le couloir Languedoc-Roussillon :

- **la plaine du Roussillon** : bénéficiant d'une situation au cœur du triangle Barcelone-Toulouse-Montpellier et sur l'arc méditerranéen, la plaine du Roussillon est marquée par une urbanisation croissante, notamment à Perpignan et sa périphérie. C'est également une zone de plaine, support de vignobles ;
- **le littoral du Roussillon** : cette zone est marquée au Nord par une côte sableuse et de lagunes et au Sud par une côte rocheuse. Les milieux naturels typiques et les aménagements touristiques littoraux alternent sur la côte. Ce secteur est densément urbanisé avec notamment le pôle urbain de Canet-Plage ;
- **le littoral de l'Aude** : le littoral audois s'étend de Port Leucate jusqu'au Nord de Narbonne, le long de l'A9. Il comprend de nombreux étangs (Leucate, Lapalme, Bages-Sigean), le massif calcaire de la Clape, l'agglomération de Narbonne et le site industrialo-portuaire de Port la Nouvelle. La pression touristique sur les plages crée un conflit d'usage notamment avec la production agricole. Il s'est développé un projet de PNR au niveau du complexe lagunaire de Bages-Sigean ;
- **la plaine du Narbonnais** : cette plaine s'étend sur les nappes alluviales de l'Hérault et l'Orb. Elle est composée des collines du Narbonnais. Ce territoire est organisé autour du pôle urbain de Béziers sur l'axe Marseille-Barcelone. La population y est assez dense. Les espaces ruraux qui l'entourent remplissent une fonction viticole et touristique assez importante. L'arrachage des vignes associé aux pressions d'urbanisation est à l'origine d'un mitage actuel du territoire ;
- **le littoral de l'Hérault** : la frange littorale héraultaise est principalement constituée de côtes sableuses bordées par une série de lagunes, auxquelles s'ajoutent les deltas et embouchures des fleuves côtiers (Lez, Hérault, Orb, Aude). Ces vastes espaces créent des paysages particuliers (étang de Thau...). La fréquentation touristique et l'urbanisation y sont croissantes, le littoral héraultais a en effet connu la plus forte croissance de la côte du Languedoc-Roussillon ;
- **les Garrigues du Montpelliérais** : ce secteur est profondément marqué par la présence de l'agglomération montpelliéraine qui induit des phénomènes de péri-urbanisation marqués, le développement de réseaux d'infrastructures déjà denses, d'importantes pressions sur la plaine agricole ainsi qu'une fonction croissante de loisirs sur les garrigues. Au Nord de cette zone, le milieu est plus préservé avec la prédominance forestière, où alternent vallées profondes sillons cultivés et versants abrupts ;

---

<sup>12</sup> Toutes les données proviennent du profil environnemental du Languedoc-Roussillon-décembre 2001

- **les Costières**: le territoire s'articule autour de la ville de Nîmes et s'étend sur la plaine agricole de la Vistrenque, confrontée au développement de Nîmes et à la croissance des villes péri-urbaines. Cette région concentre de nombreuses infrastructures car elle constitue un véritable carrefour entre le couloir languedocien et rhodanien. Le caractère agricole est en partie remis en cause par la péri-urbanisation.

### 1.5.2. Les principaux enjeux

Le couloir languedocien est composé de deux grandes entités paysagères : la plaine et le littoral.

#### 1.5.2.1. La plaine

Les enjeux concernant la plaine sont essentiellement liés au développement de l'urbanisation, même s'il convient de préciser que celle-ci est toute relative et que les secteurs agricoles y occupent encore un espace nettement majoritaire.

Il convient tout de même de mettre en avant certains problèmes. En effet, ces espaces sont confrontés à la gestion des déchets : déchets industriels spéciaux, déchets toxiques en quantités dispersées, déchets agricoles spéciaux. De même, l'augmentation du nombre d'infrastructures et des zones résidentielles augmentent certaines nuisances : qualité de l'air et du bruit. La plaine, couloir de communication est également sujette à certains risques technologiques comme le transport de matières dangereuses. Ce risque est particulièrement important dans le territoire des Costières et dans la plaine du Narbonnais (il est plus modéré autour de Montpellier).

Parallèlement, il convient de considérer les richesses environnementales de ce territoire comme des éléments de qualité importante pour son attractivité (accueil de nouvelles populations, accueil touristique).

#### 1.5.2.2. Le littoral

Le littoral, malgré une densité assez forte de stations balnéaires présentent une qualité environnementale remarquable. Le linéaire côtier préservé (en grande partie grâce à la réglementation) est encore important, et certains sites constituent des paysages remarquables (l'Étang de Thau, étangs et lagunes, ...)

4 enjeux liés à la pression touristique et à l'activité agricole sont à relever :

- la préservation du milieu lagunaire, littoral et des zones intermédiaires qui sont des zones très fragiles ;
- la gestion des déchets agricoles notamment sur l'étang de Thau (milieux très sensibles du fait de la présence de la conchyliculture) ;
- les risques naturels d'inondation (de type méditerranéen) ;
- gestion des déchets très importants du fait de la forte activité touristique.

## 2. Aire métropolitaine marseillaise et Toulon

---

### 2.1. Démographie

#### 2.1.1. PACA : une concentration de population sur la côte

La région PACA suit la tendance démographique nationale : la localisation de la croissance démographique se situe dans l'environnement des grandes villes (banlieue, communes périurbaines), sur le littoral et certaines vallées bien équipées en infrastructures de transport. La région PACA cumule ces différentes localisations.

En effet Marseille est la troisième aire urbaine du pays, Nice et Toulon les neuvième et douzième. La bande littorale qui va de Fos-sur-Mer à Vintimille connaît une forte croissance. Elle s'étend même vers l'arrière pays. La relative saturation des communes côtières, la périurbanisation de plus en plus lointaine des pôles de Marseille, Aix-en-Provence, Toulon, Nice qui est facilitée par le réseau autoroutier ainsi que par l'attrait paysager et climatique en sont les premières explications.

#### 2.1.2. Une forte croissance dans les aires urbaines moyennes

Si l'ensemble des aires urbaines du territoire connaît une hausse importante de la population (+0,49%, soit un taux supérieur à la moyenne nationale), ce sont celles de moyennes importance qui croissent le plus vite. Ainsi, les aires urbaines de Salon de Provence, de La Ciotat, Istres, Miramas et surtout Fos-sur-Mer sont les plus dynamiques. Les communes à dominante rurale de l'arrière pays connaissent également une forte croissance.

A l'inverse les taux de croissance enregistrés dans les aires de Marseille-Aix en Provence et de Toulon restent légèrement en deçà de ceux atteints dans les autres aires urbaines françaises de taille comparable. Les villes centre ont même tendance à décroître : Toulon a vu sa population décroître de 0,47% par an entre 1990 et 1999 (la population est passée de 167 619 à 160 639 habitants) alors que celle de Marseille stagnait (800 550 habitants en 1990 contre 798 430 en 1999. Cette stagnation fait suite à une forte baisse entre 1982 et 1990 période durant laquelle la population a chuté de 0,97% par an.



<b>Aires urbaines</b>	<b>1990</b>	<b>1999</b>	<b>Taux de variation</b>
<i>Marseille-Aix</i>	1 344 685	1 398 146	+0,43%
<i>Toulon</i>	455 353	478 206	+0,54%
<i>Martigues</i>	72 375	71 554	-0,12%
<i>Arles</i>	54 309	53 057	-0,02%
<i>Salons de Provence</i>	44 831	49 462	+1,1%
<i>La Ciotat</i>	40 657	44 164	+0,92%
<i>Istres</i>	35 163	38 993	+1,15%
<i>Miramas</i>	26 998	29 121	+0,84%
<i>Fos sur Mer</i>	11 605	13 922	+2,04%
<i>Total</i>	2 085 976	2 176 625	+0,47%

Source : Insee, 1999

### **2.1.3. Projection de population**

Les deux départements concernés par le territoire, les Bouches du Rhône et le Var sont, selon l'INSEE les deux départements qui connaîtront la plus forte croissance en PACA. Ceux-ci devraient concentrer près de 60% de l'accroissement démographique. De même, les Bouches du Rhône qui accueillent une population d'actifs devraient disposer de la population la plus jeune de la région (27% de personnes âgées contre 29% au niveau régional).

Cette situation s'explique par l'attrait nouveau du grand Marseille. En effet, dans les années 90, le solde migratoire des Bouches du Rhône est devenu positif.

## 2.2. Urbanisation, aménagement et organisation du territoire<sup>13</sup>

### 2.2.1. Organisation du territoire

L'aire marseillaise n'est pas, à l'instar d'autres grandes métropoles régionales, isolée au cœur d'un territoire qui ne dépendrait que d'elle.

Ce type d'organisation, qui, au début du XX<sup>e</sup> siècle reposait sur une ville centre (Marseille) et des villes secondaires (Aix-en-Provence, Arles, Aubagne, Martigues, Salon de Provence) a profondément évolué dès les années 60 à partir de la forte croissance démographique enregistrée au cours de cette période.

D'une ville centre presque millionnaire en habitants, Marseille s'est trouvée confrontée à un effet de débordement puis de délocalisation de la croissance démographique. Ce phénomène s'est poursuivi au cours des années 1980-2000 du fait notamment du développement de l'habitat pavillonnaire en périphérie.

Ce phénomène a également entraîné l'entrée de Toulon dans la métropole marseillaise. Cette ville joue donc un double rôle de ville centre à grande influence sur son territoire, notamment dans l'Est du Var et de pôle constitutif de la grande métropole marseillaise.

Cet étalement de l'habitat a également concerné les activités économiques, les centres commerciaux et les implantations universitaires, accompagnés des seules infrastructures routières sans le développement d'autres modes de déplacements.

Le territoire étudié est donc une « ville territoire » constituée d'un système urbain particulier composé de polarités multiples pour l'habitat, le travail, les loisirs, les commerces qui dépassent les découpages communaux et fondent la réalité d'un processus de métropolisation.

Cette situation entraîne un phénomène de périurbanisation particulièrement important autour de certaines grandes villes, notamment Aix et Marseille.

### 2.2.1. Les enjeux : urbanisation, transport et environnement

3 grands enjeux apparaissent à la lecture de l'organisation du territoire :

- absence de lisibilité de l'armature urbaine que la perte sensible et continue de population en ville centre accentue ;
- le développement d'un ensemble disparate et discontinu d'habitat qui accentue les effets de segmentation spatiale et sociale des populations du territoire ;
- la consommation anarchique de l'espace avec des effets non négligeables de mitage et de déstructuration de l'armature urbaine ainsi que des espaces agricoles et naturels.

Le territoire se caractérise par une urbanisation étalée par le développement de l'habitat individuel diffus, des zones commerciales de plus en plus étendues aux portes des villes, des zones d'activités et des pôles technologiques éloignés des centres-villes. Les voies

---

<sup>13</sup> DTA de l'aire métropolitaine marseillaise-juillet 2000

de communication pour y accéder, sont presque exclusivement consacrées à la voiture individuelle et finissent de construire un paysage ni urbain, ni rural.

L'enjeu des transports devient, par cet angle, un élément constitutif très fort de l'aménagement du territoire.

De même, la répartition spatiale des hommes, des activités, des fonctions et rôles urbains fait éclater les limites communales, et déborde même celles des territoires dits de proximité. Cette situation entraîne de nouveaux ensembles de communautés de projets et de solidarité. La construction de territoires intercommunaux de projets va dans ce sens :

<i>Nom des communautés d'agglomération</i>	<i>Date de création</i>	<i>Nombre de communes</i>	<i>Population</i>
<i>C.A du Pays d'Aix-en-Provence</i>	2000	34	332 653
<i>C.A de l'Ouest de l'Etang de Berre (Martigues)</i>	2000	3	65 637
<i>C.A Berre Salon Durance (Salon de Provence)</i>	2001	17	121 842

## 2.3. Infrastructures de transport et déplacements<sup>14</sup>

Le territoire bénéficie d'équipements d'infrastructures importants dans tous les domaines : le PAM est le premier port du pays, l'aéroport de Marseille-Provence a un trafic en forte croissance qui le place immédiatement après les aéroports de Paris, le réseau routier et autoroutier dessert tout le littoral et l'arrière pays, le TGV rapproche Marseille et les agglomérations du territoire des grandes capitales européennes (Paris est à 3 heures de Marseille).

### 2.3.1. Le réseau routier :

Le territoire est maillé par un réseau autoroutier très développé :

- à l'Ouest du territoire, Marseille est reliée à Avignon par l'A7, véritable couloir de communication qui relie la région au reste du pays et de l'Europe. Cette voie est doublée par l'axe Nîmes, Aix-en-Provence matérialisé par l'A54 ;
- au Nord : la métropole est reliée au Nord de la région par l'A51 ;
- enfin, vers l'Est, Aix en Provence est relié à Nice par l'A8. Marseille et Toulon le sont par l'A50. L'A57 assure la jonction entre cette autoroute et l'A8.

Le réseau de routes nationales assure, quant à lui, le maillage et l'irrigation du territoire. Le réseau parallèle aux autoroutes (N113, N8, N98, N7) écoule une partie du trafic local. Il raccroche également l'intérieur des régions aux couloirs de passage et aux grands centres urbains du littoral et des plaines (RN75, 85 et 202). Enfin, les RN 568 et 569 permettent l'ouverture du port de Fos en PACA.

La superposition de différents types de trafics (trafics d'échanges de marchandises, trafics locaux) crée des problèmes de saturation au droit des agglomérations où les autoroutes jouent le rôle de voiries urbaines et de liaisons internes. Les problèmes les plus graves se situent au niveau de la relation Aix-Marseille et à la sortie de Toulon.

De nombreuses routes nationales sont également proches des seuils de saturation. Les trafics les plus élevés se situent dans la zone Salon-Aix-Marseille et tout le long de la côte de Toulon à Nice.

### 2.3.2. Le réseau ferroviaire :

- TGV Méditerranée : il relie Marseille aux grandes villes européennes. Cette ligne rencontre un franc succès puisque près de 60 000 personnes empruntent chaque jour cet axe ; outre la capitale régionale (par la gare Saint-Charles fortement rénovée à cette occasion), le TGV dessert désormais Aix-en-Provence (par sa nouvelle gare TGV, réalisée sur le plateau de l'Arbois, et qui apporte également une amélioration de l'accessibilité aux secteurs industriels et aéroportuaire du Nord de l'agglomération marseillaise : L'Estaque, Vitrolles, Marignane, ...) ;

---

<sup>14</sup> Sources : Enjeux et orientations des schémas de services collectifs de transport en région PACA- Préfecture de région PACA, Direction régionale de l'équipement- septembre 1999, le transport dans le Grand Sud-Est- Directions Régionales de l'Equipement Languedoc-Roussillon, PACA, Rhône Alpes, novembre 1999, Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 PACA.

- la ligne Marseille-Vintimille, double voie électrifiée. Cette ligne est fortement chargée à ses extrémités, ce qui pénalise l'exploitation et la qualité de certains sillons, alors qu'une partie des tronçons intermédiaires reste sous-utilisée. Cette situation est notamment contraignante pour les relations vers l'Italie. Dans la situation actuelle, le transport de marchandise vers ce pays, qui est le principal client de la région PACA, ne peut que difficilement se développer sur cet axe (notamment par l'absence de capacités résiduelles diurnes, qui réduisent les possibilités d'un développement qualitatif de l'offre) ;
- le réseau secondaire est, quant à lui, peu développé et présente de graves carences. Les principaux points noirs de ce réseau sont les tronçons Marseille-Miramas qui supporte un trafic de fret important et Marseille – Aix-en-Provence.

### 2.3.3. Les grands sites logistiques

Le territoire du Grand Marseille dispose de grands sites logistiques qui sont adaptés à sa population et à son poids économique

- le PAM (port de Marseille)<sup>15</sup> : premier port français et huitième mondial, il est l'un des plus importants de Méditerranée avec, en 2001, 92,2 millions de tonnes embarquées et débarquées. Ses principaux concurrents, Barcelone et Gênes, traitent des volumes bien moins importants. Le rayon d'action du port de Marseille est vaste, puisque la part du trafic communautaire ne représente que 15% du total. Ses principaux clients sont les pays du pourtour méditerranéen et l'Asie. Le port de Marseille a également développé une forte activité de croisière avec près de 240 000 croisières en 2001.
- le port de Toulon (à vocation essentiellement militaire) ne joue qu'un rôle mineur dans le traitement des marchandises.
- le port fluvial d'Arles : ce port, équipé de silos et de porte-conteneurs, est en relation avec Marseilles-Fos par l'intermédiaire d'une voie d'eau à grand gabarit. Cependant, ce port souffre de sous-équipement. Il serait nécessaire de conforter ce port par un meilleur embranchement ferroviaire et de développer l'interface fluvio-maritime. En effet, à l'heure actuelle, le mode fluvial ne compte que pour 1% dans la desserte du port de marseille.
- des chantiers de transport combiné sont présents sur le territoire : il s'agit de Marseille-Canet, et la plate forme multimodale de Miramas et le terminal conteneur de Fos. Les gares de Fos-Cossoul, de Rognac, de Marseille-Arenc et d'Arles, peuvent également être considérées comme des sites logistiques, même si elles ne disposent pas d'équipements de transport combiné rail/route.

### 2.3.4. Les sites aéroportuaires<sup>16</sup>

- L'aéroport de Marseille : cette infrastructure est le deuxième aéroport de province avec 5 932 032 passagers en 2001. Il dessert 70 destinations et 26 compagnies aériennes sont présentes. Au niveau du transport de marchandises, l'aéroport de Marseille est également un des plus importants de France. Cependant, ce secteur est toutefois en baisse puisque le trafic de marchandises était de 60 000 tonnes en 1995 ;

<sup>15</sup> Sources : Observatoire Régional des Transports, PAM

<sup>16</sup> Sources : aéroport de Montpellier, CCI du Var

- L'aéroport de Toulon-Hyères : cet aéroport a une vocation militaire et commerciale. Le nombre de passager transporté en 2001 a été de 750 000, ce qui le positionne au 14<sup>e</sup> rang des aéroports nationaux ;

### 2.3.5. Enjeux et projets

Le réseau de transport se caractérise par :

- la disponibilité de tous les modes mais avec une forte prédominance du mode routier, une saturation du réseau ferré, et une sous-utilisation du fluvial (présent à l'Ouest) et du maritime ;
- la discontinuité des réseaux : discontinuité, en particulier pour le fer, du niveau de services des grands axes, en raison des problèmes de congestion à proximité des grandes agglomérations ;
- la non-fiabilité des transports, en raison, d'une part, de la saturation des réseaux de transport, qui fragilise le système et entraîne des perturbations importantes au moindre incident, et, d'autre part, des mouvements sociaux qui affectent en particulier les transports ferroviaires maritimes ;
- l'insuffisance de coordination des transports collectifs de voyageurs, en particulier en agglomération, qui nuit à l'organisation des transports collectifs

Les principaux enjeux de transport du territoire mentionnés dans le CPER reprennent ces éléments et mettent en perspective le nécessaire besoin de développer le fer pour atténuer l'hégémonie du transport routier.

Les principaux projets sont :

- l'amélioration des lignes ferroviaires dans la métropole marseillaise (ligne Marseille-Aix, modernisation de la ligne Marseille-Aubagne, réalisation d'un véritable Réseau Métropolitain Marseillais, investissement pour l'augmentation de la capacité de la ligne Marseille Miramas (Côte bleue)
- la rénovation des gares et le rehaussement des quais ;
- lancement d'études pour l'amélioration de la desserte ferroviaire du territoire régional (liaison Marseille-Aix, modernisation des voies ferrées littorales dans le but d'accroître la capacité de la gare Marseille-Saint-Charles).

Les projets d'infrastructures routières :

- améliorer les déplacements dans les centres urbains : traversée souterraine de Toulon et mise à 2x3 voies de l'A7, achèvement de la rocade L2 à Marseille...

## 2.4. Economie

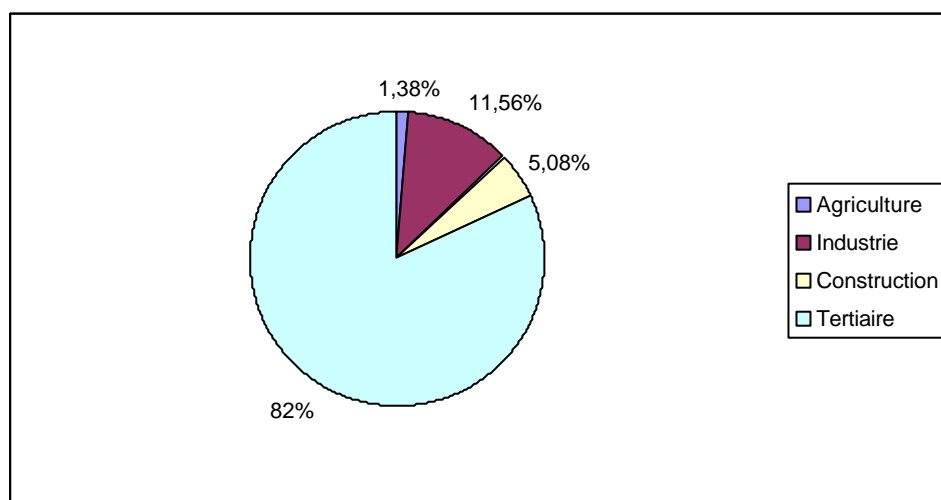
### 2.4.1. Les zones économiques

Le grand Marseille dispose de 8 grands pôles, où des zones d'activité ou des ensembles de zones d'activité sont susceptibles d'accueillir significativement des entreprises et de développer des emplois : Marseille, Aix en Provence, Vitrolles, Aubagne-Gémenos, Fos sur Mer, Martigues, Rousset et Toulon. Ces zones concentrent une part importante de l'emploi salarié privé et de l'emploi industriel.

Les Bouches-du-Rhône accueillent ainsi, en 1996, 211 zones d'activités supportant environ 5 300 entreprises et 96 500 emplois. 70 autres sites, hors ZAC, accueillent également des entreprises.

### 2.4.2. Emploi

Le Grand Marseille comptait 786 182 emplois en 1999, soit 50% du nombre d'emploi total régional. Il se décompose comme ceci :



Source : INSEE, 1999

La répartition de l'emploi montre une prédominance dans le secteur tertiaire. Le pourcentage de celui-ci dans le Grand Marseille est de 10 points supérieur aux chiffres nationaux. A l'inverse, le nombre d'emplois dans l'agriculture est très faible comparé aux chiffres régionaux (3,08%) et nationaux (4,1%). Enfin, le pourcentage d'emploi dans l'industrie est relativement faible, mais correspond aux chiffres régionaux (11,44%).

Le chômage est relativement élevé dans le Grand Marseille. En 1999, ce territoire accusait un taux de chômage de 19% (17,38% pour la région, 12,95% pour la France).

### 2.4.3. Les secteurs économiques<sup>17</sup>

#### Le tertiaire

L'activité est fortement marquée par la prédominance du secteur tertiaire. Celui-ci est majoritairement représenté par les transports et le commerce, activités liées à la géographie du territoire et à la présence du port de Marseille. Les services aux personnes et les services publics sont liés à l'accroissement de la population, les activités culturelles et récréatives, l'hôtellerie et la restauration à l'expansion du tourisme, la santé au vieillissement de la population.

La région accroît également sa spécialisation dans la recherche, l'enseignement supérieur, la culture et les nouvelles technologies.

A l'inverse, les fonctions de marketing, banques, assurances, conseil, information... n'apparaissent pas de façon suffisante ou sont éclatées sur le territoire des Bouches-du-Rhône.

#### L'industrie

L'industrie de l'aire métropolitaine marseillaise s'appuie sur un ensemble de grandes entreprises qui s'inscrivent dans une histoire longue. Celle-ci a débuté par l'apparition, dans les années trente de l'aéronautique et de la pétrochimie, puis à partir des années cinquante, du développement de la maîtrise de l'eau autour d'EDF, de la recherche nucléaire autour du CEA et enfin, à partir des années soixante-dix du développement du pôle sidérurgique de Fos sur Mer et de l'électronique sous l'impulsion de Thomson.

Ces grandes entreprises ont tissé des liens étroits avec nombre d'entreprises locales en développant un réseau de sous-traitance et en favorisant le transfert technologique.

Enfin, il s'est développé à Toulon un tissu de sous traitants autour des activités militaires du port.

Le territoire présente ainsi des avantages certains :

- sectoriellement, le tissu local reste diversifié quoique structuré autour de quatre secteurs dominants : la chimie, l'agroalimentaire, la construction électrique et électronique et l'aérospatiale ;
- Le port de Marseille/Fos permet une cohérence parfaite entre le système économique local et son insertion dans les flux d'échange intérieurs et extérieurs. Ainsi, le port est, avec les emplois directs et indirects qu'il engendre, un des pivots de développement économique international de la France vers l'espace méditerranéen, et l'Extrême-Orient. Il offre de plus, de larges possibilités de développement industriel autour de la plate-forme de Fos-sur-Mer ;
- une dynamique extra-locale qui ne fait que traverser un territoire après en avoir exploité les avantages naturels (Fos sur Mer, l'étang de Berre) ;
- un desserrement industriel (Vitrolles-Aubagne) qui ne peut s'entretenir durablement que par le dynamisme de la zone métropolitaine toute entière ;
- une logique de délocalisation publique.

---

<sup>17</sup> DTA de l'aire métropolitaine marseillaise-juillet 2000



## 2.5. Environnement<sup>18</sup>

Le territoire du Grand Marseille se caractérise par sa grande diversité, par l'étendue et la richesse des milieux « naturel » terrestres et marins, des terroirs agricoles et des ressources et biens d'environnement.

Outre leur qualité biologique, ces espaces naturels, véritables respirations au sein même d'une zone urbaine densément peuplée, constituent des entités paysagères dont le maintien est essentiel pour la vie des habitants, l'attractivité et la renommée du département.

Protégés pour une large part, ces espaces sont encore insuffisamment gérés malgré les nombreuses actions mises en place ou engagées en ce sens.

L'agriculture joue par ailleurs un rôle essentiel dans la qualité des paysages et plus généralement l'entretien de l'espace, et ce jusqu'au sein des zones urbaines.

Ce territoire, l'un des plus dense et des plus urbanisé de France, est par ailleurs marqué par une urbanisation extensive qui, associée à un développement très important des infrastructures routières, consomme beaucoup d'espace.

Cela produit des effets considérables sur l'espace (banalisation des paysages, fragmentation et réduction des surfaces cultivées, apparition de friches, spéculation foncière, ...). Cela a également conduit à la production de vastes espaces périurbains où se côtoient sans beaucoup de cohérence des espaces agricoles, des friches, des zones d'activités et des zones d'habitat. Enfin, les noyaux urbains se dégradent.

L'explosion des déplacements, corollaire de ce type de développement entraîne également un appauvrissement de la qualité de l'air et l'aggravation de nuisances sonores.

Les services publics d'environnement, de traitement des déchets et d'assainissement accusent par ailleurs un retard affectant la qualité des eaux superficielles et les milieux terrestres et marins.

Enfin l'évolution économique (industrie, tourisme, commerce) pour partie attachée à sa situation maritime, crée de fortes pressions sur l'environnement :

- l'activité industrielle concentrée autour de l'Etang de Berre et le golfe de Fos-sur-Mer (ports, industries lourdes, production et transformation d'énergie), a des effets externes qui restent significatifs sur les milieux terrestres et marins et qui affectent la qualité de la vie et de la santé. Les risques industriels y sont importants : en PACA, les entreprises dites à risques sont pour l'essentiel des raffineries de produits pétroliers, des entreprises relevant du secteur de la chimie (pétrochimie, chimie minérale, chimie fine, agrochimie...), des unités de stockage de gaz et de liquides inflammables. Elles sont au nombre de 64 (plus 2 projets) dans la région PACA, soumises aux exigences les plus sévères de la directive Seveso II. On notera que le pôle industriel de Fos/Etang-de-Berre représente la deuxième concentration française en sites SEVESO après l'estuaire de la Seine.
- le tourisme a également des effets de pression sur certains milieux littoraux, marins et espaces boisés trop fréquentés ;

---

<sup>18</sup> DTA de l'aire métropolitaine marseillaise-juillet 2000

- l'intensité des pratiques agricoles et le recul des activités traditionnelles induisant dans certains secteurs des effets négatifs sur l'eau, la biodiversité et les paysages.

Les espaces naturels, forestiers ou faiblement urbanisés, occupent une place majeure dans l'espace métropolitain et jouent un double rôle :

- rôle de gestion de l'espace, des écosystèmes et de production des paysages : les Bouches du Rhône se caractérisent par une grande diversité de peuplements végétaux, accentuée par la présence d'ensembles remarquables ou exceptionnels ;
- rôle de structuration de l'espace et de cohésion sociale : ils assurent également un rôle de structuration de l'espace métropolitain. La géographie des lieux explique en partie l'éclatement de la tache urbaine ;

C'est un cas unique pour une métropole de disposer en son sein de sites classés mondialement connus (les calanques, Sainte Victoire). Cet état de fait doit être analysé et affirmé comme une chance pour l'aire métropolitaine. En effet, outre leur qualité intrinsèque, ces espaces ont une fonction récréative et sociale primordiale pour les populations urbaines. Ils contribuent fortement à l'identification de cette région urbaine, servent de référence à l'appartenance provençale et à l'identité culturelle de la métropole.

## 3. Grand Avignon

---

### 3.1 Démographie

Au carrefour de l'arc méditerranéen (de Gênes à Barcelone) et de l'axe rhodanien, Avignon se positionne comme un trait d'union entre ces deux grandes régions européennes. Cette situation entraîne une attraction très forte du territoire.

#### 3.1.1 Avignon : un développement démographique récent

L'aire urbaine d'Avignon, dans sa composition de 1990, ne comptait que 129 500 habitants en 1962. A partir de cette date, elle a connu une croissance très vive de sa population jusqu'au milieu des années 70, et plus modérée jusqu'à aujourd'hui. Sur quarante ans, la ville est conforme à la tendance que l'on observe dans les villes méridionales. Les autres pôles urbains du territoire étudiés ont une croissance similaire.

Il faut ajouter que dans le passé, Avignon a été beaucoup mieux placée dans la hiérarchie urbaine du pays. En 1821, la ville occupait le 21<sup>e</sup> rang des villes françaises. Elle n'était dépassée que par les grandes capitales régionales. Après une descente régulière jusqu'en 1931 (55<sup>e</sup> rang), la remontée actuelle (30<sup>e</sup> aujourd'hui) s'est effectuée en partie par l'afflux massif de rapatriés d'Algérie à partir de 1962.

Aires urbaines	1990	1999	Taux de variation annuel
<i>Avignon</i>	270 744	290 466	0,78%
<i>Orange</i>	35 910	37 279	0,41%
<i>Isle sur la Sorgue</i>	24 014	26 419	1,06%
<i>Bagnols sur Cèze</i>	22 074	22 648	0,28%
<i>Total</i>	352 742	376 812	0,74%

Source : Insee, 1999

#### 3.1.2. La croissance récente est due au solde naturel

Alors que la croissance des années 60-70 était due essentiellement à un afflux de population extérieure, la croissance des années 80-90 voit remonter l'influence du solde naturel.

#### 3.1.3. Une croissance hors de la commune centre

Comme cela est fréquent dans le paysage français, le développement démographique s'est effectué ces dernières décennies par une urbanisation hors de la commune centre. L'accroissement de la mobilité a accentué une localisation démographique au-delà de la première couronne urbaine. Il s'est produit parallèlement une évolution vers les Bouches du Rhône et le Gard. Les communes du pôle urbain accueillent donc l'accroissement

de population généré par l'attraction qu'exerce Avignon de par sa renommée, sa qualité de vie et sa localisation.

## 3.2. Urbanisation, aménagement et organisation du territoire

### 3.2.1. Organisation du territoire<sup>19</sup>

Le territoire étudié s'organise autour du pôle d'Avignon qui est relayé par un maillage assez dense de petites villes : Bagnols-sur-Cèze, Orange, Carpentras, l'Isle sur la Sorgue, Cavaillon, Beaucaire et Tarascon.

La croissance démographique et le développement du parc automobile, comme dans toute les agglomérations françaises, ont conduit à un véritable étalement urbain. Ainsi, cette l'urbanisation a gagné la partie vauclusienne du territoire, puis la partie gardoise et enfin le Nord des Bouches du Rhône. Le réseau viaire s'est développé et ramifié en accompagnement de cette urbanisation sans véritable vision d'ensemble ni anticipation.<sup>20</sup>

L'urbanisation, autrefois adaptée aux particularités géomorphologiques et paysagères, se poursuit actuellement de manière beaucoup moins structurée, en s'appuyant sur les axes routiers.

De même, les fonctions des espaces urbains se spécialisent, avec l'apparition de zones d'habitat (essentiellement pavillonnaires) et de zones économiques. Cet éclatement des fonctions et des pôles urbains accentue les flux et échanges en tous points du territoire, supportés essentiellement par le trafic routier.

### 3.2.2. Les enjeux : urbanisation, transport et environnement

Les enjeux sont multiples :

- regroupement de certaines fonctions urbaines (habitat, activité économique...) pour des raisons d'économie d'espace et de déplacement à l'échelle des bassins de vie (l'activité agricole, très présente sur le bassin de vie d'Avignon, souffre de l'étalement urbain et perd chaque année de nombreux hectares exploitables au profit de l'urbanisation) ;
- repenser dans sa globalité l'organisation des déplacements au sein de l'agglomération, et pas seulement sur la commune d'Avignon. L'agglomération dans son ensemble connaît une situation critique du point de vue des déplacements. Une évolution soutenue des volumes de trafic, une saturation importante des infrastructures routières, en particulier aux heures de pointe, de mauvaises performances des réseaux de transports collectifs obligent à conduire une réflexion sur tous les déplacements à l'échelle de l'agglomération.
- rechercher une meilleure répartition des modes de déplacement ;

La maîtrise de l'espace devient donc un enjeu très important. Aujourd'hui, les outils institutionnels ne semblent pas adaptés. En effet, les structures intercommunales se sont multipliées dans le bassin mais d'une manière souvent fragmentée, sans toujours répondre à une logique réelle en termes de fonctionnement urbain ni à un projet de

<sup>19</sup> Source : DTA de l'aire métropolitaine marseillaise-juillet 2000

<sup>20</sup> Source : Pré-schéma de cohérence de l'agglomération d'Avignon - septembre 1998.

territoire partagé. En particulier, ces structures reflètent la coupure administrative entre le Vaucluse et le Nord des Bouches du Rhône.

Nom des communautés d'agglomération	Date de création	Nombre de communes	Population
CA du Grand Avignon	2000	8	137 852

Cette communauté d'agglomération du Grand Avignon sera élargie à trois communes supplémentaires au 01.01.03 : une située dans le Vaucluse (Velleron) et deux situées dans le Gard (Rochefort et Les Angles).

### 3.3. Infrastructures de transport et déplacements<sup>21</sup>

Située au confluent du Rhône et de la Durance, le territoire dispose de l'ensemble des vecteurs de transports susceptibles d'exister : lieu de convergence des autoroutes A7 et A9 (Orange), il bénéficie également d'un réseau routier dense, de la LGV et d'une gare TGV à Avignon, de lignes ferrées voyageurs (trains grandes lignes et TER) et fret (en particulier une ligne dédiée en rive droite du Rhône), d'un important chantier rail-route (Avignon), de zones portuaires, et d'un aéroport. Le territoire est, par conséquent un lieu en relation aisée avec la Provence et l'Italie d'une part, le Languedoc-Roussillon et la Catalogne d'autre part.

#### 3.3.1. Le réseau routier :

##### 3.3.1.1. Caractéristiques

Le territoire est maillé par un réseau routier très développé :

Le territoire représente un véritable nœud routier et autoroutier pour le Grand Sud-Est. Le territoire marque le commencement du couloir rhodanien qui est la principale voie de communication entre le Nord et le Sud du pays. Ainsi, l'**A9**, provenant du couloir languedocien qui relie l'Espagne, et l'**A7** qui relie Marseille au reste du territoire convergent au droit d'Orange. L'A7 dessert la ville d'Avignon alors que l'A9, éloignée d'une vingtaine de kilomètres d'Avignon ne joue pas le rôle de trait d'union entre Avignon et les villes du Languedoc.

Les routes nationales sont également nombreuses. Avignon est desservie par la nationale N7, qui longe l'A7 et constitue un axe secondaire dans le couloir rhodanien, la N570 qui relie la ville à Arles, la N100, pénétrante qui relie Avignon à l'intérieur de la région.

Les trafics sont importants sur ces axes, notamment sur l'A7 qui dépasse les seuils de saturation l'été au droit d'Orange.

##### 3.3.1.2. Enjeux et projets

Le principal projet routier concerne la réalisation de la Liaison Est-Ouest (LEO), qui permettra d'éviter la traversée d'Avignon et qui aura pour principales fonctions :

- la desserte de l'agglomération et de ses grands équipements ;
- le renforcement des relations entre les communes du Gard, des Bouches du Rhône et du Vaucluse, situées dans le bassin de vie d'Avignon ;

<sup>21</sup> Sources : Enjeux et orientations des schémas de services collectifs de transport en région PACA- préfecture de région PACA, Direction régionale de l'équipement- septembre 1999, le transport dans le Grand Sud-Est- Directions Régionales de l'Équipement Languedoc-Roussillon, PACA, Rhône Alpes, novembre 1999, Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 PACA.

Elle permettra parallèlement de réaliser un nouveau maillage et de faire évoluer en conséquence la hiérarchisation du réseau viaire.

Les travaux de la LEO devraient débuter courant 2004.

### **3.3.2. Le réseau ferroviaire :**

3 lignes ferroviaires transitent par le couloir rhodanien :

- la ligne à grande vitesse « Méditerranée », située majoritairement sur la rive gauche du Rhône, où circule le TGV Méditerranée, qui a connu dès sa mise en service un évident succès de fréquentation. Une gare TGV a été construite en Avignon pour accueillir le TGV Méditerranée. Avignon se trouve désormais à 2h38 de Paris et à 30 minutes du centre de Marseille. La gare accueille un million et demi de voyageurs par an, et elle dessert 13 liaisons quotidiennes vers Paris, ainsi que de nombreuses liaisons directes vers Roissy, Nice, Montpellier, Marseille, Toulon, Lyon, Dijon, Metz, Bruxelles, Lille, Rouen, Rennes, Nantes, Londres et Genève. Son parking peut accueillir 1 600 véhicules. La gare centrale de la ville, tout en accueillant encore quelques TGV, s'oriente aujourd'hui plus particulièrement sur le trafic des trains express régionaux ou interrégionaux, et des trains classiques de grandes lignes.
- une ligne traditionnelle (à double voie et électrifiée), en rive gauche qui accueille les trains grandes lignes et les TER, mais où peuvent également circuler des trains de fret rapides (messagerie, transport combiné) ;
- une ligne dédiée au fret en rive droite, (également à double voie et électrifiée), qui compte actuellement 80 circulations/jour. Ce nombre pourrait être porté à 130 à l'horizon 2015.

Ces trois infrastructures constituent l'épine dorsale ferroviaire pour les trafics nord-sud. Au niveau d'Avignon, les flux se dirigent soit vers Marseille-Fos, la Côte d'Azur et l'Italie, soit vers Nîmes-Montpellier, et vers l'Espagne.

### **3.3.3. Les grands sites logistiques**

Le territoire d'Avignon dispose de deux grands sites logistiques : Cavaillon et Avignon avec respectivement 192 000m<sup>2</sup> et 70 450 m<sup>2</sup> d'équipements logistiques.

Avignon accueille un important terminal de transport combiné rail-route à l'entrée du quartier de Courtine.

Ce terminal arrivant à saturation, la région d'Avignon devrait se doter prochainement de 2 nouveaux équipements :

- à court terme, le chantier multitechnique d'Avignon-Champfleury, situé au Sud de la plate-forme existante, devrait permettre d'augmenter de 50% le ferroutage actuel sur Avignon. Ce chantier, dont la livraison est envisagée en 2003, sera situé à proximité de la future LEO, ce qui facilitera notamment les liaisons avec les autres plates-formes de la région ;
- à plus long terme, le chantier multitechnique de Cavaillon (ORIOUS), dont la livraison est envisagée en 2005, contribuera à conforter la région d'Avignon comme pôle majeur de transport combiné de la région PACA.

### **3.3.4. Les ports d'Avignon**

D'autre part, Avignon bénéficie de la zone portuaire CNR de Courtine, raccordée au réseau ferroviaire, qui accueille aujourd'hui une base logistique et plusieurs établissements de transport.

Cet équipement est complété par le port d'Avignon. Ce port, situé sur la commune du Pontet près d'Avignon, est spécialement équipé pour la manutention de produits en vrac. Son équipement est constitué de 2 grues électriques sur rails de 5 tonnes à 12 mètres et de 6 tonnes à 15 mètres. Il reçoit environ 200 000 tonnes de marchandises en provenance du bassin rhodanien et des pays d'Europe du Nord (tourbe, terreau, engrais, agrégats).

### **3.3.5. L'aéroport d'Avignon :**

Situé sur la commune d'Avignon, cet aéroport se caractérise par :

- sa proximité immédiate de l'A7, dans un environnement au potentiel touristique important et à la situation géographique privilégiée.
- un trafic élevé d'aviation privée et d'affaires avec, en 2001, 4 liaisons quotidiennes avec Paris et des liaisons rapides vers les régions françaises et vers l'Europe via le hub aérien de Clermont-Ferrand).

Son développement reste cependant relativement contraint, de par sa proximité de l'urbanisation et la concurrence avec le TGV.

## 3.4. Economie

### 3.4.1. Les zones économiques

Avignon dispose de trois principales zones industrielles qui s'étendent sur 260 hectares.

La plus importante et la plus dynamique est **la zone industrielle de la Courtine**. Elle s'étend sur 160 ha. 275 entreprises qui emploient plus de 4 000 personnes y sont implantées.

A proximité, une extension de 50 ha reçoit la gare TGV. Ce quartier accueillera, dans l'avenir, de l'habitat et des activités tertiaires.

Le deuxième pôle de développement du territoire est la technopole **Agroparc**, ayant permis le développement d'une plate-forme scientifique et technologique et l'accueil d'entreprises. C'est une zone dédiée à l'industrie agroalimentaire et à la recherche. Plus de 70 entreprises et 1 700 emplois s'y sont implantés. De même, les établissements universitaires et de recherche regroupent 1 300 étudiants, 300 enseignants et 250 chercheurs.

Enfin, le **Marché d'Intérêt National (MIN) d'Avignon**, qui s'est développé sous le concept de village d'entreprises. Il offre des bureaux, des bâtiments commerciaux, artisanaux ou industriels des entrepôts et une pépinière d'entreprises. Ce MIN regroupe 110 entreprises et 1 200 salariés.

Ce village d'entreprise forme avec les MIN de Châteaurenard, de Cavaillon et le marché-gare de Carpentras le réseau **ORIUS**, un grand pôle agroalimentaire logistique.

Il convient également de mentionner la zone d'activités de Fontcouverte, située à l'Est du territoire d'Avignon, qui abrite, sur 45 ha, 211 entreprises de secteurs d'activités variés et environ 2200 salariés.

Les principales autres zones économiques du territoire sont les zones d'activité d'Avignon-Nord (Le Pontet, Sorgues, Vedène), pôle commercial d'envergure régionale (s'étendant aujourd'hui sur plus de 100 ha.) bénéficiant d'une excellente desserte de par sa situation sur l'axe Avignon-Carpentras et au débouché de l'échangeur d'Avignon-Nord sur l'A7, ainsi que, dans une moindre mesure, celles d'Entraigues-Sur-Sorgues et de Morières.

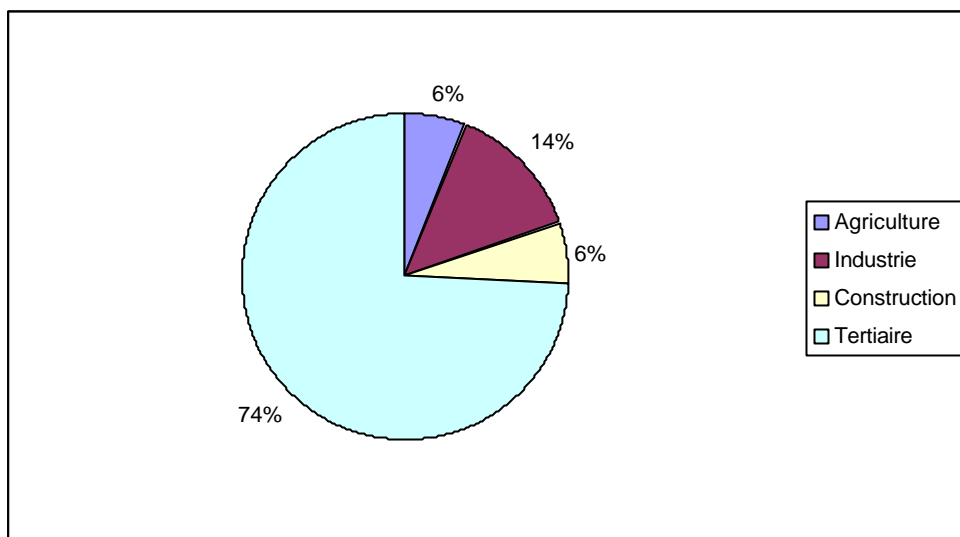
### 3.4.2. L'emploi

Le territoire d'étude comptait en 1999, 137 200 emplois.

L'emploi sur le territoire est marqué par une forte présence de l'industrie (14% contre 11% pour la région), de l'agriculture (6% contre 3,08% pour la région, 4,1% pour la France). A l'inverse, le taux d'emploi tertiaire est moins élevé que dans la région, même s'il atteint 74%.

Le chômage du bassin de vie d'Avignon est un des moins élevés de la région avec, au 01/01/2001, 11,7% de chômeurs contre 12% au même moment pour la région.





Source : INSEE 1999

### 3.4.3. Les secteurs économiques<sup>22</sup>

#### 3.4.3.1. L'agriculture<sup>23</sup>

L'agriculture est, comme ailleurs, marquée par une profonde mutation. Elle consomme de moins en moins d'espace et compte de moins en moins d'entreprises, alors que la production reste constante.

L'agriculture du Grand Avignon est une agriculture d'expédition mais ne constitue pas le cœur de la production du Sud-Est. Le pôle maraîchage n'est pas comparable à celui de Berre, la viticulture se situe plus au Nord, l'arboriculture plus à l'Ouest.

On observe une certaine spécialisation territoriale de l'agriculture :

- la culture légumière et le maraîchage : ces cultures se sont développées à l'Est du territoire et vers le Nord des Bouches du Rhône ;
- la culture du raisin de cuve et du raisin de table : la vigne s'étend au Nord-Ouest d'un arc Beaucaire-Carpentras. Les principales zones de production se trouvent à Beaucaire, Laudun, Tavel, Lirac, Châteauneuf du Pape Bédarrides, ou encore Courthézon et Orange. Le bassin de vie d'Avignon totalise un peu moins de 8 500 ha de vigne en 1999
- l'arboriculture fruitière : le secteur de Cavaillon est particulièrement concerné par ce type d'agriculture. La production représentait en 1999 plus de 7 000 hectares de culture ;
- les pépinières et l'horticulture : l'Est et le Nord du bassin de vie, particulièrement à Orange et Pernes les Fontaines sont spécialisés dans ce domaine même si c'est un secteur secondaire.

Les enjeux de l'agriculture concernent la pérennité de la plaine agricole, particulièrement fertile. La pression urbaine, ainsi que le développement des infrastructures de transport entraînent un mitage de l'espace très important. La disparition d'une telle activité, bien

<sup>22</sup> Source : Vers un schéma de cohérence de l'agglomération d'Avignon

<sup>23</sup> Source : Entreprises et territoire

intégrée dans le tissu économique local, notamment par le biais de l'industrie agroalimentaire, aurait de nombreuses conséquences néfastes : altération du paysage et du patrimoine, perte des champs d'expansion des crues, altération des ressources naturelles (qualité des sols, réserves en eau...)

#### 3.4.3.2. Industrie

L'industrie est mieux représentée sur le territoire d'étude qu'en PACA. Les principaux secteurs sont la production de produits minéraux non métalliques (3% de l'emploi) (Société Européenne de produits réfractaires implantée au Pontet) et l'industrie agroalimentaire.

Cette dernière concentre de nombreuses entreprises dont quelques marques prestigieuses : Cambell (marque Liebig), Mac Cormick, numéro un des épices (marque Ducros et Vahiné), Nestlé (marque Buitoni), Kerri, numéro un du fruit confit.

Elle profite également des productions du terroir de la Provence qui jouit d'une notoriété mondiale : vins des côtes du Rhône, du Ventoux et du Lubéron, les anchoïades, la tapenade, le nougat...

Des initiatives locales ont permis d'accompagner ce développement avec notamment le développement de la zone Agroparc et du réseau ORIUS. De même, la formidable position géographique d'Avignon lui a permis, par l'intermédiaire des entreprises de logistique, de développer son système commercial.

#### 3.4.3.3. Le tertiaire

Le tertiaire représente 74% de l'emploi total. Comme dans toutes les grandes villes, la tertiairisation de l'économie d'Avignon est effectuée.

#### **La logistique**

Le secteur logistique est le plus représenté avec 6% des emplois totaux dans le transport et 10% dans le commerce de gros. La région d'Avignon s'illustre dans l'Arc méditerranéen par la prise de poids la plus significative dans l'accroissement du parc de transporteurs routiers de marchandises.

Les principales entreprises sont La SERNAM, les entreprises Chronodis, Chronofroid, Moru-tnt, TFSE, Graveleau, AGT, Calberson.

#### **La recherche**

Avignon compte 3 Unités Mixtes de recherche (UMR) dans les domaines des sciences de la vie. De même, l'université d'Avignon développe l'activité de nombreux laboratoires de recherche dans le domaine des sciences humaines, des sciences exactes et de la nature des langues appliquées... Le secteur privé développe également certains domaines avec le secteur public. Ainsi, le territoire héberge plus de 1000 chercheurs ou enseignants.

#### **Tourisme et culture**<sup>24</sup>

Avec le Palais des Papes (570 116 visiteurs), le Pont Saint Bénézet (293 942 visiteurs), le théâtre d'Orange (191 795), le territoire dispose d'atouts patrimoniaux indéniables.

En cela, le tourisme représente un poids économique important pour Avignon. Selon la ville d'Avignon, 4 millions de touristes transiteraient par la ville (chiffres de 2000) et 1 emploi sur 6 serait lié à l'activité touristique.

---

<sup>24</sup> Sources : CDT 84, villes d'Avignon et d'Orange

Les chiffres de fréquentation de la gare TGV d'Avignon permettent d'avancer également une croissance future du tourisme dans la région, puisqu'elle accueillerait 1,5 millions de voyageurs par an.

Enfin, les festivals d'Avignon et d'Orange, avec respectivement 570 000 et 42 500 visiteurs représentent une manne considérable. Il est cependant difficile d'évaluer quantitativement l'impact réel de ces manifestations sur l'économie locale.

### 3.5. Environnement<sup>25</sup>

Au premier abord, le trait dominant du territoire du bassin de vie d'Avignon est l'agriculture : cultures intensives, structurées, cloisonnées par un réseau de haies dans la plaine. Elle bénéficie de conditions particulièrement favorables : sol, climat, eau.

La réalisation d'équipements importants structure ces vastes espaces agricoles : digues, canaux d'irrigation, réseau de haies, chemins d'exploitations. Il en résulte un paysage fermé, très structuré, ordonné, caractéristique de cet espace géographique.

Fortement présente dans la plaine, l'urbanisation, comme on l'a vu précédemment, tend aujourd'hui à déborder sur les collines, et à effacer à la fois les milieux naturels et les paysages.

La complémentarité de ces différents éléments a permis la constitution d'une mosaïque de milieux d'un grand intérêt écologique. L'imbrication des biotopes est particulièrement accentuée sur la partie gardoise, où 8 sites ont été retenus comme Zones d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF). D'autres sites sont éligibles au réseau NATURA 2000, comme les couloirs du Rhône, de la Durance, de l'Ouvèze et des Sorgues.

Les carrières ont permis d'assurer l'extension urbaine d'Avignon à partir de ses ressources propres. Elles ont été concentrées sur la Durance grâce au gisement alluvionnaire. Cette pratique, rentable à court terme pose de nombreux problèmes, non seulement du fait de ses conséquences écologiques et paysagères, mais aussi du fait des déséquilibres qui en résultent pour le fonctionnement hydrodynamique de la rivière. Le bilan économique global de ce type d'exploitation est donc incertain. Leur ouverture doit répondre à diverses questions (ressources en eau, sols agricoles, paysage, transport des matériaux) et par conséquent leurs sites doivent être exploités et aménagés avant leur abandon en vue d'autres usages.

Les ressources en eau, associées aux grands aquifères constitués par les gisements alluvionnaires du Rhône et de la Durance, sont très importantes quantitativement, et de bonne qualité globale. Elles peuvent répondre à l'accroissement des besoins, si l'on veille à ce que l'extension de l'urbanisation et les risques de pollution d'origine agricole, industrielles ou urbaine ne leur porte pas atteinte.

Le paysage, malgré la platitude de la plaine alluviale, est fortement structuré par les encadrements de collines et falaises et au-delà par les hauts reliefs du Ventoux et des Alpilles. Les cours d'eau structurent ces espaces, de manière linéaire, et la présence de l'eau permet une végétation abondante loin de l'image de la Provence sèche.

Le bassin de vie d'Avignon dispose donc d'une grande richesse environnementale et paysagère, mais celle-ci commence à s'altérer par les extensions urbaines et industrielles, ainsi que par les coupures imposées par les grands aménagements qu'a connus la région depuis une trentaine d'années : extraction de la Durance, grande digue remblai de la Courtine le long du Rhône, ligne THT de la Durance, ligne TGV Méditerranée, autoroutes A7 et A9...

---

<sup>25</sup> Source : Vers un schéma de cohérence pour le bassin de vie d'Avignon, 1998

## 1.3. 4. Moyenne Vallée du Rhône

Le territoire de la moyenne vallée du Rhône est constitué de la plaine de Valence, de Montélimar et du Tricastin, ainsi que d'une partie du département de l'Ardèche (aires urbaines de Annonay, Privas et Aubenas).

### 4.1 Démographie

#### 4.1.1. La moyenne vallée du Rhône : un territoire attractif

La population du territoire Moyenne Vallée du Rhône s'élevait en 1999 à 438 406 habitants contre 419 041 en 1990 ce qui représente une croissance annuelle de 0,50% par an. Le territoire suit la tendance régionale : sa population augmente du fait d'une attractivité relativement forte et d'un taux d'accroissement naturel parmi les plus forts de France. Les territoires ardéchois font exception dans cette croissance même si les aires urbaines de ce territoire et la partie sud du département (autour des gorges de l'Ardèche) connaissent à nouveau un certain dynamisme démographique.

La croissance des différentes aires urbaines composant le territoire est homogène et supérieure à la moyenne nationale.

Aires urbaines	1990	1999	Taux de variation annuel
<i>Valence</i>	158 638	167 155	0,58%
<i>Romans sur Isère</i>	63 074	65 933	0,49%
<i>Montélimar</i>	55 298	58 557	0,64%
<i>Aubenas</i>	38 684	40 390	0,48%
<i>Annonay</i>	38 599	39 507	0,26%
<i>Privas</i>	20 703	20 795	0,05%
<i>Livron sur Drôme</i>	14 904	15 711	0,58%
<i>Pierrelatte</i>	11 770	11 943	0,16%
<i>Tournon sur Rhône</i>	17 371	18 415	0,65%
<b>Total</b>	<b>419 041</b>	<b>438 406</b>	<b>0,50%</b>

Source : INSEE 1999

Ce mouvement est lié à la concentration des pôles d'emploi et à la facilité d'accessibilité Nord-Sud.

#### 4.1.2. Le vieillissement de la population : une dichotomie entre la vallée et les plateaux Ardéchois et Drômois<sup>26</sup>

La répartition de la population fait apparaître un territoire à deux vitesses. Ainsi, les résultats du dernier recensement montrent que les plus de 60 ans représentent plus d'un habitant sur trois dans le Diois (à l'Est de Valence) et dans les communes rurales

<sup>26</sup> Source : document d'orientation pour un projet de charte de développement de la moyenne vallée du Rhône, Région Rhône-Alpes, septembre 2001.

montagneuses d'Ardèche. A l'inverse, la population présente une structure d'âge rajeunie dans la vallée du Rhône et dans les principales villes, qui gardent une forte attractivité. Il faut cependant noter une évasion des jeunes qui vont suivre une formation universitaire, mouvement que ne parvient pas à enrayer le développement du pôle universitaire de Valence.

## **4.2. Urbanisation, aménagement et organisation du territoire<sup>27</sup>.**

### **4.2.1. Structuration du territoire**

Le territoire se compose de plusieurs entités qui ont des logiques de fonctionnement différentes.

- La plaine de Valence : c'est un territoire fortement urbanisé qui concentre une forte population (environ 270 000 habitants). Valence représente le pôle de services principal de cette zone. Cette ville est relayée par les pôles de Tournon-sur Rhône, Romans-sur-Isère, Livron sur Drôme...
- Montélimar et ses alentours : Montélimar, ville moyenne, est un pôle de services intermédiaires selon la définition de l'INSEE. Le Teil qui lui fait face sur l'autre rive du Rhône est la deuxième pièce de la structure bi-polaire que forme l'aire urbaine de Montélimar.
- Le Tricastin : c'est un territoire marqué par la présence d'un réseau de villes de tailles modestes (Pierrelatte, Bollène, Bourg-Saint-Andéol, Saint-Paul-Trois-Châteaux...) qui irriguent cette partie du territoire en services et en emplois. Cette zone présente la particularité d'accueillir une forte activité nucléaire.
- L'Ardèche : Aubenas, Privas et Annonay sont des villes de petites tailles (respectivement 11 108, 9 170 et 17 522 habitants) qui irriguent le territoire en services et en emplois. Aucun véritable centre urbain ne vient polariser les échanges sur cette zone.

### **4.2.2. Une urbanisation mal maîtrisée**

Comme dans toute la région, les zones périurbaines du territoire connaissent la croissance la plus vive. Ce sont les communes de première et deuxième couronne des villes centre qui sont les plus dynamiques. Cette situation conduit à une spécialisation croissante des zones urbaines et à un étalement de la tâche urbaine.

La DRE Rhône-Alpes a mis en avant ces problèmes dans des diagnostics territoriaux concernant les principales aires urbaines du territoire :

- Aire urbaine de Valence : développement urbain diffus et anarchique, forte ségrégation socio-spatiale de la ville de Valence, renforcée par les effets de coupure de la voirie...

---

<sup>27</sup> Source : fiches d'agglomération, DRE Rhône-Alpes, juillet 2000 et document d'orientation pour un projet de charte de développement de la moyenne vallée du Rhône, Région Rhône-Alpes, septembre 2001.

- Aire urbaine de Montélimar : urbanisation mal maîtrisée qui menace la fonctionnalité des infrastructures de transit et qui, en retour, subit des nuisances importantes, fragilité de l'environnement (qualité des eaux, grignotage et fragmentation des espaces naturels...
- Aire urbaine d'Annonay : développement urbain vigoureux mais mal maîtrisé avec un fort étalement dans l'espace, nombreuses friches industrielles dans le tissu urbain et multiplication de zones d'activité économique dans un processus d'offre non régulé.

L'enjeu principal concerne donc la maîtrise de l'urbanisation et la protection des grandes infrastructures de transport contre le développement anarchique du territoire (éviter de transformer ces infrastructures en artères urbaines...)

#### **4.2.3. Un territoire sous influence des grandes aires métropolitaines**

Les multiples pôles d'industries et de services de Romans à Montélimar semblent rayonner de moins en moins sur leur territoire d'influence et de recrutement (source, Région Rhône-Alpes, SGAR). C'est en effet un espace sans pôles puissants, (Valence ne figure pas dans le peloton de tête des métropoles régionales) où les bassins d'emploi des grandes aires métropolitaines semblent absorber les petits bassins. Ainsi, le nombre de bassin d'emploi diminue, par fusion des bassins locaux entre eux et par intégration dans les grands bassins extérieurs : Lyon, Grenoble, Avignon. Ceci peut s'expliquer par l'intensification et l'allongement des trajets domicile-travail

Un des enjeux principaux est de veiller à ce que le territoire ne deviennent pas qu'un interstice entre Lyon et la basse vallée du Rhône (Avignon).

#### **4.2.3. Une faible intensité des coopérations entre acteurs**

Le territoire ne connaît pas de construction intercommunale de type communauté d'agglomération ou de type Pays. Cette absence de coopération organisée et de vision prospective constitue un gros handicap pour la construction d'un ensemble cohérent et concret. Ceci a deux conséquences majeures :

- La confiscation du Rhône a des fins productives et de transit ;
- Un manque de maîtrise du développement de l'urbanisation.

Malgré de nombreux aménagements structurants, (TGV, A7), le territoire apparaît comme un espace fractionné et non intégré.

L'enjeu principal est d'éviter que ce territoire ne soit qu'un axe de passage, dépendant des autres grandes entités urbaines qui l'entourent.

### **4.3. Infrastructures de transport et déplacements<sup>28</sup>**

Situé sur le plus grand itinéraire européen Nord-Sud, le territoire qui s'étale sur les deux rives du Rhône est le lieu de passage de l'ensemble des voies de communication qui longent le fleuve. C'est également, au niveau de Valence, un carrefour reliant la vallée du Rhône et le sillon alpin.

<sup>28</sup> Source : DRE Rhône-Alpes, juillet 2000

Il se caractérise, en effet, par la présence de trois types d'infrastructures majeures dédiées au transport.

#### 4.3.1. Le réseau routier

Le territoire est traversé et desservi au niveau de Valence par l'A7. Cette autoroute qui connaît des problèmes de congestion en période estivale est en voie de saturation, notamment entre Valence et Orange. Elle est « doublée » par la RN7 qui connaît également des problèmes d'encombrement.

Valence est également le point de départ du Sillon Alpin qui la relie à Genève via Grenoble, Chambéry, Annecy et Annemasse. Cet axe est matérialisé par l'A49, la RN92 et la RN 532.

A l'inverse le territoire ardéchois reste très enclavé. Ce département est dépourvu d'autoroutes, de liaisons aériennes et de dessertes voyageurs et il voit donc les échanges entre ses pôles, ses communications externes et son développement économique directement conditionné par la qualité de la desserte routière. Or, le réseau routier est fortement handicapé par des difficultés liées au relief, à l'afflux touristique estival mais surtout à son insuffisance. En conséquence, le département est enclavé et tributaire de la vallée du Rhône pour ses déplacements et pour l'accès à l'intermodalité. Des améliorations en ce sens apparaissent donc urgentes pour l'Ardèche.

Mis à part pour l'Ardèche, le territoire est donc marqué par une présence importante d'infrastructures autoroutières d'intérêt national et international. Cependant, le fonctionnement des itinéraires alternatifs (RN 86, RN 532, RN 104, RN7) doit faire l'objet de réflexions car ils pourraient permettre à la fois de désengorger le réseau actuel et d'irriguer d'autres territoires enclavés à l'Est ou à l'Ouest de la vallée du Rhône.

Le projet de construction de l'A79 (itinéraire de Piémont) répond également à la même préoccupation car il pourrait accueillir le report d'un nombre important de véhicules légers et de poids lourds dont la destination serait le couloir languedocien et l'Espagne. De plus, il répondrait à l'exigence de désenclavement du département de l'Ardèche.

#### 4.3.2. Le réseau ferré

Le réseau ferré est également très développé avec la présence de lignes sur chaque rive du fleuve, celle de la rive droite étant exclusivement réservée au trafic du fret. La rive gauche qui supportait un trafic très important a été récemment décongestionnée par la nouvelle ligne TGV prolongée jusqu'à Marseille.

Valence, avec une gare en centre ville et la nouvelle gare TGV au niveau de Bourg-lès-Valence, et, dans une moindre mesure, Montélimar, sont desservies par les trains grandes lignes.

La ligne du sillon alpin qui permet de rejoindre la Savoie et Genève connaît un trafic moindre avec une desserte TER vers Grenoble et les relations directes entre la Côte d'Azur et le Nord des Alpes (TGV Genève - Nice).

Valence est également relié au Diois et au Briançonnais par une ligne à voie unique qui s'amorce à Livron. Cette ligne est essentiellement utilisée par les vacanciers, et surtout en hiver.

Les améliorations souhaitables en matière ferroviaire se situent au niveau de l'articulation des offres entre les gares de Valence-Ville et Valence-TGV et la recomposition de l'offre grandes lignes et régionale sur les axes existants (Vallée du Rhône et Sillon Alpin).

L'extension projetée des lignes TGV vers le Languedoc-Roussillon et l'Espagne devrait redonner par ailleurs un intérêt particulier à la ligne du sillon alpin pour les relations avec la Savoie et la Suisse.

### 4.3.3. Les grands sites logistiques

Le territoire bénéficie d'un remarquable potentiel de transport de marchandises grâce à des entreprises d'envergure régionale et européenne. Ce potentiel, conjugué à une situation géographique privilégiée, a favorisé l'émergence d'une intense activité logistique. Le port de Portes-lès-Valence, situé sur la voie fluviale à grand gabarit Fos-Chalon sur Saône, voie accessible au trafic fluvio-maritime, est l'un des plus importants du grand Sud-Est avec 1, 5 millions de tonnes de marchandises. Ce port est ouvert sur la Méditerranée et le proche Atlantique, tout en desservant l'Allemagne, la Belgique ou encore la Hollande. Il est une des composantes de la plate-forme multimodale de Portes-lès-Valence

### 4.3.4. Les enjeux : prendre garde à l'instrumentalisation du territoire<sup>29</sup>

Le territoire contribue de manière significative à la satisfaction de l'intérêt national dans le domaine des transports. Cependant, s'il bénéficie d'effets positifs de grands investissements (contributions à son équipement), il subit également leurs effets négatifs.

Ainsi, le territoire est de plus en plus instrumentalisé, c'est à dire que les grands opérateurs de transport de la vallée du Rhône prennent de moins en moins en compte les orientations spécifiques d'aménagement de la vallée du Rhône elle-même. Ainsi, elle subit l'impact des aménagements (eau, rail, route) en matière d'environnement et de qualité de vie : l'utilisation intensive de ces infrastructures est peu compatible avec les exigences de protection environnementale, de qualification du cadre de vie et de développement durable.

---

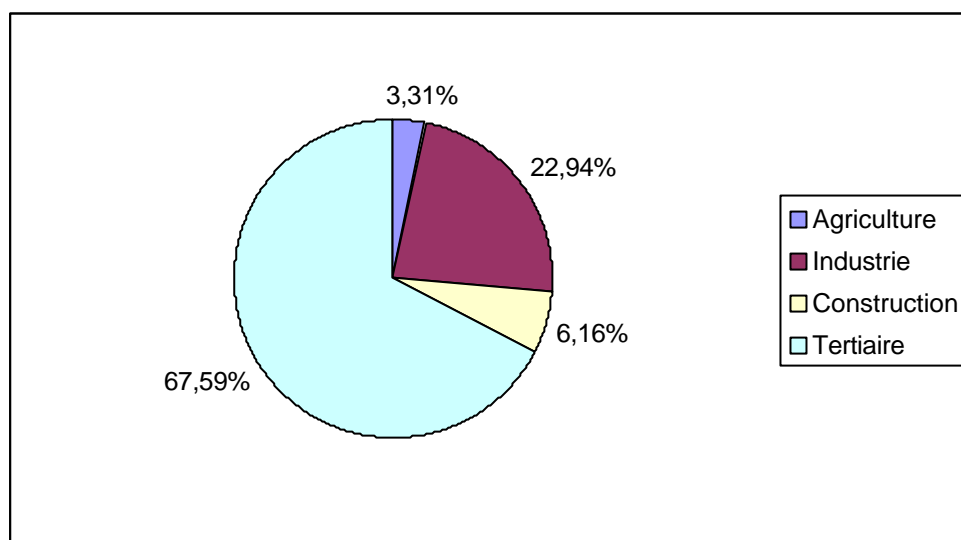
<sup>29</sup> Source : document d'orientation pour un projet de charte de développement de la moyenne vallée du Rhône, Région Rhône-Alpes, septembre 2001.



## 4.4. Economie<sup>30</sup>

### 4.4.1. L'emploi

L'emploi est marqué par une forte proportion du secteur industriel et une faiblesse relative du secteur tertiaire. L'emploi agricole y est peu développé.



Source INSEE, 1999

### 4.4.3. Les secteurs économiques

Longtemps identifiée comme un territoire industriel, image forgée par des traditions bien ancrées telle la chaussure à Romans ou le nougat à Montélimar, la Drôme connaît dorénavant d'autres secteurs en développement et porteurs d'emplois tels que la production d'énergie et le transport et la logistique. Le territoire possède également d'autres pôles. L'agriculture et le tourisme sont les autres grands secteurs du territoire.

#### Le secteur agricole

Le secteur agricole de la moyenne vallée du Rhône est diversifié. Les grandes cultures (céréales, oléagineux), les cultures industrielles (plantes à parfum, semences grainières) et l'arboriculture (abricot, pêche, noix) sont les activités dominantes du territoire.

Ainsi, l'agriculture de la Drôme, qui est recouverte en grande partie par le territoire d'étude, cumule les positions de tête :

- premier département pour la production d'abricots ;
- premier pour les pêches et les nectarines ;
- deuxième pour la tomate ;
- premier pour l'agriculture biologique.

<sup>30</sup> Source : CCI de la Drôme, Conseil général de la Drôme

La viticulture tient également une place majeure avec la production de vins de renom : Côtes du Rhône, Hermitage, Croze Hermitage, Coteaux du Tricastin, Clairette de Die, Châtillon en Dios...). Sur le département de la Drôme, près de 85% du vignoble est en Appellation d'Origine Contrôlée (AOC).

## **L'industrie**

L'industrie est très présente sur le territoire. Elle est également diversifiée avec notamment l'électronique sur Valence, la chaussure de luxe sur Romans, le nucléaire à Pierrelatte, l'agroalimentaire dans la vallée du Rhône, le papier et le carton à Annonay.

Les secteurs dominants et les principales entreprises sont :

- la métallurgie et les transformations de métaux : Image (systèmes de marquage industriel) à Bourg lès Valence, Reynolds (stylos) à Valence, Ciriél (développement de logiciel) à Valence ;
- l'industrie du bois et du papier : Spinnler (cartonnage) à Valence, Emin Leydier (carton ondulé) à Saint Vallier, Canson à Annonay (papier) ;
- l'énergie : Cogéma (industrie nucléaire à Pierrelatte). La moyenne vallée du Rhône produisait 51 milliards de Kwh en 1999, soit plus de 10% de la production nationale. Ce secteur emploie près de 6 800 personnes ;
- les équipements mécaniques : Leybolds (machines de travail sous vide) à Bourg-lès-Valence, SFS Stadler (visserie et revêtement de métaux) à Valence ;
- l'électronique : Sextant (aéronautique) à Valence, Ascom Monetel (cartes à puce) à Valence ;
- l'agroalimentaire : Andros-Fruival (jus de fruit) à Portes lès Valence, Limagrain (semences potagères et florales) à Portes lès Valence, Les trois abeilles (nougat) à Montélimar...

## **Tertiaire**

Avec 67,59% de la population active, le tertiaire occupe une place moins forte sur le territoire que dans la région et le pays. Cependant, quelques secteurs sont en pleine expansion.

- Le transport et la logistique : le territoire a vu le développement d'entreprises de transport et de logistique de renommée internationale (Dentressangle, groupe Charles André) et ce du fait de la présence d'infrastructures adaptées à leurs besoins : l'A7 et l'A49, le port de commerce fluvio-maritime de Portes-les-Valences.
- Les services aux entreprises : la présence d'un tissu de PME dynamique et la proximité de grands donneurs d'ordres (COGEMA) ont entraîné le développement des services aux entreprises. Celui-ci est le plus vivace dans les secteurs de l'ingénierie, le conseil ou l'informatique. Valence, du fait de ses caractéristiques de centre urbain attractif et de l'arrivée de nombreuses entreprises de pointes est le principal secteur de développement de ce secteur sur le territoire.

## Le tourisme

Le tourisme n'est pas un secteur dominant à l'échelle de la moyenne vallée du Rhône. En effet, ni Valence, ni Montélimar ne sont des centres touristiques majeurs. Cependant, des sites importants se trouvent à proximité. On peut citer les gorges de l'Ardèche, la grotte Chauvet (dont un projet en prévoit la restitution), la vallée de la Drôme et le Diois, la Drôme provençale...

### Les enjeux : un territoire attractif mais dépendant de facteurs exogènes

Le territoire offre une grande variété en termes de production. L'approche économique du territoire montre qu'il a des cartes à jouer en matière de développement endogène (tissu de PME dynamique) et exogène (attractivité du fait de la qualité de la desserte en transport et en eau industrielle).

Cependant, les grandes activités industrielles ne sont pas ancrées de manière solide dans le territoire. De nombreuses activités présentes dans la vallée relèvent d'investissements extérieurs : FBFC, CEA, Saint-Gobain, Toyota... La mondialisation et ses corollaires, les économies d'échelles et les relocalisations font craindre la réversibilité de ces implantations.

De même, se pose la question de la reconversion de l'industrie nucléaire et des décisions encore incertaines concernant les grands sites d'exploitation et de recherche.

## 4.5. Environnement<sup>31</sup>

Le Rhône a, au cours de son histoire, créé un ensemble diversifié d'écosystèmes très originaux dont les principales richesses sont liées à la dynamique de ce fleuve. La vallée, entre Valence et le Sud de Montélimar (classée Natura 2000) conserve encore les derniers massifs de forêts alluviales non protégées et la présence de faunes et de flore endémique au fleuve. C'est également un lieu marqué par la présence de ressource en eau abondante (la nappe alluviale alimente en eau près de deux millions de personnes).

Cependant, le Rhône et sa vallée constituent la principale voie de communication entre l'Europe du Sud et du Nord. Elle a donc été, de tous temps, le lieu privilégié d'implantation de grandes infrastructures de transport, de pôles urbains majeurs (Valence, Montélimar) et d'importantes installations industrielles.

Les dynamiques actuelles sont lourdes de menaces pour l'avenir :

- la concentration des habitats et des infrastructures dans les agglomérations les rend particulièrement vulnérables au regard du risque naturel qu'est la grande inondation fluviale ;
- l'étalement des aires urbaines et des infrastructures stérilise de manière irrémédiable des sols à haut potentiel agricole du fait des limons qui ont été déposés dans ces vallées ;
- en raison des infrastructures et des trafics qui les emprunte, la vallée du Rhône ne peut plus jouer pleinement sa fonction de réseau de biodiversité ;
- le développement des lotissements et la multiplication des zones commerciales et des friches industrielles porte atteinte à la qualité biologique et paysagère des lits majeurs ;

---

<sup>31</sup> Sources : schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux- DATAR- automne 2000, ministère de l'environnement (Natura 2000)

- l'utilisation agricole des lits majeurs peut conduire à des phénomènes érosifs importants et à des exigences de protection préjudiciable à l'expansion des crues ;
- enfin, jusqu'à une époque récente, la vallée a assuré de manière excessive des fonctions d'assainissement sans traitement des eaux usées au profit de leurs bassins versants.

### **Les enjeux**

L'Etat a défini plusieurs orientations concernant les grandes vallées fluviales :

- les secteurs naturels devront être conservés car leur maintien est essentiel en regard de la limitation des dommages liés aux inondations (conservation des champs d'expansion des crues), de la biodiversité, de la protection de la ressource en eau et des paysages ;
- diminution de la vulnérabilité aux inondations des sections de corridors fluviaux urbanisés et une protection de leurs espaces naturels subsistants seront recherchées en incitant les collectivités territoriales à coordonner les PPR. Les futures grandes infrastructures ou grands équipements devront, dans la mesure du possible être redéployés en dehors des lits majeurs ;
- prescrire la conservation des secteurs naturels des corridors fluviaux hors des agglomérations existantes et constituer des espaces naturels, type grands parcs urbains à l'intérieur des lits majeurs occupés par les agglomérations.

## 1.4. 5. Pré-Alpes du Sud

---

Le territoire des Pré-Alpes du Sud s'inscrit en marge des grands axes de communication et des grands pôles démographiques que constituent le couloir rhodanien et le littoral de la région PACA. Ce territoire recouvre en partie les départements des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence

### 5.1. Démographie

#### 5.1.1. Une répartition inégale de la population

Le territoire est relativement peu peuplé. Les deux départements sur lesquels le territoire s'étend sont les deuxième (Hautes-Alpes) et sixième (Alpes-de-Haute-Provence) départements les moins peuplés de France avec respectivement 121 419 et 139 561 habitants. La population se concentre essentiellement dans les vallées et dans les grandes villes du territoire, alors que de vastes espaces connaissent des densités très faibles.

#### 5.1.2. Une population croissante due à une forte attraction

Les aires urbaines du territoire concentrent une grande partie de sa population.

Aires urbaines	1990	1999	Taux de variation annuel
Gap	40 602	44 773	1,09%
Manosque	30 694	32 383	0,59%
Digne-les-Bains	22 610	23 671	0,46%
Apt	17 607	17 418	-0,01%
<b>Total</b>	<b>111 513</b>	<b>118 245</b>	<b>0,65%</b>

Source : Insee, 1999

Ces aires urbaines sont en progression de 0,65% par an depuis 1999 ce qui correspond à la moyenne de la région PACA. C'est surtout dans les communes périphériques des grandes villes (Gap, Manosque) et dans les zones les plus accessibles (Vallée de la Durance) que l'accroissement a été le plus dynamique avec des taux annuels compris entre 1,5% et 3%.

Cet accroissement s'explique en grande partie par le solde migratoire qui a été, dans ces aires urbaines trois fois plus important que le solde naturel.

#### 5.1.3. Un vieillissement de la population

Le territoire est touché de façon générale par un vieillissement de la population qui s'explique en partie par une baisse de la natalité et le départ des étudiants qui vont suivre leurs études en dehors du département. Ainsi, dans les aires urbaines du territoire, on assiste à une hausse de la population des plus de 60 ans entre 1990 et 1999 : +1,6 points pour Gap, +1,2 points pour Digne-les-Bains, +4,3 points pour Manosque et +4,5 points pour Apt. Il convient toutefois d'ajouter que les chiffres de Gap (22,1%) et de Digne (22,8%) sont bien inférieurs aux chiffres régionaux (24,2%).

La situation est différente dans les zones rurales où la population connaît un net vieillissement.

#### **5.1.4. Enjeux**

Cette situation appelle plusieurs enjeux. Tout d'abord, l'attraction du territoire nécessite d'être confortée. De même, les services de proximité pour l'enfance et l'adolescence doivent se développer pour attirer une population de jeunes couples.

D'autre part, il s'agit d'anticiper le vieillissement de la population en soutenant les structures de soutien aux personnes âgées et en en créant de nouvelles.

## **5.2. Urbanisation, aménagement et organisation du territoire.**

### **5.2.1. Un territoire caractérisé par les espaces ruraux, structurés autour de Gap**

Le territoire compte deux chefs-lieux de département, Gap et Digne-les-Bains. La majorité des communes du territoire ont moins de 300 habitants. Seules Gap, et Digne-les-Bains, Apt et Manosque ressortent comme des unités urbaines. Parmi elles, Gap s'affirme comme étant la commune au poids démographique le plus important et ayant un effet structurant sur le territoire. Apt, Manosque, et Digne-les-Bains jouent le rôle de pôles urbains complémentaires et des villes comme Sisteron et Château Arnoult sont des pôles ruraux qui ont un rôle de pôle intermédiaire.

En dehors de ces espaces urbains, la majorité du territoire souffre d'un certain enclavement. Les distances d'accès aux équipements sont importantes pour les villages montagnards. Dans certains villages des Alpes-de-Haute-Provence, certains habitants doivent parcourir plus 17km.

L'enjeu principal concernant ce territoire est donc le désenclavement des territoires ruraux. Si le territoire, par son réseau de pôles intermédiaires de services offre un bon niveau d'équipement à la majorité de la population, des espaces montagnards restent isolés et marginalisés. Il faut donc améliorer l'accessibilité aux équipements et aux services de proximité des villages de montagne.

### **5.2.2. Une urbanisation concentrée dans les vallées**

La dynamique démographique a induit une concentration de plus en plus importante des zones d'habitat et des zones d'activité. Ce sont les périphéries des grandes villes (Gap, Manosque, Digne-les-Bains) qui connaissent la plus forte croissance ainsi que les vallées (l'Ubaye, la Durance). Cependant, du fait du relief, l'étalement urbain n'est pas aussi préoccupant que pour les couloirs rhodanien, languedocien ou azuréen.

L'enjeu reste une bonne coopération entre ces territoires urbains et le reste du territoire rural.

### **5.2.3. Organisation du territoire**

Pour répondre à ces enjeux le territoire a engagé une politique de construction de pays qui a lancé une certaine dynamique territoriale :

- le pays dignois : créé le 30 juin 1998, il comprend 36 communes et 27 000 habitants ;
- le pays des trois V (Verdon, Var, Vaï re) : créé en 1999, son périmètre a été approuvé le 21 mai 2001. Il comprend 5 cantons et 8 000 habitants.
- le pays de Parpaillon-Serre-Ponçon : c'est un pays constitué de 4 communautés de communes (CC du Savinois-Serre-Ponçon, CC de l'Embrénais, CC de la vallée de l'Ubaye et CC de l'Ubaye-Serre-Ponçon) ;
- le pays des cantons de Méès, Payruis et Volonne : le périmètre comprend 9 communes et la CC de la Moyenne-Durance ;
- le Gapençais ;
- le pays sisteronnais ;

Outre ces structures, le territoire accueille également les parcs nationaux des Ecrins et du Mercantour ainsi que le parc naturel régional du verdon.

### 5.3. Infrastructures de transport et déplacements

Le territoire des Pré-Alpes du Sud se trouve à l'écart des grandes voies de communication régionales. Le territoire se trouve en marge du couloir rhodanien et du pourtour méditerranéen. De même, il est l'écart du Sillon alpin qui relie les villes de Valence à Genève.

A l'intérieur du territoire, les infrastructures de transport se structurent selon deux axes majeurs de communication :

- l'un traversant le territoire Nord-Est/Sud-Ouest reliant Aix-en-Provence à Briançon en passant par Gap ;
- l'autre selon un axe Nord-Ouest/ Sud-Est reliant Grasse à Digne-les-Bains.

#### 5.3.1. Le réseau routier et autoroutier

Sur le premier axe, l'autoroute **A51** permet une liaison quasi complète entre Gap et Aix-en-Provence en 1h30 environ.

Dans la direction Nord-Est de cet axe, la **RN94** relie Gap à Briançon.

Enfin, le **RN85** matérialise l'axe Nord Ouest/ Sud-Est. Elle traverse le territoire en reliant Grenoble à Nice.

#### *Enjeux et projets*

Les contrats de plan Etat-Région 2000-2006 de Rhône-Alpes et de PACA prévoient plusieurs aménagements notamment sur les routes nationales en vue de soutenir les liaisons desservant les espaces montagnards et encourager leur connexion avec les axes majeurs de communication :

- dans le cadre du programme « montagne » du CPER Rhône-Alpes d'amélioration de la qualité des services des routes nationales en montagne, la RN85 va subir des améliorations pour améliorer à la fois les conditions

d'accès aux stations de sport d'hiver, au bénéfice de l'activité touristique, mais également pour l'amélioration de l'accessibilité aux territoires enclavés ;

- la RN94 fait également l'objet d'aménagements nombreux (créneaux de dépassement, traversées de Briançon...), au titre du programme de sécurisation des itinéraires alpins, mais également pour l'amélioration des voies de communication vers l'Italie

### 5.3.2. Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire est peu dense avec une ligne à voie unique non électrifiée ouverte au trafic de voyageurs qui relie Marseille à Briançon (qui suit le Val de Durance). Cette ligne est raccordée d'une part à Grenoble et d'autre part au sillon rhodanien (à Livron sur Drôme) par deux lignes à voie unique non électrifiée également.

Seul le tronç commun « central » de raccordement de ces différentes lignes est équipé d'une double voie non électrifiée, entre Aspres sur Buech et Veynes-Dévoluy.)

Une autre ligne, à voie unique non électrifiée et à écartement métrique, qui suit le tracé de la RN85 permet de relier Digne-les-Bains à Nice. Cette ligne assure un trafic de voyageurs à vocation locale, avec 4 allers-retours par jour de bout en bout. Cette desserte est complétée par quelques trains périurbains des deux villes de Nice et de Digne, en pointes hebdomadaires (essentiellement pour des transports scolaires). Elle connaît aussi un certain regain d'attractivité saisonnière à caractère touristique en milieu d'été et d'hiver. Cette ligne est exploitée par les chemins de fer de Provence.

#### ***Enjeux et projets***

Le territoire ne fait pas l'objet de grands enjeux au niveau du transport ferroviaire, du fait du petit nombre d'infrastructures et de la qualité de la desserte routière. Un seul projet a été mis en avant par le CPER PACA : il s'agit de la réouverture au trafic de voyageurs régionaux et de fret de la ligne Digne-Saint-Auban qui permettra de relier Digne à la ligne du Val de Durance.

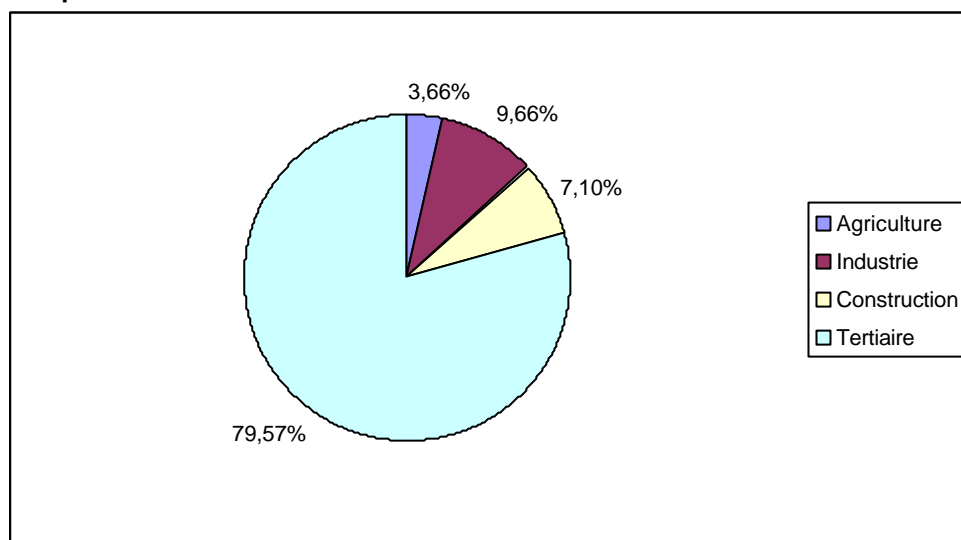


## 5.4. Economie

### 5.4.1. L'emploi

L'emploi est caractérisé par une faiblesse relative des secteurs agricoles, et de l'industrie. Cependant, ces chiffres correspondent aux chiffres régionaux et s'expliquent par la prédominance du secteur tertiaire qui a connu un fort développement, notamment grâce au tourisme.

#### L'emploi dans les aires urbaines du territoire



Source : INSEE, 1999

Le chômage est plutôt faible. En effet, en 1999 il représentait 12,2% de la population active alors qu'il était pour la région de 17,38%. Le manque de données actuelles sur les aires urbaines nous interdit de faire des analyses sur la situation actuelle mais il faut tout de même noter que les zones d'emplois de Digne et de Gap accusent aujourd'hui un taux de chômage de 8% (1<sup>er</sup> trimestre 2002).

### 5.4.2. Les secteurs économiques

Les principaux secteurs économiques sont aujourd'hui le tourisme, les activités tertiaires commerciales, l'agriculture et l'industrie agroalimentaire.

#### Le tourisme

Le territoire est fortement marqué par l'activité touristique : dans les Alpes-de-Haute-Provence, le tourisme représente 40% du PIB départemental, alors que dans les Hautes-Alpes, la dépense touristique approche les 760 milliards d'euros par an<sup>32</sup>.

Ainsi, les départements des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence concentrent 20% de la capacité d'accueil de PACA. Le nombre de logements collectifs (hôtels, résidences de vacances...) y est très important du fait de la prédominance des activités touristiques d'hiver.

Cette prédominance s'explique par la présence de bassins touristiques aux caractéristiques fortes :

<sup>32</sup> Source : memento du tourisme en PACA, 2001, région PACA.

- les vallées alpines, où les activités touristiques sont tournées vers la montagne, été comme hiver ;
- la Haute-Provence (Pays de la Durance : Digne, Sisteron...) qui se caractérise par un tourisme plutôt rural tourné vers le patrimoine et la culture provençale ;
- le Verdon, dans les gorges et autour des lacs où les activités nautiques dominent ;
- la vallée de la Durance, autour de Gap qui propose une large palette de loisirs alliant découverte du patrimoine et activités de nature.

Malgré la réussite du tourisme local, deux problèmes majeurs apparaissent :

- Il s'agit, d'une part du problème de l'enneigement dans les stations de sport d'hiver qui pâtit d'une baisse des précipitations et d'un relatif réchauffement du climat (du moins pour les dernières années) ;
- d'autre part, l'immobilier de stations est vieillissant et ne correspond plus à la demande (logements trop exigus)

Par conséquent, les investissements dans les équipements liés à l'enneigement artificiel et le renforcement des actions d'amélioration et de labellisation de l'hébergement touristique sont les principaux enjeux du secteur.

### **L'agriculture**

Comme partout en France, l'agriculture a subi une chute très importante du nombre d'exploitations entre 1988 et 2000 (près d'un tiers sur les deux départements du territoire). Cette évolution concerne essentiellement les petites exploitations.

Les principales productions du territoire sont :

- l'arboriculture et plus particulièrement la culture de la pomme et de la poire ;
- les cultures traditionnelles de la lavande et du miel (sur les plateaux de Provence) ;
- l'élevage ovin qui se caractérise par un cheptel important ;
- la sylviculture qui tend à s'organiser par une démarche de filière afin d'améliorer la commercialisation de la production et de la valoriser (production de tuiles en Mélèze et d'ossature pour la construction de maison).

L'agriculture est confrontée à de nouveaux enjeux, tels que la baisse très importante du nombre d'exploitations.

Cette situation semble irrémédiable. Cependant de nouveaux débouchés semblent se créer, notamment par l'intermédiaire de l'industrie agroalimentaire. Les perspectives qu'ouvrent ces débouchés passent cependant par une mutation de la production (accent mis sur la qualité, maîtrise de l'appareil commercial).

## L'industrie

L'industrie est faiblement représentée. Seule l'industrie agroalimentaire semble jouer un rôle important. En effet, la transformation de produits agricoles est le principal créateur d'emplois du territoire.

Les principales productions sont :

- le conditionnement et l'exportation des pommes et des poires,
- la production de fromages ;
- la salaison ;
- le miel.

Les principaux pôles de cette industrie sont Digne-les-Bains, Gap, et Manosque.

Il n'existe pas d'autre forte concentration industrielle d'une même branche si ce n'est les industries SANOFI et Elf Atochem dans les pôles ruraux de Sisteron et de Château Arnoult.

## 5.5. Environnement<sup>33</sup>

L'environnement du territoire bénéficie d'une grande richesse naturelle, préservée notamment grâce à 3 parcs naturels :

### **Le Parc National des Ecrins**

**Créé le 27 mars 1973**

**Nbr de communes : 61**

**Superficie : 57 900 ha**

**Nbr. d'habitants : 30 280**

Le territoire des Écrins est situé à l'ouest de l'axe de la chaîne alpine, ligne de partage des eaux entre les bassins du Rhône et du Pô. Le Parc est aussi une zone de contact entre les massifs de la Vanoise au Nord, du Mercantour au Sud, du Queyras et du Piémont à l'Est, du Vercors et du Dévoluy à l'Ouest. La richesse patrimoniale du Parc national des Écrins est favorisée par cette position de carrefour biogéographique. Les vallées de la Durance et du Drac, le bassin du Trièves servent de voies de communication aux hommes, d'axes de migration aux oiseaux et permettent la remontée de la flore méridionale.

Le parc anime le réseau alpin des espaces protégés. Ce travail en liaison avec Europarc, la fédération des parcs naturels et nationaux d'Europe, développe des échanges techniques avec des espaces protégés de montagne au-delà des Alpes. Il participe également aux travaux de l'Union mondiale pour la nature.

### **Parc Naturel Régional du Lubéron**

**Créé en 1977**

**Nb de communes : 67**

**Superficie : 165 000 ha**

**Nb d'habitants : 155 000**

---

<sup>33</sup> Source Atlas des parcs naturels

Au carrefour des influences climatiques des Alpes et de la Méditerranée, le territoire du parc naturel régional du Luberon s'étend sur 165.000 hectares, de Cavailon (Vaucluse) à Villeneuve (Alpes de Haute-Provence), de part et d'autre de la montagne du Luberon (1.125 m. au Mourre Nègre). Il abrite une faune et une flore d'une exceptionnelle diversité, ainsi qu'un patrimoine architectural et paysager de grande valeur.

On peut y distinguer 5 territoires distincts :

- le massif du Lubéron ;
- le Lubéron oriental ;
- le pays d'Aigues ;
- les monts du Vaucluse ;
- la Vallée de la Durance ;
- Apt et sa région.

### **Parc Naturel Régional du Verdon**

**Créé le 3 mars 1997**

**Nbr de communes : 44**

**Superficie : 176 961 ha**

**Nbr d'habitants : 19 585**

Le parc s'étend d'Est en Ouest de Saint-André-les-Alpes à Vinon-sur-Verdon et du Nord au Sud de Saint-Jurs à Régusse. Il s'organise autour des gorges du Verdon et de cinq retenues, créées par EDF entre 1949 et 1974 sur le cours inférieur et moyen de la rivière. Situé dans une zone intermédiaire entre la Provence et les Alpes, son territoire bénéficie d'un taux d'ensoleillement exceptionnel.

On y distingue 4 territoires :

- les Gorges du Verdon ;
- le Haut-Pays Varois ;
- le plateau de Valensole ;
- les massifs pré-alpins.

Les zones **Natura 2000** sont également nombreuses sur le territoire, principalement dans les parcs nationaux et régionaux :

- Dévoluy - Durbon - Charance
- Cèuse - Montagne d'Aujourd - Pic de Crigne - Montagne De Saint-Genis
- Montagne de Seymuit – Crête de la Scie
- Les Ecrins
- Piolit - Pic de Chabrières
- Bois de Morgon – Forêt de Boscodon – Bragousse
- Adret de la Vallée de l'Ubaye
- Montagne de Val - Haut - Clues de Barles – Clues de Verdache
- Gorges de la Méouge
- Montagne de Lure
- Montagne du Cheval Blanc – Montagne des Boules – Barre des Dourbes
- Gorges de Trévans - Montdenier – Mourre de Chanier
- Grand Canyon du Verdon – Plateau de la Palud
- Massif du Lubéron et plateau des Claparèdes

Les enjeux environnementaux concernent principalement la préservation de cette formidable richesse naturelle. En effet, elle est aujourd'hui garante d'un développement économique certain, par le biais du tourisme mais également de l'agriculture. Les projets d'infrastructures ne doivent pas remettre en cause les efforts fournis par les différentes structures de protection de l'environnement mais plutôt agir en concertation.

## 1.5. 6. Piémont Ouest

Le territoire du Piémont-Ouest se compose de l'arrière-pays Héraultais (le Lodévois, le Piémont biterrois), d'une partie des Cévennes gardoises et ardéchoises et des aires urbaines d'Alès, d'Aubenas et de Privas. Il est composé de zones de moyenne montagne et de causses.

### 6.1. Démographie

#### 6.1.1. Un territoire faiblement peuplé ayant subi l'exode rural

Depuis près d'un siècle et demi, les zones de montagne qui composent le territoire se sont retrouvées à l'écart des grands axes de communication et des zones de développement. L'enclavement a provoqué un exode des hommes et un recul des activités ; certains territoires sont en voie de désertification. Il convient toutefois de noter que ce phénomène s'est quelque peu ralenti et inversé notamment autour de Clermont-l'Hérault, au Sud d'Alès (en direction de Nîmes par la RN 106) et dans le Sud-Ardèche au cours de ces dernières années

Le territoire comprend trois aires urbaines qui connaissent une évolution de leur population à peu près semblable. Ces territoires connaissent une faible hausse de leur population (0,17% pour le total des aires urbaines), bien inférieur aux chiffres régionaux.

Aires urbaines	1990	1999	Taux de variation annuel
<i>Alès</i>	88 912	89 390	0,05%
<i>Aubenas</i>	38 684	40 390	0,48%
<i>Privas</i>	20 703	20 795	0,05%
<b>Total</b>	148 299	150 575	0,17%

Source : INSEE 1999

Les communes de l'arrière pays héraultais (Lodève, Bédarieux, Ganges-Le Vigan) connaissent quand à elle un déclin de leur population (mis à part Ganges qui a retrouvé son niveau de population de 1982) qui suit le déclin économique de ces villes.

Communes	1990	1999	Taux de variation annuel
<i>Lodève</i>	7 602	6 900	-1,07%
<i>Bédarieux</i>	5 997	5 962	-0,01%
<i>Le Vigan</i>	4 523	4 429	-0,02%
<i>Ganges</i>	3 343	3 533	+0,06%
<b>Total</b>	21 465	20 824	-0,33%%

Source : INSEE 1999

### **6.1.2. Un vieillissement de la population**

Cette faible dynamique démographique s'accompagne d'un vieillissement de la population. Ce phénomène est commun aux zones de montagne et aux aires urbaines. En effet, le regain démographique observé dans les zones rurales est essentiellement dû à l'arrivée de retraités dans ces zones et non pas à de jeunes actifs ou au solde naturel. De même, dans les aires urbaines, les villes ont un pourcentage très important de personnes âgées de plus de 60 ans (28,2% pour le Vigan, 30,7% pour Alès, 36,8% pour le Vigan, les moyennes nationales et régionales respectivement de 21,3% et 25,1%). Ceci s'explique en partie par la présence d'anciennes activités économiques ayant périclité.

## **6.2. Urbanisation, aménagement et organisation du territoire.**

### **6.2.1. Un tissu urbain très lâche**

Le territoire du Piémont-Ouest est marqué par une faiblesse du tissu urbain et par un enclavement qui freine le développement actuel de ses villes. Il est composé de 3 pôles urbains (Alès, Aubenas et Privas) de moyenne importance et de pôles ruraux (Ganges-Le Vigan, Bédarieux, Lodève, Clermont l'Hérault).

Malgré le déclin industriel qui caractérise ces villes, elles occupent toutes un rôle important dans la structuration du territoire du fait de la faiblesse du tissu urbain. Ainsi, Alès fait figure aujourd'hui de « capitale » des Cévennes. Lodève, Ganges/Le Vigan, Bédarieux structurent encore le territoire du piémont héraultais, tandis que Aubenas tend à prendre de plus en plus d'importance grâce au développement né du tourisme (pour preuve, son aire urbaine s'est étendue de 23 communes entre 1990 et 1999) et des services (la ville concentre la majorité des équipements structurants et dispose d'un niveau d'équipement secondaire important).

**6.2.2. Alès : un tissu urbain marqué par un manque de planification**<sup>34</sup> (nous ne disposons pas de données sur les autres territoires)

Malgré une très grande qualité paysagère autour de la ville d'Alès (les Cévennes), l'agglomération se caractérise par une image négative de paysages miniers et industriels. Le mitage des espaces péri-urbain est généralisé. La qualité de l'architecture est médiocre, notamment au regard de la restructuration urbaine du centre ville réalisée dans les années 60 et du traitement du Gardon dans la traversée d'Alès.

Cette absence de lisibilité et de qualité de l'urbanisation est un handicap majeur dans le développement du territoire.

### **6.2.3. Un certain retard dans l'organisation du territoire**

Le territoire souffre d'un certain retard dans la mise en place de territoires de projets puisque seulement un pays est en construction (le pays des Cévennes et des Hauts plateaux) et que une seule communauté d'agglomération a été créée : la Communauté d'agglomération du Grand Alès. Celle-ci a été créée en 1999, compte 70 117 habitants et 16 communes.

Les villes d'Aubenas et de Privas ne sont pas encore intégrées dans un périmètre de SCoT, bien qu'Aubenas soit concernée par la règle de l'urbanisation limitée.

---

<sup>34</sup> Source : diagnostic de l'agglomération alésienne, DDE du Gard-1999

Il existe une nécessité d'organisation territoriale pertinente pour l'Ardèche pour tirer un meilleur parti d'un éventuel désenclavement routier. A défaut, les conséquences pourraient se révéler négatives.

### **6.3. Infrastructures de transport et déplacements<sup>35</sup>**

Le territoire est enclavé et ne bénéficie que de peu d'infrastructures structurantes.

En effet, les grandes lignes routières, ferroviaires, aériennes favorisent maintenant l'avant pays urbain, c'est à dire le couloir languedocien et la vallée du Rhône.

Ainsi, Alès la plus grande ville du territoire avec 40 000 habitants se trouve au mieux à 45km d'un échangeur autoroutier et d'une gare TGV, à 50 km d'un aéroport national.

#### **6.3.1. Le réseau routier et autoroutier**

Le territoire est traversé à son extrémité Ouest par l'**A75** qui est en cour d'achèvement. Cette autoroute devrait relier, en 2005, Béziers à Clermont-Ferrand en traversant notamment le Causse du Larzac. La liaison Montpellier-Clermont-Ferrand sera assurée par l'A750 prévue également pour 2005. Cette autoroute fait l'objet de grands aménagements, tel le viaduc de Millau, dont la mise en service est prévue pour janvier 2005.

Le réseau des routes nationales est également peu dense. Il est caractérisé par un réseau de pénétrantes :

- Privas est reliée à la vallée du Rhône par la RN 304 et Aubenas par la RN304 et RN102 ;
- Alès est reliée à Nîmes par la RN 106 qui est cours de restructuration et à Montpellier par la RN110 ;
- Clermont l'Hérault et Lodève sont reliées à Béziers par la RN9 et à Montpellier par la RN109.

Les autres villes du territoire se trouvent à l'écart de ces grands axes routiers et ne sont reliées aux couloirs urbains que par un réseau de départementales.

#### ***Enjeux et projets***

Les grands enjeux actuels ont été définis dans le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 de Languedoc-roussillon et de Rhône-Alpes.

Ils concernent principalement l'achèvement de l'A75 et la poursuite du désenclavement du bassin d'Alès par la RN106. Cette artère radiale Nord-Sud fait l'objet d'une mise en 2X2 voies.

A plus long terme, l'idée d'une autoroute (l'A79) correspondant à un itinéraire de Piémont et reliant le couloir rhodanien à Béziers et le couloir languedocien et du Roussillon en passant par les villes du Piémont (Privas, Aubenas, Alès, Anduze, Ganges) a été lancée. Cependant, ce projet fait l'objet de nombreux débats.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) du Languedoc-Roussillon paraît hostile à ce projet :

---

<sup>35</sup> Sources : CPER 2000-2006, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes et SRADT Languedoc-Roussillon.



*« Le projet de requalification en voie autoroutière (A79) d'un itinéraire de piémont prenant toute la région en écharpe, va à contre courant des pratiques actuelles de création d'infrastructures nouvelles : on a vu plus souvent des itinéraires perdre leur vocation nationale pour devenir départementaux.*

*La réalisation d'un itinéraire régional s'appuyant sur le réseau départemental existant et assurant la liaison de villes comme Alès, Anduze, Saint-Hippolyte-du-Fort, Saint Martin de Londres, Gignac, Clermont l'Hérault, pourrait avantageusement, sans désordres excessifs sur l'environnement, être une alternative à la réalisation de l'A79 et avoir un effet structurant sur l'arrière pays. ».*

Il convient cependant d'ajouter que cette autoroute présente un intérêt majeur, notamment pour l'Ardèche. Ce département est dépourvu d'autoroutes, de liaisons aériennes et de dessertes voyageurs et il voit donc les échanges entre ses pôles, ses communications externes et son développement économique directement conditionné par la qualité de la desserte routière. Or, le réseau routier est fortement handicapé par des difficultés liées au relief, à l'afflux touristique estival mais surtout à son insuffisance. En conséquence, le département est enclavé et tributaire de la vallée du Rhône pour ses déplacements et pour l'accès à l'intermodalité. Des améliorations en ce sens apparaissent donc urgentes pour l'Ardèche.

### **6.3.2. Le réseau ferroviaire**

Le piémont est faiblement desservi par le réseau ferroviaire. Aubenas et Privas ne disposent pas de desserte ferroviaire. Les gares les plus proches se trouvent à Montélimar et Valence.

Alès est située sur l'ancienne ligne Nîmes-Paris. Cette ligne a été défavorisée par la construction des grandes infrastructures en vallée du Rhône. Aujourd'hui cette ligne est réservée au trafic régional, à l'exception d'un aller et retour quotidien Paris-Marseille via Clermont Ferrand et Alès, à vocation majoritairement touristique, « Le Cévenol ».

La seconde infrastructure concernant le territoire est la ligne Béziers - (Bédarieux) - Neussargues - Clermont-Ferrand. Cette ligne, naguère importante, a connu le déclin en raison, d'une part de l'ouverture de nouvelles voies routières de grandes capacités et de qualité, d'autre part de la concurrence des infrastructures ferroviaires modernes de la vallée du Rhône et de la ligne Paris-Limoges-Toulouse, et enfin (et surtout), de ses caractéristiques techniques peu favorables : capacité limitée par sa situation de ligne à voie unique et à très fortes rampes, avec des courbes prononcées réduisant les vitesses potentielles, et de nombreux tunnels au gabarit dissuasif pour le développement des activités de fret .

La baisse de la fréquentation, et ces difficultés techniques génératrices de coûts plus élevés que sur les lignes alternatives, a conduit à ne pas moderniser cette ligne, pourtant électrifiée. Aujourd'hui, son trafic est limité à deux allers-retours de grandes lignes sur la relation Paris – Millau – (Béziers), et à quelques relations régionales entre Béziers et Bédarieux ou Millau, et entre Millau et Rodez (via Séverac le Château). Le trafic de fret est quasiment nul, à l'exception d'un trafic régulier de trains de produits sidérurgiques bruts à destination de la gare de Saint-Chély-d'Apcher, en provenance de Fos-sur-Mer ou du Nord-Est de la France, via Clermont-Ferrand.

### **Enjeux et projets**

Le projet de régénération de la ligne Béziers-Clermont-Ferrand a été évoqué dans le SRADT de Midi-Pyrénées. Plusieurs études ont été récemment réalisées (Conseil Régional du Languedoc-Roussillon, DATAR Auvergne). Des projets de développement figurent dans la Convention Interrégionale d'Aménagement du Massif Central. A l'avenir, cet axe pourrait être une alternative partielle à l'état de saturation croissant des infrastructures du sillon rhodanien.

En ce qui concerne la ligne Nîmes-Alès, la réalisation prochaine d'un viaduc de liaison en gare de Nîmes-Courbessac permettra la suppression du rebroussement actuellement imposé aux trains de voyageurs de cette relation, améliorant ainsi sensiblement leurs temps de parcours et leur attractivité.

## 6.4. Economie<sup>36</sup>

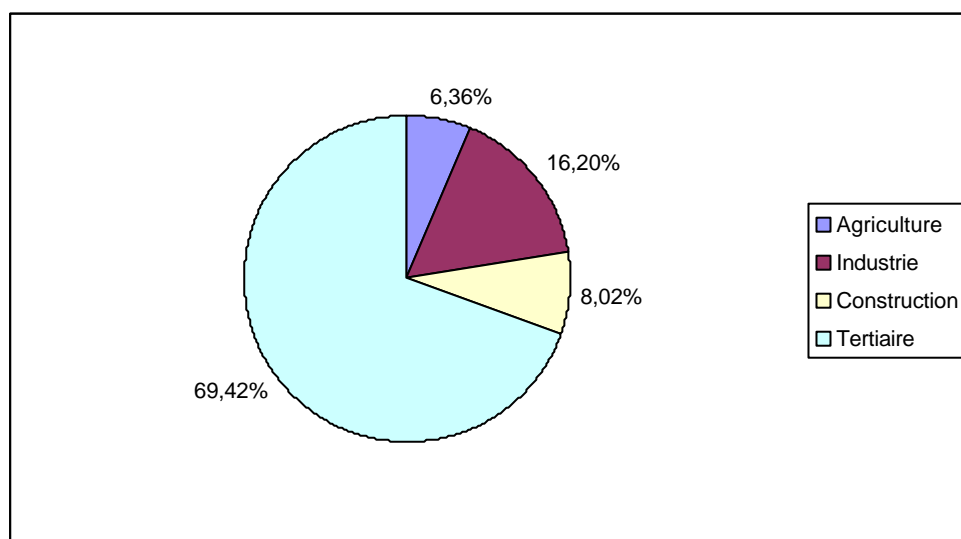
L'économie du territoire est confrontée à de nombreux problèmes de reconversion : reconversion industrielle à Alès, Ganges/ Le Vigan, à Lodève, reconversion agricole à Bédarieux. Le bassin d'Aubenas, a connu une certaine reconversion industrielle mais a relancé son économie à travers le tourisme.

### 6.4.1. L'emploi

Le territoire est marqué par une forte proportion de l'emploi industriel. Ceci s'explique par la présence de bassin, tels que Alès, Lodève, Gange/Le Vigan.

Malgré les reconversions qui ont conduit à un développement d'activités nouvelles telles que le tourisme ou les services, la part du tertiaire est quant à elle relativement basse.

Enfin, l'agriculture, avec 6% de la population active est encore très présente. Ceci s'explique par la présence de territoire ruraux fortement marqués par la viticulture.



Source : Insee, 1999

Le taux de chômage était très élevé dans le piémont Ouest avec près de 20% en 1999 de la population active alors que le taux national était de 12,5%. Ce fort taux de chômage peut s'expliquer, comme nous le verrons ultérieurement par une forte déprise industrielle, qui n'a pas été compensée par le développement du tertiaire et du tourisme.

<sup>36</sup> Source : Objectif 2 2000-2006 Rhône Alpes et Languedoc-Roussillon, diagnostic de l'agglomération d'Alès-DDE Gard-1999 et Mission d'étude sur le couloir languedocien-CETE-1994

## 6.4.2. Les secteurs économiques

### L'industrie

**A Alès**, la mine a longtemps été présente et représentait près de 25 000 emplois dans les années 50. Aujourd'hui, cette activité a disparu. Des grandes entreprises nationales (SNR, Merlin, Gérin, Crouzet, Alcatel câbles, Alsthom) ont été implantées au début des années 70 pour faire face à cette véritable hémorragie à l'initiative de l'Etat mais elles sont également en restructuration. La situation de l'industrie dans le bassin d'Alès semble donc très préoccupante.

Aujourd'hui, les perspectives de croissance tablent sur la capacité du bassin à se diversifier en se positionnant plus ouvertement sur les technologies de pointe (biomédical, électronique) à partir notamment des potentialités offertes par la présence de l'école des mines, véritable outil au service du développement industriel.

**A Lodève**, la problématique est sensiblement la même. L'économie de la ville reposait sur des industries textiles, de confection de draps et de bonneterie. Cette industrie a presque totalement disparu. La ville accueillait également des mines d'uranium, gérées par la COGEMA (480 emplois en 1991) mais la fermeture du site a été programmée en 1999.

**A Ganges/Le Vigan**, l'emploi industriel a connu une chute très importante durant la décennie précédente. La mono-industrie du textile est, en effet, en crise, et le chômage a atteint plus de 15% de la population active en 1999. Le secteur textile-habillement-cuir comptait 1 800 salariés sur le bassin du Vigan. C'est une filière morcelée avec des entreprises leader (Well, Eminence...). Les atouts de ce secteur sont le développement de produits sous marque propre et le développement de produits haut de gamme.

**A Aubenas**, l'activité industrielle représente 2 500 emplois. Traditionnellement, l'industrie était caractérisée par une forte activité séricicole. Aujourd'hui, il ne subsiste que quelques industries textiles spécialisées dans le moulinage. D'autres types d'industries se sont installées : production électrique, verrerie (BSN), salaison...

L'industrie a donc connu au cours de ces dernières décennies un recul très important. Les enjeux aujourd'hui concernent donc soit la reconversion industrielle, notamment par les secteurs de l'agroalimentaire (dans la plaine languedocienne) soit le développement d'autres activités (tertiaire, tourisme...)

### L'agriculture

La viticulture prédomine dans l'Hérault et dans le Gard et tandis que le bassin d'Aubenas et de Privas est caractérisé par une agriculture plus diversifiée.

#### *Le piémont héraultais et gardois*

La viticulture est certainement l'activité qui marque le plus l'économie locale. En continuité avec la plaine languedocienne, le territoire a ainsi longtemps été considéré comme « le plus grand vignoble du monde ». Une grande partie de l'économie locale s'est construite autour de l'industrie du vin.

Aujourd'hui, ces territoires ont perdu leur rôle de leader dans la production nationale du fait de profondes restructurations dans la filière. Cependant, celle-ci garde un rôle significatif dans l'économie locale. De même, la déprise foncière des années 70 et 80 a attiré un certain nombre d'investisseurs qui tentent de repositionner le potentiel vitivinicole du territoire dans une autre logique et notamment celle du développement des vins de cépage

### *Le bassin d'Aubenas*

L'agriculture reste bien représentée avec des orientations adaptées au contexte local :

- élevage bovin laitier et bovin viande ;
- viticulture et fruit sur le piémont ;
- élevage caprin et ovin, châtaigne, petits fruits et culture biologique sur les pentes qui accueillent des installations de nouveaux exploitants.

Cette agriculture évolue vers des produits de qualité notamment dans les zones des pentes : la transformation des produits à la ferme et la vente directe se développent.

### *Enjeux*

L'agriculture, notamment dans sa partie viticole est confrontée à un enjeu de modernisation de son outil de production, et d'amélioration de la qualité de ses produits. Elle est également face à un enjeu de reconversion puisqu'une partie du vignoble est condamnée à disparaître du fait des énormes difficultés rencontrées par les producteurs de vins de table. La diversification des productions semble donc être nécessaire.

Les liens avec le reste de l'économie doivent également être améliorés, notamment en direction du tourisme.

### **Le tourisme**

L'activité touristique s'appuie d'une part sur le thermalisme (principalement en Ardèche à Vals-lès-Bains, Neyrac-lès-Bains), sur un tourisme diffus à proximité des gorges de l'Ardèche et, à un tourisme rural dans l'arrière pays languedocien.

### *Atouts*

Le tourisme dans le territoire bénéficie d'atouts très importants :

L'arrière pays languedocien et rhodanien qui dessine un vaste amphithéâtre se caractérise par une densité d'occupation humaine particulièrement faible. On peut le considérer comme une réserve d'espace pour l'Europe. Il s'agit souvent d'espaces protégés riches en curiosités naturelles majeures : gorges de l'Ardèche, gorges de l'Hérault...

Le patrimoine est également culturel avec une multitude de sites préhistoriques et historiques remarquables (habitat rupestre, châteaux, abbayes, églises...). A ce titre, un projet de grande dimension (27 millions d'euros) dont l'ouverture est prévue pour 2005 est en train de se réaliser. Il s'agit de l'espace de restitution de la grotte Chauvet pour lequel sont attendus de 300 000 à 400 000 visiteurs annuels. Des investissements à hauteur de 36 millions d'euros (amélioration des accès routiers, valorisation paysagère du pont d'Arc...) accompagneront ce projet.

Le patrimoine est également lié à une histoire régionale forte, à des savoir-faire et des terroirs spécifiques (viticulture, artisanat).

### *Handicaps*

Cette activité souffre de certains handicap, notamment au niveau de l'offre touristique. Ainsi, la petite hôtellerie rurale tend à disparaître peu à peu, tandis que les hébergements de type gîtes ruraux ou chambres d'hôtes ont du mal à se développer : par exemple, l'arrière pays héraultais ne compte que 5% des lits du département.

La situation est différente en Ardèche où le tourisme rural s'est développé beaucoup plus rapidement. Cependant, des efforts restent à fournir au niveau qualitatif.

### *Enjeux*

L'articulation touristique, c'est à dire la mise en réseau des différents produits ou activités touristiques, gagnerait à être améliorée pour pouvoir offrir des une image plus identifiable. En effet, les territoires ruraux, même s'ils offrent des atouts indéniables ne bénéficient pas de la notoriété des grandes entités touristiques comme le littoral ou la haute montagne.

La qualité et la diversité des hébergements doivent également être mises en avant pour attirer une demande de plus en plus exigeante.

## **6.5. Environnement<sup>37</sup>**

Le piémont Ouest dispose d'un patrimoine environnemental très important. Trois Parc Naturels Régionaux (PNR du Haut Languedoc, PNR des Grandes Causses, PNR des Monts d'Ardèche) et un Parc Naturel National (Parc national des Cévennes) sont implantés sur ce territoire.

### **6.5.1. Les parc**

#### **Parc Naturel Régional des Grandes Causses**

**Créé en 1995**

**Nbr de communes : 94**

**Superficie : 315 640 ha**

**Nbr d'habitants : 64 710**

Le parc, Créé au Sud de l'Aveyron, jouxte le Parc national des Cévennes et le Parc naturel régional du Haut-Languedoc. Son territoire est bordé à l'Est par les Cévennes, au Nord par la vallée du Lot, au Sud par les plaines du Languedoc, à l'Ouest par les monts de Lacaune. On peut le diviser en six grands terroirs :

- le Causse de Séverac,
- le Causse Noir,
- le Causse du Larzac,
- Le plateau du Lévezou,
- Le Pays de Rocquefort,
- Le Millavois

Les espaces de Causse forment un ensemble homogène de par leur nature géologique calcaire et leur altitude élevée. Ils présentent des points communs tels qu'une faible densité de population, une activité agricole essentiellement représentée par l'élevage, des rares cours d'eau. Ces zones sont principalement menacées par l'extension spontanée de forêts.

#### **Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc**

**Créé en 1973**

**Nbr de communes : 93**

**Superficie : 260 500 ha**

**Nbr d'habitants : 83 500**

---

<sup>37</sup> Source : site internet de l'ATEN, atlas des parcs nationaux

Balcon du Massif central jeté sur la Méditerranée, le Haut-Languedoc se caractérise par un relief en forme de croissant qui bénéficie des influences atlantique et méditerranéenne. À la fois isolé face aux grandes plaines alentour et d'un accès facile grâce à ses nombreuses vallées, il a toujours été considéré comme un lieu de refuge et d'échange. Plusieurs ensembles paysagers le composent :

- le Haut Pays des Lacs,
- les Monts de l'Espinousse,
- le Sidobre,
- la Montagne Noire,

Les secteurs concernés par le territoire du Piémont Ouest sont la Montagne Noire et les Monts de l'Espinousse.

La première entité géographique est dotée d'importantes étendues de milieux et de paysages remarquables. C'est un territoire rural marqué par un secteur industriel en forte régression et une faible densité de population. La deuxième est formée d'un ensemble de sommets cristallins délimités par les silons de l'Orb et du Jaur.

### **PNR des Monts d'Ardèche**

**Créé le 9 avril 2001**

**Superficie : 180 000 ha**

**Nbr d'habitants : 56 000**

Le Parc s'étend sur 190 000 hectares, à l'extrême Sud-Ouest de la région Rhône-Alpes, sur un seul département, l'Ardèche. Il recouvre, du Nord au Sud, toute la bordure orientale du Massif Central, c'est-à-dire les zones de pentes, sur un linéaire de 85 kilomètres environ à vol d'oiseaux. Six entités naturelles composent le Parc naturel régional :

- **Les Boutières** présentent des villages et hameaux groupés, des landes sur des sommets arrondis (les serres), des terrasses et châtaigneraies sur les pentes cultivées,
- **Le Plateau de Vernoux** offre des plages de forêts alternant avec des prairies et vergers de châtaigniers,
- **Le territoire des Sucs** est composé de vastes espaces ouverts ponctués d'événements volcaniques,
- **La Haute-Cévenne** se distingue par des vallées profondes, des crêtes de granite aiguës, de nombreuses rivières et la présence marquée du volcanisme,
- **Le Piémont cévenol** présente des collines de grès roux prolongeant des vallées schisteuses au contact avec le Bas-Vivarais calcaire,
- **La Cévenne méridionale** se caractérise par des vallées encaissées, avec des versants de schiste ravinés par des torrents.

## **Le Parc National des Cévennes**

**Créé le 2 décembre 1970**

**Nbr de communes : 117**

**Superficie : 320 000 ha**

**Nbr. d'habitants : 40875**

Le territoire du Parc national se situe principalement en région Languedoc-Roussillon. Il couvre le tiers Sud-Est du département de la Lozère et le quart Nord-Ouest du département du Gard. Au Nord-Est, la zone périphérique s'étend en Ardèche, en région Rhône-Alpes.

Un premier tiers appartient aux Grands Causses et aux formations calcaires, à l'ouest, dominé par le régime climatique atlantique. À l'est, s'étendent les deux autres tiers couvrant les Cévennes siliceuses (Aigoual, mont Lozère, vallées des Gardons), sous influence méditerranéenne au fur et à mesure que décroît l'altitude. L'espace du Parc effleure au Nord la Margeride et inclut, au Sud, une partie significative des Basses Cévennes.

La réserve de biosphère délimite des entités écologiques homogènes : Causses d'allure steppique, Gorges du Tarn et de la Jonte, Basses Cévennes à châtaigneraie, massifs forestiers et parcours des Hautes Cévennes. Ce territoire de moyenne montagne au relief contrasté est relativement peu élevé. Avec une altitude moyenne inférieure à 1000 m, il culmine à 1 699 m sur le mont Lozère et descend jusqu'à 200 m dans les Basses Cévennes.

Parmi ces entités, les gorges de la vis et du Virenque, le Causse du Larzac, les Cévennes, l'Espinousse et les Cévennes Ardéchoises sont classés Natura 2000.

Outre ces parcs, le territoire comprend **la réserve naturelle des Gorges de l'Ardèche** qui s'étend sur 1 750 hectare et 12 communes. Elle est gérée par le SIGARN (Syndicat intercommunal des Gorges de l'Ardèche et de la Réserve Naturelle).

### **Les enjeux environnementaux.**

Dans cette zone majoritairement rurale que forme le Piémont, l'enjeu principal est de préserver l'état actuel des paysages. Le maintien d'activité agricole en est une des conditions indispensables. En effet, la déprise agricole peut entraîner une reforestation « sauvage » préjudiciable pour la qualité paysagère.

Dans l'aire urbaine d'Alès, seul véritable centre industriel du territoire, les principaux enjeux environnementaux concernent la maîtrise des déchets industriels spéciaux, des déchets toxiques et agricoles spéciaux.