



**Problématiques territoriales sur la vallée  
du Rhône et sur l'arc languedocien**

---

Synthèse Languedoc Roussillon



octobre 2003



**EDATER**

# Problématiques territoriales sur la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

---

Synthèse Languedoc-Roussillon

## **EDATER**

Jardin des Rosiers  
3, avenue de Castelnaud  
34090 MONTPELLIER

**Tél.** : 04 67 02 29 02

**Fax** : 04 67 79 56 76

**Courriel** : [edater@edater.fr](mailto:edater@edater.fr)

# 1 Rappel et objectifs de l'étude

---

## 1.1 Contexte

Cette présente mission s'inscrit dans le processus de poursuite de connaissance et de communication des problématiques d'aménagement liées à l'évolution des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Elle s'inscrit dans le prolongement de l'étude DRE LR / EDATER de 2002 : « étude sur l'axe constitué de la vallée du Rhône et des plaines du Languedoc-Roussillon ».

L'étude réalisée en 2002 s'inscrivait dans la continuité des schémas de services collectifs de transports et avait pour objectif de proposer une première synthèse globale des enjeux transport et aménagement du territoire sur l'aire d'étude.

La présente étude (2003) s'appuie toujours sur les préconisations du schéma de services collectifs d'avril 2002 dans lequel le territoire du « Grand Sud Est » est identifié comme un des axes stratégiques majeurs des actions de l'Etat et des collectivités au regard des enjeux de transports et de déplacements, mais elle garde en perspective l'organisation possible d'un grand débat sur le système des transports dans la vallée du Rhône et le couloir Languedoc-Roussillon.

Par ailleurs, de nouvelles études, locales ou régionales, ont été réalisées qui peuvent alimenter la réflexion sur ce thème et ces territoires. Elles sont en outre aujourd'hui complétées par des rapports publics (rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures, rapport DATAR sur la France en Europe) ou des rapports internes aux services de l'Equipement (rapport CGPC sur l'évolution des transports dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien). **La présente mission a donc un premier objectif : celui d'actualiser la connaissance des enjeux des territoires étudiés en 2002.**

En outre, la première étude a clairement montré que les enjeux étaient différents selon les territoires et mais que le souci opérationnel de devoir communiquer à l'échelle des régions administratives devaient nous orienter vers la production d'analyses ciblées géographiquement : **l'étude est donc organisée autour de 3 approches régionales** (parties des régions Languedoc-Roussillon, PACA et Rhône-Alpes, principalement concernées par les réflexions sur les aménagements du réseau des transports et des modes de fonctionnement de l'axe Vallée du Rhône/Languedoc Roussillon).

Enfin, la réactivité différenciée des territoires aux projets de modernisation de l'organisation des transports et déplacements nous invite aujourd'hui à davantage **nuancer (et dans certains cas approfondir) les enjeux et perspectives de quelques territoires** à l'horizon 2020 - 2030. En Languedoc-Roussillon par exemple, la **question de la poursuite de la « métropolisation » en devenir de l'aire urbaine de Montpellier** et son poids dans l'organisation régionale est au cœur du débat.

## 1.2 Rappel des hypothèses d'infrastructures

Les Schémas de Services Collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises posent comme principe de répondre aux besoins de transport et de déplacements à un horizon de 20 ans dans des conditions compatibles avec les exigences économiques, sociales et environnementales d'un développement durable. Ces schémas ont été publiés en avril 2002. Le territoire du grand Sud Est a été retenu comme un des territoires stratégiques et les schémas listent un certain nombre de projets permettant l'amélioration des transports à moyen et long terme (2010-2020).

Toutefois, il semble que l'ensemble des principaux projets à moyen terme (dont la plupart sont engagés dans le Languedoc-Roussillon) ne devraient pas permettre d'absorber la croissance du trafic à horizon 2020 et ce d'autant plus que bon nombre des indicateurs, au niveau régional celui de la croissance démographique, ou au niveau national ou européen celui de l'évolution des flux vers les pays entrant de l'Union Européenne, obligent plutôt à envisager une hausse des déplacements intra-régionaux et de transit dans le couloir languedocien.

Ainsi, les scénarios à horizon 2020 envisagent en Languedoc-Roussillon (après un acte volontariste d'optimisation de l'ensemble des éléments du système de transport en place ou prévus à court terme) deux types d'hypothèses :

- des aménagements et doublement sur place de l'autoroute actuelle (A9) dans le couloir languedocien ;
- le choix volontariste de la création d'une voie nouvelle sous la forme d'une autoroute de Piémont connue sous le nom d'A79.

Cette synthèse s'attache à relever les grands enjeux et principaux impacts potentiels induits par les différentes hypothèses d'infrastructures à horizon 2010 d'abord puis à horizon 2020 - 2030, au regard de deux territoires régionaux : le couloir languedocien et l'arrière-pays (Piémont languedocien).

## 2 Des enjeux d'aménagement du territoire

---

Rappel : les éléments rappelés ci-dessous sont extraits d'un rapport détaillé reprenant les éléments de diagnostic régional actualisé sur les thèmes suivants : démographie, économie, organisation territoriale, patrimoine environnemental.

### 2.1 Un territoire à double vitesse...

En 2001, le Languedoc-Roussillon compte 2,3 millions d'habitants<sup>1</sup>. Si la région ne se place pas parmi les régions les plus peuplées de France (10ème rang), elle enregistre en revanche une croissance de population nettement supérieure à l'ensemble des régions françaises (2,5 fois plus importante que la moyenne nationale entre 1980 et 1999). Les migrations constituent le moteur principal de la croissance démographique (elle y contribue à 90%). Avec plus de 1 500 nouveaux arrivants par mois, l'Hérault est, entre les deux derniers recensements, le département le plus attractif de France<sup>2</sup>.

Sans qu'il soit possible de chiffrer son évolution future avec précision, le dynamisme démographique du Languedoc-Roussillon continuera à concerner en priorité le territoire de l'aire urbaine de Montpellier et dans une moindre proportion, ceux de Sète et de Nîmes.

Aujourd'hui, c'est environ 45% du dynamisme régional qui "préfère" Montpellier et sa périphérie au reste de la région. L'extension actuelle de l'aire urbaine montpelliéraine<sup>3</sup> notamment vers le nord en fait la preuve : la commune la plus septentrionale est située à 40 km à vol d'oiseau du littoral.

Les exercices de prospective réalisés par la Direction Régionale de l'Équipement Languedoc-Roussillon montrent la difficulté qu'il y aurait à promouvoir un développement plus centré sur Nîmes ou sur Alès, par exemple. Le cas de l'agglomération d'Alès est exemplaire : la tendance au fléchissement de la population mis en évidence dans les derniers recensements et dans les projections réalisées par l'INSEE ne saurait être sensiblement contrebalancé par des politiques volontaristes : les nouvelles populations intéressées par le haut niveau de services de l'agglomération de Montpellier et par son image ne se satisferont pas des atouts du grand Alès.

Inéluctablement, semble-t-il, la demande sera tournée très majoritairement vers le Grand Montpellier et les marges de manœuvre restent limitées. Une politique volontariste d'aménagement du territoire ne saurait faire abstraction de cette réalité.

Les dynamiques démographiques, engendrent sur ces territoires d'importantes pressions foncières et économiques. Le potentiel d'urbanisation de ces zones a diminué très fortement au cours des 20 dernières années et les zones à urbaniser sont de plus en plus rares, en particulier dans le couloir languedocien.

---

<sup>1</sup> Source : INSEE, estimation de population au 1-1-2001

<sup>2</sup> GESTAT – LR, janvier 2003 - Prospective démographique et économique en Languedoc-Roussillon

<sup>3</sup> au sens des aires urbaines définies par l'INSEE : pôles urbaines et communes périurbaines dont 40% au moins des actifs résidents vont travailler dans l'aire urbaine

Le territoire de l'est régional sera, par ailleurs, confronté à plusieurs questions dont la sensibilité ne peut que croître avec le temps. Il en est ainsi :

- de la congestion progressive des zones urbaines (villes centres)
- de la nécessaire préservation des espaces littoraux (lagunes et trait de côte)
- de l'indispensable prise en compte des zones à risque (notamment celles qui concernent les inondations)
- de la forte demande de logements
- de la montée des prix du foncier
- de la congestion des grandes infrastructures et notamment de l'autoroute

Dit autrement, l'accueil des "nouvelles" populations dans ce territoire sera moins "libre" et moins "facile" qu'il n'était autrefois : les collectivités devront tenir compte de ces nouvelles réalités.

**Ainsi, la croissance démographique du Languedoc-Roussillon, et de manière plus aiguë celle de l'agglomération montpelliéraine, constitue la problématique centrale sur laquelle vont s'articuler les enjeux du territoire à horizon 2020-2030. L'un des enjeux centraux pourrait être la capacité du territoire à gérer de manière durable le développement d'un espace métropolitain de 500 000 à 800 000 habitants allant de Béziers à Nîmes dont les formes pourraient varier selon les stratégies et alternatives d'aménagement.**

## 2.2 Les enjeux « transport et territoires »

La question autoroutière, même si elle doit tenir compte, prioritairement, de données nationales et européennes comme la nécessaire fluidité de l'axe constitué par la vallée du Rhône et le couloir languedocien, ne pourra pas occulter la réalité régionale, ne serait-ce que parce l'économie languedocienne en dépend en grande partie (accès aux marchés, offre touristique régionale, etc.) et parce que tout grand projet d'équipement met en évidence des intérêts locaux quelque fois contradictoires liés à la question de l'environnement et du cadre de vie.

La politique nationale des transports exprimée dans les schémas de services collectifs de transport tout en actant la réalité future de la congestion autoroutière, envisage dans une première phase de favoriser les transferts modaux (vers le fer, la voie d'eau ou le cabotage maritime), puis, dans un second temps, de réaliser de nouveaux équipements de transport.

Pour ce qui concerne la première phase, on peut légitimement prévoir que, à l'horizon 2010 :

- Deux sections d'une LGV mixte seront réalisés : il s'agit des sections frontière espagnole – Perpignan sud, d'une part, et de Nîmes est – Montpellier sud, d'autre part.
- L'amélioration de la ligne ferroviaire actuelle entre Montpellier et Perpignan aura permis d'absorber l'augmentation du trafic généré par les deux nouvelles sections.
- Le contournement sud autoroutier de Montpellier aura temporairement réglé la question posée par la superposition des trafics de l'agglomération montpelliéraine et des trafics interrégionaux et internationaux.
- L'autoroute A75 permettra d'écouler une partie de la croissance des trafics nord-sud transitant en Languedoc-Roussillon.
- Les développements du trafic fluvial ou de cabotage n'apporteront aucune amélioration sensible à la congestion autoroutière.

Même si elle est freinée, la croissance des trafics autoroutiers continuera et la congestion restera un problème à résoudre même si, comme cela est envisagé, l'amélioration de la gestion du trafic sur l'autoroute aura permis d'absorber, elle aussi, une partie de la croissance.

Une congestion de l'axe principal serait certainement un handicap :

- pour les populations dont la mobilité serait ainsi pénalisée (notamment pour les déplacements domicile-travail et pour l'ouverture nécessaire des bassins d'emploi)
- pour les activités de la région qui ont, soit leurs fournisseurs, soit leurs clients à l'extérieur. A ce titre, les grandes zones d'activité comme le Marché Saint-Charles de Perpignan, les ports régionaux ou les ZAE situées dans les agglomérations seraient inéluctablement désavantagées vis-à-vis de leurs concurrents nationaux et internationaux. De la même manière, l'accès plus difficile des zones touristiques régionales pourrait inciter à délaisser un littoral dont l'aménagement est, par ailleurs, devenu en partie nécessaire.

Les enjeux pour le territoire sont appréhendés dans cette partie selon les hypothèses de développement des infrastructures repérées dans le Schémas de Services Collectifs de transports.

Plusieurs familles de solutions peuvent être envisagées pour le moyen et le long terme (d'ici à 2010 et au-delà).

Elles ont l'une et l'autre des impacts territoriaux dont il faudra tenir compte.

- **Solution 1 :** à horizon 2010 statu quo sur les infrastructures actuelles ou en projets avancés en incluant les aménagements partis ainsi que la gestion de la modalité sous toutes ses formes.
- **Solution 2 :** au-delà de 2010 un aménagement sur place, c'est à dire l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois quatre ou cinq voies, peut être envisagée avec des solutions techniques différentes selon les sections de l'autoroute.
- **Solution 3 :** au-delà de 2010 la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière dite de Piémont passant approximativement au sud d'Alès et dans le nord des aires urbaines de Montpellier et de Béziers pour se diriger vers le carrefour narbonnais et connue sous le nom d'A79.

## 2.2.1 Solution 1 : statu quo sur les infrastructures actuelles ou en projets avancés

La solution du statu quo est délicate à appréhender du fait notamment de réalisations routières et autoroutières déjà en cours. Elle intègre par ailleurs la ligne TGV Nîmes Montpellier ainsi que des aménagements de la RN113.

Dans sa dimension routière, cette solution du statu quo intègre déjà pour partie des éléments d'un scénario de début de doublement de l'A9 par une autoroute nouvelle de 2X3 voies entre les échangeurs de Vendargues (au nord) et de Saint Jean de Védas (au sud). Cette nouvelle voie assurera la continuité du réseau autoroutier au droit de Montpellier, et facilitera le transit national et international tout en soulageant les relations urbaines d'agglomération et le trafic régional.

### **A court et moyen terme : une amélioration des trafics locaux et de transit favorisant le développement sud de l'agglomération montpelliéraine**

Cette infrastructure qui permettra à terme la réalisation d'une rocade sud de l'agglomération montpelliéraine (l'actuelle section A9 devenant A700). Une séparation des usages (déplacement intra-agglomération et déplacement de transit) sur certaines sections devrait permettre de fluidifier le trafic et faciliter ainsi certains déplacements. Elle devrait favoriser le développement de l'agglomération dans sa partie sud principalement entre St Jean de Vedas au sud-ouest, Lattes au sud et Vendargues au sud-est.

## **Une solution qui n'offre pas une réelle alternative en matière d'aménagement du territoire**

Cet aménagement, de nature à fluidifier le trafic, n'apporte pas à proprement parler d'alternative en matière d'aménagement régional. Il ne permet pas une séparation des trafics de transit en fonction des destinations : arc méditerranéen d'une part, nord de l'Europe et pays de l'Est d'autre part.

Par ailleurs, cette solution renforce l'axe Nîmes –Montpellier – Sète et organise une conurbation longitudinale déjà visible le long des axes de transport (RN 113, autoroute A9 et lignes de chemin de fer).

## **Des effets secondaires et à plus long terme : une sur-occupation des espaces métropolitains et une accentuation des contraintes**

Un renforcement potentiel de l'attractivité du sud de l'agglomération montpelliéraine par l'amélioration du trafic, est à mettre en perspective des contraintes importantes déjà présentes sur ces territoires.

Cette solution :

- renforce la pression sur un littoral fragilisé et soumis aux contraintes des inondations ;
- délaisse, malgré les rocales est et ouest actuellement en projet, le nord du territoire montpelliérain déjà mal desservi ;
- oublie (ou préserve) la zone constituée par le piémont et la plaine viticole.

Dans cette hypothèse la densification du tissu urbain existant apparaît alors comme une alternative nécessaire au développement de l'agglomération montpelliéraine vers le sud.

## **A échéance de 2010-2020 un risque de dévalorisation des territoires**

Si la fluidité du trafic est nécessairement améliorée par le doublement A9 à court et moyen terme, il est nécessaire à horizon de l'après 2010 d'intégrer les effets des projections démographique, notamment dans son effet de renforcement des concentrations de populations dans le couloir languedocien.

Au-delà de 2010, l'accroissement des densités urbaines dans des espaces fragiles et le développement d'une congestion due à l'accroissement démographique, que les aménagements actuels ne régleront pas à cette échéance, soulèvent un risque d'une certaine dévalorisation des territoires.

Une telle dévalorisation serait le fait d'accessibilités moindres (notamment vers le littoral, avec le risque de déport d'une partie de la clientèle) mais aussi d'une perception négative d'un cadre de vie en voie de dégradation, de plus en plus comparable à celui des grandes agglomérations que les nouveaux arrivants cherchent plutôt à quitter.

L'attractivité de l'agglomération de Montpellier pourrait être entamée ainsi que celle de Nîmes.

Dans un scénario avec peu d'intervention sur l'infrastructure autoroutière actuelle la ville de Sète souffre du fait d'une desserte difficile de ses équipements portuaires la rendant moins compétitive que ses concurrentes de l'arc méditerranéen.

Le bassin d'Alès n'est qu'indirectement affecté par une congestion non résolue au-delà de 2010 sur l'A9. Une telle évolution renforcerait néanmoins la pression sur la RD6 (Alès Bagnols sur Cèze) débouché nord des activités industrielles.

## **Un statu quo peut aussi permettre une prise de conscience sur les politiques de déplacements**

Selon le principe qu'une congestion favorise la demande pour des modes de transports alternatifs, le scénario qui consiste à se « contenter » des projets déjà partis à horizon 2010 pourrait servir de dynamiseur des transports urbains dans les agglomérations notamment celle de Montpellier. Elle nécessiterait alors une politique volontariste de valorisation des transports collectifs intégrée dans l'évolution des formes d'urbanisation nouvelle.

### **2.2.2 Solution 2 : élargissement de l'autoroute actuelle**

Cette solution est une extension de l'option du statu quo par la réalisation d'aménagements complémentaires au-delà de 2010. Il peut s'agir sur certaines zones particulièrement sujettes à congestion de mise à 2 X 4 ou 5 voies, de création de nouveau tronçon autoroutier à 2 X 2 voies de voies en complément etc.

Dans le Languedoc Roussillon ces réflexions concernent principalement les tronçons situés entre Nîmes et Narbonne.

Une telle solution inclue par ailleurs des réflexions sur des aménagements d'itinéraires comme l'utilisation possible de l'A75 et de l'A750 comme itinéraire de délestage, ou le déplacement de l'embranchement entre A9 et A54 à Nîmes.

Cette solution renforce les effets décrits dans les points précédents. Elle conforte en différents points du territoire régional l'étalement urbain du couloir languedocien le long des axes et aux points d'ancrage des échangeurs.

Les améliorations en matière de trafic, si elles sont réelles, ne font que repousser le phénomène de congestion à une échéance plus lointaine. La possibilité de « compter » sur ces aménagements après 2010 peut freiner d'une certaine façon la prise de conscience des effets de la concentration urbaine en évitant de travailler sur des alternatives d'aménagement que ce soit en matière de transport collectifs ou d'évolution de l'urbanisation.

### 2.2.3 Scénario 3 : la création d'un itinéraire autoroutier de Piémont sur sa partie languedocienne.



**460 000** : habitants des aires urbaines et à dominante rurales INSEE, 1999

Le tracé purement indicatif de l'A79 permet de montrer, qu'outre l'aire urbaine d'Alès, une telle infrastructure jouxterait les limites nord des aires urbaines de Béziers et de Montpellier.

## **Une séparation des flux routiers Espagne/Pays du Nord ou PECO de ceux qui empruntent l'arc méditerranéen**

Le report de trafic modélisé sur une éventuelle infrastructure de ce type concerne principalement le trafic longue distance.

Une autoroute de Piémont assurerait une fonction de séparation des trafics à partir de Narbonne en permettant d'orienter l'itinéraire péninsule ibérique - Italie par l'A9 actuelle (et son doublement au droit de Montpellier), et l'itinéraire vers l'Europe du Nord sur la partie de piémont en évitant le couloir Languedocien.

Cette séparation possible des trafics est à considérer dans l'optique d'une modification des trafics des corridors européens liée à l'évolution notable des trafics de transit à destination des pays de l'Est nouveaux membres de l'Union Européenne<sup>4</sup>.

## **L'autoroute A79 : un facteur de désenclavement des territoires ruraux isolés ou de territoires industriels en reconversion ?**

La question d'une autoroute de piémont est aujourd'hui considérée comme une question relevant de la problématique « d'aménagement du territoire ». Une telle infrastructure est souvent perçue, notamment par les acteurs locaux, comme une aide au désenclavement et au maintien des populations, mais aussi comme un appui au développement économique de territoires en perte de vitesse ou en reconversion.

Dans le cas du piémont languedocien, l'A79 desservirait un espace à dominante urbaine : l'aire urbaine d'Alès, et d'autres aires à dominante rurales comme le Vigan ou Ganges. Elle assurerait un « raccordement » des aires de Lodève et de Clermont-l'Hérault, aires à dominante rurales, mais déjà dynamisées par l'A75 et l'A750 et l'amélioration des déplacements vers Montpellier.

Les scénarios démographiques montrent pourtant que l'autoroute A79 ne serait pas un facteur direct de maintien de la population sans une activité économique suffisante susceptible de permettre un développement endogène<sup>5</sup>.

Par ailleurs on sait qu'il n'existe pas de réel automatisme entre la création d'une autoroute et le développement d'un territoire. L'impact de l'infrastructure est en effet fortement conditionné par les potentialités locales préexistantes, le dynamisme des acteurs locaux et les initiatives prises par les collectivités territoriales en tenant compte de la spécificité du contexte et des atouts à valoriser.

Il paraît donc difficile d'envisager la création d'une autoroute de piémont dans sa partie languedocienne sans considérer son impact de manière élargie au niveau de l'aménagement du territoire régional, et notamment son lien avec le développement de l'urbanisation de ses principales agglomérations.

---

<sup>4</sup> La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? DATAR, avril 2003

<sup>5</sup> Analyse prospective de l'espace Nîmes-Montpellier-Sète, DRE LR-IDECO, avril 2003

## **L'A79 peut-elle jouer un rôle dans le phénomène de métropolisation de l'aire montpelliéraine : redonnant un cadre de développement à l'arrière pays et soulageant le littoral ?**

Le phénomène de « métropolisation » régionale en cours est amené à se renforcer du fait des perspectives de croissance démographique. Le développement urbain Montpellier-Nîmes-Sète (auquel il convient de rajouter Béziers) impose aujourd'hui de se poser la question de l'intégration de ces villes dans un aménagement régional d'abord, mais ensuite à l'échelle du grand Sud Est (échelle interrégionale, voire nationale et internationale).

Une telle perspective acte le développement déjà en cours de la seconde couronne de l'aire urbaine de Montpellier<sup>6</sup> et le probable développement de la troisième couronne jusqu'aux limites de l'aire urbaine actuelle notamment sous l'effet de la pression foncière du couloir languedocien.

Une « métropolisation » en devenir, comprise comme logique de structuration des territoires, nécessite de prendre plus en considération les relations de ces aires urbaines avec l'arrière-pays.

Elle peut induire :

- l'émergence de nouvelles centralités construites à l'échelle de ces nouveaux territoires métropolitains hors des centres anciens traditionnels ;
- l'accroissement concomitant des mobilités et des distances de déplacement nécessitant une adaptation et un développement des infrastructures de transport ;
- l'étalement et la dilution de l'urbanisation qui atténuent les frontières entre les villes, entre les espaces urbains, périurbains et ruraux ;
- une spécialisation accrue de vastes espaces affectés à des fonctions et usages spécifiques comme l'illustre l'apparition de zones à vocations exclusivement industrielles, commerciales, universitaires, résidentielles ou de loisirs...

La mise en place d'un itinéraire autoroutier de pémont peut alors être considéré, non seulement comme une opportunité pour des bassins enclavés ou en reconversion, mais aussi comme un des éléments d'une question majeure d'aménagement du territoire du Languedoc-Roussillon : l'avenir des ses aires urbaines en voie de « métropolisation ».

Dans une telle optique l'A79 « raccordée » aux agglomérations de Béziers, de Montpellier et Nîmes par des barreaux routiers de bonne qualité comme l'A75 et l'A750, la D986, la RD 17 et la RN 106, améliore la circulation aux franges nord des aires urbaines et participe au rééquilibrage des mobilités.

---

<sup>6</sup> s'étendant au nord jusqu'à St Mathieu de Trévières (Etude DRE-LR, IDECO)

## **Une autoroute de piémont vecteur d'étalement urbain dans l'arrière-pays ?**

Une telle infrastructure soulève la question du modèle d'urbanisation de zones résidentielles «rurbaines ». Un accès facilité au nord des agglomérations notamment par des barreaux raccordés à l'A79, serait-il la porte ouverte à l'étalement urbain difficilement contrôlable dans des zones encore aujourd'hui relativement protégées ?

La question est sans doute posée. Une partie de la réponse réside sans doute dans la capacité à élaborer une politique intercommunale élargie d'accompagnement et de maîtrise intelligente de l'urbanisation, intégrant de meilleurs équilibres entre le couloir languedocien et son « arrière-pays ».

D'un autre côté, la question de l'accueil des populations dans les aires urbaines du Languedoc-Roussillon à échéance de 2020 ou 2030 ne peut faire l'économie d'une réflexion sur l'intégration des territoires d'arrière-pays dans la politique d'accueil.

La nécessité de préserver les caractéristiques et le patrimoine des territoires de piémont et leur rôle touristique et d'évasion pour les populations des agglomérations, est-il incompatible avec une urbanisation raisonnée ?

N'a-t-on pas intérêt à prendre en compte la dépendance déjà importante de ces pôles du piémont avec les principales agglomérations en améliorant leur accessibilité tout en renforçant leur fonction dans la logique d'urbanisation régionale ?

En résumé, la solution de l'A79 doit se concevoir dans un ensemble prospectif à long terme (2020-2030) comme un des éléments partie intégrante d'un aménagement intégrant le piémont dans les équilibres d'urbanisation.

Une telle solution :

- favorise la séparation entre des trafics à longue distance nord-sud et est-ouest et offre l'opportunité d'une gestion facilitée des trafics grâce à des.
- dessert le nord des agglomérations de Montpellier et de Béziers.
- participe à la diminution de la pression sur le littoral languedocien.
- incite à un report de la nouvelle urbanisation vers le nord des agglomérations dans des zones moins sensibles (même si le classement en AOC viticoles ne doit pas être négligé).
- organise la plaine languedocienne autour de deux axes majeurs de transport.
- offre aux bourgs du piémont et, surtout, à l'agglomération alésienne un atout supplémentaire pour leur développement ou leur redémarrage économique tout en préservant les zones naturelles les plus sensibles des contreforts des Cévennes.
- soulève la question de la nécessaire maîtrise de l'urbanisation et son intégration dans une réflexion d'ampleur régionale.