

# DRE Languedoc-Roussillon

---

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

Phase 3 : synthèse des enjeux territoriaux et scénarii

*17 octobre 2002*



3, avenue de Castelnau  
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>1. PRÉAMBULE.....</b>	<b>3</b>
1.1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA MISSION .....	3
1.2. LA DÉMARCHE.....	4
1.3. LE TERRITOIRE D'ÉTUDE .....	5
<b>2. ETAT DES LIEUX THÉMATIQUES DU TERRITOIRE D'ÉTUDE.....</b>	<b>7</b>
2.1. DU POINT DE VUE DÉMOGRAPHIQUE .....	7
2.2. DU POINT DE VUE DES EMPLOIS, DES REVENUS ET DE L'ÉCONOMIE .....	12
2.3. DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT.....	20
2.4. DU POINT DE VUE DE L'URBANISATION ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	23
2.5. DU POINT DE VUE DES INFRASTRUCTURES.....	26
<b>3. ANNEXES.....</b>	<b>32</b>
3.1. ANNEXES CARTOGRAPHIQUES .....	33
3.2. BIBLIOGRAPHIE .....	55

# 1. Préambule

## 1.1. Contexte et objectifs de la mission

---

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.

---

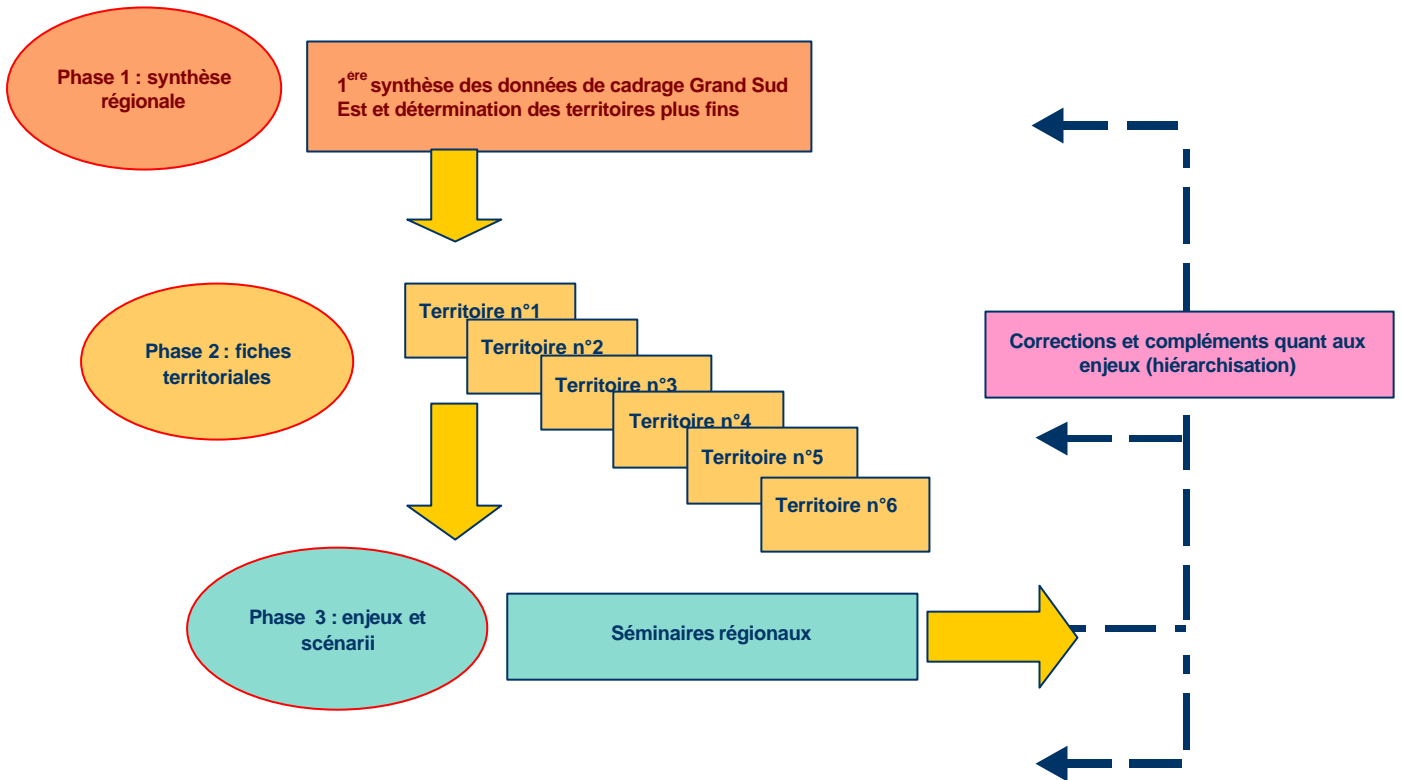
<sup>1</sup> Cahier des charges, DRE Languedoc-Roussillon, atelier régional transport économie aménagement.

<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 :



## 1.3. Le territoire d'étude

---

### 1.3.1. Présentation générale et régionale

Réunies par la vallée du Rhône, traversées par de grands axes de communication reliant l'Europe du nord à la Méditerranée, les régions du Languedoc-Roussillon, de Provence Alpes Côte d'Azur et de Rhône-Alpes composent un espace Grand Sud-Est qui constitue depuis plusieurs années le cadre géographique d'une réflexion prospective sur l'aménagement du territoire.

Les trois régions présentent un certain nombre de points communs, à commencer par leur dynamisme démographique. Ainsi, le Grand Sud-Est représente 20% du territoire de la France de province et accueille 26% de sa population. La croissance de la population du Grand Sud-Est est soutenue. Le solde migratoire, particulièrement favorable, en fait l'un des espaces métropolitains les plus attractifs. Sur le plan économique, le Grand Sud-Est, qui produit presque un cinquième de la valeur ajoutée nationale, apparaît plus hétérogène. L'importance de l'activité touristique constitue un trait commun aux trois régions<sup>3</sup>.

### 1.3.2. Le découpage de l'aire d'étude

Les premiers échanges formulés avec les membres du Comité de pilotage et les premières lectures et analyses documentaires nous conduisent à identifier 6 zones spécifiques au sein du territoire d'études<sup>4</sup> :

- **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 du comité de pilotage du 10/07/02 et celles exprimées ultérieurement par M.L Meaux (CGPC), N. Chauvetière et C. Marc (DRE Languedoc-Roussillon), D. Sudre-Montoya, M. Tingry, M. Martin (DRE PACA).**

---

<sup>3</sup> Le Grand Sud-Est – les chiffres clés, INSEE – novembre 2001

<sup>4</sup> Voir carte ci-après ; Chaque territoire fera l'objet d'une fiche spécifique

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

## 2. Etat des lieux thématiques du territoire d'étude (synthèse)

### 2.1. Du point de vue démographique

#### 2.1.1 – A l'échelle du territoire d'étude

L'ensemble formé par les trois régions du Sud-Est de la France compte, en 1999, près de douze millions et demi d'habitants, soit environ un quart des personnes résidentes en France métropolitaine. En cent ans, la population a augmenté de plus de cinq millions de personnes.

C'est la région PACA qui a connu la plus ancienne et la plus forte progression. Alors que l'augmentation de la population en France se ralentit depuis les années 70, elle continue à un rythme soutenu dans cette zone.

Cette hausse est essentiellement due à l'apport migratoire, moins fort cependant que dans la période précédente. Le Languedoc-Roussillon est toujours la région qui croît le plus vite, avec une augmentation de 0.91% par an. Les régions PACA et Rhône Alpes sont un peu en retrait, avec une hausse respective de 0.63% et 0.60% par an. Contrairement à ses voisines, la région Rhône-Alpes plus jeune doit sa croissance démographique à son solde naturel.

L'ensemble des trois régions du Sud-Est de la France accueille relativement plus de personnes âgées que le reste de la métropole (22.5% de la population a plus de 60 ans contre 21.3% en France). Mais les trois régions sont contrastées. Languedoc-Roussillon et PACA ont relativement beaucoup plus de personnes de 60 ans et plus, alors que Rhône-Alpes présente le profil inverse.

Les régions qui composent cet ensemble sont des régions attractives. Plus d'un tiers des habitants de cet ensemble sont nés ailleurs que dans cette zone. C'est d'autant plus vrai pour les régions méditerranéennes : plus de 45% des habitants du Languedoc-Roussillon et de PACA sont nés dans une autre région que celles où ils demeurent en 1999. Les échanges sont nombreux entre les régions du Sud-Est de la France, très attractives, et les autres régions de France métropolitaine. Rhône-Alpes est déficitaire avec les deux autres régions, tandis que Languedoc-Roussillon est bénéficiaire vis-à-vis des deux autres régions, comme avec toutes les régions de France métropolitaine<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Le Grand Sud-Est – les chiffres clés, INSEE – novembre 2001

## EVOLUTION DE LA POPULATION DEPUIS 1982

	Taux d'évolution annuel moyen 1990-1999			Taux d'évolution annuel moyen 1982-1990		
	<i>Ensemble</i>	<i>Dû au solde naturel</i>	<i>Dû au solde migratoire</i>	<i>Ensemble</i>	<i>Dû au solde naturel</i>	<i>Dû au solde migratoire</i>
<i>Languedoc- Roussillon</i>	0.91	0.09	0.83	1.17	0.07	1.10
<i>PACA</i>	0.63	0.19	0.44	0.89	0.22	0.67
<i>Rhône-Alpes</i>	0.60	0.49	0.11	0.81	0.53	0.28
<i>Ensemble</i>	0.67	0.31	0.36	0.91	0.33	0.57
<i>France</i>	0.37	0.36	0.01	0.51	0.41	0.10

Source : INSEE Recensements de la population

### *Territoires à enjeux*

Le département de l'Hérault est en tête des départements français en terme de croissance démographique, et de phénomène migratoire. Ainsi, l'Hérault devrait gagner entre 2000 et 2030 440 000 habitants, le Gard et les Pyrénées Orientales 110 000 chacun.

Même si, en Languedoc-Roussillon elle est beaucoup plus marquée qu'ailleurs, cette dynamique s'observerait dans toutes les régions du Sud. A commencer par la région PACA qui seconde le Languedoc-Roussillon dans le classement des plus fortes croissances démographiques avec 21% en 30 ans.



## 2.1.2 – Languedoc-Roussillon

### Une croissance deux fois et demie supérieure à la moyenne nationale et liée principalement à un fort taux de migration

(+) La population du Languedoc-Roussillon connaît depuis deux décennies une forte croissance démographique liée essentiellement au phénomène migratoire. Ainsi, entre 1975 et 1999 le Languedoc-Roussillon a vu sa population croître de 504 900 habitants, soit davantage qu'au cours du siècle et demi précédent ! De 1982 à 1990, la croissance démographique a été de 1.2% par an (+188 000 habitants), ce qui constitue le taux le plus élevé des régions de France métropolitaine. Cette croissance s'est poursuivie sur une période plus récente et est très largement confirmée par les résultats du recensement général de la population de 1999. A cette date, la région comptait 2 295 600 habitants, soit 189 600 de plus qu'en 1990. Le taux de croissance de la population y a été deux fois et demie supérieure à la moyenne nationale (0.9% contre 0.35%), la plus forte de toutes les régions, bien que ralentie par rapport à la décennie précédente<sup>6</sup>.

(+) Terre d'accueil (moins de 60% des résidents actuels y sont nés), elle attire les retraités – population à pouvoir d'achat stable – mais aussi des chercheurs et des cadres... ainsi que près de 14 millions de touristes par an (soit 6 fois la population régionale), essentiellement sur le littoral méditerranéen<sup>7</sup>.

(+) La région Languedoc-Roussillon est habitée par trois grandes agglomérations : Montpellier (population communale de 225 392 habitants en 1999), Nîmes (133 424 habitants en 1999) et Perpignan (105 000 habitants en 1999).

### L'une des plus fortes croissances démographiques d'ici 2030

Si les tendances 1982-1999 se maintiennent, le Languedoc-Roussillon compterait 3.1 millions d'habitants dans trente ans. Sa population augmenterait ainsi de 34% entre 2000 et 2030, enregistrant la plus forte croissance de l'hexagone. La croissance démographique régionale serait plus de trois fois et demie plus rapide que celle de l'ensemble de la France métropolitaine, la population de l'hexagone augmentant au cours de la même période seulement de 9%. Le Languedoc-Roussillon concentrerait ainsi 4.8% de la population française en 2030 contre 3.9% aujourd'hui<sup>8</sup>. Ainsi, selon les prospectives de l'INSEE, la croissance démographique se concentrerait en Ile-de-France et dans le Sud-Est.

---

<sup>6</sup> SRADT 2000-2020 Région Languedoc-Roussillon.

<sup>7</sup> Les enjeux territoriaux en Languedoc-Roussillon au regard de la LOADDT et de la loi SRU, document régional de référence, Préfecture de la région Languedoc-Roussillon, mars 2002.

<sup>8</sup> Projections de population en Languedoc-Roussillon à l'horizon 2030, Repères n°3 mars 2002, INSEE.

## 2.1.3 - PACA

### Une croissance démographique en perte de vitesse due à une chute du solde migratoire, mais néanmoins supérieure à la moyenne nationale

(+) Au dernier recensement de mars 1999, la population de la région PACA est de 4 506 151 habitants, soit une progression annuelle de 0.6% depuis 1990 et soit 254 000 de plus qu'en 1990. Cette croissance de la population est moins forte qu'en 1980. En effet, entre 1982 et 1990 le taux de variation était de 0.9% l'an.

(-) Ce ralentissement est essentiellement dû à un recul du solde migratoire qui a diminué de moitié entre les deux périodes. Ce sont principalement les personnes ayant entre 60 et 74 ans qui sont venues en moins grand nombre dans la région, en particulier dans le département des Alpes-Maritimes. Par ailleurs, ceux qui ont quitté la région sont plus nombreux qu'auparavant.

(-) Avec 487 405 habitants en 1999, la communauté de Nice Côte d'Azur concentre près de la moitié de la population des Alpes-Maritimes. La très forte densité de sa population en freine la croissance, due uniquement à l'apport migratoire<sup>9</sup>. Pour sa part l'aire métropolitaine marseillaise compte à elle seule 1 800 000 habitants, la commune de Marseille comptabilisant 798 430 habitants en 1999. Ce chiffre est à nuancer puisqu'en diminution depuis 1982, date à laquelle la commune comptait 874 436 habitants.

### Une faible augmentation d'ici 2030

En 2020, la région PACA dépassera les 5 000 000 d'habitants si son attractivité reste semblable à celle de la période 1990-1999, et si l'on fait l'hypothèse que ces comportements migratoires se maintiennent dans les années à venir<sup>10</sup>.

Parmi ces 5 millions d'habitants, 29%, soit 1.5 millions, auront au moins 60 ans, dont 532 000 auront dépassé les 75 ans.

En ce qui concerne la communauté Nice Côte d'Azur, si les mouvements migratoires observés entre 1982 et 1999 se prolongeaient, la population atteindrait 525 000 personnes en 2014 soit 37 600 habitants de plus qu'en 1999.

## 2.1.4 – Rhône-Alpes

### Une croissance démographique supérieure à la moyenne nationale, grâce à un excédent naturel

(+) Le dernier recensement de 1999 a montré que la population de la région Rhône-Alpes (5 645 407 habitants en 1999) avait augmenté de 294 706 habitants depuis 1990, et de 629 460 habitants depuis 1982, soit une augmentation significative de 0.60% par an. La croissance de la population est supérieure en Rhône-Alpes à celle du niveau national (0.35%). Rhône-Alpes se situe loin derrière Languedoc-Roussillon mais au même niveau que PACA.

(+) Contrairement à ses deux voisines, la région Rhône-Alpes doit ce dynamisme démographique à son excédent naturel qui participe à une hausse annuelle de 0.49%, contre une hausse annuelle de 0.11% due à son taux migratoire.

---

<sup>9</sup> Sud INSEE n°48, l'essentiel, mars 2002.

<sup>10</sup> Projections de population PACA, Sud INSEE, décembre 2000.

(+) Les trois plus grandes agglomérations de la région sont Lyon avec une PSDC<sup>11</sup> de 445 452 habitants en 1999, Saint-Étienne (180 210 habitants) et Grenoble (153 317 habitants).

(+) La population de Rhône-Alpes est beaucoup plus jeune que celle de ses deux voisines. L'essentiel de l'augmentation du nombre d'habitants est dû à l'excédent des naissances sur les décès. Rhône-Alpes est l'une des régions européennes où le taux d'accroissement naturel est le plus élevé. Habitée par une population relativement jeune, la région combine un taux de natalité favorable et un taux de mortalité bas. Toutes les classes d'âge de moins de 60 ans sont plus nombreuses en Rhône-Alpes<sup>12</sup>. Ainsi, 28.5% de la population a entre 20 et 39 ans (contre 26.3% en Languedoc-Roussillon et en PACA°), 26.1% entre 40 et 59 ans (contre respectivement 25.7% et 26.3%), 25.3% ont moins de 20 ans (contre 22.9% et 23.2%), alors même que seulement 12.9% de la population a entre 60 et 74 ans (contre 15.6% et 15.0%) et 7.1% a 75 ans ou plus (contre 9.5% et 9.2%).

(-) Cependant, ce solde naturel (0.49 entre 1990 et 1999) est en baisse par rapport à la décennie précédente (0.53 entre 1982 et 1990)<sup>13</sup>.

(-) De plus, entre 1990 et 1999, 455 300 personnes sont arrivées en Rhône-Alpes en provenance d'autres régions de France métropolitaine, et 390 700 personnes en sont parties, soit un gain limité de 64 300 personnes. Par rapport aux années 80, cette région a simultanément attiré moins de personnes originaires d'autres régions et elle en a vu partir davantage. La région reste donc attractive, mais moins qu'au cours des années 1980. Les nouveaux arrivants sont souvent de jeunes ménages avec enfants et de jeunes adultes qui viennent faire leurs études ou trouver un emploi. A partir de 55 ans, à l'âge de la retraite, les départs sont plus nombreux que les arrivées.

#### Une croissance démographique en quatrième position des régions françaises

En 2030, si les tendances passées se poursuivent, la population de Rhône-Alpes serait de 6.6 à 6.8 millions d'habitants, soit un rythme annuel de croissance de 0.5%. Cette forte progression (la quatrième parmi les régions françaises) s'appuierait en particulier sur la très forte croissance de deux départements, la Haute-Savoie (+ 1.1% par an) et l'Ain (+1% par an). Mais l'Isère (+0.7% par an) et la Savoie (+ 0.6% par an) apporteraient aussi une contribution importante au dynamisme régional. Le Rhône, premier département de la région par sa population, mais en croissance limitée, verrait son poids diminuer de 28% à 26% de la population rhône-alpine. En outre, le département de la Loire perdrait des habitants.

A l'horizon 2030, on observerait un net vieillissement de la population. Ainsi, les personnes de plus de 60 ans, qui représentaient moins de 20% de la population régionale en 2000, en représenteraient près de 30% en 2030. C'est en Ardèche que ce vieillissement serait le plus spectaculaire : la part des plus de 60 ans, passerait de 25% à 38%. A l'inverse, la part des moins de 20 ans diminuerait dans tous les départements de la région. Cependant, leur effectif serait en augmentation dans les trois départements les plus dynamiques : l'Ain, l'Isère et la Haute-Savoie.

---

<sup>11</sup> Population sans double compte

<sup>12</sup> DOCUP objectif 2 Rhône-Alpes 2000-2006

<sup>13</sup> Donnée de l'INSEE.

## 2.2. Du point de vue des emplois, des revenus et de l'économie

### 2.2.1 - A l'échelle de l'aire d'étude

En 1999, près de cinq millions et demi de personnes travaillent ou recherchent un emploi<sup>14</sup> dans les trois régions du Sud-Est de la France, ce qui représente environ 20% des actifs nationaux. La population active a ainsi augmenté de 357 000 unités depuis 1990. Cette augmentation est essentiellement le fait des femmes de plus en plus présentes sur le marché du travail. Le taux d'activité des personnes de vingt à soixante-quatre ans s'établit à 74.5%, celui de l'ensemble de la métropole à 75.9%.

Le taux d'activité des 20/64 ans est passé de 72.6 à 74.5%, celui des femmes de 62.4 à 67.6%. Cela s'inscrit dans un mouvement continu depuis les années soixante. Dans le même temps, celui des hommes diminue très légèrement, à la fois du fait de l'allongement des études et des départs plus précoces à la retraite. Il passe de 82.9% en 1990 à 81.6% en 1999. Ce taux reste légèrement inférieur au taux d'activité moyen de la France (82.4% en 1999), mais l'écart se réduit.

La région Rhône-Alpes a un taux d'activité (76.8%) supérieur aux taux d'activité<sup>15</sup> des deux autres régions (respectivement 72.9% pour la région PACA et 71.8% pour celle du Languedoc-Roussillon). Ces écarts se réduisent également.

#### POPULATION ACTIVE TOTALE EN 1990 ET 1999

	1999 en milliers	1990 en milliers	Part en 1999 en %	Part en 1990 en %
Languedoc-Roussillon	956.9	867.9	3.6	3.4
PACA	1928.0	1815.5	7.3	7.2
Rhône-Alpes	2602.3	2446.9	9.8	9.7
Ensemble	5487.2	5130.3	20.7	20.3
France	26542.5	25342.0	100.0	100.0

En 1998, l'industrie dans les trois régions du Sud-Est de la France compte 763 000 emplois soit 18.3% de l'emploi industriel français. La structure de l'emploi industriel se démarque des autres régions françaises avec un poids plus important pour l'énergie et les biens intermédiaires. Cette dominante se retrouve au niveau de la valeur ajoutée : l'énergie et les biens intermédiaires contribuent de manière plus importante à la valeur ajoutée de cette zone qu'à celle de la France.

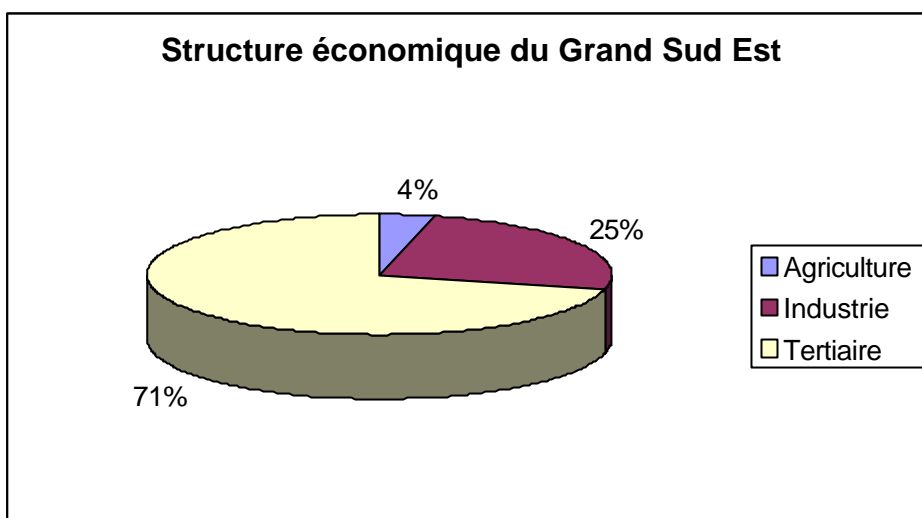
Près des deux tiers de la valeur ajoutée industrielle de l'ensemble des trois régions du Sud-Est est produite en Rhône-Alpes où les deux tiers des effectifs sont également localisés. Cependant, chaque région a ses spécificités.

Energie et agro-alimentaire ont une place prépondérante dans les régions méridionales, moins industrielles, alors que la région Rhône-Alpes se distingue dans les biens intermédiaires. Plus de la moitié des établissements industriels du Sud-Est sont localisés en Rhône-Alpes. Leur nombre est à la baisse depuis 1993, mais il s'est stabilisé entre 1998 et 1999.

<sup>14</sup> La population active : elle comprend les personnes ayant un emploi et celle en recherchant.

<sup>15</sup> Rapport entre le nombre de personnes actives d'un âge et le nombre total de personnes du même âge. Est considérée comme active toute personne ayant un emploi, ou à la recherche d'un emploi. Contrairement aux autres taux utilisés en démographie, il s'agit ici d'une proportion et non de la fréquence d'un événement au sein d'une population.

Au niveau de l'emploi, une forte baisse des effectifs industriels a été enregistrée jusqu'en 1993 ; elle a considérablement ralenti jusqu'en 1998 ; depuis une légère reprise a eu lieu.



## 2.1.2 – Languedoc-Roussillon

La croissance démographique due en grande partie au phénomène migratoire reflète la grande attractivité de la région Languedoc-Roussillon.

*Le deuxième taux de chômage le plus élevé des régions françaises, dû principalement à l'attrait démographique de la région, et le 16<sup>ème</sup> rang national en terme de montants des revenus*

(+) Le Languedoc-Roussillon a enregistré entre 1982 et 1996, une croissance annuelle de son PIB de 2.2%, contre 1.9% par an en France, ce qui le place en deuxième position des régions métropolitaines.

(+) L'INSEE dénombrait 593 000 emplois en 1975, 648 000 en 1982 et 720 000 en 1990, soit une création nette de près de 130 000 emplois en 15 ans. Ce rythme élevé s'est maintenu au cours de la période récente : le chiffre de 750 000 emplois a été estimé en 1997. Au total, en un peu plus de deux décennies, le solde net de créations d'emplois a dépassé 150 000.

(+) Le taux d'activité, qui en 1975 était inférieur de 12% au taux national (26.7% contre 38.7%) a gagné près de 14 points en 1990 (40.3%), comblant ainsi la moitié de son retard par rapport à la moyenne nationale.

(-) Avec un taux de chômage de 13% fin 2000, le Languedoc-Roussillon atteint le deuxième rang des régions les plus touchées par le chômage, ce qui témoigne de la situation démographique de la région Languedoc-Roussillon. En effet, les créations pourtant très soutenues sont insuffisantes pour absorber l'afflux de population active. Ainsi, les créations nettes d'emplois, notamment tertiaires, ont permis d'absorber un peu plus de 50% des actifs supplémentaires, alors que dans le même temps, la mutation de la viticulture régionale, qui s'est traduite par l'arrachage de quelque 140 000 hectares de vignes, a provoqué la perte d'environ 30 000 emplois. Bien que les emplois industriels aient augmenté de 5% entre 1999 et 2000, en particulier grâce au secteur du BTP, la région demeure faiblement industrialisée.

(-) En 1999, avec un salaire moyen de 8.60 euros nets par heures (1450 euros mensuel), le Languedoc-Roussillon se situe au 16<sup>ème</sup> rang des régions françaises. Un cadre y est payé 2.2 fois plus qu'un ouvrier. Dans l'espace régional, l'échelle des salaires va de 7.60 euros dans les bassins d'emploi de Céret, Prades et Lodève à 9.40 euros pour le bassin

de Montpellier et 9.70 euros pour celui de Bagnols-sur-Cèze. Mais même à Montpellier, un cadre bénéficie d'un salaire 15 à 20% inférieur au niveau national.

#### Une baisse du taux de chômage des plus importantes en France, grâce aux départs à la retraite

Durant l'année 2000, le nombre de demandeurs d'emploi a baissé de 17.5% en Languedoc-Roussillon. La baisse a été particulièrement forte pour les jeunes et pour les chômeurs de longue durée. La demande d'emploi à temps partiel ou à durée déterminée continue à se développer. En 2000, la croissance de l'emploi s'établissait à plus de 3%.

Environ 190 000 salariés devraient prendre leur retraite d'ici à 2015, soit près de deux salariés sur cinq. Cette proportion est supérieure de 2 points à la moyenne nationale. C'est à partir de 2006 que le rythme des départs en retraite s'accroîtra fortement. Ainsi dans le secteur de la santé et de l'action sociale, un des principaux employeurs de la région, la proportion de futurs retraités est de 44%. Plus de la moitié des cadres seront concernés. C'est dans le bassin d'emploi de Limoux que la part des futurs retraités est la plus élevée (42%).

#### 4<sup>ème</sup> région touristique et dernière région industrielle de France, la région s'appuie néanmoins sur l'essor des technologies de pointe

(+) Avec plus de 3000 établissements en 2001, le Languedoc-Roussillon fait partie des régions les plus dynamiques pour le développement des technologies de l'information et de la communication. Le nombre d'implantations y est supérieur au niveau national<sup>16</sup>.

(+) Le Languedoc-Roussillon est la quatrième région touristique de France avec près de 8% des dépenses touristiques (environ 34 milliards de francs en 2000). L'emploi directement lié à cette activité touristique représente entre 30 000 et 35 000 personnes.

A ceux-ci, on peut ajouter un emploi indirect induit par les activités touristiques. Avec cet ajout, l'emploi total engendré par la consommation touristique (hors investissements) peut être estimé entre 40 000 et 47 000 emplois à la veille des années 2000, soit 5.5 à 6.5% de l'emploi régional en moyenne annuelle<sup>17</sup>.

L'hébergement en Languedoc-Roussillon est marqué par la forte prédominance du secteur non marchand : sur 1 985 658 lits en 2000, 1 523 825, soit 76% sont fournis par les résidences secondaires et les logements meublés<sup>18</sup>.

L'appareil productif du Languedoc-Roussillon présente des particularités qui attestent de sa faiblesse, et qui portent atteinte à l'attractivité du territoire.

(-) Si le taux de création d'entreprises était de 14.9% en 1997, le taux de survie à 5 ans est le plus faible des régions de France (41%). De plus, le tissu économique régional est marqué par la prédominance d'entreprises de très petites taille. Cette donnée a des conséquences importantes sur la compétitivité du tissu économique, notamment en terme de dynamique à l'export. Ainsi, les PME du Languedoc-Roussillon sont faiblement exportatrices, puisque la région ne représente que 1.28% des exportations nationales et se situe en 20<sup>e</sup> position parmi les régions françaises.

(-) La région présente la structure la moins industrielle de France, après la Corse. La part de l'emploi industriel est de 11% contre 20% au niveau national. Hors énergie et industries agro-alimentaires, l'écart est plus important : 4.3% en Languedoc-roussillon contre 12% en France.

---

<sup>16</sup> Repères INSEE, n°12, septembre 2001.

<sup>17</sup> DOCUP Objectif 2 Languedoc-Roussillon 2000-2006.

<sup>18</sup> Mémento du tourisme Languedoc-Roussillon, 2000

## 2.2.3 - PACA

Le troisième taux de chômage le plus élevé de France, malgré une baisse similaire à celle observée au niveau national

Une hausse récente du salaire et du pouvoir d'achat

(+) Comme le pays dans son ensemble, la région PACA est entrée depuis 1997 dans une phase de croissance forte avec une hausse significative de l'emploi. Avec 4.8%, le taux de croissance de l'emploi salarié en 2000 a dépassé le pic de la précédente phase d'expansion, en 1989. Le taux de chômage diminue au même rythme qu'au niveau national et s'établissait en fin d'année 2000 à 12.7%<sup>19</sup>. Au début de l'année 2002, cette diminution s'est confirmée (11.5%).

(+) Toutes les catégories hommes, femmes, jeunes bénéficient de cette évolution mais le fait notable est la décroissance deux fois plus rapide du chômage de longue durée (-24.2% pour les chômeurs ayant deux ans et plus d'ancienneté d'inscription). De même la baisse concerne tous les départements avec une forte amplitude : elle varie de 8.8% dans les Alpes-de-Haute-Provence à 16.5% dans le Vaucluse.

(+) C'est dans le secteur industriel que la hausse a été la plus sensible (+ 5.5% soit plus de 8000 emplois créés en 2000). Le département des Alpes-de-Haute-Provence enregistre le plus fort taux de croissance de l'emploi salarié global (+ 6.0%). Le Var, quant à lui, connaît la plus forte croissance de l'emploi dans le secteur de la construction (+ 9.2% pour + 4.5% au niveau régional).

(+) En 1998, le salaire net annuel moyen, dans le secteur privé et les établissements publics, a progressé de 2.6% dans la région, de même qu'au niveau national. Avec un taux d'inflation moindre en 1998 de 0.7% et la baisse des prélèvements à la source, le pouvoir d'achat des salariés a ainsi augmenté de 1.9%. Ce phénomène s'observe pour la deuxième année consécutive. Les salaires féminins sont, en moyenne, inférieurs de 20.8% aux salaires masculins. Cet écart, très proche de celui observé en 1997 (21%) tend toutefois à se resserrer depuis quelques années. Les salariés des Bouches-du-Rhône ont perçu des rémunérations supérieures de 5% à la moyenne régionale, ceux des Alpes-Maritimes 2.5% de plus.

(-) Malgré le recul du taux de chômage, la région PACA reste au troisième rang des régions les plus touchées par le chômage (avec 12.7% en fin d'année 2000) derrière le Nord-Pas-de-Calais et Languedoc-Roussillon. De plus, la baisse du taux de chômage au niveau régional masque de grandes disparités entre les départements qui la composent. Le Vaucluse (- 1.7 point) et les Alpes-Maritimes (- 1.5 point) sont les départements où le chômage recule le plus. Les taux de chômage des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes régressent plus lentement. Au niveau infra-départemental, les plus forts taux de chômage demeurent sur la bande littorale d'Arles à Toulon.

(-) Le retour à la croissance depuis 1997 s'est accompagné d'un fort recours à l'intérim en particulier dans le secteur industriel, le système productif de la région étant en grande partie composé d'emplois tertiaires (41%).

(-) De plus, le mois de mars 2002 a enregistré une légère hausse du taux de chômage. Cette progression est la même qu'au niveau national (+ 0.8%). Là encore les disparités sont fortes d'un département à un autre, puisque les évolutions vont de -1.4% pour les Alpes-maritimes à + 1.9% pour les Alpes-de-Haute-Provence. Le nombre de demande d'emploi régresse sur un an (- 2.4%) alors qu'il augmente au niveau national (+7.1%).

---

<sup>19</sup> Bilan l'année économique, article de l'INSEE, Emploi – chômage : emploi en forte hausse, chômage en baisse, 2000.

L'écart entre le taux de chômage de la région et celui observé au niveau national devrait continuer à diminuer

(+) Après deux trimestres de stabilité, le taux de chômage régional a diminué de 0.3 point début 2002, pour atteindre 11.5% de la population active. Cette baisse conjuguée à une hausse régulière du taux national (+ 0.1 point), réduit fortement l'écart entre les deux taux, de 3.2 points au premier trimestre 2001 à 2.4 points au premier trimestre 2002. Excepté celui des Hautes-Alpes, tous les départements connaissent une baisse de leur taux de chômage, dans une fourchette de 0.1 à 0.4 point, par rapport au dernier trimestre de l'année 2001.

Une faible industrialisation compensée par une forte activité touristique, tertiaire et agricole

Moins industrialisée que des régions de taille comparable (12% de la population active travaillent dans l'industrie régionale contre 18% au niveau national), la région PACA bénéficie tout de même d'importants atouts. Elle dispose en effet d'un secteur tertiaire très dynamique qui concentre 41% des emplois.

**L'agriculture**, quant à elle, joue un rôle essentiel bien que fragilisée par la concurrence des pays tiers, et est dotée d'un secteur touristique très important et porteur, mais devant tenir compte des évolutions permanentes de la demande et notamment d'une exigence de plus en plus forte en termes de qualité de l'offre de produits et de services<sup>20</sup>.

(+) Les emplois salariés liés à la **fréquentation touristique** représentent entre 5 et 10% de l'ensemble du travail salarié en moyenne annuelle<sup>21</sup>. Ce poids du tourisme est beaucoup plus important dans certaines zones de la région. Les activités dépendant exclusivement du tourisme représentent 45 000 emplois au plus fort de la saison mais il existe au moins autant d'emplois liés au tourisme dans les autres activités. Le tourisme balnéaire représente de loin la majeure partie de l'emploi touristique.

(+) En 2000, la **valeur de la production agricole** régionale s'est accrue de 0.7%. Cette progression résulte cependant d'évolutions contrastées selon les produits. Le vin reste la première production régionale en valeur avec 4.5 milliards de francs (681 millions de francs ou 578 millions d'euros) et devance cette année les fruits (531 millions d'euros). Le quatuor vin, légumes, fruits et fleurs regroupe toujours 80% de la valeur des productions régionales. Néanmoins l'augmentation du coût des consommations intermédiaires (énergie, engrais et alimentation animale) n'aura pas permis une augmentation du revenu agricole.

(-) **Les industriels** de la région PACA ont connu une baisse de leur production au premier trimestre 2002. La demande globale continue à régresser dans l'ensemble, malgré une progression dans les biens intermédiaires et les industries agro-alimentaires. Citons pour autant la place importante du site industriel et pétrochimique du Port Autonome de Marseille.

---

<sup>20</sup> CPER 2000-2006 PACA

<sup>21</sup> Revue Sud INSEE l'essentiel, n°41, juillet 2001.



## 2.2.4 – Rhône-Alpes

### Rhône-Alpes : une source importante d'emploi en France avec un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale

(+) En 1999, Rhône-Alpes concentre 2.3 millions d'emplois, soit environ 10% de l'emploi national. Les emplois se répartissent entre non salariés (11%), salariés du secteur public (19%) et salariés du secteur privé (70%). La part de l'emploi tertiaire est moins élevée en région qu'en France (68% contre 72%). A l'inverse, le secteur industriel pèse plus lourd (23 contre 18%), ce qui en fait un point fort de l'activité économique régionale. La part de l'emploi dans le secteur agricole est plus significative en France qu'en Rhône-Alpes (4% contre 3%)<sup>22</sup>.

(+) Fin septembre 1999, le taux de chômage Rhône-alpin s'établissait à 9.7% (France : 11.1%), soit à son niveau le plus bas depuis juin 1992. Il se situe toutefois à un niveau nettement plus élevé qu'avant le début de la crise : 7.4% en 1990. A l'échelon des départements, les taux de chômage sont très différenciés :

- trois d'entre eux présentent un taux sensiblement inférieur à la moyenne régionale : l'Ain (6.9% fin septembre 1999), la Haute-savoie (7.6%) et la Savoie (9%) ;
- à l'opposé, la Loire et la Drôme se situent nettement au-dessus du taux régional et dépassent même le taux national : respectivement 11.9% et 11.7% ;
- enfin trois départements se placent légèrement au-dessus du taux régional mais en-dessous du taux national : le Rhône (10.2%), l'Ardèche (9.9%) et l'Isère (11.1%).

Au niveau des bassins d'emploi, les différences sont encore plus marquées. A la fin mars 1999, les taux de chômage extrêmes se situaient entre 13.1% dans le bassin de St-Etienne et 5.9% dans la vallée de l'Arve.

(+) **Le revenu disponible brut annuel par habitant**, en Rhône-Alpes, se situe au-dessus de la moyenne des régions de Province. Comme elle, il a presque doublé entre 1982 et 1996, progressant plus vite qu'en Ile-de-France. En Rhône-Alpes, la part des ressources tirées d'une activité (salaires, excédents bruts d'exploitation des entrepreneurs individuels) reste prépondérante : 53% en 1996, même si elle est en baisse : 63% en 1982. La croissance des ressources est liée à la hausse des prestations sociales, dont l'importance passe de 28% à 32%, et à celle des revenus qui ne proviennent pas du travail. Les impôts ont crû plus vite que les ressources des ménages, limitant ainsi la croissance du revenu brut disponible.

(-) La région concentre en 1999 plus de 2.3 millions d'actifs ayant un emploi, parmi lesquels 45% sont des femmes. Parmi elles, 48% sont des employées, 25% exercent une profession intermédiaire et 8% sont cadres.

### Une croissance de l'emploi qui semble se tourner vers des secteurs spécifiques et des embauches temporaires ou à durée déterminée

La croissance des embauches concerne essentiellement le BTP et le tertiaire. De plus, la forte hausse des embauches durant l'année 1999 est liée à l'essor que connaissent les embauches en CDD ou l'intérim. Ainsi, plus des quatre cinquièmes des embauches réalisées en Rhône-Alpes dans le secteur marchand ont lieu sous CDD ou sous contrats d'intérim. Le recours au travail temporaire s'est développé à un rythme croissant au cours de ces dernières années. Le nombre des missions d'intérim s'est accru dans la région de 6% en 1996 à 28.2% en 1998 et s'est confirmé en 1999.

---

<sup>22</sup> DOCUP Objectif 2, Rhône-Alpes2000-2006

*Une base économique solide organisée autour d'une forte industrialisation, d'une activité agricole de qualité et diverse, et un secteur tertiaire qui participe à 90% de l'augmentation positive de l'emploi en Rhône-Alpes*

La région Rhône-Alpes s'appuie sur une économie puissante et active, organisée autour d'une industrie forte et diversifiée, d'un tertiaire en développement renforcé par un secteur touristique particulièrement dynamique, ainsi que par une agriculture diversifiée au sein de laquelle les produits de qualité prennent une place croissante.

(+) **Les espaces agricoles** couvrent les  $\frac{3}{4}$  du territoire rhône-alpin. L'hétérogénéité de ces terrains agricoles entraîne une grande diversité des productions d'une part et une orientation affirmée vers des produits de qualité (présence de nombreuses AOC dont certaines à forte valeur ajoutée), d'autre part. La taille moyenne des 63 000 exploitations agricoles de Rhône-Alpes est relativement restreinte (23.5 ha) même si l'évolution récente favorise l'agrandissement des exploitations (les exploitations de plus de 50 ha occupent plus de la moitié de la SAU). Du côté animal, l'élevage laitier domine en matière de production de lait et de viande. Du côté végétal, les vins prennent une place croissante et devancent les fruits, les céréales et les légumes. Les productions de vin, de lait et de fruits placent Rhône-Alpes parmi les premières régions françaises.

(+) La région Rhône-Alpes bénéficie d'une **industrie** solide s'appuyant à la fois sur des activités traditionnelles et des activités de pointe (électronique, informatique, matériaux composites, tissus à usage technique, santé, biomédical, mécanique de précision et mécatronique). L'industrie occupe 500 000 salariés en Rhône-Alpes soit 11.6% des effectifs nationaux.

La région se caractérise par une forte dominante dans la production de biens intermédiaires (220 000 salariés, soit 15% de l'ensemble national) avec des points forts comme les composants électriques et électroniques, la métallurgie et la transformation des métaux (première région française), le textile, le secteur chimie, caoutchouc, plastiques (1<sup>er</sup> rang en France), le secteur bois, papier (1<sup>er</sup> rang en France). Le secteur des biens d'équipement fort de 103 000 salariés en Rhône-Alpes (soit 15% des effectifs nationaux) est le deuxième en France après celui de l'Île de France. De même, l'industrie des biens de consommation (2<sup>ème</sup> rang national) occupe 130 000 salariés. A ces trois spécialités, il convient d'ajouter l'industrie agro-alimentaire (44 000 salariés).

La proportion d'emplois dépendants de PME (20 à 500 salariés) est plus élevée en Rhône-Alpes qu'au niveau national et, en 10 ans, cette part s'est renforcée au détriment de celle des grandes entreprises. Cette forte représentation des PME dans l'industrie est à relier au potentiel important de la sous-traitance en Rhône-Alpes qui représenterait  $\frac{1}{4}$  du potentiel national.

(+) En Rhône-Alpes, le **secteur tertiaire** représente près de 70% des emplois salariés (68.5%) et 1 311 000 emplois salariés. Cependant, ce taux régional connaît de fortes variations. Le Rhône et la Savoie dépassent nettement le taux moyen régional (avec respectivement 73 et 75 % de l'emploi salarié). A l'opposé, trois départements se situent au-dessous du taux moyen régional. Il s'agit de l'Ain (59.8%), de l'Ardèche (62.3%) et de la Loire (52.9%). Les trois autres départements de la région se situent légèrement en-dessous du taux moyen régional (66.8% pour la Drôme, 67.7% pour l'Isère, 67.8% pour la Haute-Savoie).

Le poids de la métropole lyonnaise en matière de localisation des activités tertiaires est par conséquent élevé tant par leur nombre que par leur niveau, la puissance des activités tertiaires relève aussi en partie du poids de l'activité touristique ainsi que des fonctions exercées par certaines villes sur leur environnement.

La ville de Saint-Étienne constitue un cas particulier. Les fonctions tertiaires sont en développement mais restent encore à un niveau modeste du fait notamment de l'absence de spécificités affirmées.

## 2.3. Du point de vue de l'environnement<sup>23</sup>

---

### 2.3.1 – A l'échelle de l'aire d'étude

Les trois régions composant le Sud-Est de la France font partie des régions les plus riches et les plus diversifiées en terme de paysages et de milieux naturels :

- le littoral ;
- les grandes vallées
- les piémonts et les massifs... ,

Ces qualités confortent le caractère attractif de ces régions tant pour les migrations définitives que pour le tourisme et placent cet espace comme une zone patrimoniale de premier plan pour la France.

Cette richesse patrimoniale est gérée et mise en valeur par plusieurs parcs naturels régionaux et nationaux :

- Parc national des Ecrins
- Parc national des Cévennes
- PNR du Lubéron
- PNR du Verdon
- PNR des Grandes Causses
- PNR du Haut-Languedoc
- PNR des Monts d'Ardèche

Toutefois, le Grand Sud est fragilisé par différents phénomènes récents ayant des répercussions sur ces ensembles naturels remarquables :

- toutes enregistrent des taux de fréquentation estivale élevés, en particulier concernant le littoral de l'arc méditerranéen, à l'origine notamment, d'un fort taux d'artificialisation de l'espace ;
- on note également un certain déséquilibre en terme de densité de population entre l'arrière pays soumis à un processus de désertification relatif, et le littoral plus densément peuplé. Cela engendre notamment des déséquilibres naturels qui résultent de la non gestion, de l'abandon de certains espaces naturels, forestiers et agricoles ou de conflits d'usages dans les espaces les plus convoités ;
- de même, ces trois régions sont toutes sujettes à un accroissement des distances domicile-travail ainsi qu'une accumulation des risques naturels et industriels sur certains sites (Etang de Berre, Vallée du Rhône...).

Ainsi, ces tendances peuvent contribuer à une baisse d'intérêts pour certains espaces péri-urbains de même que des nuisances en terme de pollution et de bruit.

---

<sup>23</sup> il est à noter que la DIREN Languedoc-Roussillon réalisera à l'automne 2002 une étude de définition des enjeux environnementaux sur le grand Sud-Est.

A ce stade, l'analyse régionale qui suit fait état des principales problématiques qui prédominent dans chacune des trois régions du Sud-Est de la France. Ces données sont directement tirées des DOCUP objectif 2 des trois régions ou des Profils environnementaux, elles mêmes fortement inspirées des contributions aux schémas de services collectifs des espaces naturels et ruraux élaborés par les DIREN, ce qui confère au texte des "visions régionales" qui ne sont pas toujours comparables.

## 2.3.2 – Languedoc-Roussillon

### Une désertification de l'arrière pays et une sur-fréquentation du littoral à l'origine d'un déséquilibre biologique, d'où une augmentation des risques naturels

Le Languedoc-Roussillon est certainement l'une des régions françaises qui offre les paysages et les milieux naturels les plus riches et les plus diversifiés (des Pyrénées au littoral, de la moyenne montagne et plateaux du Massif central au delta de la Camargue...). Diversité climatique et diversité biologique ont généré une forte densité d'espèces et de biotopes, encore accrue par une présence humaine très ancienne qui a peu à peu façonné, remodelé, modifié les paysages et les milieux, accroissant ainsi leur diversité naturelle.

(+) En effet, la diversité et la richesse des espaces et paysages, des espèces végétales (plus de 3000 présentes sur les 4500 inventoriés en France), de la faune – en particulier sur le littoral – situent la région en excellente position<sup>24</sup>.

(-) La dépopulation progressive de certaines zones d'arrière-pays et de montagne entraîne un processus de désertification qui ne permet plus un entretien suffisant de l'espace dont la qualité et la diversité esthétique et biologique se modifient. Le phénomène inverse de forte augmentation de population sur l'espace littoral peut entraîner aussi, s'il n'est pas maîtrisé, une profonde transformation de ce secteur avec des effets négatifs sur cette richesse esthétique et biologique.

(-) Certains des espaces naturels de la région sont soumis à des pressions auxquelles ils ne peuvent pas résister soit par développement de l'urbanisation et des équipements – sur le littoral en particulier - soit par fréquentation touristique très importante.

(-) Le développement de l'urbanisation sur la zone littorale qui, en réduisant la surface d'infiltration des eaux, aggrave les risques de crues brutales et où le ruissellement pluvial génère une pollution de plus en plus grave.

## 2.3.3 - PACA

### Une grande concentration des risques naturels

(+) Plus de 40% de la région fait partie de l'inventaire ZNIEFF contre 26% en moyenne nationale, ce qui atteste de l'exceptionnelle diversité biologique de ce territoire<sup>25</sup>.

(+) De plus, le climat, la qualité de la diversité des sites paysagers sont les atouts forts de la région PACA.

(-) Pourtant la zone littorale souffre d'un taux d'artificialisation très élevé, en particulier concernant la zone de l'Etang de Berre.

(-) La région PACA est également soumise à une extrême concentration des risques naturels. Ainsi, 35% des communes de la région ont fait l'objet d'un arrêté de catastrophe naturelle entre 1993 et 1995 (18% pour la moyenne française), soit 355 communes (dont 266 pour le seul risque inondation).

---

<sup>24</sup> DOCUP Objectif 2 Languedoc-Roussillon 2000-2006

<sup>25</sup> DOCUP Objectif 2 PACA. 2000-2006

## 2.3.4 – Rhône-Alpes

Une urbanisation et un taux élevé de déplacements quotidiens soumettent la région à une forte artificialisation, et trois risques naturels majeurs : bruit, pollution et inondations

La région Rhône-Alpes est traversée par un réseau dense de communication qui favorise l'étalement urbain et contribue à l'augmentation de l'amplitude des trajets domicile-travail en voiture. La concentration du développement urbain autour d'un réseau de villes et dans les vallées (axe Saône-Rhône, sillon alpin) accentue les déséquilibres entre les zones à déprise agricole (moyenne montagne sèche...) et les zones urbaines ou sous influence urbaine. Des zones rurales ou naturelles se trouvent soumises à de fortes pressions d'évolution (déprise agricole ou périurbanisation) et ainsi risquent de perdre les aménités qu'elles offraient jusqu'alors à leurs habitants ou à ceux des villes voisines<sup>26</sup>.

La spectaculaire augmentation du trafic routier a généré une forte augmentation des nuisances par les infrastructures de transport, les nouveaux équipements sont exposés de plus en plus aux risques naturels ou amplifient leurs impacts (construction en zones inondables, remblaiement des zones d'expansion des crues).

(-) Avec le poids des déplacements quotidiens domicile-travail en voiture, l'influence de modes de vie urbain se fait sentir dans des territoires ruraux de plus en plus éloignés des agglomérations. Les paysages et les espaces naturels prisés des citoyens sont progressivement artificialisés.

(-) Les infrastructures de transport, le bruit, la pollution de l'air peuvent en diminuer l'intérêt. Ces espaces sensibles (Miribel-Jonage, Monts d'or pour Lyon, abords des Parcs Naturels Régionaux de Chartreuse et des Bauges pour Grenoble, Chambéry, Annecy (le Semnoz), le Pilat pour les agglomérations de Saint-Étienne et Lyon, doivent être mieux connus et gérés de façon spécifique et, si nécessaire, faire l'objet de protections réglementaires.

Le DOCUP Objectif 2 de la région Rhône-Alpes émet un enjeu majeur, à savoir la prévention des risques naturels et en particulier les risques d'inondation. Ce document préconise ainsi la maîtrise de l'étalement urbain et le ruissellement dans les zones périurbaines, ce qui conduit à faire porter les efforts sur la lutte contre le mitage des zones d'habitation, des zones artisanales et des infrastructures construites dans les bassins périurbains, notamment autour des grandes métropoles. Cela consiste à mettre en place des plans de prévention des risques sur ces bassins, à promouvoir les techniques alternatives à l'imperméabilisation dans ces secteurs, et à maintenir des zones d'expansion des crues constituées par les plaines alluviales autour des grands axes fluviaux et des zones naturelles de divagation des cours d'eau.

---

<sup>26</sup> DOCUP Objectif 2 Rhône-Alpes 2000-2006

## 2.4. Du point de vue de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire

---

Les régions du Grand Sud-Est ont en commun d'avoir connu un développement urbain précoce, particulièrement pour PACA et Rhône-Alpes et, dans une moindre mesure pour le Languedoc-Roussillon. La terminologie d'étalement ne rend compte que partiellement du mouvement d'urbanisation en cours sur les régions du grand Sud-Est. Dans bien des cas, la métropolisation se caractérise non pas seulement par l'extension urbaine mais par l'enchevêtrement des formes et fonctions et par l'extérieur géographique des migrations domicile travail.

La logique d'accessibilité qui a présidé au développement des réseaux et principalement de l'offre routière et autoroutière, la recherche de gains de vitesse en corollaire d'un allongement des distances parcourues constituent un facteur déterminant des tissus urbains et de leur recomposition sur un mode métropolisé<sup>27</sup>.

### 2.4.1 - A l'échelle de l'aire d'étude

Le Grand Sud-Est présente des disparités importantes de peuplement avec, aux extrêmes :

- des densités élevées dans les départements à caractère essentiellement urbain, tels que le Rhône, les Bouches du Rhône, les Alpes maritimes ;
- des densités très faibles, en particulier dans les zones de montagne (Lozère, Alpes de Haute Provence, Hautes Alpes)

Le Grand Sud-Est regroupe plusieurs aires urbaines ayant le plus contribué à la croissance démographique de l'hexagone sur les dix dernières années, et devient un espace de plus en plus marqué par une métropolisation qui se généralise.

Les phénomènes d'éclatement de l'habitat, de desserrement des espaces d'activités, de spécialisation fonctionnelle et sociale des espaces, d'explosion de la mobilité et de la motorisation individuelle, mais aussi d'émergence de nouvelles centralités, dessinent un espace urbain plus composite, moins monocentrique et révèlent à différentes échelles de nouveaux enjeux. Les territoires vécus sont à l'image des pratiques des ménages.

La dialectique rural-urbain poursuit son évolution. Elle est l'expression d'une nouvelle continuité physique de l'urbain.

Entre l'espace Rhône-alpin et l'arc méditerranéen, deux systèmes au moins sont en présence :

- un premier système de réseau maillé en Rhône-Alpes qui se décompose en une métropole lyonnaise et deux réseaux de villes, le Sillon alpin et le Rhône-moyen jusqu'à Orange, nœud de distribution vers l'Italie et l'Espagne ;
- deux ensembles métropolisés (PACA, Languedoc-Roussillon) du sud-rhodanien qui développent de manière continue un réseau linéaire de grandes et moyennes villes.

---

<sup>27</sup> Perspectives d'écoulement des flux dans la vallée du Rhône et le long de l'arc méditerranéen, volet socio-économique, CETE Méditerranée, document provisoire 2002.

A l'échelle régionale la métropolisation s'est traduite par une focalisation de la croissance démographique :

- sur les couloirs hydrographiques, de circulation et les territoires littoraux : l'espace de croissance démographique s'étend sur les deux tiers du Grand Sud-Est, mais n'efface pas les écarts de densité entre les espaces en déprise et les espaces en croissance. De même, on peut identifier des espaces en creux parmi lesquels nombre de villes relevant des tissus urbains denses et/ou centraux.
- autour des agglomérations : l'étalement urbain ramène la dynamique des espaces ruraux à de plus justes proportions, dans la mesure où ceux dont la densité varie peu (à la baisse ou à la hausse) sont largement les plus nombreux. Les espaces urbains prennent une part croissante dans la dynamique démographique du Grand Sud-Est, même si on constate l'affaiblissement en peuplement de nombres de villes centre ou de première couronne. La part croissante des agglomérations et des espaces urbains se traduit dans le poids croissant des agglomérations qui rassemblent en 1999, 80% de la population du Grand Sud-Est pour 67.7% en 1990, sachant que le nombre même des communes rattachées à ces agglomérations a cru de plus de 15% sur cette dernière décennie.

L'espace urbain du Grand Sud-Est concentre plus de 83% de la population des régions concernées en 1999 pour moins de 78% dix ans plus tôt. La situation reste cependant inégale selon les espaces régionaux. Si 4 habitants sur 5 en moyenne résident dans une aire urbaine à l'échelle du grand Sud-Est, cette proportion varie de 87.9% en PACA, à 66.9% en Languedoc-roussillon.

#### Une dynamique urbaine

(+) Au niveau des agglomérations, on observe une forte dynamique des pôles urbains et tout particulièrement dans les pôles :

- de l'axe alpin, et tout particulièrement de sa partie savoyarde (Genève, Annemasse, Annecy, Chambéry...) et dans une moindre mesure de la région lyonnaise tandis qu'à l'ouest, Saint-Etienne, Saint-Chamond, Roanne... continuent de perdre des habitants ;
- du sillon rhodanien, la vallée du Rhône subissant un net ralentissement de son rythme de croissance démographique et un recentrage sur ses principales agglomérations (Valence, Montélimar...) ;
- des régions littorales, à l'exception de pôles de taille moyenne tels que Arles, Martigues, et dans certains espaces intérieurs, d'Alès et Apt.

## **2.4.2 – Languedoc-Roussillon**

La région Languedoc-Roussillon présente un profil plus inégal de peuplement où les principales agglomérations et les espaces littoraux continuent d'affirmer leur représentation sur le territoire. Les espaces proches de Montpellier connaissent les taux de croissance les plus élevés. Le seul département de l'Hérault concentre plus de 40% de la population régionale tandis que l'écart se creuse entre les départements, les espaces littoraux et ceux de montagne ou à plus forte concentration rurale.

(-) D'importantes agglomérations de cette région enregistrent une perte de population de leur commune centre (Perpignan, Béziers, Alès, ...).



### **2.4.3 - PACA**

En région PACA<sup>28</sup>, les villes centre telle que Toulon, affichent dans plusieurs cas des pertes de population importantes, même si elle semblent jugulées dans certaines villes comme Marseille. Nice compte parmi les rares villes de France à avoir connu une progression démographique entre 1982 et 1990.

L'accueil des population nouvelles se réalise donc dans les communes péri-urbaines. Ces dernières ont tendance à s'étendre au détriment des espaces ruraux, notamment vers le nord de l'aire métropolitaine marseillaise (vers le nord des Bouches-du-Rhône) et vers l'Est de celle-ci.

### **2.4.4 – Rhône-Alpes**

En Rhône-Alpes les villes-centre qui tendaient à perdre de la population, semblent connaître un certain renouveau : Annecy et Grenoble ont accru leur population ; la croissance de Lyon s'est accélérée ; le déclin de Valence a été interrompu et celui de Roanne s'est ralenti. La croissance péri-urbaine semble de plus s'être accompagnée d'une affaiblissement des communes de première couronne.

---

<sup>28</sup> Perspectives d'écoulement des flux dans la vallée du Rhône et le long de l'arc méditerranéen, volet socio-économique, CETE méditerranée, document provisoire 2002.

## 2.5. Du point de vue des infrastructures

---

La vallée du Rhône et le couloir languedocien, en tant qu'axe historique majeur, assure sur le territoire français la majorité des échanges nord-sud, depuis l'Espagne ou via le port de Marseille jusqu'à l'Europe du nord, en valorisant le dynamisme économique de la conurbation du Grand Sud-Est<sup>29</sup>.

L'offre de transport dans la vallée du Rhône présente la particularité de couvrir tous les modes terrestres : routier, avec en particulier l'autoroute A7, ferroviaire avec trois lignes, et fluvial avec l'axe Rhône-Saône. Dans le couloir Languedocien, l'offre est à la fois routière, avec l'autoroute A9, et ferroviaire, avec pour ce dernier, des réserves de capacités d'ores et déjà limitées. En effet, si le fret ferroviaire est plus avantageux que le fret routier en termes de coûts, il ne répond pas toujours aux exigences de qualité de service (assurance d'être servi dans les délais prévus).

Aux infrastructures de transport terrestre s'ajoutent les ports maritimes, dont le premier port français (Marseille Fos), et un réseau assez dense d'aéroports qui compte notamment les trois premiers aéroports de province (Nice Côte d'Azur, Marseille Provence et Lyon St Exupéry).

Remarques : Les schémas de transports collectifs valorisent l'hypothèse multimodale en vue de désengorger le système routier et de développer une politique de valorisation des autres modes de transports notamment le transport ferroviaire. Si celui-ci n'améliore pas sa qualité de services et les délais de transports, cette démarche de valorisation ne pourra s'enclencher. Une solution reste donc à trouver afin de repenser le mode de transport routier qui ne cesse d'augmenter malgré les politiques volontaristes développées.

### Transport collectif voyageurs (ferroviaire et routier) et transport fret (ferroviaire)

Le réseau ferroviaire du Grand Sud-Est représente 17% du réseau national. Il est électrifié à 54%. Ces chiffres déjà révélateurs doivent cependant être nuancés car insuffisamment représentatifs de l'ampleur des enjeux qui s'exercent sur le territoire du Grand Sud Est en termes de transports. Les principales lignes passent par la vallée du Rhône (flux nord - sud) et le couloir Languedocien (flux est - ouest). Le réseau est complété par des lignes secondaires aux caractéristiques parfois très limitées, qui desservent les territoires éloignés des grandes voies de communication (Alpes du Sud, Cévennes, ...).

Dans la vallée du Rhône, on compte 3 lignes ferroviaires, qui représentent une capacité d'écoulement considérable :

- une ligne dédiée au fret en rive droite, qui compte actuellement 80 circulations/jour, nombre qui pourrait être porté à 130 à l'horizon 2015, sachant que les mercredis et jeudis (jours où le transport de fret est le plus actif) ces chiffres sont nettement supérieurs, moyennant des aménagements dont certains sont prévus dans le CPER Rhône-Alpes (aménagement d'un saut de mouton au niveau de Givors)

---

<sup>29</sup> Schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises; automne 2000, Ministère de l'équipement, des transports et du logement.

- une ligne traditionnelle en rive gauche, qui accueille les trains grandes lignes et les TER, mais où pourraient également circuler des trains de fret rapides (messagerie, transport combiné), après augmentation du gabarit de certains ouvrages;
- une ligne à grande vitesse également en rive gauche, où circule le TGV Méditerranée qui connaît depuis sa mise en service un succès évident (avec un taux d'occupation de 75% sur les cinq premiers mois).

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, soit vers Nîmes et Montpellier.

En Languedoc-Roussillon, la ligne a une capacité supérieure à 220 trains/jour entre Nîmes et Montpellier, et 240 trains/jour entre Montpellier et Narbonne.

(-) Le potentiel de développement du transport ferroviaire, en particulier du fret, est freiné par un manque de capacité de certains axes et nœuds et des problèmes d'exploitation.

Le principal problème vient du mélange des circulations : TER, trains grandes lignes voyageurs, trains de fret. C'est la raison pour laquelle la SNCF, dans la vallée du Rhône, s'efforce de séparer les trafics lents et les trains plus rapides. Les principaux points de saturation se situent au niveau des nœuds ferroviaires, en particulier Lyon, avec des problèmes complexes de croisement de lignes. A terme, un contournement fret devrait être réalisé. Dans un premier temps (à l'horizon 2010), l'aménagement devrait commencer par la partie nord du contournement, complétée par l'utilisation de la voie PLM pour écouler une partie des flux de marchandises.

En Languedoc-Roussillon, le problème fondamental est que les trois axes en provenance de la vallée du Rhône (la voie classique, la voie grand gabarit de la rive droite et la LGV) se rejoignent sur une seule voie à partir de Nîmes. Le projet de contournement de Nîmes et Montpellier qui doit être mis à l'enquête publique à l'automne 2002 pour une mise en service prévue en 2008, permettra de faire passer la capacité toutes voies confondues de 226 à plus de 400 circulations. Des mesures d'exploitation et une augmentation de la capacité des trains devraient permettre d'attendre la mise en service des contournements.

En PACA, le système de transports de voyageurs est fortement organisé autour d'une offre routière (autocar).

La capacité de l'offre ferroviaire varie selon les secteurs. Parmi les relations les plus chargées actuellement, relevons notamment :

- Marseille – Miramas
- Cannes – Nice
- Marseille – Aix en Provence
- Marseille- Aubagne -Toulon

La gare de Marseille Saint-Charles, le point névralgique du système ferroviaire de l'aire métropolitaine marseillaise est également encombrée.

## Transport fluvial

L'essentiel du système fluvial du Grand Sud-Est repose sur le bassin Saône-Rhône, qui représente 950 km de voie fluviale répartis en :

- 550 km à grand gabarit (en terme de hauteur sous ouvrages), dont la section Fos – Chalon-sur-Saône accessible à une partie du trafic fluvio-maritime (en fonction du tonnage); le débouché maritime est assuré par les ports de Marseille-Fos et Sète ;
- 400 km à petit gabarit (petite Saône, canal du Rhône au Rhin, petit Rhône) ;
- 190 km partiellement navigable (Haut-Rhône), essentiellement dédié au tourisme fluvial.

Les plus importants ports fluviaux sont Lyon (E.Herriot), Valence, Avignon Le Pontet et Arles<sup>30</sup>.

(+) Le trafic réalisé sur l'ensemble du bassin est très loin de la limite de capacité : il s'élève à 3.6 millions de tonnes pour une capacité estimée à 20 millions de tonnes. L'augmentation de trafic enregistrée ces dernières années pourrait donc se poursuivre, et même s'amplifier, sans poser avant longtemps de problème de capacité des voies. Il faut toutefois ajouter que les problèmes des éclusées énergétiques (qui entraînent un abaissement du niveau du bassin à certaines période), du niveau de dragage effectué par la CNR, et du franchissement des ponts dès que le niveau de la Saône s'élève, restent entier.

La capacité de la flotte a augmenté dans certains domaines, comme celui du transport d'hydrocarbures, et c'est plutôt au niveau de la réparation navale que se posent des problèmes de capacité.

Aucun aménagement n'est prévu concernant cette activité. Cependant, le contrat de plan Etat-Région prévoit de financer des opérations d'extension et de modernisation des installations vrac et conteneurs dans les ports d'Arles, Avignon et Fos ...

---

<sup>30</sup> Citons en outre l'expérience en cours d'envoi de containers de Fos jusqu'à Macon Chalon

## Transport maritime

La façade maritime du Grand Sud-Est compte cinq ports d'intérêt national : Marseille/Fos<sup>31</sup>, Toulon, Nice, Sète et Port la Nouvelle. Le port de Marseille/Fos a une importance particulière à la fois par son importance (il s'agit du premier port français par les tonnages traités) et par sa position au débouché de la vallée du Rhône. A noter également le rôle de Port-Vendres en région Languedoc-Roussillon, qui comme les ports de Sète et de Port la Nouvelle, est relié au fer et constitue un nœud multimodal.

Le trafic du port de Marseille, comme celui de Sète à une autre échelle, est composé pour plus de la moitié de produits pétroliers, destinés soit au complexe pétrochimique de l'Etang de Berre, soit à être expédiés par conduites. Il n'en reste pas moins qu'il constitue un générateur de trafic de premier plan et un des pivots de l'activité logistique du Grand Sud-Est, d'autant que, s'il n'a pas vu son trafic de conteneurs augmenter aussi vite que ses principaux voisins, son plan d'entreprise prévoit, grâce à l'installation d'un nouveau terminal conteneurs à Fos, de doubler le trafic conteneurs d'ici 2006, pour parvenir à 700 000 conteneurs par an.

La desserte terrestre des ports maritimes du Grand Sud-Est se répartit de la façon suivante selon les différents modes de transport :

- à Sète : 73% par route, 24% par fer, et 3% par voie fluviale ;
- à Port-la-Nouvelle : la route assure 74% des acheminements et le fer 126% ;
- pour Marseille/Fos, 79% par la route, 17% par le fer et 4% par la voie d'eau.

A Marseille le trafic voyageurs se répartit à peu près à égalité entre l'international (Afrique du Nord) et le cabotage national (trafic Corse – continent). A Nice et surtout Toulon, le trafic avec la Corse est nettement majoritaire. Il convient également de noter que le trafic enregistré à Nice est relativement proche de celui du port de Marseille, ce qui s'explique par le développement de l'activité croisières.

---

<sup>31</sup> Au sens infrastructures du Port Autonome de Marseille-PAM

## Transport aérien

Le Grand Sud-Est dispose d'une armature aéroportuaire non négligeable avec 14 aéroports répartis sur quasiment l'ensemble de son territoire. On peut estimer que plus de la moitié de la population du Grand Sud-Est se trouve à moins de 45 minutes d'un des quatre principaux aéroports. Les zones les plus mal desservies par les transports aériens sont la Lozère, l'ouest des Pyrénées Orientales, une partie de l'Aude, de l'Ardèche, des Hautes Alpes et des Alpes de Hautes Provence.

Les trois premiers aéroports de la zone (Nice Côte d'Azur, Marseille Provence et Lyon St Exupéry), qui sont aussi les trois premiers aéroports français hors région parisienne, réalisent plus de 80% du trafic passager (90% si on leur ajoute Montpellier). Les autres aéroports ont un trafic essentiellement basé sur les liaisons avec Paris, ou se positionnent comme hub régionaux, ou se spécialisent dans les vols charters (Saint-Etienne, Chambéry).

Pour le fret, Marseille devance Lyon et Nice, avec 66 000 tonnes en 2001. Ces aéroports sont généralement bien situés par rapport au réseau routier. Lyon est également desservi par le TGV.

Les possibilités d'extension des aéroports du Grand Sud-Est sont souvent limitées, mais des aménagements restent encore possibles :

- à Lyon, après la deuxième piste réalisée au début des années 90, une troisième piste ainsi que des aménagements de capacité (voies de circulation, aires de stationnement) sont envisagés à moyen ou long terme ; l'un des enjeux majeurs pour cet aéroport est de savoir dans quelles conditions il peut réellement devenir un aéroport international pour le grand Sud-Est à l'horizon 2030 avec comme variable importante, le rabattement efficace (connexion train-avion) de la clientèle des agglomérations de PACA et Languedoc-Roussillon ;
- à Nice, l'aménagement d'aires de stationnement sur l'emprise existante devrait permettre de "tenir" jusqu'en 2015 ;
- à Marseille, c'est le transfert d'activités non commerciales qui devrait permettre de gagner de la place et l'amélioration de la seconde piste sous-utilisée actuellement ;
- à Montpellier, qui se situe aujourd'hui, par son trafic, à mi chemin des trois grands aéroports internationaux et des aéroports secondaires, la construction à terme d'une piste supplémentaire est envisagée, à condition que les contraintes environnementales le permettent.

D'autres projets ont pour but l'amélioration de l'accessibilité terrestre aux aéroports :

- à Nice, réalisation d'un pôle d'échange sur le secteur aéroport Arénas, avec une halte routière pour les bus urbains et interurbains, une gare, un parc auto et un TCSP pour relier l'aérogare ;
- à Marseille-Marignane, création d'un pôle d'échange au niveau de Vitrolles mettant en relation le mode aérien, le mode routier (individuel, collectif urbain et non urbain) et le mode ferroviaire ;
- à Montpellier, prolongement de la ligne de tramway jusqu'à l'aéroport et la future gare TGV.

## Transport routier

Le grand Sud-Est bénéficie d'une bonne desserte autoroutière avec 26% du réseau autoroutier national et 22% du réseau de routes nationales, alors qu'il représente 21% de la population de la France et 19% de sa superficie.

Le réseau autoroutier s'appuie principalement sur le couloir rhodanien (A7) et le couloir languedocien (A9), prolongé entre Aix-en-Provence et Nice par l'autoroute A8, mais il irrigue aussi la partie alpine de la région Rhône-Alpes en passant par les grandes vallées.

Pratiquement toutes les grandes villes sont reliées au réseau autoroutier. Les zones les moins bien desservies se situent dans une partie des départements de l'Ardèche et de la Drôme et dans les Alpes du sud. L'achèvement de l'autoroute A75 et de l'axe A51-LGS, ainsi que la poursuite de l'aménagement de la RN88, réduiront sensiblement ces "zones d'ombre".

Le réseau des routes nationales, structuré par les Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (GLAT) garantit le maillage du territoire et assure plusieurs fonctions :

- les axes parallèles aux autoroutes écoulent une partie du trafic local dans les grands couloirs (RN7 dans la vallée du Rhône, RN113 dans le couloir languedocien...);
- d'autres RN relient les zones intérieures aux grands axes de communication et aux principaux pôles urbains (RN116, RN106 et RN112 en Languedoc-roussillon, RN102, RN104/304 et RN7 en Rhône-Alpes, RN75, RN85 et RN202 en Provence Alpes-Côte d'Azur);
- les axes situés en zone de montagne ajoutent à ces fonctions celle de desserte touristique (RN88 en Lozère, RN75, RN85, RN94, RN204, RN100 en PACA, ensemble du réseau des vallées alpines en Rhône Alpes).

Les liaisons autoroutières internationales sont assurées par l'A9 au Perthus pour l'Espagne et par l'A43 (tunnel de Fréjus), l'A40/RN205 (tunnel du Mont Blanc) et l'A8 pour l'Italie.

Les principaux axes autoroutiers du Grand Sud-Est sont fortement chargés tout au long de l'année, et encore plus en été où le TMJE (Trafic Moyen Journalier Estival) est de 100 000 véhicules dans la vallée du Rhône et de l'ordre de 90 000 véhicules sur l'A9.

Les sections qui supportent les plus forts trafics sont :

- sur A7 Montélimar Sud – Bollène, Valence Sud-Loriol, barrière de Vienne-échangeur de Tain et Montélimar Nord – Montélimar Sud.
- sur A9, la majeure partie des encombrements se concentre sur la section Nîmes – Montpellier qui supporte actuellement un TMJA (Trafic moyen journalier annuel) de 70 000 véhicules et un TMJE de 90 000 véhicules; des bouchons apparaissent également dans le sens sud-nord en amont de la bifurcation d'Orange;
- sur A75, les encombrements se concentrent essentiellement dans le secteur de Millau, à un niveau moindre que sur les deux axes précédents, mais avec une forte croissance qui devrait se poursuivre jusqu'à l'achèvement de l'aménagement de la traversée de Millau.

Il convient également d'ajouter la traversée de Lyon, la RN113 au droit d'Arles et l'A8 au droit d'Aix-en-Provence et entre Cannes et la frontière italienne. Dans la majorité des cas, les sections les plus chargées sont celles où se superpose un mélange de trafic (local, échange, transit).

# 3. Annexes



## 3.1. Annexes cartographiques

---

Les cartes qui suivent ont pour objectif de resituer la situation de l'aire d'étude. Elles sont principalement extraites de deux documents :

**1- *Le Sud-Est, contribution de l'Etat à de nouveaux enjeux interrégionaux***, DATAR, Préfectures des Régions Languedoc-Roussillon, Provence Alpes Côte d'Azur et Rhône-Alpes et Mission Interministérielle et Interrégionale d'Aménagement du Territoire du Grand Sud-Est, La Documentation française, 2002.

- 1.1- Carte du relief de l'Est de la France
- 1.2- Carte de la dynamique de périurbanisation
- 1.3- Carte de la population des aires urbaines en 1999
- 1.4- Carte et graphique de l'emploi
- 1.5- Carte des emplacements de campings et d'hôtels
- 1.6- Carte des grands établissements industriels
- 1.7- Cartes de projection démographique des aires urbaines

**2- *Perspectives d'écoulement des flux dans la Vallée du Rhône et le long de l'arc méditerranéen (volet socio-économique)***, CETE Méditerranée, document provisoire 2001-2002

- 2.1- Carte de la population 1999
- 2.2- Carte de l'évolution de la population entre 1990 et 1999
- 2.3- Densité de l'emploi en 1999
- 2.4- Carte de la capacité d'accueil touristique du Grand Sud-Est
- 2.5- Carte de l'espace à dominante urbaine (évolution 1990-1999 du zonage)
- 2.6- Carte des infrastructures de transports
- 2.7- Carte du trafic routier en 1999
- 2.8- Carte des aéroports

## 3.2. Bibliographie

---

### Agglomération et territoires

Diagnostics d'agglomérations ou avant projets : Nîmes, Toulon, l'est Varois, Avignon, Bourg en Bresse, Grenoble, Roche sur Foron – Bonneville - Cluses, Annemasse, Oyonnax/Nantua, Annonay, Montélimar, Roanne, Annecy, Romans, Saint Etienne, Givors, Bourgoin – Jallieu et Isle D'Abeau, Villefranche sur Saône, Thonon et Evian, Chambéry, Vienne, Lyon, Valence, Aubenas; Alès, Perpignan, Carcassonne et Narbonne, Béziers, Montpellier, Sète, et Côte d'Azur, provisoire, déc. 98

- Problématiques de l'armature urbaine supérieure en PACA, oct. 98
- DVA Montpellier, sept 2000
- Diagnostic : les traversées alpines, DRE Rhône Alpes
- DTA de Marseille
- pré-schéma de cohérence de l'agglomération d'Avignon, 1998
- Document d'orientation pour un projet de charte de développement de la moyenne vallée du Rhône, sept 2001

### Approche régionales

- Projet territorial de l'Etat en Rhône Alpes, oct. 2001
- Séries chronologiques de l'annuaire économique et statistiques PACA, 2001 et Etudes de prospective démographique de l'INSEE en LR

CPER, Orientations de l'Etat en région (préparation des CPER), DOCUP, objectif 2 et Schémas régionaux d'aménagement durable du territoire (SRADT)LR, PACA et Rh. Alpes

Schéma de développement de l'espace communautaire

SSC des transports marchandises et voyageurs et contributions régionales au SSCT

SSC des espaces naturels et ruraux et contributions régionales au SSCENR

Dossiers de la mission (MIAT) Grand Sud-Est et Mission d'étude sur le couloir languedocien 3 volumes