

La vision régionale Livret 4

Projet du SRADDT / Conseil Régional du 19 décembre 2008



Schéma Régional d'Aménagement
et de Développement Durable du Territoire
Ensemble, construisons le nouveau Languedoc-Roussillon



Sommaire

Introduction : Qu'est-ce que la vision régionale	p. 4
> Première partie :	
les paris de l'aménagement et du développement durable pour le Languedoc-Roussillon en 2030	
Le pari de l'accueil	p. 10
Le pari de la mobilité	p. 11
Le pari de l'ouverture	p. 13
Le SRADDT : Une contribution au développement durable de la région	p. 15
> Deuxième partie :	
les territoires du Languedoc-Roussillon dans les dynamiques régionales	
La métropole en réseau : garantir la visibilité internationale du Languedoc-Roussillon	p. 19
Les têtes de pont de la région : équilibrer les forces centrifuges ..	p. 23
Le quadrilatère : impulser un espace de développement appuyé sur les villes du Languedoc	p. 26
Les avant-pays : inventer de nouveaux modèles de développement rural	p. 30
> Troisième partie :	
les orientations stratégiques pour 2030	
L'accueil : vers un espace économe	p. 37
La mobilité : vers un espace fluide et solidaire	p. 46
L'ouverture : un espace en prise avec le monde	p. 51
> Quatrième partie :	
la mise en œuvre du SRADDT	
La gouvernance du SRADDT	p. 60
Une offre publique de coopération	p. 61

Préambule : qu'est-ce que la vision régionale ?

Face au potentiel de la région Languedoc-Roussillon et aux enjeux du XXI^e siècle, **le Président Georges FRÊCHE** a décidé de lancer une démarche prospective et participative sur le territoire régional à horizon 2030. Le bureau d'études **ACADIE** a été sélectionné pour accompagner le Conseil Régional dans l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT).

La Région Languedoc-Roussillon a énoncé ses priorités stratégiques dans le Pacte régional, en mai 2008. Celui-ci énonce les objectifs et les engagements de la Région pour l'ensemble de ses politiques publiques. Au sein de ce Pacte régional, le SRADDT vient compléter le dispositif, aux côtés notamment du Schéma Régional de Développement Economique (SERVIR), du Plan Régional de Développement de la Formation Professionnelle (PRDF), du futur Schéma Régional des Transports (SRT), de la Stratégie Régionale pour la Biodiversité (SRB), du futur plan climat et Stratégie Transversale de Développement Durable régional.

Du fait de ce positionnement par rapport aux autres stratégies régionales, le parti a été pris, d'emblée, de focaliser **le SRADDT** sur **une approche spatiale et prospective**. Aussi, le document de vision régionale ne balaye-t-il pas l'ensemble des domaines qui composent une stratégie globale. Il se veut plus modeste et plus ambitieux. Plus modeste : proposer une lecture de la transformation de l'espace régional ; plus ambitieux : apporter à la Région les « briques de base » lui permettant de faire face aux questions du développement durable qui se poseront, en Languedoc-Roussillon, avec une acuité particulière.

Ce schéma s'est construit en trois étapes :

- **La mise en débat des controverses** en matière d'aménagement et de développement durable du territoire, qui ont permis d'ouvrir le dialogue avec les partenaires institutionnels, la société civile et les citoyens du Languedoc-Roussillon.
- **La mise en débat des hypothèses stratégiques** que la Région a proposée à ses partenaires au mois de juin 2008.
- **La proposition d'une vision régionale**, qui donne une nouvelle lecture et une stratégie de la Région pour l'espace régional dans les vingt prochaines années.

Ce document constitue la charte d'aménagement et de développement durable du territoire, ayant pour objectif (selon le décret du 19 décembre 2000), de fixer les orientations et de constituer un cadre de référence pour les politiques de développement et d'aménagement du territoire. Conformément aux textes, cette charte est compatible avec les schémas de services collectifs.

La vision régionale est une proposition que le Président et le Conseil Régional font à leurs partenaires pour construire ensemble le Languedoc-Roussillon dans les vingt prochaines années. Cette vision, qui n'est pas prescriptive, résulte du dialogue continu tout au long de l'élaboration du SRADDT, mais elle affiche aussi un certain nombre de partis-pris qui seront détaillés par la suite. **Elle concerne et implique l'ensemble des acteurs et citoyens de la région, qui ont été largement associés à la démarche.**

Il n'entre ni dans la lettre, ni dans l'esprit du SRADDT de se substituer aux Départements, aux intercommunalités, aux Pays et aux communes pour orienter leurs stratégies de développement. La vision régionale a trois fonctions essentielles :

- **Proposer une stratégie d'aménagement durable** du Languedoc-Roussillon qui permette à chaque acteur de se situer par rapport à l'ensemble régional. La vision régionale est une lecture dynamique du territoire servant de support et de lien aux stratégies des partenaires de la Région.
- **Enoncer une forme de « porter à connaissance »** régional, autrement dit les principes et les conditions qui orienteront l'intervention de la Région, aux côtés des autres collectivités, en matière d'organisation de l'espace régional.
- **Proposer des modalités d'action collective** de nature à renforcer les coopérations entre acteurs autour d'objectifs et de valeurs partagées.

Quatre parties composent la vision régionale :

- **Les trois paris du SRADDT** : face aux principaux défis du futur (évolutions démographiques ; changement climatique ; interdépendance croissante des territoires à l'échelle nationale, européenne et mondiale ; mutations économiques), plusieurs options d'aménagement sont possibles. Les différentes options ont été mises en débat ; il en résulte un parti-pris. Cette partie présente les options possibles et explicite le parti-pris régional.
- **La contribution des territoires au développement régional** : la diversité des territoires du Languedoc-Roussillon en fait la richesse ; comment chacun peut-il participer au développement durable de la région ? Cette partie présente les fonctions, les dynamiques et les enjeux d'aménagement pour les différents territoires de la région.

- **Les orientations stratégiques** : chaque « pari » correspond à une orientation stratégique. Cette partie en explicite les objectifs et les moyens d'action.
- **La mise en œuvre du SRADDT** : pour renforcer les coopérations entre acteurs, la Région propose des modalités de travail en commun.

Ce document reflète la formulation des enjeux et des orientations au moment où il est écrit. Il ne prétend pas énoncer une orientation définitive et intangible. S'il y a une certitude qui préside à l'élaboration de ce document, c'est notre incapacité à prévoir les développements inédits, et les conséquences du processus permanent de transformation des modes de vie et des modes de production, du rapport à l'espace et au temps. Le souhait est que le travail de coélaboration qui a présidé à l'écriture de la vision régionale se poursuive et contribue à le faire évoluer, en fonction de l'évolution des enjeux, des perceptions, des stratégies et des étapes de sa mise en œuvre.



Le SRADDT, la stratégie régionale d'aménagement à long terme du pacte régional

Politiques régionales sectorielles

Axe 1 : assurer l'égalité des chances

Education - Formations professionnelles - Culture et Patrimoine - Sport - Santé - Handicap - Jeunesse - Lutte contre les discriminations

- > Schémas réalisés : Plan Régional de Développement de la Formation Professionnelle (2007) et Schéma Régional de l'apprentissage (2006)

Axe 2 : développer l'économie régionale

Economie et emploi : Entreprises, Economie rurale et littorale, Enseignement supérieur et recherche - Développement touristique - Transports et Communication

- > Schémas réalisés : SERVIR (2006), Schéma Régional du Tourisme (2006) et Schéma des voies vertes (2005)
- > Schémas à venir : Schéma Régional des Transports et des Communications

Axe 3 : aménager durablement le territoire

Aménagement et développement du cadre de vie - Excellence environnementale

- > **SRADDT, la stratégie régionale d'aménagement du territoire**
- > Schémas réalisés : Aqua 2020 (2007), Stratégie Régionale pour la Biodiversité (2008) et Schéma Régional du logement étudiant (2008)
- > Schémas à venir : Plan climat et Stratégie Transversale de Développement Durable

Le SRADDT s'appuie sur les schémas sectoriels réalisés depuis 2004, prend en compte les politiques régionales sectorielles actuelles et les inscrit dans un horizon à long terme. Les schémas et stratégies à venir seront complémentaires au SRADDT.

Contractualisation

Etat - Région - Programmes européens

Conventions inter régionales (Massifs, Plan Rhône)

Contrats Région - Départements - Agglos - Pays - PNR

Le SRADDT prend en compte les contractualisations en cours et servira de base de réflexion aux futures contractualisations.

Coopérations

**Interrégionales, européennes et méditerranéennes
en cours ou en construction**

Union pour la Méditerranée, Communauté de Travail des Pyrénées,
Eurorégion Pyrénées - méditerranée

Le SRADDT s'inscrit dans ces démarches.

LE SRADDT

- une approche spatiale
- un cadre de référence commun
- une vision prospective : horizon 2030

Première partie

Les paris de l'aménagement
et du développement durable
pour le Languedoc-Roussillon en 2030

Les controverses portaient sur le rapport homme/nature, sur l'armature urbaine régionale et sur le modèle de développement économique. Les débats à partir de ces controverses ont permis de dégager un consensus sur les principaux enjeux que le Languedoc-Roussillon devra affronter dans les vingt prochaines années.

Le premier enjeu est démographique : la région, selon les projections de population, pourrait accueillir entre 500 000 et 800 000 personnes supplémentaires d'ici 2030 ; Faut-il continuer à accueillir ? Comment assurer l'accueil de cette population dans des conditions compatibles avec le maintien de la biodiversité, la prévention des risques (inondation, incendie), les effets du changement climatique et le phénomène d'érosion marine ? Comment organiser des villes durables, alors que la taille des ménages devrait continuer de baisser et que les besoins en logement continueront de croître ?

Le deuxième enjeu est territorial : comment situer la région Languedoc-Roussillon dans un environnement qui s'élargit, qui se complexifie et qui se densifie ? Avec les régions voisines : quelle place pour le Languedoc-Roussillon entre Midi-Pyrénées, Auvergne, Rhône-Alpes, PACA et la Catalogne ? Avec les pays européens : quelles alliances et quelle visibilité du Languedoc-Roussillon à l'échelle internationale ? Avec les pays de la Méditerranée : quel rôle pour le Languedoc-Roussillon dans un espace qui est appelé à voir se multiplier les relations d'échanges, d'affaires et la mobilité des personnes ?

Le troisième enjeu est économique : comment penser l'aménagement du territoire de telle façon qu'il permette de passer d'une économie encore très largement marquée par la rente et la précarité de l'emploi et des carrières à une économie productrice de valeur et permettant à chacun d'accéder à la formation, aux emplois, aux marchés et aux technologies ?

Le dernier enjeu, et le plus important, c'est celui du développement durable : comment organiser le territoire de l'après Kyoto, conforme aux objectifs de Göteborg ? Un territoire qui préserve les ressources naturelles, particulièrement l'eau et les paysages ; un territoire économe en consommations, particulièrement l'énergie ; un territoire qui organise la cohabitation entre la nature et la vie en société ? Comment, enfin, « ménager » le territoire de façon à ce que les activités qui s'y déroulent contribuent à la diminution par 4 des émissions de gaz à effet de serre, pour respecter l'engagement du gouvernement français à l'horizon 2050 ?

Face à ces enjeux, les analyses prospectives sont singulièrement démunies : à la lumière des années passées, nous pressentons que les transformations profondes des modes de vie, du rapport à l'environnement, et des modes de production, vont se poursuivre, mais il est difficile d'en donner toute la direction, ou encore moins le sens. **La combinaison d'une économie tournée toujours plus vers les services, des technologies de l'information et de la communication généralisées et du souci de diminution de l'empreinte écologique globale, va entraîner des bouleversements sur l'organisation des territoires et sur la façon dont nous y vivons.** Mais de quelle façon ? Tout est ouvert : on peut à la fois imaginer un monde à faible mobilité physique, dans lequel les services de haute valeur ajoutée sont échangés via les réseaux numériques, pendant que les services à la personne s'enracinent dans la proximité ; mais on peut aussi imaginer un monde dans lequel les territoires ne sont que les hôtes temporaires d'activités et de ménages hyper mobiles, qui s'y localisent un temps de leur cycle de vie, avant d'aller poursuivre, ou recommencer, ailleurs.

Peut-être que l'on assistera à une combinaison des deux types de rapport au territoire : la coexistence de passants et de sédentaires, chacun ayant de bonnes raisons de partir ou de rester.

La diversité des futurs possibles correspond aussi à la diversité des stratégies territoriales : le principe hiérarchique descendant ne gouverne plus seul l'aménagement du territoire - il n'est plus possible d'aménager la France d'un seul point de vue - et surtout d'un point de vue franco-français.

En quoi peut consister un exercice d'aménagement prospectif du territoire, dès lors qu'il ne peut se fonder sur une vision univoque et normative du futur des territoires ? C'est, fondamentalement, l'interrogation du développement durable : les décisions prises demain au nom du SRADDT ne doivent pas diminuer l'éventail des possibles, mais au contraire l'élargir. Autrement dit, l'aménagement doit être compris comme un exercice qui apporte aux différents territoires (et aux différents acteurs) des capacités nouvelles pour agir. Fondamentalement, on ne peut pas définir, une fois pour toute, la « vocation » de tel ou tel territoire ; il faut, comme on le verra par la suite, comprendre sa situation géographique, ses caractéristiques socio-économique et environnementale et ses dynamiques afin de lui proposer des moyens et des modes d'action pour réaliser ses potentialités.

C'est pourquoi **le parti qui sous-tend la vision régionale est celui des « paris »** : celui de l'accueil démographique, celui des mobilités et celui de l'ouverture interrégionale, nationale et méditerranéenne. Dans ces paris, la Région « mise » ses politiques : politiques d'investissements, politiques de fonctionnement, appuis aux projets territoriaux, relations extérieures, etc... Ces paris et « cette mise » sont proposés par la Région à ses partenaires : Etat, Conseils généraux, Intercommunalités, pays, communes, grandes institutions régionales, acteurs de la société civile.

Les questions sous-jacentes sont celles-ci : acceptez-vous les paris ? Vous y reconnaissez-vous ? Et acceptez-vous de miser avec nous, pour ce qui vous concerne ? C'est tout le sens de la transformation de la gouvernance territoriale : l'autonomie des territoires n'est pas un obstacle à la conduite de stratégies collectives d'échelle régionale ou inter-régionale ; elle en est la condition. C'est ainsi que la Région Languedoc-Roussillon comprend son rôle de chef de file de l'aménagement et du développement durable du territoire.

Le pari de l'accueil

On ne sait pas exactement quel va être, dans les vingt prochaines années l'accroissement de la population régionale, mais une croissance significative est certaine, au vu des tendances depuis 1999.

Doit-on freiner la croissance démographique ?

Face à des projections qui oscillent entre 500 000 et 800 000 habitants supplémentaires dans les vingt prochaines années, l'hypothèse d'un « freinage » de la croissance est parfois évoquée.

Le freinage démographique serait compatible avec les objectifs de développement durable. Une moindre croissance entraînerait une moindre pression sur l'espace et sur les ressources naturelles. Une moindre croissance permettrait de mieux gérer les risques environnementaux, de soulager les espaces fragiles comme le littoral et, d'une manière générale, de limiter les atteintes à la faune et à la flore, le cloisonnement des paysages, la concurrence des usages du sol. Moins de croissance démographique, ce serait aussi moins de consommation d'énergie, moins de déplacements, moins d'émissions de gaz à effet de serre.

Pourtant, cette hypothèse apparaît ni crédible, ni souhaitable.

Elle n'est pas crédible, parce que nulle institution ne dispose des moyens de « fermer » son territoire, et surtout, parce qu'il n'est pas envisageable de le faire. Mais l'hypothèse du freinage démographique n'est pas non plus souhaitable. La croissance démographique n'est pas seulement prévisible, elle est aussi nécessaire. Le Languedoc-Roussillon a besoin d'accueillir des habitants, parce que la région a besoin d'actifs supplémentaires et d'actifs qualifiés pour renforcer son système productif et faire évoluer son économie encore trop fondée sur les transferts nationaux. La mutation du système productif régional, souhaitée dans le cadre du Schéma Régional de Développement Économique (SERVIR) passe par la capacité de la région à former, attirer et retenir des actifs susceptibles de renouveler et de densifier son tissu productif.

Celui-ci, en effet, on le sait, reste peu qualifié, précaire et producteur d'une faible valeur ajoutée. Or c'est la qualité des actifs qui, de plus en plus, fait la qualité des activités : **former et accueillir sont donc des impératifs pour le Languedoc-Roussillon.**

Comment accueillir ?

Ce pari doit tenir compte de deux données : la diminution de la taille des ménages et l'augmentation du nombre de jeunes de moins de 20 ans : en 2030, si les tendances se prolongent, **le Languedoc-Roussillon sera la région la plus « jeune » de France métropolitaine**, ce qui est indéniablement un atout.

- > **Pour assurer un accueil équilibré**, les tendances données par le fil de l'eau devront être infléchies entre la métropole, les autres villes et les espaces urbains.
- > **Pour assurer de bonnes conditions d'accueil**, la part des différents territoires dans l'emploi total devra évoluer en fonction des équilibres démographiques.
- > **Pour maîtriser la pression démographique sur les ressources**, la consommation d'espace par logement neuf devra être réduite de 30%.

Le pari de la mobilité

L'accroissement des mobilités est fonction de la croissance économique, du nombre d'habitants et du progrès technique qui autorise, pour un temps de transport équivalent, de plus grandes distances parcourues.

Faut-il ralentir ?

Face à l'accroissement des mobilités et aux conséquences qu'il engendre, nombreux sont ceux qui plaident en faveur d'une société à « petite vitesse ». Le ralentissement permettrait de limiter les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les autres pollutions et d'améliorer la vie quotidienne des personnes contraintes à la mobilité par la dissociation croissante entre les fonctions et les territoires (domicile, études, consommation, loisirs).

Le ralentissement de la mobilité passerait, dans cette hypothèse, systématiquement par une logique de rapprochement : rapprochement du domicile et du travail, rapprochement du domicile et des études.

L'hypothèse d'une diminution de la mobilité totale en Languedoc-Roussillon semble, à l'horizon 2030, peu crédible et peu souhaitable.

Elle est peu crédible, dans la mesure où, même si le nombre de kilomètres parcourus chaque année par un individu stagne ou diminue, l'augmentation de la population entraînera mécaniquement une augmentation globale de la mobilité. Les « réserves » de mobilité sont donc importantes.

L'hypothèse du rapprochement systématique dans les territoires ruraux pose un autre problème, celui des coûts induits. En effet, dans ces territoires les transports collectifs lourds ne sont pas rentables du fait de la faible densité de population. Divers travaux menés notamment en Midi-Pyrénées ont montré qu'une telle logique conduit à une explosion des mobilités en voiture individuelle. Ainsi, paradoxalement, faire le choix du ralentissement produit un effet pervers dont le résultat est sans doute pire que la situation originelle.

L'hypothèse du ralentissement est surtout peu souhaitable, car la possibilité de se déplacer est une condition nécessaire pour accéder à l'ensemble des ressources qui permettent à la fois un épanouissement personnel et le maintien d'un taux de croissance régulier du produit intérieur brut régional (PIB). Le scénario du fil de l'eau généralement reconnu se base, à l'horizon 2050 sur une augmentation des trafics de voyageurs intra et inter régionaux de l'ordre de 40%, dans laquelle les déplacements en véhicule individuel et les déplacements en transport collectif (TER et TGV) pèseront à peu près du même poids.

Si l'on souhaite **optimiser la présence d'une population jeune et active dans la région, et assurer son accès aux ressources de formation, d'emploi, de culture et de loisirs**, alors il faut maintenir un haut niveau de mobilité. Il faut donc à la fois tendre vers une diminution des mobilités contraintes (par exemple, les mobilités domicile-travail ou domicile-études) tout en proposant un territoire fluide inter-cités qui maximise les chances d'accéder à une formation et à un emploi de qualité.

La mobilité ne concerne pas que les trajets quotidiens, elle modifie le cycle de vie. Plus le profil de la population est jeune, plus les mobilités résidentielles, inter ou intra régionales sont importantes. Avec le rajeunissement des entrants, la région voit donc s'accroître la demande de mobilité interne et externe, d'où l'importance de penser des parcs de logements adaptés et diversifiés, susceptibles de répondre aux divers âges de la vie. Cette mobilité au cours du cycle de vie est d'une certaine façon un gage de durabilité pour le territoire : elle permet d'envisager une politique du logement plus recyclable, un même logement pouvant être occupé par un nombre plus important de ménages se succédant dans le temps.

Enfin, **la mobilité modifiera aussi les relations internationales.** De l'avis général, le modèle des relations Nord-Sud, au sein du bassin méditerranéen notamment, est en forte évolution. Le modèle historique, dit « migratoire » qui correspond à une orientation des flux du Sud vers le Nord et à une certaine tendance à la sédentarisation des migrants dans le pays d'accueil fera de plus en plus place à un modèle de mobilité dans lequel les flux vont s'équilibrer entre les deux rives de la Méditerranée, aboutissant à des séjours de relative courte durée (études, démarrage d'un projet professionnel, vacances, retraite). Les flux économiques vont également évoluer entre les deux rives, le Sud étant de plus en plus émetteur de produits manufacturés et de services.

Parier sur les mobilités, c'est donc imaginer un territoire fluide et accessible pour ses habitants, diversifié dans ses modalités d'accueil et inséré dans les échanges méditerranéens. Le Schéma Régional des Transports viendra préciser les orientations du SRADDT en ce domaine.

Comment garantir des mobilités durables ?

La question n'est donc pas celle de la mobilité en tant que telle mais celle de l'efficacité économique de la mobilité ; celle de ses effets sur la cohésion sociale et celle de son impact environnemental.

La chance du Languedoc-Roussillon est que sa géographie permet d'envisager un système de transport qui, sans diminuer les capacités de mobilités individuelles, peut favoriser les modes non polluants, en particulier le train. La mobilité, est aussi de plus en plus virtuelle : les investissements d'infrastructures numériques sont aussi importants que les infrastructures routières et ferrées.

La vision régionale se donne donc trois objectifs :

- > Pour construire un grand marché du travail : **garantir entre les principales villes voisines un temps de transport inférieur ou égal à 30 mn** de gare à gare. L'équilibre des flux entre les différentes villes permettra une optimisation du réseau TER (cadencement) et une meilleure maîtrise des risques de saturation d'un couloir routier de communication déjà très surchargé.
- > Pour maîtriser l'impact environnemental des mobilités : **tendre vers une part modale des transports en commun lourds de 25%** du total des déplacements interurbains à horizon 2020.
- > Pour assurer une bonne connexion de tous les territoires : les espaces ruraux seront aidés dans l'innovation en matière de transport et **la couverture numérique des communes assurée à 100% à l'horizon 2012.**

Le pari des mobilités (quotidiennes, résidentielles) est lié à une condition fondamentale, celle de **la réalisation de la LGV, de Nîmes à Perpignan et de Narbonne à Toulouse.** Il s'agit tout autant d'améliorer les connexions du Languedoc-Roussillon à l'Europe que d'ouvrir la perspective d'une transformation décisive dans le système de transports à l'échelle régionale.

Le Languedoc-Roussillon ne sera irrigué complètement par la grande vitesse qu'en 2025 - et il faudra attendre 2030 pour que la liaison Narbonne-Toulouse soit achevée. La mise en œuvre du SRADDT doit se faire non pas à partir de la LGV, mais dans la perspective de celle-ci. Le temps du SRADDT sera celui de la mise à niveau progressive des systèmes de mobilité, de façon à ce que l'arrivée de la LGV vienne compléter et optimiser le dispositif régional. Les vingt ans qui viennent seront donc ceux d'une montée progressive de la multimodalité dans l'aménagement et les mobilités du Languedoc-Roussillon.

Le pari de l'ouverture

Le Languedoc-Roussillon est **une région historiquement ouverte**, lieu de passage et de sédentarisation. Cette ouverture se traduit aujourd'hui par **une très forte interdépendance entre la région et ses voisins** : plus de la moitié des personnes qui s'installent en Languedoc-Roussillon viennent des régions voisines ; les échanges domicile-travail avec les régions limitrophes sont en constante croissance. Le Languedoc-Roussillon est déjà impliqué dans de nombreuses démarches transrégionales : politique de massif, aménagement du Rhône ; dans des coopérations transnationales : la Communauté de Travail des Pyrénées (CTP), l'Eurorégion, l'Arc latin ; enfin à l'échelle mondiale, notamment avec la politique de création de « maisons de la région Languedoc-Roussillon » en Chine (Shangai), aux Etats Unis (New York), en Italie (Milan), au Royaume Uni (Londres), et en Belgique (Bruxelles).

Faut-il limiter les influences extérieures ?

Face à l'importance de l'influence, et de la concurrence des autres régions et de leurs métropoles, la tentation est toujours présente d'une « fermeture » de la région, afin de limiter les dépendances et de mettre la capitale régionale à hauteur de ses voisines et concurrentes (Toulouse, Lyon, Marseille).

Cette option n'est ni crédible, ni souhaitable.

Elle n'est pas crédible, parce que les bassins de vie « interface » existent déjà, que plus de la moitié des nouveaux arrivants en Languedoc-Roussillon proviennent des autres régions, et que la métropole est déjà insérée dans un réseau « grand sud », où circulent les actifs, les étudiants, les chercheurs et les relations d'affaires.

Elle n'est pas non plus souhaitable, pour trois raisons fondamentales :

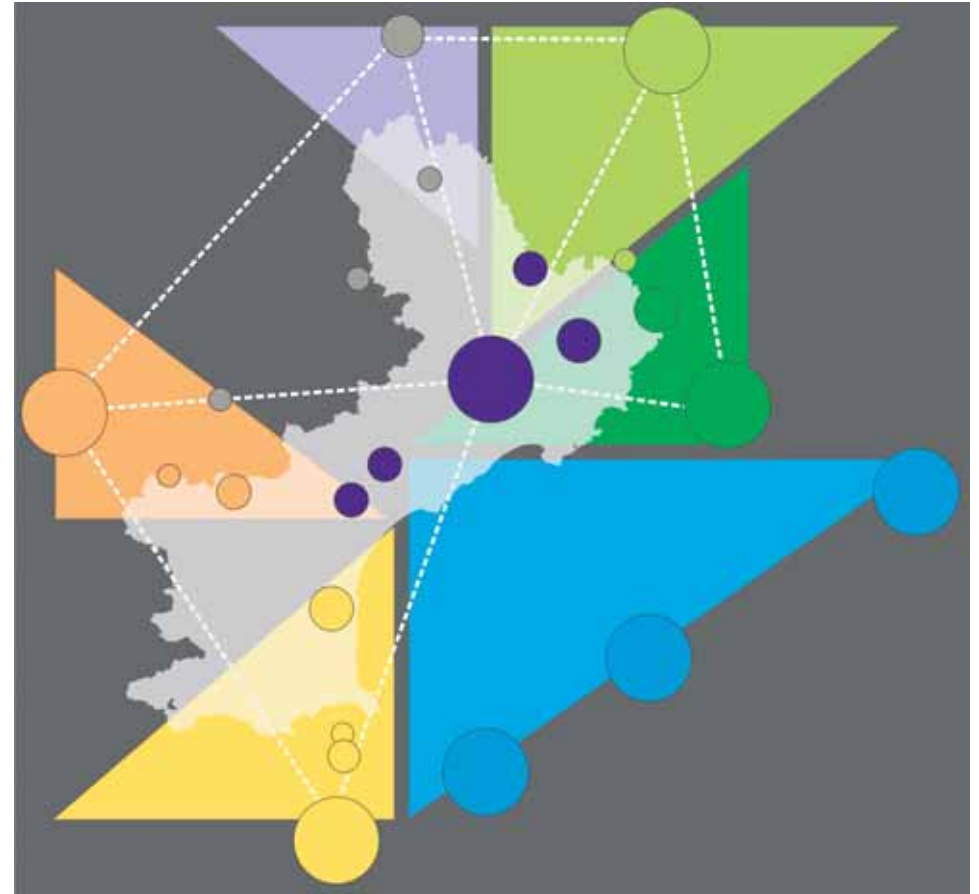
- > Le Languedoc-Roussillon, n'est pas seulement ouvert sur PACA, Midi-Pyrénées, l'Auvergne, la Catalogne ou Rhône-Alpes. Le **Languedoc-Roussillon est une région maritime**, et doit trouver les moyens de valoriser sa façade maritime autrement que par le seul tourisme de masse qui n'est pas une activité durable. Marseille traite aujourd'hui 900 000 containers par an et en vise 5 millions ; Barcelone traite 3 millions et vise 10 millions ; dans quelques années, Tanger sera l'un des premiers ports de la Méditerranée avec actuellement 3 millions et prochainement 8 millions de containers par an. Quelle place pour l'économie maritime du Languedoc-Roussillon dans cette nouvelle donne ?
- > **Le Languedoc-Roussillon est une région d'accueil**, dont une partie du (re)développement est liée à la fin de la guerre d'Algérie. Avec PACA et l'Île-de-France, le Languedoc-Roussillon est sans doute une des régions les plus métissées de France. Le Languedoc-Roussillon est traversé par des échanges nombreux et denses, notamment avec les pays du Maghreb. Il s'agit non seulement d'une dimension de l'identité du Languedoc-Roussillon, mais aussi d'une donnée de la vie quotidienne de nombre d'habitants de la région.
- > **Le Languedoc-Roussillon est une région de mobilités**. Or, dans les 10 à 15 ans qui viennent, le modèle migratoire Nord/Sud va considérablement évoluer. Il sera d'une part moins inégal du fait des dynamiques de développement au Maghreb notamment ; il sera surtout moins « sédentaire » et plus « mobile ». Autrement dit, à l'immigration succèdera un ensemble de mobilités Nord-Sud, lié à des périodes de la vie (formation, vie active, retraite, etc).

Comment s'ouvrir ?

La vision régionale de l'aménagement propose une ouverture régionale à trois échelles :

- > **Dans la proximité inter-régionale**, l'enjeu n'est pas de « résister » à l'influence extérieure (on voit mal comment d'ailleurs), mais de **tirer parti du dynamisme des régions voisines** : équilibrer les échanges en rendant le territoire du Languedoc-Roussillon attractif pour les entreprises et les actifs des régions voisines, construire les coopérations pour faire des périphéries régionales des foyers de développement, prendre appui sur les ressources en fonctions supérieures offertes par les métropoles voisines (enseignement, recherche).
- > **A l'échelle du Sud de France**, la métropole de Languedoc-Roussillon n'est pas en concurrence avec Toulouse, Marseille ou Lyon. Elle a au contraire tout intérêt à **nouer des coopérations**. Ainsi, dans le domaine biomédical, Toulouse, Montpellier et Marseille forment ensemble le deuxième pôle après Paris.
- > **A l'échelle Méditerranéenne**, la région doit **prendre sa place** dans un espace où les échanges économiques, financiers et culturels ne peuvent que se développer.

Les différentes échelles de l'ouverture régionale



Le SRADDT : une contribution au développement durable de la région

Les trois paris Accueil, Mobilité et Ouverture composent un projet qui contribue au développement durable de la région Languedoc-Roussillon. Ils s'inscrivent dans les orientations communautaires développées par l'Union Européenne (stratégie de Lisbonne en 2000 et de Göteborg en 2001, réforme de la Politique Agricole Commune) et nationales (8 Schémas de services collectifs 2002, Grenelle de l'environnement 2007, politique en matière d'énergies renouvelables).

Sur le plan de la protection des ressources naturelles et de la gestion des risques

- > Un accueil démographique compatible avec la préservation des ressources, fondé sur **une répartition plus équilibrée** de la population, dont 80% devrait, à moyen terme, se trouver à moins de 15 mn d'un pôle d'échange. Cet objectif d'accueil est compatible avec celui des SCOT et respecte les contraintes environnementales.
- > Une croissance urbaine d'abord centrée sur l'axe urbain principal, mais **le plus possible éloignée du littoral**, de façon à diminuer la pression et à prendre en compte le risque d'érosion et de submersion marine.
- > **Un objectif de densité** visant à ne pas descendre, dans les espaces périurbains, en dessous de 40 logements à l'hectare, et une priorité accordée **au renouvellement urbain** et à la réutilisation du cadre bâti existant.
- > La transformation progressive **des pratiques de construction et de gestion urbaine** pour aller vers une consommation énergétique la plus faible possible (autant en chauffage qu'en climatisation).
- > **Une politique foncière** visant à préserver la part des espaces naturels et agricoles dans les zones les plus exposées, et notamment à maintenir une agriculture périurbaine. La création d'un **Etablissement Public Foncier** participera à cette stratégie, en permettant d'accompagner les stratégies foncières des collectivités territoriales et de leur donner les moyens d'agir sur la pression foncière.

- > Une politique visant à constituer **une trame verte et bleue** à l'échelle régionale en s'appuyant sur les espaces « à risques » (notamment les zones des PPRI) qui limitent « naturellement » l'urbanisation, en organisant leur continuité. Dans ce cadre, la préservation du littoral, espace soumis à de nombreux risques et de nombreuses pressions sur ses richesses naturelles constitue un espace d'expérimentation.

La question de la préservation de la biodiversité, selon une logique de cohabitation homme/nature est au cœur de cette problématique. Cette démarche déjà en cours dans les espaces ruraux doit aujourd'hui faire également l'objet d'une attention particulière dans les espaces urbains.

Cette logique d'aménagement devra aussi limiter le processus d'imperméabilisation des sols, en favorisant le plus possible le ruissellement naturel (rigoles, noues) contribuant à réintroduire la prise en compte de l'eau dans l'espace urbain.

- > **Une mobilité durable**, pour laquelle les modes collectifs devraient dépasser les 25% de l'ensemble des modes mécanisés motorisés, grâce à un accroissement de l'offre de transports collectifs à terme (LGV, TER, Tram/train, bus) et une meilleure gestion des mobilités (mobilités intelligentes, optimisation du matériel et de la gestion des infrastructures, coordination des autorités organisatrices). Les projets routiers seront limités aux enjeux les plus urgents et seront adaptés selon une logique de « route durable ».

Sur le plan de la cohésion sociale

- > A travers le pari de la mobilité, **une mise en accessibilité physique et numérique la plus large possible des ressources** (formation, emploi, culture, santé) de l'ensemble du système urbain du Languedoc-Roussillon pour une part élargie de la population régionale. Il s'agit notamment de favoriser **l'accès à l'économie de la connaissance** et à des services de qualité via l'aménagement numérique du territoire.
- > Au travers des orientations des politiques de l'habitat, le SRADDT vise à infléchir la logique actuelle, pour contribuer à **produire plus de logements accessibles à une diversité de profils de ménages**.
- > Au travers de l'orientation de solidarité entre territoires, le SRADDT vise à **mieux intégrer les espaces ruraux**, tout en préservant leurs caractères spécifiques, dans les dynamiques de développement régional.

Sur le plan du développement économique

Le SRADDT propose un schéma d'organisation d'ensemble de la région qui assure une plus grande fluidité pour l'ensemble des acteurs et des facteurs au sein de la région et à l'échelle nationale, européenne et méditerranéenne. Ce schéma s'appuie sur :

- > La formulation d'enjeux de développement régional pour les différents territoires de la région, fondant la base d'**une stratégie commune entre la Région et les acteurs institutionnels, sociaux et économiques** des territoires concernés.
- > La proposition de construction d'**une métropole « en réseau »** permettant d'atteindre des effets de masse critique sur certaines fonctions (enseignement supérieur, recherche, affaires, connectivité) de nature à renforcer les fondamentaux de l'espace métropolitain.
- > La proposition d'**un réseau de ville régional**, connecté par un système TER/TGV, contribuant à décroiser les marchés du travail et autorisant des développements complémentaires à l'échelle régionale.

- > **Le développement d'une « économie verte »**, notamment en terme d'énergies renouvelables et dans le secteur du bâtiment (matériaux, architecture, maintenance, valorisation des savoir-faire, transfert de connaissances). Il s'agit notamment de soutenir le développement de ces filières et d'utiliser le levier de la qualification.
- > La proposition d'**une meilleure intégration des activités économiques urbaines, littorales et rurales**, de façon à optimiser le potentiel de chacun de ces territoires.
- > La proposition d'**une solidarité villes - espaces ruraux**, permettant d'innover dans le partage des services collectifs, de développer l'économie résidentielle associée à un processus de qualification et de soutenir le secteur de l'économie sociale et solidaire.

Face au **défi du changement climatique**, ces objectifs apparaissent d'autant plus importants. Il s'agit à la fois de chercher à réduire les effets du changement climatique (réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre, baisse de la consommation en ressources, limitation des risques...) et de chercher à s'adapter au changement climatique (qualité de l'habitat, répartition des ressources...).

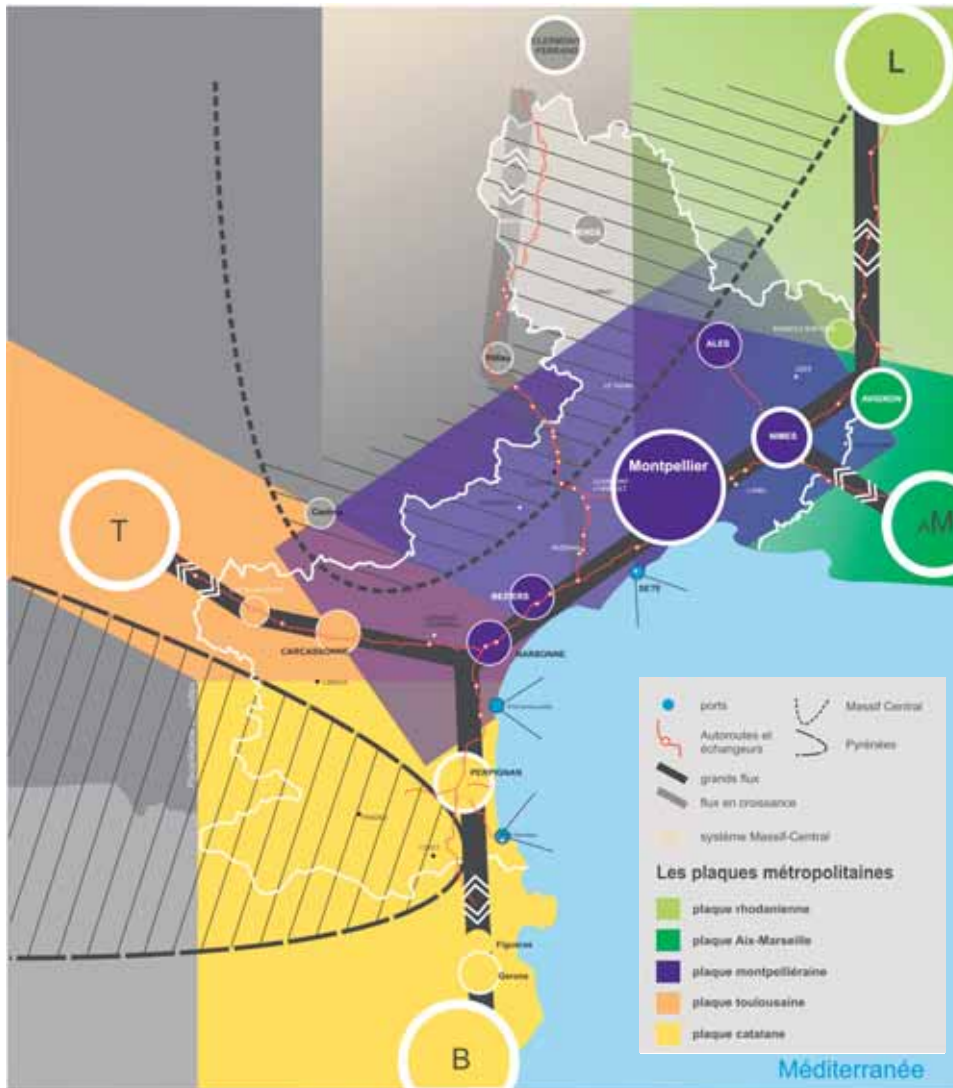
Dans ce contexte, le Languedoc-Roussillon doit relever deux défis : le premier est celui de la réduction des consommations (énergie, espace, eau) dans un contexte de croissance démographique et de croissance des flux de personnes et de marchandises ; le deuxième est celui de la mise à niveau du parc de logement important qui a connu une très forte croissance dans les vingt dernières années.

Ce schéma prend enfin sa place aux côtés des autres politiques publiques régionales : la Stratégie Régionale pour la Biodiversité, le futur plan climat et la Stratégie Transversale de Développement Durable. Il prend tout son sens dans la mise en œuvre conjointe de ces stratégies régionales.

Deuxième partie

Les territoires du Languedoc-Roussillon dans les dynamiques régionales

Les plaques métropolitaines



Le Languedoc-Roussillon est à l'articulation de cinq « plaques » métropolitaines : la plaque rhodanienne, la plaque marseillaise, la plaque catalane et la plaque toulousaine ; la plaque de Montpellier occupe le centre de cet ensemble. Les dynamiques de développement de ce vaste ensemble sont toutes très positives. En conséquence, l'interaction entre les plaques ne peut que se renforcer, à la fois dans le registre de la concurrence et dans celui de la coopération. Cette position peut être lue de manière négative (forces centrifuges et concurrence des métropoles). Elle peut aussi être lue de manière positive, comme une situation exceptionnelle qui permet de concilier une ambition de rayonnement métropolitain au souci de cohésion territoriale, en trouvant les moyens de « jouer » avec ces plaques.

Le jeu des interdépendances, de l'histoire et des caractéristiques physiques permet de déterminer **quatre modèles originaux de développement**. Ainsi, chaque modèle de développement peut contribuer, avec ses traits spécifiques, au développement et à la cohésion de l'ensemble régional :

- > **La métropole en réseau**, entre Sète et Alès, autour des deux « foyers » de Montpellier et Nîmes.
- > **Le territoire du quadrilatère** languedocien incluant les villes de Pézenas, Agde, Lézignan-Corbières et Port La Nouvelle, autour des deux pôles de Béziers et Narbonne.
- > **Quatre « têtes de pont »**, interfaces avec les régions voisines ou la Catalogne.
- > **Les « avant-pays »**, territoires ruraux en mutation, en interaction plus ou moins forte avec les espaces urbains.

Les territoires du Languedoc-Roussillon, avec leurs caractéristiques et leur propre dynamique, s'inscrivent dans un ou plusieurs de ces modèles de développement. Les fonctions régionales des territoires résultent d'une combinaison de ces différents modèles de développement.

La métropole en réseau : accroître la visibilité internationale du Languedoc-Roussillon

La métropole en réseau



Dynamiques : accueil, croissance et concentration

La métropole en réseau, de Sète à Alès, reste **le territoire le plus dynamique de la région**, en termes d'accueil de population, de croissance de l'emploi, de concentration de fonctions supérieures.

Métropole en réseau	1999	2007
Population	1 022 000	1 167 500
Emplois salariés privés	223 500	265 500
Poids dans l'emploi régional	47%	49%
Poids dans la population régionale	44,5%	45%

Sources : INSEE, UNEDIC - Les chiffres de population 2007 sont des estimations des services de la Région.

La métropole en réseau est proportionnellement moins attractive depuis 2000, même si le nombre de nouveaux arrivants augmente : alors qu'entre 1990 et 1999 elle attirait plus de 60% des nouveaux arrivants de la région, elle n'en capte plus que la moitié environ entre 2000 et 2007. En revanche, l'emploi de la métropole progresse au même rythme que la région (22% entre 2000 et 2007) et la métropole en réseau conserve **en terme d'emplois un poids supérieur à son poids démographique**, soit près de 50% de l'emploi régional.

Les emplois métropolitains supérieurs

Aire urbaine	Emplois métropolitains supérieurs en 1999	Taux d'emplois métropolitains supérieurs		
		% 1999	Rang 1999	% 1990
Paris	815 552	16	1	14,3
Grenoble	28 202	12,7	2	10,8
Toulouse	47 955	12	3	10,4
Montpellier	19 577	11,4	4	9,9
Lyon	75 935	10,6	5	9,6
Strasbourg	25 470	9,5	6	8,8
Rennes	19 935	8,7	7	7,1
Nantes	25 508	8,7	8	7,7
Bordeaux	32 978	8,7	9	7,9
Marseille - Aix	46 546	8,6	10	7,7

L'espace métropolitain est en général bien classé dans les comparaisons nationales sur la place des « emplois métropolitains supérieurs ». Montpellier était, en 1999, au quatrième rang national, après Grenoble et Toulouse, mais avant Lyon, Strasbourg et Marseille, pour le poids des emplois métropolitains supérieurs. Mais le profil de ces emplois dénote bien la spécificité de l'espace métropolitain régional : une surreprésentation des cadres supérieurs du secteur public, dans les domaines de la culture, de l'enseignement et de la recherche qui masque une sous représentation des emplois supérieurs du privé et du secteur productif.

La métropole régionale n'est pas, comme dans d'autres régions, la « locomotive » économique du territoire. Elle en est le « **centre de ressources intellectuel** » et la « **vitrine internationale** ».

Fonctions régionales : un rayonnement national et international

La métropole régionale se construit de Sète à Alès ; Montpellier et Nîmes en constituent les foyers. L'ensemble peut, à terme, dépasser le million d'habitants.

Sa situation géographique inter métropolitaine permet de projeter **un espace métropolitain d'un type nouveau**. En effet, la proximité d'autres plaques métropolitaines (Marseille, Lyon, Toulouse, Barcelone) autorise **une certaine spécialisation** de l'espace métropolitain régional : il n'est pas nécessaire de rechercher la polyvalence à tout prix, dans la mesure où d'autres métropoles peuvent apporter aux territoires de la région des fonctions complémentaires.

La métropole en réseau peut jouer, au service de la stratégie régionale, une fonction spécifique consistant à assurer la présence du Languedoc-Roussillon à l'échelle nationale et internationale, **en se concentrant sur quelques fonctions** pour lesquelles elle peut atteindre un niveau **d'excellence** supérieur à ce que, théoriquement, sa taille lui accorderait. Cette stratégie permet d'éviter une compétition trop coûteuse avec les autres grandes villes proches (Toulouse, Lyon, Marseille et Barcelone) et d'assurer une fonction spécifique bénéficiant à l'ensemble régional.

Enjeux pour le territoire régional

Internationaliser les spécialisations de la métropole en réseau

Quatre grands secteurs de spécialisation constituent les points d'appui du développement des fonctions internationales de la métropole :

- > **Les activités à forte valeur ajoutée** : sciences du vivant et de la biodiversité, santé/pharmacie, télécoms...
- > **Le rayonnement culturel international** et la constitution d'un **pôle d'enseignement supérieur et de recherche** de niveau européen, et, pour certaines spécialités, mondial.
- > **Les échanges méditerranéens et européens** appuyés sur un dispositif logistique complet : port de Sète, fret ferroviaire et routier, réseau des aéroports régionaux.
- > **Le développement d'une fonction d'affaires**, pour valoriser les productions (biens et services) et les savoir-faire du Languedoc-Roussillon.

Consolider les réseaux métropolitains

La métropole est multipolaire, ancrée sur Alès, Nîmes, Montpellier et Sète. La notion de réseau permet d'atteindre une masse critique et de trouver les espaces nécessaires à l'accueil de nouveaux habitants ; seule la qualité du maillage territorial permet cependant d'envisager d'atteindre une masse critique.

La qualité des transports collectifs est donc décisive, à la fois d'un point de vue économique et social et dans le souci de bâtir une métropole durable. La perspective de la Ligne à Grande Vitesse autorise à envisager un système de desserte intra métropolitain performant, dès lors que la ligne classique est soulagée. La solution du tram-train comme armature transport de la métropole paraît s'imposer.

L'organisation de la métropole en réseau passera par :

- > La localisation de **la desserte TGV** et la capacité à constituer des pôles de développement de niveau régional, en articulation avec les aéroports de Montpellier et de Nîmes.

- > **L'articulation de différents modes de transports** de marchandise (port maritime, rail, route et port fluvial). Sète sera un maillon fort du dispositif métropolitain où se conjugueront l'activité portuaire, la desserte logistique et surtout, l'implantation, à proximité du port, d'activités productrices de valeur ajoutée.
- > **Le réseau des équipements** d'enseignement, de recherche et de culture, comme l'amorce de projet « Campus » et l'Université Sud de France.
- > **Une trame métropolitaine des services à la personne**, pour assurer une continuité dans l'ensemble du territoire.

Inventer une nouvelle configuration urbaine

La configuration du territoire, de Sète à Alès, permet d'envisager une nouvelle configuration urbaine, dans laquelle les espaces denses (villes, banlieues, petites villes, villages) sont reliés par des espaces de nature. La qualité particulière de la ville languedocienne, « *mitée* » par les espaces naturels trouve dans la métropole en réseau une expression contemporaine, marquée par des densités différentes entre les villes et les villages, les pôles d'activité et les espaces naturels, de l'intérieur ou du littoral.

La métropole en réseau met en connexion des pôles urbains et des petites villes intermédiaires qui constituent la trame de la métropole, disposant d'emplois, d'activités et des ressources fiscales suffisantes pour assurer les services aux habitants. Les démarches de pays et de SCOT vont dans ce sens.

Entre les pôles et les villes relais, l'espace naturel doit être préservé et le développement de l'agriculture périurbaine soutenu par les grandes villes du système métropolitain. **La trame verte et bleue**, formée par les couloirs de circulation des espèces, les espaces naturels et la présence de nature au sein des espaces urbains, organise, aux côtés des réseaux de transport collectif, le lien entre les composantes de l'espace métropolitain. Dans les territoires urbains, la question de la préservation de la biodiversité selon une logique de cohabitation homme/nature est particulièrement importante. La biodiversité doit devenir un « produit » assumé collectivement autant dans les espaces naturels que dans les espaces urbains. Ce réseau naturel devra être complété par un programme métropolitain de pistes cyclables, comme le propose le programme URBAN Nîmes-Alès.

Le littoral bénéficiera d'une meilleure intégration aux politiques d'aménagement, à la fois pour s'adapter aux nouveaux risques (érosion, élévation du niveau de la mer), pour assurer sa régénération (remise en nature) et pour accélérer les mutations nécessaires (évolutions des consommations touristiques, maintien d'activités de pêche et de conchyliculture).

Mettre la métropole au service du territoire

L'un des « mandats régionaux » de la métropole en réseau est d'irriguer le territoire régional. Plusieurs leviers sont envisageables dans cette perspective :

- **La diffusion de l'innovation** à partir des ressources métropolitaines en recherche appliquée vers les acteurs économiques et sociaux des autres territoires de la région, comme c'est déjà le cas en agronomie par exemple.
- **La coproduction d'événements culturels** internationaux avec les autres territoires de la région.
- **La constitution de « circuits courts » régionaux**, pour assurer aux producteurs des autres territoires (agriculture, énergie, matériaux) l'accès au marché métropolitain.

Faire émerger une gouvernance métropolitaine

La métropole en réseau est multipolaire au plan institutionnel : déjà, les coopérations se dessinent, avec les communautés d'agglomérations et les SCOT ; avec la coopération entre Alès et Nîmes. Sans préjuger de l'évolution institutionnelle future, la gouvernance de la métropole en réseau pourra s'appuyer sur **une conférence métropolitaine** réunissant les principales entités et proposant des maîtrises d'ouvrage collectives sur les grands projets métropolitains.

Cette gouvernance métropolitaine, outre les grands projets communs, aura à faire émerger une identité métropolitaine et une conscience d'appartenance à un même espace.

Points d'appui

Plusieurs projets sont en réflexion ou en cours, qui constituent déjà des points d'appui de la métropole en réseau :

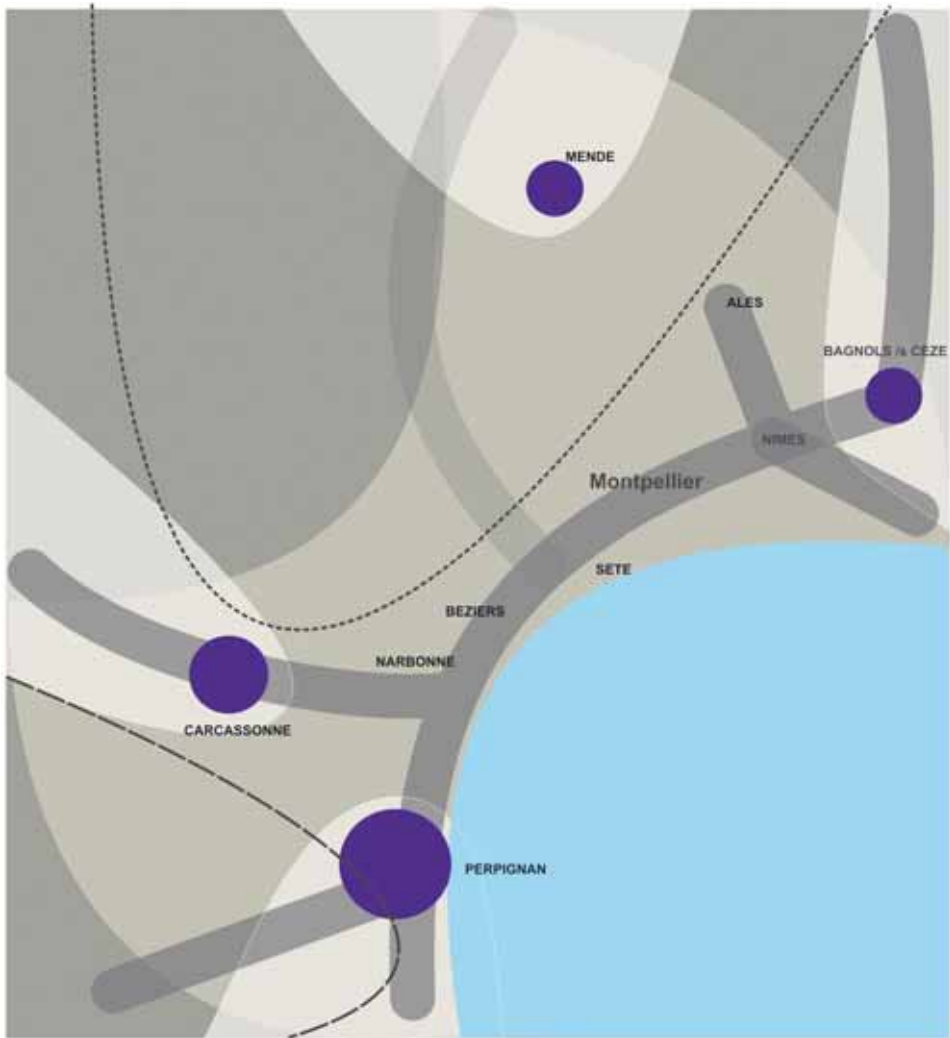
Le développement du port de Sète appelé à prendre une place plus importante dans les échanges méditerranéens, à condition de trouver les bonnes alliances. L'espace et les connexions nécessaires à son développement (branchement amélioré sur les réseaux routiers et ferroviaires, espace de stockage, de manutention et zones d'activités) devront être prévus.

L'opération Campus Sud de France qui regroupe les trois universités de Montpellier et l'école supérieure d'agronomie. Il a pour objectif de créer un vaste ensemble combinant lieu de vie, de travail et de recherche, de façon à atteindre la masse critique et une visibilité mondiale dans les domaines d'excellence : agro-environnement, bio-santé, chimie, mathématiques - informatique - physique - systèmes, eau, sciences de l'homme et de la société, entreprises.

La coopération métropolitaine entre Alès et Nîmes préfigure le réseau métropolitain. Elle prend la forme d'une réflexion commune recouvrant 3 SCOT et prend en charge plusieurs dossiers urgents : achèvement de la 2x2 voies, contournement routier nord-est et ouest de Nîmes, modernisation de la ligne SNCF Alès-Nîmes, stratégie commune en matière de tourisme et d'enseignement, gestion d'un cadre de vie menacé par l'étalement urbain...

Les têtes de pont de la région : équilibrer les forces centrifuges

Les têtes de pont



Dynamiques : un ralentissement

Les Têtes de pont regroupent **quatre territoires au croisement des 5 plaques métropolitaines** : Perpignan et l’espace catalan, l’Ouest Audois, Mende et le Nord Lozère, et le Gard Rhodanien.

Têtes de pont	1999	2007
Population	666 500	741 000
Emplois salariés privés	133 600	151 500
Poids dans l'emploi régional	28%	28%
Poids dans la population régionale	29%	29%

Sources : INSEE, UNEDIC – Les chiffres de population 2007 sont des estimations des services de la Région.

Têtes de pont	Population 1999	Population 2007 (estimation)	Part de la croissance régionale 1999-2007	Poids dans la population régionale 2007
Catalane	343 000	386 000	14% à 15%	14,9%
Ouest Audois	133 000	145 000	3% à 5%	5,6%
Nord Lozère	43 000	47 000	1% à 2%	1,8%
Gard Rhodanien	147 500	163 000	4% à 6%	6,3%
Total	666 500	741 000	22 à 26%	28,6%

Hormis l’Ouest audois, **l’attractivité des « têtes de pont » s’est ralentie** : entre 1990 et 1999, elles captaient 26% de la croissance démographique ; entre 1999 et 2007, elles n’en captent plus que 22% à 26 %. Il en va de même pour l’emploi : leur part dans l’emploi régional régresse légèrement entre 2000 et 2006. Le recul d’attractivité démographique est entièrement **imputable à l’espace catalan**, qui n’attire plus « que » 14% à 15 % du gain entre 1999 et 2007 contre près de 16% dans la décennie précédente. S’agissant de l’emploi, le rythme de croissance des têtes de pont est inférieur, dans la dernière période (2000-2006) à celui de la région, de la métropole et du quadrilatère.

Fonctions régionales : des interfaces stratégiques

La qualification des « têtes de pont » est un maillon essentiel d'une stratégie visant à **équilibrer les effets centrifuges exercés par les métropoles voisines**. Il s'agit, comme la région l'a entamé avec les parcs régionaux d'activités économiques (PRAE), de doter les territoires interfaces des moyens de développement, en appui sur le dynamisme des régions voisines avec lesquelles ils sont en interaction permanente. « L'Ouest audois de Carcassonne à Castelnaudary » avec l'aire métropolitaine toulousaine, « les Pyrénées orientales et l'agglomération de Perpignan » avec l'espace catalan ; « l'Est garodois et Bagnols-sur-Cèze » avec la vallée du Rhône et avec l'agglomération d'Avignon ; « la Lozère et Mende » avec le Massif Central. Il s'agit aussi de **conjuré le risque de « banlieurisation »** qui se fait sentir, notamment dans les relations de l'ouest audois avec l'aire métropolitaine toulousaine. Le développement global de la région passe par celui de ses interfaces.

Pour réussir ce pari, **ces têtes de ponts doivent disposer des différents leviers** à même de leur permettre de conduire des stratégies de développement durable en appui sur le potentiel des régions voisines.

Enjeux pour le territoire régional

Concevoir des « têtes chercheuses » pour le développement et la cohésion de la région

Chaque tête de pont, avec ses spécificités, doit **construire des relations avec les régions voisines**, qui lui permettent d'assurer le rôle de « tête chercheuse » du développement régional. Autrement dit, les têtes de ponts trouveront, avec les régions voisines (et la Catalogne pour ce qui concerne Perpignan), **les alliances, les réseaux et les projets qui permettent d'étendre, de diversifier et de consolider l'éventail d'activités et de services présent à l'échelle régionale**. L'enjeu est que ces territoires deviennent attractifs en terme d'emploi pour les habitants des régions limitrophes, et qu'ils ne soient pas seulement des lieux de résidence pour des actifs trouvant leur emploi hors des limites de la région. Il s'agit donc bien d'équilibrer les flux, de façon à ce que les actifs et les usagers puissent circuler dans les deux sens.

Cette fonction de tête chercheuse pourra selon les territoires, **s'appuyer sur un grand projet, conduit en coopération avec les régions voisines** : l'aménagement et la reconquête du Rhône pour l'Est gardois ; l'aménagement du canal du Midi pour l'Ouest audois pour ne citer que ces exemples.

Assurer la gestion durable d'un bassin de vie transrégional

Les têtes de ponts sont intégrées dans des échanges permanents avec les régions voisines, dont l'intensité s'est accrue ces dernières années. Cette interdépendance détermine, pour la vie quotidienne, des « bassins de vie » où les habitants trouvent leur emploi, leur domicile, leurs services et, pour partie, leurs loisirs, dans un espace interrégional. Des conventions seront passées avec les régions voisines pour **améliorer la gestion de la vie quotidienne**. Dans le domaine des transports collectifs, les TER devront assurer la continuité des liaisons partout où c'est possible (particulièrement dans le Gard et dans l'Aude). Dans d'autres domaines (notamment la formation), les conventions inter régionales permettront de monter **des opérations conjointes** ciblées sur les enjeux et les besoins des bassins de vie interface.

Partout où c'est nécessaire et possible, la Région soutiendra les initiatives visant à concevoir des démarches conjointes d'aménagement de l'espace et d'urbanisme (à l'exemple du SCOT du Lauragais).

Optimiser les retombées sur les espaces ruraux

Les têtes de pont englobent des espaces ruraux, et pas seulement des villes. La fonction de tête chercheuse et de gestion des bassins de vie inter régionaux servira aussi de **point d'appui pour les espaces ruraux**, ou « avant-pays » situés dans l'espace « tête de pont ». Le rapport ville-territoire varie selon les « têtes de pont » : dans l'Est gardois, les villes sont extérieures à la région (Avignon, Arles), en Lozère et dans l'Aude, c'est dans la région Languedoc-Roussillon que se situent les villes de référence du bassin de vie ; dans les Pyrénées-Orientales enfin, Perpignan joue un rôle moteur face à Gérone qui pèse à peu près le même poids. **Des solutions spécifiques de solidarité urbain/rural** devront être trouvées dans chaque cas, de façon à ce que le développement des têtes de pont ne soit pas seulement urbain mais profite à l'ensemble des territoires concernés.

Points d'appui

Plusieurs projets sont en réflexion ou en cours, qui constituent déjà des points d'appui pour la consolidation des têtes de pont :

Les Parcs régionaux d'activité : 7 d'entre eux seront implantés dans les têtes de pont : Carcassonne, Limoux, Castelnaudary, Bagnols sur Cèze (2), Rivesaltes, Mende.

Les projets d'extension des TER vers Toulouse, Lyon et Marseille contribueront à structurer les bassins de vie inter régionaux.

Le pôle de compétitivité Derbi fondé par l'Université de Perpignan et des entreprises spécialisées dans les énergies renouvelables, soutenu par l'ADEME et le CNRS, a pour mission de développer, au niveau régional, national et international, l'innovation, la recherche, la formation, le transfert de technologie, le développement et la création d'entreprises dans le domaine des énergies renouvelables appliquées au bâtiment et à l'industrie.

Le parc technologique de la Cèze (PRAE) et les perspectives de l'Institut de Chimie séparative ouvert par le CEA et soutenu par le contrat de plan Etat-Région et le pôle de compétitivité TRIMATEC, conforte la vocation de ce territoire dans la recherche de pointe.

Le quadrilatère : impulser un espace de développement appuyé sur les villes du Languedoc

Le quadrilatère



Dynamiques : une nouvelle croissance

Entre la métropole et les têtes de pont, le centre de l'espace régional est structuré par un quadrilatère qui s'appuie sur Agde, Pézenas, Lézignan-Corbières et Port La Nouvelle, dont Bézier et Narbonne occupent le centre. Le cœur du Languedoc a retrouvé une dynamique : alors qu'entre 1990 et 1999 il accueillait moins de 10% des nouveaux arrivants dans le Languedoc-Roussillon, il en capte entre 15% et 20 % entre 2000 et 2007 et voit son poids dans la population régionale augmenter légèrement pour dépasser 14% en 2007. Si son poids dans l'emploi total ne se modifie peu (aux alentours de 12 à 13% de l'emploi salarié privé régional), **il retrouve un rythme de croissance équivalent au rythme régional.**

Quadrilatère	1999	2007
Population	321 000	369 000
Emplois salariés privés	59 500	67 500
Poids dans l'emploi régional	13%	12,5%
Poids dans la population régionale	14%	14,2%

Sources : INSEE, UNEDIC - Les chiffres de population 2007 sont des estimations des services de la Région.

Fonctions régionales : un territoire en émergence au cœur de la région

Le quadrilatère se trouve **au cœur des influences « métropolitaines »** : l'espace métropolitain de Montpellier, l'espace toulousain et l'espace catalan. Ce système central présente **un potentiel de développement considérable**, confirmé par l'inflexion récente des rythmes de croissance.

A terme, ces villes du Languedoc vont se trouver reliées par un réseau dense combinant route et rail (ligne classique et ligne à grande vitesse), liaisons aériennes et liaisons maritimes. Dans le quadrilatère en effet, se connecteront l'A 75, l'A 9 et l'A 61 et à long terme, deux lignes à grande vitesse : Montpellier-Barcelone-Toulouse.

Ces villes du Languedoc disposent d'un atout important, celui d'**une culture urbaine ancienne**, avec des centres bien identifiés et un patrimoine considérable. Elles ont la capacité d'« attirer et accueillir » une partie de la population attendue en Languedoc-Roussillon, en constituant un pôle d'équilibre dynamique par rapport à la métropole. L'attractivité pour les actifs sera une garantie pour les entreprises. La gare de la future LGV, sera un point d'ancrage pour des projets de développement dont l'impact viendra renforcer le rôle de centralité de ces villes pour un territoire élargi.

Enjeux pour le territoire régional

Ouvrir le territoire à 360°

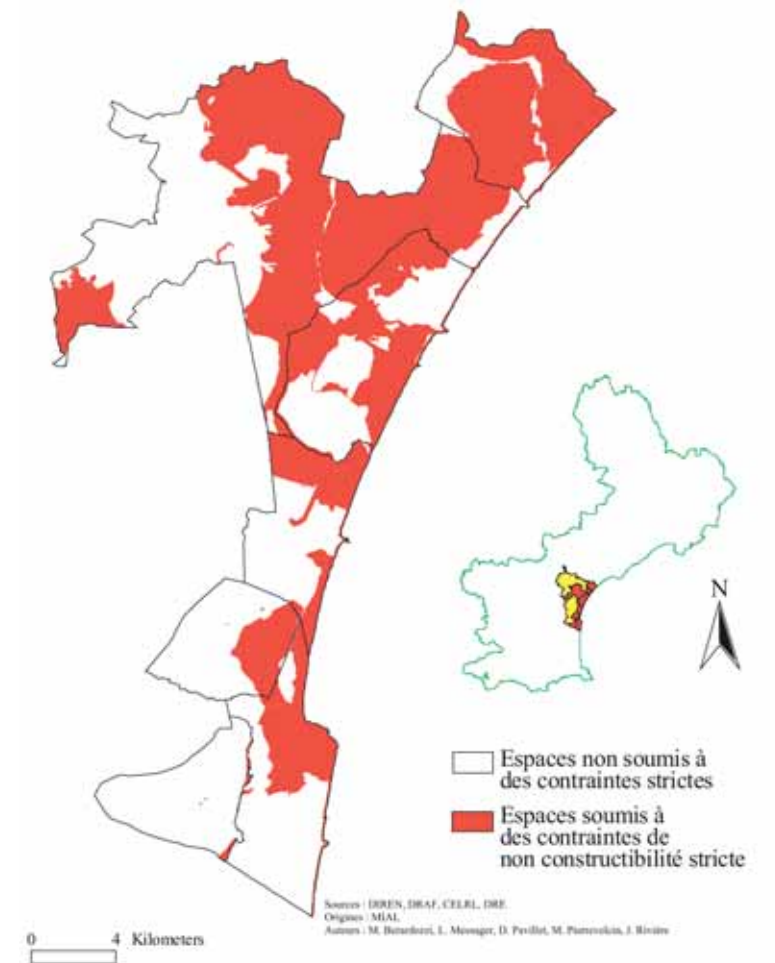
La combinaison des axes routiers, ferroviaires et d'un port apporte à cet espace un potentiel de développement considérable profitable à la région dans son ensemble. Le territoire sera **ouvert à 360°** et relié à la fois au Nord de l'Europe et au Sud de la Méditerranée. Tout l'enjeu est que ce potentiel ne transforme pas l'espace au cœur du Languedoc en « carrefour », traversé par des flux en tous sens. Il s'agit au contraire d'accompagner les acteurs locaux, agglomérations et SCOT notamment, dans la consolidation d'un modèle spécifique de développement, qui puisse contribuer au développement régional. Le projet URBAN Béziers - Narbonne en est l'annonce.

Pour garantir les effets leviers de l'ouverture, quatre chantiers seront entrepris avec les acteurs locaux :

- > Une réflexion globale sur la logistique, qui se développe à un rythme soutenu, de façon à organiser au mieux les trafics, à accroître la multimodalité, (route, fer, maritime, aérien), à optimiser les infrastructures existantes ou nouvelles.
- > Une réflexion globale sur le tourisme et son évolution dans cet espace : le cap d'Agde par exemple reste la première station balnéaire européenne, avec plus de 10 millions de nuitées par an.
- > Une réflexion commune sur l'impact de la LGV et l'enjeu représenté par la gare TGV.
- > Une réflexion sur la constitution d'un pôle d'enseignement supérieur et de recherche en lien avec de nouvelles filières d'activités.

Ménager un espace fragile

Exemple d'un espace sous contrainte : le SCOT de la Narbonnaise



L'espace du quadrilatère est fragile du point de vue environnemental et exposé aux risques, notamment d'inondation. Les contraintes sont donc fortes, entre les espaces littoraux, les zones inondables, les paysages fragiles. L'accueil d'habitants supplémentaires à l'échelle du quadrilatère devra se faire dans des conditions d'extrême attention à **la qualité environnementale du développement urbain** : qualité des matériaux, originalité des formes urbaines, performance énergétique des constructions, maîtrise de l'espace consommé, réversibilité des espaces.

Les stratégies déployées par les acteurs territoriaux vont dans le sens d'un développement maîtrisé et éco-responsable. Le quadrilatère peut, à ce titre, devenir un espace où s'inventent **des formes de maîtrise du développement et de gestion urbaine** susceptibles de se diffuser à l'échelle de la région, et au-delà. Ce pourrait être le creuset du laboratoire régional du XXI^{ème} siècle en ce domaine.

Assurer les complémentarités entre les territoires du quadrilatère

La réussite du projet s'appuie sur un principe de complémentarité :

- > **Les liens avec les territoires voisins et avec l'ensemble régional** : les spécialisations construites au sein du quadrilatère et sa position centrale lui permettent de jouer en interaction avec Midi-Pyrénées, les espaces audois et catalans, et avec la métropole en réseau.
- > **Les liens et les complémentarités au sein du territoire** : répartition des fonctions urbaines supérieures (enseignement, recherche, culture, santé) ; coordination des politiques de transport urbain et interurbain ; coordination des politiques de l'habitat.
- > **Les liens et les complémentarités entre les villes et les territoires ruraux ou périurbains** : stratégie touristique commune articulant littoral, ville et espaces ruraux ; politique des services collectifs partagés (santé, poste et France Télécom...) ; appui au développement des services et des commerces dans les petites villes et les villages.

Pour assurer cet ensemble de complémentarités, **un dispositif de gouvernance** devra voir le jour, permettant la rencontre et la confrontation entre les stratégies des différents acteurs institutionnels du quadrilatère.

Points d'appui

Plusieurs projets sont en réflexion ou en cours, qui constituent déjà des points d'appui du quadrilatère :

Le projet URBAN Narbonne-Béziers en cours de constitution

Le Projet Aqua Domitia prévoit une extension du canal BRL jusqu'à Narbonne, en passant par Béziers

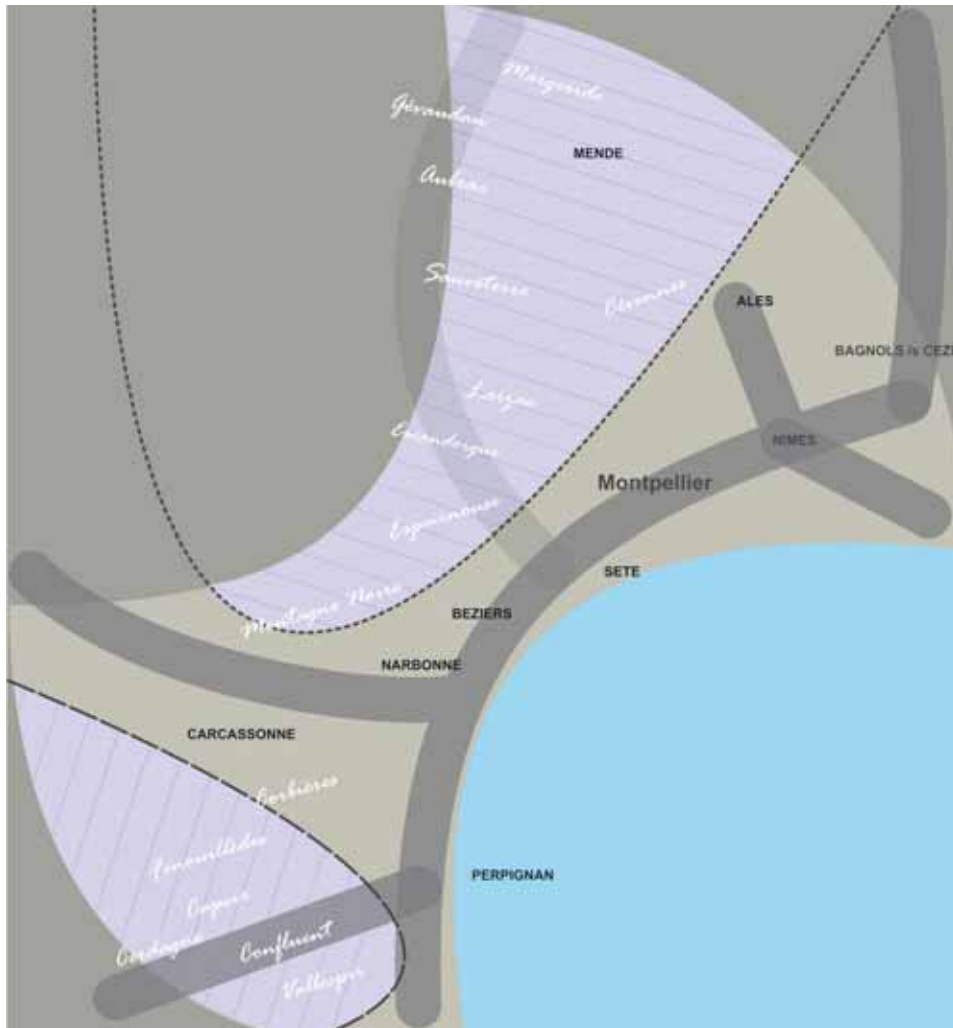
Les investissements consacrés à la modernisation du Port de La Nouvelle consolident sa double vocation (pêche et commerce) et permettent d'envisager une progression de son activité.

Les projets de développement urbain durable portés par l'agglomération de Narbonne et le SCOT de la Narbonnaise témoignent d'une capacité à accueillir des habitants supplémentaires de manière éco responsable.

Le projet de quartier durable de Pézenas, inscrit dans le programme européen « Med-écoquartiers » (création de quartiers durables en Méditerranée), prévoit la création à Saint-Christol de 500 à 600 logements bio-climatiques. Ce projet est reconnu et soutenu par l'ADEME.

Les avant-pays : inventer de nouveaux modèles de développement rural

Les Avants-Pays



Dynamiques : une attractivité retrouvée

Avant pays	1999	2007
Population	286 000	317 000
Emplois salariés privés	56 500	55 500
Poids dans l'emploi régional	12%	10,5%
Poids dans la population régionale	12,5%	12%

Sources : INSEE, UNEDIC - Les chiffres de population 2007 sont des estimations des services de la Région.

Une nouvelle ruralité s'invente dans le Languedoc-Roussillon. Dans des zones de faible densité se conjuguent des productions agricoles de qualité (viticulture, élevage...), une économie résidentielle (installations d'urbains, résidences secondaires), des réussites dans le champ de l'économie productive (notamment agroalimentaire) et une économie touristique souvent performante.

L'attractivité démographique des avant-pays a connu, depuis 2000, **un redressement spectaculaire** : alors qu'ils n'accueillaient que 1% de la croissance démographique régionale entre 1990 et 1999, ils en captent entre 9 % et 13 % entre 2000 et 2007. Tous les avant-pays voient leur part progresser dans l'accroissement démographique régional, quoique de façon inégale : en tête, les avant-pays de l'Hérault (plus de 4 % de la croissance régionale entre 2000 et 2007), suivi des avant-pays de l'Aude (environ 3%) et des avant-pays des Pyrénées-Orientales (près de 2%) ; les avant-pays du Gard se redressent : leur contribution à la croissance régionale était négative avant 1999 et elle devient positive depuis (plus de 1 %) ; la Lozère, enfin, confirme l'arrêt de son hémorragie démographique, en recueillant entre 0,5 % et 1 % de l'accroissement régional.

En termes d'emplois, en revanche, la situation des avant-pays ne progresse pas, du moins dans leur ensemble, car cette moyenne recouvre des rythmes très contrastés : entre 2000 et 2007, l'emploi salarié privé progresse nettement en Lozère (17%), dans la vallée de l'Hérault, dans les Corbières et en Cerdagne, alors qu'il régresse au Vigan, à Ganges, dans les hauts cantons de l'Hérault, dans le Minervois, la Haute Vallée de l'Aude et les Fenouillèdes. Globalement, les avant-pays ont connu **une variation négative de l'emploi entre 2000 et 2007**. Ainsi, du point de vue prospectif, l'enjeu est tout autant l'accueil démographique que le maintien, et le développement de l'emploi.

Fonctions régionales : une ruralité contemporaine

Même si les contrastes (de densité, de revenu...) sont importants entre les avant-pays et les espaces urbains, les premiers sont en passe de construire des modèles originaux de nouvelle ruralité, qui leur permet de tenir leur place dans le système régional et participer à l'attractivité globale de la région. **Ces modèles spécifiques doivent être soutenus**, encouragés, accompagnés. Ils prendront leur part de l'accueil des nouveaux habitants de la région, en maîtrisant le risque de la déstabilisation par l'installation massive de ménages ou par une trop grande spécialisation « récréative ». La densité restera faible dans les avant-pays et **la polyvalence des activités doit être maintenue**. Cependant, certains handicaps dus à l'enclavement devront être réduits, par exemple par la diffusion, déjà amorcée, des réseaux de transport de données à haut débit, permettant de créer ou de développer des activités productives ou de service dans des zones peu denses. Ces nouvelles ruralités s'appuient sur un réseau de villages et de bourgs, où les services collectifs devront être assurés de façon adaptée aux besoins des populations et aux caractéristiques de la géographie (paysages, densités de population).

Dans ces territoires, la question de la gestion intégrée des écosystèmes, selon **une logique de cohabitation homme/nature** est particulièrement importante. La biodiversité doit devenir un « produit » assumé collectivement. De ce point de vue, les avant-pays peuvent confirmer, ou développer, une fonction de laboratoire d'un modèle alternatif en matière agricole, touristique, de services et d'habitat.

D'une façon générale, les avant-pays seront autonomes - au sens où ils ne seront plus totalement dépendants d'emplois et d'activités urbaines - tout en étant « connectés » aux ressources et aux marchés urbains, notamment par le biais des technologies de l'information.

Enjeux pour le territoire régional

Assurer les conditions d'un accueil démographique équilibré

Le redressement est patent, mais **il ne se manifeste pas partout de manière équivalente**. Certains territoires, comme les hauts cantons de l'Hérault, ont plutôt pour enjeu d'appivoiser ou de maîtriser le processus de périurbanisation qui leur apporte une forte croissance démographique, et une forte croissance de l'emploi. D'autres, comme les Cévennes, souhaitent accueillir, mais dans des conditions qui respectent l'environnement. Les hauts cantons de l'Aude souhaitent accueillir de la population, mais en bénéficiant des appuis qui leur permettent d'assurer les services collectifs. La Lozère a besoin d'accueillir plus de population, ce qui suppose d'ouvrir le foncier, avec l'aide du Département et de la Région. Les avant-pays des Pyrénées-Orientales font preuve d'une certaine prudence.

Ainsi, **selon les territoires, la stratégie de l'accueil sera diversifiée** : plutôt centrée sur les petites villes dans les Pyrénées-Orientales et dans l'Aude, elle sera plus diffuse en Lozère et dans le Gard ; relativement prudente dans les Pyrénées-Orientales, elle sera plus offensive en Lozère.

Partout cependant, trois questions devront être traitées : la qualité environnementale, la diversité des produits habitat reflétant la diversité sociale et l'accessibilité au réseau de services.

Inventer les nouveaux services collectifs

Le processus de **restructuration des services publics** est en marche. Même si on ne le cautionne pas, il faut en tirer les conséquences pour les avant-pays. Il ne s'agit pas de maintenir à toute force un maillage territorial très fin. La question est bien plus celle de l'accès à des services de même qualité que dans les territoires plus denses. Il faut donc innover pour assurer aux avant-pays le niveau de services qui permette à la fois de répondre aux besoins de la population et de leur conférer l'attractivité suffisante pour développer les potentialités de la « nouvelle ruralité ». La stratégie régionale d'aménagement sera particulièrement attentive à trois enjeux :

- > **La couverture de l'ensemble du territoire en réseaux numériques de haut débit**, afin de permettre le développement d'une « ruralité de la connaissance ».
- > **L'élaboration de « bouquets de services »**, en appui sur les villes ou les bourgs proches, de façon à maintenir dans les avant-pays les services médicaux, sociaux, culturels et de formation de base.
- > **La création de nouvelles autorités organisatrices de transport**, incluant les villes, les départements et les communautés de communes des avant-pays, afin d'apporter des moyens de déplacement collectifs (transport à la demande, covoiturage, bus...) dans les avant-pays.

Accroître la réciprocité économique entre l'espace urbain et les avant-pays

Les avant-pays peuvent être **des territoires d'innovation et de production technologique**, de nombreux exemples l'attestent. L'activité fondamentale de ces territoires, ce qui en fait le caractère « rural », c'est la persistance et le renouvellement d'une économie spécifique qui occupe l'espace et en maintient ou en modifie les traits originaux : l'agriculture et les industries de transformation, les industries extractives et, de plus en plus, la production énergétique. Ces traits originaux ne doivent pas contribuer à isoler ces territoires du reste de la région - que l'isolement soit volontaire ou forcé. La relation ville/campagne est historique ; elle est en perpétuelle évolution. Ces évolutions constituent autant de point d'appui pour construire des relations « gagnant/gagnant » entre les villes et les avant-pays. Selon les territoires et leurs enjeux, la stratégie régionale d'aménagement visera à :

- > **Permettre les conversions économiques nécessaires** pour pallier l'affaiblissement des activités traditionnelles (viticulture, arboriculture). Ces conversions peuvent concerner les activités traditionnelles ou de nouvelles activités, attirées par le cadre, les ressources et la qualité des services.
- > **Accompagner la montée en qualité des productions**, en tirant profit des ressources des villes du Languedoc-Roussillon : diffusion d'innovations technologiques, ouvertures commerciales, rencontres d'affaires.
- > **Organiser des circuits courts d'échelle régionale** pour mieux utiliser le potentiel de consommation des espaces urbains du Languedoc-Roussillon au bénéfice des productions des avant-pays.

Points d'appui

Plusieurs projets sont en réflexion ou en cours, qui constituent déjà des points d'appui pour la consolidation des avant-pays :

La centrale solaire Thémis de Targasonne dans les Pyrénées-Orientales, réhabilitée en 2005 pour produire de l'électricité, poursuivre des recherches et créer un espace touristique, témoigne du fait que les avant-pays peuvent être des terres d'innovation.

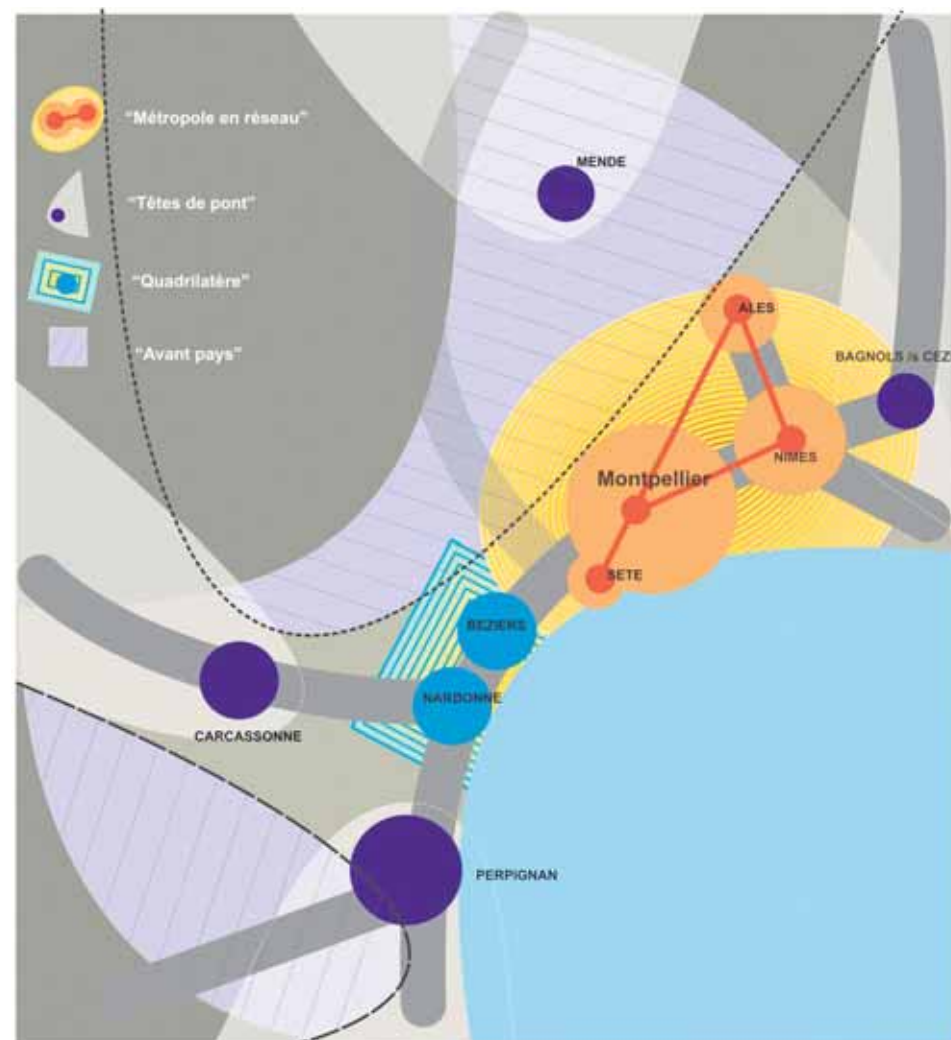
La création de cabinets médicaux en temps partagés entre les villes et les espaces ruraux montre un moyen d'échapper à la désertification médicale, d'assurer le maintien des services en milieu rural en s'appuyant sur la solidarité entre villes et territoires. Les maisons de la santé participent aussi du maintien d'un maillage médical à la campagne.

La création de l'université de la vigne et du vin en pays Corbières Minervois, un lieu d'analyse et d'échanges dans une approche à la fois scientifique, économique et culturelle du secteur viticole.

La présence, à Florac de l'institut supérieur d'agronomie est un atout pour la modernisation de l'agriculture en Lozère.

La création d'une ligne de bus d'Alès à Mende pour poursuivre les déplacements liés au TER.

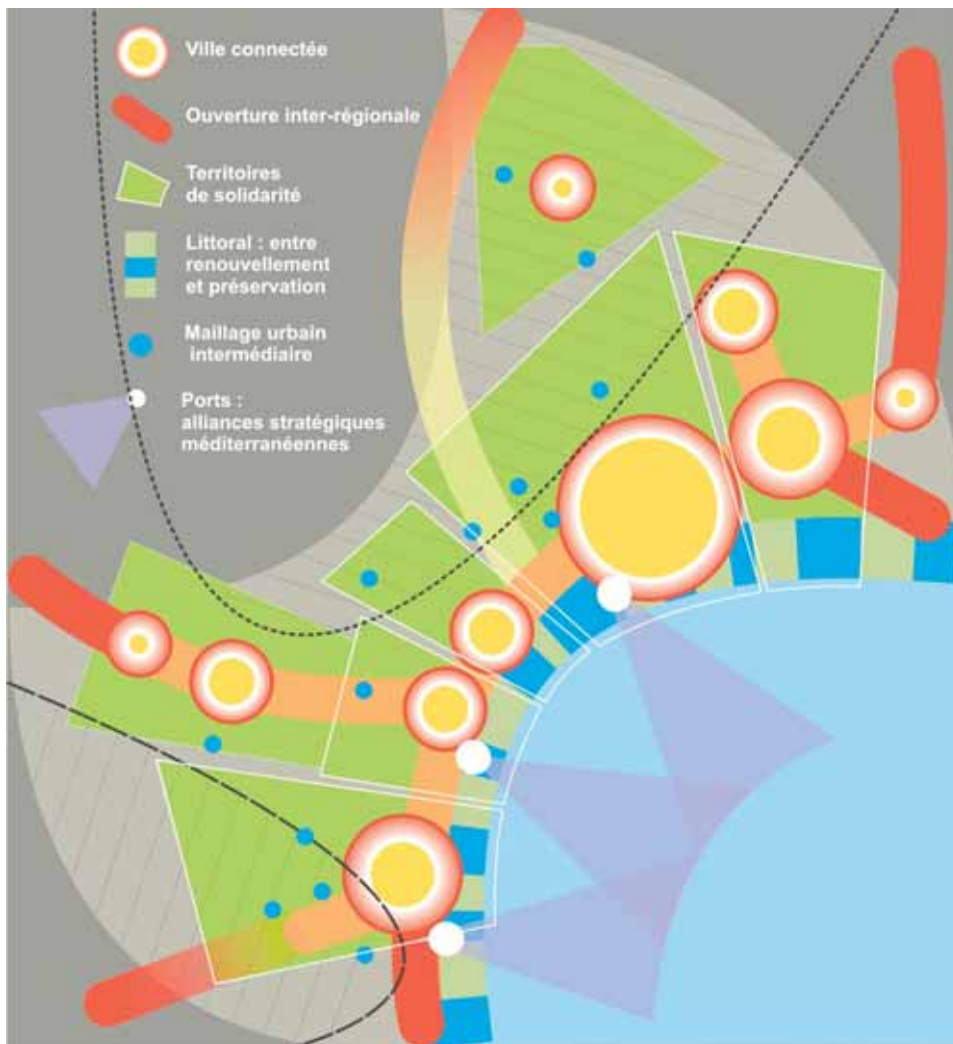
Carte de synthèse : Les territoires du Languedoc-Roussillon dans les dynamiques régionales



Troisième partie

Les orientations stratégiques pour 2030

Les orientations stratégiques



Les orientations stratégiques visent à **mettre en œuvre les trois paris (accueil, mobilités, ouvertures) en s'appuyant sur les principaux leviers de l'aménagement du territoire** : les infrastructures de transport, l'habitat, l'usage de l'espace, les grands équipements. Ces orientations ne sont pas exhaustives, dans la mesure où elles prennent en compte les autres politiques publiques, celles de l'État, de la Région et des autres collectivités territoriales.

- > **Pour l'accueil** : l'orientation du SRADDT consiste à assurer une répartition plus équilibrée de la population et de l'emploi dans les vingt prochaines années, de façon à mieux gérer l'impact de la croissance démographique sur les ressources en espace, en paysage et en eau.
- > **Pour la mobilité** : l'orientation du SRADDT consiste à assurer une armature régionale de mobilité qui décloisonne les différents bassins, facilite les échanges et l'accès du plus grand nombre d'habitants aux ressources (emploi, santé, formation, culture, loisirs), dans un objectif de solidarités territoriales.
- > **Pour l'ouverture** : l'orientation du SRADDT consiste à mieux intégrer le Languedoc-Roussillon dans les systèmes d'échanges de proximité (avec les autres régions), transnationaux (avec notamment l'Espagne et la Catalogne) et Euroméditerranéens.

L'accueil : vers un espace économe

L'apport de population pose trois questions au Languedoc-Roussillon :

- > **Comment assurer une répartition plus équilibrée des habitants et des emplois**, de façon à mieux répartir les opportunités de développement et à mieux gérer la pression sur les ressources que fait peser la croissance démographique ?
- > **Comment assurer un accueil qui prenne en compte la diversité des besoins et des aspirations des habitants actuels ou futurs ?** Notamment comment penser l'évolution de l'habitat dans les vingt prochaines années, en tenant compte à la fois de l'évolution des modes de vie et des nécessités de l'éco responsabilité ?
- > **Comment enfin assurer un accueil compatible avec le maintien d'activités agricoles et d'espaces naturels** qui permettent de préserver (ou d'accroître) la biodiversité de la région ?

La vision régionale promeut un territoire économe : une répartition des hommes et des activités qui pèse le moins possible sur les ressources de la région et qui tend vers un équilibre entre les territoires.

Parvenir à une répartition plus équilibrée des habitants et des activités à l'échelle de la région

Le fil de l'eau

Trois tendances s'affirment depuis le début des années 2000 :

- > **Tous les territoires retrouvent de l'attractivité démographique** ; particulièrement les avant-pays dont l'évolution était négative entre 1990 et 1999, qui connaissent tous un rythme positif. Le quadrilatère retrouve une attractivité forte, en passant de 10 à 16% des gains de population.

- > **Le poids démographique de la métropole continue de s'accroître**, mais à un rythme moins rapide que précédemment : elle ne capte que « 50% » des nouveaux arrivants entre 1999 et 2007, contre près de 65% entre 1990 et 1999.
- > **L'emploi se concentre dans la métropole** : la métropole continue de capter plus de 60% des gains d'emploi entre 2000 et 2006.

Si ces tendances se poursuivent, **le territoire court plusieurs risques** :

- > Celui d'un **décalage croissant entre la localisation des emplois et celle des actifs**. Même s'il n'y a pas nécessairement adéquation entre les emplois et les actifs résidents, à l'échelle de grands territoires comme le quadrilatère ou les têtes de ponts, le déséquilibre emplois/actifs pose à terme un problème de qualité de vie et de ressources pour les acteurs locaux.
- > Celui d'une **trop grande concentration des pressions anthropiques sur les milieux et les ressources** : même si le rythme de croissance de l'espace métropolitain s'est légèrement ralenti entre 1999 et 2007, sa vitesse acquise continue de lui conférer une avance forte, ce qui fait que son poids dans l'ensemble, mécaniquement, continue d'augmenter. Or il y a là des marges de manœuvre possible, à la fois pour élaborer un modèle urbain de « métropole en réseau » faisant alterner des zones denses et des espaces ouverts, agricoles ou naturels et pour assurer une diversité des modèles de développement à l'échelle régionale (dans les avant-pays, le quadrilatère et les têtes de pont).

Population	1990	1999	2007 ¹	Part de la croissance régionale 1990-1999	Part de la croissance régionale 1999-2007	Poids dans population 1999	Poids dans population 2007	Taux annuel de variation 1999-2007
Avant-pays	284 000	286 000	317 000	1%	10%	12,5%	12%	1,3%
Métropole	907 000	1 022 000	1 167 500	63,5%	49%	44,5%	45%	1,7%
Quadrilatère	303 800	321 000	369 000	9,5%	16%	14%	14%	1,8%
Têtes de pont	619 500	666 500	741 000	26%	25%	29%	29%	1,3%
Tête de Pont Catalogne	314 500	343 000	386 000	16%	15%	14,9%	14,9%	1,5%
Tête de pont Lozère	42 100	43 000	47 000	0,5%	1,3%	1,9%	1,8%	1,1%
Tête de Pont Gard	133 800	147 500	163 000	7,5%	5,2%	6,4%	6,3%	1,3%
Tête de Pont Aude	128 900	133 000	145 000	2%	4%	5,8%	5,6%	1,1%
Total	2 114 300	2 295 500	2 594 500	100%	100%	100%	100%	1,5%

¹ Les chiffres de population 2007 et les taux annuels de variation 99-2007 sont des estimations du Conseil Régional à partir des données partielles du recensement de la population.

Source : INSEE, UNEDIC.

Emplois salariés privés	2000	2006	Part de la croissance régionale 2000-2006	Poids dans l'emploi régional 2000	Poids dans l'emploi régional 2006	Variation annuelle 2000-2006
Avant pays	56 500	55 600	-1,5%	12%	10,5%	- 0,3%
Métropole	223 700	265 400	63%	47%	49%	2,9%
Quadrilatère	59 500	67 900	12%	13%	12,5%	2,2%
Tête de pont	133 600	151 500	26,5%	28%	28%	2,1%
Tête de Pont Catalogne	64 800	75 200	15,1%	13,7%	13,9 %	2,5%
Tête de pont Lozère	12 200	12 900	1,1%	2,6%	2,4%	0,9%
Tête de pont Gard	27 000	29 900	4,5%	5,7%	5,5%	1,7%
Tête de pont Aude	29 600	33 500	5,8%	6,3%	6,2%	2,1%
Total	473 300	540 400	100%	100%	100%	2,2%

Source : INSEE, UNEDIC.

Les objectifs de la vision régionale

La vision régionale vise à **infléchir ces tendances, de façon à mieux équilibrer la population et les emplois**. Il s'agit d'assurer le maintien d'une diversité de modèles de développement (notamment les avant-pays), en réduisant les risques de trop grande concentration humaine sur la métropole. La région et les collectivités territoriales apporteront leur soutien pour la réalisation de ces objectifs, qui dépendent essentiellement de la mobilisation des acteurs locaux.

Hypothèses de répartition de la croissance de l'emploi et de la population selon les territoires de la région

	Part de la croissance de la population régionale 2008-2030	Taux de variation annuelle de la population 2008-2030	Part de la croissance de l'emploi régional 2008-2030
Avant-pays	12%	1,3 %	10%
Métropole	45%	1,5 %	47%
Quadrilatère	17%	1,6 %	15%
Tête de pont	26%	1,4 %	28%
Total	100%	1,54 %	100%

Source : Hypothèse régionale.

Avant-pays : maintien du rythme de croissance démographique constaté depuis dix ans; passage d'un taux de variation d'emploi négatif sur la dernière période, à un taux de variation positif de façon à maintenir la part des avant-pays dans l'emploi total. L'enjeu est de **soutenir une politique d'accueil démographique et de croissance de l'emploi dans les avant-pays**. Cet objectif est ambitieux au regard des tendances récentes. Il sera atteint grâce à la conjonction des politiques territoriales et des initiatives des acteurs des avant pays. D'une part, le développement de l'emploi sera très largement diffus, lié aux services à la personne ou à la création d'activités nouvelles par des entrepreneurs individuels ; la part prise par les zones d'activités continuera vraisemblablement d'être minoritaire dans le développement de l'emploi. D'autre part, le développement de l'emploi sera lié à celui de la démographie : les politiques d'accueil démographique dans les avant pays seront donc décisives. La Région soutiendra les politiques foncières et immobilières visant à proposer une offre nouvelle.

Métropole : *ralentissement du rythme de croissance de l'activité et de l'emploi, de façon à contenir la progression du poids de l'espace métropolitain dans l'ensemble régional*. L'espace métropolitain conserve un poids dans l'emploi régional supérieur à celui de sa population du fait des besoins de *masse critique* et de concentration de l'emploi dans certains secteurs. Maintenir une faible croissance démographique est une condition d'une meilleure répartition de celle-ci à l'échelle régionale, notamment dans les avant-pays et le quadrilatère. C'est aussi une condition favorable à la réalisation d'un nouveau modèle urbain dans la métropole.

Quadrilatère : *maintien du rythme de croissance démographique constaté depuis dix ans et accélération du rythme de croissance de l'emploi, de telle façon que le quadrilatère atteigne, d'ici à 2030, l'équilibre global création d'emploi/croissance démographique*. Il s'agit de soutenir les villes du quadrilatère dans leur projet de développement social et économique en apportant les moyens qui leur permettront de constituer un pôle d'équilibre au développement de la métropole.

Têtes de pont : *maintien du rythme de croissance démographique constaté depuis dix ans, et accélération du rythme de croissance de l'emploi, de façon que les têtes de pont assurent une plus grande attractivité vis-à-vis des régions extérieures*. A cet égard, les enjeux diffèrent d'une tête de pont à l'autre : la Lozère, l'ouest audois et le Gard rhodanien se situent dans un bassin de vie inter régional dans lesquels il faut améliorer la quantité, la qualité, la localisation des emplois, des logements et des services (santé, formation, transports...). Pour la tête de pont Catalane, l'enjeu est à terme de constituer avec Gérone un véritable bipôle, susceptible de constituer un foyer de développement à mi-chemin de Barcelone et de Montpellier. Le soutien à l'activité économique et aux fonctions supérieures (par exemple l'enseignement supérieur) de Perpignan est donc un objectif d'intérêt régional.

Cette répartition proposée de la population est compatible avec les orientations des SCOT existants. Elle suppose la mise en œuvre de deux infrastructures : *Aqua domitia*, pour assurer une répartition équilibrée de la ressource en eau entre les différents territoires ; et la *ligne à grande vitesse LGV* (voir partie suivante) pour assurer des mobilités durables.

Objectifs développement durable	Pour le développement économique	Pour la cohésion sociale	Pour la protection des ressources environnementales
	Rééquilibrage emploi/habitants à l'échelle des grands territoires	Meilleure répartition des habitants au regard des lieux d'emploi et des centralités Structuration de l'espace régional : Montée en puissance de pôles régionaux	Meilleure répartition de la pression humaine sur l'ensemble du territoire et à proximité des axes de transports collectifs et performants

Vers une politique de l'habitat durable

L'habitat

Le marché du logement induit un espace urbanisé de faible qualité environnementale et patrimoniale, porteur de risques sociaux, économiques et environnementaux. Il est dominé par deux phénomènes : la logique d'accession à la propriété au dépend du locatif et la construction de maisons individuelles isolées au dépend du collectif et semi collectif.

- > **Au plan économique**, le problème est moins celui de l'étalement urbain que celui de la dispersion. L'éclatement de l'habitat dans l'espace régional, particulièrement sensible aux franges des aires urbaines induit des coûts considérables : mobilité en véhicule individuel, coûts de congestion, coût de construction et de gestion des réseaux, alors que les marges de manœuvre financières des collectivités sont étroites.
- > **Au plan social**, le risque est de trois ordres. D'une part celui d'une moindre accessibilité aux ressources et aux emplois pour les individus. D'autre part, celui d'une perte de valeur patrimoniale des logements, au moment de la revente. Enfin, l'orientation dominante du marché est défavorable au logement locatif, et au logement locatif social, alors même que les revenus moyens des habitants de la région sont inférieurs à ceux de la France de province.
- > **Au plan environnemental**, ce type d'habitat consomme de la ressource d'espace et de paysage. De plus, la qualité souvent médiocre des constructions du point de vue environnemental, induit des coûts de gestion élevés (isolation insuffisante, architecture pas adaptée au climat...).

Le modèle de l'accession à la propriété et de surcroît en maison individuelle ne doit pas rester dominant, du moins dans sa forme actuelle. En effet, l'évolution des mobilités au cours du cycle de vie entraînera vraisemblablement une certaine désaffection des ménages pour ce type d'habitat, pour se porter vers des produits plus souples, qui supposent un investissement moins lourd, et qui évitent une fixation de longue durée en un même lieu. Terre de mobilités, le Languedoc-Roussillon doit être vigilant à ne pas assigner ses habitants à résidence.

Les politiques régionales viseront à une meilleure répartition de l'offre entre habitat individuel et habitat collectif d'une part, entre logements en accession et logements locatifs d'autre part. Cette transformation progressive du marché du logement, implique de travailler dans plusieurs directions :

- > L'augmentation progressive de la part du logement locatif ;
- > L'augmentation de la part de logements accessibles à des revenus modestes et notamment la part de logements sociaux ;
- > Les nouveaux modes d'habitat en semi collectif ou en individuel dense (maisons mitoyennes avec cœur d'îlot en jardin collectif ou semi privatif, cheminements entre les cœur d'îlots...)

Hors espaces ruraux et avant-pays, le seuil de 40 logements à l'hectare pourrait constituer une référence commune de densité minimum. L'ensemble des espaces urbains (métropole, quadrilatère et têtes de pont) devrait accroître de manière significative l'offre de logements accessibles pour des ménages à des revenus modestes.

La reconquête du périurbain

Il ne suffira pas de freiner l'expansion périurbaine. Elle aura de toute façon lieu, sous la double pression de l'accroissement de la population et de la diminution de la taille des ménages. Tout en travaillant à l'invention de nouvelles formes urbaines, il faudra aussi **anticiper sur le devenir à long terme des espaces pavillonnaires existants**. Ceux-ci risquent de devenir des friches à faible valeur, du fait de leur faible qualité urbaine et d'une érosion de leur prix sur le marché de l'occasion. Les actuels propriétaires peuvent se trouver coincés dans des maisons qui auront perdu leur valeur d'origine. Déjà, les premières couronnes des aires urbaines, qui ont connu la « périurbanisation » la plus ancienne, connaissent une moindre attractivité démographique ces dernières années. Redonner une valeur urbaine, et remettre ces territoires sur le marché des

mutations urbaines, c'est éviter aussi que la croissance démographique se fasse dans les zones les plus lointaines, communes multipolarisées notamment.

Pour prévenir ce risque, plusieurs orientations sont possibles :

- > **La requalification**, selon les normes environnementales actuelles, des maisons individuelles : énergies renouvelables, systèmes de ventilation naturelle, basse consommation etc.
- > **La densification des cités pavillonnaires** partout où cela est possible.
- > **La « réurbanisation » des cités pavillonnaires** : création d'espaces publics, d'espaces verts, de zones de loisirs, etc.
- > **L'équipement en services collectifs** : dessertes en transports, équipements, etc.

Un laboratoire des formes d'occupation de l'espace du XXI^e siècle : vers un habitat renouvelable

Le Languedoc-Roussillon hérite du XX^e siècle d'un ensemble de formes urbaines stigmatisées, typique d'une conception ancienne du rapport à l'environnement. Pour éviter que ne se répètent les mêmes erreurs, **les politiques de l'habitat doivent intégrer au plus vite les principes de base d'une architecture et d'un urbanisme éco responsable**. Les éco-quartiers doivent être encouragés, mais on ne peut se limiter à des opérations « vitrines », aussi réussies qu'elles soient. Le gros de l'effort collectif doit porter sur la qualité du bâti « ordinaire » et surtout sur la mise à niveau du bâti existant. Il faut en effet considérer que **70 à 80% du bâti des trente prochaines années est déjà construit** : l'enjeu de maintenance, de mise à niveau et de transformation d'usage est donc considérable.

La conception et l'usage de l'habitat doivent évoluer dans le Languedoc-Roussillon :

- > Parce que les contraintes naturelles et la pression sur les ressources imposent **une production urbaine économe d'espace** ;
- > Parce que le régime des précipitations impose **une organisation particulière de l'eau dans l'espace habité** ;
- > Parce que les enjeux climatiques exigent de **poursuivre l'effort de mutation énergétique dans les bâtiments existants et dans les nouvelles constructions**.

En même temps, il n'existe pas aujourd'hui de certitude, ni même de consensus sur « la » bonne manière d'occuper l'espace et de produire de l'habitat. Si chacun s'accorde sur un certain nombre de principes - la qualité des matériaux, la qualité énergétique des bâtiments (basse consommation, production d'énergies renouvelables), une faible artificialisation des sols -, **la question des formes urbaines demeure ouverte** : faut-il préférer toujours la densité ou au contraire faut-il privilégier des espaces peu denses ? Faut-il préférer l'habitat collectif à l'habitat individuel ? Faut-il préférer l'habitat groupé à l'habitat dispersé ? Quel type d'habitat est le plus économe en ressource ? Quel type d'habitat est le plus propice à la cohésion sociale ? Quel type d'habitat se révèle-t-il le plus propice à la réutilisation, au changement d'usage ?

Il n'y a pas de réponse unique à ces questions . Il faut donc se donner les moyens d'évaluer et d'expérimenter les qualités, les impacts environnementaux, sociaux et économiques, la plus ou moins grande flexibilité des différentes formes d'habitat.

Un programme régional sera mis en œuvre autour de trois objectifs :

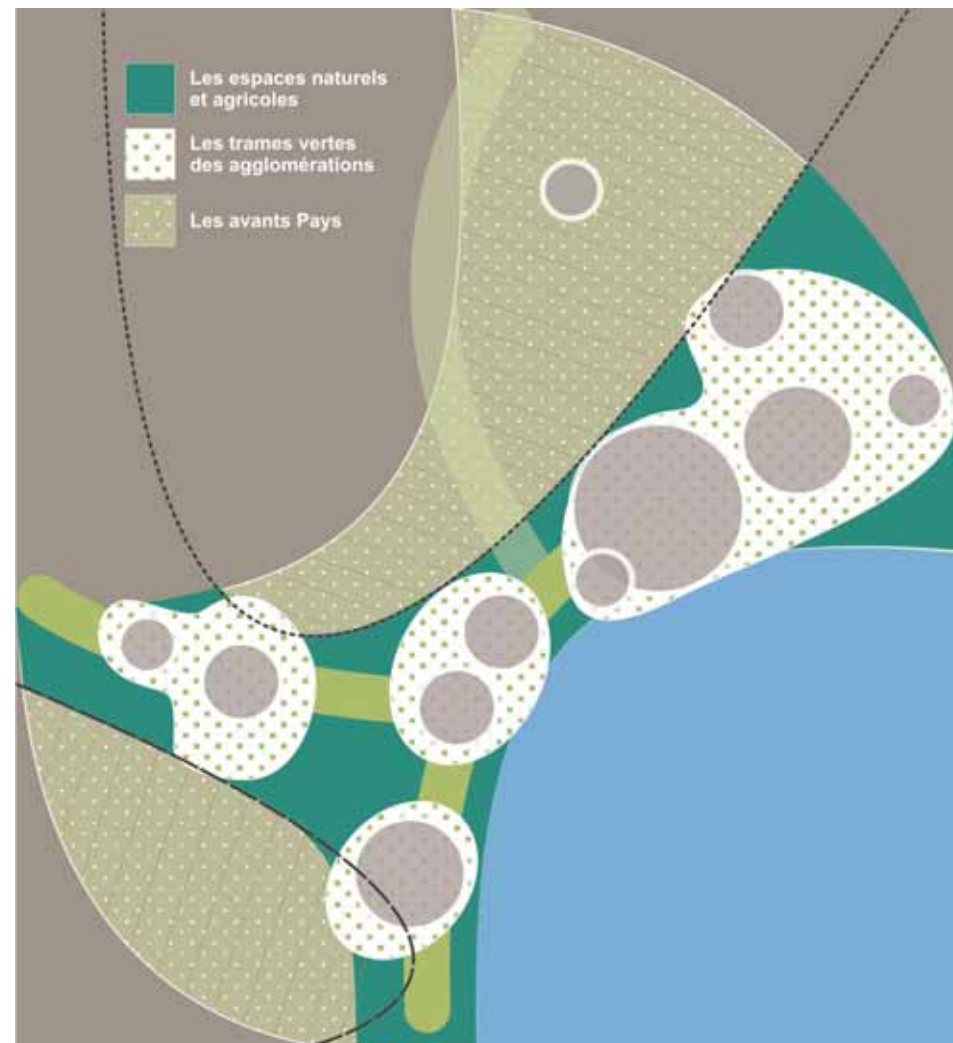
- > **Une évaluation des formes urbaines existantes** en fonction des critères du développement durable - qualité environnementale, dimension économique et dimension sociale ;
- > **Des appels à projet**, avec les autres collectivités territoriales et les maîtres d'ouvrage, pour des expérimentations de nouveaux quartiers, de façon à tester une diversité de formes urbaines, de type de construction et de techniques de gestion des intrants et des extrants et de les mettre à l'épreuve des critères du développement durable.
- > **Le renforcement de la qualification des acteurs du bâtiment** à partir de ce programme expérimental, sur la base de résultats mesurés et rendus publics.

Ce programme devrait porter sur un nombre significatif de logements, dans une diversité de situation (avant pays, petites villes et bourgs, périurbain, ville dense, stations...). Ses résultats apporteront des enseignements susceptible d'être étendus aux politiques de l'habitat dans et hors de la région.

Objectifs développement durable	Objectifs développement durable	Pour la cohésion sociale	Pour la protection des ressources environnementales
	<i>Qualification de la filière bâtiment pour une construction durable</i>	<i>Diversification des formes d'habitat et des statuts d'occupation</i>	<i>Diminution de la surface moyenne consommée pour l'habitat et les infrastructures</i>

Allier accueil démographique et biodiversité

L'espace économe



La trame verte et bleue

Une part importante de l'espace du Languedoc-Roussillon est concernée par les risques environnementaux : risque d'inondation et risque d'incendie. A quoi s'ajoutent les nouveaux risques induits par le changement climatique (érosion maritime et montée des eaux). Et, inversement, les risques que l'occupation humaine fait peser sur les ressources naturelles (faune et flore, paysage et eau).

L'omniprésence des risques est une contrainte, notamment pour la construction de logements, d'équipements et d'infrastructures. L'objectif de répartition de la population entre les différents types de territoire permet de prendre en compte ces contraintes, et est compatible avec les SCOT existants. L'omniprésence des risques est aussi une occasion pour poursuivre des modes d'occupation de l'espace compatibles avec le maintien de la biodiversité, particulièrement dans la métropole en réseau, le quadrilatère et les têtes de pont. **Le respect des restrictions imposées à la constructibilité (PPRI)** permettra de maintenir des coupures vertes importantes dans l'espace urbain. La Région agira avec les collectivités locales pour réaliser un réseau des espaces naturels, de façon à renforcer les continuités. L'objectif est de réussir le « mitage » de l'urbain par les espaces de nature.

L'ensemble fera l'objet d'un projet de trame verte et bleue.

L'espace agricole

L'espace agricole, notamment viticole, n'est pas seulement victime de l'urbanisation. Sur les quelque 40 000 hectares de friches viticoles, seule une faible part est consacrée à l'urbain. Une grande partie est en déshérence, faute de repreneur ou d'activité de substitution.

Il ne s'agit donc pas seulement de préserver l'espace agricole de l'urbanisation, mais aussi de maintenir la qualité particulière de la ville dans le Languedoc-Roussillon, à savoir **l'imbrication étroite d'un paysage urbain et d'un paysage viticole et agricole**.

Il faudra donc agir à la fois dans le sens du **maintien des activités agricoles** à proximité des villes et pour cela, être extrêmement attentif aux « dommages collatéraux » de l'urbanisation : calibrage des routes, cloisonnement des espaces, terres agricoles rendues inaccessibles... et dans le sens de l'occupation réversible de l'espace, de façon à éviter l'apparition de friches ou l'urbanisation non contrôlée.

Plus généralement, **assurer le maintien d'espaces disponibles pour l'agriculture** est une stratégie d'avenir pour la région : dans une tendance mondiale à la croissance de la demande de produits alimentaires, ces espaces disponibles représenteront peut-être demain un capital au service du développement régional. A terme, l'interconnexion des réseaux hydrauliques confèrera une valeur supplémentaire aux terres agricoles du Languedoc-Roussillon.

La diversité des fonctions du littoral

Le littoral du Languedoc-Roussillon se transforme : il perd progressivement l'image de monofonctionnalité qui s'était attachée (à tort d'ailleurs) à la mission d'aménagement de la côte, pour retrouver **une diversité de fonctions** qui en fait un lieu emblématique de cohabitation entre les activités humaines et urbaines et les activités naturelles.

Les équipements issus de l'ère du tourisme de masse font l'objet d'une transformation progressive, pour s'adapter aux transformations des comportements (nouvelles consommations touristiques, concurrence croissante d'autres territoires - Afrique, Océan Indien...). Le retour à la nature de nombreux endroits du littoral suppose une transformation de son usage, déjà en cours dans le cadre des « sites emblématiques ». Enfin, **les relations entre les fonctions naturelles, les fonctions touristiques et les fonctions économiques (conchyliculture et pêche) se transforment dans le sens d'une cohabitation**.

Cette évolution du littoral ne pourra pas se faire sans une relation étroite avec les villes proches concernées. Cette relation s'ébauche dans le cadre des communautés d'agglomération ou des SCOT ; elle devra se poursuivre, afin d'extraire le littoral de son extra territorialité qui résulte de l'investissement massif dans le tourisme de masse. Les acteurs du littoral (élus, habitants, opérateurs touristiques, acteurs économiques) ne peuvent que trouver des avantages au rapprochement avec les villes.

Une meilleure relation du littoral aux villes voisines se traduit par des impacts en termes d'habitat (rééquilibrage entre résidences secondaires et résidences principales) visant à une meilleure occupation tout au long de l'année ; par des impacts dans le domaine des transports, consistant par exemple à mieux intégrer les communes du littoral dans le périmètre des autorités organisatrices de transports urbains ; par des impacts en termes d'activités, consistant notamment à aider les communes du littoral à maintenir une diversité d'activités au bord de la mer et à réguler les conflits d'usage ; par des impacts en termes de développement des services collectifs, marchands ou non marchands, permettant de conférer une consistance plus « urbaine » aux communes du littoral.

Le rapprochement du littoral avec les villes voisines est aussi **un atout pour faire face aux enjeux environnementaux du littoral** : remontée des eaux, érosion, épisodes extrêmes, remise en nature, etc. Le rapprochement avec les villes permet de dégager des ressources financières et techniques de nature à aider les communes du littoral à faire face à ces enjeux. C'est aussi un moyen de faire partager la responsabilité et le souci de l'évolution du littoral aux responsables et aux habitants des villes.

La stratégie régionale d'aménagement encouragera cette tendance. Il s'agira ainsi, tout à la fois, d'épaissir l'usage du territoire, du piémont à la mer, permettant ainsi d'éviter un étirement de l'occupation du sol le long du littoral et de procéder à un retrait stratégique sur les zones littorales fragiles.

Objectifs développement durable	Pour le développement économique	Pour la cohésion sociale	Pour la protection des ressources environnementales
	<i>Maintien de l'espace pour des activités de pêche et d'agriculture.</i>	<i>Une meilleure intégration des enjeux du littoral aux politi- ques d'aménagement des villes.</i>	<i>Mise en œuvre d'une trame verte et bleue d'échelle régionale</i>

Illustration : produits possibles

Plusieurs produits possibles ont été évoqués comme illustrations des orientations stratégiques.

La trame verte et bleue

La Région peut assurer le pilotage d'une opération conjointe avec les collectivités locales d'élaboration de la trame verte et bleue, à charge ensuite pour les différentes collectivités d'en assurer la maîtrise d'ouvrage locale, selon des modalités financières à définir.

La gestion urbaine durable

Une stratégie commune peut être conduite avec les maîtres d'ouvrage, les architectes et les entreprises du bâtiment pour produire un ensemble de normes communes, un label « Sud de France » en matière d'habitat durable. Les différentes filières de formation peuvent concourir à la qualification des professionnels. Ce label pourra servir de base à des appels à projets pour des quartiers durables et pour la réhabilitation de l'habitat existant.

La gestion des conflits d'usage dans le périurbain

Un « guide des bonnes pratiques » peut être élaboré pour aider les acteurs locaux, là où c'est nécessaire, à assurer la bonne gestion des relations entre agriculture, nature et urbanisation, dans des contextes de forte pression démographique et de faible capacité réglementaire (dans les territoires hors SCOT par exemple) : Comment trouver les solutions pour maintenir des activités agricoles ? Comment limiter les effets de cloisonnement liés à l'urbanisation ? Comment assurer une urbanisation plus dense et plus économe ?

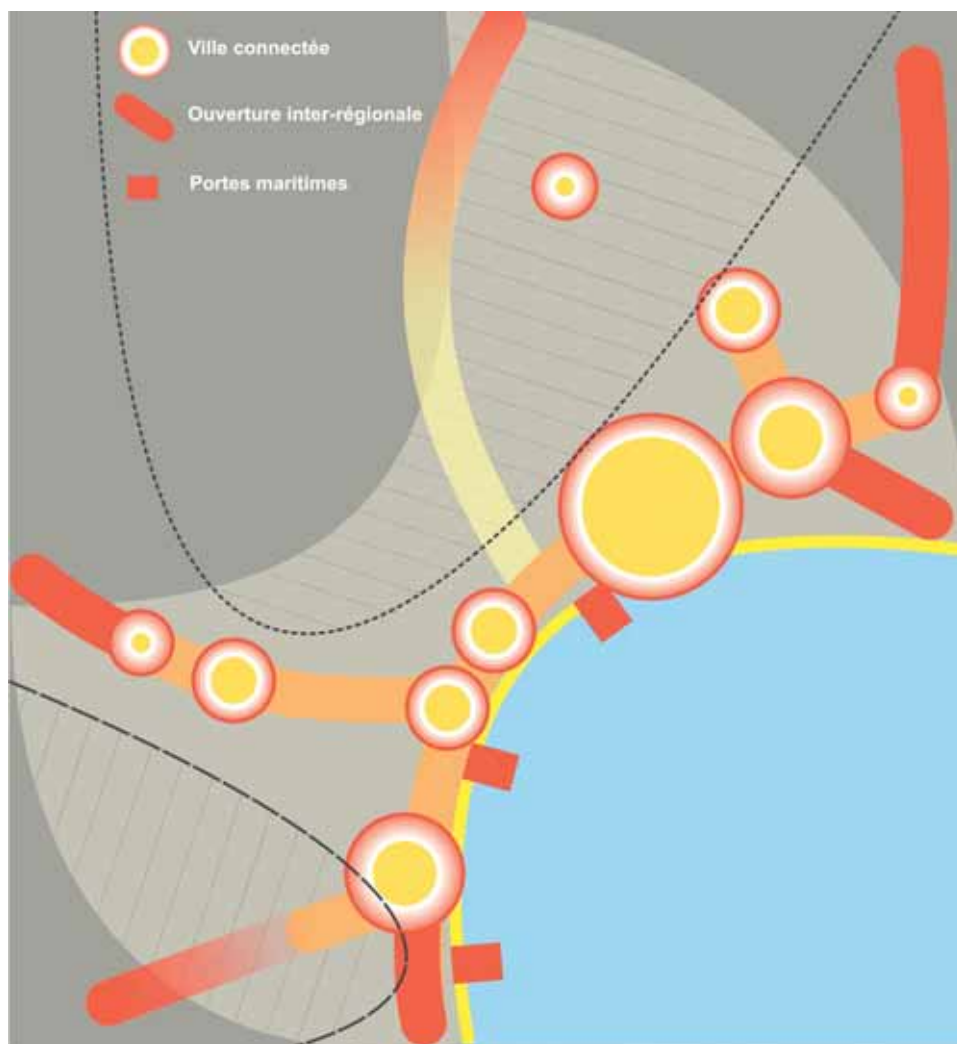
Politiques régionales concernées

La mise en œuvre des orientations du SRADDT s'appuie nécessairement, au plan régional, sur les autres politiques publiques. Le SRADDT pourrait par exemple être mis en œuvre comme suit :

- > **Politique régionale de développement économique (SERVIR)** : développement d'une filière habitat durable.
- > **Politique régionale de la biodiversité** : création d'une trame verte et bleue régionale.
- > **Politique régionale de formations** : qualification de la filière bâtiment pour l'habitat durable.
- > **Politique régionale de l'habitat et plan climat** : mise en place d'un programme expérimental d'évaluation et de test des formes d'habitat au regard des objectifs de développement durable.
- > **Politique contractuelle** : inscription progressive dans les contrats Régions/collectivités territoriales des objectifs en matière de diversité de l'habitat, de reprise du péri urbain, de qualité du bâti et de gestion de l'espace.

La mobilité : vers un espace efficace et fluide

Les villes connectées



Comment promouvoir un modèle d'aménagement urbain permettant à la fois d'accueillir les populations nouvelles, d'assurer la qualité du cadre de vie, d'améliorer les performances économiques de l'ensemble tout en minimisant l'empreinte écologique ? La géographie du Languedoc-Roussillon apporte une réponse à cette question, sous la condition de la mise en service de la LGV : il s'agit de **passer d'un espace structuré par l'usage de la voiture individuelle à un espace structuré par les transports collectifs**.

En tablant sur les perspectives généralement reconnues à l'horizon 2050 d'un **accroissement de la mobilité intra régionale et inter régionale de l'ordre de 40% (en km/voyageur/an)**, l'augmentation de l'offre de transports collectifs autorisé par la LGV permet d'envisager **un objectif de progression de la part modale des transports en commun « lourds » jusqu'à atteindre 25% des déplacements**. Cet objectif est réaliste si l'ensemble des territoires concernés par les modes lourds (autrement dit la métropole, le quadrilatère et les têtes de pont) accueille plus de 80% de la population.

Pour les autres territoires, principalement les avant-pays, l'enjeu du désenclavement routier persiste, en Lozère notamment. Mais surtout, la question est celle, d'une part, du **désenclavement numérique** et, d'autre part, du développement de nouvelles formes de transport collectif.

Les villes à 30 mn

Le Languedoc-Roussillon bénéficie d'une configuration géographique qui permet d'envisager une occupation économe et efficace de l'espace autour d'un réseau de villes connectées qui articule les « têtes de ponts » et le quadrilatère des villes du Languedoc à la métropole régionale. Il s'agit de **mettre les villes de la région « en système »**, de façon que chacune bénéficie de la dynamique de toutes les autres.

Dans l'hypothèse retenue par le SRADDT, **l'espace métropolitain, le quadrilatère et les têtes de pont devraient concentrer près de 90 % de la croissance régionale**. L'avantage géographique du Languedoc-Roussillon est que sa configuration territoriale lui permet d'organiser un système de réseaux physiques qui connecte l'immense majorité des habitants de la région.

La combinaison de l'axe central et des axes latéraux permet d'ancrer le développement urbain sur les réseaux ferrés qui ne trouvent leur rentabilité qu'avec une masse suffisante de voyageurs.

La perspective de la ligne à grande vitesse permet d'**envisager une combinaison TER/TGV selon une logique « inter-cités »** qui assure une desserte rapide et cadencée des différents maillons du système urbain régional.

A moyen terme, aucune grande ville ne sera distante de ses voisines de plus de 30 mn en train. La combinaison TER/TGV permettant à la fois d'assurer les connections internationales et les relations locales entre les villes du système urbain régional.

La réalisation d'un Tram/train dans la métropole, de Sète à Alès, serait le symbole de ce rôle des transports collectifs urbains et interurbains dans la structuration de l'espace régional.

La Région participera à la réalisation de ce maillage principal (infrastructures et pôles de développement) et appuiera les autres collectivités pour y articuler les réseaux urbains et les maillages secondaires.

Lorsque l'ensemble du dispositif sera achevé (aux environs de 2020), l'offre de transports collectifs sera multipliée par deux. On peut donc envisager une part modale des transports collectifs supérieure à 25%.

Les politiques routières régionales seront limitées aux questions les plus urgentes, considérées d'intérêt régional. Elles seront conduites de façon à ne pas générer de nouveau trafic automobile, sauf cas exceptionnels concernant les avant-pays. Elles auront pour but essentiel d'opérer des délestages, d'offrir des alternatives à des itinéraires saturés, ou de « dévier » certains flux dans l'intérêt du développement de certains territoires. Elles seront conduites dans une logique de route durable, tant pour les matériaux et le chantier que pour l'exploitation.

Un grand marché du travail

Le système des villes connectées permet l'extension du marché du travail, et donc **l'acquisition d'une efficacité économique et sociale accrue** : meilleure mobilisation des qualifications et des compétences, meilleur accès aux opportunités d'un vivier d'activités diversifiées.

L'élargissement du marché du travail vient en appui des politiques économiques qui cherchent à accroître la valeur ajoutée produite dans le Languedoc-Roussillon. C'est la condition nécessaire pour que l'accueil d'actifs soit le plus efficace possible.

Chaque ville peut ainsi développer certaines spécialisations, en s'appuyant sur les ressources des autres.

Le grand marché du travail rend le territoire régional attractif pour les projets économiques : en n'importe quel point de l'espace du territoire, une entreprise accède à un bassin de main d'œuvre de l'ordre de 300 000 à 400 000 actifs. De façon symétrique, pour chaque actif l'accès est facilité à un vivier d'emploi du même ordre de grandeur. Ce dispositif spatial permet de **maximiser les opportunités individuelles**.

La constitution de ce grand marché du travail a un autre impact : il permet **d'optimiser les transports collectifs et de mieux gérer les temps de pointe**, en favorisant un équilibre des relations dans les deux sens, comme c'est déjà le cas entre Nîmes et Montpellier, et ainsi, de faire reculer les seuils de saturation du réseau grâce à des mobilités à double sens.

Enfin, le grand marché ne concerne pas seulement le travail : il concerne aussi l'ensemble des ressources urbaines. Le système des villes connectées permettra à la fois une meilleure répartition des fonctions (santé, formation, culture) et le développement de pôles d'excellence spécialisés.

L'ouverture d'un grand marché du travail, et la mise en connexion des bassins des différentes villes ne repose pas que sur les transports. Il s'agit d'**une stratégie globale qui concerne plusieurs domaines de politiques publiques** :

- > **Dans le champ de l'emploi**, les différents acteurs devront progressivement mettre en œuvre une gestion décloisonnée du marché du travail (offre/demande) à l'échelle de l'ensemble du système.
- > **Dans le champ de la formation initiale**, professionnelle et supérieure, des facilités de mobilité seront données pour pouvoir accéder aux ressources spécialisées que l'on ne trouvera pas nécessairement à proximité de chez soi.
- > **Dans le champ de la promotion économique** du territoire, les différents acteurs pourront s'appuyer sur la connectivité et en faire un argumentaire de localisation auprès des investisseurs et des entreprises.

La connexion des avant-pays

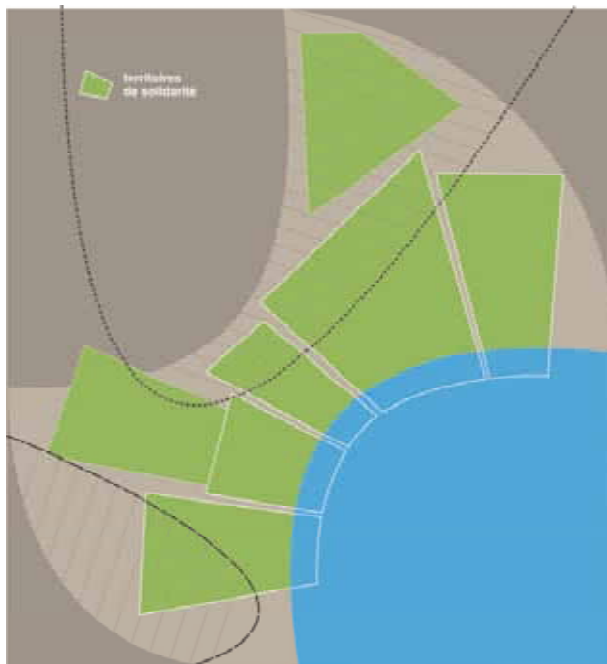
Les avant-pays ne pourront pas bénéficier de la même connectivité en transports collectifs lourds que les espaces denses, pour des raisons de rentabilité de l'investissement. Il faut donc trouver les solutions permettant de pallier cette carence. Elles résident d'abord dans le **désenclavement numérique**. L'Internet rapide sera bientôt accessible dans l'ensemble du territoire régional. Au-delà, les principaux pôles des avant-pays devront faire l'objet d'un raccordement à des systèmes de transport de données à haut débit, par exemple la fibre optique. C'est le moyen de **permettre le développement de nouvelles activités dans un cadre rural, et de faciliter l'accès à nombre de services collectifs**.

Le deuxième type de solution à l'enclavement des avant-pays réside dans la **construction de nouveaux partenariats pour innover dans les transports collectifs**. D'une part, les Départements assurent un maillage routier secondaire efficace par rapport aux TER, même s'il est largement dédié au transport scolaire. Des politiques d'aménagement des temps en milieu rural permettraient peut-être de dégager des disponibilités supplémentaires dans les bus départementaux, pour des publics non scolaires. D'autre part, il est possible de développer, dans les avant-pays des systèmes de mobilité intelligente : transports à la demande, autopartage ou covoiturage. Enfin, il est imaginable que, dans les avant-pays, puissent se créer des autorités organisatrices de transport à l'échelle de plusieurs communautés de communes ou des Pays existants, appuyées sur les Conseils Généraux et, dans certains cas, sur les communautés d'agglomération. Ces nouvelles autorités organisatrices pourraient assurer la maîtrise d'ouvrage des mobilités intelligentes, avec l'appui financier et technique des villes voisines, des conseils généraux, de la Région, de l'Etat et des fonds européens.

	Pour le développement économique	Pour la cohésion sociale	Pour la protection des ressources environnementales
Objectifs développement durable	La connexion des marchés locaux du travail pour créer un « grand marché du travail » à l'échelle régionale	Une meilleure accessibilité de l'ensemble des ressources régionales : emploi, formation, santé, culture...	Augmentation de la part modale des transports collectifs pour atteindre 25% des kilomètres parcourus par voyageur chaque année.

Les solidarités territoriales

Des territoires de solidarité



Le système des mobilités n'est pas le même, dans les espaces dotés de transports collectifs à forte capacité ou dans les avant-pays, moins denses pour lesquels d'autres solutions de transport devront être trouvées.

Il n'en reste pas moins qu'il est nécessaire de **renforcer les liens entre les différents types de territoire (littoral, espace urbain, avant-pays)**, de façon qu'ils se confortent les uns les autres. Trois domaines peuvent servir de points d'appui au renforcement des solidarités territoriales.

Le tourisme

L'économie du tourisme se transforme. Demain, le littoral aura besoin des avant-pays pour assurer la pérennité et la qualité du tourisme en Languedoc-Roussillon. Le passage d'une économie touristique qui s'apparente à la cueillette à une stratégie régionale s'appuie sur la création de liens entre les différents espaces du Languedoc-Roussillon. Il est fort possible que les pratiques qui dominent actuellement le tourisme de masse (séjour balnéaire et incursions rapides dans l'arrière-pays) soient contrebalancées par **l'émergence de nouvelles pratiques** « symétriques » (séjours dans les avant-pays entrecoupés de quelques « journées à la mer »). Ces pratiques émergentes seront accompagnées et encouragées, comme ressorts de l'interdépendance entre le littoral et les avant-pays.

Les circuits courts urbain/rural

Au-delà de la question du désenclavement, l'autre enjeu de solidarité territoriale réside **dans le développement de « circuits courts » entre les ressources urbaines et les ressources rurales**. Les villes, et notamment l'espace métropolitain, disposent de ressources technologiques et de structures de recherche qui peuvent trouver à s'appliquer (comme elles le font déjà notamment en matière viticole) dans les espaces ruraux, pour aider les acteurs économiques et sociaux à assurer cette fonction de laboratoire de la nouvelle ruralité : innovation dans les services, l'habitat, les déplacements, les productions agricoles.

De façon symétrique, les villes constituent un marché naturel pour les produits agricoles, dans une logique de « circuit court » d'échelle régionale. Cela suppose de structurer des filières de production/distribution à l'échelle de la région.

Les services collectifs et l'économie résidentielle

Les espaces ruraux disposent d'une grande diversité de potentiels. Parmi ceux-ci, l'économie de services, de commerce et d'artisanat (ce qu'il est convenu d'appeler l'économie résidentielle) représente un segment important. **Le développement de ces services peut grandement bénéficier de la solidarité inter territoriale.** Par l'accès aux ressources urbaines d'une part (formation, crédit, circuits de promotion et de commercialisation) ; par l'apport d'une clientèle urbaine (loisirs, résidences secondaire) qui élargit le marché et la demande en direction des activités résidentielles ; par la création de dispositifs innovants permettant de partager des services collectifs indispensables entre les villes et les espaces ruraux (dans le domaine de la santé par exemple). Le rôle des petites villes comme centre de service, relais des grandes villes, mais aussi foyers d'innovation devra être fortement soutenu.

Illustration : produits possibles

Plusieurs produits possibles ont été évoqués comme illustrations des orientations stratégiques.

Inscription des gares TGV dans un projet urbain

Sur les gares TGV de la métropole et du quadrilatère, une opération de maîtrise d'ouvrage collective pourrait être lancée pour faire de ces projets des pôles régionaux de développement, en ajoutant à la multimodalité, des fonctions commerciales et de loisirs, des fonctions de centre d'affaires et d'habitat.

L'articulation multimodale aux nœuds du réseau régional

Pour que l'ensemble du territoire soit efficace, il suppose une bonne articulation entre les transports régionaux, départementaux et urbains, ainsi qu'une bonne accessibilité des réseaux par les différents modes de déplacement individuels (marche, vélo, voiture) ; enfin, une accessibilité universelle pour les personnes handicapées et/ou à mobilité réduite. La conception des nouveaux pôles multimodaux induits par l'évolution de l'offre de transport pourrait faire l'objet d'une conception commune aux différents maîtres d'ouvrage et fonder un ensemble des prescriptions susceptibles d'être inscrites dans les cahiers des charges des appels d'offres.

Coordination et extension des autorités organisatrices de transport

La coordination des autorités organisatrices de transport est la condition à l'émergence progressive d'un réseau de mobilité efficace : c'est déjà en partie le cas en termes de billetterie (Kartatoo). L'enjeu pourrait être d'aller plus loin, autour de trois objectifs :

- > La complète lisibilité de l'offre pour l'utilisateur par l'intermédiaire d'un seul portail permettant de construire des trajets combinés entre villes et à l'intérieur des villes.
- > La prise en compte de nouveaux modes de déplacements dans le système des mobilités collectives (auto partage, co-voiturage...).
- > L'établissement de solidarités financières et techniques avec les intercommunalités des avant-pays pour inventer des solutions adaptées aux enjeux de mobilité dans un milieu peu dense.

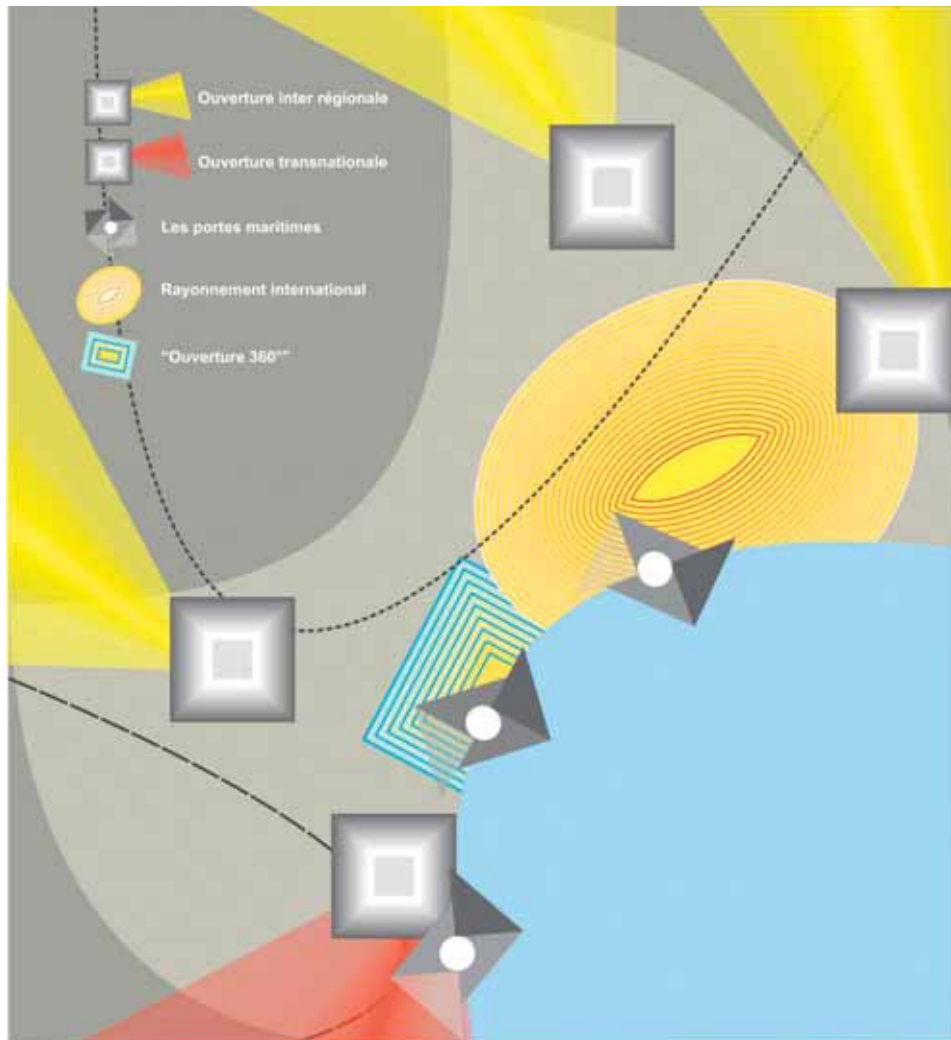
Politiques régionales concernées

La mise en œuvre des orientations du SRADDT s'appuie nécessairement, au plan régional, sur les autres politiques publiques. Le SRADDT pourrait par exemple être mis en œuvre comme suit :

- > **Politique régionale de développement économique** : ouverture des marchés du travail à l'échelle régionale.
- > **Politique régionale des transports** : mise en œuvre d'une logique « intercités » combinant TER et TGV, articulée avec les réseaux de transports urbains et départementaux.
- > **Politique régionale d'aménagement numérique** : couverture intégrale de la région en numérique haut débit.
- > **Politique régionale de contractualisation avec les collectivités territoriales** : incitation à la création/extension d'autorités organisatrices de transport incluant les avant-pays.

L'ouverture : un espace en prise avec le monde

L'ouverture méditerranéenne



La stratégie régionale consiste à **accompagner le développement des échanges de personnes, de biens, de services et d'information à toutes les échelles**. Aujourd'hui, la région est principalement importatrice : elle importe des hommes, des biens et des services. En lien avec la stratégie économique et la stratégie universitaire, l'ambition de l'ouverture est de tendre vers un équilibre des flux, et ceci, à toutes les échelles. A l'échelle interrégionale, il s'agit de passer d'une situation dans laquelle les territoires de la région tendent à devenir des réservoirs de main d'œuvre à une situation dans laquelle les échanges sont équilibrés avec les régions voisines. **A l'échelle transnationale**, notamment avec la Catalogne, il s'agit de construire un espace de développement transfrontalier fondé à la fois sur une langue et une culture commune et des enjeux d'infrastructure décisifs pour le futur. **A l'échelle méditerranéenne**, il s'agit d'être pionnier dans la mutation des relations : passer d'une logique de coopération à une logique économique et sociale d'échange entre égaux.

Le pivot de la stratégie d'ouverture, c'est l'espace métropolitain. A ses côtés, la plupart des territoires de la région ont la vocation et le potentiel pour être, à leur échelle, des acteurs de l'ouverture régionale.

Les têtes de pont dans les réseaux inter régionaux

Avec Rhône-Alpes et PACA : le Rhône, espace commun

Tête de pont Gard Rhodanien



L'Est gardois est un territoire composite, qui recouvre trois entités : Bagnols sur Cèze au Nord, l'espace sous influence avignonnaise au centre et l'espace sous l'influence d'Arles au Sud. Les interactions sont nombreuses, autant en termes de domicile - travail qu'en termes de mobilités résidentielles.

Des relations existent avec les deux régions limitrophes. L'objectif est de les systématiser, de façon à bénéficier le plus possible au Gard Rhodanien.

> **Le maintien et le développement d'un tissu productif** en lien avec les capacités d'accueil démographique, de façon à assurer les équilibres locaux, notamment en termes de fiscalité locale.

> **L'organisation d'un bassin de vie inter régional**, qui passe notamment par la complémentarité des systèmes de transport entre les TER et les transports urbains (notamment pour l'agglomération d'Avignon). La réflexion sur le bassin de vie inter régional devrait

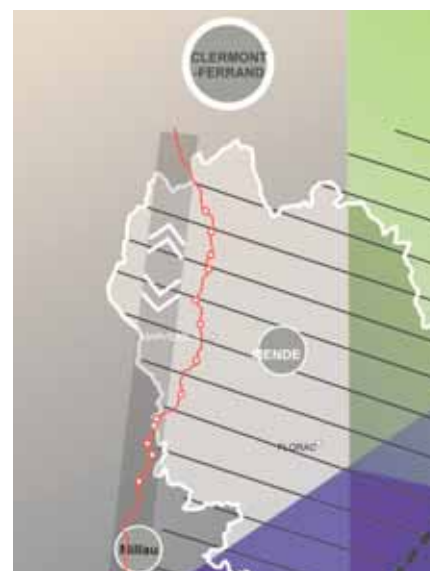
s'étendre aux services collectifs, notamment la santé et la formation.

> **La mise en œuvre d'une stratégie inter rives autour du Rhône** : remise en état des berges, gestion de la circulation et surtout logistique fluviale autour des ports d'Arles, Avignon, Beaucaire et l'Ardoise.

Les relations avec PACA et Rhône-Alpes vont au-delà de la proximité : l'inscription de la métropole régionale du Languedoc-Roussillon dans des réseaux à l'échelle du Grand Sud Européen passe par **des alliances avec les autres métropoles régionales**, en matière de santé par exemple.

Avec les régions du Massif Central : mieux intégrer la Lozère dans un système inter régional

Tête de pont Lozère



A l'intersection du Massif Central et de l'influence lyonnaise, les habitants de la Lozère construisent un espace spécifique, appuyé sur les ressources des différentes villes : Montpellier et Clermont-Ferrand pour l'enseignement supérieur, Rodez pour les fonctions commerciales, Le Puy pour l'aéroport et Lyon, de plus en plus, comme vivier de touristes. L'objectif consiste à **conforter cette position en facilitant les déplacements et en appuyant les projets de développement de Mende** :

> **Achèvement de la RN 88** Toulouse-Lyon, qui mettra Mende à deux heures de Lyon et trois heures de Toulouse.

> **Désenclavement numérique** de la Lozère.

> Implantation, à Mende, d'un **établissement d'enseignement supérieur** ouvert sur l'ensemble sud massif central.

> **Ouverture du foncier**, pour accueillir plus de population et d'activités.

Les relations avec les régions du Massif Central ne se limitent pas à la tête de pont lozérienne. Les entreprises d'Auvergne, notamment, sont à la recherche d'un débouché portuaire. **Le Port de Sète** pourrait trouver sa place dans une alliance interrégionale en ce domaine comme port du Massif Central.

Avec Midi-Pyrénées, du Lauragais à Port La Nouvelle

Tête de pont Ouest Audois



Cet espace est **en interaction forte avec l'aire métropolitaine toulousaine** et entretient des relations avec le bassin de Castres - Mazamet. L'aire métropolitaine toulousaine est l'une des plus dynamiques de France, avec des perspectives de croissance démographique et économique considérables. Une partie importante de ces relations s'effectue sous la

forme d'un desserrement résidentiel toulousain, mais pas seulement : le Lauragais est une unité paysagère et économique qui connaît une activité agricole et agroalimentaire importante. D'autre part, Carcassonne est une ville très attractive dont le potentiel touristique est insuffisamment exploité. En revanche, une partie de la haute vallée de l'Aude (Limoux, Quillan) est dans une situation plus critique : le processus de résidentialisation ne compense pas la perte des activités industrielles.

L'organisation de la tête de point audoise passe par le traitement de quatre enjeux :

- > **Le développement d'un tissu productif local**, axé sur l'agroalimentaire, avec une forte composante d'innovation (semences). Les activités logistiques devraient continuer de croître en conséquence et des synergies devront être développées avec Port La Nouvelle. Le tourisme devrait aussi apporter des retombées économiques plus importantes sur le territoire, en appui sur l'aéroport de Carcassonne et le patrimoine de la ville.

- > **L'organisation du bassin de vie inter régional**, avec les mêmes objectifs que dans l'Est gardois : système de transports coordonnés (TER régionaux et transports urbains) ; services collectifs (santé et formation notamment).
- > **La maîtrise de l'urbanisation**, notamment dans le périmètre du SCOT du Lauragais, très directement touché par le desserrement toulousain, de façon à maintenir la qualité paysagère et environnementale du territoire.
- > **La mise en valeur du Canal du Midi comme espace « vert et bleu »** pourrait fournir la matière à un grand projet pris en charge par les collectivités territoriales à l'échelle interrégionale et constituer un trait d'union et un signal identitaire pour l'ensemble de la tête de pont.

Les enjeux de relation avec Midi-Pyrénées ne se limitent pas à la tête de pont audoise. **Port La Nouvelle** est intéressé à l'intensification de ses relations avec les entreprises de la région voisine. Les échanges avec Midi-Pyrénées font partie de la stratégie de développement du port.

Objectifs développement durable	Pour le développement économique	Pour la cohésion sociale	Pour la protection des ressources environnementales
	La constitution de pôles de développement économique dans les têtes de pont.	Gestion des bassins de vie inter régionaux.	Développement des transports collectifs interrégionaux et optimisation de leur usage.

Un projet transnational : Perpignan et l'espace Catalan

Tête de pont Catalane



Les relations entre les deux parties de la Catalogne se sont renforcées et diversifiées avec le temps : relations culturelles, universitaires, influence résidentielle espagnole sur la Catalogne française, services communs (par exemple, l'hôpital du Puigcerdà) et de plus en plus, des relations économiques stimulées par la plateforme multimodale de Saint Charles, qui articule la voie ferrée, les liaisons aériennes, un terminal logistique, les services portuaires de Port-Vendres, etc. Le chantier combiné de Saint Charles est ouvert sur l'ensemble méditerranéen et joue un rôle décisif de moteur du développement économique.

Perpignan est l'une des villes les plus importantes de la région (la zone d'emploi de Perpignan représente, en 2007, 16% de l'emploi salarié privé régional). Elle ne peut que **bénéficier d'un resserrement des liens avec la Catalogne, et particulièrement la province de Gérone**. En effet, à terme, avec la LGV Paris/Séville, l'ensemble disposera d'un système de connexions extrêmement dense : LGV, fret, maritime, aérien (avec notamment l'aéroport de Gérone qui a une activité internationale) et routier.

La stratégie régionale d'aménagement du territoire accompagnera le territoire pour faire face à cinq enjeux d'intérêt régional :

- > **La poursuite de l'ouverture méditerranéenne** de la plate forme de Saint Charles et de Port-Vendres.
- > **L'aménagement des connexions TGV-TER** à Perpignan, de façon à assurer une bonne desserte des territoires ruraux et périurbains.

- > **L'appui au développement universitaire et scientifique** de Perpignan, en lien avec l'université de Gérone.
- > **Le soutien à une ambition culturelle de niveau européen**, appuyée sur la culture et les créations contemporaines catalanes.
- > La poursuite du développement des **filières économiques liées aux énergies renouvelables et à l'environnement**.

L'ambition est de faire de la « tête de pont » catalane un pôle de développement régional, susceptible d'entraîner des effets bénéfiques sur les espaces ruraux des Pyrénées-Orientales et de les insérer dans un espace, entre Perpignan et Gérone, de 400 000 habitants.

Objectifs développement durable	Pour le développement économique	Pour la cohésion sociale	Pour la protection des ressources environnementales
	Le développement de Saint-Charles International (dont Port-Vendres)	La constitution d'un espace commun pour l'enseignement supérieur, la culture, la santé et les services.	La poursuite d'une spécialisation dans les énergies renouvelables.

La Méditerranée comme espace privilégié de co-développement

Les enjeux d'une politique méditerranéenne

Depuis les années 1980, la grande majorité des Régions s'est engagée dans des réseaux de relations extérieures au territoire national. Peu nombreuses cependant sont les Régions qui ont dépassé le stade des relations fondées sur la logique de coopération décentralisée ; moins nombreuses encore sont celles qui tentent de passer d'une logique de coopération institutionnelle au développement de projets économiques ; aucune, enfin, n'a intégré les relations extérieures comme un levier de développement régional, hormis dans le cadre européen (euro régions et réseaux d'excellence).

La Région Languedoc-Roussillon a d'emblée fait le choix d'**utiliser les relations extérieures comme un levier pour le développement régional**, et non pas seulement comme une sorte de supplément d'âme comme le sont trop souvent les relations de coopération décentralisées. La politique d'ouverture des maisons du Languedoc-Roussillon à Londres, Bruxelles, Milan, New York et Shanghai illustre cette orientation.

La dimension méditerranéenne du SRADDT se place dans cette perspective pragmatique.

Ce pragmatisme est une anticipation : **l'euro méditerranée est une des régions économiques majeures du globe**, au sein de laquelle les échanges n'ont cessé de s'intensifier ces dernières décennies. Mais elle souffre de deux défauts majeurs :

- > **L'extrême faiblesse des partenariats économiques**, et notamment industriels au sens large (intégrant les services), qui se traduit par un niveau d'investissements directs européens dans les pays de la rive sud pratiquement inexistant lorsqu'on les compare aux flux qui lient les Etats-Unis d'Amérique et le Mexique, ou le Japon et l'Asie.
- > **Les tendances à la fermeture des pays européens à l'immigration** en provenance des pays de la rive sud de la Méditerranée, qui contribue à entretenir un climat de méfiance et qui, surtout, n'anticipe pas les retournements démographiques en cours (vieillesse et stagnation de la natalité dans les pays européens, évolution des comportements migratoires dans les pays de la rive sud...).

C'est donc dans **une logique de co-développement** qu'il faut s'inscrire, de façon à sortir progressivement des cadres hérités de la coopération et de l'aide au développement.

- > **La circulation des hommes** : proportionnellement, il y a quatre fois moins de méditerranéens du Sud en Europe que de Mexicains aux Etats-Unis.
- > **L'absence d'un système économique nord-sud** : le contraste est frappant si l'on compare la situation euroméditerranéenne à celle de l'Asie orientale ou de l'ALENA (Accord de libre échange Nord- Américain) : le développement des périphéries des Etats-Unis d'Amérique et du Japon représentent près de 20% de la destination de leurs IDE (Investissement Direct à l'Etranger), contre 6% pour les Allemands, 4% pour les Espagnols et seulement 3% pour les Français.

La stratégie méditerranéenne dans le SRADDT

Il est des enjeux que seuls les Etats et l'UE peuvent affronter : la libéralisation des circulations, l'intégration des espaces aériens, la définition de politiques industrielles de long terme, autant de domaines qui ne relèvent pas de la marge de manœuvre des régions françaises, le Languedoc-Roussillon comme les autres.

La plupart des Régions mènent des actions de coopération décentralisée avec les pays du Sud, plus ou moins en relation avec leurs savoir-faire et leurs liens traditionnels.

Au plan institutionnel, la Région Languedoc-Roussillon est en retard par rapport à ses voisines : les relations formelles, la coopération décentralisée sont très peu développées. Mais il en va dans ce domaine comme dans celui du développement économique : il est possible de brûler les étapes, et proposer des actions qui vont au-delà du cadre classique de la coopération décentralisée, fondées sur l'intérêt bien compris de chacun des partenaires.

Le SRADDT fait trois paris sur le futur : le pari de l'ouverture extérieure, le pari de l'accueil, le pari des mobilités.

Le développement des relations méditerranéennes du Languedoc-Roussillon est donc au cœur des enjeux soulevés par le SRADDT

Il s’agit de tirer les conséquences du constat de l’interdépendance déjà avancée entre les deux rives de la Méditerranée, et des paris du SRADDT : ouverture, accueil, mobilité.

Cette approche permet de délimiter trois objets :

L’affichage de la vocation maritime du Languedoc-Roussillon, au travers des métiers de la mer, mais aussi (et peut-être surtout à l’avenir) de son activité portuaire. Le port de Sète et celui de Port La Nouvelle fournissent matière à des grands projets régionaux. L’enjeu, ici, est double : comment bien calibrer la place de ces ports par rapport aux géants voisins (Marseille, Barcelone, Tanger). Comment maîtriser un hinterland actif dans les deux sens² ? Ceci signifie évidemment d’allier la qualité des installations portuaires à une offre logistique performante, permettant de desservir le sud-ouest toulousain et le Massif Central par exemple. Au-delà de la vocation maritime, la région pourrait s’intéresser à l’espace aérien méditerranéen, en incitant au développement des relations plus diverses et plus fréquentes avec les destinations maghrébines.

La coopération, avec les régions et les villes du sud, sur l’accueil démographique. Au sud, il s’agit (encore) du solde naturel ; ici, il s’agit du solde migratoire. Mais dans les deux cas, le problème de la gestion durable de la ville, des services, des ressources (notamment de l’eau) et du logement se pose de façon cruciale. Le Languedoc-Roussillon a développé des solutions (comme d’autres territoires en France) qui peuvent utilement être partagées. Inversement, dans une perspective de réchauffement climatique, des techniques du sud peuvent être importées.

² Le principal concurrent du port de Sète aujourd’hui n’est pas Marseille ou Barcelone mais Anvers et Rotterdam, qui réceptionnent des marchandises qui sont ensuite acheminées par camion vers des territoires qui pourraient se situer dans l’hinterland de Sète.

L’encouragement des institutions de formations et de recherche à la mobilité des étudiants, des enseignants et des chercheurs entre les deux rives. La France est redevenue attractive pour les étudiants étrangers, dont le nombre a presque doublé en dix ans et elle est la cinquième destination mondiale, après les Etats-Unis d’Amérique, la Grande-Bretagne, l’Australie et quasiment à égalité avec l’Allemagne. Parmi ces étudiants étrangers la moitié environ provient d’Afrique francophone (avec une légère tendance à la baisse ces dernières années) dominée par les étudiants originaires du Maghreb (54% des effectifs Africains)³. La question n’est donc pas tant la quantité accueillie. Elle est à la fois dans la qualité de l’accueil, et dans l’intérêt mutuel des parties prenantes quant à la réussite du parcours éducatif en France et à ses conséquences sur les futures carrières des étudiants accueillis. Plus généralement, la question de la diffusion des innovations et du rapport recherche/entreprise est une question commune aux pays riverains. Un des leviers peut être l’intégration temporaire de chercheurs issus des pays de la rive Sud dans des entreprises régionales et réciproquement.

Objectifs développement durable	Pour le développement économique	Pour la cohésion sociale	Pour la protection des ressources environnementales
	La stratégie portuaire de la Région à l’échelle de la Méditerranée.	La constitution d’un espace commun pour les étudiants et les chercheurs des deux rives.	La coopération Nord-Sud sur la gestion urbaine durable dans un contexte de forte croissance démographique

³ Source : Ministère des Affaires étrangères et européennes.

Illustration : produits possibles

Plusieurs produits possibles ont été évoqués comme illustrations des orientations stratégiques.

Le port de Sète

Dans la stratégie d'ouverture, le port de Sète représente un potentiel important, comme en témoigne la récente reprise du trafic. Les besoins de Sète sont double : accroître sa capacité de traitement d'une part, et d'autre part augmenter son « hinterland » pour assurer un fret de retour. D'autre part, le développement de Sète a besoin d'espace de logistique et d'activité, dans un contexte relativement contraint. Il y a là matière à une opération d'envergure régionale, à maîtrise d'ouvrage collective.

La qualification professionnelle des étudiants du Maghreb

Un cadre de référence pourrait être construit avec les services de relation internationale des universités, les organismes consulaires, certaines filières d'activité pour apporter aux étudiants originaires du Maghreb une aide à la constitution d'un projet de développement économique, susceptible d'être mis en œuvre entre la région Languedoc-Roussillon et le pays d'origine. Des fonds européens (politique de voisinage) peuvent être mobilisés à cette occasion.

Conventions inter régionales

La stratégie de développement des avant-pays et des têtes de pont pourrait s'appuyer sur des conventions inter régionales, portant sur divers enjeux du bassin de vie : formation, transports (tarification interrégionale unique par exemple), projets de développement économique.

Politiques régionales concernées

La mise en œuvre des orientations du SRADDT s'appuie nécessairement, au plan régional, sur les autres politiques publiques. Le SRADDT pourrait par exemple être mis en œuvre comme suit :

- > **Stratégie régionale des ports** : élargissement des hinterland des ports de la région et développement d'alliances avec les ports de la Méditerranée.
- > **Politique régionale des transports** : développement des transports inter régionaux.
- > **Politique régionale de la formation** : ouverture inter régionale des ressources de formation.
- > **Politique régionale d'aménagement** : coopération avec les régions du Maghreb sur la gestion urbaine durable.

Quatrième partie

La mise en œuvre du SRADDT

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire constitue un document d'intentions. Même si celui du Languedoc-Roussillon a fait l'objet d'une élaboration collective importante avec les partenaires de la Région, il n'aura de sens que s'il vient alimenter **une stratégie de mise en œuvre**. Comme il n'est pas prescriptif, le SRADDT n'aura d'autre poids que celui que les acteurs voudront bien lui conférer, à travers les diverses occasions de coopération. Il s'appuie sur deux piliers principaux : **un système de gouvernance** destiné à prolonger la dynamique collective de réflexion qui a présidé à la genèse du SRADDT ; **une offre publique de coopération** faite par la Région à ses partenaires territoriaux et aux grands acteurs de l'aménagement du territoire.

La gouvernance du SRADDT

La mise en œuvre du SRADDT se fera sur la base d'un dispositif spécifique de gouvernance.

La traduction des orientations du SRADDT dans les politiques publiques sera de la responsabilité des différents partenaires, et au premier chef de la Région elle-même, à travers ses propres politiques publiques.

Les personnes publiques associées, après consultation réglementaire, seront évidemment invitées à s'inscrire dans cette perspective de traduction des objectifs du SRADDT dans les politiques publiques. Grâce à la co-élaboration du SRADDT, l'institution régionale a pris la mesure des attentes de ses partenaires. Cette connaissance plus approfondie permettra la définition de politiques publiques mieux ajustées dans la perspective d'évolution des pouvoirs territoriaux.

Un comité de suivi sera institué dans le cadre de la conférence territoriale (Etat, Région, Départements, Agglomérations, Pays et Parcs). Il sera un espace de débat sur les acquis et les évolutions nécessaires du schéma. Chaque année, ce comité de suivi sera destinataire d'un rapport rédigé par la Région faisant l'état d'avancement du schéma, des acquis, des difficultés et des réorientations nécessaires. Pour cela, un travail de suivi, à partir d'indicateurs de l'évolution du territoire sera mis en place.

Un travail d' « articulation territoriale » du SRADDT pourra être réalisé en partenariat et à l'initiative des territoires intéressés. La Région assurera alors un accompagnement à l'élaboration de réflexions ou projets locaux en articulation avec le SRADDT.

Un rapport annuel sur l'état des enjeux d'aménagement durable du territoire en Languedoc-Roussillon pourrait être confié au CESR, dès lors qu'il aura entériné les orientations proposées dans le schéma régional.

Les relations inter régionales feront l'objet d'un suivi spécifique, réunissant les collectivités concernées et les régions limitrophes. La Région Languedoc-Roussillon en assurera l'animation. Un rapprochement sera initié avec les métropoles et régions voisines de manière à construire une cohérence sur des projets d'intérêt commun.

Enfin, un **conseil de citoyens** pourrait voir le jour, sur la base des participants aux ateliers citoyens, en assurant un élargissement et un renouvellement réguliers. Ce conseil de citoyens pourrait jouer un rôle d'interpellation des collectivités territoriales et, à ce titre, pourrait intervenir au cours de la session annuelle du comité de suivi.

Une offre publique de coopération

Le SRADDT constitue la base sur laquelle la Région **propose de structurer des partenariats avec les différents territoires**. Les objectifs doivent être différenciés avec les territoires, selon la situation et les fonctions qu'ils occupent dans le système régional (métropole, tête de pont, quadrilatère, avant-pays). Le principe de l'offre publique de coopération consiste dans **trois types de produits proposés par la Région à ses partenaires** : les opérations d'intérêt régional, les conventions de coopération, les cadres régionaux de référence.

La Région explicite le principe d'opérationnalité du SRADDT, **les modalités seront discutées avec les partenaires sur l'année 2009**. Il ne s'agit pas ici de figer le contenu de ces coopérations.

Les opérations d'intérêt régional

Il s'agit de **grands projets d'aménagement**, conduits sur le territoire d'une ou de plusieurs collectivités, **qui ont un impact sur le développement du territoire régional**. Plusieurs produits possibles ont été évoqués comme illustrations des orientations stratégiques : la réalisation d'une trame régionale verte et bleue ; la construction, à partir des gares TGV, de pôles d'affaires de niveau régional ; le développement du port de Sète. Ces projets ne sont pas exhaustifs et cités qu'à titre d'illustration.

La caractéristique principale des opérations d'intérêt régional est qu'il s'agit de **projets de développement complexes, qui mettent en jeu plusieurs collectivités et acteurs**. Ils doivent être mis en œuvre selon une logique de maîtrise d'ouvrage collective, dont la nature juridique exacte devra être étudiée selon les cas. Le principal objectif doit être de **faire converger les capacités d'investissement des différentes collectivités** au service d'un projet qui bénéficiera à l'ensemble.

Les cadres de référence régionaux

Au regard des enjeux du SRADDT, il s'agira de **principes généraux d'aménagement et de gestion de l'espace sur lesquels les différents acteurs peuvent s'accorder** afin d'assurer une cohérence des politiques d'intervention sur l'espace. Ces cadres de référence ne peuvent s'imposer aux partenaires (SCOT, Intercommunalités, communes) qui interviennent dans l'aménagement de l'espace. En revanche, ils peuvent permettre de donner plus de forces aux prescriptions d'un SCOT ou aux orientations d'une communauté de communes, d'un pays ou d'un département. Le principe des cadres de référence régionaux est **la production d'une référence partagée entre les différents opérateurs** portant sur une ou plusieurs questions d'aménagement spatial.

Plusieurs produits possibles ont été évoqués comme illustrations des orientations stratégiques sur la gestion urbaine durable, sur la gestion du foncier agricole et sur l'aménagement des pôles multimodaux. La discussion à venir avec les partenaires pourra permettre d'en envisager de nouveaux.

En sa qualité de chef de file en aménagement du territoire, la Région pourra prendre l'initiative de créer un groupe de travail pour l'élaboration de ces règles communes partagées qui pourront concerner : l'évolution vers une politique d'habitat durable, la gestion du foncier agricole... etc.

Au terme de son élaboration, chaque cadre de référence s'énonce, sous la forme d'**une charte**, qui peut être adoptée par les partenaires concernés et mise en œuvre dans différents contextes : dans les PADD ou les DOG des SCOT ; dans les appels à projet lancés par les communes, les intercommunalités ou les maîtres d'ouvrage en matière d'habitat et d'équipement.

Les conventions de coopération

La Région proposera à ses partenaires des contrats participant à la mise en œuvre des objectifs du SRADDT. Ces contrats seront de deux types.

Des conventions interrégionales

La Région Languedoc-Roussillon entend **signer des conventions avec les régions voisines, ainsi que les collectivités concernées notamment par le développement de l'espace « tête de pont »**. Elles porteront notamment sur les questions de transport et de services, et d'autres, en fonction des compétences et des enjeux portés par les autres collectivités territoriales signataires. Elles seront conclues pour une période déterminée et feront l'objet d'un suivi annuel au sein d'un comité inter régional.

Ces conventions pourront également concerner des enjeux plus thématiques ; par exemple les débouchés portuaires des régions limitrophes ou la constitution de réseaux thématiques à l'échelle du grand sud.

D'ores et déjà, les régions limitrophes comme Midi-Pyrénées ou Auvergne dont le SRADDT est en cours d'élaboration ont pris en compte les interactions avec Languedoc-Roussillon et sont porteuses d'une volonté de coopération, à la fois dans la proximité (têtes de pont) mais aussi sur des enjeux plus larges (par exemple la question portuaire).

Des conventions ville-territoire

La Région proposera par **ses politiques contractuelles, une nouvelle dynamique de solidarités entre les différents types de territoires** qui composent le Languedoc-Roussillon : littoral, espaces urbanisés et avant-pays.

Des contrats seront proposés à cette échelle aux différents acteurs (intercommunalités, pays et parcs) pour densifier les relations autour de quatre thématiques à privilégier :

- > **Le maintien et le développement d'une économie des services publics et marchands** dans les avant-pays, appuyée sur les ressources urbaines : les villes peuvent devenir les points d'appui de services collectifs partagés, permettant d'exercer pour partie en proximité dans les espaces ruraux et pour partie en milieu urbain. Ainsi, des activités, médicales par exemple, peuvent trouver leur équilibre financier au démarrage, quitte par la suite, à chercher des implications plus rurales, en fonction de la densité de clientèle.
- > **L'accessibilité en transports collectifs** des villes et des avant-pays, dans le cadre de conventions Agglomération/Pays/Conseil général. C'est à cette échelle que des solutions innovantes peuvent être trouvées, en termes techniques (centrales de mobilité, diversité de l'offre de mobilité) ; en termes institutionnels (création d'AOT interterritoriales par exemple) ; en termes financiers (mobilisation du versement transport par exemple).

- > **La gestion collective des espaces**, dans le cadre de SCOT réunissant le plus possible les trois types de paysage (littoral, urbain, avant-pays). On fait l'hypothèse que ces espaces de solidarité « transterritoriaux » sont pertinents pour traiter l'évolution du littoral : « retrait stratégique des enjeux » pour faire face au risque d'érosion marine, diversification des fonctions (tourisme, nature, production économique), meilleure utilisation des potentialités (notamment la mobilisation de l'habitat ou reconversion de bâti dans la perspective de changement d'usage).
- > **Le tourisme** : ce cadre « transterritorial » est une bonne échelle pour participer à l'évolution du tourisme nécessaire pour la région, et en phase avec les enjeux du changement climatique : un tourisme désindexé des activités de masse, offrant une diversité de choix plus grande et assurant une meilleure circulation des consommateurs entre les différents espaces de la région, de façon à garantir une distribution plus équitable de la dépense touristique.

Des territoires de solidarité



Annexe 1



Le SRADDT et les autres schémas sectoriels

LE SRADDT

une approche spatiale
un cadre de référence commun
une vision prospective : horizon 2030



Schéma régional des transports et des communications

Le volet infrastructure du SRADDT

En cours d'élaboration

Précisera la vision régionale du SRADDT sur :

- l'accessibilité, l'intermodalité et la multimodalité des réseaux
- la gouvernance et l'amélioration de la qualité du service
- la promotion des infrastructures nouvelles notamment LGV
- la stratégie régionale portuaire et aéroportuaire

Servir - 2006

Schéma Régional de Développement Economique

Une réflexion et stratégie économique sur un marché régional résidentiel en pleine expansion et de nouveaux marchés à conquérir.

Un éclairage de cette stratégie sur les principaux secteurs d'activités : agriculture, productions halieutiques, viticulture, industrie, services aux personnes et aux entreprises, tourisme, artisanat et BTP.

SRT - 2006

Schéma Régional du Tourisme

Une réflexion et stratégie économique sur le secteur du tourisme, contribue aux objectifs de

- SERVIR : • Promotion, formation et structuration des investissements
• Définition de 20 pôles touristiques régionaux

PRDF - 2007 / 2011

Plan Régional de Développement de la Formation Professionnelle

Une réflexion ambitieuse pour élever le niveau moyen de qualification, de recrutement et d'emploi.

Une programmation à moyen terme des actions de formation professionnelle.

Deux démarches spécifiques au sein du PRDF : le schéma régional de l'apprentissage et le schéma régional des formations sanitaires et sociales

« AQUA 2020 » - 2006

Pour une politique prospective et partagée de l'eau en Languedoc-Roussillon

Une approche prospective des besoins en eau pour les différents usages, des enjeux d'une maîtrise des consommations et de l'efficacité des réseaux de distribution. Projet Aqua Domitia : extension du réseau BRL

SRB - 2008

Stratégie Régionale pour la Biodiversité

Une stratégie visant à concilier l'attractivité de la région et la préservation de sa biodiversité, à affirmer la biodiversité comme ressource pour le développement des territoires et à affirmer la place de leader du Languedoc-Roussillon en matière d'expertise sur la biodiversité à l'échelle de la Méditerranée.

Un programme d'actions pour la biodiversité à moyen terme.

Stratégie transversale de développement durable - Plan climat

En cours d'élaboration

Précisera la vision régionale du SRADDT sur les actions à engager afin d'atténuer et de s'adapter au changement climatique et plus globalement afin de répondre aux enjeux du développement durable.

Hôtel de Région
201 avenue de la Pompignane - 34064 Montpellier cedex 2
Tél. 04 67 22 80 00
www.laregion.fr

