

Quel littoral pour le Languedoc-Roussillon de 2010 à 2050 ?

Démarche prospective participative organisée par la Direction
Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Livret de prospective : Nouvelles formes et modalités d'aménagement

Octobre 2011



*Actes du séminaire du 24 juin 2011
(Université Paul Valéry, Montpellier III)*

Table des matières

Préambule	4
Avertissement.....	5
Introduction.....	7
1. La démarche	8
2. Le champ géographique de l'analyse prospective	9
3. Méthode utilisée pour co-construire les micro-scénarios	10
4. Programme de l'atelier 2 "Nouvelles formes et modalités d'aménagement" du 24 Juin 2011	13
5. Les participants à l'atelier	13
Les variables Chiffres-clés, tendances, hypothèses d'avenir	14
Les micro-scénarios.....	20
Conclusion	37
Annexe.....	39
Liste des participants – Atelier 2.....	40



Préambule

Ce livret a été élaboré par l'équipe projet mise en place dans le cadre de la démarche coordonnée par Régis MORVAN, DREAL Languedoc-Roussillon.

Composition de l'équipe :

Régis MORVAN, DREAL Languedoc-Roussillon
Olivia DELANOË, INEA (Ingénieurs-conseil, Nature, Environnement, Aménagements)
Hélène REY-VALETTE, Université Montpellier I
Nacima BARON-YELLES, Ecole des Ponts
Catherine BERNIE-BOISSARD, Université Montpellier III
Cassandra DEWINTRE, Université Montpellier III
Maureen GUENEGAN, Conseil Régional
Bénédicte GUERINEL, DREAL Languedoc-Roussillon

La démarche est suivie par un comité de pilotage présidé par la Préfecture de région.

Composition du comité de pilotage :

Cécile LENGLET, Présidente, Sous-Préfète Littoral
Régis MORVAN, Rapporteur, DREAL Languedoc-Roussillon
Michel GAUTIER, Adjoint à la Direction, DREAL Languedoc-Roussillon
Gilles d'ETTORE, Député-Maire d'Agde
Marie BAT, Maire de Bages
Hélène REY-VALETTE, Maître de Conférences, Université Montpellier I
Nacima BARON-YELLES, Professeur Géographie, Ecole des Ponts
Catherine BERNIE-BOISSARD, Professeur Géographie, Université Montpellier III
Olivia DELANOË, Directrice, bureau d'études INEA
Jean-Claude ARMAND, Délégué Régional, Conservatoire du Littoral
Claude ALLET, Président-Directeur, BRL
Jean-Marc GUILLELMET, Directeur Développement Economique, CRCI LR
Jean-Paul SALASSE, Directeur, association Ecologistes de l'Euzière
Philippe BAUCHET, Chef service Eau et Risques Naturels, Conseil Régional
Maureen GUENEGAN, chargée de projet Risques Naturels, Conseil Régional
Daphné de FELIGONDE, Association des Professionnels de l'Urbanisme LR
Bernard MOURGUES, Association Languedoc-Roussillon Nature Environnement

La liste des participants à l'atelier du 24 juin 2011 ("Nouvelles formes et modalités d'aménagement") figure en annexe. Nous remercions les participants de leur contribution à l'élaboration de ce livret.

Couverture : Aquarelle de Christian LAVIT, photographe-graphiste, DREAL Languedoc-Roussillon

Avertissement



- **La transformation et l'évolution des territoires s'inscrivent dans la durée** : Aussi ancienne que les territoires, la notion d'aménagement est une action volontaire, qui prend forme dans les politiques publiques en France à l'issue de la Deuxième Guerre mondiale, avec l'idée de réduire les disparités régionales. L'aménagement du territoire ne peut se concevoir sans une dimension prospective. La question qui lui est posée est en effet celle de savoir quel territoire voulons-nous pour l'avenir ? La politique d'aménagement du territoire s'inscrit donc dans la durée. Elle nécessite des analyses, des interprétations, des extrapolations permettant de mieux percevoir les évolutions en cours, les obstacles qui se présentent et les divers environnements possibles des actions à mener.

- **Le futur est moins à découvrir qu'à inventer** : Paradoxalement, la prospective a peu à voir avec l'avenir. Ce n'est pas la perspective. Son objectif est d'éclairer le présent, d'orienter la décision: arrêtons de nous tourner vers le passé pour prendre des décisions, tournons nous vers l'avenir (G. Berger). Les territoires ne sont pas des témoins passifs, mais des systèmes d'acteurs, de véritables opérateurs de changement. Certes, les tendances lourdes, telles que les facteurs climatiques, démographiques, imposent des réalités incontestables pour demain. Mais ce qui reste à anticiper, imaginer, faire émerger, c'est la façon dont chaque territoire, à toutes les échelles, va affronter demain ces réalités, et les transformer à son tour.

- **L'avenir du littoral languedocien implique l'anticipation** en raison des enjeux de société qui le traversent (vulnérabilité de l'environnement, pressions démographiques, métropolisation, périurbanisation, cabanisation...). Autant de facteurs dont le littoral peut être victime, témoin passif, mais également vecteur de nouvelles représentations, acteur de transformation...La prospective sert à remettre en question des récits plus ou moins mécanistes, ou fatalistes, pour tenter d'envisager au contraire une pluralité de processus possibles et des configurations territoriales potentielles. Nous ne sommes pas là pour prédire l'avenir, dire ce qui va être, mais pour envisager ce qui pourrait être, essayer de comprendre ce qui est possible et faisable.

Ainsi ce livret présente 6 micro-scénarios contrastés, 6 visions des futurs possibles. La situation en 2050 sera, cependant, certainement plus complexe que ce que l'on aura imaginé.

La prospective est un instrument de connaissance, elle considère que l'avenir dépend, avant tout, de ce qui existe à présent et des possibilités de ce présent. C'est dire qu'il est nécessaire de déceler les transformations déjà en cours, de permettre que se forment des visions d'avenir partagées. La prospective est une tentative d'articuler réflexion et action. Elle repose sur une culture du débat sur les futurs subis et les futurs souhaités. Elle constitue une approche globale, anticipatrice et systémique au service des acteurs.

Elle demande de voir autrement (fuir le politiquement correct, contester les idées au goût du jour, échapper au conformisme des idées reçues, ..) et de voir ensemble (intelligence collective pour faciliter l'appropriation et la mutualisation des compétences). Elle nécessite d'utiliser des outils et des méthodes, aussi rigoureux et participatifs que possible pour structurer la réflexion et réduire les inévitables incohérences collectives.

Introduction



1. La démarche

L'Etat, à l'initiative de la DREAL Languedoc-Roussillon et de la Préfecture de région, a lancé en septembre 2010 une démarche de prospective participative sur le littoral du Languedoc-Roussillon. Cette démarche a pour objectif de faciliter les échanges entre les acteurs locaux "grenelliens" (collectivités locales, socioprofessionnels, scientifiques, associations, Etat) dans le but de construire collégialement une vision du littoral régional à l'horizon 2050.

Pourquoi une telle démarche ?

Susciter le **débat sur les futurs possibles** des territoires littoraux où se concentrent les enjeux socio-économiques et environnementaux régionaux

Favoriser la **co-construction d'une vision prospective du littoral**

Contribuer à la **territorialisation du Grenelle de l'environnement**

S'inscrire dans une dynamique déjà ancienne : **culture de l'anticipation** développée dans les années 1960 par la Mission Racine et, il y a une dizaine d'années, par la Mission littoral

Faire émerger, avec le concours des acteurs locaux, des **clés de compréhension** ainsi qu'un **cadre de propositions** d'actions publiques et/ou privées innovantes

Interroger des idées reçues, bousculer des habitudes de pensée...

Quelles alternatives à une vision "mécaniciste" : croissance démographique, construction, logements, économie de services ou résidentielle ?

Le modèle actuel de développement économique du Languedoc-Roussillon constitue-t-il une fuite en avant ? Forte consommation de revenus de transfert et forte précarité "durable" ?

Quelles opportunités en termes de développement de filières économiques "productives" en Languedoc-Roussillon ?

L'organisation d'ateliers pour une production nécessairement partenariale

Trois ateliers de prospective participative seront organisés en 2011. Un livret sera produit après chaque atelier pour en faire la synthèse et dégager des visions (scénarios) du littoral du Languedoc-Roussillon à l'horizon 2050. Un séminaire de restitution aura lieu en 2012.

Thèmes des ateliers, grandes questions posées

Atelier 1 : La diversification des ressorts de l'économie littorale - Mars 2011

Quelle évolution des ressources naturelles du littoral ? Quels potentiels de valorisation ?

Quelle singularité des systèmes productifs du littoral ? Quels avantages comparatifs de l'agriculture littorale, de la pêche, de la conchyliculture et du tourisme ?

Quel devenir pour les stations touristiques ?

Comment réguler la concurrence foncière entre activités au profit d'une diversification des économies locales ?

Quels types d'informations, d'indicateurs ou de ressources manquent aux porteurs de projets engagés dans des programmes compétitifs pour le littoral ?

Atelier 2 : Nouvelles formes et modalités d'aménagement - Juin 2011

Quelles liaisons fonctionnelles des différents pôles urbains ?

Quelle mobilité durable et modes doux en lien avec les grandes infrastructures ?

Quel développement du littoral compte-tenu des influences métropolitaines extérieures à la région comme Barcelone, Toulouse et Marseille ?

Quelles complémentarités entre plaine littorale et côte ?

Quelle gestion des "coupures d'urbanisation" de la loi littoral ?

Quels rôles des transports maritimes et des ports ?

Quelles trajectoires pour tendre vers un aménagement plus solidaire ?

Atelier 3 : Gouvernance et Résilience - Octobre 2011

Quelles nouvelles formes d'action publiques partenariales demain ?

Quelle trame écologique pour le bon fonctionnement des écosystèmes littoraux et marins ? Quel espace "tampon" au regard des risques naturels ?

Quelle logique d'adaptation raisonnée au changement climatique ? Vers la planification d'un retrait stratégique ? Quels scénarios d'adaptation à la submersion marine ?

Quelle adéquation entre gouvernance territoriale et "dynamique de portage de projets communs" ?

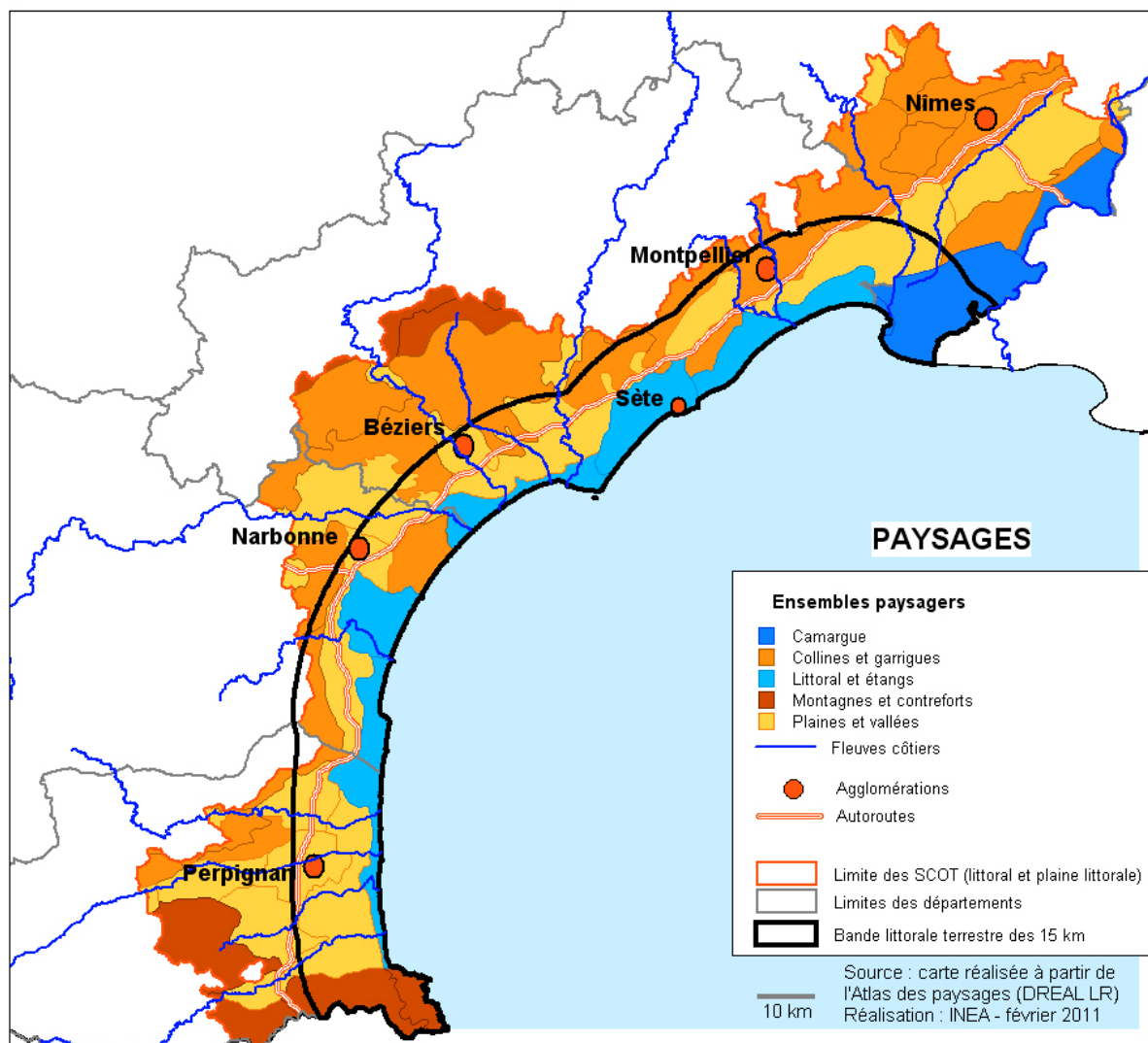
Comment la restructuration des intercommunalités, notamment la réforme des collectivités locales, intégrera-t-elle le littoral ?

2. Le champ géographique de l'analyse prospective

L'analyse prospective concerne le littoral du Languedoc-Roussillon et plus précisément :

- L'enveloppe des SCOT du littoral et de la plaine littorale
- La bande littorale des 15 km terrestres
- Le milieu marin

La carte ci-dessous délimite ces espaces ainsi que les principaux ensembles paysagers qui les composent.



3. Méthode utilisée pour co-construire les micro-scénarios

<p>Avant l'atelier 2 : Avril à Juin 2011</p>	<p>Comité de pilotage (14 avril 2011) : Bilan de l'atelier 1 du 17 mars 2011 et préparation de l'atelier 2 (pré-programme, méthode et supports d'animation)</p>
	<p>Equipe projet - Préparation de l'atelier 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Définition d'une liste de variables et rédaction de fiches-variables</p> <p>11 variables ont été définies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dynamique démographique - Métropolisation - Transports / Infrastructures - Mobilité locale, trajets domicile-travail - Transport, logistique et report modal de marchandises - Mise en œuvre de la Loi Littoral - Solidarité des territoires - Modes de vie / Urbanité - Péri-urbanisation - Nouvelles formes urbaines - Influences externes sur l'aménagement <p>Les variables sont les facteurs dont dépendent les formes et modalités d'aménagement du territoire. Elles sont susceptibles de se modifier, de changer dans le temps.</p> <p>Une fiche a été rédigée pour chaque variable en suivant un même modèle de fiche : définition de la variable, rétrospective (évolution de la variable ces 20 à 40 dernières années), prospective (comment et par l'action de qui la variable est-elle susceptible d'évoluer). L'analyse a conduit à définir, pour chaque variable, des hypothèses d'avenir (3 à 4 hypothèses) : conjectures sur l'avenir (opinions, visions) fondées sur l'analyse des tendances et des facteurs de changement.</p> <p>Analyse combinée des hypothèses et définition de micro-scénarios</p> <p>L'analyse combinée des hypothèses de l'ensemble des variables retenues a conduit à définir des micro-scénarios.</p> <p><i>Schéma : Méthode de construction des micro-scénarios</i></p> <p>Les micro-scénarios contrastés issus de l'analyse ont été intitulés comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Post-Grenelle" - "Sophie (sagesse, recul planifié)" - "Dubai en Floride" - "Occitanies" - "Tendancier pessimiste" - "Albanie"

	<p>Une note de deux pages a été rédigée pour chaque micro-scénario. Elle présente une vision à l'horizon 2050 correspondant à une combinaison d'hypothèses d'avenir.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisation de l'atelier 2 : définition du programme, diffusion de l'information auprès des organismes régionaux concernés, suivi des retours d'inscription, constitution de groupes et sous-groupes de travail, logistique de l'atelier, ... <p>L'organisation de l'atelier visait à cibler les différents collèges d'acteurs (Associations et Bureaux d'étude, Socioprofessionnels, Collectivités locales, Recherche, Etat) pour une réflexion équilibrée prenant en compte différents points de vue.</p> <p>Avant l'atelier, les inscrits ont été répartis en trois groupes de travail et sous-groupes de travail en veillant à équilibrer la représentativité des différents collèges d'acteurs au sein de chaque groupe et sous-groupe de travail.</p>
<p>L'atelier 2 du 24 Juin 2011</p>	<p>Voir "Programme de l'atelier"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des micro-scénarios pré-rédigés par l'équipe projet (groupes et sous-groupes de travail) – 10h00 à 12h30 <p>Après la séance d'ouverture de l'atelier, chaque participant rejoint la salle correspondant à son groupe de travail. Trois groupes de travail ont été préalablement définis (GT1, GT2, GT3). Il est attendu de chacun d'eux une réflexion sur deux micro-scénarios pré-rédigés par l'équipe projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - GT1 : Réflexion sur les micro-scénarios "Tendancier pessimiste" et "Sophie" - GT2 : Réflexion sur les micro-scénarios "Post-Grenelle" et "Albanie" - GT3 : Réflexion sur les micro-scénarios "Occitanie" et "Dubai en Floride" <p>L'objectif est de faire évoluer les micro-scénarios pré-rédigés de manière à aboutir, dans le cadre de cette démarche participative, à des micro-scénarios co-construits.</p> <p>Pour faciliter les échanges et la production de l'atelier, dans chaque salle, correspondant donc à un groupe de travail, les participants se répartissent en deux à trois tables d'environ 7 personnes (2 à 3 sous-groupes de travail).</p> <p>Chaque groupe de travail est animé par 2-3 personnes de l'équipe projet. Pour chaque groupe, la méthode de travail est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tour de table (15 mn) : il permet à chaque participant et aux animateurs de se présenter. Le rapporteur du groupe de travail est identifié. Le déroulé de la journée, ses attendus, le rôle du rapporteur, ..., ayant été présentés en plénière d'ouverture de l'atelier, le travail du groupe peut commencer dès le tour de table effectué. - Chaque groupe de travail doit analyser successivement deux micro-scénarios. Pour chaque micro-scénario le déroulé est le suivant : <ul style="list-style-type: none"> - Distribution à chaque participant du document présentant le micro-scénario (pré-rédaction de l'équipe projet) ; une présentation succincte en est faite par les animateurs (10 mn) ; - Travail en sous-groupes (30 mn) : Autour de la table, échanges entre les participants sur le micro-scénario présenté pour le faire évoluer. A chaque table, l'animateur apporte, si besoin, des précisions sur le micro-scénario, notamment sur le champ des variables utilisé pour le construire (un document présentant la liste des variables sert de support aux discussions, en complément du document sur le micro-scénario). - Débat en groupe de travail (20 mn) : Chaque sous-groupe présente à tour de rôle ses principales réflexions sur le micro-scénario. Cette présentation s'accompagne d'un bref débat. <ul style="list-style-type: none"> • Construction libre d'un micro-scénario par les participants (groupes et sous-groupes de travail) – 14h00 à 15h00 <p>Après le déjeuner, les participants regagnent leurs groupes et sous-groupes de travail. Au sein de chaque groupe de travail, la réflexion qui est maintenant proposée à chaque sous-groupe est de rédiger son propre micro-scénario :</p>

	<ul style="list-style-type: none">- Travail en sous-groupes (40 mn) : Echanges autour de la table pour la construction libre d'un micro-scénario. Pour aider à le structurer, un tableau présentant la liste des variables (lignes) et une colonne d'hypothèses à remplir, est distribué par les animateurs. La démarche proposée à chaque sous-groupe consiste à émettre des hypothèses (remplir le tableau) et à rédiger le micro-scénario sur cette base.- Présentation en groupe de travail (20 min) : Chacun des sous-groupes présente son micro-scénario. <ul style="list-style-type: none">• Regards croisés (séance plénière) L'ensemble des participants regagne la salle plénière. Le rapporteur de chaque groupe de travail présente en plénière une synthèse du travail de la journée : synthèse des réflexions sur les micro-scénarios pré-rédigés, et proposition, le cas échéant, de nouveaux micro-scénarios.
Après l'atelier 2 : Juillet à Sept. 2011	<p>Equipe projet : restitution de l'atelier 2 sous forme d'un livret</p> <ul style="list-style-type: none">• Synthèse des chiffres clés et hypothèses par variables A partir des fiches variables rédigées par l'équipe projet, présentation synthétique des chiffres-clés et des hypothèses par variables. Prise en compte d'éventuels compléments sur ces variables issus de l'atelier.• Rédaction de micro-scénarios co-construits Reprise des micro-scénarios rédigés avant l'atelier en tenant compte des résultats de l'atelier. <p>Les résultats sont présentés sous la forme d'un livret de prospective (le présent document)</p> <hr/> <p>Comité de pilotage (8 septembre 2011) : Présentation du projet de livret et discussion des résultats, orientations pour sa relecture par les participants à l'atelier et pour son édition. Ce comité de pilotage aura également pour objet d'orienter le prochain atelier qui se tiendra en octobre 2011 et qui portera sur la gouvernance et sur la résilience face aux risques naturels</p>

4. Programme de l'atelier 2 "Nouvelles formes et modalités d'aménagement" du 24 Juin 2011

Ce deuxième livret de prospective concerne l'atelier 2 qui s'est tenu le 24 Juin 2011 à l'Université Paul Valéry (Université Montpellier III) à Montpellier.

Programme de l'atelier :

9h-9h30 :	Accueil des participants autour d'un petit déjeuner
9h30-10h00 :	Présentation du déroulé de la journée et de la problématique par Catherine Bernié-Boissard (Maître de Conférences à l'Université Montpellier III) et Régis Morvan (Chargé de mission prospective, DREAL Languedoc-Roussillon)
10h00-10h15 :	Répartition des participants dans trois Groupes de travail (GT) animés par l'équipe projet : GT1 : Micro-scénarios "Tendancier" et "Sophie (recul stratégique)" Animation : Régis Morvan (DREAL) et Cassandre Dewintre (Université Montpellier III) GT2 : Micro-scénarios "Post-Grenelle" et "Albanie" Animation : Olivia Delanoë (INEA) et Nacima Baron-Yelles (Ecole des Ponts) GT3 : Micro-scénarios "Occitanie" et "Dubai en Floride" Animation : Maureen Guennegan (Conseil régional LR), Bénédicte Guérinel (DREAL LR) et Catherine Bernié-Boissard (Université Montpellier III)
10h15-12h30 :	Co-construction de micro-scénarios d'aménagement Pour chaque Groupe de travail : 1) Tour de table de présentation des participants, désignation rapporteur 2) Présentation des micro-scénarios par les animateurs 3) Pour favoriser la co-construction de scénarios : travail en sous-groupes 4) Synthèse des débats par le rapporteur
12h30-13h45 :	Cocktail déjeunatoire
14h00-15h00 :	Poursuite des travaux en groupes de travail
15h00-16h15 :	Regards croisés en séance plénière
16h15-16h30 :	Clôture de la journée par Michel Gautier (Adjoint à la Direction en charge du Littoral, DREAL Languedoc-Roussillon)

5. Les participants à l'atelier

La liste des participants figure en annexe. 56 personnes ont participé à l'atelier :

- Etat : 18 personnes
- Collectivités locales : 14 personnes
- Recherche : 12 personnes
- Associations et bureaux d'études : 5 personnes
- Socio-professionnels : 7 personnes

Chaque groupe de travail a accueilli 18 participants environ.

Les variables

Chiffres-clés, tendances, hypothèses d'avenir



Les 11 variables retenues pour l'analyse prospective relative à l'aménagement du territoire sont :

- Dynamique démographique
- Métropolisation
- Transports / Infrastructures
- Mobilité locale, trajets domicile-travail
- Transport, logistique et report modal de marchandises
- Mise en œuvre de la Loi Littoral
- Solidarité des territoires
- Modes de vie / Urbanité
- Péri-urbanisation
- Nouvelles formes urbaines
- Influences externes sur l'aménagement

Cette partie présente pour chaque variable :

- Les chiffres clés et tendances sous forme d'encarts
- 3 à 4 hypothèses d'avenir

Dynamique démographique

Très forte **attractivité démographique** de la région (+33 000 habitants/an depuis 1999)

Population : **2,6 millions d'habitants en 2010**

Importante **croissance résidentielle sur les communes littorales** (+1,56%)

Bande côtière : 15% de la population régionale

Plaine littorale : 58% de la population régionale

Plus de 60 ans : 30% de la population littorale

En 2040 : 3,1 à 3,5 millions d'habitants selon l'INSEE, soit :

Taux d'évolution : entre +0,6% et 1%

Plus de 60 ans : augmentation de +79% (+67% en moyenne nationale)

Age moyen : 45,6 ans (43,7 au niveau national)

Groupement de la statistique publique : Ralentissement de la croissance démographique d'ici 2015

Transports / Infrastructures

Flux automobile lié à : démographie ; activités ; politiques gestion mobilité et transports collectifs
Doublement trafic de l'autoroute A9 en 20 ans

Réseau ferroviaire : programme rénovation de grande ampleur ; projets connexion avec lignes grande vitesse ; développement de l'offre TER

Forte augmentation du trafic TER en région (18000 voyageurs/jour en 2009 contre 14000 en 2004) et TGV (+4%/an contre +1.5% en France)

Transport aérien : Montpellier, aéroport le plus fréquenté de la région, 15^{ème} au niveau national
Trafic low cost : 28% du trafic aéroports, en progression

Transport maritime - Sète : principal port régional, projet développement pour faire face à la concurrence de Barcelone et Marseille

Transport/logistique et report modal de marchandises

Transport de marchandises en LR entre 1990 et 2003 : +18% par la route ;
- 17% par la mer ; Stabilité par voie ferrée

Efficacité énergétique : 1 litre de carburant permet de transporter une tonne sur 100 km par mer ou fleuve, 50 km par le rail, 10 km par la route

Transports grande distance (> 500 km) nombreux en LR -> enjeux de report modal

Report modal : transfert du fret d'un mode sur un autre, plus économe en CO₂

Plateformes multimodales : Perpignan, proximité St Charles International, Boulou (départ autoroute ferroviaire vers Luxembourg). Sète : en suspens

Vers une "Région maritime" de développement économique combinant différents modes de transport ?

Métropolisation

65% de la population régionale réside dans une des aires urbaines définies par l'INSEE

Montpellier accueille 1/5^{ème} de la population régionale, et les **trois plus grandes villes** 40%

Les 7 aires urbaines les plus petites pèsent chacune 1% ou moins de la population régionale

Armature urbaine très influencée par l'**organisation administrative** (les 3 grandes villes = préfectures)

Montpellier : sur l'**axe méditerranéen de développement économique de l'Europe** (Rome, Turin, Nice, Marseille, Montpellier, Barcelone, Madrid/Valencia)

Multimodalité : A9, A750, A75, TGV, TER, aéroport Montpellier Méditerranée

L'agglomération de Montpellier regroupe **21 269 entreprises et 18 parcs d'activités**

Mobilité locale, trajets domicile-travail

48,7 millions de déplacements en LR en 2007
98% des déplacements sur moins de 80 km
3,2 dépl./personne/jour (proche mobilité nationale)

Déplacements en LR : voiture (67%), à pied (25%), deux roues (5%), transport commun (5%)
Travail, courses et loisirs : principaux motifs

Déplacements domicile-travail en 2007 : voiture (78%), transports commun (5%), autres (17%)

1999-2007 en LR : +56,4% des déplacements domicile-travail effectués en transports en commun
Report modal :

- Transports en commun : +1,1%
- Autres modes (vélo, marche à pied) : -1,4%
- Voiture : +0,3%

Emissions de CO₂/km très élevées sur la zone littorale, en particulier sur l'axe Nîmes-Sète

	Hypothèse 1	Hypothèse 2	Hypothèse 3	
Dynamique démographique	Tassement puis décroissance marquée de la démographie sur le littoral : régional (+0,6% par an) et plus accentué sur le littoral (-0,5% par an) du fait de la mise en œuvre du recul stratégique Développement du tourisme patrimonial	Augmentation très forte (+2%) liée à la sédentarisation dans les anciens logements touristiques reconvertis d'une nouvelle population de migrants climatiques	Augmentation maîtrisée (+0,8%) et vieillissement de la population entraînant une réduction de la population active Développement de l'économie résidentielle et du tourisme spécialisé et moins saisonnalisé au profit des seniors	
Métropolisation	Etalement périurbain, inorganisation de l'espace entre villes moyennes qui constituent l'armature urbaine Mobilité croissante, d'où besoin de nouvelles voies de circulation automobile Pas de gouvernance de l'espace métropolisé.	Processus de métropolisation autour de Montpellier Divisions socio-spatiales marquées. Protection des centres vis-à-vis des effets du changement climatique et des flux migratoires en provenance des pays du sud Gouvernance autoritaire.	Croissance des énergies renouvelables, préservation des ressources naturelles Coopération entre urbain et rural. Redistribution des équipements, services et ressources Gouvernance de type participatif.	
Transports/ Infrastructures	Adaptation énergétique et technologique (électro mobilité) et développement de la location Augmentation de la part des déplacements doux	Mise en concurrence des opérateurs, diversification et segmentation de l'offre de transport avec développement d'une autoproduction (co-voiturage, vélo) et de PME locales (petites lignes de chemin de fer) Pouvoir structurant d'urbanisation des pôles d'échange	Pas de développement des voies de communication sur le littoral pour éviter l'intensification de l'urbanisation dans des zones de retrait stratégique Réduction des transports du fait du développement des échanges dématérialisés	
Mobilité locale, trajets domicile-travail	Energies renouvelables : principales sources d'énergie Véhicules électriques, voies vertes, réseau de transport en commun (tramway, TER, LGV) Parts modales : transports en commun (33%), voiture (33%), modes doux (33%) Soutien de l'Europe Emission CO2 : réduction 60%	Peu d'effet levier des politiques publiques. Parts modales inchangées : transports en commun (5%), voiture (78%), autres modes (17%) Accroissement des trajets domicile-travail avec coût énergie important Bouchons et îlots de chaleur urbains	Prolongement des tendances actuelles. Effet modéré des politiques publiques Parts modales : transports en commun (10%), voiture (65%), modes doux (25%) Efforts de réduction des émissions de CO2 en partie annulés par la poursuite de l'urbanisation et le réchauffement climatique	
Transport, logistique et report modal de marchandises	Prolongement de la situation actuelle Congestion des autoroutes et sillons ferroviaires consacrés en grande partie au transport de passagers Parts modales (transport de marchandises) : fluvio-maritime (40%), route (55%), rail (5%)	Gouvernance mixte (Etat, collectivités, professionnels) 3 terminaux autoroutiers (Sète, Port-la-Nouvelle, Port-Vendres) : connexion des autoroutes maritimes venant du Maghreb et du sud de l'Espagne à des lignes ferroviaires en direction de la région parisienne et du nord de l'Europe Parts modales : fluvio-maritime (50%), route (40%), rail (10%)	Gestion privée des ports (Sète, Port-la-Nouvelle), avec peu de rentabilité Rentabilité de Port-Vendres (opérateurs privés) : relations mer/fer bi-quotidiennes avec Allemagne et région parisienne Développement de bateaux fluvio-maritimes d'un nouveau type (solaire/eau) Parts modales : fluvio-maritime (50%), route (30%), rail (20%)	Relocalisation : multiplication transports de proximité (camions) Plateformes logistiques de distribution au niveau des agglomérations Réglementation Europe : transports inférieurs à 800 km pour produits importés et non routiers en grande part Ports : hubs distribution et transfert modal Parts modales : fluvio-maritime (40%), route (30%), rail (30%)

Mise en oeuvre de la loi Littoral

Aménagement/équipement du littoral LR :
Mission Racine (1963), Schéma directeur d'aménagement du littoral (SDAL, 1972)

Développement des années 70-80 : Stations touristiques, ports, infrastructures routières, ...

Enjeux préservation et développement équilibré du littoral : Conservatoire du littoral (1975) ; Loi Littoral (1986) et application dans POS/PLU (années 1990) et dans SCOT (années 2000)

Bilan 1990-2000 application de la loi Littoral en LR
- Espaces remarquables (ER) : +10% artificialisation
- Coupures urbanisation (CU) : +17% artificialisation
- Espaces proches rivage : urbanisation non "limitée"
- ER et CU insuffisamment pris en compte dans les documents d'urbanisme ; identification non achevée

... La loi littoral n'a pas eu les effets escomptés

Avancées du Grenelle 2 (2010) : vers une Stratégie nationale pour la mer et le littoral

Modes de vie / Urbanité

Une **société littorale fortement segmentée**
(40 % de la population active littorale gagne moins de 600 euros par mois dans l'Hérault)

L'individualisation croissante des pratiques et des modes de consommation
(près d'un ménage sur trois constitué d'une seule personne)

La mise en circulation générale des hommes, des marchandises et des idées
(40 % des habitants des communes littorales ne sont pas nés en Languedoc-Roussillon)

La volonté de vivre des temps forts collectifs
(plus de 600 manifestations festives recensées dans les communes du littoral chaque année)

Nouvelles formes urbaines

Tentative de conciliation : **qualité habitat, environnement, optimisation consommation espace**
-> Ilots de plus en plus ouverts (solutions plurielles mêlant habitat continu et discontinu)

Retour à un **habitat individuel dense** ; modèle maison mitoyenne avec jardin et garage privatif

Prolifération d'**ensembles résidentiels clos**, d'enclaves urbaines
Montpellier : 3^{ème} ville du Sud de la France pour le phénomène de fermeture résidentielle

Crise du foncier et risque de raréfaction des ressources énergétiques : **vers des typologies nouvelles privilégiant pluralité et mixité des formes** dans une même opération (conciliation : densité, privatisation du logement et différents produits)

Solidarité des territoires

Disparités et inégalités territoriales en termes de moyens et de cadre de vie (équipements santé, transports collectifs, tourisme, filières de production/distribution, ...)

Solidarité = présence de liens favorisant les complémentarités et mettant à profit services et infrastructures

Exemples de solidarité territoriale en LR : projets communautaires, SCOT (8 sur le littoral), SAGE (10 en LR), PCET (7 sur le littoral), Territoires de Santé, PNR, ...

Réforme des collectivités territoriales (2010) : Favorise l'intercommunalité et encourage la fusion de collectivités ; Schéma d'organisation des compétences et de mutualisation des services Départements/Région

Périurbanisation

Amplification des phénomènes de périurbanisation ces 30 dernières années (croissance démographique, souhait accession logement individuel, besoin espace)

Entre 1968 et 1990, **progression de la tache urbaine de 60%** dans le couloir languedocien

En 20 ans, la surface construite dans la région est passée **de 260 m²/hab. à 420 m²/hab.**

Entre 1992 et 2004, l'artificialisation a consommé **800 000 ha d'espaces naturels**

Entre 2000 et 2004, 3685 ha consommés pour loger 36000 hab., soit une **consommation d'environ 1000 m²/hab. dans l'Hérault**

Dispersion urbaine : conséquence de la **croissance démographique des villes**

Influences externes sur l'aménagement

Concurrences tendant à s'exercer de plus en plus sur des activités du littoral :
économique (pêche, ports de commerce), accessibilité aux espaces littoraux / pôles d'emplois (infrastructures d'accès), touristique, migration résidentielle

Au final, prises séparément, aucune agglomération méditerranéenne ne se place aux tous premiers rangs des métropoles françaises et européennes (étude DATAR comparative sur les villes européennes, 2003)

Prises dans leur ensemble, les agglomérations de Marseille, Aix, Montpellier, Nice, Avignon, Toulon, Nîmes et Perpignan forment un **corridor métropolitain de première importance à l'échelle européenne**

	Hypothèse 1	Hypothèse 2	Hypothèse 3
Mise en œuvre de la Loi Littoral	Effet moindre de la loi littoral, perte des coupures d'urbanisation, les métropoles s'étendent, pas de gestion des espaces naturels, conflits d'usages	Vocation littorale qui s'affirme dans les projets de territoire qui restent centrés sur la plaine ; assouplissement de la loi, approche qui reste sectorielle	Maritimisation du littoral : le littoral se recentre sur le domaine maritime, valorisation des activités maritimes, évolution du tourisme et réduction du résidentiel
Solidarité des territoires	Chacun pour soi : territoires en concurrence, manque de cohérence dans les services et la gestion foncière Inégalité des territoires	Solidarité de mutualisation de moyens : liens en réseau pour partager les emplois et les ressources (mutualisation dans tous les secteurs)	Gestion intégrée reposant sur les solidarités entre territoires Forte coordination en sortant des limites administratives (région département, ...)
Modes de vie/urbanité	Cohésion sociale par le partage et l'accessibilité des espaces publics : espaces naturels dans la ville, équipements partagés et fonctionnels, nouveaux actifs immatériels, culture, information, ... Diversité sociale, accessibilité	Fragmentation de la société et de la manière de vivre la ville : communautarismes avec fragmentation plus culturelle ou générationnelle qu'économique (communautés de personnes âgées, sous ensembles pauvres en bords de ville, ...)	Urbanité libérale (mécénat) et positive axée sur les TIC Idée d'excellence, innovation et compétitivité dans les domaines de la sociabilité, des formes urbaines, ... Travaux d'intérêt général pour requalifier les villes
Périurbanisation	Renforcement de l'étalement urbain Difficulté d'accès des couches moyennes à la propriété Tendance à l'éloignement des pôles urbains. Isolement, ségrégation sociale, conflits d'usage au sein des communes nouvellement investies	Seuls les plus riches accèdent à la ville des proximités Une majeure partie de la population vit dans le périurbain éloigné mal desservi et pauvre en emploi. Violence et ségrégation accentuées. Ville fermée	Principes post-grenelliens : énergies renouvelables, densification de l'espace urbanisé, répartition de l'emploi, nouveaux usages pour les transports, agriculture périurbaine
Nouvelles formes urbaines	Poursuite de l'étalement : lotissement, maisons individuelles Régulation variable selon les collectivités Résidences collectives sur le modèle de la fermeture résidentielle (sentiment d'insécurité) Traitement des espaces extérieurs publics ou privés qui accroît la valeur des logements	Maison individuelle : modèle dominant Pas de régulation de la construction : mitage, matériaux énergivores, dégradation de l'environnement Maison low cost dans les espaces à risque. Habitat collectif stigmatisé. Cabanisation, habitat précaire pour les migrants du sud. Dualisation de l'habitat	Mixité sociale et urbanistique de l'habitat Matériaux peu énergivores. Pluridisciplinarité pour l'architecture et l'urbanisme. Nature réintroduite en ville et dans l'habitat Mobilités de proximité et dynamisation des liens sociaux. Espaces de travail intégrés à l'habitat. Equipements polyvalents
Influences externes sur l'aménagement	Réduction de l'attractivité de la région du fait de la concurrence entre métropoles (Barcelone, Marseille, Gène) et avec les pays du Maghreb	Coopération entre métropoles françaises liée à la réforme territoriale (fusion de régions, pôles métropolitains) mais tendance à la métropolisation	Gagnant Gagnant : coopération à l'échelle européenne pour affronter la concurrence mondiale Maintien des spécificités locales










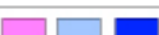






Les micro-scénarios













Ce chapitre présente :

- Le tableau des hypothèses d'avenir retenues pour construire chaque scénario ;
Chaque scénario est une combinaison d'hypothèses dont le tableau dresse les traits.

- L'écriture de chaque scénario : une fiche de deux pages présente chaque scénario selon les hypothèses retenues.

Dynamique démographique	Tassement puis décroissance marquée de la démographie sur le littoral : régional (+0,8%/an) et plus accentué sur le littoral (-0,5%/an) du fait de la mise en œuvre du recul stratégique Développement du tourisme patrimonial 	Augmentation très forte (+2%) liée à la sédentarisation dans les anciens logements touristiques reconvertis d'une nouvelle population de migrants climatiques 	Augmentation maîtrisée (+0,8%) et vieillissement de la population entraînant une réduction de la population active Développement de l'économie résidentielle et du tourisme spécialisé et moins saisonnalisé au profit des seniors 	
Métropolisation	Etalement périurbain, inorganisation de l'espace entre villes moyennes qui constituent l'armature urbaine Mobilité croissante, d'où besoin de nouvelles voies de circulation automobile Pas de gouvernance de l'espace métropolisé 	Processus de métropolisation autour de Montpellier Divisions socio-spatiales marquées. Protection des centres vis-à-vis des effets du changement climatique et des flux migratoires en provenance des pays du sud Gouvernance autoritaire 	Croissance des énergies renouvelables, préservation des ressources naturelles Coopération entre urbain et rural. Redistribution des équipements, services et ressources Gouvernance de type participatif 	
Transports/ Infrastructures	Adaptation énergétique et technologique (électro mobilité) et développement de la location Augmentation de la part des déplacements doux 	Mise en concurrence des opérateurs, diversification et segmentation de l'offre de transport avec développement d'une autoproduction (co-voiturage, vélo) et de PME locales (petites lignes de chemin de fer) Pouvoir structurant d'urbanisation des pôles d'échange 	Pas de développement des voies de communication sur le littoral pour éviter l'intensification de l'urbanisation dans des zones de retrait stratégique Réduction des transports du fait du développement des échanges dématérialisés 	
Trajets domicile-travail	Energies renouvelables : principales sources d'énergie Véhicules électriques, voies vertes, réseau de transport en commun (tramway, TER, LGV) Parts modales : transports en commun (33%), voiture (33%), modes doux (33%) Soutien de l'Europe Emission CO2 : réduction 80% 	Peu d'effet levier des politiques publiques. Parts modales inchangées : transports en commun (5%), voiture (78%), autres modes (17%) Accroissement des trajets domicile-travail avec coût énergie important Bouchons et îlots de chaleur urbains 	Prolongement des tendances actuelles. Effet modéré des politiques publiques Parts modales : transports en commun (10%), voiture (85%), modes doux (25%) Efforts de réduction des émissions de CO2 en partie annulés par la poursuite de l'urbanisation et le réchauffement climatique 	
Transport de marchandises	Prolongement de la situation actuelle Congestion des autoroutes et sillons ferroviaires consacrés en grande partie au transport de passagers Parts modales (transport de marchandises) : fluvio-maritime (40%), route (55%), rail (5%) 	Gouvernance mixte (Etat, collectivités, professionnels) 3 terminaux autoroutiers (Sète, Port-la-Nouvelle, Port-Vendres) : connexion des autoroutes maritimes venant du Maghreb et du sud de l'Espagne à des lignes ferroviaires en direction de la région parisienne et du nord de l'Europe Parts modales : fluvio-maritime (50%), route (40%), rail (10%) 	Gestion privée des ports (Sète, Port-la-Nouvelle), avec peu de rentabilité Rentabilité de Port-Vendres (opérateurs privés) : relations mer/fer bi-quotidiennes avec Allemagne et région parisienne Développement de bateaux fluvio-maritimes d'un nouveau type (solaire/eau) Parts modales : fluvio-maritime (50%), route (30%), rail (20%) 	Relocalisation : multiplication transports de proximité (camions) Plateformes logistiques de distribution au niveau des agglomérations Réglementation Europe : transports inférieurs à 800 km pour produits importés et non routiers en grande part Ports : hubs distribution et transfert modal Parts modales : fluvio-maritime (40%), route (30%), rail (30%) 

 Post-Grenelle  Sophie  Dubaie en Floride  Occitanies  Tendanciel pessimiste  Albanie

Mise en oeuvre Loi Littoral	Effet moindre de la loi littoral, perte des coupures d'urbanisation, les métropoles s'étendent, pas de gestion des espaces naturels, conflits d'usages 	Vocation littorale qui s'affirme dans les projets de territoire qui restent centrés sur la plaine; assouplissement de la loi, approche qui reste sectorielle 	Maritimisation du littoral : le littoral se recentre sur le domaine maritime, valorisation des activités maritimes, évolution du tourisme et réduction du résidentiel 
Solidarité des territoires	Chacun pour soi : territoires en concurrence, manque de cohérence dans les services et la gestion foncière Inégalité des territoires 	Solidarité de mutualisation de moyens : liens en réseau pour partager les emplois et les ressources (mutualisation dans tous les secteurs) 	Gestion intégrée reposant sur les solidarités entre territoires Forte coordination en sortant des limites administratives (région département. ...) 
Modes de vie/ urbanité	Cohésion sociale par le partage et l'accessibilité des espaces publics : espaces naturels dans la ville, équipements partagés et fonctionnels, nouveaux actifs immatériels, culture, information, ... Diversité sociale, accessibilité 	Fragmentation de la société et de la manière de vivre la ville : communautarismes avec fragmentation plus culturelle ou générationnelle qu'économique (communautés de personnes âgées, sous ensembles pauvres en bords de ville, ...) 	Urbanité libérale (mécénat) et positive axée sur les TIC Idée d'excellence, innovation et compétitivité dans les domaines de la sociabilité, des formes urbaines, ... Travaux d'intérêt général pour requalifier les villes 
Périurbanisation	Renforcement de l'étalement urbain Difficulté d'accès des couches moyennes à la propriété Tendance à l'éloignement des pôles urbains. Isolement, ségrégation sociale, conflits d'usage au sein des communes nouvellement investies 	Seuls les plus riches accèdent à la ville des proximités Une majeure partie de la population vit dans le périurbain éloigné mal desservi et pauvre en emploi. Violence et ségrégation accentuées. Ville fermée 	Principes post-grenelliens: énergies renouvelables, densification de l'espace urbanisé, répartition de l'emploi, nouveaux usages pour les transports, agriculture périurbaine 
Nouvelles formes urbaines	Poursuite de l'étalement: lotissement, maisons individuelles Régulation variable selon les collectivités Résidences collectives sur le modèle de la fermeture résidentielle (sentiment d'insécurité) Traitement des espaces extérieurs publics ou privés qui accroît la valeur des logements 	Maison individuelle : modèle dominant Pas de régulation de la construction : mitage, matériaux énergivores, dégradation de l'environnement Maison low cost dans les espaces à risque. Habitat collectif stigmatisé. Cabanisation, habitat précaire pour les migrants du sud. Dualisation de l'habitat 	Mixité sociale et urbanistique de l'habitat Matériaux peu énergivores. Pluridisciplinarité pour l'architecture et l'urbanisme. Nature réintroduite en ville et dans l'habitat Mobilités de proximité et dynamisation des liens sociaux. Espaces de travail intégrés à l'habitat. Equipements polyvalents 
Influences externes sur l'aménagement	Réduction de l'attractivité de la région du fait de la concurrence entre métropoles (Barcelone, Marseille, Gène) et avec les pays du Maghreb 	Coopération entre métropoles françaises liée à la réforme territoriale (fusion de régions, pôles métropolitains) mais tendance à la métropolisation 	Gagnant Gagnant : coopération à l'échelle européenne pour affronter la concurrence mondiale Maintien des spécificités locales 

 Post-Grenelle  Sophie  Dubaïe en Floride  Occitanies  Tendanciel pessimiste  Albanie

Micro-scénario "Post-Grenelle"

La région urbaine : un espace régional irrigué par un maillage de villes et structuré par la trame des espaces naturels et agricoles

La métropolisation en Languedoc-Roussillon est organisée autour d'un maillage urbain équilibré. Les grandes villes de la plaine littorale (Montpellier, Nîmes, Sète, Béziers, Narbonne, Perpignan) et de l'arrière-pays (Carcassonne, Alès, Mende) constituent l'ossature d'un réseau urbain multipolaire, point d'ancrage et de diffusion du développement économique. Les synergies et les complémentarités au sein de ce réseau permettent à la région d'acquiescer une lisibilité et une notoriété internationales et de nouer des alliances multiples (coopération à l'échelle européenne, maintien des spécificités locales).

Les communes situées autour des grandes villes, ainsi que les villes moyennes, sont intégrées dans cet espace multipolaire. Au niveau des communes rurales, le rôle et la place des bourgs centres ont été renforcés et ont permis de re-territorialiser l'arrière-pays (équipements, services et activités).

La trame des espaces naturels et agricoles est préservée et valorisée. Au sein du maillage de villes, ces espaces assurent un rôle de coupures d'urbanisation permettant de circonscrire l'urbanisation, et de renforcer la cohésion et la valeur identitaire des espaces urbanisés. Des valeurs et des fonctions sont associées à ces coupures d'urbanisation pour leur préservation à long terme. Des ceintures maraîchères entourent les villes pour faire face à la croissance des prix alimentaires et à la demande en produits de proximité des habitants.

La solidarité des territoires : solidarité entre collectivités et services de proximité

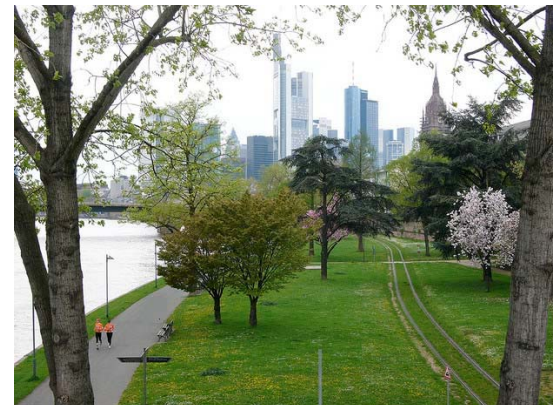
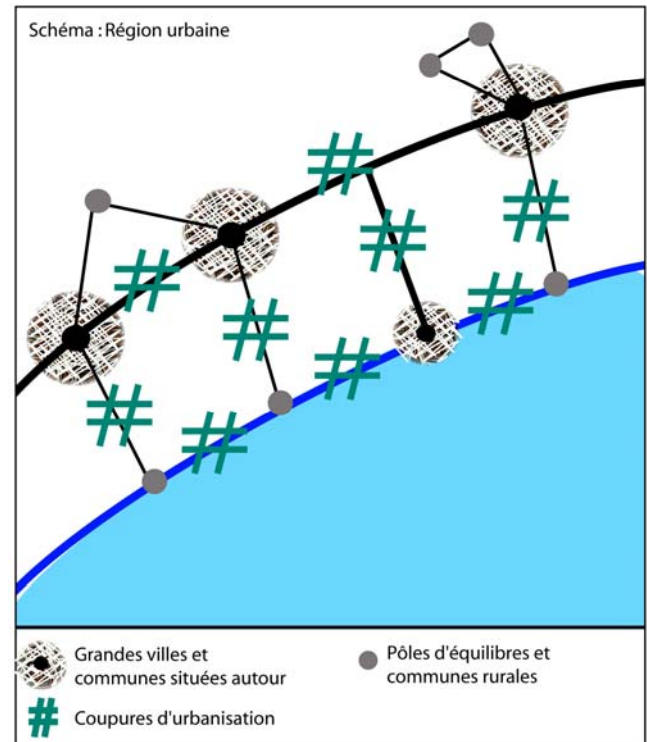
Cette organisation en région urbaine se fonde sur une logique de coopération des territoires à différentes échelles et de redistribution des équipements et des services. Les collectivités territoriales sont solidaires et développent des liens, organisés en réseau, afin d'optimiser la répartition des emplois, des compétences et des ressources. L'équilibre entre l'urbain et le rural est assuré. A une échelle plus large (département, région), les acteurs se sont organisés pour être en mesure de gérer la pression urbaine par une redistribution spatiale des investissements.

En relocalisant les services publics, la production et l'emploi, cette configuration permet de répondre au besoin de proximité exprimé par les habitants. La mobilisation de tous les acteurs locaux, dans une démarche participative, recrée le lien social et renforce l'identité culturelle. Les citoyens sont associés à la gestion du territoire. La région innove dans les domaines de la sociabilité et de la gouvernance sous l'impulsion des initiatives locales.

Les ressources financières publiques et privées portent efficacement les projets et sont investies dans le développement durable créateur de richesses et d'emplois.

Les formes urbaines et modes de vie : mixité fonctionnelle des espaces et cohésion sociale

La planification urbaine répond efficacement à la volonté d'économiser les ressources en espace (densification) et énergétiques. Les éco-quartiers ouvrent la voie à des solutions nouvelles. Le modèle de «ville méditerranéenne durable» domine l'organisation des villes. La région excelle dans



l'innovation pour le développement des technologies du développement durable (HQE, nouveaux matériaux composites, bâtiments à énergie positive, énergies renouvelables, ...)

L'urbanité (ou vivre ensemble) repose sur des biens publics qui structurent la ville et favorisent la cohésion sociale par le partage des espaces publics (espaces de nature en ville, jardins familiaux, jardins partagés, lieux publics, ...). Les espaces ouverts extérieurs font l'objet de traitements qualitatifs, donnent de la valeur au logement et permettent d'atténuer l'impression de densité des habitations. La nature est réintroduite en ville et dans l'habitat individuel et collectif. L'habitat est repensé en îlots mixtes socialement et du point de vue des formes urbaines. Les espaces de travail sont intégrés à l'habitat individuel et collectif. Les équipements sont partagés et polyvalents.



La maritimisation du littoral

Sur la côte, la politique de protection du littoral est renforcée et élargie sur le domaine marin. Le littoral se recentre sur le domaine maritime. La préservation des façades maritimes et la réduction du résidentiel sur le littoral, permet de gérer les problèmes d'érosion et de submersion marine. Les activités spécifiquement liées à la mer et au littoral sont valorisées. La mutation de la demande touristique (développement du tourisme patrimonial) et de loisirs entraîne un rééquilibrage de l'offre touristique régionale entre le littoral et l'arrière-pays. On a assisté à un tassement, puis à une décroissance de la démographie sur le littoral (-0,5%/an) du fait de la mise en œuvre du retrait stratégique.

Les grands ports de la région (Sète, Port-la-Nouvelle, Port-Vendres) constituent des plate-formes structurantes d'échanges dans leur hinterland proche et permettent de procéder au transfert rapide des marchandises par le biais d'un système multimodal performant : lien entre transports maritimes et transports ferroviaires, fluviaux ou routiers.

Les politiques en faveur des déplacements doux et des transports en commun

La logique de relocalisation des services publics, de la production et de l'emploi entraîne une réduction des distances de déplacements domicile-travail. A l'échelle locale, on assiste à un net ralentissement de la croissance motorisée. Les modes de déplacement doux se sont développés conjointement avec les réseaux de transport en commun. Les parts modales des trajets domicile-travail sont ainsi de 33% pour les transports en commun, 33% pour les voitures et 33% pour les modes doux (le vélo assurant 80% de ces déplacements). Le Languedoc- Roussillon bénéficie du soutien de l'Europe et l'objectif ambitieux de réduction des émissions de CO2 de 60% est atteint.

A une échelle plus large, la question des transports est repensée en termes d'aménagement du territoire et de région urbaine, espace de maîtrise de l'urbanisation et de configuration des grandes infrastructures (trains régionaux, LGV, ...). Un enjeu fort a été de faire en sorte que les phénomènes de connectivité et de mise en réseau des principales agglomérations ne tendent pas à l'emporter sur les relations de proximité et sur le maintien de l'équilibre de la région urbaine.

Concernant le transport de marchandises, on est revenu à une consommation de transport plus en accord avec les objectifs de développement durable :

- Echanges intercontinentaux : croissance en valeur mais diminution en volume. Les biens manufacturés sont produits plus localement et le mode maritime est privilégié.
- Transit : la plus grande intégration géographique de la production réduit les flux.
- Echanges nationaux : diminution des distances parcourues mais augmentation des tonnes transportées ; regain des modes ferrés et fluviaux sur des axes plus courts mais plus massifiés.

Localement, les agglomérations se sont équipées en petites plateformes logistiques de distribution et ce sont les clients (professionnels ou particuliers) qui vont chercher les produits. De nouvelles formes de distribution de marchandises sont mises en œuvre dans certaines collectivités locales via notamment l'utilisation du tram (stations multifonctionnelles, relais colis, cyber cafés...).



Micro-scénario "Sophie" (sagesse, recul planifié)

Le recul planifié comme point focal de la stratégie d'adaptation climatique du littoral

Après une phase d'efforts importants de sensibilisation dans les années 2015-2020, la mise en œuvre des politiques d'adaptation au risque de submersion marine recommandées par l'ONERC et le Grenelle du trait de côte s'est fortement accélérée à la suite du mini tsunami de 2028 et des tempêtes répétées observées dans la décennie qui l'a suivi. Des mesures de recul et de démolition de l'urbanisation diffuse interviennent progressivement, impulsées par la généralisation des Plans de prévention des risques "submersion marine", devenus très contraignants et gérés par une agence régionale d'aménagement chargée de la coordination de ces mesures.

Tempêtes et tsunami ont fortement réduit l'attractivité résidentielle littorale et généré une dévalorisation sensible des biens fonciers exposés. On observe un ralentissement puis, après le mini tsunami de 2028, une régression de la population.

Les reconstructions générées par le recul sont réalisées dans une logique de densification privilégiant l'habitat collectif. Les mesures de surélévation et de construction sur divers types de pilotis transforment les formes urbaines au profit de la verticalité.

Plus ou moins large en fonction de la pente, la bande de terrain reconquise en front de mer et à proximité des étangs constitue des ceintures vertes, accessibles par un large réseau de pistes cyclables et quelques routes. En favorisant le renforcement des cordons dunaires, ces espaces constituent des systèmes naturels de protection qui permettent de ralentir l'érosion des plages.



Carnon en 2050



Palavas centre en 2050

Une vocation maritime accrue associée à une forte décroissance démographique.

L'attractivité résidentielle des communes littorales a fortement régressé tandis que plus généralement on note un tassement marqué de la croissance démographique régionale (+0,6%/an). Dans le cas des communes littorales, on observe même une baisse annuelle de -0,5% de la population.

Ainsi l'économie résidentielle et le tourisme de masse régressent fortement. La loi littoral est alors plus facilement respectée et on observe une maritimisation du littoral au sens où l'économie des communes littorales se re-centre progressivement sur la valorisation des activités maritimes, notamment le développement de la conchyliculture et l'intégration territoriale de la pêche à travers le développement des circuits courts.

Le développement de l'aquaculture off shore et des énergies renouvelables permet de conquérir de nouveaux espaces en mer et de diversifier l'économie maritime.

Les capacités d'accueil touristiques n'ont pas toutes été reconstruites après les mesures de recul planifié et le tourisme évolue plutôt vers un écotourisme porté par la présence des ceintures vertes et le développement des zones humides sur les terrains anciennement urbanisés.

L'activité d'écotourisme devient un secteur moteur, générant des activités récréatives et éducatives, notamment en lien avec la découverte de la biodiversité et des métiers de la pêche et de l'aquaculture.

Certaines formes d'agriculture patrimoniale et de proximité sont maintenues pour répondre au développement des circuits courts avec une valorisation accrue des interactions entre tourisme et agriculture mais aussi pour contribuer à la protection contre la submersion.



Ferme aquacole en bassin re circulé permettant l'épuration des eaux et la protection contre la submersion



Multiplication des fermes off shore

Rationalisation de l'urbanisation et renforcement des solidarités territoriales

Des mesures de planification régionale limitent la périurbanisation et la métropolisation en renforçant les pôles urbains secondaires.

La rationalisation de l'urbanisation s'accompagne, dans une logique post grenelle, du développement massif des énergies renouvelables et d'une réduction de la mobilité, notamment domicile travail, du fait de l'organisation des bassins de vie et des investissements de transport innovants.

Cinquante petites lignes de chemin de fer sont ré-ouvertes, les autoroutes de la mer qui représentent 50% du trafic des marchandises redynamisent les ports de Sète et de Port la Nouvelle, ce dernier par ailleurs ayant bénéficié d'importants travaux de protection contre la montée du niveau de la mer.

L'ensemble des mesures de recul planifiées sont perçues à la fois comme des transformations subies, du fait du tsunami et des tempêtes mais aussi comme une opportunité pour repenser collectivement l'aménagement du territoire. De nombreuses commissions et jurys de citoyens ont été organisées pour penser « l'après Tsunami » et ont donné lieu à des stratégies de recul différenciées selon les territoires.

Le financement des mesures de recul fait intervenir plusieurs sources : les indemnités des assurances qui excluent toute reconstruction à l'identique, les recettes d'un impôt de solidarité spécifique prélevé à l'échelle régionale et des budgets conséquents issus du mécénat urbain, l'adaptation au changement climatique devenant une nouvelle grande cause planétaire.

L'ensemble de ces évolutions concourt à renforcer la solidarité des territoires par des interactions fonctionnelles, qui au-delà des limites administratives et dans l'esprit de la réforme des collectivités territoriales, visent à rationaliser l'utilisation des ressources et la cohérence des politiques locales à l'échelle régionale. Ainsi une spécialisation des territoires se dessine à l'échelle régionale.

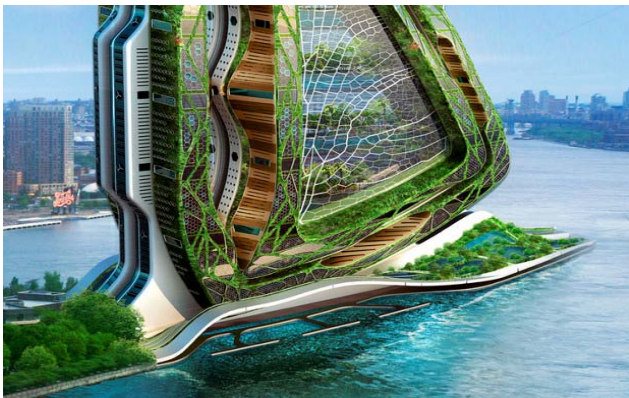
Micro-scénario "Dubai en Floride"

Verticalité et innovation technologique en réponse au changement climatique

Innovations techniques et capitaux privés permettent de s'adapter à un territoire modifié par le contexte du changement climatique. La submersion durable de certains espaces et l'anticipation des risques ont conduit à la densification et au développement de formes urbaines verticales accompagnées d'un développement massif des énergies renouvelables, notamment en mer.

Ces évolutions dynamisent l'innovation, créant un saut technologique et une nouvelle logique de développement industriel. Stimulé par la maîtrise des risques et l'adaptation au changement climatique celui-ci génère une économie verte, créatrice d'emplois et de richesses. Les économistes parlent "d'une révolution industrielle climatique".

Cependant cette logique accentue la concentration des enjeux et de la population sur certaines zones littorales, accroissant ainsi leur vulnérabilité et conduit à l'abandon progressif de certains sites littoraux au profit des zones humides et de l'arrière pays qui tend à devenir un espace récréatif entrecoupé de zones de concentration des populations précaires.



Exemple d'architecture nouvelle



Le Grau du Roi en 2050

Planification et mécénat structurent l'espace

Fortement impulsé par le secteur privé (entreprises et mécénat urbain) ces aménagements et équipements, tout en s'inscrivant dans une logique de respect de l'environnement (révolution verte) et de maîtrise des risques et des gaspillages, obéissent à la recherche d'économies d'échelles et de rentabilité, qui conduisent à des inégalités entre territoires et populations.

Face à la faiblesse des ressources publiques, la lutte contre le changement climatique génère une nouvelle forme de mécénat : le mécénat urbain.

Dans une société où le modèle de consommation de masse est remis en cause au profit de la recherche de l'équité et de la solidarité, les « clubs de milliardaires » et les grandes firmes internationales, bénéficiant de mesures fiscales favorables, développent des agences d'intervention privées qui soutiennent des actions de mécénat.

L'adaptation au changement climatique devient ainsi une nouvelle grande cause planétaire. Les arbitrages sont effectués à l'échelle régionale dans le cadre d'une planification intégrée des politiques, de la mise en place de systèmes d'enchère optimisant les appels d'offres et de clubs régionaux de concertation des bailleurs.

La loi Littoral est abandonnée au profit d'une optimisation de la valorisation des ressources qui génère une concentration géographique des équipements les plus rentables sur les sites les plus attractifs.

Cette optimisation économique des ressources limite la cohérence territoriale à l'échelle régionale. Il s'en suit à la fois la dégradation de certains espaces littoraux faisant l'objet d'une anthropisation croissante et la précarisation de certains sites laissés pour compte, notamment dans l'arrière pays, où on observe un déficit d'aménagement et une ghettoïsation des populations précaires.

Un progrès technique intense qui se traduit par une dématérialisation

L'économie des ressources et l'accès libre à l'information renforcent la dématérialisation et le rôle des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC). Ainsi de nouveaux marchés de services, de gestion de l'information, de mise en réseau, de multipropriété se développent et s'accompagnent d'importantes transformations sociales.

On observe un nouveau vivre-ensemble où la sociabilité est essentiellement portée par les TIC tandis que les formes de télétravail, de téléformation, de téléconférence, de téléconcert, téléthéâtre deviennent prédominantes en réponse à une meilleure gestion de la mobilité et au vieillissement de la population.

Grâce aux TIC la décentralisation et la démocratisation des actions événementielles accompagnent une sociabilité de club.

Le « progrès vert » stimule la croissance

Les modes de déplacement et ressources énergétiques sont également soutenus par l'innovation technique : développement des voies vertes, des connexions tramways, TER, voitures électriques, promotion et généralisation des énergies renouvelables.

La gestion des ressources en eau s'accompagne d'importants investissements dans des usines de désalinisation, qui permettent le maintien d'une agriculture de proximité. L'économie maritime se transforme et se renforce avec le développement des énergies renouvelables en mer (énergie thermique des mers, éoliennes offshore, énergie motrice voire marémotrice, hydroliennes) et l'essor du transport maritime stimulé par une politique de privatisation et le renforcement de sa compétitivité énergétique par la propulsion solaire.

Des nouvelles lignes de cabotage se développent en mer et dans les lagunes de façon à désengorger les infrastructures routières. L'amélioration des performances des transports ferroviaires place les stations littorales à 3 heures des grandes villes du Nord de l'Europe, stimulant le développement d'un éco tourisme notamment pour une clientèle de séniors dotée d'un pouvoir d'achat important.



Tramway de la Grande Motte en 2050



Face à Narbonne plage en 2050



Ferry solaire en 2050

Micro-scénario "Occitanies"

Un caractère identitaire marqué, lié au terroir et à la ruralité

Le développement massif et l'étalement des grandes villes du début du 21^{ème} siècle ont conduit à un sentiment de perte d'identité culturelle et territoriale.

On assiste dans les années 2030 à un changement radical des comportements des habitants : l'Occitanie est revendiquée comme signe identitaire. Face aux transformations sociales, on assiste à un retour aux valeurs du terroir. Le caractère identitaire est associé à la ruralité et au patrimoine culturel local. Les jeunes générations intègrent cette culture et reproduisent les modèles locaux traditionnels.

La conservation du patrimoine constitue une priorité de gestion des territoires. Les territoires sont en concurrence. Les collectivités territoriales jouent la carte individuelle, chacune tire profit de ses ressources propres. En l'absence de coordination à une échelle plus large, il en résulte un manque de cohérence dans l'offre de services, pour les réseaux de transport et pour la gestion foncière.

Le sentiment d'appartenance identitaire gagne du terrain. L'attractivité de la région est amoindrie, la démographie en récession, notamment depuis les tempêtes marines extrêmes des années 2030, entraîne un vieillissement de la population.

Le risque de submersion marine sur le littoral entraîne un déplacement des habitants sur la plaine littorale et l'avant-pays. A partir des années 2040, face aux risques naturels, le territoire se développe en terre de solidarité et de partage. Les collectivités ont travaillé ensemble à la conservation des espaces naturels littoraux soumis au risque de submersion marine et se sont accordées à geler l'urbanisation de nombreuses zones. La perte considérable de foncier sur le littoral entraîne une forte augmentation de son prix sur la plaine et l'avant-pays et une fermeture territoriale.

Le cadre de vie : plaine littorale et avant-pays

L'espace privilégié de vie est la plaine et les avant-pays où les terres de garrigue constituent un cadre de vie apprécié. L'étalement péri-urbain n'a cessé de croître dans ces espaces naturels. Il se caractérise par la prédominance de l'habitat individuel sur des grandes parcelles boisées (>1000 m²). Progressivement les garrigues se sont bâties, tout en conservant un cadre paysager arboré. L'étalement urbain a prédominé à l'organisation de l'espace entre les villes. Les coupures d'urbanisation n'ont pas été mises en place.

La forte volonté de conserver le patrimoine territorial s'est focalisée sur la reconquête des terres agricoles. Les jeunes générations ont diversifié et valorisé l'activité agricole familiale. Pour répondre aux besoins croissants des citadins en produits locaux, l'agriculture de proximité s'est développée et fonctionne en circuits courts. De plus, l'agriculture de bonne qualité permet d'exporter les produits locaux avec une haute valeur commerciale. L'agriculture représente un des piliers de l'économie régionale. Parallèlement, l'agri-tourisme n'a cessé de croître. Le tourisme de masse sur le littoral a cédé la place à un tourisme proche du terroir et de la culture locale.



Un renforcement des pôles urbains secondaires, et une augmentation des mobilités du fait de l'étalement urbain et de la polarisation des emplois

Au sein des terroirs (pays), les pôles urbains secondaires se sont renforcés et offrent aux habitants des communes rurales des services de proximité (loisirs, éducation, santé, commerces, ...). Ces pôles urbains ont fait l'objet d'une politique de densification et de valorisation du patrimoine identitaire local. Les espaces publics y jouent un rôle important de rencontre et de partage de la culture locale. Les fêtes et manifestations locales traditionnelles sont organisées chaque année.

Malgré le renforcement des pôles urbains secondaires et des activités agricoles, les grandes villes de la plaine littorale concentrent, en 2050, 60% des emplois régionaux. Les distances parcourues pour les trajets domicile-travail sont importantes.

Si les transports collectifs sont bien développés au sein des agglomérations (Tram) et pour relier les agglomérations (train), ils sont insuffisants pour assurer les liaisons avec les communes rurales. L'étalement urbain a entraîné la création de nouvelles routes et une forte augmentation des mobilités. Cette croissance n'a pas été accompagnée d'une planification des infrastructures et des transports en commun sur l'ensemble du territoire.

Globalement, en 2030, sur la plaine littorale, les transports en commun composaient 10% seulement des trajets domicile-travail, pendant que la voiture et les modes doux s'élevaient à 65% et 25%. A partir de 2030, le coût de l'énergie et les impératifs climatiques ont entraîné le développement progressif des déplacements doux à l'échelle locale, ainsi que l'autoproduction de services de transports (co-voiturage, auto partage). Le transport partagé est bien organisé en 2050 et constitue un axe fort de solidarité.



Micro-scénario "Tendanciel pessimiste"

Une région dans la moyenne basse européenne, en affaiblissement relatif

En 2050, la France et indirectement le Languedoc-Roussillon souffrent de la montée en puissance des actuellement émergents (Chine, Inde, ...). Le Produit National Brut de la Région Languedoc-Roussillon est inférieur de près de 30% au PNB moyen européen par habitant. Une croissance atone comprise entre 0 et 2% dans la vieille Europe ainsi qu'un progrès technique en manque d'innovation n'ont pas été en mesure de changer la donne des tendances structurelles, notamment le chômage et la précarité, de la période 1980-2010. Le Languedoc-Roussillon n'est pas parvenu à sortir du marasme économique continental et se situe dans le ventre mou des régions européennes.

Un littoral urbain congestionné, des stations touristiques requalifiées

En 2050, la croissance de la population sur le littoral languedocien et catalan a été de l'ordre de 30% pour la période 2010-2050 et s'élève à 3,4 millions d'habitants. Les flux migratoires se sont en partie atténués. La structure de l'âge de la population est vieillissante avec un ratio des seniors en hausse.

Les stations littorales, et notamment l'important parc de près de 400000 résidences secondaires, se sont requalifiées en privilégiant le développement de l'habitat permanent. Cette transformation des stations est bénéfique sur le plan économique. Le tourisme sous cette forme de développement des ailes de saison maintient en partie l'attractivité de la région mais de manière insuffisante pour limiter son déclin structurel. Des pôles métropolitains se sont développés et ont renforcé de facto la cohésion territoriale, notamment en termes d'aménagement du territoire au service d'un tourisme davantage résidentiel. La ville de Palavas assure une offre de biens publics et privés complémentaires à celle de la Communauté d'agglomération de Montpellier, à l'instar du Grau du Roi pour Nîmes, Vias pour Béziers, Narbonne-Plage, Port-la-Nouvelle pour Narbonne, Argelès ou Port-Barcarès pour Perpignan.

En 2050, les aménagements d'infrastructures de transport qui devaient aboutir en 2025 ont été réalisés. La ligne grande vitesse, les contournements de grandes agglomérations (2*2 voies à Montpellier, Nîmes...) sont opérationnels. Bénéficiant de l'appui de ces axes structurants, les efforts entrepris par l'Etat et l'Europe sont partiellement récompensés : les parts modales de transports de passagers, dans le prolongement des tendances 1990-2010, se composent respectivement de 10% de transports en commun, notamment en site propre du type tramways, mieux adaptés au vieillissement de la population, de 65% pour la voiture et 25% pour les modes doux (vélo, marche à pied...). Les investissements précités ne sont pas suffisamment adaptés à la hausse de la population et encore moins en période de vacances. La durée des trajets domicile-travail s'est accrue. Pour des trajets courts, même pour les transports en commun, les temps de déplacement sont jugés longs. Les points de congestion sont nombreux et fréquents, ce qui aggrave les phénomènes d'îlots de chaleur urbains. Selon les simulations climatiques de Météo-France, la Région Languedoc-Roussillon sera en 2050 la seconde région métropolitaine la plus chaude, derrière la Corse, avec une élévation moyenne de la température en été de +2° -scénario modéré- à +5° -scénario pessimiste-. L'inconfort urbain sera une problématique majeure, il conviendra de réduire davantage l'exposition au soleil des individus, notamment pour les populations plus vulnérables « plans canicule » et des bâtiments ainsi que de faciliter les aérations, courants d'air.

Un littoral métropolisé, péri-urbain, mais générateur d'inégalités...

Le phénomène de fermeture des formes urbaines s'est généralisé en 2050. Les résidences sécurisées (portail à l'entrée) de type collectif ou pavillonnaire se sont multipliées, accompagnant un étalement urbain croissant tourné vers la mer. Les tendances marginales à la cabanisation des années 1990-2010 se sont développées sur la frange maritime, notamment en raison des tensions importantes sur le prix du foncier. Ces formes de cabanisation pourraient pour certaines se ghettoïser.

La métropolisation est aussi caractérisée par la péri-urbanisation et l'inorganisation de l'espace entre les villes moyennes qui constituent l'armature urbaine du Languedoc-Roussillon. Il y a un besoin de recalibrage des voies de circulation automobile dans ce contexte de mobilités croissantes.



En 2050, la concurrence exacerbée sur le marché des déplacements génère une diversification de l'offre des opérateurs qui soutiennent les segments ou créneaux les plus rentables. La production de services de transports est ainsi conditionnée par la demande des usagers qui souhaitent davantage d'auto-production avec un recours important au covoiturage et au vélo, et le développement de petites lignes de chemin ferroviaire ou de services de transport collectif routier performants. L'urbanisation est un facteur déterminant pour la création de pôles d'échanges et de mobilité.

En 2050, le report modal en matière de transport de marchandises a peu progressé depuis 2010. Les autoroutes sont régulièrement saturées et les passages de camions et de voitures sont, certains jours, gérés en alternance avec des horaires de nuit pour certains convois. Les sillons ferroviaires sont essentiellement réservés au transport de passagers dans les TGV. Les parts modales en 2050 sont peu ou prou les mêmes qu'en 2010 : 55% pour la route, 5% pour le fer, 40% pour la mer et le canal du Rhône à Sète.

Ces dynamiques génèrent des inégalités à l'échelle régionale, la Communauté d'agglomération de Montpellier a poursuivi sa croissance en captivant une grande partie des capitaux et des emplois de la Région, ainsi qu'à l'échelle de chaque territoire en se traduisant par un rejet dans les zones les moins attractives des populations modestes. Dans un tel contexte, les politiques de mixité sociale ont de plus en plus de difficultés à être mises en oeuvre, notamment dans un contexte de difficultés budgétaires des autorités locales. La segmentation du territoire en fonction des valeurs foncières se traduit par des phénomènes de ghettoïsation et/ou de cabanisation et renforce le rôle essentiel de la coordination des acteurs locaux, plus généralement de la gouvernance, afin de mettre en oeuvre de nécessaires politiques de solidarité territoriale. Les politiques post-grenelle de l'environnement ainsi que certains axes de développement durable proposés par le SRADDT régional devraient en être les fers de lance.

Un littoral au ralenti... dégradé et fragmenté

Dans un contexte de faible impact des politiques de planification et de peu de solidarité territoriale, le chacun pour soi est exacerbé. Les collectivités locales jouent la carte individuelle, où chacune tire profit de ses ressources propres, même aux dépens des autres territoires. Il en résulte un décrochage entre différentes parties du territoire. L'organisation de la gouvernance et des principaux aménagements se construit à deux vitesses : les territoires ruraux éloignés des pôles métropolitains en subissent les externalités négatives.

Il convient néanmoins de préciser que si les conflits d'usage des terres précités ont été en partie limités par la loi Littoral, ainsi que par la mise en oeuvre des SCOT et des PLU notamment par rapport à l'artificialisation des coupures d'urbanisation, ainsi que par les lois Grenelle II de mise en oeuvre des trames verte et bleue, ils n'ont pas été en mesure de peser significativement en faveur du maintien des coupures d'urbanisation et donc de stopper l'urbanisation "sauvage".

En 2050, les modalités de mise en oeuvre de la loi littoral s'illustrent par leur incapacité à limiter significativement la perte des coupures d'urbanisation. Les métropoles s'étendent, les conflits d'usage des terres se multiplient, au détriment de la gestion des espaces naturels.

Il en résulte une dégradation des ressources naturelles et paysagères. La raréfaction de la ressource en eau, en été notamment, a rendu nécessaires des pratiques agricoles, industrielles et individuelles en matière de consommation d'eau. Certains aménagements hydrauliques du type Aqua Domitia d'adduction d'eau du Rhône ont résolu en partie la pénurie d'eau. Les équilibres écologiques connaissent quelques perturbations entraînant un risque de prolifération d'agents pathogènes. Les pics de pollution de l'air sont fréquents ainsi que les restrictions de consommation d'eau du fait de pollutions chroniques ou de sécheresse. Les espaces sont banalisés.

Le ralentissement de l'attractivité de la région est un constat partagé par la majorité des acteurs du territoire en 2050. Les dynamiques précitées l'expliquent ainsi que les influences externes : concurrence des métropoles européennes ainsi que des pays du Maghreb, Tunisie notamment.

L'effritement des structures aboutit à une fragmentation sociétale davantage culturelle ou générationnelle qu'économique : communautés de personnes âgées,... qui recherchent des modes de vie atypiques.

Le foncier agricole est soumis aux pressions du développement urbain. Seul le foncier agricole à haute valeur agronomique ou irrigué est préservé. Le reste de l'espace agricole se banalise.

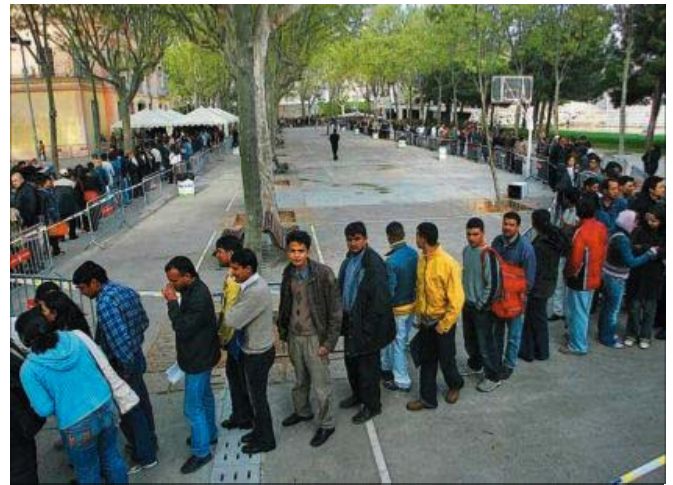


Micro-scénario "Albanie"

Une imparable dualisation du territoire

En 2050, le territoire de la bande littorale peut se comprendre selon une dualité fondamentale, sur le plan de son peuplement et de sa mise en valeur comme sur le plan de sa gestion et sa gouvernance. Un "premier territoire" appartient au monde officiel, il est visible et apparaît dans les médias, il fonctionne sur le plan juridique, réglementaire, économique, dans la légalité. Il est fait de centre-villes actifs et attractifs, de quartiers résidentiels soignés et d'espaces productifs insérés dans les circuits de l'économie marchande officielle. Ce territoire procure une relative sécurité des espaces publics, il fonctionne grâce à une circulation monétaire garantie pour toutes les transactions, il s'appuie sur un minimum de cohésion sociale et de solidarité, il est animé par un tissu productif ouvert sur l'extérieur et sur un tissu associatif pluraliste.

En revanche, un "deuxième territoire" s'est progressivement distingué du premier et cohabite officieusement sur ses marges, c'est-à-dire à la fois dans les anfractuosités ou les interstices du premier (dans des ghettos au cœur des villes) et dans ses périphéries plus lointaines (périurbain, rural profond, zones littorales plus naturelles). Il est habité par des "rejetés" ou des "expulsés" du système. Il s'agit à la fois de représentants de couches sociales appauvries (jeunes non insérés professionnellement, personnes âgées fragilisées par la maladie chronique, familles monoparentales déstabilisées par le chômage) et de groupes en situation d'impossibilité d'insertion culturelle (communautés ethniques, religieuses ou membres, groupes, souhaitant vivre selon un style de vie distinct des cadres officiels : autres référents du style de vie, de sexualité, de conception de la vie familiale...). Certains sont des réfugiés ou des déplacés et proviennent d'autres régions du monde: du sud et de l'est du bassin méditerranéen, comme d'autres zones touchées par des crises frumentaires et des conflits (Afrique, Asie du sud et de l'est, Europe centrale et orientale...). D'autres habitants de ce deuxième territoire sont au contraire nés en Languedoc-Roussillon mais se sont laissés "marginaliser".



Une logique propre au système économique du capitalisme avancé

Le moteur de l'imparable dualisation spatiale qui caractérise la bande côtière du Languedoc-Roussillon repose sur la logique propre au système économique du capitalisme avancé. Après une période de relative redistribution keynésienne dans les économies de marché développées, le remodelage du capitalisme s'appuie sur une financiarisation qui rétrécit la capacité d'influence des classes moyennes et des gouvernements locaux et expulse du système des quantités croissantes d'individus "surnuméraires" considérés comme trop différents, trop âgés, trop peu qualifiés. La logique économique et financière enferme ces personnes dans un statut (et un territoire) infra-social, non visible et non officiel. Une partie de ces hommes et de ces femmes reste néanmoins en situation d'articulation avec le système économique émergé : travail agricole ou domestique non déclaré, travail quasi-gratuit des prisonniers, des délinquants soumis à des peines d'intérêt collectif, etc. La population vit aussi de différents moyens combinés de débrouille : les rares aides sociales, la culture vivrière de lopins maraîchers, accompagnée d'un élevage familial (poules, lapins), les trafics de

produits importés de mauvaise qualité, au moyen du cabotage de petites barques, selon un trafic nocturne, plus l'échange de produits illicites (cigarettes, armes, drogue, prostitution et trafic d'organes, matériaux de récupération ou volés comme les câbles de cuivre, etc.).

Une occupation des zones délaissées, abandonnées, dégradées

L'implantation territoriale de ces populations s'inscrit en articulation étroite avec les évolutions tendanciennes de l'allocation des valeurs foncières dans la bande littorale et des modalités de peuplement de la bande littorale. Ces personnes occupent les zones délaissées, abandonnées, dégradées. L'installation précaire et informelle domine dans ce second territoire, soit en développant des modes d'auto-construction (le retour des cabanes sur le littoral), soit en occupant de manière totalement illégale des résidences secondaires dans les stations les moins cotées (des mouvements comme au Brésil où plusieurs centaines de personnes ciblent et occupent, en une nuit, un bâtiment voire un quartier et organisent une auto-défense pour éviter de se faire déloger, en invitant les médias et les associations).

Du fait de la régularité des épisodes de submersion marine, le littoral apparaît comme un assemblage complexe de vastes lidos, canaux et chenaux, passes tortueuses et de faible profondeur. Les îles basses à quelques kilomètres du large qui ont été créées par les submersions marines sont des zones peu surveillées qui se prêtent particulièrement à une telle implantation humaine et urbaine de type cabanes. Les zones dites "naturelles" (protégées et anciennement gérées au nom de la protection de la biodiversité) sont devenues des réservoirs de faune qui font l'objet d'un braconnage (chasse et pêche illégale) qui ajoute à l'ordinaire de ces populations.

Plus globalement, la violence apparaît de manière récurrente dans ce second territoire : développement de stratégies de résistance communautaires, descentes dans les centre-ville, sabotages de terminus de lignes de transports, bris de caméras de surveillance, occupation d'espaces publics incontrôlables,....

Le Languedoc-Roussillon, devenu une zone de moindre richesse entre PACA et la Catalogne, adopte donc une forme de spécialisation caractérisée par cette dualité fondamentale des lieux, des groupes sociaux et des systèmes d'économie locale.



Conclusion



L'atelier 2, consacré aux nouvelles formes et modalités d'aménagement, a été organisé à partir d'un groupe resserré de variables à dimension socio-spatiale pour la plupart (dynamiques démographiques, transport et mobilités, métropolisation, solidarités, modes de vie). Les hypothèses déclinées dans ces différents thèmes ont nourri la construction d'un éventail de six micro-scénarios très contrastés.

Conçus dans une perspective essentiellement descriptive et narrative, ces scénarios mettent volontairement l'accent sur la diversité des formes de l'aménagement littoral et sur l'inscription spatiale et paysagère des fonctions résidentielles et productives dans la bande littorale et rétro-littorale.

L'effort a été porté sur l'analyse et la discussion de visions fouillées, privilégiant les dimensions sociales et culturelles qui conditionnent l'habitabilité des territoires côtiers.

En revanche, ces scénarios accordent une place moins prioritaire aux facteurs et moteurs de ces situations territoriales. Ainsi, par exemple, la disponibilité des ressources foncières, des ressources financières ou des ressources en eau conditionne évidemment certains scénarios. Cependant, la thématique de la rareté des ressources était déjà abordée dans l'atelier 1 et n'est donc pas traitée en tant que telle. En outre, les modalités spécifiques de la gouvernance et de la gestion du territoire, qui pourraient conditionner l'organisation de l'espace, ne sont pas traitées dans leur intégralité pour des raisons méthodologiques. En effet, les questions relatives aux systèmes de gouvernance du littoral seront spécifiquement abordées par l'atelier 3, notamment dans leur articulation avec la gestion des risques.

Annexe



Liste des participants – Atelier 2

Catégorie	Nom	Prénom	Organisme	Groupe de travail
5	AMAT	Jean-Guy	CCI de Béziers	3
1	ARMAND	Jean-Claude	Conservatoire du littoral	1
1	AUSCHER	Fabrice	DREAL LR	1
5	AVELA	Marylène	CCI de Béziers	2
3	BARON-YELLES (*)	Nacima	Ecole des ponts	2
3	BERNIE-BOISSARD (*)	Catherine	Université Montpellier III	3
4	BERTRAND	Sonia	Conservatoire des espaces naturels LR	1
4	BOUCHET	Marie	LR Agence Développement (LRAD)	1
2	CAUMET	Sylvie	Conseil Régional Languedoc-Roussillon	2
2	CARBONNEL	Philippe	CG 34 / littoral	1
2	CHAPTAL	Magali	AUDRNA	1
3	CHERY	Jean-Pierre	AgroParisTech	2
2	CZECHOWSKI	Silvain	AURCA	1
2	DE FELIGONDE	Daphné	Mairie de Ganges	1
4	DELANOE (*)	Olivia	INEA	2
3	DEWINTRE (*)	Cassandra	Université Montpellier III	1
3	DE WIT	Rutger	Université Montpellier III	3
1	DOLLE	Claire	DDTM Hérault	2
3	DOUMENC	Luc	Ecole d'Architecture, Montpellier	2
3	FOURIER	Adeline	Cepalmar	1
1	FRIOL	Caroline	DDTM Gard	3
1	GAUTIER	Guyline	DREAL LR	1
1	GAUTIER	Michel	DREAL LR	2
1	GIACOMAZZI	Clotilde	DREAL LR	3
1	GIL	Gérard	DDTM Pyrénées Orientales	1
1	GOUPIL (*)	Françoise	DREAL LR	Accueil
2	GUENEGAN (*)	Maureen	Région LR	3
1	GUERINEL (*)	Bénédicte	DREAL LR	3
5	GUILLELMET	Jean-Marc	CRCI LR	1
5	HEURTEFEUX	Hugues	Entente interdépart. démoustication	1
4	JOUAN	Rachel	Climate Adaptation Consulting	1
2	KADIR	Karim	AUDRNA	2
3	LACROIX	Denis	IFREMER	1
1	LAMRANI	Yamina	DREAL LR	3
3	LAVERLOCHERE	Carole	Université de Nîmes	1
2	LEPLAT	Anne-Sophie	Conseil Général Hérault	3
5	LOMBARDO	Thomas	Hérault Tourisme	2
3	MAGAUD	Claire	Université Montpellier III	1
5	MARTIN	Claire	CCI de Montpellier	3
1	MARTIN	Vincent	DREAL LR	3

2	MILLET	Denis	Communauté Agglo. Hérault Méditerranée	1
1	MORVAN (*)	Régis	DREAL LR	1
4	MOUSAIN	Daniel	Société Horticulture et Histoire Naturelle – Hérault	3
2	NOEL	Marjorie	CAUE du Gard	2
2	PIEYRE	Michel	Conseil Général Hérault	3
2	OUSSON	Antony	AURCA	2
1	RECH	Christiane	DREAL LR	3
5	RILLEN	Anne	Fédération de l'Hôtellerie de Plein Air	1
2	SALTIEL	Sylvain	Conseil Général Hérault	2
1	SILVESTRE	Philippe	DREAL LR	2
3	SISTEL	Anne	Ecole Nationale d'Architecture, Montpellier	2
3	TOUZARD	Jean-Marc	INRA	3
1	URBINO	Alex	Préfecture région	3
2	VANPEPERSTRAETE	Emeline	Conseil Régional LR	2
1	VIEU (*)	Marie-José	DREAL LR	Accueil
1	WOUTS	Marie-Claire	Préfecture région	1

Légende :

Catégories des organismes (colonne 1) :

- 1 : Etat
- 2 : Collectivité locale
- 3 : Recherche
- 4 : Association et Bureau d'études
- 5 : Socio-professionnel

Groupes de travail :

- 1 : Micro-scénarios "Tendancier pessimiste" et "Sophie (recul stratégique)"
- 2 : Micro-scénarios "Post Grenelle" et "Albanie"
- 3 : Micro-scénarios "Occitanies" et "Dubai en Floride"

(*) dans la colonne « Nom » : membre de l'équipe projet