



LE GRAND TERRITOIRE Béziers-Narbonne

Comment insuffler une vision commune et concilier la cohésion et la compétitivité des territoires biterrois et narbonnais ?

mai 2011

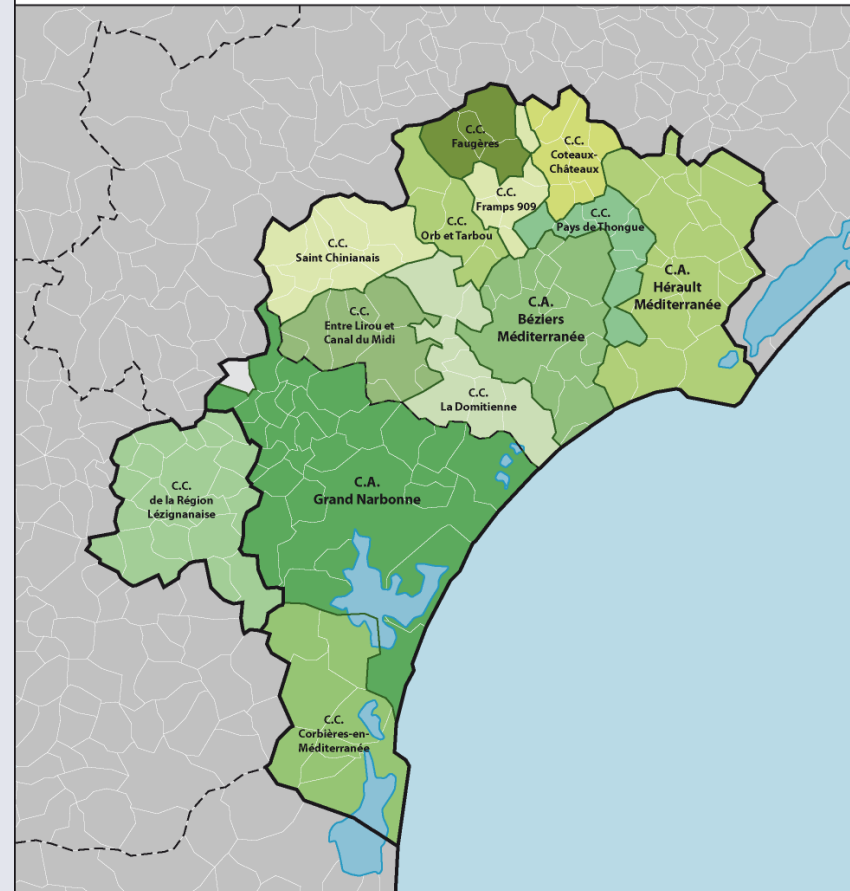


Réseau Conseil en développement Territorial

Retour sur les objectifs et la méthode

- Une mission voulue par l'Etat
- Les objectifs de la mission
 - **Un postulat** : Des territoires proches, aux problématiques semblables/complémentaires, aux intérêts communs et qui collaborent peu
 - Quelles sont ces problématiques ?
 - Quels sont ces intérêts communs ?
 - **Un enjeu territorial stratégique** : *Comment insuffler une vision commune et concilier la cohésion et la compétitivité des territoires biterrois et narbonnais ?*
 - Une démarche partenariale
 - **Une première partie** : Les pistes de collaboration
 - Sur quels sujets est-il **souhaitable** de travailler (d'un point de vue territorial, de développement durable, d'enjeux stratégiques) ?
 - Sur quels sujets est-il **souhaité** de travailler (d'un point de vue de la réalité des projets et des volontés des différents acteurs) ?
 - **Une deuxième partie** : une démarche prospective pour construire un avenir commun

LES EPCI DU PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION



Retour sur les objectif et la méthode

- **La méthode utilisée**

- Un travail bibliographique et statistique
- De nombreux entretiens (voir plus loin)
- Croiser dires d'acteurs et analyse-diagnostic
- Réaliser l'analyse selon plusieurs échelles :
 - Du territoire dans un vaste espace : la Région Languedoc-Roussillon, l'Arc méditerranéen, etc...
 - ... Jusqu'aux éléments plus locaux, internes au territoire d'étude

- **IMPORTANT : Ce document :**

- **vis** à réaliser une présentation d'éléments de synthèses de diagnostics et de pistes argumentées de collaboration
- **est** un outil de débat (il ne représente en aucun cas une liste définitive de pistes de collaborations) et représente la vision du bureau d'étude
- **identifie** des pistes de collaboration sans apporter des réponses sur le « comment »
- **N'a pas pour objet d'être exhaustif** mais est ciblé sur l'argumentation de pistes porteuses de richesse pour l'ensemble du territoire

Plan du document

1/ Perception des acteurs et perspectives de rapprochement

2/ Réalité des flux et des influences réciproques

Flux domicile / travail

Trafic routier et déplacements

3/ Les pistes pour un projet commun : entre défis majeurs et opportunités

Des atouts communs et une histoire à valoriser et faire évoluer durablement : Tourisme et Viticulture

Une stratégie de développement économique à coordonner pour maximiser la valeur ajoutée de l'effet « carrefour »

Des défis à relever collectivement : littoral, contraintes naturelles, risques

4/ Résultats possibles et expériences de collaborations de villes

5/ Conclusion : l'intérêt d'une démarche prospective

ACTEURS

1 Perceptions des acteurs et perspectives de rapprochement

La perception subjective des enjeux du rapprochement de Béziers-Narbonne

IMPORTANT : Les appréciations suivantes représentent les visions des acteurs locaux, élus comme techniciens, visions identifiées via une série d'entretiens. Elles ne représentent ni l'avis de l'état ni celle du bureau d'étude

Une coopération difficile à concevoir dans le court terme



En préambule, notons que les acteurs ont **une vision globale relativement homogène du territoire** : Une certaine convergence qui rassure sur la possibilité d'une « vision commune » du binôme.

Cependant, les différents acteurs expriment **de nombreuses interrogations sur la pertinence et la faisabilité concrète d'un rapprochement** entre les deux territoires. Tous font part **de certains freins** pour faire évoluer la situation :

- **Le poids de l'histoire.** Historiquement, de nombreuses rivalités séparent les deux territoires : deux villes cathédrale, bataille pour l'obtention du Canal du midi, leadership du marché du vin,... Aujourd'hui, les personnes interrogées observent toujours un fort attachement aux identités locales, comme en témoigne le rugby
- **Le Delta de l'Aude**, vécue comme une frontière physique marquée

Les deux territoires apparaissent comme ayant des stratégies parallèles assez similaires, mais avec un dialogue et plus encore une mise en commun de moyens très limités... Ainsi les deux territoires portent **peu de projets communs**. La conception des projets communs et la mobilisation des ressources adéquates pour rapprocher les deux territoires sont le plus souvent assurées par **des acteurs extérieurs** :

- L'Etat : un rôle moteur dans l'aménagement touristique
 - *La Mission racine* dans les années 60, qui a donné naissance aux stations touristiques du littoral (Cap d'Agde, Port Gruissan, Port Leucate). C'est aussi à cette époque que fut créée l'Entente Interdépartementale pour la Démoustication du Littoral (EID Méditerranée).
 - projet urbain intégré (PUI) Béziers - Narbonne, mis en œuvre suite à l'appel à projet initié par le SGAR, dans le cadre de l'enveloppe FEDER Développement Urbain, fin 2007 pour rapprocher les deux Communautés d'agglomérations : mise en commun d'une ingénierie (chargée de mission) ; définition d'actions partenariales. La maquette actualisée en décembre 2010 prévoit, outre la mise en œuvre conjointe de l'animation du PUI, la mise en place d'actions partenariales autour des champs de la culture (danse et musique contemporaines / cultures urbaines); du soutien à la création d'entreprises (via l'association INNOVO'SUD) et aux activités économiques (projet de création d'une maison du travail saisonnier)

Des expériences ponctuelles ou des essais de travail en commun



Le Conseil régional : la volonté de constituer un pôle d'équilibre au centre de la région

- *Définition du Triangle d'Oc* (année 1997-98) puis du *Quadrilatère* (SDRADT 2007), autour du territoire entre Béziers-Agde-Port la Nouvelle et Lézignan). Ces deux notions identifient un territoire disposant de fortes potentialités de croissance, du fait de ses réserves foncières, de la qualité de sa desserte et de son environnement. Ces termes qui doivent guider les interventions régionales n'ont eu aucune conséquence opérationnelle à ce jour. Le triangle d'Oc avait permis de rapprocher les CCI (mise en commun d'un chargé de mission des CCI sur l'international, l'environnement, informatique). Sans portage politique local, le projet s'est arrêté.
- Tentative de démarche Interscot, mais sans acquis opérationnel à ce jour

• Les Conseils généraux : l'aménagement et la préservation des zones humides

- *Le Syndicat Mixte d'Aménagement et de Développement de la Basse Vallée de l'Aude*, créé en 1987 par les Départements de l'Hérault, de l'Aude (et par la Région). L'objectif initial est de se doter d'un outil d'aménagement pour le Biterrois, le Narbonnais et le Minervois, un territoire aux « confins » de deux départements, mais pour autant considéré comme recelant de fortes potentialités. Le tout premier projet, rapidement abandonné pour des raisons de coûts, concerne la création d'une 7ème station touristique. Le syndicat s'occupe depuis de la gestion et de la préservation de zones humides de l'embouchure de l'Aude. Il est en passe d'être dissout.
- *Un SAGE en commun* (SAGE de la Basse Vallée de l'Aude). Porté par le Syndicat Mixte du Delta de l'Aude (SMDA) et les départements.

• Les CCI de Béziers et Narbonne : volonté de porter des projets communs sur la Viticulture (un poste mutualisé, une tentative de création d'une pépinière internationale) et le transport de marchandises (tentative de développement du fret ferroviaire de proximité, pour améliorer la desserte portuaire de Port la Nouvelle)

De leurs côtés, les Communautés d'agglomérations et les villes de Béziers ou Narbonne développent quelques coopérations sur certains sujets :

- *Une gestion commune de l'eau potable : Nappe de l'Astien* (alimentée par l'Orb) actuellement menacée, et des étangs
- *Un évènement sportif annuel « La via Domitia »* (VTT), évènement qui marque la continuité entre les territoires, le long du canal.
- *Des actions ponctuelles de mise en valeur du patrimoine culturel*, entre les villes de N et B (Journées du Patrimoine notamment)

Des expériences ponctuelles ou des essais de travail en commun



En contrepartie, il faut noter **l'absence de pistes de coopération formalisées dans les documents stratégiques** locaux (projets d'Agglomération, SCOT), ce qui s'avère un handicap pour réfléchir et investir dans de grands projets communs.

Le manque de dialogue entre les deux territoires est **une situation regrettée, mais en partie « admise » par les collectivités**. Néanmoins, les différents acteurs interrogés expriment de fortes attentes quant à la clarification du positionnement concurrentiel des deux territoires pour préparer l'avenir, organiser la croissance démographique et l'implantation des grands équipements comme des entreprises.

Une coopération apparaît pour les acteurs interrogés comme **une étape incontournable à long terme**, ne serait-ce que pour que le bipôle puisse conserver son « destin en main » face à **l'influence croissante des métropoles extérieures**. Montpellier en particulier est présenté comme « une métropole de plus en plus influente », mais dont l'espace commence à manquer. A l'inverse, le grand territoire du Biterrois et du Narbonnais est présenté localement comme un espace très accessible et où le foncier reste disponible pour accueillir la forte croissance régionale. La volonté est commune de lutter contre les forces centripètes qui pourraient « déstructurer » l'espace de Narbonne ou de Béziers ou en faire des « satellites ».

Pourquoi la coopération pourrait-elle quand même se faire, tôt ou tard ?



Selon les acteurs interrogés, la coopération semble davantage devoir se faire par nécessité, aussi bien pour :

- **réaliser des économies d'échelles et de budget** dans un contexte de diminution des fonds publics. Cette perspective nécessite néanmoins de maintenir l'existant sur chacun des territoires, afin d'éloigner la crainte que ces économies d'échelles s'accompagnent de la suppression de services ou d'équipements...
- **affronter des difficultés partagées** : la rareté de l'eau, la pression foncière,...
- **exister, notamment économiquement**, sur la scène régionale, alors que Béziers-Narbonne sont souvent identifiés de manière « négative » à cette échelle, comme un secteur de moindre développement que Montpellier voire Perpignan.

Pour certains, il s'agit au-delà de concevoir **l'enjeu du rapprochement entre le Biterrois et le Narbonnais autour de la création de richesses nouvelles** pour les deux territoires.

En effet, si un certain consensus se dessine autour de « **l'intérêt d'un projet de coopération, un jour** » ; il en va tout autrement des **pistes d'actions concrètes à mettre en œuvre**. La dispersion des suggestions qui sont faites souligne ici la nécessité de prendre le temps de la rencontre, pour favoriser la connaissance réciproque des acteurs et définir les principes fondateurs de la réussite du projet interterritorial.

Plusieurs questions sont donc posées sur les conditions de réussite de la démarche par les personnes rencontrées :

Pourquoi la coopération pourrait-elle quand même se faire, tôt ou tard ?



Quelle est l'échelle pertinente du projet ?

Majoritairement, la démarche inter-SCOT apparait la plus pertinente pour préparer l'avenir et favoriser le rapprochement des deux territoires de Béziers et Narbonne. Les personnes interrogées soulignent cependant la nécessité d'englober non seulement le Scot de la Narbonnaise et du Biterrois mais également les Communautés de communes de l'arrière Pays. Les attentes portent avant tout sur l'ouverture d'un espace de dialogue politique, à formaliser plus ou moins rapidement. Plusieurs acteurs suggèrent que certains projets gagneraient à être portés à une échelle plus large, de niveau régional (littoral, Canal du Midi...). L'exemple régional de coopération entre les pôles d'Alès et Nîmes témoigne de l'intérêt de tels rapprochements.

Comment articuler impulsion régionale et implication des élus locaux ?

De manière unanime, les personnes rencontrées admettent qu'il n'y aura pas de rapprochement interterritorial sans la participation active de la Région et de l'Etat. C'est à ces deux institutions que revient explicitement le rôle de désamorcer les craintes, projeter les acteurs dans l'avenir et montrer l'exemple dans la mise en dialogue des deux territoires à travers leurs compétences (rapprochement des deux universités par exemple..).

Pour autant, la fragilité des démarches impulsées jusqu'ici de l'extérieur, invite à donner davantage de crédit à la parole et aux projets des acteurs locaux (habitants...), pour favoriser un rapprochement « par le bas » (bottom up et non top down). L'avis est également largement partagé que rien ne se fera dans la durée sans l'implication formelle des principaux élus concernés par les deux territoires.

2

Réalités des flux et des influences réciproques

Quels échanges entre les deux territoires ?

Quels positionnement au sein de l'ensemble régional ?

Quelles influences et quelles dynamiques potentiellement porteuses de changement ?

A

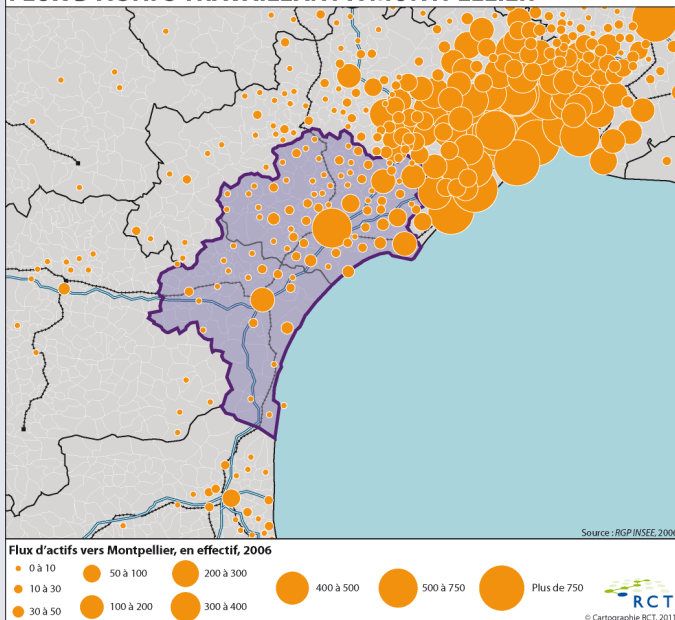
Réalités des flux et de l'interdépendance

Les flux domicile-travail

Flux domicile-travail

Influences extérieures : Montpellier

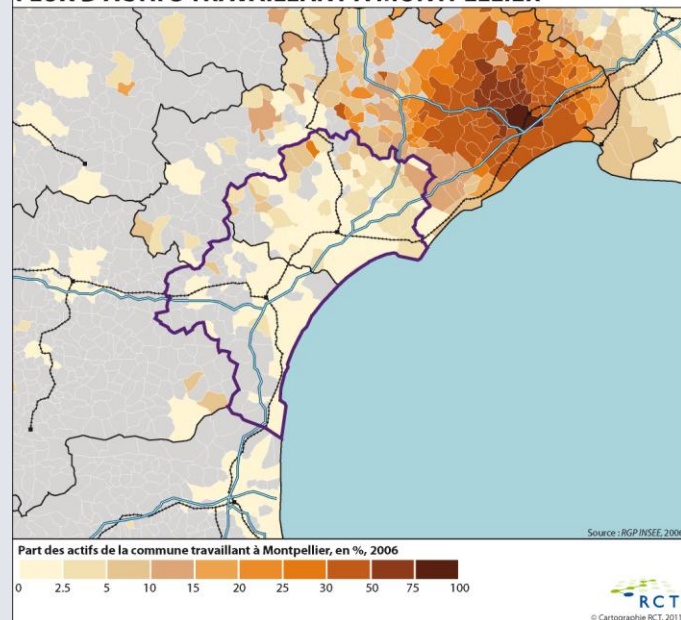
FLUX D'ACTIFS TRAVAILLANT À MONTPELLIER



Vers Montpellier (ville)

Depuis le Biterrois (SCOT)	1920
Depuis le Narbonnais (SCOT)	254
Depuis le Lézignanais (SCOT)	40
Ensemble secteur	2214
Depuis la CA Béziers Méditerranée	753
Depuis la CA Grand Narbonne	246

FLUX D'ACTIFS TRAVAILLANT À MONTPELLIER

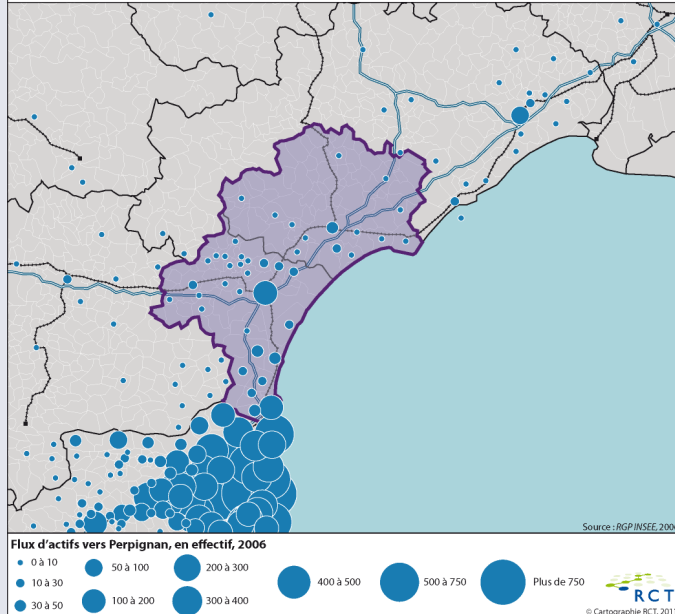


Par une forte croissance ces vingt dernières années, l'agglomération montpelliéraine a contribué à un certain déséquilibre départemental. L'aire d'influence de Montpellier n'a cessé de s'étendre et se trouve aujourd'hui aux portes du périmètre du SCOT du Biterrois. Aux limites du bassin de vie montpelliérain, une part, certes encore minime, de communes du périmètre d'étude compte près de 10% d'actifs travaillant sur la commune de Montpellier, dans une proportion équivalente à ceux exerçant leur activité à Béziers. La prise en compte des actifs travaillant sur l'ensemble de l'agglomération montpelliéraine soulignerait encore davantage l'extension de l'aire d'influence de la métropole vers le sud-ouest de l'Hérault. Contraint dans son développement vers l'est (Camargue), l'espace urbain et périurbain montpelliérain se tourne vers ses franges sud-ouest. Plusieurs pôles départementaux sont ainsi aujourd'hui désormais ancrés à la sphère montpelliéraine (Sète et Frontignan). Cette dynamique, couplée avec une logique de développement du Biterrois vers l'est (triangle Pézenas-Agde-Béziers) et une amélioration continue des liaisons entre les deux secteurs, pourrait favoriser la poursuite de l'extension de l'aire d'influence montpelliéraine vers Béziers. Pourtant, le scénario d'un développement métropolitain littoral équilibré en réseau ne se fera qu'à travers l'affirmation d'un point d'ancrage de développement économique fort autour de Béziers et Narbonne, au risque de voir se développer sur le secteur des fonctions productives reléguées du centre métropolitain de Montpellier (et de Perpignan).

Flux domicile-travail

Influences extérieures : Perpignan

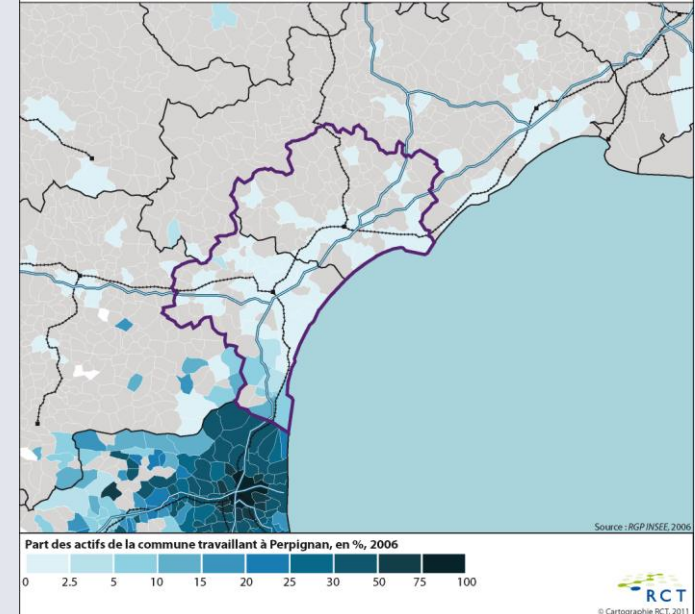
FLUX D'ACTIFS TRAVAILLANT À PERPIGNAN



Vers Perpignan (ville)

Depuis le Biterrois (SCOT)	111
Depuis le Narbonnais (SCOT)	512
Depuis le Lézignanais (SCOT)	36
Ensemble secteur	659
Depuis la CA Béziers Méditerranée	61
Depuis la CA Grand Narbonne	270

FLUX D'ACTIFS TRAVAILLANT À PERPIGNAN



Au sud, la polarisation de Perpignan s'étend peu au-delà de la limite départementale des Pyrénées-Orientales et paraît nettement inférieure à celle de Montpellier (Perpignan comptant deux fois moins d'emplois que Montpellier). Au total, moins de 660 actifs du secteur d'étude travaillent à Perpignan contre près de 2 000 à Montpellier. Seules les communes de Leucate ou Fitou semblent subir l'influence perpignanaise. Les secteurs protégés des étangs et du PNR de La Narbonnaise marquent une rupture dans l'extension de Perpignan au nord ; cette dynamique se traduit de fait par des déplacements domicile-travail limités. L'attraction de Barcelone en tant que métropole européenne favorise également le développement de Perpignan vers le sud. La mise en place de la connexion LGV entre les deux cités catalanes devrait participer à un « déplacement » de la frontière franco-espagnole vers le nord et entraîner à terme un accroissement de l'aire d'influence de Barcelone sur le Narbonnais (qui pourrait également être accentuée par la présence d'une future gare LGV). Une telle dynamique pourrait s'accompagner d'un renforcement de Perpignan au sein d'un réseau métropolitain transfrontalier catalan et favoriser son rayonnement sur le littoral audois. Le développement et l'affirmation de la fonction économique du port de Port-la-Nouvelle pourraient également favoriser une hausse des échanges économiques et des flux domicile-travail entre le Narbonnais et le Perpignanaise dans les années à venir.

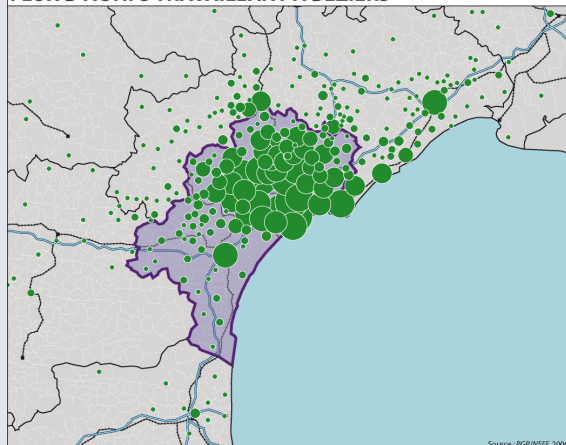
Flux domicile-travail

Béziers et Narbonne à l'échelle régionale

Nombre d'emplois

Montpellier	136 000	Béziers	36 000
Perpignan	63 000	Narbonne	26 500

FLUX D'ACTIFS TRAVAILLANT À BÉZIERS

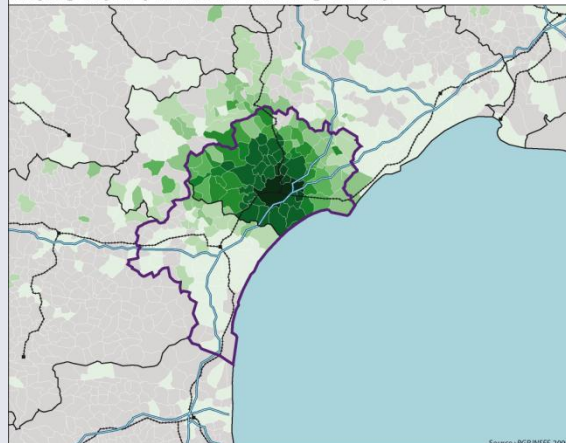


Flux d'actifs vers Béziers, en effectif, 2006

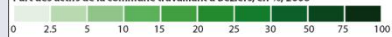


Source : RGP-INSEE 2006
© Cartographie RCT 2011

FLUX D'ACTIFS TRAVAILLANT À BÉZIERS

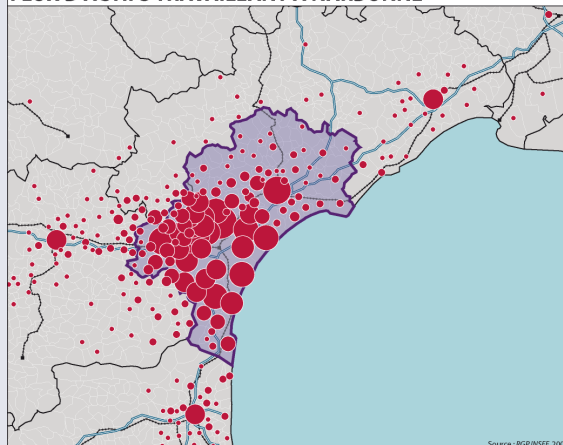


Part des actifs de la commune travaillant à Béziers, en %, 2006



Source : RGP-INSEE 2006
© Cartographie RCT 2011

FLUX D'ACTIFS TRAVAILLANT À NARBONNE

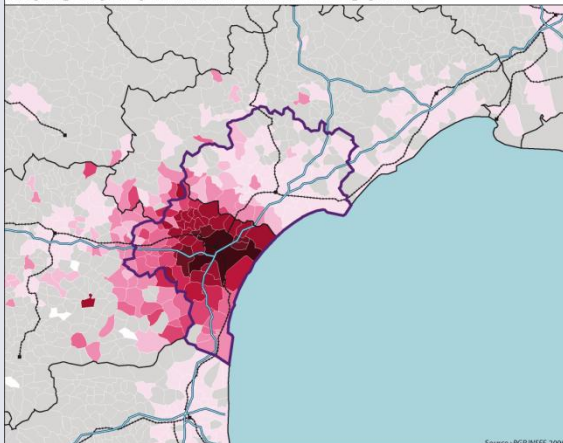


Flux d'actifs vers Narbonne, en effectif, 2006

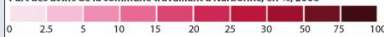


Source : RGP-INSEE 2006
© Cartographie RCT 2011

FLUX D'ACTIFS TRAVAILLANT À NARBONNE



Part des actifs de la commune travaillant à Narbonne, en %, 2006



Source : RGP-INSEE 2006
© Cartographie RCT 2011

Malgré un poids économique nettement inférieur aux deux grandes métropoles régionales, Béziers et Narbonne n'en restent pas moins **deux pôles d'emplois structurants et indépendants** du littoral languedocien.

Les deux communes rayonnent chacune sur un vaste périmètre où elles captent entre 20 et 50% des actifs résidents.

Le rayonnement de Béziers couvre le secteur du SCOT et s'étend au-delà vers Bédarieux (axe ferroviaire), vers Clermont-l'Hérault (A75), mais aussi vers l'est du département (Sète, Frontignan ou Montpellier). Au sud, l'influence de Béziers s'étend sur le nord du Narbonnais.

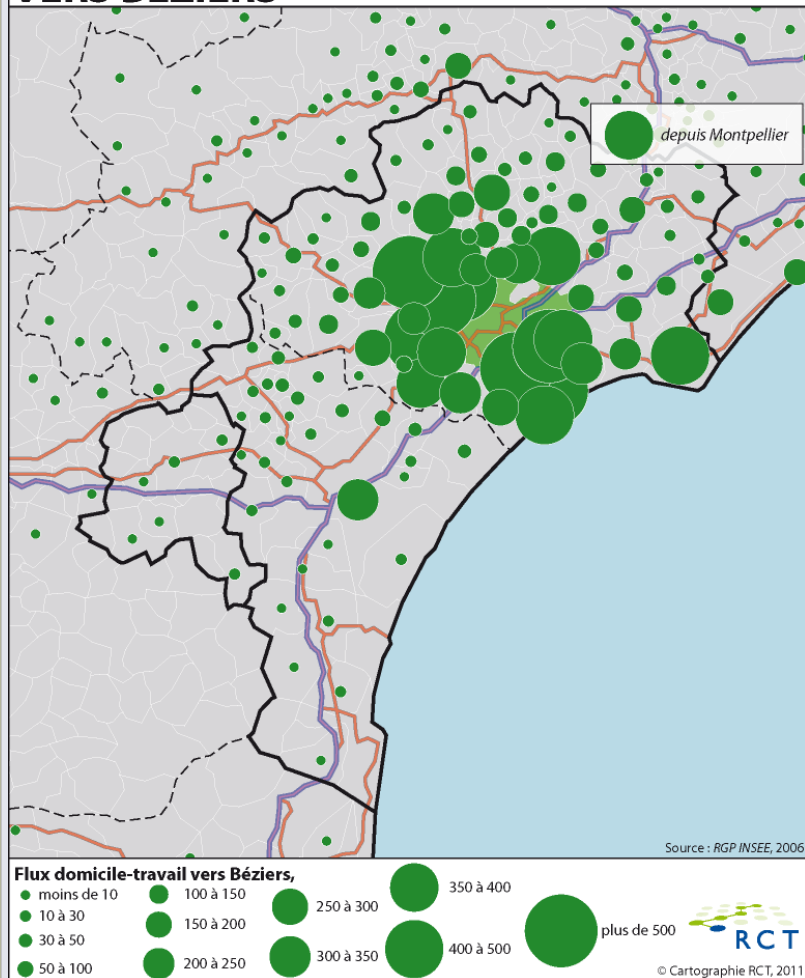
Narbonne constitue le pôle structurant du littoral audois en opposition avec Carcassonne qui organise l'arrière-pays. Son aire d'influence correspond également au périmètre du SCOT, mais s'étend à l'ouest sur le Lézignanais, voire au-delà, en direction de Carcassonne, le long de l'A61. Au sud, le PNR de la Narbonnaise et le secteur des étangs marquent une limite vers le Perpignanais. Au nord, son influence s'étend sur la C.C. de la Domitienne, et dans des proportions plus faibles au-delà.

Les deux aires d'influences semblent s'être figées aux limites départementales et seules les quelques communes « frontalières » répondent à une logique de bipolarisation.

Flux domicile-travail

Fonctionnement local – Attraction de Béziers

FLUX DOMICILE-TRAVAIL VERS BÉZIERS



Avec 36 000 emplois recensés en 2006, Béziers constitue le principal pôle économique de l'ouest héraultais. Il structure le vaste secteur du SCOT du Biterrois et capte la majorité des flux domicile-travail du périmètre. Au total, 15 000 actifs du SCOT se rendent chaque jour à Béziers pour y exercer leur activité ; soit 40,9% des actifs ne travaillant pas dans leur commune de résidence.

Les pôles secondaires de Sète (hors SCOT) avec 15 000 emplois, d'Agde (8 000 emplois) ou Pézenas (5 000 emplois) complètent l'organisation territoriale.

Les échanges avec le Narbonnais et le Lézignanais restent modestes ; à peine 1 000 actifs de ces territoires viennent travailler à Béziers, dont près de 90% depuis l'agglomération narbonnaise et 40% depuis la ville de Narbonne. Proportionnellement, on estime donc que 4,3% des actifs du Narbonnais (ne travaillant pas sur leur commune de résidence) exerce leur activité à Béziers.

Même si ces données restent modestes, elles soulignent des échanges plus importants entre le Biterrois et le Narbonnais, que depuis l'arrière-pays sétois polarisé par Montpellier.

Vers Béziers (ville)

parmi les actifs ne travaillant pas dans leur commune de résidence

Depuis le Biterrois (SCOT) (hors Béziers)	40,9%
Depuis le Narbonnais (SCOT)	4,3%
Dont depuis la CA Grand Narbonne	5,6%
Depuis le Lézignanais (SCOT)	1,2%

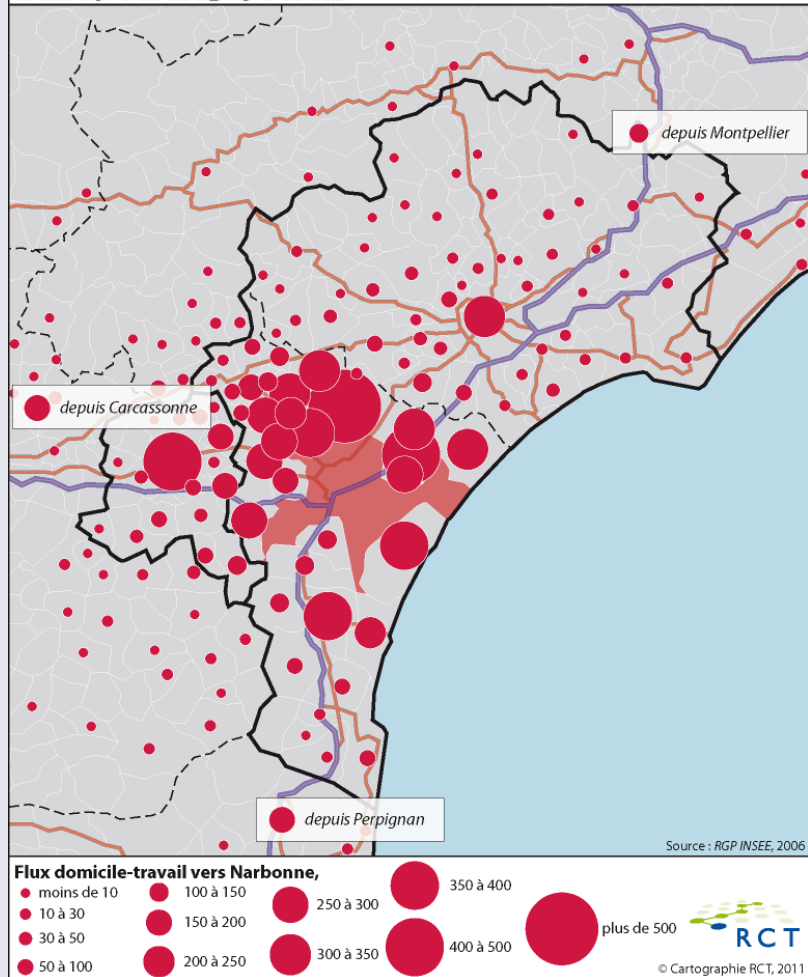
Vers Béziers (ville)

Depuis le Biterrois (SCOT) (hors Béziers)	15012
Depuis le Narbonnais (SCOT)	980
Dont depuis la CA Grand Narbonne	881
Depuis le Lézignanais (SCOT)	51
Ensemble secteur (hors Béziers ville)	16043
Depuis l'Hérault (hors Biterrois)	2182
Depuis l'extérieur (ensemble hors secteur)	2708

Flux domicile-travail

Fonctionnement local – Attraction de Narbonne

FLUX DOMICILE-TRAVAIL VERS NARBONNE



Malgré un nombre d'emplois plus limité (environ 26 000), Narbonne bénéficie d'un plus fort rayonnement que Béziers à l'échelle de son SCOT ; environ 53% des actifs du Narbonnais ne travaillant pas sur leur commune de résidence y exercent leur activité (près de 8 000 actifs). L'absence de pôles secondaires expliquent en partie cette forte polarisation. En effet, seul Lézignan se distingue avec une offre avoisinant les 4 300 emplois.

Partagé entre l'influence de Narbonne et de Carcassonne, le Lézignanais voit près de 33% de ses actifs mobiles se rendre à Narbonne chaque jour (à peine 25% vers Carcassonne) soulignant l'articulation entre les deux territoires.

Avec environ 1350 actifs du Biterrois (dont près de 40% de l'agglomération de Béziers) qui viennent travailler à Narbonne, la sous-préfecture audoise attire davantage d'actifs que Béziers n'attire d'actifs du Narbonnais. Pour autant, la proportion d'actifs mobiles (ne travaillant pas sur leur commune de résidence) du Biterrois travaillant à Narbonne ne s'élève qu'à 3,3%.

Ainsi, malgré l'existence d'échanges de flux entre Narbonne et le Biterrois, une interrelation plus forte semble se dessiner entre Narbonne et le Lézignanais.

Vers Narbonne (ville)

parmi les actifs ne travaillant pas dans leur commune de résidence

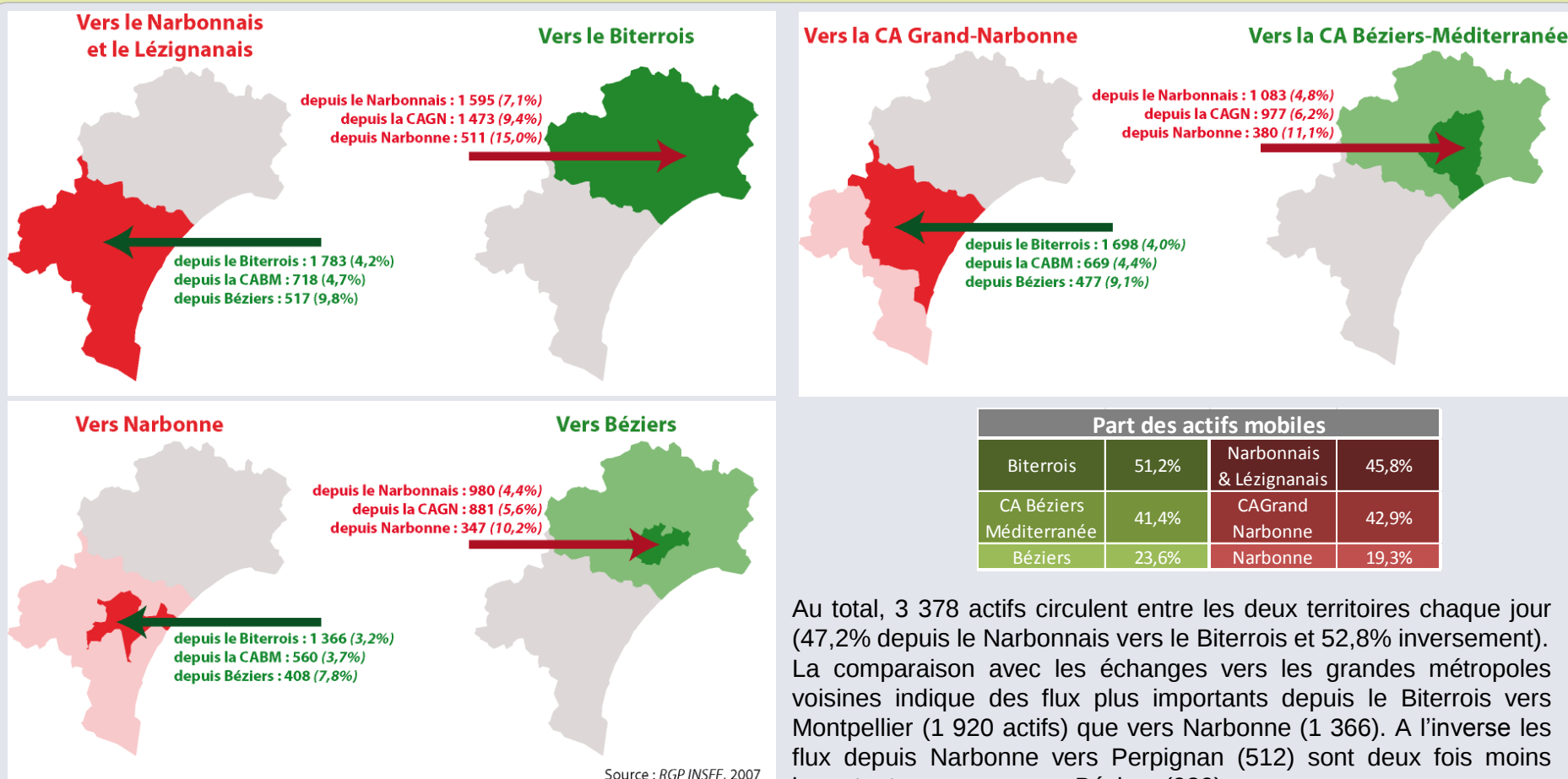
Depuis le Narbonnais (SCOT) (hors Narbonne)	53,5%
Depuis le Biterrois (SCOT)	3,3%
Dont depuis la CA Béziers Méditerranée	3,7%
Depuis le Lézignanais (SCOT)	33,2%

Vers Narbonne (ville)

Depuis le Narbonnais (SCOT) (hors Narbonne)	7962
Depuis le Biterrois (SCOT)	1366
Dont depuis la CA Béziers Méditerranée	560
Depuis le Lézignanais (SCOT)	1363
Ensemble secteur (hors Narbonne ville)	10691
Depuis l'Aude (hors Narbonnais)	2249
Depuis l'extérieur (ensemble hors secteur)	2154

Flux domicile-travail

Fonctionnement local – Synthèse des mobilités



Part des actifs mobiles			
Biterrois	51,2%	Narbonnais & Lézignanais	45,8%
CA Béziers Méditerranée	41,4%	CAGrand Narbonne	42,9%
Béziers	23,6%	Narbonne	19,3%

Ces graphiques présentent les données des mobilités domicile-travail entre les deux périmètres de SCOT, entre les deux agglomérations et les deux villes. Les données brutes correspondent à l'effectif du flux entre les deux entités ; la donnée en pourcentage présente la part que représente cet effectif au sein des actifs de l'entité d'origine ne travaillant pas sur leur commune de résidence (les actifs mobiles). Pour évaluer la part que représente les actifs mobiles au sein de chaque entité, se référer au tableau ci-dessus.

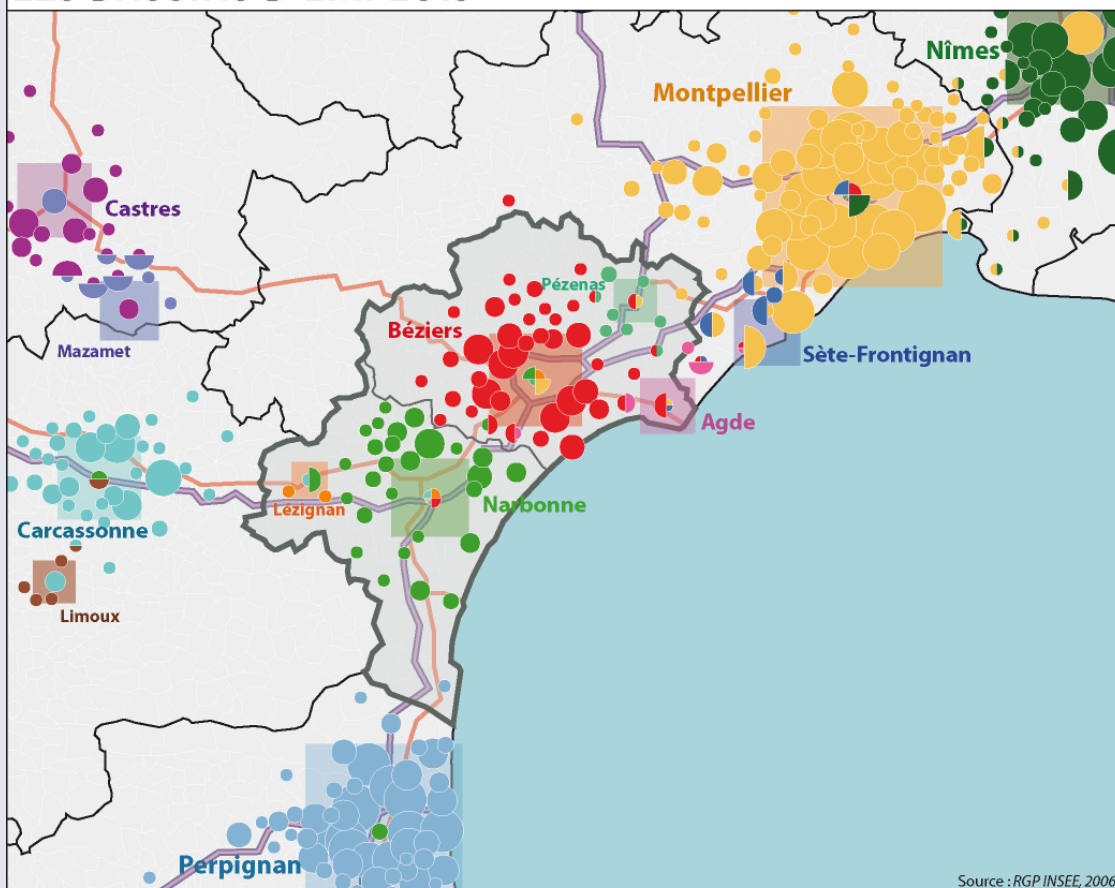
Au total, 3 378 actifs circulent entre les deux territoires chaque jour (47,2% depuis le Narbonnais vers le Biterrois et 52,8% inversement). La comparaison avec les échanges vers les grandes métropoles voisines indique des flux plus importants depuis le Biterrois vers Montpellier (1 920 actifs) que vers Narbonne (1 366). A l'inverse les flux depuis Narbonne vers Perpignan (512) sont deux fois moins importants que ceux vers Béziers (980).

Au-delà de la dépendance d'un territoire vers un pôle d'emplois, il apparaît néanmoins que les échanges entre les deux territoires du Biterrois et du Narbonnais en font un binôme local régional en dehors de l'influence des métropoles régionales.

Flux domicile-travail

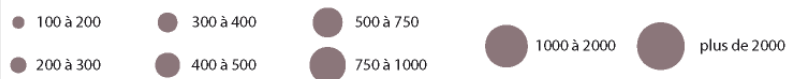
Bassins d'emplois régionaux et locaux

LES BASSINS D'EMPLOIS



Source : RGP INSEE, 2006

Flux domicile-travail supérieur à 100 actifs, vers les principaux pôles d'emplois régionaux (supérieur à 4 000 emplois)



© Cartographie RCT, 2011

Entouré de pôles d'emplois au rayonnement métropolitain (Montpellier, Perpignan, voire Toulouse), le grand territoire du Narbonnais et du Biterrois s'affirme comme un binôme d'espaces économiques autonomes organisé autour de deux pôles (Narbonne et Béziers) soutenus par des pôles secondaires (Lézignan-Corbières, Agde ou Pézenas).

Alors que le Narbonnais semble éloigné de l'influence perpignanaise, le rayonnement montpelliérain toujours plus vaste approche aujourd'hui les franges est du Biterrois. Sète et Frontignan ont d'ores-et-déjà intégrées la sphère montpelliéraine. Le triangle Béziers-Pézenas-Agde reste aujourd'hui en marge, mais de par sa tendance à se développer vers l'est et de par l'amélioration des connexions pourrait devoir faire face à **une polarisation accrue de Montpellier au risque de devenir une frange économique de la métropole régionale** (emplois peu qualifiés, logistique, etc.).

Les deux bassins d'emplois narbonnais et biterrois ne se superposent pas aujourd'hui et restent bornés aux limites administratives. Les deux territoires gagneraient pourtant à s'affirmer comme une entité propre affirmant ses fonctions économiques au sein de l'espace littoral métropolitain.

Cette carte de synthèse présente les principaux pôles d'emplois comptant au moins 4 000 emplois salariés ou non-salariés et caractérise leur rayonnement à travers les flux domicile-travail supérieurs à 100 individus.

B Réalités des flux et de l'interdépendance

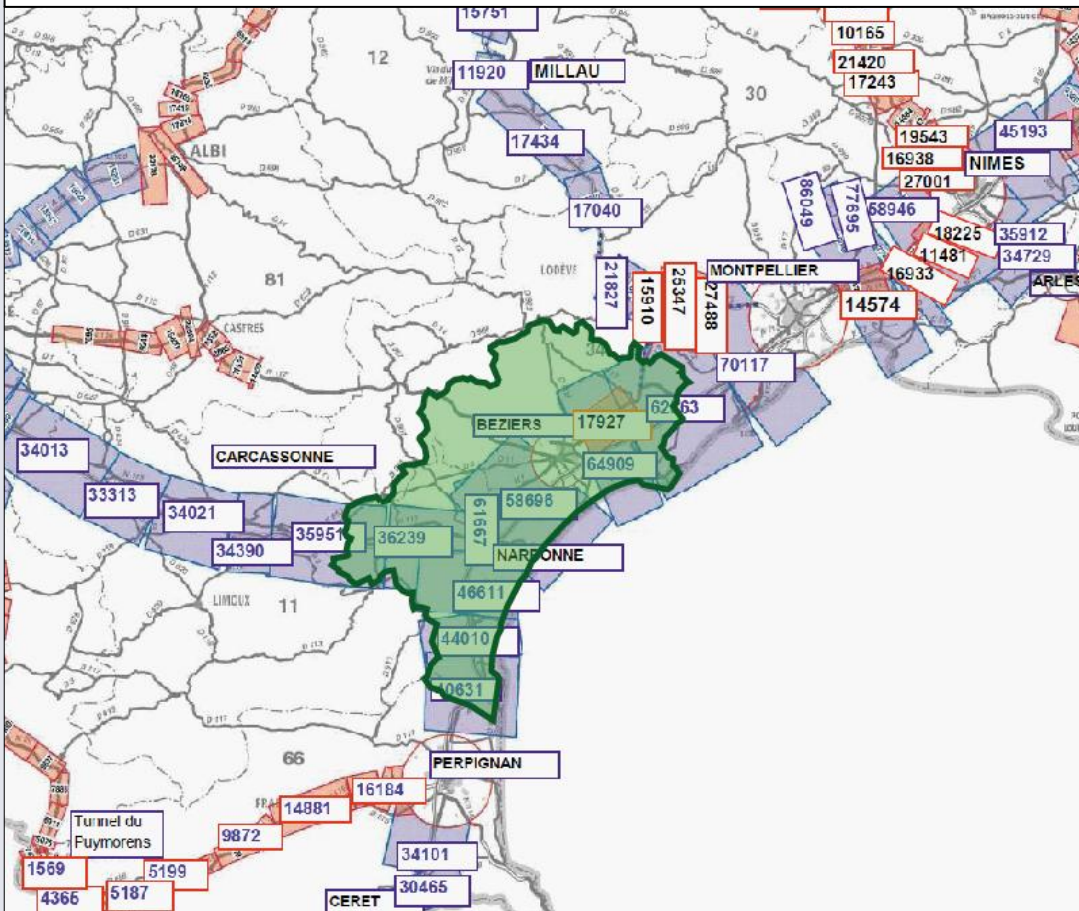
Trafic routier et déplacements

*NB : pas de donnée suffisante pour aborder
les transports en commun et modes doux*

Un territoire de passage

Béziers et Narbonne à l'échelle régionale

TRAFIC MOYEN ANNUEL JOURNALIER



Comme sur l'ensemble de l'A9, le trafic routier est important entre Narbonne et Béziers. Les différentes études réalisées tablent sur un passage d'environ 59 000 véhicules par jour sur l'A9 entre les deux villes, dont environ 11 000 poids lourds.

A l'échelle régionale, ces chiffres sont inférieurs à ceux observés entre Sète et Montpellier ou entre Nîmes et Montpellier qui sont considérés comme les tronçons les plus saturés de l'A9.

Le tronçon Béziers-Narbonne est aujourd'hui classé en situation « dégradée » (entre 10 et 20% de temps de saturation). Depuis 10 ans, le tronçon Béziers-Narbonne a connu une hausse de trafic de +925 véhicules par jour et +590 sur la section de bifurcation A9/A61. Cette augmentation sensible reste néanmoins inférieure à la section Montpellier ouest/Sète (+2 500 véhicules), soulignant l'influence toujours grandissante de Montpellier.

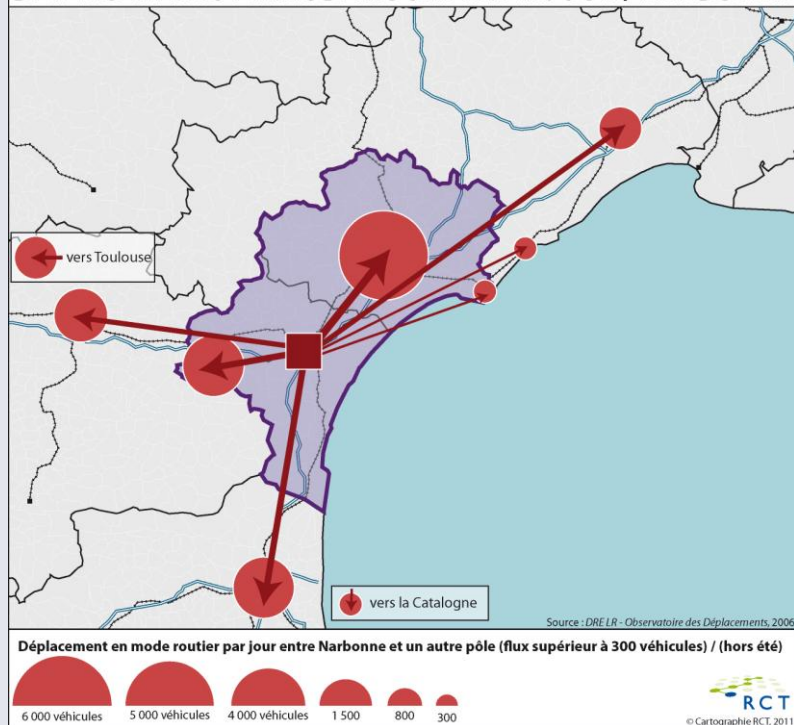
Proportionnellement, la hausse est plus sensible au sud de l'échangeur A9/A61 (+5,5% depuis 1994) soulignant une hausse du trafic international qui pourrait à terme impacter le sud Narbonnais. L'arrivée de l'A75 devrait également entraîner une croissance du trafic depuis le nord. La hausse du trafic est en partie portée par le transit de poids-lourds qu'on estime à +180 véhicules par jour sur le tronçon Narbonne-Béziers entre 2004 et 2006.

Autre problématique majeure du trafic sur l'A9, la hausse du trafic estival concerne proportionnellement moins le tronçon Béziers-Narbonne, même si on estime qu'il est multiplié par 1,8 durant les mois d'été.

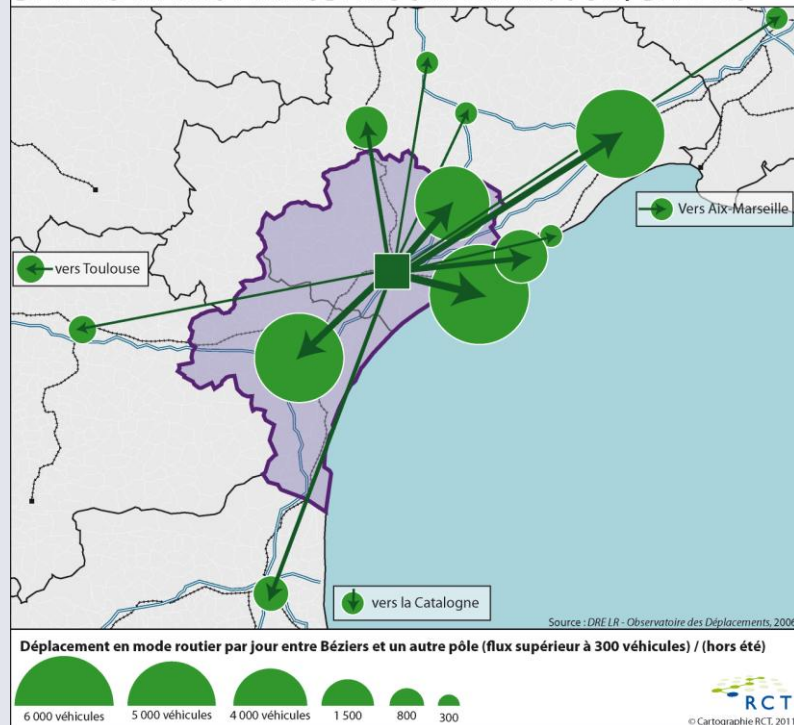
Déplacements depuis Béziers et Narbonne

Des logiques différentes et des échanges importants

DÉPLACEMENTS EN MODE ROUTIER PAR JOUR / NARBONNE



DÉPLACEMENTS EN MODE ROUTIER PAR JOUR / BÉZIERS



L'étude réalisée par l'Observatoire des Déplacements de la DRE Languedoc Roussillon en 2006 montrait que **5 070 trajets en véhicule ont lieu quotidiennement entre Narbonne et Béziers, deux sens confondus**. Ces données font de **Béziers la principale destination des flux depuis Narbonne et de Narbonne la seconde destination des flux émis depuis Béziers** (derrière Agde).

Globalement, ces flux soulignent l'intégration des deux villes à **des espace de fonctionnement différents**. Les déplacements vers Agde, Sète, Pézenas, Bédarieux et Montpellier caractérisent la propension du Biterrois à se tourner vers l'est. A l'inverse, les échanges avec Lézignan-Corbières, Carcassonne et Toulouse indiquent l'intégration de Narbonne à l'attractivité audoise et à la sphère toulousaine ; au sud, les échanges avec Perpignan soulignent la pénétration d'un axe catalan sur le territoire.

Il convient également d'ajouter à ces flux, les échanges en transport collectif (essentiellement TER) **(INFOS MANQUANTES)**

3 Les pistes pour un projet commun : entre défis majeurs et opportunités

Les grands sujets qui pourraient faire l'objet d'une collaboration, argumentés d'éléments de diagnostic et d'enseignements issus de la rencontre des acteurs

3 Axes principaux

- **1/ Des atouts communs et une histoire à valoriser et faire évoluer durablement : Tourisme et Viticulture**
- **2/ Une stratégie de développement économique à coordonner pour maximiser la valeur ajoutée de l'effet « carrefour »**
- **3/ Des défis à relever collectivement : littoral, contraintes naturelles, risques, pressions sociales... dans un contexte de tensions sur les ressources des collectivités**

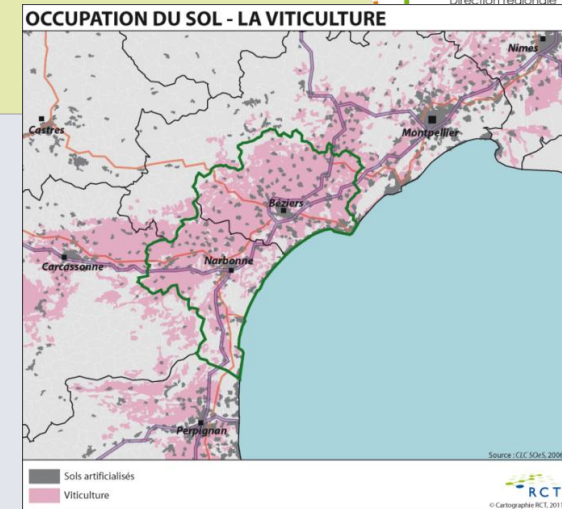
A

Des atouts communs et une histoire à valoriser et faire évoluer durablement :

Tourisme et Viticulture

Tourisme et viticulture : Éléments de diagnostic

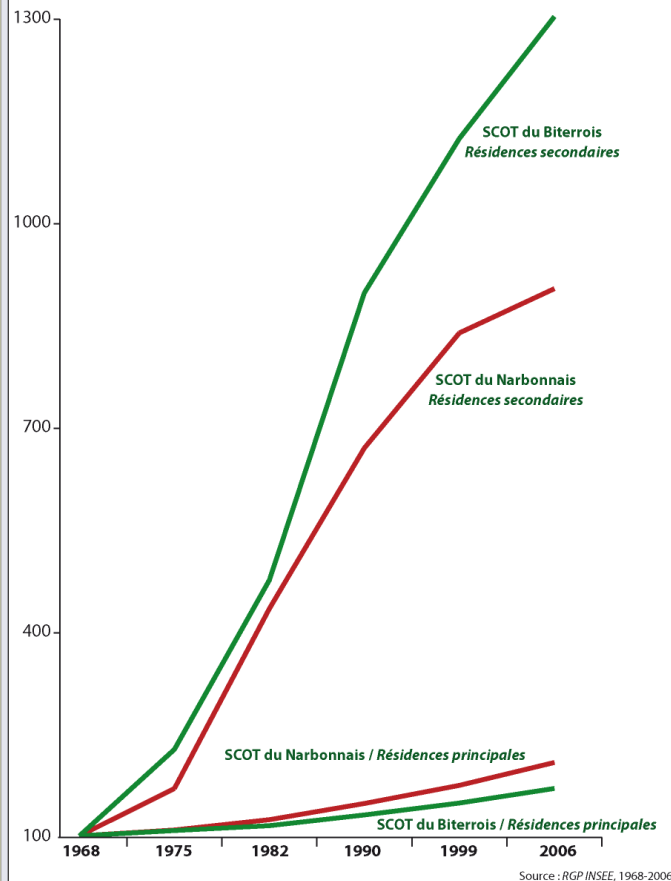
- 2 départements mais une réelle unité géographique et des points communs en matière culturelle, identitaire et patrimoniale. Le tourisme et la viticulture sont des activités essentielles à la vitalité des deux territoires du narbonnais et du biterrois. Elles sont fortement représentées sur les deux territoires :
 - l'agriculture/pêche (7,6% des actifs) se place au 6^{ème} rang des secteurs d'activités du territoire lorsque la restauration et l'hôtellerie (4,4% des actifs) est au 8^{ème} rang.
 - Une activité viticole puissante:** 75% SAU occupée par les vignes (Narbonnais et Biterrois) ; Le vin représente 25% du PIB de la zone d'emploi de Béziers (source: CCI Béziers – Saint-Pons)
 - Leur présence marque avant tout fortement l'espace et l'identité du secteur, avec une implantation très majoritaire et visible de la vigne (carte ci-contre) et une mono-fonctionnalité touristique sur une grande partie du littoral.
- Les problématiques et tendances de développement touristiques du Narbonnais et du Biterrois sont proches :**
 - Le littoral constitue le premier facteur d'attraction : 80% de la clientèle touristique est balnéaire**
 - Il s'agit d'un tourisme** familial et saisonnier, **bon marché** en comparaison aux régions voisines (Catalogne et Côte d'Azur) :
 - L'offre d'hébergement est assez diversifiée et dominée par les campings (55% des lits marchands sur Narbonne) (source: SYCOT); mais les résidences secondaires, ou les hôtels proposent une qualité d'offre assez faible.
 - L'offre hôtelière « urbaine » est peu importante et de qualité moyenne, ce qui pénalise l'accueil de touristes aisés
 - Peu de touristes étrangers (22% des nuitées sur Narbonne, contre 33 % sur la région, contre 80% en Catalogne et 52 % en PACA).
 - De ce fait, **le tourisme génère de nombreux emplois saisonniers mais des retombées économiques plus modérées que sur d'autres territoires (une dépense journalière par touriste de 43€ dans l'Hérault (ODT34) (contre 50 € en PACA ou en Catalogne – chiffres 2006). Les faibles retombées économiques ne facilitent pas les grands investissements pour la requalification d'envergure du parc touristique.**
 - Le tourisme local s'appuie sur un réseau de stations balnéaires vieillissantes (Racine)**
 - L'ensemble du littoral est soumis au risque d'érosion des côtes**
- Le niveau de fréquentation touristique n'a pas progressé depuis le début des années 2000. On observe cependant :**
 - une légère reprise sur le Biterrois depuis 2008
 - une plus forte augmentation du nombre de nuitées sur le Narbonnais, notamment pour les étrangers, du fait de l'allongement de la saison



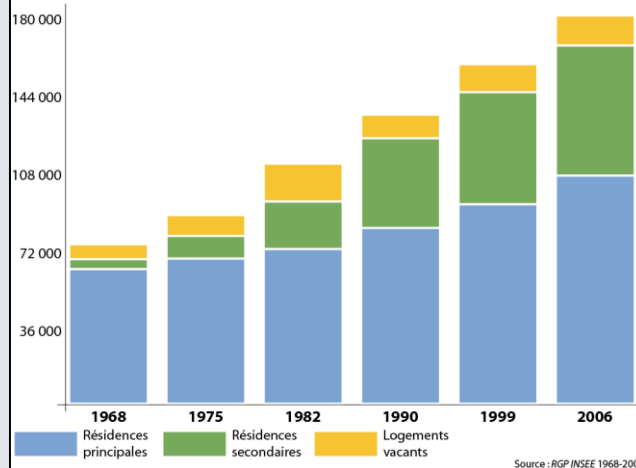
Tourisme

Résidences secondaires

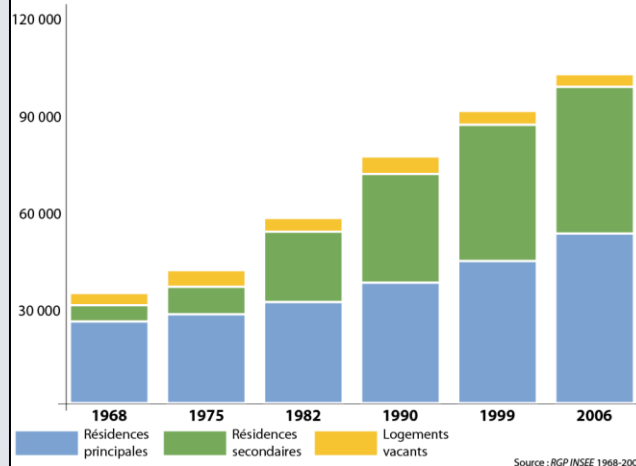
**ÉVOLUTION COMPARÉE DEPUIS 1968 EN BASE 100
RÉSIDENCES PRINCIPALES ET SECONDAIRES**



**ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENT - SCOT BITERROIS
1968-2006**



**ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENT - SCOT NARBONNAIS
1968-2006**



Les évolutions du parc de logement sur les deux territoires indiquent une croissance proportionnellement plus rapide des résidences secondaires. Cette évolution structurelle est plus marquée sur le Biterrois que sur le Narbonnais.

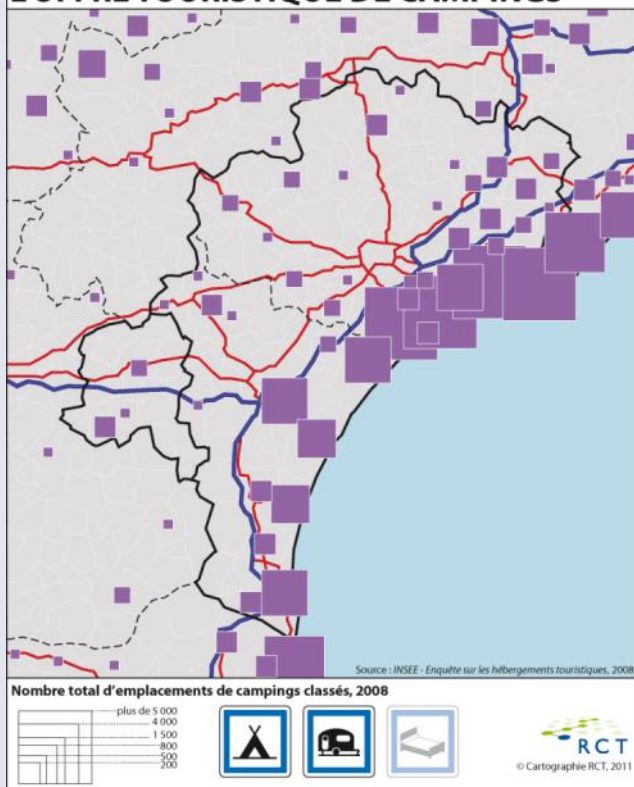
Les résidences secondaires représentent aujourd'hui 44,6% des logements du Narbonnais (contre 20% en 1975) et 33% (contre 12%) sur le Biterrois.

Pour les deux territoires, entre 1968 et 1990, le stock de résidences secondaires augmentaient plus rapidement que celui des résidences principales. Cette tendance s'est aujourd'hui inversée. La transformation de résidences secondaires en résidences principales alimente ce phénomène.

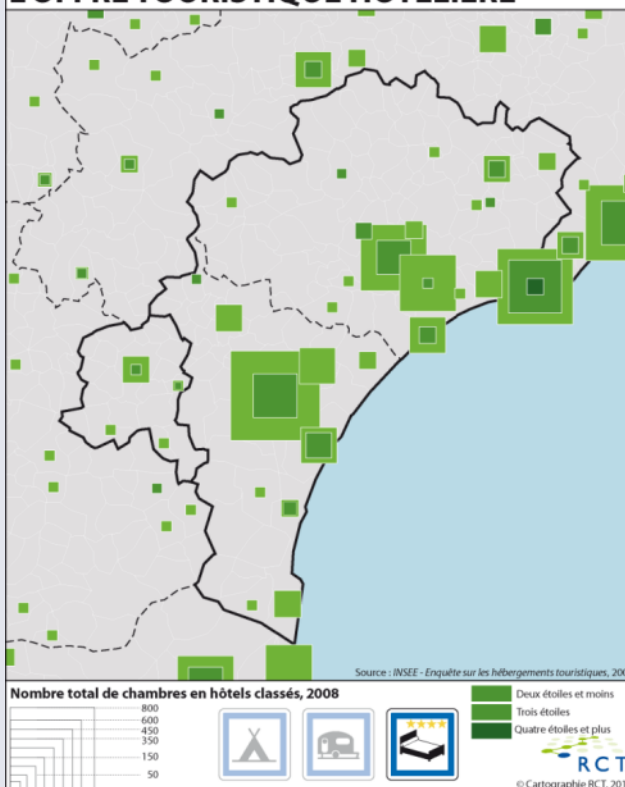
Tourisme et viticulture : Éléments de diagnostic

... mais aussi des caractéristiques distinctes

L'OFFRE TOURISTIQUE DE CAMPINGS



L'OFFRE TOURISTIQUE HÔTELIÈRE



Peu de circulations touristiques entre les deux territoires : Les origines touristiques sont différentes. En Hérault, la clientèle est avant tout originaire des régions Rhône-Alpes et IDF. Dans l'Aude, la clientèle provient d'abord de Midi-Pyrénées et du Sud Ouest.

Biterrois

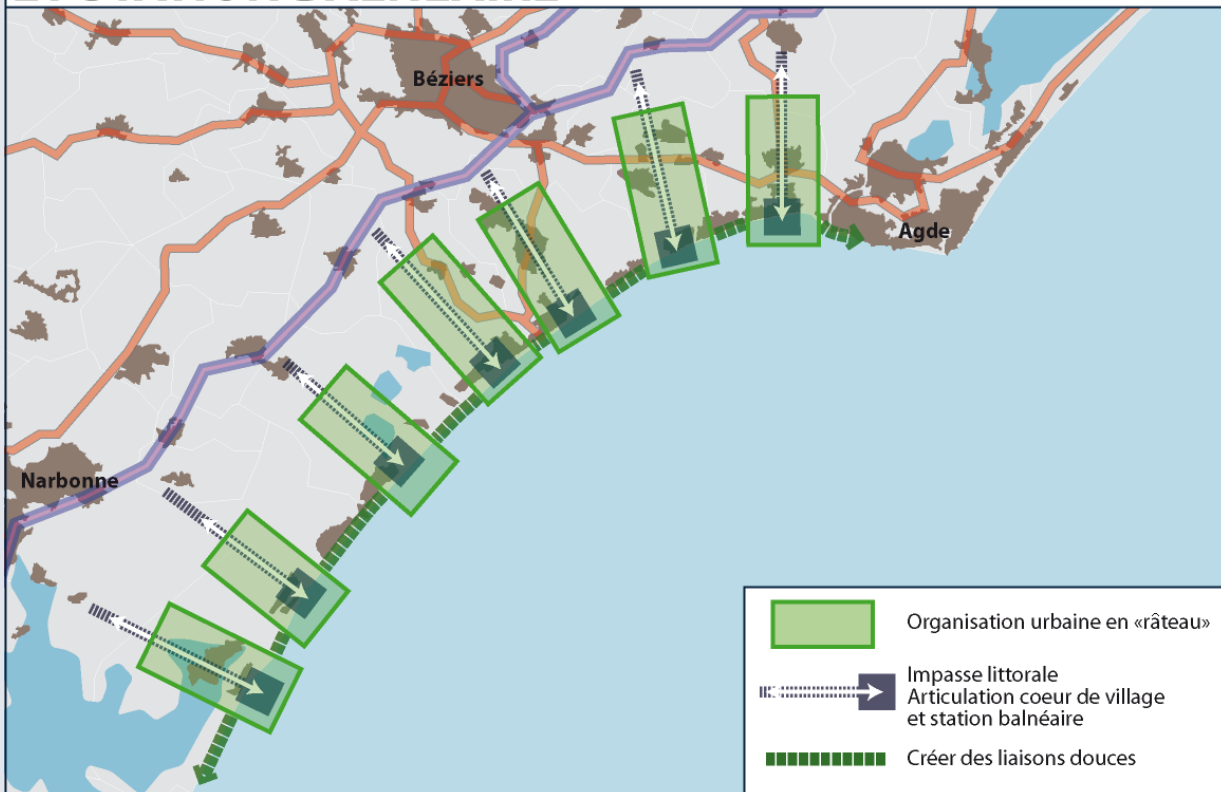
- Une capacité d'accueil de plein air considérable : 40% des places de campings la région.
- Agde est la première station touristique française (120 000 lits et 13 millions de nuitées en 2004)
- Une fonction de loisir qui se renforce sur le littoral : les résidences secondaires progressent plus vite que les résidences principales.

Narbonnais

- Une spécificité sur le tourisme vert et diffus
- Un potentiel au niveau du patrimoine, une Ville d'art et d'histoire, une programmation musicale importante et ancienne.
- Les stations touristiques évoluent en quartier de ville : les résidences principales évoluent plus vite que les résidences secondaires

Tourisme et viticulture : Éléments de diagnostic

ARTICULATION COEUR DE VILLAGE ET STATION BALNÉAIRE



Des stations balnéaires qui se sont développées indépendamment des villages historiques

- Des stations balnéaires « villes mortes » en dehors de la saison estivale
- Une organisation urbaine du littoral qui date des années 60, en forme de râteau, en lien avec la morphologie du territoire : absence de liaisons directes entre les différentes stations balnéaires
- Des stations balnéaires « suréquipées » en dehors de la saison estivale
- Une structure en forme de râteau qui favorise la multiplication des déplacements et l'isolement des stations balnéaires
- Les collectivités du Biterrois s'efforcent de créer des liaisons entre les communes centres et les stations littorales. Le Narbonnais, davantage marqué par la présence d'étangs et de lagunes, veille à respecter cette rupture afin de respecter son environnement naturel.

Tourisme et viticulture : Tendances actuelle et menaces / opportunités

- Importants pour les deux territoires, le tourisme et la viticulture ont cependant en commun d'être **des activités saisonnières, fortement fragilisées par la concurrence internationale**. Alors que la fréquentation touristique stagne depuis une décennie, la production viticole se situe dans un contexte de forte baisse des emplois. Le secteur vitivinicole a ainsi perdu la moitié de ses emplois en trente ans (INSEE, 2006).
- Les deux activités amorcent ainsi **une évolution qualitative**. Les acteurs locaux visent une montée en gamme, tant de la production viticole que des services touristiques. Dans ce mouvement similaire aux deux activités, de nouvelles passerelles peuvent être posées entre tourisme et viticulture. En effet, si les deux activités sont localisées sur des territoires distincts (littoral pour le tourisme, arrière pays pour la viticulture), elles se rejoignent dans le développement de l'oenotourisme. Le tourisme y trouve de nouvelles perspectives pour développer la fréquentation de l'arrière saison, et la viticulture, une pluriactivité moins saisonnière.
 - les AOC représentent aujourd'hui 19% du vignoble sur le Biterrois et près de 50% sur le Narbonnais et les modes de commercialisation du vin sont plus variés.
 - On observe une réduction importante des rendements (environ 30%), des exigences de qualité et des surfaces viticoles, y compris pour les AOC.
 - l'arrachage définitif suit un rythme d'environ 2 000 ha par an sur le Biterrois. Ceci génère la perte de 500 emplois par an dans la filière (SCOT du biterrois). A ce rythme, la disparition de la moitié du vignoble est envisageable d'ici à 20 ans.

Tourisme et viticulture : Tendances actuelle et menaces / opportunités

Menaces

- **Recul possible du tourisme balnéaire** du Narbonnais et du Biterrois sous l'effet :

- d'une concurrence toujours plus forte sur le créneau du tourisme balnéaire avec l'Espagne et les pays d'Afrique du nord. En 2009, la réduction des budgets « vacances » a eu pour conséquence de réduire la fréquentation et de baisser de 4,6% le trafic aérien Low Cost, qui draine une partie des touristes du territoire via l'aéroport de Carcassonne notamment. Pour autant, la création de nouvelles lignes sur l'aéroport de Béziers a permis d'y augmenter le trafic.
- Un rapport qualité/prix jugé de moins en moins attractif : le vieillissement, la paupérisation ainsi que la dégradation des stations se répercutent fortement sur l'attractivité du littoral.
- La dégradation du Canal du midi (berges, platanes...) rend possible un non-renouvellement du classement au Patrimoine mondial de l'Unesco. Pourtant, la clientèle du tourisme fluvial est en majorité étrangère (60%) et est présente sur une plus large saison. Même si les effectifs concernés sont minimes par rapport au tourisme balnéaire, le tourisme fluvial constitue des recettes majeures pour les communes et les entreprises riveraines. Le niveau de dépense des clients du tourisme fluvial est en effet plus élevé (*source : étude VNF, 2008*).
- Le déficit d'hébergement hôtelier haut de gamme et des services freine l'attractivité pour des catégories socioprofessionnelles plus aisées.
- Les effets négatifs de la pression touristique estivale sur la qualité des milieux (sur-utilisation de l'eau, surproduction de déchets, engorgement routiers) ; Des paysages qui peuvent être mis en danger par l'urbanisation, notamment de l'arrière-pays et des vignobles.

• **La crise viticole s'accroît en France** : les exportations française reculent en volume, les prix des vins de table sont en forte baisse. Cette crise s'accompagne d'un manque de réflexion sur le devenir des terres après arrachage, qui impacte autant l'économie que la dégradation des paysages (et donc l'attractivité touristique de l'arrière pays).

Tourisme et viticulture : Tendances actuelle et menaces / opportunités

Opportunités

- Le vieillissement de la population française et l'accroissement des temps de loisirs, avec pour conséquence une augmentation de la fréquentation touristique de court séjour, notamment dans l'intersaison et au profit de l'arrière pays rural et de la plaine viticole.
- La saturation touristique de la Côte d'Azur et la possibilité de gagner de nouvelle part de marché sur la région voisine. PACA est en effet la première destination concurrente, pour 30% des clients du Languedoc Roussillon (source enquête touristique).
- Un potentiel pour capter les touristes à la recherche d'espaces naturels préservés et « d'authenticité »
- Réforme européenne des Appellations d'Origine Protégées (AOP) et projet de mise en place d'un label Sud de France. Ce projet concerne notamment l'implantation d'activités de recherche et conditionnement sur le Narbonnais
- Montée en puissance du label « sud de France ! »

Tourisme et viticulture : Perceptions et stratégies des acteurs



- **De nombreux points communs bien identifiés par tous les acteurs, une réelle identité commune.**
- Les logiques stratégiques des acteurs sont à peu près les mêmes de part et d'autre de l'Aude. Il n'existe **pas de désaccord ou de divergence de vue majeure et les objectifs sont proches** : montée en gamme, marketing, rénovation des stations littorales, circuits plus larges incluant les hauts cantons, la côte et les villes, valorisation de l'image terroir (gastronomie, oenotourisme,...) diversification de l'offre touristique et élargissement de la saison, etc. Un certain nombre de ces points se retrouvent notamment dans les SCOT des 2 territoires.
- Malgré ces points communs, les politiques mises en place sont indépendantes, ce qui n'incite pas à la circulation des touristes ou à une visibilité large du terroir :
 - manque de vision stratégique et d'offres touristiques complètes de type « package » ;
 - faible coordination entre les acteurs du tourisme (publics entre eux, privés entre eux, publics et privés) en particulier pour les actions de promotion, ou pour mettre en valeur le Canal du midi et le tourisme fluvial.
 - Les origines des touristes sont différents et les territoires « ne se renvoient pas les touristes »
 - En viticulture, des stratégies dispersées également
 - Pas de stratégie collective de commercialisation et de marketing pour se placer sur les AOP ou les marchés d'exportation
 - Des tentatives avortées comme le concept de CONquistad'OC (Béziers)
 - A noter selon les collectivités une grande difficulté à travailler avec les organisations professionnels viticoles
- Des perspectives encourageantes :
 - Selon certains acteurs, la viticulture est « un des rares exemples où les Héraultais et Audois travaillent ensemble ». L'interdépendance est une réalité du monde professionnel viticole : « Plusieurs groupes sont à cheval sur les deux territoires. »
 - Démarche de rapprochement et d'associations entre des vignerons audois et héraultais sur la commune d'Oupia (Hérault) : projet de vitrine viticole et pastoralisme

Spontanément, ces sujets du tourisme et de la viticulture sont souvent cités en premier par les acteurs en termes de pistes de collaboration !

Tourisme et viticulture : Enjeux et pistes

Développer collectivement la valeur ajoutée touristique et viticole du territoire

Faire d'un territoire de passage l'été, une plateforme diversifiée de loisirs et de services toute l'année

Mettre en place des stratégies intégrées : mixer développement touristique et stratégies d'urbanisme et de développement durable

Poursuivre la professionnalisation et l'organisation des filières

Valoriser ensemble le canal du midi, en complémentarité avec ce qui doit être entrepris à d'autres échelles (Région notamment)

Déposer une AOP commune entre B et N ?
Agir en complémentarité avec le label Sud de France qui relève d'une autre échelle

Coordonner les liaisons douces sur l'ensemble du littoral, associées par exemple à une sensibilisation sur la fragilité du littoral...

Axer le développement touristique autour d'une offre intégrée littoral/ Villes/ hauts cantons

Développer la formation professionnelle et universitaire autour de ces spécificités vitivinicoles et touristiques, en cohérence avec l'existant (not. Montpellier et Perpignan)

Ouvrir une réflexion commune autour de l'articulation ville-centre / ville-littorale au-delà des liaisons estivales

Poursuivre la requalification des stations touristiques anciennes, requalification des villes centres, qui se paupérissent

Apporter des réponses innovantes et des stratégies de sensibilisation face aux impacts de la fréquentation estivale (eau et déchets principalement)

Mettre en place un dispositif commun de marketing et de communication, mais aussi de réservation en ligne...

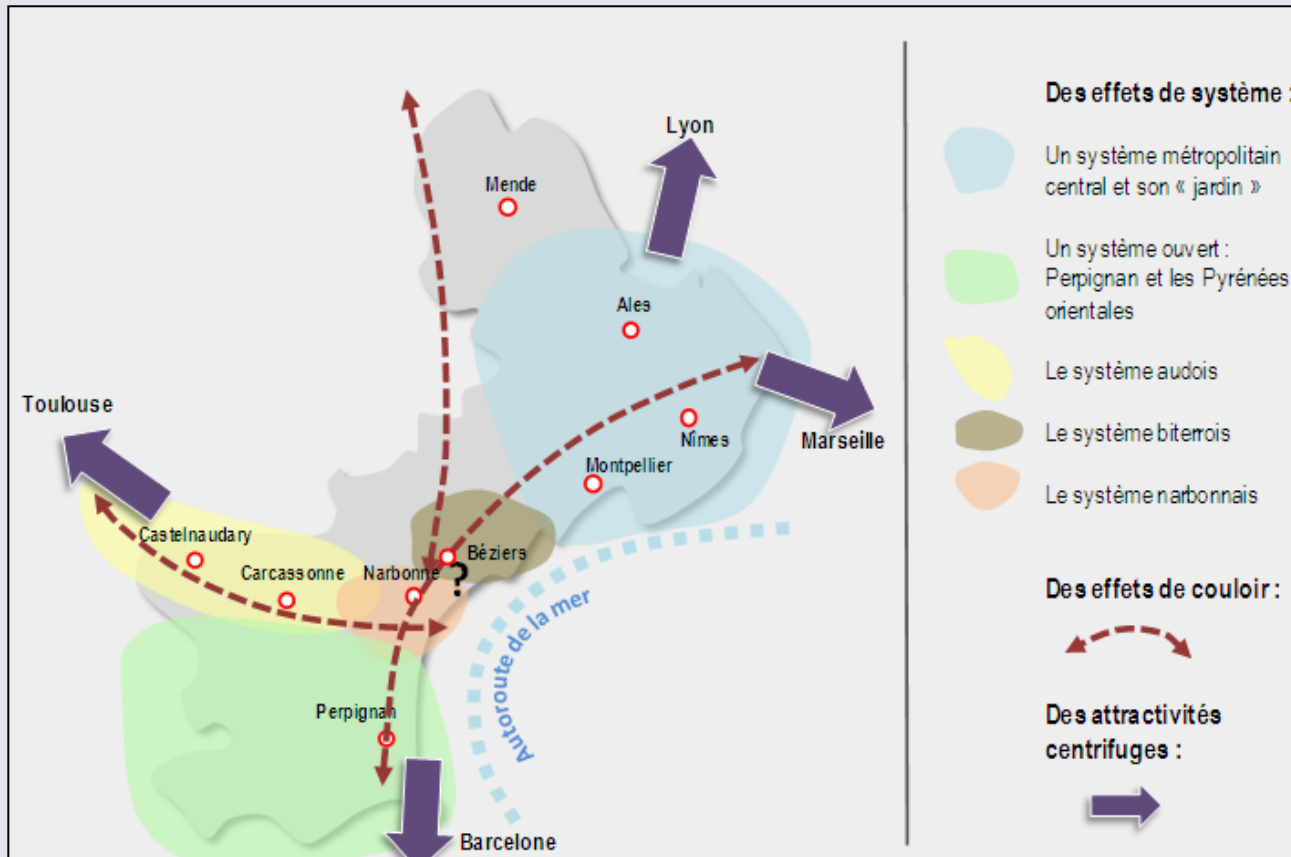
Développer des circuits et produits communs valorisant villes, hauts cantons viticoles et littoral dans une logique d'allongement de la durée de la saison touristique

Se saisir du label oenotourisme « vignoble et découverte »

B Une stratégie de développement économique à coordonner :

La position carrefour comme vecteur du développement économique

L'enjeu du positionnement national et européen



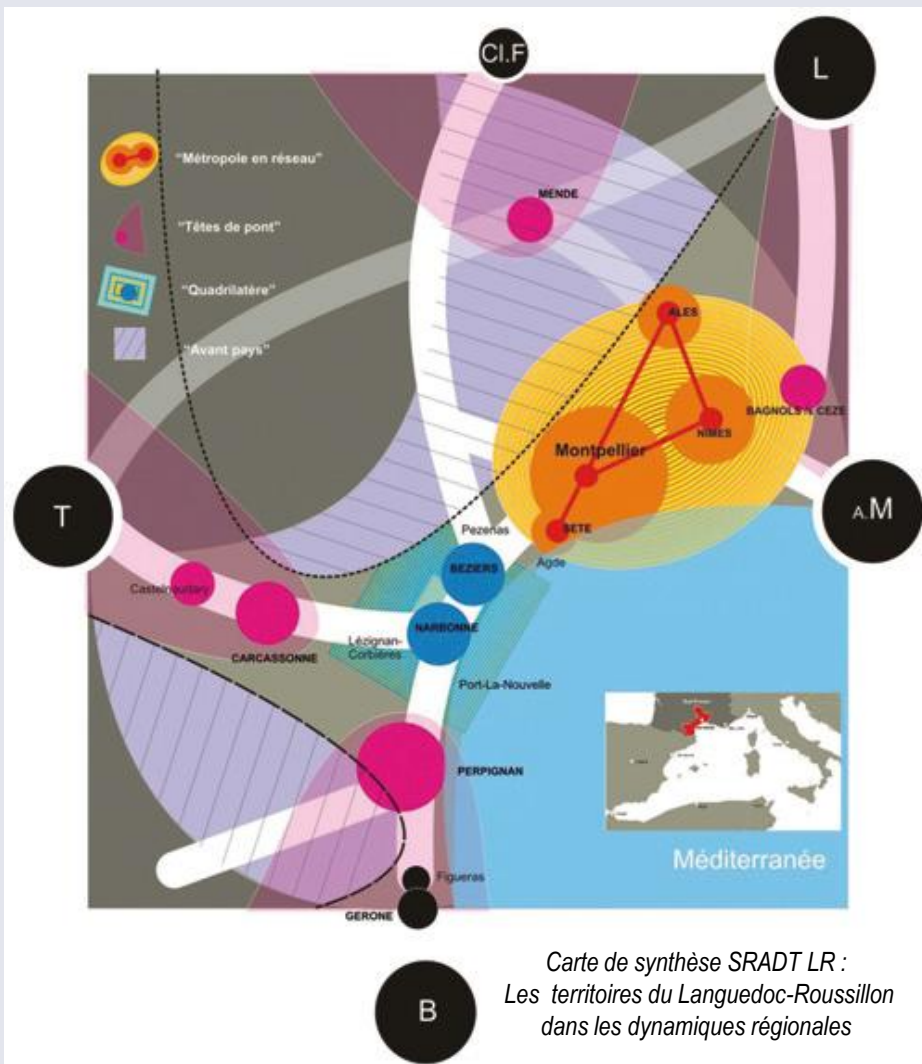
Une région qui se développe aux 2 extrémités, avec une croissance forte sur les deux pôles métropolitains situés à chaque extrémité régionale : Perpignan à l'ouest et Montpellier à l'est.

Des forces centrifuges et des infrastructures importantes qui font du Languedoc Roussillon une région ouverte sur l'extérieur (autoroutes, ports, etc.)

Un système audois de plus en plus tourné vers Toulouse, le long de l'A61.

Quel positionnement du binôme Béziers – Narbonne dans un tel contexte interrégional ? Faut-il jouer la carte du pôle d'équilibre structuré autour d'un positionnement commun ou bien se raccrocher aux dynamiques divergentes caractérisant l'espace languedocien ?

L'enjeu du positionnement national et européen



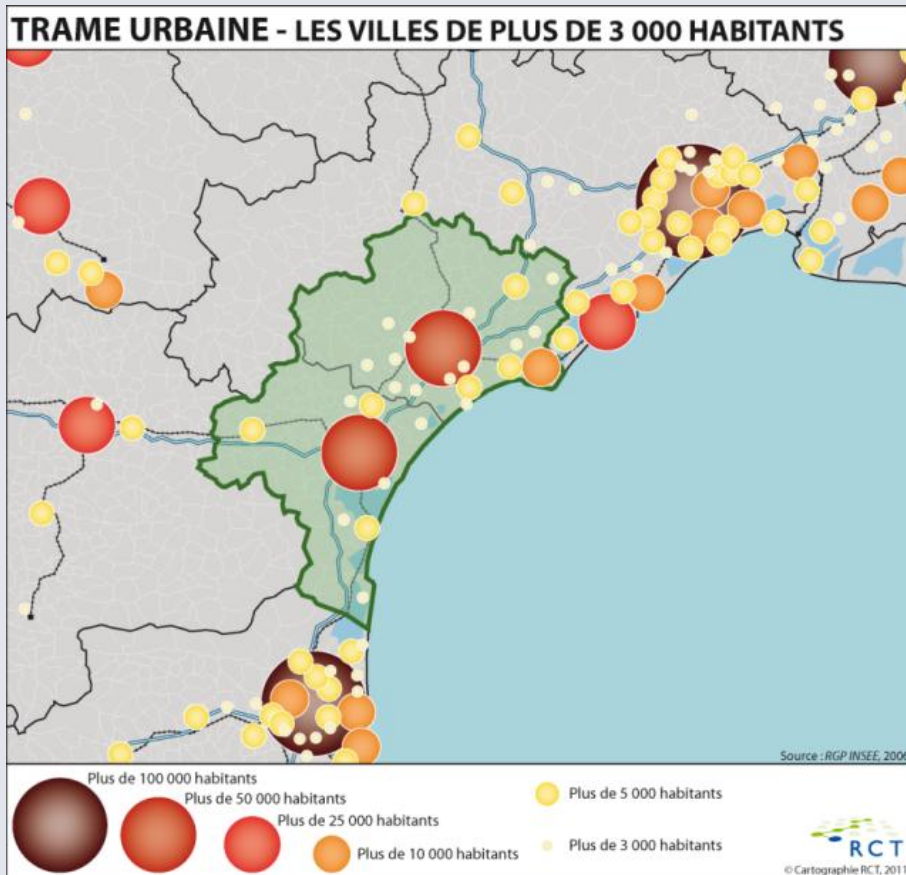
La Région Languedoc Roussillon, dans le cadre de son SRADT, a positionné le grand territoire Béziers / Narbonne dans un quadrilatère reliant Agde, Pézenas, Lézignan-Corbières et Port La Nouvelle.

Cet espace central est bien connecté aux grands pôles métropolitains voisins (catalan, toulousain et montpelliérain notamment) par un réseau dense combinant route et rail (ligne classique et, à terme, ligne à grande vitesse), liaisons aériennes et liaisons maritimes. Dans le quadrilatère en effet, se connectent l'A 75, l'A 9 et l'A 61 et à long terme, deux lignes à grande vitesse : Montpellier-Barcelone-Toulouse.

Ce territoire est aujourd'hui de plus en plus attractif, aussi bien sur le plan démographique que sur le plan de la création d'emploi salarié privé.

Quadrilatère	1999	2007
Population	321 000	369 000
Emploi salarié privé	59 500	67 500
Poids dans la population régionale	13%	12.5%
Poids dans l'emploi régional	14%	14.2%

L'enjeu du positionnement national et européen



	Part 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
Quadrilatère	17%	1,6%	15%

Hypothèses formulées par la Région LR dans son SRADT

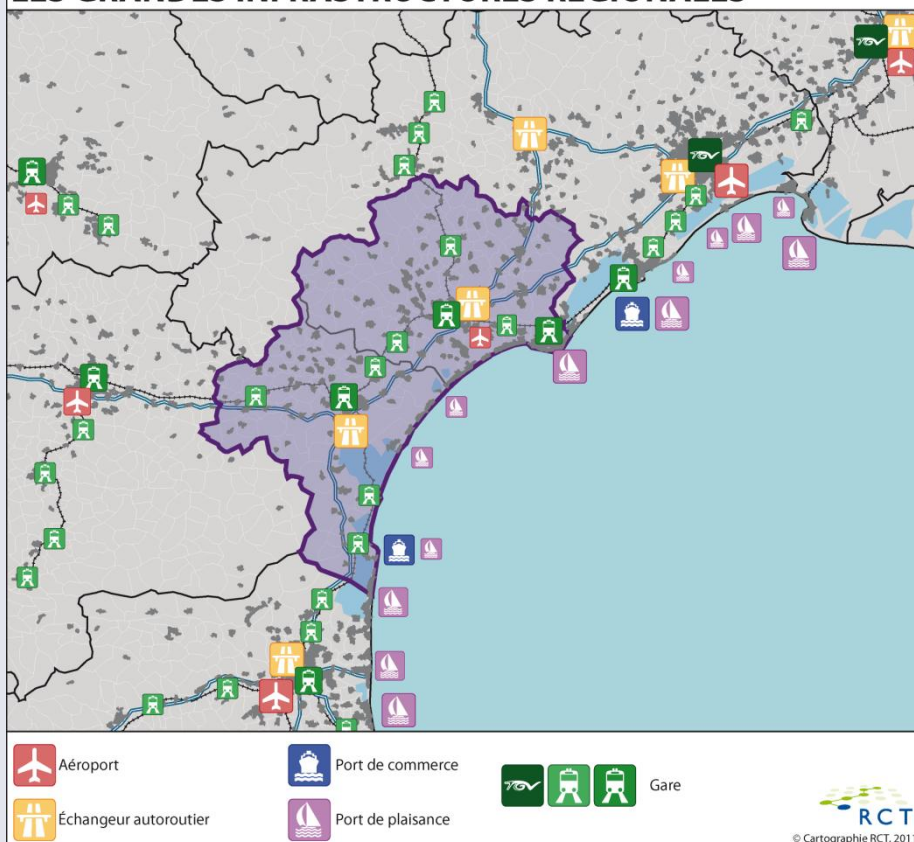
- Un maillage urbain relativement dense et continu sur le littoral méditerranéen avec deux « poids lourds » démographiques à chaque extrémité régionale.
- A l'horizon 2030, la métropolisation autour de Perpignan et Montpellier devrait se poursuivre et accroître, par conséquent, le rayonnement de ces deux villes sur les pôles intermédiaires voisins (« métropole en réseau », etc.).
- Une croissance démographique qui, tendanciellement, devrait se poursuivre, voire se renforcer, sur le grand territoire Béziers – Narbonne. De nouveaux besoins en infrastructures et équipements, en services ou en emplois émergeront et appelleront des réponses publiques.

La situation carrefour

Positionnement régional

- **Au cœur d'un réseau d'autoroutes et de voies rapides en phase de renforcement** : l'autoroute A9 sur le littoral languedocien (avec projet A9b de dédoublement en cours de calibrage au droit de Montpellier), l'A61 et l'A62 vers Toulouse et Bordeaux, l'A75 vers Clermont-Ferrand et Paris qui devient un axe alternatif majeur porteur de flux supplémentaires en provenance du nord de la France

LES GRANDES INFRASTRUCTURES RÉGIONALES



- **Un maillage ferroviaire en cours de restructuration reliant les principaux pôles d'activités et bien connecté sur les grands axes permettant d'augmenter la fluidité et la rapidité du transport des passagers et des marchandises** : un réseau ferroviaire à Grande Vitesse mixte (voyageurs et marchandises) reliant plus rapidement la Région à l'Espagne (LGV Perpignan-Barcelone) et au reste de la France et de l'Europe à terme, amélioration du trafic TER Perpignan-Montpellier-Nîmes et Narbonne-Toulouse, restructuration de gares, etc. Pour le trafic de marchandises, des lignes ferroviaires fret maillent l'ensemble des générateurs de trafics avec quelques 150 installations terminales embranchées. Le territoire est également traversé par une autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg (Luxembourg) et sera à terme raccordé à la Magistrale Eco-fret.

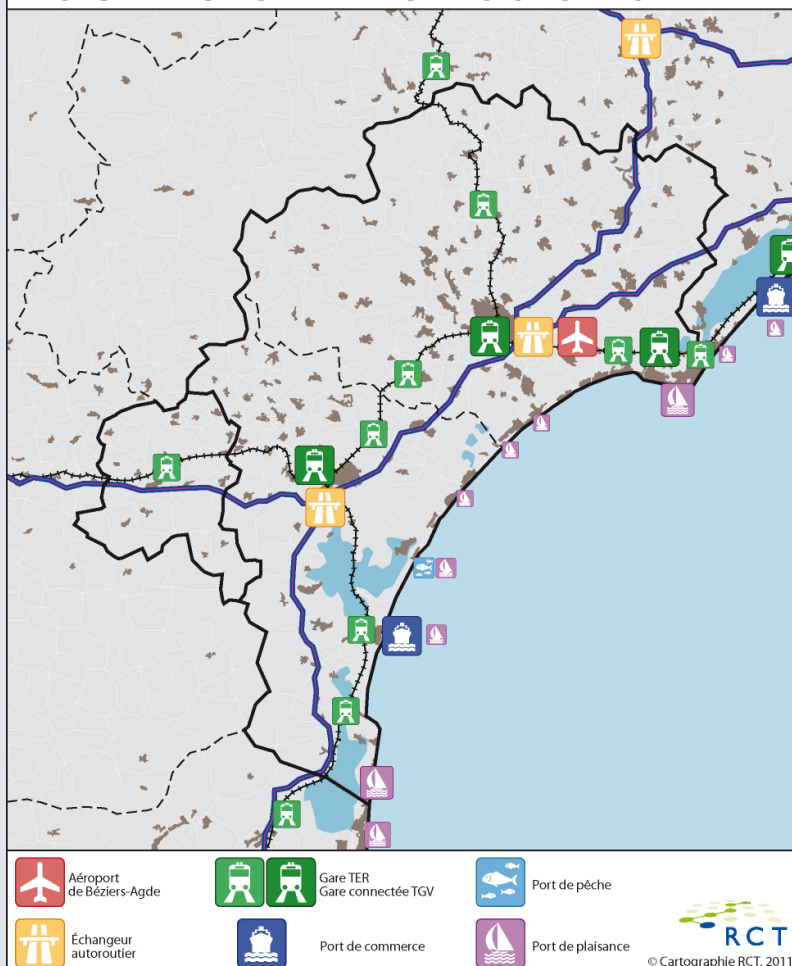
- **Un maillage de transport aérien avec plusieurs aéroports** : Montpellier-Méditerranée (passagers et fret), Béziers/Cap d'Agde (passagers), Carcassonne (passagers), Castres-Mazamet (passagers), Perpignan-Rivesaltes (passagers), mais aussi de Toulouse-Blagnac (passagers et fret) et de Gérone (Espagne) qui complètent l'offre et permettent des connexions élargies vers la France et le reste de l'Europe.

- **Plusieurs ports commerciaux** qui assurent une bonne pénétration de leur hinterland (Sète, Port-la-Nouvelle, Port-Vendres) appuyés par des ports majeurs (Fos-sur-Mer ou Barcelone) et offrent des alternatives de développement économique.

La situation carrefour

Infrastructures locales

LES GRANDES INFRASTRUCTURES



• **Des infrastructures structurantes** en adéquation avec la fonction carrefour du territoire qui assurent les liens interrégionaux du Languedoc-Roussillon

• Une **desserte autoroutière exceptionnelle** (A9, A61, A75) qui place le territoire au cœur des axes de transport euroméditerranéen et interrégionaux

• Un axe ferroviaire structurant articulé autour des **deux étoiles ferroviaires de Béziers et Narbonne** et offrant un important trafic sur le territoire et des connexions vers les métropoles régionales (Montpellier, Perpignan, Toulouse, Marseille, Avignon, Clermont-Ferrand), mais aussi des connexions directes vers Lyon ou Paris (6 TGV par jour).

• **Deux grands ports régionaux et méditerranéens** (Sète et Port-la-Nouvelle) en plein essor depuis 2008 (contraste avec les évolutions nationales) qui bénéficient d'avantages comparatifs (terrains disponibles et possibilité d'agrandissement, proximité d'infrastructures, peu de problèmes de grèves, etc.). Par la création d'emplois et l'installation d'entreprises, par leur capacité à étendre leur hinterland vers la vallée du Rhône ou Toulouse et par leur intégration à des axes maritimes majeurs, les deux ports offrent au territoire un potentiel économique majeur pour l'avenir. Leur développement impliquera à terme de repenser les hinterland et les complémentarités et articulations avec les arrière-pays. (présence d'une usine Seveso à proximité de Port-la-Nouvelle par exemple)

• Un **maillage de ports de plaisance**, mais sur des volumes moins importants que dans le nord de l'Hérault ou les Pyrénées-Orientales

• Un **aéroport** qui assure un trafic passager vers des destinations européennes en adéquation avec les fonctions touristiques du territoire.

• Une légitimité évidente à revendiquer la fonction carrefour qui implique néanmoins **une saturation des axes** qui traversent le territoire : surfréquentation de l'A9 entre Béziers et Narbonne, problème de cadencement sur le réseau ferroviaire entre le trafic de passagers et le fret

La situation carrefour

Béziers : des équipements tournés vers l'est



La fonction carrefour de Béziers est plus récente et s'appuie sur des connexions établies depuis peu. Elles sont **essentiellement concentrées à l'est de la ville** et ont tendance à connaître un nouvel essor qui devrait conforter cette situation. L'arrivée récente de l'A75 jusqu'à Béziers, avec l'achèvement du tronçon Béziers-Pézenas et le raccordement avec l'A9, constitue un nouvel atout pour le triangle économique du Biterrois (Béziers/Pézenas/Agde) et offre de nouvelles perspectives de développement avec une connexion directe vers Clermont-Ferrand, au cœur d'un axe national et européen qui permet le désengorgement de la vallée du Rhône. Le tronçon Clermont-l'Hérault / Béziers permet en effet de contourner Montpellier (desservie par l'A750) et laisse envisager le développement de fonctions logistiques sur le secteur.

Le Biterrois s'appuie également sur un aéroport (uniquement trafic passager) en pleine expansion, un nœud ferroviaire (axe Montpellier-Perpignan, connexions TGV directes vers Paris et Lyon, connexion vers le Massif Central), la proximité du canal du Midi et un raccordement avec l'Orb. Enfin, l'hinterland du port de Sète, qui bénéficie d'un nouvel essor porté par la Région Languedoc Roussillon, s'étend sur le Biterrois et offre des opportunités aux acteurs économiques du territoire.

La situation carrefour

Narbonne : des infrastructures orientées vers l'ouest

La fonction carrefour du Narbonnais se concentrent au sud de la ville. La connexion A9 / A61 date du début des années 80 et offre au territoire une connexion vers l'ouest (Toulouse) et le grand ouest (Bordeaux) via la prolongement de l'A61 avec l'A62. Par autoroute, Narbonne se trouve ainsi à moins de 90 minutes de Toulouse. En direction du sud, la liaison vers Perpignan s'effectue en 45 minutes.



La connexion vers l'ouest est également assurée par une liaison ferroviaire qui permet de relier Toulouse en une heure (dans le meilleur des cas). A terme, la mise en place d'une LGV Grand Sud (de Bordeaux à Nice) devrait inscrire Narbonne au sein d'un grand ensemble interrégional. Le **nœud ferroviaire** assure les connexions vers Montpellier au nord et Perpignan au sud. Comme Béziers, Narbonne bénéficie de plusieurs liaisons quotidiennes directes vers Paris.

Le Narbonnais s'appuie également sur des équipements aéroportuaires situés à proximité (Carcassonne et Gérone).

Avec le canal de la Robine qui permet de relier l'Aude, Narbonne bénéficie d'un raccordement fluvial limité.

En revanche, le Narbonnais s'appuie sur le port de **Port-la-Nouvelle** en pleine expansion depuis sa mise en gestion par la Région. A proximité de l'A9 et bénéficiant d'un **embranchement fer**, le port devrait offrir des débouchés économiques majeurs sur un vaste hinterland qui pourrait englober les aires toulousaine et perpignanaise.

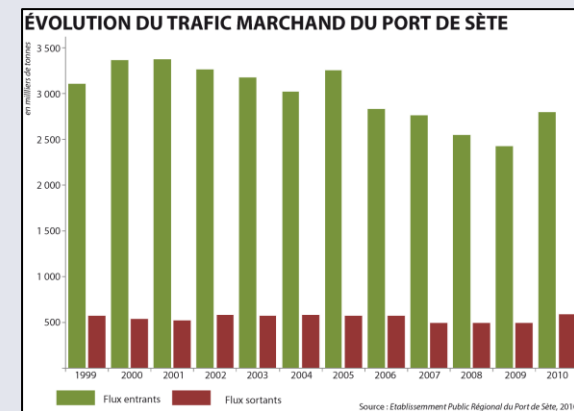
La situation carrefour

Deux ports méditerranéens, acteurs du développement

Depuis 2007, le transfert à la Région Languedoc Roussillon des ports de Sète et de Port-la-Nouvelle, a été l'occasion d'engager une politique structurelle d'accompagnement de la mutation des espaces portuaires afin d'en développer les performances logistiques.

A travers un **processus de modernisation des installations**, les deux ports affirment aujourd'hui leur potentiel de développement.

Le **port de Sète** est un port « multi trafics », y compris passagers, sans spécialité marquée (essentiellement des vrac), arrivant en 10ème position des ports français. Il dispose de véritables atouts : infrastructures en eaux profondes, une connexion au fluvial via le canal du Rhône à Sète, des équipements permettant d'absorber des augmentations importantes de trafic. La Région investit 200 Millions d'Euros sur dix ans pour la structuration du pôle agro-industriel, la reconfiguration d'un nouveau pôle passager, la restauration du bassin du Midi, la construction d'une interface fluviale pour faciliter les transferts via le canal Rhône à Sète, et enfin la création d'un terminal fruitier et d'un terminal à conteneurs. Le projet prévoit également une revalorisation du chantier de transport-combiné du port de Sète, encore peu utilisé.



Le **port de Port-la-Nouvelle** est actuellement le 16e port français en termes de trafic total, mais figure au 3ème rang des ports céréaliers et au 9ème rang pour les produits pétroliers. Il s'étend sur une longueur de 5 km, englobant plus de 100 ha de terre-pleins avec les 80 ha récemment acquis. Il bénéficie d'un embranchement fer lui permettant d'étendre son hinterland vers Toulouse et au-delà (au regard du développement actuel des ports équivalents sur le littoral atlantique). Avec le transfert de compétence à la Région et l'intervention de la CCI, 60 millions d'euros vont être engagés pour notamment la création d'un deuxième poste de chargement de céréales, l'aménagement de nouveaux terre-pleins et espaces portuaires, la fiabilisation de la passe d'entrée avant la création d'un avant-port.

Après une longue période de décroissance du tonnage de marchandises en transit (à l'exception de 2005), les deux ports semblent aujourd'hui entrer dans une nouvelle dynamique. La crise économique de 2008 a laissé entrevoir une légère baisse du trafic (-1,09% à Port-la-Nouvelle), mais les deux ports ont connu une meilleure résistance aux aléas conjoncturels (-20% à Fos-sur-Mer par exemple). Le trafic sur le port de Sète avoisine aujourd'hui les 3,2 MT et dépasse les 2 MT à Port-la-Nouvelle, suite à une hausse du tonnage de près de 17% entre 2009 et 2010 à Port-la-Nouvelle et de 15,5% à Sète (même période : +4,5% à Nantes, -0,5% à Fos-sur-Mer ou Bordeaux, -5% au Havre, etc.).

Les ports de Sète et Port-la-Nouvelle offriront à court terme de fortes perspectives pour le développement d'une économie productive, permettant d'étoffer et de diversifier l'emploi local en appui d'une bonne densité d'infrastructures terrestres. La restructuration des ports passe par l'implantation de nouvelles entreprises qui investissent dans les infrastructures et devraient ainsi participer à une pérennisation de leur activité. Le développement des hinterland dépassera les limites institutionnelles mais devra se faire en harmonie avec le cadre naturel, notamment par une bonne articulations entre les activités de Port-la-Nouvelle et les secteurs préservés du PNR de la Narbonnaise.

La situation carrefour

L'aéroport de Béziers Cap d'Agde, outil touristique majeur

Traduisant une troisième année consécutive de forte croissance (+49% en 2010), l'aéroport de Béziers Cap d'Agde enregistre la plus forte progression au niveau national et se situe désormais au 35e rang des aéroports français. Néanmoins, avec 130 000 passagers en 2010, l'aéroport de Béziers n'a pas la vocation des grands équipements aéroportuaires régionaux : Carcassonne (env. 450 000), Perpignan-Rivesaltes (env. 500 000), Montpellier (env. 1 200 000) ou Gérone (env. 3 800 000).

L'aéroport de Béziers Cap d'Agde propose désormais six liaisons régulières internationales desservies par Ryanair : Bristol, Southampton, Londres-Luton (Royaume-Uni), Dusseldorf-Weeze (Allemagne), Odense (Danemark), Stockholm-Skavsta (Suède) et Oslo-Rygge (Norvège). Des projets de nouvelles lignes sont actuellement en réflexion.

A noter, que depuis 2006, l'aéroport n'offre plus de liaisons vers Paris. L'aéroport n'accueille aucun trafic de cargo et ne semble pas souhaiter le développer. Pour autant, disposant d'importantes réserves foncières, l'aéroport peut espérer diversifier son activité en accueillant de nouvelles entreprises sensibles aux atouts d'accessibilité et au potentiel d'échanges économiques du territoire.

Devant l'enjeu majeur que constituait son développement, l'aéroport est géré depuis 2009 par le Syndicat mixte *Pôle aéroportuaire Béziers Cap d'Agde en Languedoc*, qui associe désormais à la CCI de Béziers Saint Pons, les C.A. Béziers Méditerranée et Hérault Méditerranée et la C.C. La Domitienne. Le Conseil général de l'Hérault soutient également l'activité de l'aéroport.

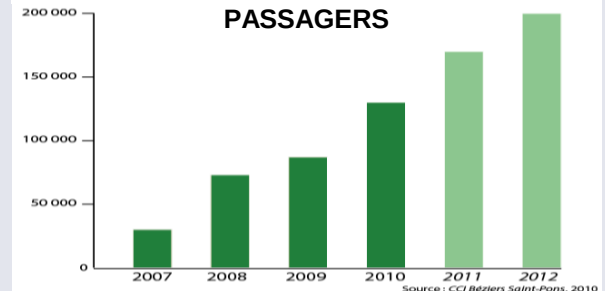
L'aéroport dispose de moyens renforcés pour soutenir un plan de développement cohérent qui vise un objectif de 200 000 passagers d'ici à 2012 et des retombées économiques de l'ordre de 100 M€ par an pour les professionnels du tourisme, grâce à une activité principalement orientée vers les lignes low-cost.

L'aéroport renforce en effet le potentiel touristique du territoire et répond à une volonté partagée de diversifier l'offre.

A noter que la CA du Grand Narbonne se tourne davantage vers l'aéroport de Carcassonne via des accords et un partenariat visant à renforcer l'attractivité touristique audoise.



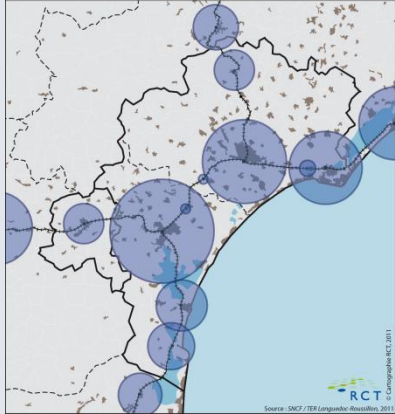
ÉVOLUTION ET PRÉVISION DU TRAFIC DE PASSAGERS



La situation carrefour

Infrastructures ferroviaires

DESSERTES FERROVIAIRES AU QUOTIDIEN



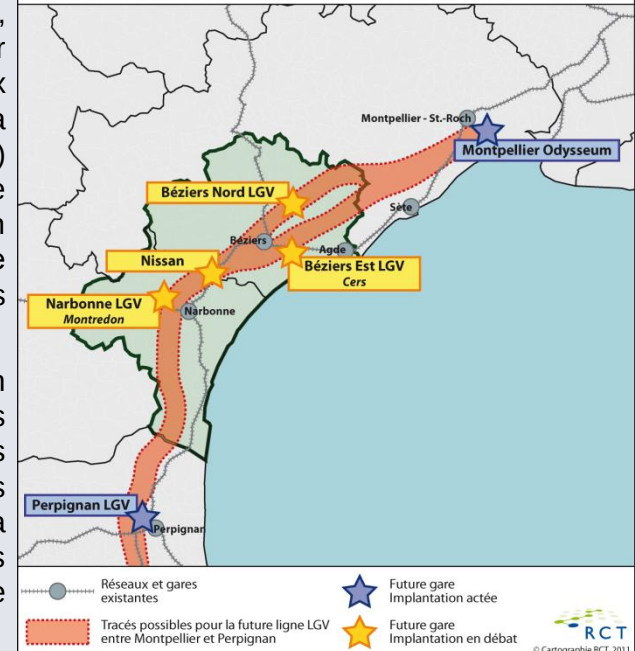
Les infrastructures ferroviaires constituent des équipements de premier ordre pour la définition de la fonction carrefour du territoire. Avec deux étoiles ferroviaires, Narbonne et Béziers disposent notamment **d'une meilleure situation que les deux métropoles régionales** (Montpellier et Perpignan) dont les gares s'inscrivent uniquement sur l'axe littoral nord-sud. Alors que Béziers offre des liaisons directes vers Clermont-Ferrand et le Massif Central, la gare de Narbonne constitue un point de passage obligé des flux ferroviaires entre l'Atlantique et l'arc méditerranéen.

Aujourd'hui, les deux gares affirment leur positionnement stratégique à travers d'importants échanges essentiellement régionaux (ligne Nîmes-Montpellier) et interrégionaux (liaisons directes vers Carcassonne/Toulouse, vers Avignon, vers Marseille, vers Clermont-Ferrand) portés par le trafic TER. Malgré une connexion LGV interrompue entre les gares de Nîmes et Perpignan, Béziers et Narbonne bénéficient de plusieurs dessertes quotidiennes sur la ligne TGV Paris-Figueras.

A travers la diversité des flux qui y transitent et les connexions multimodales qu'elles offrent, les villes de Béziers et Narbonne prétendent désormais à une revalorisation de leur positionnement stratégique et souhaitent ancrer leurs infrastructures ferroviaires aux flux nationaux et européens. La mise en service d'une **LGV** entre Montpellier et Perpignan à l'horizon 2020 (qui permettra d'offrir une continuité à grande vitesse entre Paris et Barcelone) suscite actuellement un grand enjeu sur l'éventualité d'implanter une gare TGV sur le Biterrois et/ou le Narbonnais. Plusieurs scénarios s'opposent actuellement. L'implantation d'une gare n'est pas encore actée et plusieurs paramètres entrent en jeu (coût, intérêt d'une desserte entre Perpignan et Montpellier, raccordement avec la future LGV entre les façades Atlantique et Méditerranée, impacts environnemental et paysager, etc.)

Le **trafic ferroviaire de marchandises** pose également d'importants enjeux et son évolution devrait conforter le positionnement stratégique du territoire. La hausse continue des échanges vers la péninsule ibérique, l'arrivée de l'A75, la requalification des ports locaux embranchés fer, la construction de nouveaux rails libérant des fuseaux pour le fret, les politiques européennes incitatives pour le renforcement du fret ferroviaire et la structuration de la magistrale éco-fret sont autant d'éléments en faveur d'un renforcement des fonctions carrefour. Le développement du fret ferroviaire pourrait néanmoins renforcer la concurrence entre trafic de passagers et de marchandises sur le réseau régional.

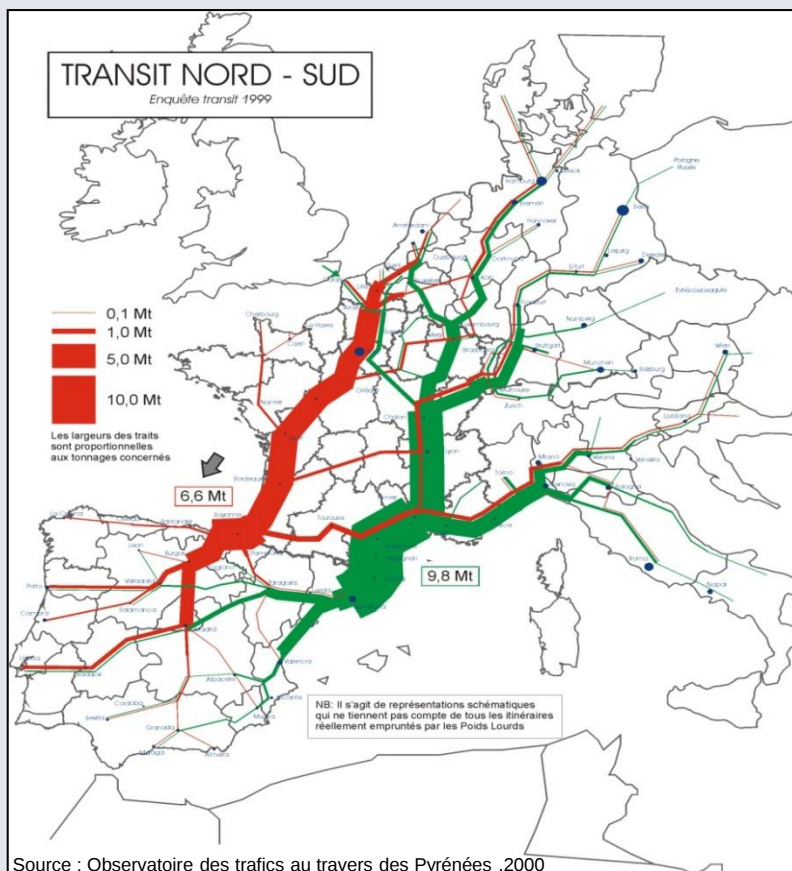
FUTURE LGV MONTPELLIER-PERPIGNAN



La situation carrefour

Au cœur des flux européens

La connexion A7/A9 à la frontière franco-espagnole au niveau du col du Perthus constitue l'un des premiers points de passage en termes de trafic de marchandises par la route (nombre de poids lourds et tonnage) entre deux pays de l'UE. Les flux transfrontaliers empruntent en amont ou en aval les grands axes routiers, dont l'A9 qui traverse le Narbonnais et le Biterrois et qui capte (ou redistribue) les flux en provenance (ou vers) le reste de l'Europe. Les échanges directs entre la Catalogne et le Languedoc-Roussillon (origine et destination des flux) forment à eux seuls l'un des flux transfrontaliers les plus importants de l'Union européenne.



Source : Observatoire des trafics au travers des Pyrénées, 2000

L'A9 supporte ainsi à peu près la moitié des échanges routiers entre la France et l'Espagne et voit passer au niveau du col du Perthus près de 21000 véhicules légers et 8300 camions chaque jour (2010). Près de 50% du trafic poids-lourds a pour destination d'autres pays européens, confirmant la fonction de transit de cette infrastructure et justifiant en partie les problématiques de saturation de l'A9 entre Béziers et Narbonne (47900 véhicules légers et 10900 camions par jour en 2010).

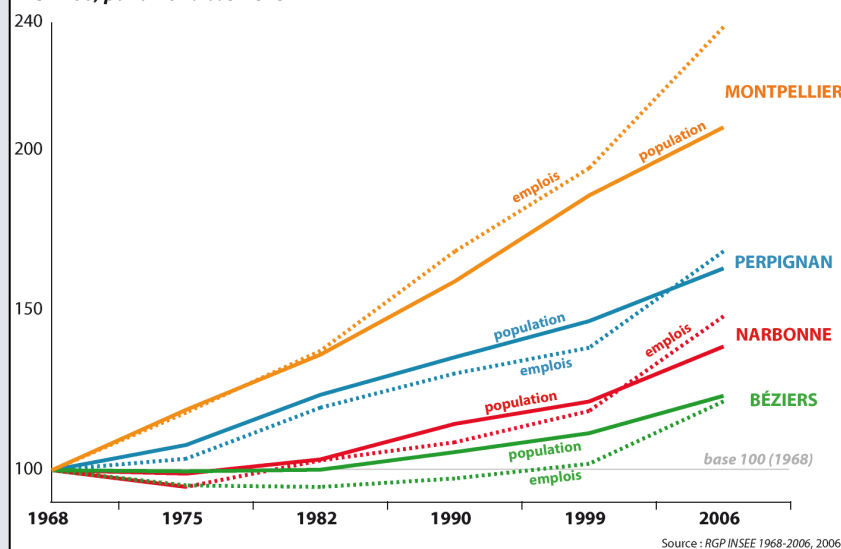
Environ 58 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par la route. Ce volume n'a cessé d'augmenter depuis les années 90 en adéquation avec la croissance économique de l'Espagne et du Portugal (flux impactés récemment par la crise économique). Cette tendance est également portée par une hausse du trafic maritime depuis les autres pays européens. Du fait de la différence d'écartement des voies ferrées espagnoles et françaises, le fret de marchandises par train s'est peu développé, mais l'ouverture de la liaison ferroviaire Perpignan-Barcelone pourrait susciter un report modal. Pour autant, au regard de la capacité des infrastructures ferroviaires (qui devrait néanmoins être améliorée, notamment au niveau de la plate-forme Cerbère/Port-Bou), la part du fret ferroviaire ne devrait pas dépasser les 15 à 20% à l'horizon 2020.

La surfréquentation des axes routiers, en partie liée aux trafics européens de marchandises, s'accroît pendant les mois estivaux. Il existe donc un réel enjeu à développer des alternatives à la route sur le territoire, notamment pour les flux de marchandises. Le développement des équipements et infrastructures (fret ferroviaire, ports maritimes) devra donc s'accompagner d'un développement du transport combiné (plateforme multimodale, embranchement fer, etc.) afin d'en optimiser leur utilisation.

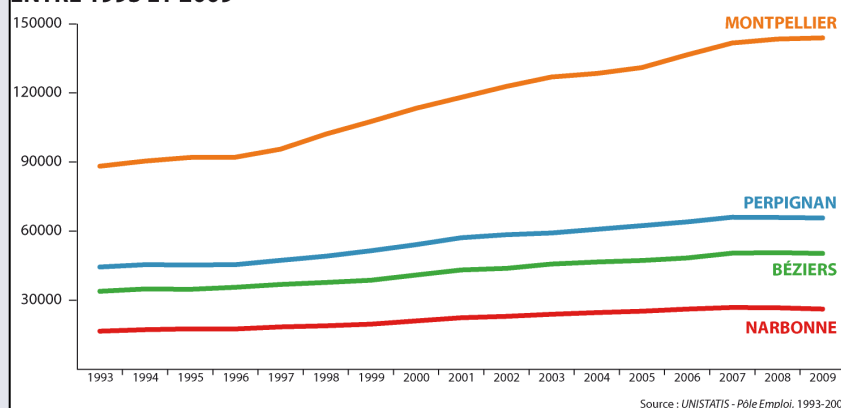
Développement économique

Des dynamiques différentes

ÉVOLUTION DE LA POPULATION ET DU STOCK D'EMPLOIS DEPUIS 1968
BASE 100, par arrondissement



ÉVOLUTION DU STOCK D'EMPLOIS SALARIÉS PRIVÉS
ENTRE 1993 ET 2009



Marqué par une croissance démographique rapide et soutenue, le Languedoc-Roussillon a longtemps connu **une croissance de ses emplois inférieure à celle de sa population**. Cette situation s'inverse progressivement mais se vérifie toujours sur le Biterrois.

L'affirmation des fonctions métropolitaines régionales de Montpellier s'est traduite par une croissance plus rapide de l'emploi, notamment depuis la fin des années 80 (aujourd'hui le meilleur ratio emploi par actif de la région : 1,42 emploi par actif) affirmant sa capacité à attirer des actifs dans un vaste rayon. Comparativement, les SCOT de Béziers et Narbonne offrent respectivement 0,82 et 0,83 emplois par actifs, même si les deux villes centres affirment leur capacité à structurer leur zone d'influence respective (1,24 emploi par actif à Narbonne-Ville et 1,27 à Béziers-Ville).

Le Biterrois et le Narbonnais ont tous les deux connus une accélération de la croissance du nombre d'emplois depuis les années 90, faisant suite à une augmentation de la population dès les années 80. Même s'il reste un bassin d'emplois secondaire par sa taille, le Narbonnais (englobant le Lézignanais) se distingue par son actuel dynamisme (+37% d'emplois entre 1990 et 2006, +25% entre 1999 et 2006).

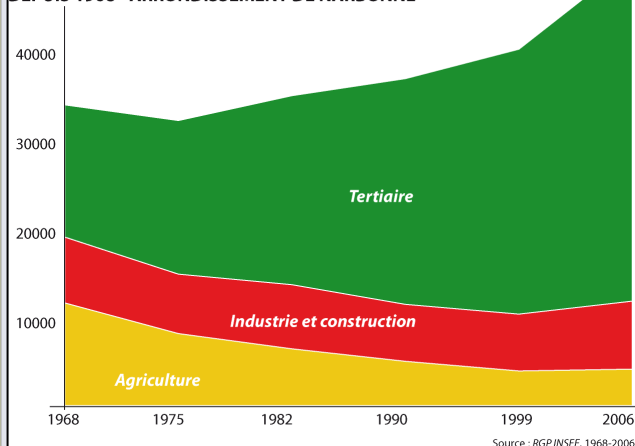
A l'échelle régionale, le Biterrois et le Narbonnais rattrapent le rythme de création d'emplois des secteurs de Perpignan ou Montpellier et s'affirment comme des pôles d'emplois structurants.

EMPLOIS PAR ARRONDISSEMENT		Agriculteurs	Industrie & Construction	Tertiaire	Total
Montpellier	1990	5788	34964	140509	181261
	2006	4945	36113	215671	256729
Béziers	1990	8784	16252	49164	74200
	2006	6987	15673	69891	92550
Narbonne	1990	4936	6365	25234	36535
	2006	4065	7597	38102	49763
Perpignan	1990	7440	15924	63604	86968
	2006	5481	17509	89477	112468

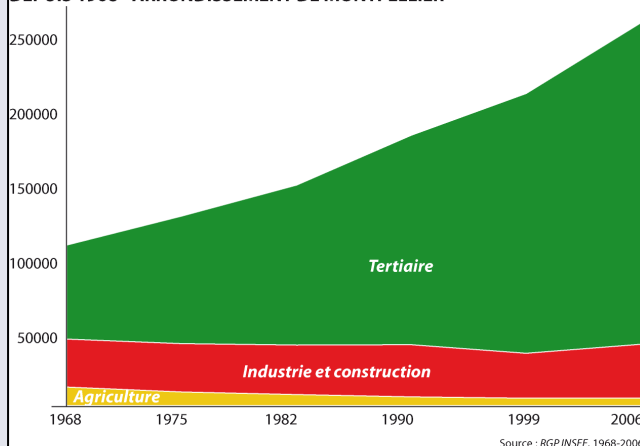
Développement économique

Une économie tertiaire

ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ DEPUIS 1968 - ARRONDISSEMENT DE NARBONNE



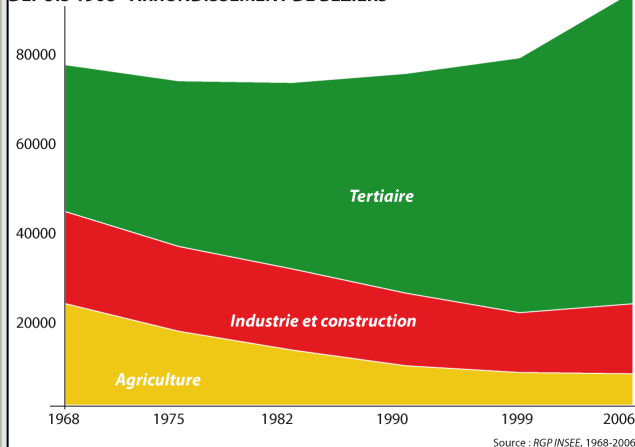
ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ DEPUIS 1968 - ARRONDISSEMENT DE MONTPELLIER



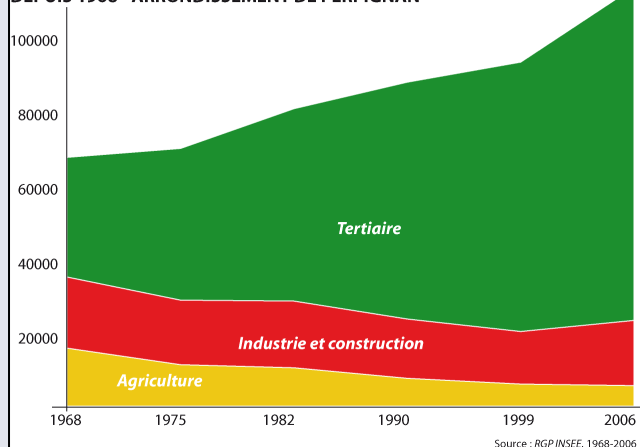
Malgré des divergences dans les rythmes de croissance, des structures équivalentes de l'emploi se dessinent sur les quatre grands bassins d'emplois du littoral languedocien.

Les quatre arrondissement de Perpignan, Narbonne, Béziers et Montpellier ont tous connu un recul de l'emploi agricole, même si la tradition viticole du Biterrois (7,5%) et du Narbonnais (8,2%) les maintiennent dans des proportions plus élevées sur les deux territoires.

ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ DEPUIS 1968 - ARRONDISSEMENT DE BÉZIERS



ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ DEPUIS 1968 - ARRONDISSEMENT DE PERPIGNAN



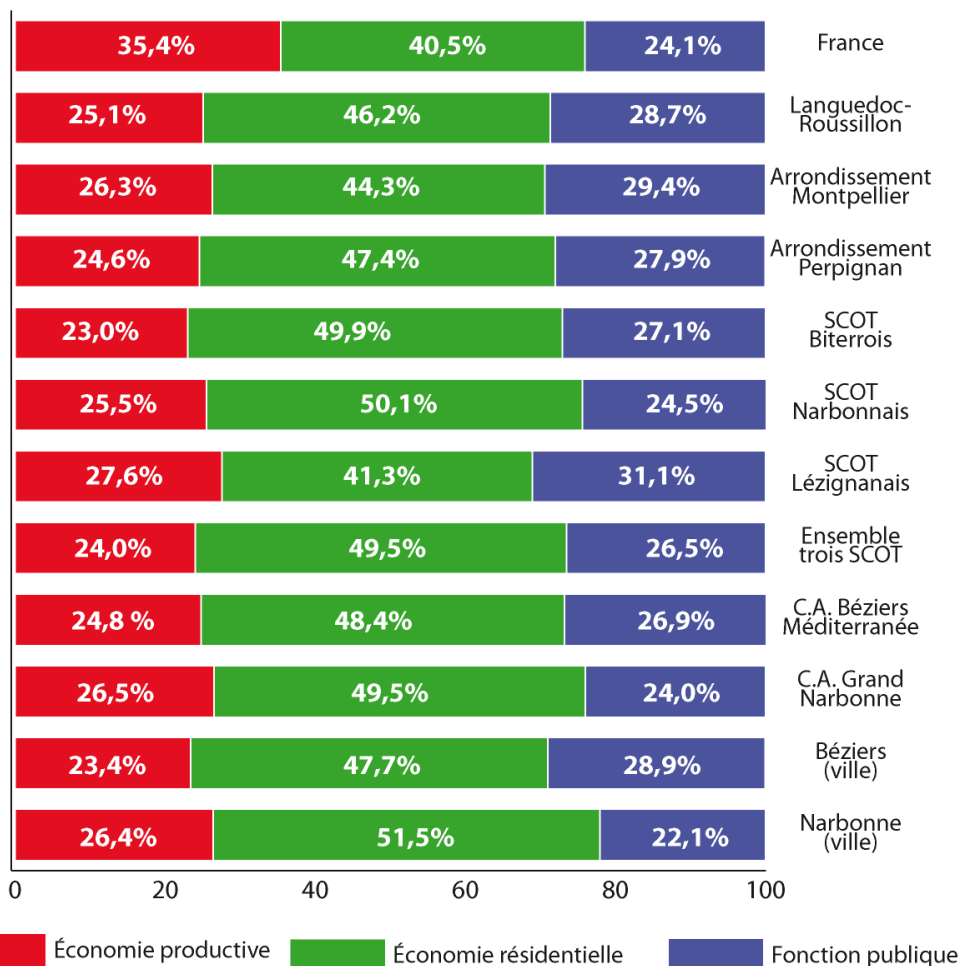
Les emplois liés à l'industrie et au secteur de la construction se maintiennent dans des stocks équivalents sur les quatre secteurs. Cette stabilité masque en réalité **un recul du tissu industriel productif** compensé par un développement de la construction en lien avec le dynamisme migratoire du territoire.

Alors que l'emploi productif représentait près du tiers des emplois des quatre arrondissements dans les années 70, la spécialisation du Languedoc-Roussillon dans une économie résidentielle de masse a conforté le secteur tertiaire qui représente entre 75 et 85% de l'emploi local contre à peine 15% d'emplois industriels.

Développement économique

Le poids de l'économie résidentielle

STRUCTURE DE L'ÉCONOMIE ET DE L'EMPLOI



Source : CLAP INSEE, 2006

La tertiarisation de l'économie régionale et locale s'est opérée dans le temps, portée par l'attractivité du territoire (développement du tourisme, installation de seniors-retraités et développement des services à la population, etc.) faisant du Languedoc-Roussillon un *modèle* de l'économie résidentielle à l'échelle nationale (46,2% d'emplois résidentiels dans la région contre 40,5% en France).

L'ensemble du littoral languedocien est marqué par cette **spécificité résidentielle** ; le Biterrois et le Narbonnais n'échappant pas à cette caractéristique. Seul le Lézignanais se distingue avec une économie productive représentant 27,6% des emplois locaux. Cette surreprésentation relative de fonctions productives sur le Lézignanais offre au Narbonnais des possibilités de rééquilibrage de son tissu économique entre un littoral résidentiel et un arrière-pays plus disposé (tradition industrielle, contraintes physiques moindres, réserves foncières, etc.) à développer des activités productives en adéquation avec les fonctions carrefour/logistique du territoire. Dans cette logique, le Biterrois peut s'appuyer sur une économie productive de son arrière-pays sur le secteur de Bédarieux.

Au total, l'économie résidentielle représente 50% de l'emploi total du Biterrois et du Narbonnais. **La surreprésentation de l'économie résidentielle pose d'importantes problématiques** aux deux territoires : importance du travail précaire, saisonnalité de l'emploi, vulnérabilité aux aléas conjoncturels, etc. La vulnérabilité du tissu économique local se traduit notamment par une surreprésentation des salariés à temps partiel (17,5% sur C.A. Grand Narbonne et 18,4% sur C.A. Béziers Méditerranée contre 15,1% en France).

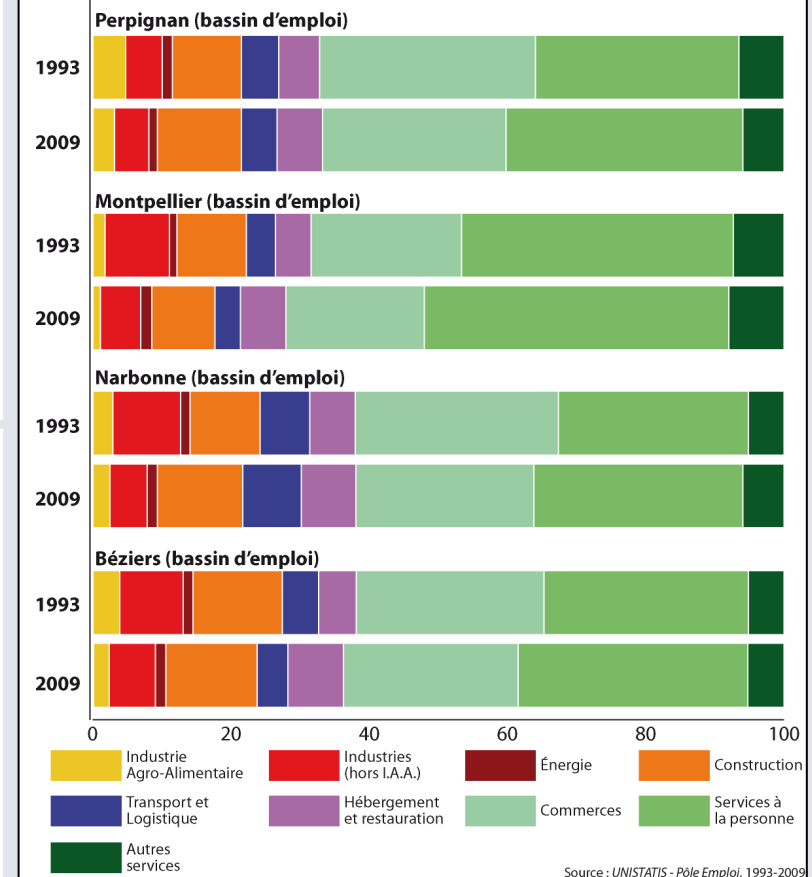
Développement économique

Le poids de l'économie résidentielle

Zone d'emploi	NARBONNE							
	stock			part			évolution	
	Données			Données			Données	
	Année	1993	2000	2009	1993	2000	2009	93-00 00-09
Agriculture		5	5	10	0,0	0,0	0,0	100
Industrie Agro-Alimentaire		478	652	641	2,9	3,1	2,4	36,4 -1,7
Industries (hors IAA)		1 627	1 578	1 415	9,8	7,5	5,4	-3,0117 -10,33
Energie		228	298	386	1,4	1,4	1,5	30,7 29,5
Construction		1 684	2 310	3 240	10,1	11,0	12,4	37,1734 40,2597
Commerce		4 884	5 864	6 751	29,4	27,8	25,8	20,1 15,1
Logistique		1 198	1 811	2 219	7,2	8,6	8,5	51,1686 22,529
Hébergement et restauration		1 088	1 379	2 064	6,5	6,5	7,9	26,7 49,7
Services à la personne		4 571	5 812	7 932	27,5	27,6	30,3	27,1494 36,4763
Autres services		852	1 355	1 555	5,1	6,4	5,9	59,0 14,8
TOTAL		16 615	21 064	26 213	100	100	100	26,8 24,4

Zone d'emploi	BEZIERS							
	stock			part			évolution	
	Données			Données			Données	
	Année	1993	2000	2009	1993	2000	2009	93-00 00-09
Agriculture		15	32	61	0,0	0,1	0,1	113,3 90,6
Industrie Agro-Alimentaire		1 317	1 169	1 152	3,9	2,9	2,3	-11,2 -1,5
Industries (hors IAA)		3 102	3 187	3 350	9,1	7,8	6,7	2,7 5,1
Energie		490	656	758	1,4	1,6	1,5	33,9 15,5
Construction		4 378	5 196	6 643	12,9	12,7	13,2	18,7 27,8
Commerce		9 226	11 021	12 708	27,2	26,9	25,2	19,5 15,3
Logistique		1 779	2 158	2 255	5,2	5,3	4,5	21,3 4,5
Hébergement et restauration		1 843	2 664	4 050	5,4	6,5	8,0	44,5 52,0
Services à la personne		10 025	12 419	16 745	29,6	30,3	33,3	23,9 34,8
Autres services		1 745	2 484	2 629	5,1	6,1	5,2	42,3 5,8
TOTAL		33 920	40 986	50 351	100	100	100	20,8 22,8

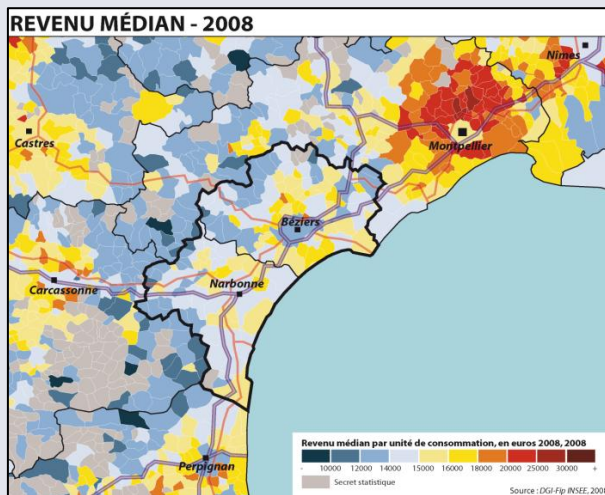
STRUCTURE DE L'EMPLOI SALARIÉ PRIVÉ



Alors que l'industrie locale suit les dynamiques nationales (baisse des emplois), la structure de l'emploi local connaît des évolutions en adéquation avec ses fonctions : hausse de l'économie résidentielle et des emplois liés aux services et au tourisme (hébergement et restauration) et hausse des emplois de la construction en lien avec l'attractivité du territoire et les besoins toujours croissants en logements

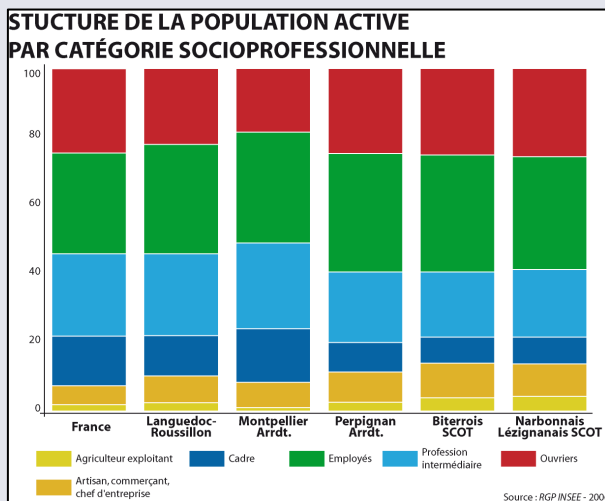
Développement économique

Une économie fragile ?



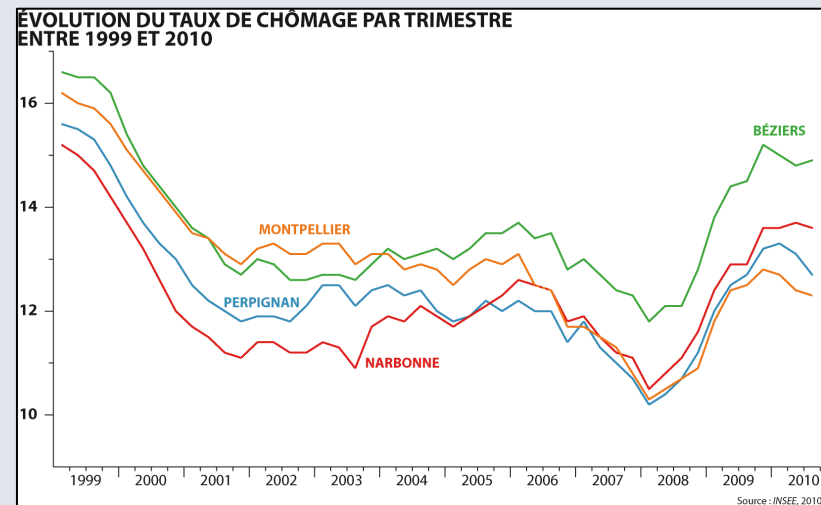
Malgré un nombre d'emplois en hausse constante avec une accélération observée sur les dix dernières années, le Biterrois et le Narbonnais semblent conserver **un tissu économique fragile** : surreprésentation de l'économie résidentielle, importance des emplois précaires (intérim, temps partiel, emplois saisonnier, ...), crise viticole, absence d'une filière économique structurante créatrice d'emplois stables, des atouts pour développer la logistique qui crée pourtant peu d'emplois, des emplois qualifiés absorbés par Montpellier, un espace contraint ... Ces grandes caractéristiques de l'économie locale ont des répercussions directes sur la structure sociale du territoire :

- Un **taux de chômage élevé** sur les zones d'emplois de Narbonne et Béziers. Les deux territoires ont connu une hausse significative du chômage (supérieure à +3%) pendant la crise de 2008 (chômage conjoncturel) et peinent à sortir de cette dynamique. A noter que la baisse générale du chômage observée entre 2006 et 2007 sur l'ensemble du territoire national a été nettement moins perceptible sur le Biterrois soulignant la persistance d'un taux de chômage élevé sur le territoire (chômage structurel).



- Un **niveau de revenus plus faible** que sur les territoires voisins

- Une **sous représentation des CSP dites supérieures** et une **surreprésentation des actifs peu ou pas qualifiés**.



Economie, position carrefour : enjeux et pistes

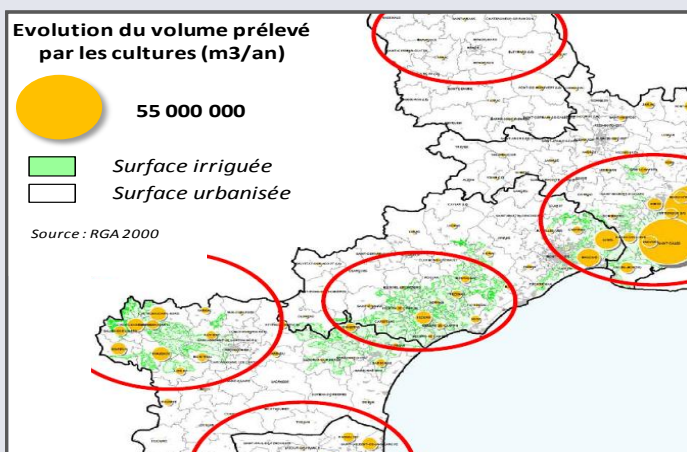


C Des défis communs à relever : Eau, risques, aménagement, vieillissement...

Éléments de diagnostic: l'eau

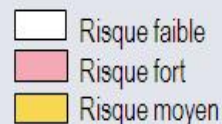
Le Narbonnais et le Biterrois sont soumis à de nombreuses pressions sur la ressource eau qui menacent l'attractivité du territoire:

- **La population se concentre à 80 % dans un couloir urbain**, le long du littoral, entraînant par conséquent une forte pression sur la ressource en eau.
- **Problématique de saisonnalité qui implique une pression différenciée selon les saisons.** Déficit d'eau en été où se conjuguent besoins en irrigation et afflux touristique.
- **Des déficits réels d'eau dans les nappes souterraines**, notamment dans la nappe des alluvions de l'Aude. De même, certains cours d'eau connaissent des problèmes quantitatifs. C'est en particulier le cas de l'Aude en aval. Ce fort stress hydrique entraîne un déficit en eau sur le littoral narbonnais.

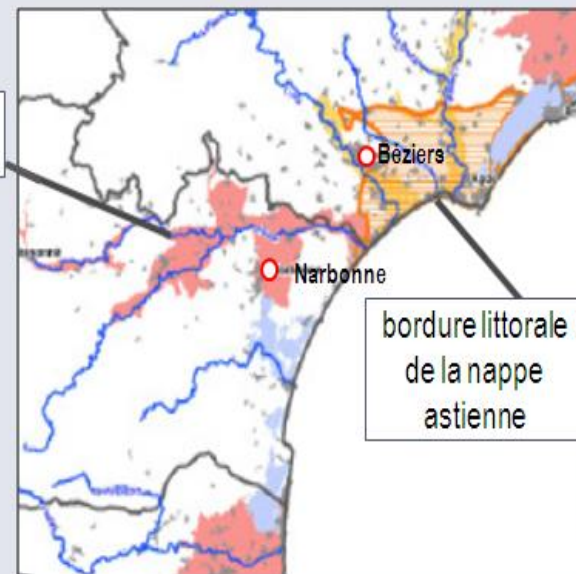
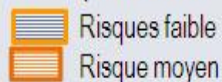


Alluvions de l'Aude

Masses d'eau à affleurement



Masses d'eau profondes



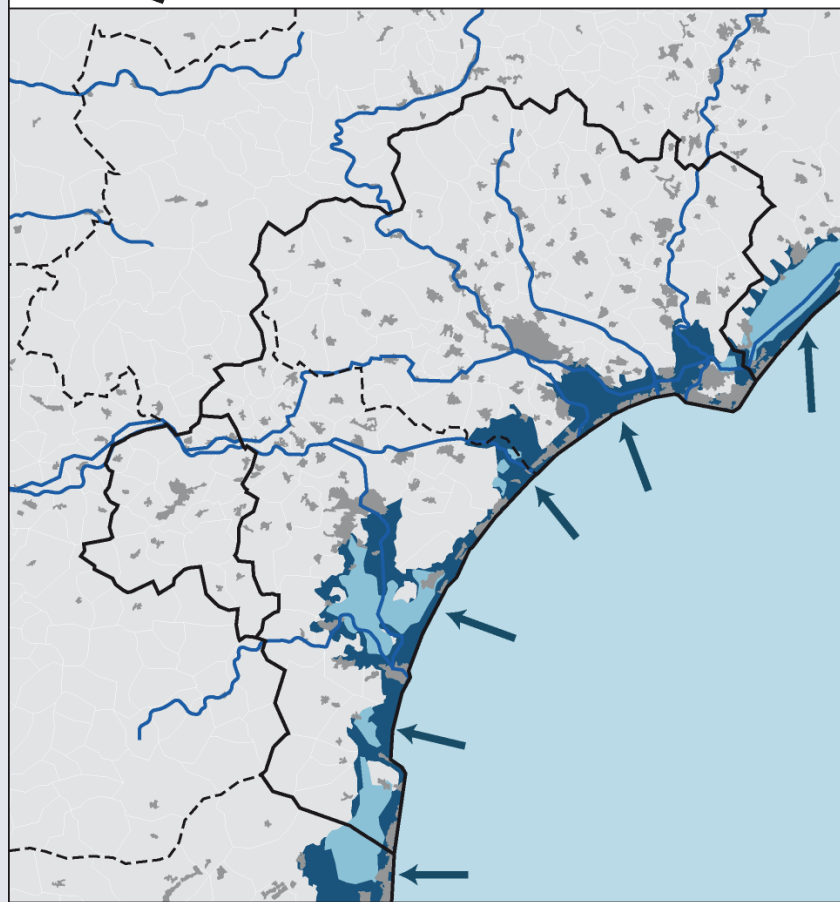
- Une interdépendance existe entre le Biterrois et le Narbonnais : La forte demande en eau potable et en eau destinée à l'irrigation sur le Narbonnais nécessite une alimentation partielle depuis l'Orb pour répondre aux besoins existants (embranchement de Reals). L'Orb alimente ainsi des communes relativement éloignées telles que Gruissan ou Leucate.

Éléments de diagnostic : les risques

Une double menace pèse sur le trait de côte : l'érosion et la submersion marine:

- Un usage du littoral (surfréquentation touristique, constructions de digues) qui conforte le risque de submersion marine et accentue la problématique de l'érosion du trait de côte.
- Un phénomène d'érosion plus marqué sur le littoral héraultais : des secteurs prioritaires sur Agde, Vias, Portiragnes.
- Un littoral moins soumis à l'aléa érosion sur l'Aude, mais quelques secteurs menacés (Gruissan, Fleury).
- Des espaces littoraux particulièrement vulnérables à l'aléa submersion marine (plaines deltaïques, topographie à fleur d'eau, étangs et lagunes). Ce risque touche notamment des zones urbanisées du littoral dont certaines grandes villes.
- Un risque réel qui implique d'importantes restrictions d'aménagement.
- Des inondations qui ont marqué les esprits en 1999.

LE RISQUE DE SUBMERSION MARINE



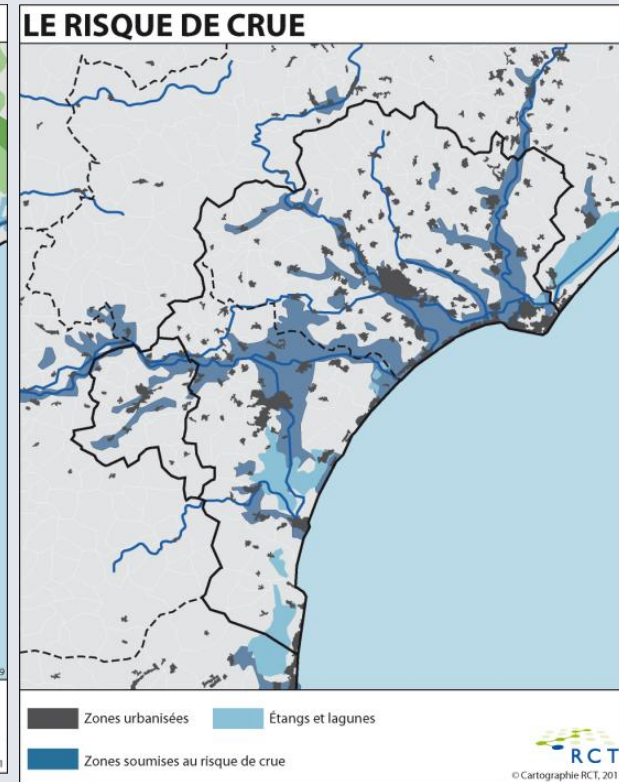
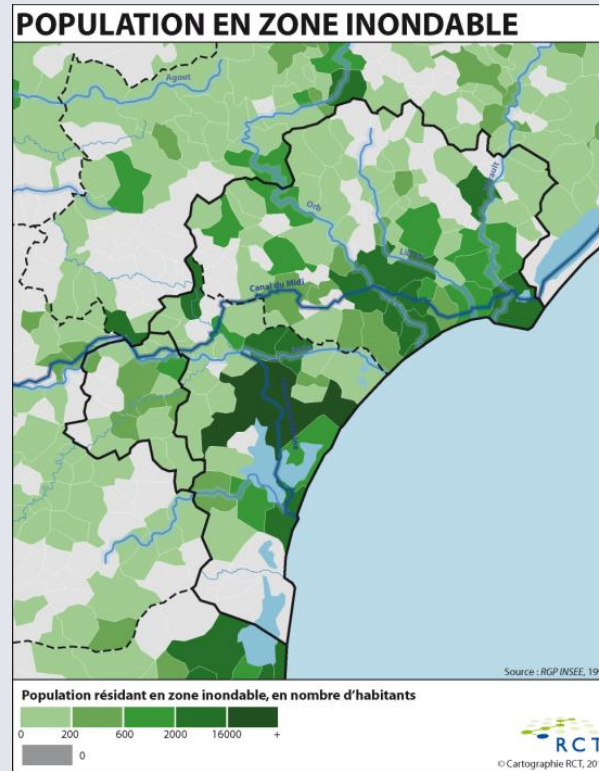
Zones urbanisées Étangs et lagunes

Zones soumises au risque de submersion marine

Éléments de diagnostic : les risques

Les risques de crue représentent également une menace :

- Un espace prédisposé au risque de crues : réseau hydrographique dense, topographie, climat méditerranéen... accentué par la présence des étangs et lagunes
- Des phénomènes de crues à répétition
- De larges espaces soumis au risque inondation notamment le long des vallées de l'Aude, de l'Orb ou de l'Hérault
- Des milliers de logements et d'habitants en zones inondables, notamment dans les grandes villes du territoire



- **L'Aude (fleuve) : un large espace inondable, frontière entre le Biterrois et le Narbonnais**
- Des outils en place : plan de gestion des zones humides de l'embouchure de l'Aude

L' eau:

Tendances actuelle et menaces / opportunités

- Si les **tendances actuelles** se poursuivent, la population continuera de se concentrer sur la bande littorale, accentuant ainsi la pression sur les zones déjà fortement sollicitées. Cela implique, par conséquent, une réflexion transversale sur les usages de la ressource en eau afin d'encourager des comportements plus sobres.
- A ces considérations sur l'urbanisation, il faut ajouter **les menaces** que fait porter le changement climatique sur la disponibilité de la ressource en eau à l'horizon 2030. A titre d'exemple, pour maintenir la productivité de leurs cultures, les viticulteurs seront amenés à renforcer l'usage de l'eau pour l'irrigation, épuisant ainsi une ressource déjà amoindrie.
- **Pour répondre aux besoins futurs en eau** (potable et d'irrigation), un projet majeur est aujourd'hui en cours : le projet Aqua Domitia. Il permettra de prolonger le canal de Lamour sur la côte, jusqu'à Béziers et Narbonne, et favorisera l'approvisionnement en eau de la région depuis le Rhône.



Les risques: Tendances actuelle et menaces / opportunités

MENACES

- Un **risque d'érosion** accru :
 - changement climatique (remontée du niveau marin, tempêtes plus fréquentes)
 - diminution des apports sédimentaire des rivières (chenalisation, extractions, barrages, sécheresses à répétition,...)
 - diminution du stock de sable (fréquentation touristique, urbanisation, bétonnage des fronts de mer, surfréquentation des cordons dunaires)
 - interruption du transit sédimentaire et de la dérive littorale (ouvrage portuaires ou de protections).
- Sur les secteurs concernés par les aléas érosion du littoral et submersion marine, les risques sont importants du fait de la **forte pression humaine** (près d'1 habitant sur 2 vit sur la frange côtière) et de la concentration d'activités (tourisme, agriculture, pêche...) sur la zone littorale.
- Un risque élevé de l'invasion des nappes souterraines par l'eau salée.
- La mise en péril d'écosystèmes, l'artificialisation des sols
- Des contraintes d'aménagement et des contraintes financières pour tout le territoire et pour les collectivités.
- **In fine une remise en questions des moteurs de l'attractivité du territoire**

OPPORTUNITÉS

- Réalisation de PPRI Submersion marine.
- Plan de gestion des zones humides de l'embouchure de l'Aude.

L'eau :

Perceptions et stratégies des acteurs



- **Les acteurs sont conscients des difficultés évoquées dans le diagnostic et soulèvent le besoin d'une coopération commune** autour de la gestion de l'eau pour faire face aux pressions croissantes sur une ressource amoindrie. Une grande partie des personnes interrogées plaide pour un travail en commun autour de la gestion de la ressource, des économies d'eau, la récupération des eaux de pluie, les problèmes de pression sur l'eau en période estivale... Cependant, si ce constat est partagé, il existe quelques divergences et incertitudes :
 - conflit autour de la question des prises d'eau du territoire de l'Aude sur l'Orb.
 - la gestion commune de la Nappe de l'Astieu alimentée par l'Orb est actuellement menacée à cause d'un manque de négociation et de prise de décision.
 - un SAGE en commun (SAGE de la Basse Vallée de l'Aude). Porté par le Syndicat Mixte du Delta de l'Aude (SMDA) et les départements. Le SMDA risque d'être dissout faute de moyens financiers.
- **Quelques opportunités de coopération mais pas réellement de pistes de rapprochement formulées par les acteurs:**
 - un projet de coopération actuel: Aqua Domitia est un projet commun qui permettra de faire face à la croissance démographique et assurer la demande en eau potable qui devrait augmenter de 20% d'ici à 2020.
 - l'installation de goutte à goutte dans les vignes pour lutter contre le stress hydrique: la CC Domitienne travaille avec le syndicat mixte de l'Aude pour l'installation de goutte à goutte avec l'appui de la Région et BRL.

Les risques: Perceptions et stratégies des acteurs

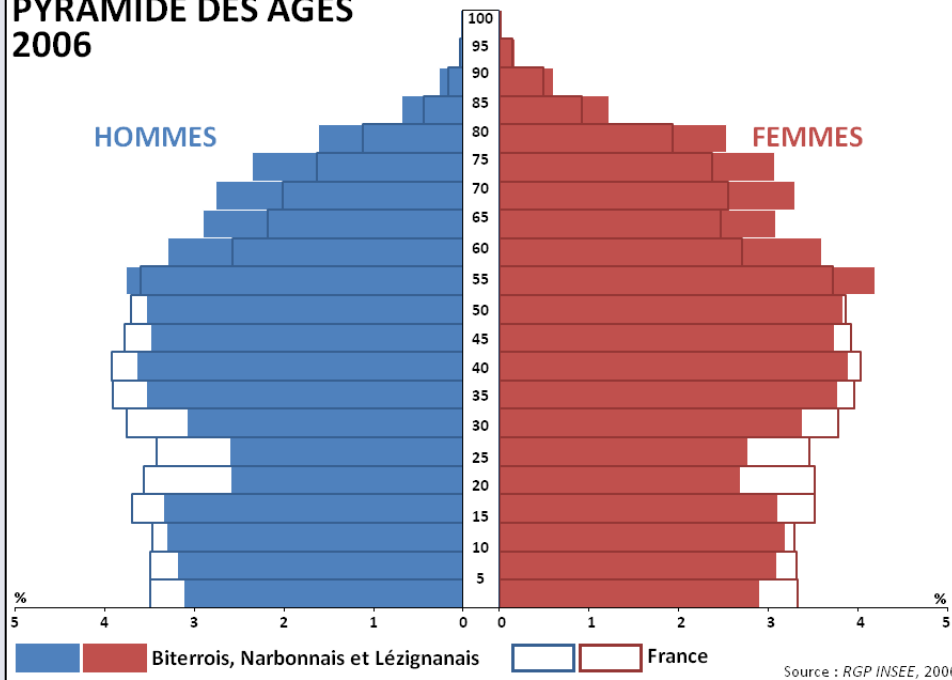


- **Les acteurs semblent avoir intégré la problématique des risques naturels sur le territoire.** Cette prise de conscience a facilité la généralisation des Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) et des actes de protections du littoral. Ainsi, les acteurs ont bien à l'esprit que les territoires du Narbonnais et du Biterrois représentent une échelle pertinente pour coopérer, notamment au niveau des zones humides, des zones naturelles, de la gestion de l'eau et de la basse vallée de l'Aude. Le volet littoral est également perçu comme étant un vrai sujet de collaboration interscot autour des trames bleues et vertes, la gestion du trait de côte, la submersion marine, la gestion commune de l'apport de sable et de la nappe de l'Astieu.
- **Mais actuellement, si on note un relatif consensus sur le constat d'enjeux communs, les projets n'ont pas encore véritablement émergé.** Cette coopération qui semble acquise sur les principes, n'est pas encore une réalité locale:
 - Certains considèrent que, si les problématiques entre les 2 territoires sont effectivement communes sur ce sujet, elles le sont aussi à l'échelle de l'ensemble de la région : c'est donc à cette échelle qu'il faudrait mettre en place des actions et pas localement.
 - le Syndicat Mixte du Delta de l'Aude qui travaille, entre autre, sur la problématique de l'inondation commune aux deux territoires est menacé faute de moyens financiers.
 - le PLU d'Agde est actuellement bloqué à cause des phénomènes de submersion marine.

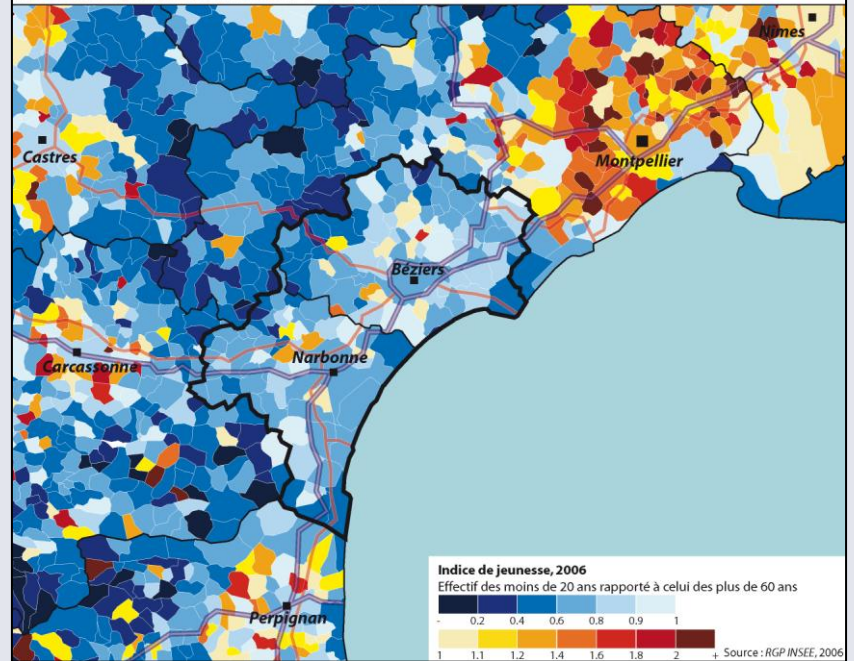
Dynamiques démographiques

Structure par âge

**PYRAMIDE DES ÂGES
2006**



INDICE DE JEUNESSE - 2006



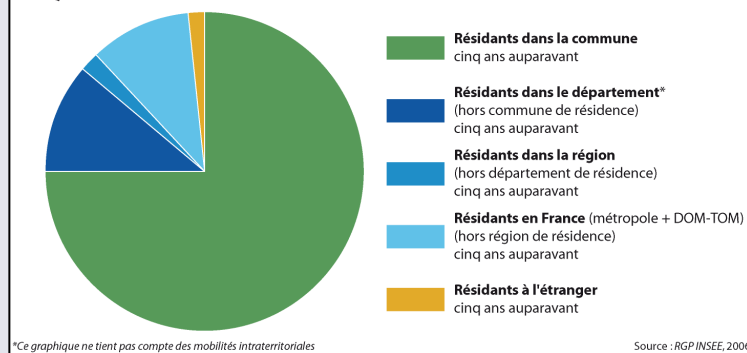
Le Languedoc-Roussillon fait aujourd'hui partie des régions les plus âgées de France ; le Biterrois et le Narbonnais n'échappent pas à cette grande caractéristique. Lieux d'installation de nombreux retraités, le Biterrois et le Narbonnais connaissaient déjà une surreprésentation des seniors dans les années 70 (26,5% de plus de 60 ans contre 18,9% en France en 1968). La transformation de résidences secondaires en résidences principales et l'attractivité du territoire ont favorisé le maintien de cette tendance : le territoire compte aujourd'hui 28,8% de plus de 60 ans, 16,7% de plus de 70 ans et 6,45% de plus de 80 ans dans des proportions toujours nettement supérieures aux moyennes nationales. Le territoire compte actuellement 0,8 moins de 20 ans pour un plus de 60 ans. Néanmoins, il convient de noter que le vieillissement évolue désormais moins vite sur le territoire que dans d'autres régions.

Cette surreprésentation des seniors a profondément influencé l'économie du territoire (économie résidentielle) et contribué à développer les services. Cette grande caractéristique constitue de fait un trait commun au grand territoire Narbonne-Béziers.

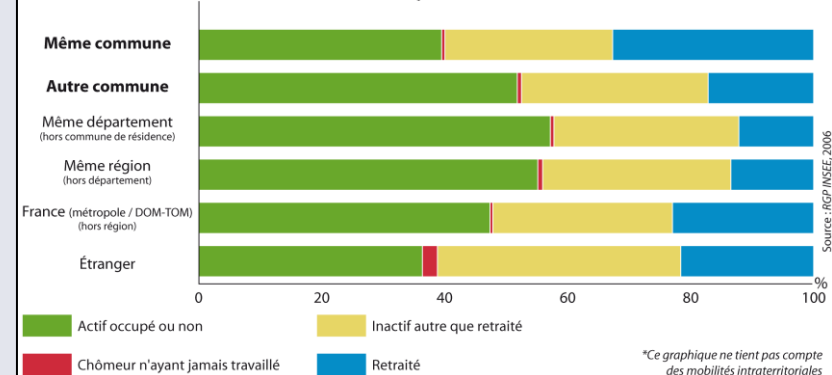
Dynamiques démographiques

Nouveaux arrivants : vers un rajeunissement

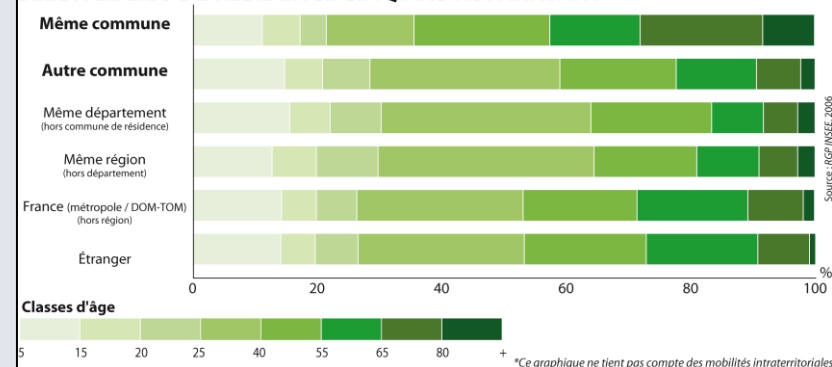
LIEU DE RÉSIDENCE DES HABITANTS DU TERRITOIRE
CINQ ANS AUPARAVANT



PROFIL DES NOUVEAUX ARRIVANTS
SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE CINQ ANS AUPARAVANT



STRUCTURE PAR ÂGE DES HABITANTS DU TERRITOIRE
SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE CINQ ANS AUPARAVANT



Profil des migrants sur l'Ouest héraultais (2001-2006)

Inactifs			Actifs		
Total	+ 4 700	42,30%	Total	+ 6 400	57,60%
retraités	+ 4 500	40,50%	Occupés	+ 4 300	38,70%
scolaires	- 1 500	-13,50%	Chômeurs	+ 2 100	18,90%
autres	+ 1 700	15,30%	Flux total	+ 11 100	

Avec un solde migratoire toujours très élevé (+1,72% par an entre 1999 et 2006), le territoire conserve et conservera son attractivité. Entre 2001 et 2006, près de **42 000 nouveaux résidents** (qui ne vivaient pas en LR en 2001) se sont installés sur le territoire. Même si la proportion parmi les nouveaux arrivants de retraités et futurs retraités (28% de plus de 55 ans) reste élevée, **le profil des nouveaux arrivants souligne un rajeunissement de la population par les flux entrants** (42% parmi les personnes résidant sur le territoire en 2001). La forte proportion de nouveaux actifs et d'inactifs autre que retraités (essentiellement des enfants) caractérisent **l'arrivée de jeunes ménages sur le territoire**. Sur l'Ouest Hérault, plus de la moitié des nouveaux arrivants sont en activité (dont un tiers de chômeurs) ; seuls les 18-25 ans ont un solde migratoire négatif soulignant l'absence de formations supérieures adaptées.

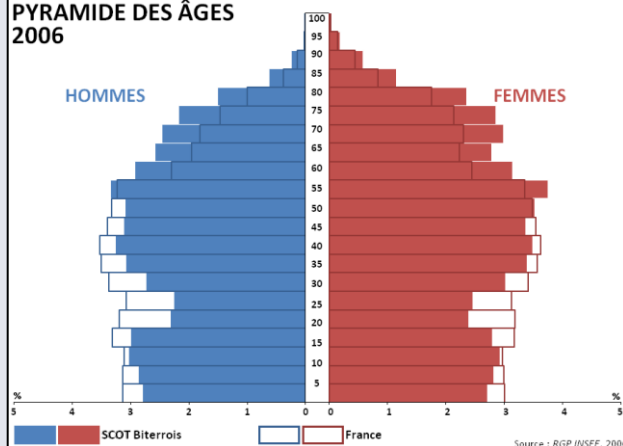
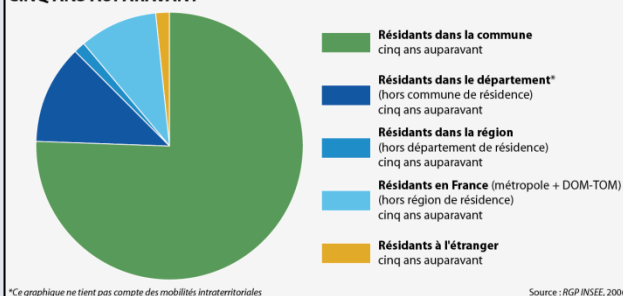
On notera également que les nouveaux arrivants participent également à **une évolution de la structure sociale** avec près de 13% de cadres contre à peine 8% aujourd'hui. A noter néanmoins que la part des ouvriers reste importante parmi les nouveaux arrivants.

Dynamiques démographiques

Structure par âge et nouveaux arrivants : le Biterrois

Structure par âge en 2006

Moins de 20 ans	22,9%	Plus de 70 ans	17,1%
Plus de 60 ans	28,6%	Plus de 80 ans	6,7%

PYRAMIDE DES ÂGES
2006LIEU DE RÉSIDENCE DES HABITANTS DU TERRITOIRE
CINQ ANS AUPARAVANTNouveaux arrivants originaires
d'une autre région de France

Effectif	21 607	Déjà présents en 2001	171 117
----------	--------	-----------------------	---------

Structure par âge

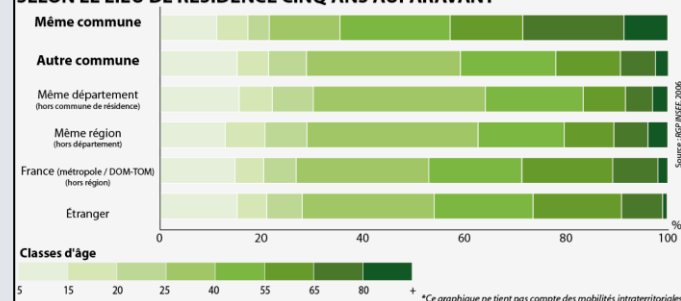
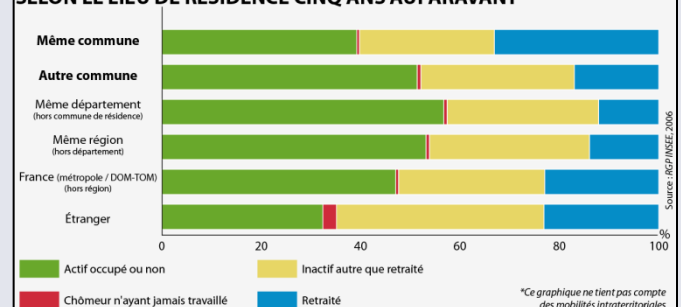
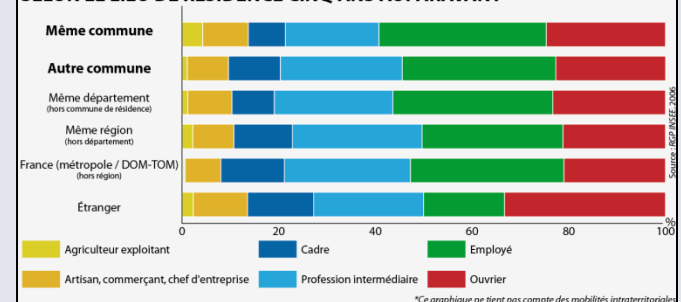
5-19 ans	20,6%	17,4%
20-24 ans	6,4%	4,2%
25-54 ans	44,4%	35,6%
55-64 ans	17,9%	14,3%
67-79 ans	8,9%	19,9%
plus de 80 ans	1,9%	8,6%

Structure sociale

Actifs	47,1%	39,2%
Chômeurs n'ayant jamais travaillé	0,6%	0,5%
Inactifs (hors retraités)	29,4%	27,1%
Retraités	23,0%	33,1%

Structure CSP des actifs

Agriculteurs-exploitants	0,6%	4,2%
Artisans / Commerçants	7,4%	9,5%
Cadres	13,2%	7,7%
Professions intermédiaires	26,1%	19,3%
Employés	31,7%	34,6%
Ouvriers	21,0%	24,7%

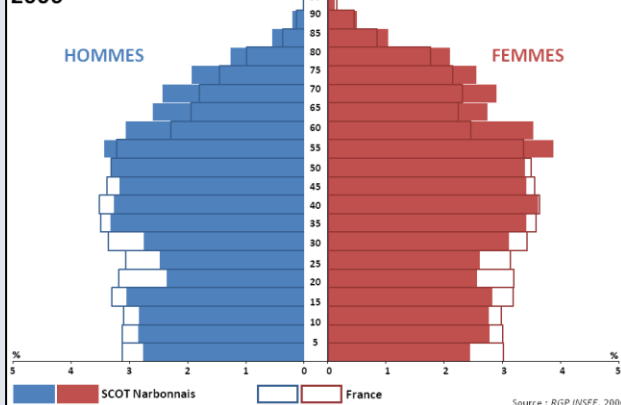
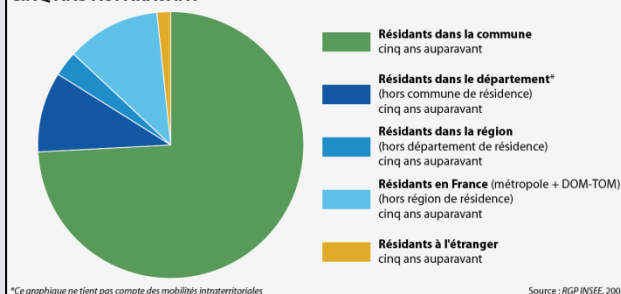
STRUCTURE PAR ÂGE DES HABITANTS DU TERRITOIRE
SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE CINQ ANS AUPARAVANTPROFIL DES NOUVEAUX ARRIVANTS
SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE CINQ ANS AUPARAVANTCSP DES ACTIFS DU TERRITOIRE
SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE CINQ ANS AUPARAVANT

Dynamiques démographiques

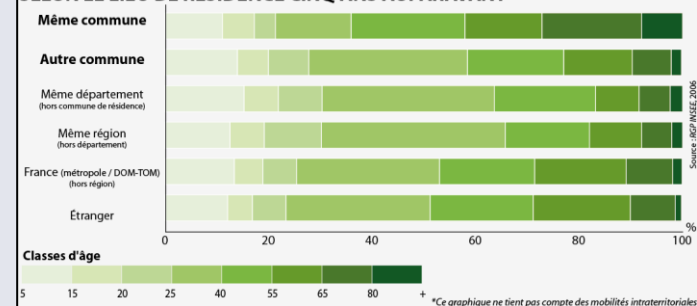
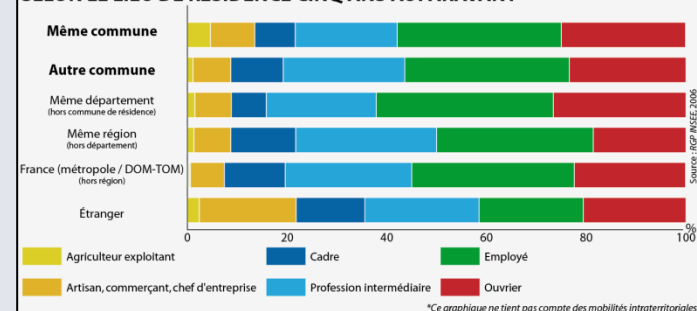
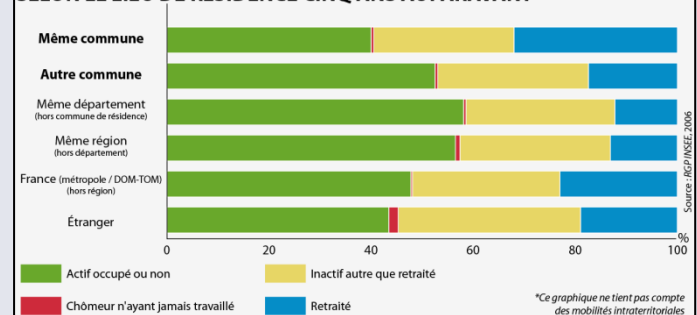
Structure par âge et nouveaux arrivants : le Narbonnais

Structure par âge en 2006

Moins de 20 ans	22,3%	Plus de 70 ans	15,6%
Plus de 60 ans	27,6%	Plus de 80 ans	5,8%

PYRAMIDE DES ÂGES
2006LIEU DE RÉSIDENCE DES HABITANTS DU TERRITOIRE
CINQ ANS AUPARAVANTNouveaux arrivants originaires
d'une autre région de France

	Effectif	Déjà présents en 2001
Structure par âge		
5-19 ans	18,9%	17,3%
20-24 ans	6,6%	4,1%
25-54 ans	46,0%	36,6%
55-64 ans	17,7%	14,9%
67-79 ans	9,0%	19,3%
plus de 80 ans	1,8%	7,9%
Structure sociale		
Actifs	47,8%	40,0%
Chômeurs n'ayant jamais travaillé	0,3%	0,5%
Inactifs (hors retraités)	28,9%	27,4%
Retraités	22,9%	32,0%
Structure CSP des actifs		
Agriculteurs-exploitants	0,6%	4,6%
Artisans / Commerçants	6,8%	8,9%
Cadres	12,2%	8,1%
Professions intermédiaires	25,4%	20,5%
Employés	32,6%	32,9%
Ouvriers	22,3%	24,9%

STRUCTURE PAR ÂGE DES HABITANTS DU TERRITOIRE
SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE CINQ ANS AUPARAVANTCSP DES ACTIFS DU TERRITOIRE
SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE CINQ ANS AUPARAVANTPROFIL DES NOUVEAUX ARRIVANTS
SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE CINQ ANS AUPARAVANT

Dynamiques démographiques

Structure par âge et nouveaux arrivants : comparaison

STRUCTURE PAR ÂGE

- La structure par âge des deux territoires laisse entrevoir de grandes similitudes entre les deux territoires. Le Narbonnais et le Biterrois comptent tous les deux une surreprésentation des personnes âgées, légèrement plus marquée sur le secteur de Béziers. Les plus de 60 ans représentent 27,6% de la population du Biterrois et 28,6% de celle du Narbonnais contre 24,8% en Languedoc-Roussillon et 21,4% en France. La surreprésentation est légèrement moins marquée pour les classes d'âges supérieures.
- A l'inverse, les jeunes sont sous-représentés avec 22,3% de moins de 20 ans sur le Narbonnais et 22,9% sur le Biterrois (24,8% en France et 23,6% en Languedoc-Roussillon). Les 20-25 ans sont les moins bien représentés ; une grande majorité d'entre eux quittent le territoire pour leurs études supérieures. L'offre locale en formation supérieure concurrence difficilement celle offerte dans les universités de Montpellier, Perpignan ou Toulouse.

NOUVEAUX ARRIVANTS : EFFECTIF

- Entre 2001 et 2006, le Biterrois a attiré 21 600 nouveaux arrivants originaires d'une autre région soit 9,5% de sa population totale en 2006. Si on y ajoute, les personnes qui résidaient en dehors de l'Hérault (mais dans le Languedoc-Roussillon) ainsi que ceux qui résidaient à l'étranger, ils représentent 12,3% de la population.
- Le Narbonnais (territoire moins étendu) a connu un flux de nouveaux arrivants originaire d'une autre région française plus faible avec 11 100 néo-résidents qui représentent néanmoins un plus fort renouvellement de la population (11,6%). Cumulés aux anciens résidents à l'étranger ou d'un autre département du Languedoc-Roussillon, les néo-résidents représentent 16%.

NOUVEAUX ARRIVANTS : PROFILS SOCIO-DEMOGRAPHIQUE

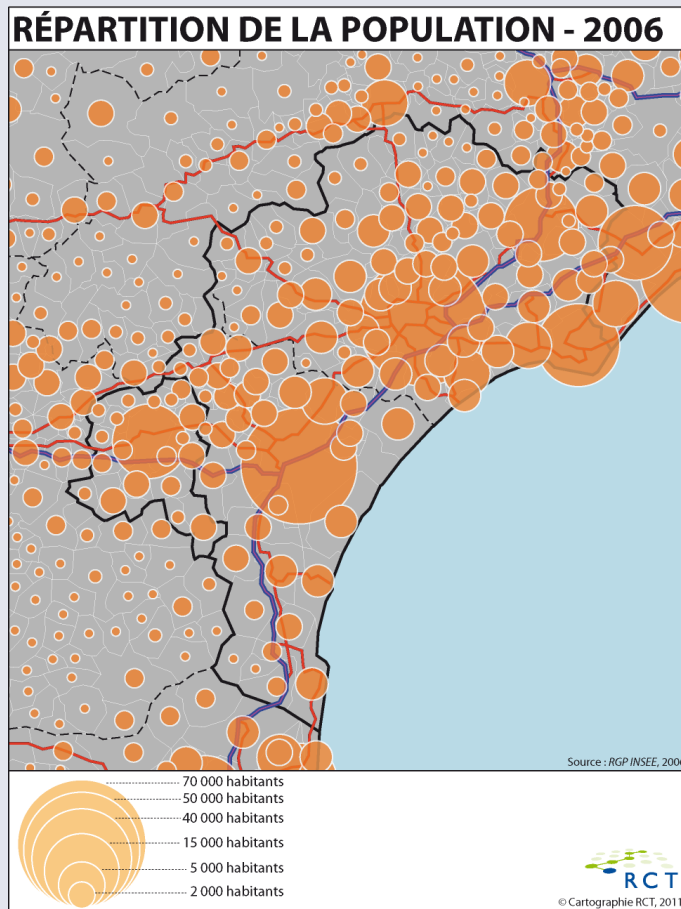
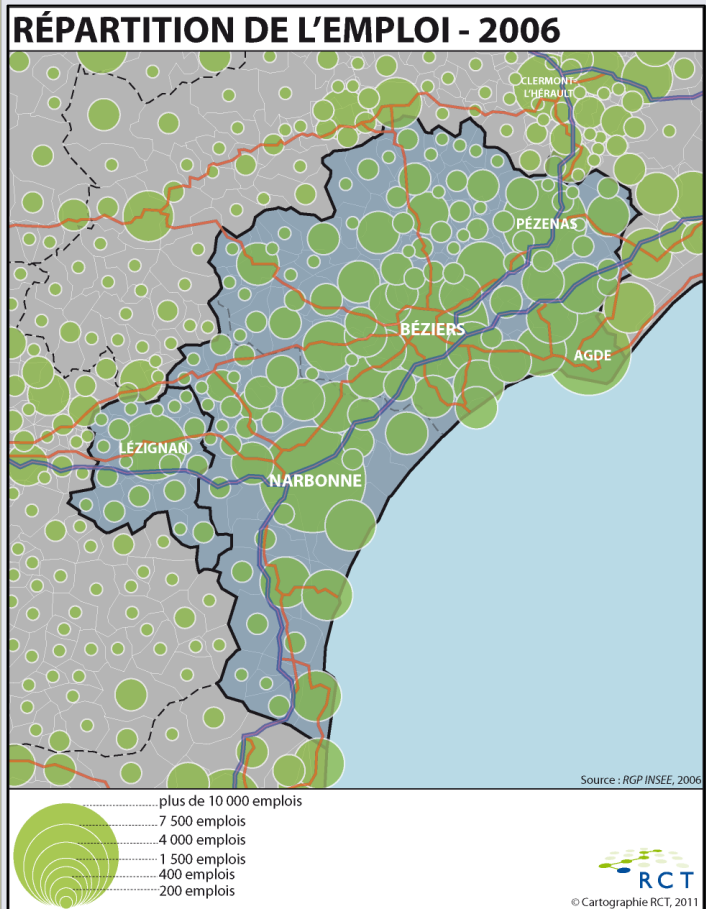
- Attractif pour les mêmes raisons, les deux territoires disposent d'un profil de leurs nouveaux résidents assez similaire. Dans les deux cas, ils contribuent à un rajeunissement de la population et sont en majorité actifs.

Aménagement du territoire

Trame urbaine et pôles d'emplois

La répartition des emplois des deux territoires se calque globalement sur celle de la population. Les principaux axes routiers confortent leur fonction structurante et concentrent les principaux pôles d'habitation et d'emplois.

Deux sous-ensembles territoriaux semblent se dessiner :



- **Un triangle Béziers/ Pézenas/ Agde** favorise un certain déséquilibre de développement du Biterrois vers l'est, autour des principales infrastructures de ce secteur. L'arrivée de l'A75, et de l'A750 au nord, combinée à une influence toujours croissante de Montpellier, devraient favoriser le renforcement de cette dynamique de développement. Dans de proportions moindres, un axe structurant vers Bédarieux (D990) semble se dessiner.

- **Un axe Narbonne / Lézignan** favorise l'intégration de Narbonne à son environnement audois le long de l'A61. Plus contraint (risques, topographie,...) le Narbonnais présente des continuités moins marquées que le Biterrois.

Aménagement du territoire

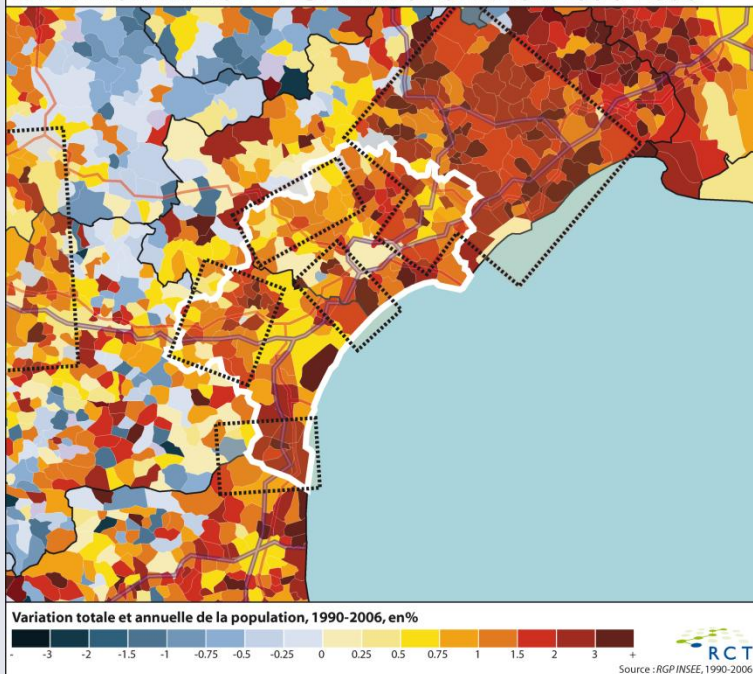
Trame urbaine et croissance démographique

Intégrés à un vaste espace métropolitain marqué par **une croissance démographique continue, essentiellement portée par le solde migratoire**, le Biterrois et le Narbonnais se trouvent aux limites des interfaces d'extension de plusieurs grandes agglomérations.

Au nord-est, **l'aire périurbaine de Montpellier s'étend désormais aux limites du SCOT du Biterrois** ; l'arrière-pays sétois enregistre les plus forts taux de croissance démographique de la région avec un solde migratoire dépassant les +2% par an. Ce secteur de forte croissance fait désormais face à la dynamique d'extension du Biterrois vers l'est. Au sud, l'extension urbaine de Perpignan s'étend peu au-delà des Pyrénées-Orientales (davantage tournée vers la Catalogne), même si la pointe sud du Narbonnais connaît une accélération récente de sa croissance démographique. Depuis l'ouest, l'aire toulousaine semble s'étendre jusqu'à Carcassonne mais la croissance observée autour du binôme Narbonne/Lézignan semble indépendante de cette dynamique.

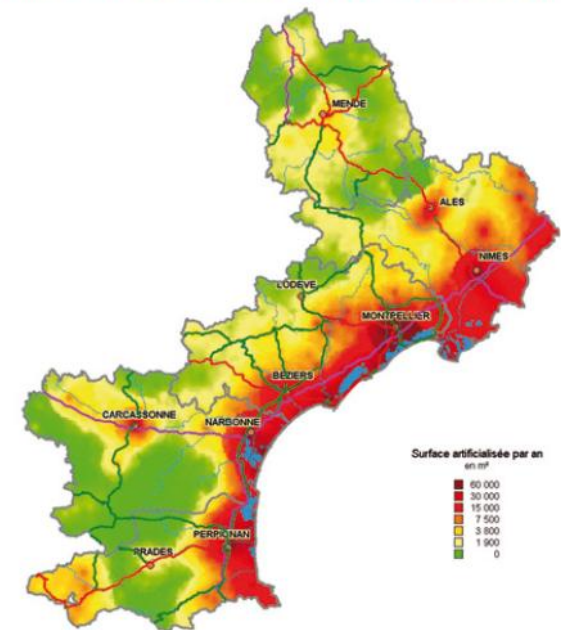
A l'échelle du Biterrois et du Narbonnais, il conviendra de noter l'accélération récente de la croissance démographique dans la basse vallée de l'Aude et sur l'ensemble de l'arrière-pays (le Lézignanais enregistre un solde migratoire de +2,34% par an).

VARIATION ANNUELLE DE LA POPULATION 1990-2006



	1990-2006	1999-2006
Biterrois (SCOT)		
Ensemble	0,99	1,46
Solde nat.	-0,12	-0,10
Solde mig.	1,11	1,56
Narbonnais (SCOT)		
Ensemble	1,25	1,94
Solde nat.	-0,02	0,00
Solde mig.	1,26	1,93
Lézignanais (SCOT)		
Ensemble	1,26	2,00
Solde nat.	-0,33	-0,34
Solde mig.	1,59	2,34
Ensemble		
Ensemble	1,09	1,63
Solde nat.	-0,10	-0,08
Solde mig.	1,19	1,72
Arrondissement Montpellier		
Ensemble	1,67	1,56
Solde nat.	0,49	0,48
Solde mig.	1,18	1,08
Arrondissement Perpignan		
Ensemble	1,17	1,53
Solde nat.	0,03	0,03
Solde mig.	1,14	1,50

Estimation de la surface artificialisée par an entre 1999 et 2003

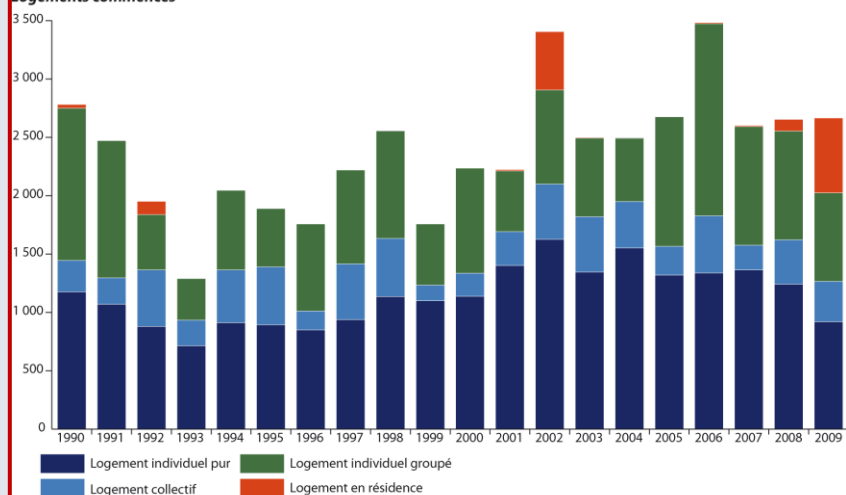


Aménagement du territoire

Constructions de logements

CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SUR LE BITTEROIS DEPUIS 1990

Logements commencés

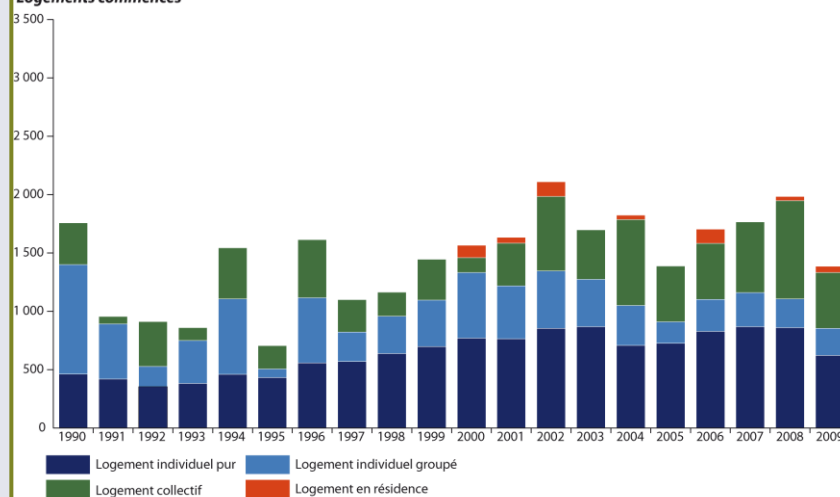


	LOGEMENT INDIVIDUEL	LOGEMENT INDIVIDUEL GROUPE	LOGEMENT COLLECTIF	LOGEMENT EN RESIDENCE	ENSEMBLE
1990-1999					
Stock	9 666	3 419	7 487	157	20 729
Part	46.63	16.49	36.12	0.76	100
2000-2009					
Stock	13 245	3 507	8 904	1 288	26 944
Part	49.16	13.02	33.05	4.78	100
1990-2009					
Stock	22 911	6 926	16 391	1 445	47 673
Part	48.06	14.53	34.38	3.03	100

	LOGEMENT INDIVIDUEL	LOGEMENT INDIVIDUEL GROUPE	LOGEMENT COLLECTIF	LOGEMENT EN RESIDENCE	ENSEMBLE
1990-1999					
Stock	4 979	4 200	2 883	2	12 064
Part	41.27	34.81	23.90	0.02	100
2000-2009					
Stock	7 871	3 488	5 176	533	17 068
Part	46.12	20.44	30.33	3.12	100
1990-2009					
Stock	12 850	7 688	8 059	535	29 132
Part	44.11	26.39	27.66	1.84	100

CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SUR LE NARBONNAIS DEPUIS 1990

Logements commencés

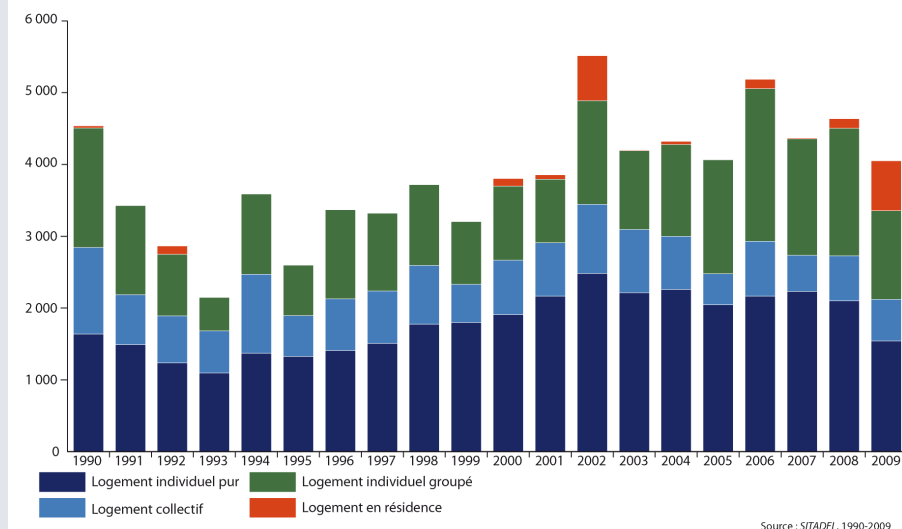


Aménagement du territoire

Constructions de logements

CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SUR LE BITTEROIS ET LE NARBONNAIS DEPUIS 1990

Logements commencés



	LOGEMENT INDIVIDUEL	LOGEMENT INDIVIDUEL GROUPE	LOGEMENT COLLECTIF	LOGEMENT EN RESIDENCE	ENSEMBLE
1990-1999					
Stock	14 645	7 619	10 370	159	32 793
Part	44.66	23.23	31.62	0.48	100
2000-2009					
Stock	21 116	6 995	14 080	1 821	44 012
Part	47.98	15.89	31.99	4.14	100
1990-2009					
Stock	35 761	14 614	24 450	1 980	76 805
Part	46.56	19.03	31.83	2.58	100

Entre les périodes 90-99 et 00-09, le volume de logements commencés a augmenté de 34%, avec une accélération notable aux débuts des années 2000. On notera que la croissance a été plus marquée sur le Narbonnais (+41%) que sur le Biterrois ((+30%), même si les volumes de logements commencés sont 1,63 fois supérieurs sur le Biterrois.

En termes de type de construction, on observe une faible prise en compte des problématiques de densification avec une part de logements individuels purs construits sur 2000-2009 (47,9%) supérieure à celle observée entre 1990 et 1999 (44,6%), pour un stock en hausse de +44%. Le Narbonnais a été plus marqué par cette évolution (+58% de logements individuels purs commencés entre 90-99 et) pour une part qui s'élève désormais à 46,1% entre 2000 et 2009. Même si la hausse est moins significative sur le Biterrois (+37%), les logements individuels purs commencés représentent sur la période 2000-2009 plus de 49% des nouvelles constructions.

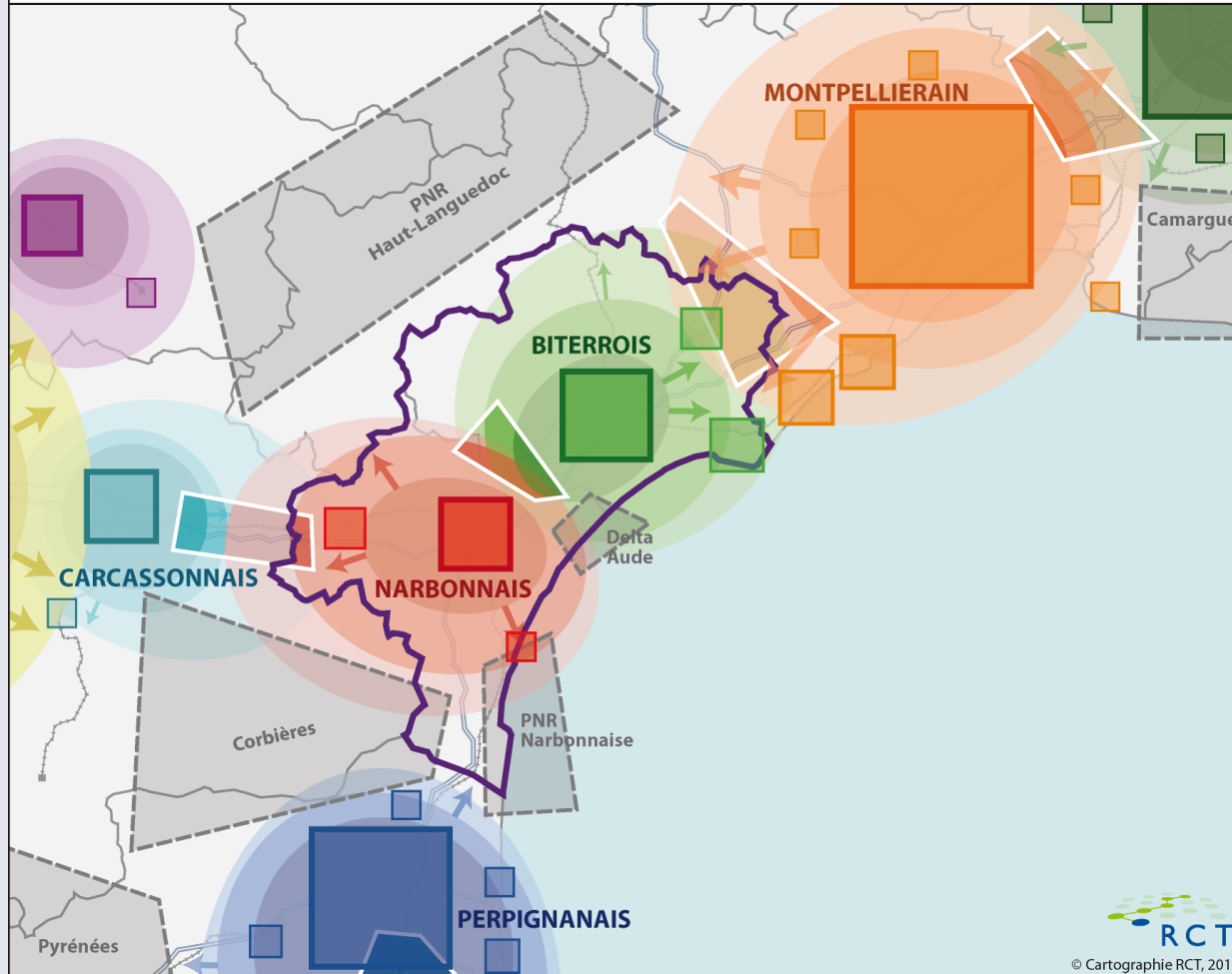
La part des nouvelles constructions en collectif tend à diminuer sur le Biterrois (-3 points) malgré un volume construit en hausse +18%. Dans le même temps, la part du collectif augmentait de 7 points sur le Narbonnais, représentant le 1/3 des nouvelles constructions.

On notera que l'individuel groupé ne connaît pas un franc succès sur le territoire et sa part tend à diminuer depuis 2000.

Aménagement et développement

Dynamiques territoriales de développement

DYNAMIQUES RÉGIONALES DE DÉVELOPPEMENT



RCT
© Cartographie RCT, 2011

Le croisement des différentes dynamiques régionales (croissance démographique, extension des aires urbaines, mobilités domicile-travail, création d'emplois, rayonnement métropolitain,...) et la prise en compte des contraintes naturelles très présentes sur le Languedoc-Roussillon permettent d'obtenir **une lecture synthétique du fonctionnement régional, des dynamiques territoriales d'extension et du positionnement du Biterrois et du Narbonnais.**

L'extension de l'influence de Montpellier vers le sud héraultais et le Biterrois paraît inéluctable. Depuis le sud, l'intégration de Perpignan à l'aire barcelonaise limite son influence vers le sud, mais la future LGV devrait rapidement repositionner la frontière vers le nord. Enfin, vers l'ouest, Narbonne, contraint dans son extension vers le sud, se tourne vers son environnement audois sous influence toulousaine.

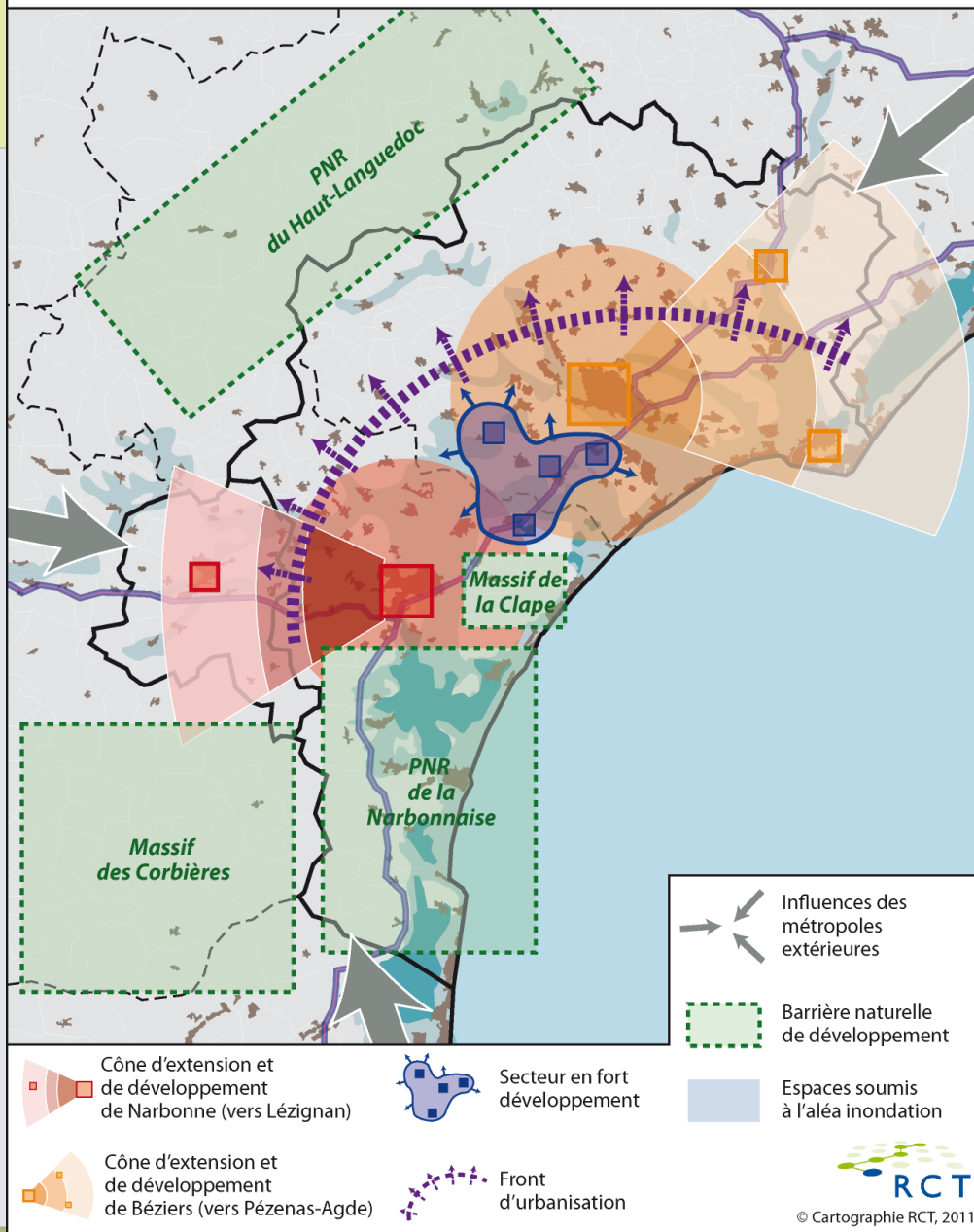
La rencontre des aires d'extension donne lieu à la formation d'espaces dynamiques, marqués d'un fort solde migratoire et créateurs d'emplois (a minima résidentiels). Mais ils confrontent également le Languedoc-Roussillon à ses réalités géographiques et à des besoins en logements et en foncier toujours croissants.

Dynamiques de développement

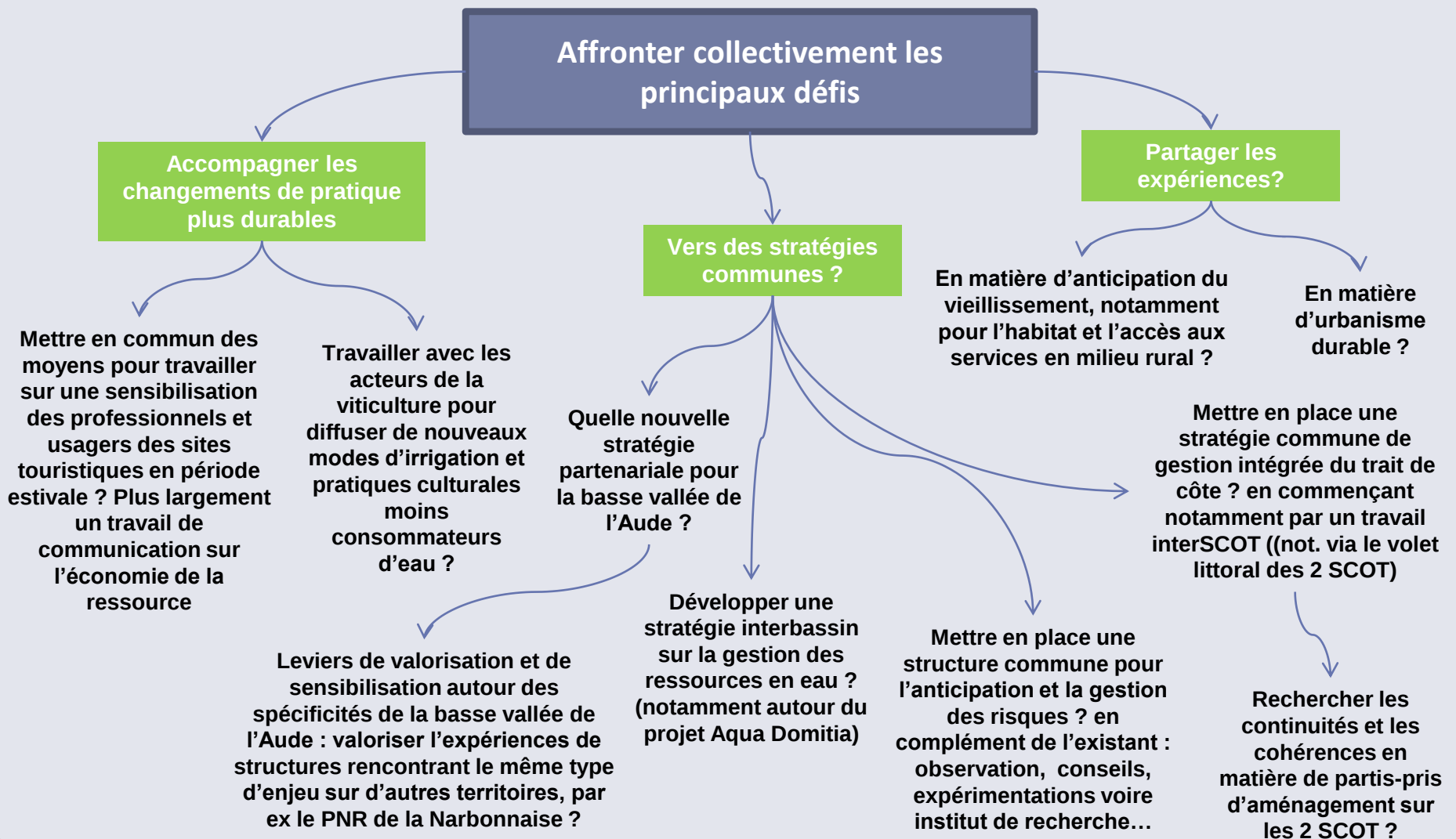
A l'échelle des deux territoires, plusieurs dynamiques de développement sont observables :

- Des contraintes naturelles omniprésentes qui influencent les dynamiques de développement : PNR de la Narbonnaise, Massif de la Clape, zones inondables, etc. Contraintes plus prégnante sur le Narbonnais
- Une frontière naturelle entre les deux territoires : le delta de l'Aude
- Le triangle Béziers/ Pézenas / Agde et la tendance du Biterrois à se développer vers l'est, autour des infrastructures existantes
- Des restrictions foncières sur le Narbonnais et une tendance à se développer vers l'arrière-pays et le Lézignanais
- Un report de la croissance démographique et du solde migratoire vers l'arrière-pays
- Des dynamiques nouvelles au centre des deux territoires porteuses d'un rapprochement entre les deux agglomérations

DYNAMIQUES ET CONTRAINTES DE DÉVELOPPEMENT



Les défis communs: Enjeux et pistes



4 Résultats possibles et expériences de collaborations de villes

Quels sont les impacts possibles d'une collaboration ?
Quels exemples de collaboration entre des villes françaises semblent être des expériences intéressantes ?

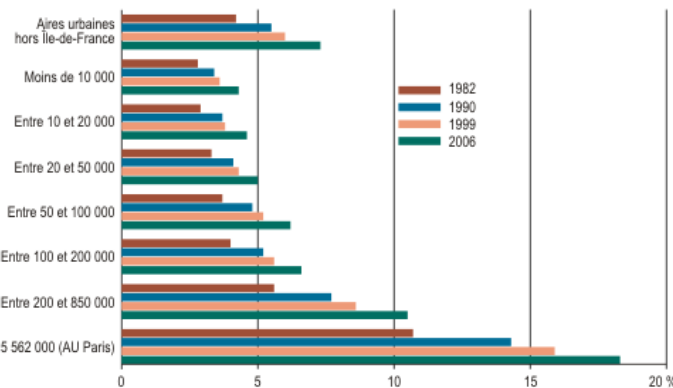
« Taille critique » et richesse des territoires

Une « taille critique » liée à la taille de la ville ou à un très bon fonctionnement en réseau :

- **Permet d'accéder à des fonctions et des services qui ne seraient pas envisageables séparément**
- Ces fonctions impliquent **des activités et des types d'emplois quasi-inexistants dans les villes moyennes isolées**. Il s'agit des « Emplois métropolitains supérieurs » et d'emplois porteurs de forte valeur ajoutée en termes de revenus et en termes culturels, entraînant une attractivité auprès des catégories socioprofessionnelles plus aisées.
- Le « nombre » de personnes travaillant ensemble favorise la fonction de têtes de réseaux et la capacité à rassembler des compétences éparpillées afin d'avoir une taille critique et une complémentarité de matière grise, donc d'innovation, de créativité et donc de richesses. C'est la notion « **d'intelligence collective** » qui est démultipliée.

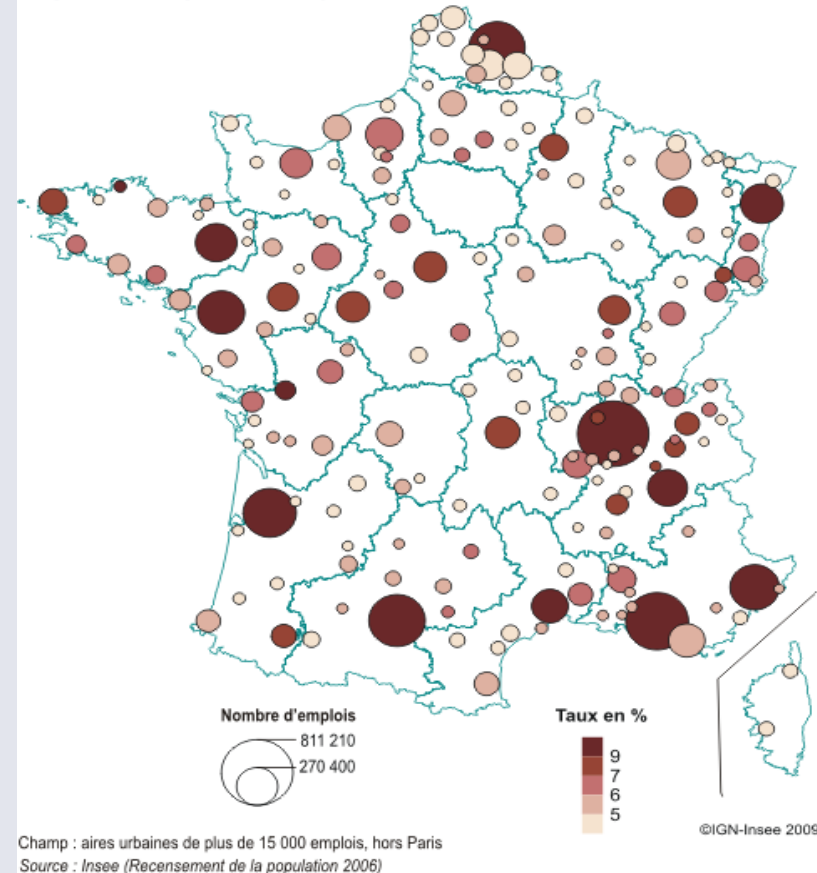
La part des cadres augmente avec la taille de l'aire urbaine

Taux de cadres des fonctions métropolitaines selon la taille de l'aire urbaine en nombre d'emplois (illustration 2)



Source : Insee (Recensements de la population)

Emploi total au lieu de travail en 2006 et part des emplois métropolitains supérieurs (illustration 1)



« Taille critique » et richesse des territoires

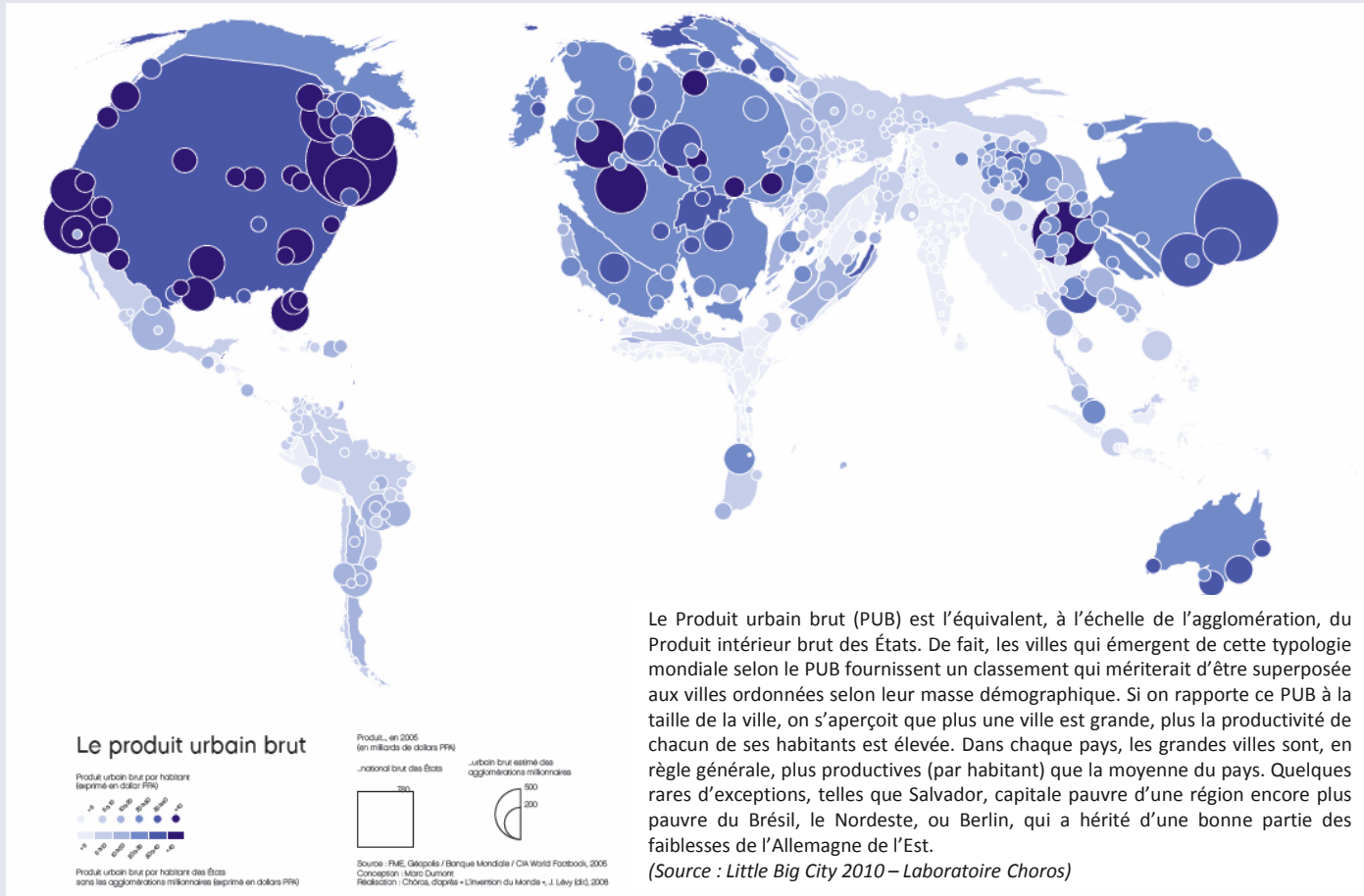
Autres avantages :

- **Faire jouer les complémentarités** : Une ville possède un nombre limité de fonctions alors qu'un réseau de ville peut avoir bien plus que la somme des fonctions initiales de chacun !
- **Permettre une plus grande lisibilité / visibilité** : La mise en commun de moyens permet de développer une stratégie marketing plus large et plus cohérente, avec des gains importants en matière de rapport qualité/prix.
- Au niveau des collectivités, disposer de **moyens** qui seraient plus coûteux séparément (ingénierie, matériel...) alors même que les exigences vont se renforcer, d'un point de vue réglementaire, environnemental, climatique...

Tout cela a un impact sur la **création de richesses** dans ces villes ou groupes de villes qui collaborent.

Taille critique et richesse des territoires

- In fine, il existe une corrélation démontrée entre la taille des villes (ou groupes de ville) et leur capacité à produire de la richesse. **Plus une ville est grande, plus la productivité de chacun de ses habitants est élevée.**



Taille critique et richesse des territoires

- Ce constat appelle plusieurs remarques :
 - L'idée n'est pas de promouvoir une fusion administrative ni une urbanisation intensive jusqu'à la création d'une conurbation unique !
 - **Il s'agit ici de faire bénéficier les 2 bassins de certains bénéfices d'une grande ville/agglomération. C'est la logique de réseau de ville et de coopération entre agglomérations**
- Un certain développement économique passe donc par une taille critique. Dans ce contexte **une concurrence sur tous les fronts est un luxe**, même si chaque territoire désire conserver un maximum d'autonomie. **A la question du « pourquoi », il existe donc une réponse centrale (même si elle est partielle) : travailler ensemble, c'est favoriser une création de richesse sur les 2 territoires grâce à une stratégie commune. Une richesse qui est en partie inaccessible par des stratégies à l'échelle de chacun des 2 territoires.**

N'oublions pas :

- **2 villes moyennes qui collaborent ne font pas une grande ville !** Mais elles peuvent faire bénéficier leur territoire d'une partie des ses atouts
- Il ne suffit pas pour une ville ou un groupe de villes d'être de grande taille pour créer durablement de la richesse. Il est nécessaire de **porter un projet commun, d'identifier un créneau économique porteur**, spécifique, en lien avec les atouts du territoire (les atouts d'aujourd'hui et de demain). Ce créneau se développe en fonction d'une stratégie envisagée à long terme, mixant développement économique, formation et urbanisme.
- Un principe de réseau ne fait pas un réseau. On identifie en général 3 facteurs pour qu'un réseau de villes fonctionne :
 - Condition 1 : **Une bonne connectivité liée à de bons réseaux et/ou une proximité géographique.** Ce qui est le cas ici avec 2 centres séparés de 25/30 minutes, reliés par une autoroute et une ligne TER bien cadencée.
 - Condition 2 : Porter ensemble **des projets concrets, soutenus politiquement, par différents acteurs** (réseau de ville = réseaux d'acteurs)
 - Condition 3 : **Bien se connaître les uns les autres**, disposer d'informations partagées et de lieux de copilotage et d'échanges

Exemple de coopération : Mulhouse et Strasbourg

Un mariage des universités de Strasbourg et de Mulhouse, deux villes de taille moyenne

- La ville de Mulhouse, la ville et la communauté urbaine de Strasbourg se sont engagées avec l'Etat dans la construction d'un établissement public de coopération culturelle (EPCC). Celui-ci intègre trois formations d'enseignement supérieur en Alsace: le Quai, Ecole supérieure d'art de Mulhouse, l'Ecole supérieure d'art décoratifs de Strasbourg et l'enseignement supérieur de la musique du conservatoire de Strasbourg.

Contexte dans lequel s'inscrit le projet

- Le projet s'inscrit dans le cadre de l'harmonisation européenne de l'enseignement supérieur, initiée par la déclaration commune des ministres européens de l'éducation, en 1999 à Bologne.

Retombées envisagées pour le territoire

- Créer un pôle d'excellence au niveau de la région dans le domaine de la création et de l'enseignement artistique supérieur.
- Réunir arts plastiques et musique pour de nouvelles synergies possibles entre disciplines.
- Favoriser la transversalité entre les différentes mentions proposées par les écoles afin de questionner l'ensemble de la pratique artistique et enrichir également les dialogues dans le champs de la création.
- Acquérir une « taille critique » pour une meilleure visibilité.

La collaboration de plusieurs collectivités autour d'un EPCC peut également s'effectuer dans le cadre de la réalisation d'un musée, d'un centre historique, d'une maison de la culture...

Exemple de coopération : Tulle et Brive

Une collaboration pour un élargissement des stratégies vers un bassin d'emploi attractif

Contexte et projets

- Aujourd'hui, la coopération entre Tulle et Brive paraît évidente mais elle n'a pourtant été acquise que depuis peu de temps. En effet, séparées par 33 km, les deux villes se sont longtemps opposées et ce n'est que depuis peu de temps qu'ont commencé à se développer des projets communs autour des secteurs de la santé (syndicat interhospitalier Brive-Tulle-Ussel) et de la culture (conventions entre les écoles de musique des deux villes, avec horaires aménagés des professeurs, et billetteries partagées des théâtres municipaux respectifs).

Selon une étude menée par l'Insee en 2005 dans le Limousin, il existe un risque de perte estimé à environ 8% de la population active d'ici 2015 sur Tulle et Brive. Ainsi une entente intercommunale autour du bassin d'emplois va dans le sens d'élaborer une stratégie commune pour pallier à ces difficultés démographiques et tenter de peser économiquement face à Limoges.

Les pouvoirs locaux ont décidé de réfléchir ensemble autour de l'organisation des navettes domicile-travail, de renforcer les partenariats économiques pour attirer les investisseurs privés ainsi que d'implanter des zones d'activité entre les deux villes.

En outre, un projet « le Corrézium » prévoit une formalisation de la collaboration entre Tulle et Brive dans le développement économique mais également universitaire et sociétal (mettre en commun les grandes manifestations culturelles par exemple). Un espace entre les deux villes sera dédié à ce projet afin de mettre en commun les équipements et les fonctions.

Des retombées non négligeables pour le territoire

- Dynamisme du territoire au niveau de l'offre d'emploi afin de maintenir la population active sur le long terme.
- Succès des zones d'activité avec de nouveaux projets de zones.
- Possibilité d'attirer la population active surtout les jeunes.
- Organisation d'une certaine complémentarité entre les filières du bassin d'emploi

Exemple de coopération : Nîmes et Alès

Un projet de coopération autour de l'environnement dans le but de développer un axe de recherche du pôle de compétitivité « gestion des risques et vulnérabilité des territoires » relatif à l'aménagement du territoire.

Contexte et projet

- La Région du Languedoc Roussillon présente de nombreux risques: industriels, technologiques mais également d'ordre naturels (inondation, submersion marine...)

Dans ce cadre, les deux agglomérations ont adhéré au pôle de compétitivité « gestion des risques et vulnérabilité des territoires » en proposant de développer une réflexion sur les formes d'aménagement du territoire adaptées aux secteurs soumis à risque d'inondation. En lien avec le comité stratégique du pôle de compétitivité, le groupe de réflexion autour de ce thème a engagé un partenariat avec l'école des Mines d'Alès et la société Bas-Rhône Languedoc en vue de développer la recherche universitaire autour de ces sujets. Nîmes et Alès ont également l'intention de créer un Institut National des Risques avec le soutien du pôle de compétitivité.

Retombées sur le territoire

- Mener une réflexion autour des risques environnementaux et industriels dans la Région Languedoc-Roussillon.
- Prévenir les événements d'origine naturelle, humaine, technologique.
- L'implication de l'école des mines d'Alès s'inscrit dans un vaste projet de réalisation d'un parc scientifique sur le campus de l'école d'Alès permettant de réunir recherche, formation et entreprises.

Exemple de coopération : Cholet et Angers

Une formation pensée par deux villes

- L'IUT d'Angers-Cholet appartient à l'Université publique d'Angers. Il comprend plusieurs départements (Génie Biologique, Gestion des Entreprises et des Administrations, Génie Electrique et Informatique Industrielle et Techniques de Commercialisation) sur le campus universitaire de Belle-Beille, à l'ouest de la ville d'Angers. Deux autres départements sont situés sur le campus de Cholet (Génie Mécanique et Productive et Carrière Sociale).

Retombées sur le territoire

- Cette forme de collaboration a permis de mutualiser les activités et les moyens afin de proposer des filières correspondant aux attentes des jeunes et du territoire.
- L'université a pu gagner en visibilité, ce qui permis de développer de nombreux partenariats avec les entreprises.
- L'IUT d'Anger-Cholet compte un certain nombre d'enseignants-chercheurs répartis entre les deux sites.

5 Conclusion : l'intérêt d'une démarche prospective

Le besoin de voir loin, ensemble, pour bâtir un projet qui dépasse les clivages d'aujourd'hui...

Pourquoi une démarche prospective ?

- Cette mission a permis, à partir de l'écoute des acteurs et d'un travail de diagnostic d'identifier un certain nombre de pistes possibles pour une collaboration.
- Mais ces pistes ne sont que des éléments de réflexion et il n'y a pas de projet commun pour autant.
- Pour passer de ce constat à un projet permettant de préciser les actions partenariales, il est nécessaire de créer un espace de discussion réunissant tous les acteurs (les collectivités avant tout mais aussi les autres acteurs). **Cet espace peut idéalement s'organiser autour d'une démarche prospective pour :**
 - Imaginer un avenir commun souhaitable pour le territoire...
 - Tout en s'affranchissant des potentiels freins actuels.
 - **Puis approfondir/identifier les pistes qui permettront de favoriser ce destin commun**

«Pour des villes de taille modeste, regarder loin, ensemble, dans l'espace et le temps, c'est se donner les moyens de voir grand »

laboratoire Chôros (Suisse), 2010