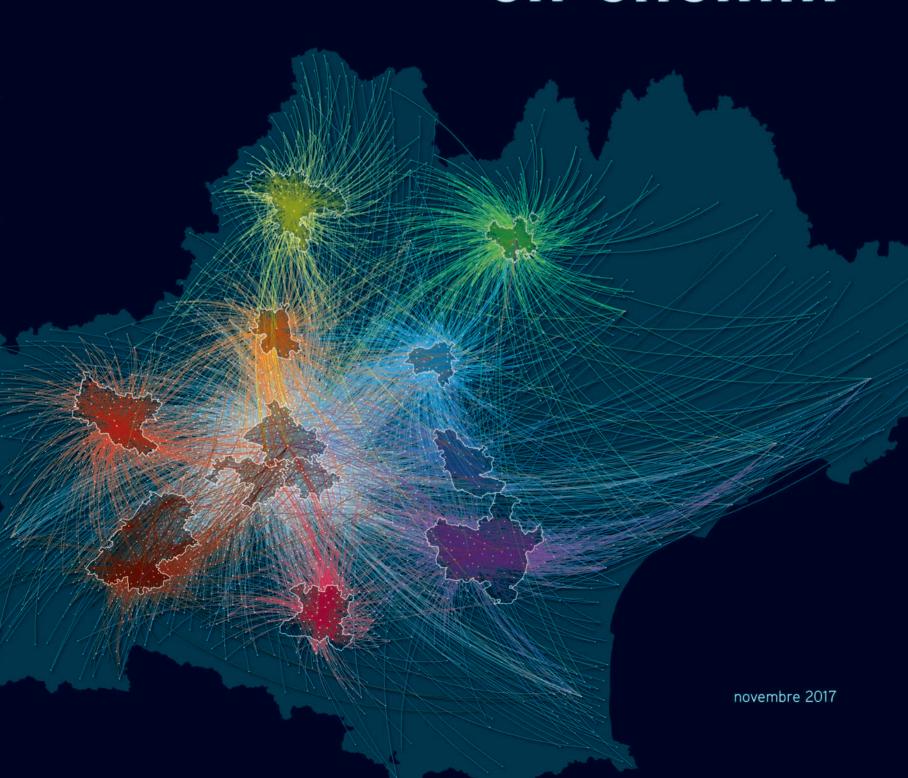


# La coopération métropolitaine en chemin



# La coopération métropolitaine en chemin

Depuis de nombreuses années, l'aire urbaine de Toulouse continue à attirer de nouveaux habitants en provenance de l'ensemble du pays.

Dans le même temps, les agglomérations moyennes qui gravitent autour d'elle sont entrées dans cette dynamique d'attractivité. Leurs échanges sont plus équilibrés avec la Métropole Toulousaine et elles attirent de nouveaux venus des autres régions ainsi, prenant place elles aussi, dans les processus de métropolisation.

Néanmoins, ces évolutions sont source de déséquilibre et recouvrent des réalités diverses selon les territoires. Les agglomérations dites moyennes situées dans la zone d'influence de la métropole toulousaine, et plus encore leur villes-centres bénéficient de cette dynamique de façon encore inégale.

En 2006, Toulouse avait répondu à l'appel à projet de la DATAR et initié une première démarche de coopération métropolitaine. Dès 2011, l'association du Dialogue Métropolitain de Toulouse porte un projet de coopération, fondé sur le souci d'une relation équilibrée entre Toulouse Métropole et les communautés d'agglomération inscrites dans le rayonnement métropolitain toulousain. Ce Dialogue repose sur une coopération réaffirmée, en misant sur la complémentarité des fonctions urbaines et le souci de la reconnaissance de cet espace au sein du nouveau périmètre de la région Occitanie, dont il se fait le partenaire.

L'élaboration d'un référentiel partagé sur un ensemble de critères propre à mesurer le fait métropolitain au sein de chacune de nos 12 intercommunalités membres apporte au Dialogue un nouvel éclairage stratégique sur les ressorts de l'attractivité de ces territoires et pose les bases d'une nouvelle étape de coopération.

























# Sommaire

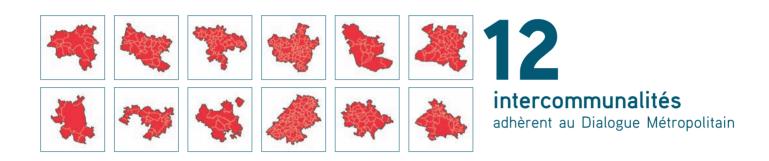
#### INTRODUCTION

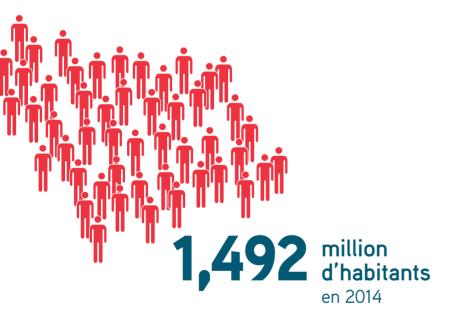
Le Dialogue en quelques chiffres	4
Éclairer notre connaissance du « système urbain » toulousain	6
Indicateurs et questionnements retenus	8
PREMIÈRE PARTIE Le système urbain Toulouse - villes moyennes	10
Aires urbaines régionales	12
Systèmes urbains régionaux	22
Rayonnement national et européen	28
DEUXIÈME PARTIE  Du fait métropolitain aux axes de convergence	36
Économie et innovation	38
Enseignement supérieur et recherche	50
Numérique et ville intelligente	62
Mobilité, accessibilité et intermodalité	72
Fiches d'identité par intercommunalité	88

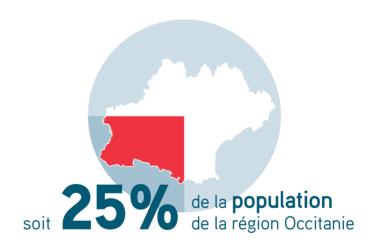
### INTRODUCTION

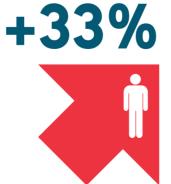
#### Le Dialogue en quelques chiffres

Ce document constitue un « porter à connaissance » sur le système urbain reliant Toulouse aux villes moyennes qui lui sont proches (entre 1h et 1h30). L'objectif est d'éclairer les décideurs locaux sur les dynamiques à l'œuvre, les équilibres territoriaux, les potentialités des agglomérations... afin de disposer d'un socle commun de connaissance préfigurant des stratégies de coopération.









d'**habitants supplémentaires** entre 2007 et 2042 pour les aires urbaines du Dialogue (projection Omphale de l'Insee)



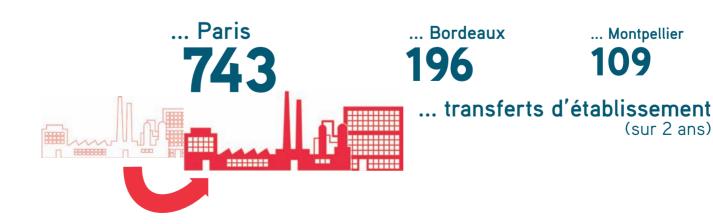


# flux sur 10 sont polarisés par 5 binômes :

- → Albi / Castres-Mazamet
- → Albi / Rodez
- → Montauban / Agen
- → Montauban / Cahors
- → Albi / Montauban

Dans ses **échanges** avec les grandes métropoles françaises, le système urbain toulousain cumule avec...





#### Éclairer notre connaissance du « système urbain » toulousain

Le diagnostic territorial ici proposé se décompose en deux parties. La première a pour objectif de décrire le système urbain associant Toulouse et les villes moyennes proches, dans le cadre de la nouvelle grande région Occitanie. Cette analyse géographique et relationnelle s'élargit aux territoires d'Agen et de Pamiers. La deuxième partie cible des sujets d'intérêt métropolitain autour desquels les intercommunalités adhérentes du Dialogue se retrouvent, partagent des enjeux de développement commun en résonance avec leurs politiques et celles de la région.

PREMIÈRE PARTIE

Le système urbain Toulouse - villes moyennes

#### Trois clés d'analyses géographiques :

#### 1. Le « maillage urbain » de la grande région

Les dynamiques démographiques, les trajectoires économiques, les équilibres géographiques, l'autonomie des territoires... constituent autant d'enjeux à réinterroger dans le cadre de la nouvelle région. Cette analyse est produite à partir du référentiel géographique des aires urbaines.

#### 2. Les « systèmes urbains » internes à la région

En 2012, la DATAR a rendu compte d'un important travail sur la définition de systèmes urbains locaux. Différents indicateurs de flux avaient été exploités et analysés de manière synthétique. L'exercice a ici été reconduit, toujours à l'échelle des aires urbaines, pour décomposer les systèmes territoriaux selon la nature des flux. Différentes « communautés » de territoires se dessinent.

# 3. Le rayonnement du système urbain de Toulouse et des villes moyennes

Au-delà des échanges « internes » qui maillent le système toulousain, il est proposé ici d'apprécier ses connexions « externes », en France et en Europe. Il s'agit d'un premier travail qui donne à voir sur les points de contact « préférentiels » et le degré d'ouverture du système toulousain.

#### DEUXIÈME PARTIE

# Du fait métropolitain aux axes de convergence

#### Quatre sujets d'intérêt métropolitain :

#### 1. L'économie et l'innovation

L'enjeu du développement économique repose largement sur l'ancrage de compétences fortes et transversales sur les territoires. Cette approche vise à décrire les systèmes de compétences locaux et à objectiver leur complémentarité.

#### 2. L'enseignement supérieur et la recherche

Il s'agit là de ressorts essentiels au développement local, en particulier pour les villes moyennes. Les enjeux reposent sur l'offre de formation à destination des étudiants, mais aussi sur les retombées économiques locales et la prise en compte de toutes les dimensions de la vie étudiante (logement, mobilité, santé...).

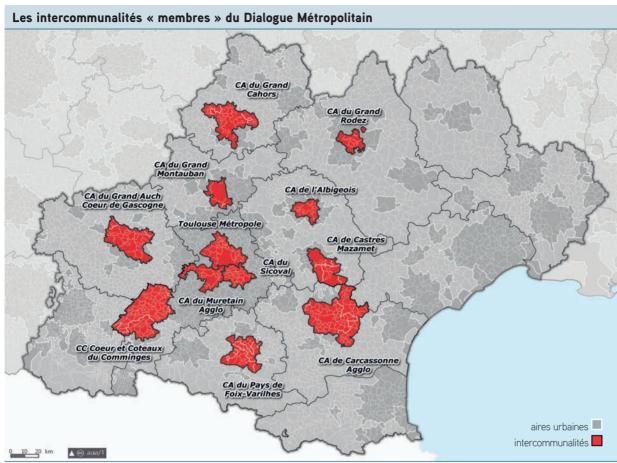
#### 3. Le numérique et la ville intelligente

Sujet transversal et d'avenir, le numérique recouvre des enjeux qui réinterrogent le développement de tous les territoires ; celui des infrastructures (THD, HD, 4D...), des usages et des services numériques.

Il est aussi un levier incontournable du développement territorial favorisant une inclinaison de l'économie vers une nouvelle « ère », celle des « solutions industrielles ».

#### 4. Mobilité, accessibilité et intermodalité

Accéder au système urbain, échanger au sein même du système et se déplacer à l'intérieur des agglomérations constituent trois échelles d'enjeux pour la coopération métropolitaine, complémentaires et imbriquées



Source : Insee, aua/T.

<b>Territoires</b> Intercommunalités Aires Urbaines	Nombre de communes (au 1er janvier 2017)	<b>Surface</b> (km²)	Nombre d'habitants (2014)	Nombre d'emplois (2014)
Toulouse Métropole	37	458	746 900	441 200
CA Muretain Agglo	26	321	116 700	36 500
CA Sicoval	36	248	73 800	31 000
AU Toulouse	453	5 381	1 312 300	592 200
CA Grand Auch Cœur de Gascogne	34	606	38 600	19 700
AU Auch	47	802	41 600	19 900
CA Grand Montauban	9	250	73 100	38 700
AU Montauban	33	796	109 000	45 300
CA Grand Cahors	36	594	40 900	18 900
AU Cahors	41	713	44 300	19 300
CA Grand Albigeois	16	212	81 900	36 900
AU Albi	45	590	99 000	39 700
CA Rodez Agglomération	8	207	55 200	33 600
AU Rodez	38	1 066	86 400	41 200
CA Castres-Mazamet	14	408	78 300	33 100
AU(s) Castres et Mazamet	34	550	93 100	36 000
CA Carcassonne Agglo	82	1 078	110 600	41 100
AU Carcassonne	71	805	98 200	42 800
CC Cœur et Coteaux du Comminges	104	994	44 100	17 000
AU Saint Gaudens	40	369	30 200	12 600
CA Pays Foix-Varilhes	43	473	31 800	13 300
AU Foix	17	213	18 400	8 800
Dialogue Métropolitain	445	5 849	1 491 900	761 000
AU(s) du Dialogue Métropolitain	819	11 285	1 932 500	857 800

Source : Insee, aua/T.

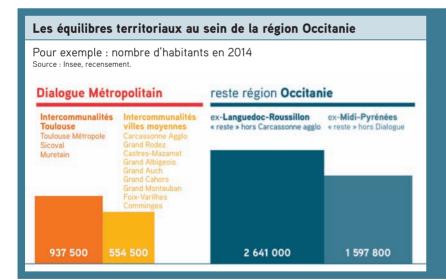
#### Indicateurs et questionnements retenus

#### **INDICATEURS D'ÉTAT:**

Cette approche recouvre différents types d'indicateurs : en « volume », « relatifs », « pondérés », indices de « spécificité », « tendanciels »... Ces indicateurs répondent à un même enjeu, celui d'éclairer les territoires, de les positionner entre eux.

#### Questionnements:

- ▶ Que représentent les territoires du Dialogue Métropolitain au sein de la nouvelle grande région Occitanie ?
- ▶ Que « pèsent » les villes moyennes ? Quel est leur facteur additionnel par rapport à Toulouse ? Quels équilibres ?
- ▶ Dans quelles dynamiques s'inscrivent les territoires du Dialogue Métropolitain?
- ➤ Comment se positionnent les territoires du Dialogue Métropolitain entre eux ? Vis-à-vis des autres territoires de la nouvelle région ?



Le graphique ci-contre vise précisément à établir la « réalité statistique » du Dialogue Métropolitain au sein de la région Occitanie.

En orange, figurent le poids et les volumes du Dialogue métropolitain : en orange foncé, les intercommunalités toulousaines ; en orange clair, les intercommunalités adossées aux villes moyennes.

En bleu, figurent le poids et les volumes du « reste » de la région Occitanie, c'est-à-dire en dehors des territoires du Dialogue Métropolitain : en bleu foncé, le reste de l'ex-région Languedoc-Roussillon ; en bleu clair, le reste de l'ex-région Midi-Pyrénées. Le « reste » ex-région Languedoc-Roussillon représente très souvent les volumes les plus importants, car seule l'intercommunalité de Carcassonne Agglo est retirée de la mesure statistique. Ce graphique est suivi en « fil rouge » dans l'ensemble du document.

#### **INDICATEURS SYSTÈMES:**

Il s'agit là d'indicateurs traduisant des échanges « physiques » d'un territoire à un autre, à travers des « flux », des « transferts », des « déplacements »... et des échanges « relationnels » mettant en évidence des formes de coopération entre deux, ou plusieurs, territoires. Ces indicateurs sont de nature à éclairer des « communautés » de territoires à travers les échanges qu'ils nourrissent.

#### Questionnements:

- ▶ Quels systèmes urbains maillent la nouvelle région Occitanie ?
  De quels territoires se composent ces systèmes urbains ? Que pèsent-ils ?
- ► Les systèmes urbains, et les communautés de territoires qu'ils représentent, évoluentils selon de la nature des flux, notamment entre flux économiques et flux résidentiels ?
- ▶ Quels liens et quels échanges entre Toulouse et les villes moyennes ? Quelles sont les villes moyennes les plus « en lien » avec Toulouse ?
- ▶ Quels sont les liens « préférentiels » à l'intérieur de la communauté de territoires ? Quels sont les villes moyennes qui polarisent les flux en dehors de Toulouse ?
- ➤ À travers les usages des habitants, quels « circuits » d'échanges apparaissent entre les territoires ?
- ▶ Quels échanges du système urbain toulousain avec les grandes métropoles françaises ? Quels sont les liens préférentiels ? Quel niveau de rayonnement du système urbain toulousain en Europe ?

Les flux d'échanges analysés			
Types de flux	Nombre de communes	Poids relatifs	
Migrations résidentielles	Mouvements de personnes dans le cadre d'un changement de domicile sur une période de 5 ans	<b>+++</b> ≈ 20%	
Déplacements domicile-travail	Mouvements d'actifs pour des mobilités fréquentes et répétitives entre lieu de domicile et lieu de travail	<b>+</b> < 2%	
Déplacements domicile-étude	Mouvements de personnes en étude pour des mobilités entre lieu de domicile et lieu d'étude	<b>+</b> ≈ 5%	
Séjours hospitaliers	Personnes en soins passant au moins une nuit dans un établissement de santé différent de leur lieu de domicile	<b>++</b> ≈ 10%	
Transferts d'établissements	Déplacements physiques des moyens de production d'un établissement d'un lieu géographique à un autre	<b>+</b> < 1%	
Relations sièges-	Établissements secondaires locaux rattachés à un établissement principal extérieur au territoire	<b>+</b> ≈ 2%	
établissements	ETP d'établissements secondaires locaux rattachés à un établissement principal extérieur au territoire	<b>+++</b> ≈ 30%	

Si ces données « flux » permettent de rendre compte des liens entre territoires, des précautions sont néanmoins à considérer dans leur analyse. Deux limites peuvent être posées. La première porte sur la représentativité des flux dans la plupart des cas assez faible, concerne la nature même des flux observés pouvant conduire à une lecture réductrice des échanges. Il serait utile, à la fois, de disposer de données en évolution et d'une plus grande variété de flux pour consolider l'analyse du système.



Les dynamiques de métropolisation dessinent une nouvelle géographie des espaces vécus. Les flux entre la métropole toulousaine et les villes moyennes proches donnent forme, en ce sens, à un vaste système urbain qui est bien plus qu'une simple juxtaposition de territoires. Cette « communauté » territoriale, élargie et réticulaire, compte pour 25 % à 50 % du potentiel de la grande région Occitanie et la contribution des villes moyennes, loin d'être résiduelle, abonde de moitié le poids de la métropole toulousaine. Le système urbain toulousain représente de fait un vecteur de développement clé pour la nouvelle région.

Dans cette première partie, il s'agit d'analyser la dynamique des espaces urbains et de leur mise en réseau dans la nouvelle région. L'approche est large et systémique. Elle couvre l'ensemble des grandes aires urbaines de la région Occitanie et certaines limitrophes. La maille géographique privilégiée est donc celle de l'aire urbaine. Ce périmètre, défini statistiquement, permet de rendre compte des territoires tels qu'ils sont vécus par les habitants. La correspondance avec les intercommunalités varie. Elle n'est en tout cas pas de nature à remettre en cause la perception qu'ont les décideurs de leur territoire.



#### AIRES URBAINES RÉGIONALES

	L'Occitanie, une grande région entre influences urbaines et identités rurales	12
<b>&gt;</b>	Une croissance démographique supérieure à la moyenne française	14
<b></b>	Jeunesse et emplois, deux facteurs de différenciation des territoires	16
<b></b>	Des portefeuilles d'activités « inégaux », des trajectoires économiques contrastées	18
<b></b>	Les grands établissements comptent pour la moitié des emplois salariés	20



#### SYSTÈMES URBAINS RÉGIONAUX

•	Deux grands systèmes urbains maillent la région	22
•	Des liens « préférentiels » au sein du système urbain toulousain	24
-	Les usages des habitants étirent les territoires	26



#### RAYONNEMENT NATIONAL ET EUROPÉEN

Les flux de personnes : une connexion aux grai	ndes métropoles françaises	28
Les flux économiques : l'influence déterminante	e de Paris	30
Toulouse, un rayonnement « intermédiaire » au	ı niveau européen	32
<ul> <li>Une dynamique transfrontalière qui reste limité</li> </ul>	ie.	34



## AIRES URBAINES RÉGIONALES

# L'Occitanie, une grande région entre influences urbaines et identités rurales

Avec 5 627 000 habitants, l'Occitanie est la quatrième région la plus peuplée de France. Les espaces urbanisés et ceux sous influence urbaine, assimilés au « périurbain », sont en forte croissance. Un modèle de développement banalise cette croissance : l'étalement urbain. C'est là un enjeu majeur des politiques d'aménagement, qu'elles soient régionales, métropolitaines ou d'agglomération.

Avec 1 492 000 habitants, le Dialogue Métropolitain représente 26 % de la population régionale.



Source : Insee, recensement - réalisation aua/T.

Les grandes aires urbair	nes de la région Occita	anie en chiffres
Aires urbaines (nombre de communes)	Nombre d'habitants (2014)	Nombre d'emplois (2014)
1. Toulouse (453)	1 312 300	592 200
2. Montpellier (116)	589 600	247 100
3. Perpignan (66)	317 200	109 900
4. Nîmes (50)	266 200	100 700
5. Béziers (40)	171 000	59 400
6. Tarbes (110)	115 800	44 400
7. Alès (52)	114 100	37 300
8. Montauban (33)	109 000	45 300
10. Albi (46)	99 000	39 700
9. Carcassonne (71)	98 200	37 500
11. Narbonne (24)	92 200	35 200
12. Sète (7)	91 800	28 200
13. Rodez (38)	86 400	41 200
14. Castres (26)	67 600	27 700
15. Saint-Cyprien (11)	52 400	14 300
16. Lunel (9)	49 300	14 000
17. Cahors (41)	44 300	19 300
18. Auch (47)	41 600	19 900
19. Pamiers (29)	35 100	14 300
21. Beaucaire (2)	30 400	10 200
20. Saint-Gaudens (40)	30 200	12 600
22. Castelsarrasin (4)	27 000	11 300
23. Figeac (33)	25 700	11 900
24. Bagnols-sur-Cèze (4)	22 200	11 300

Source : Insee, recensement.

# Une empreinte encore importante de la ruralité

À l'échelle des communes, 60 % de la région Occitanie est considérée comme rurale, soit 10 points de plus qu'au niveau national. Ce caractère singulier se lit à travers ses paysages et son activité agricole qui reste forte et prégnante.

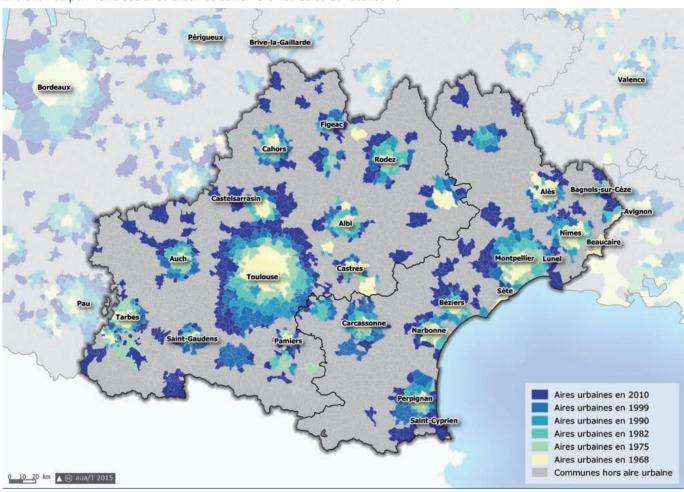
#### Une forte « poussée » des espaces urbains

Le rayonnement des villes et des grands pôles d'emplois s'intensifient depuis les années 90. Cette influence « galopante » s'opère par prélèvement de terres agricoles et naturelles.

Deux maillages urbains se combinent dans la nouvelle grande région : un modèle gravitaire en ex-Midi-Pyrénées et un modèle front littoral pour l'ex-Languedoc-Roussillon. Concernant les territoires du Dialogue, l'influence urbaine de Toulouse rejoint désormais celle de Montauban au nord. Toutes les aires sont en croissance, signe que le phénomène de péri-urbanisation concerne tous les territoires.

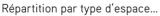
#### Des aires d'influence urbaine qui s'élargissent...

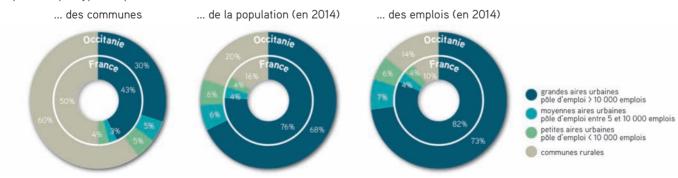
Évolution du périmètre des aires urbaines aux différentes dates du recensement



Source : Insee, recensement - réalisation aua/T.

#### ... et qui concentrent les habitants et les emplois





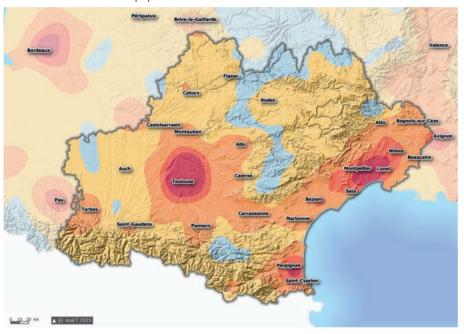
Source : Insee, recensement - réalisation aua/T.

#### Une croissance démographique supérieure à la moyenne française

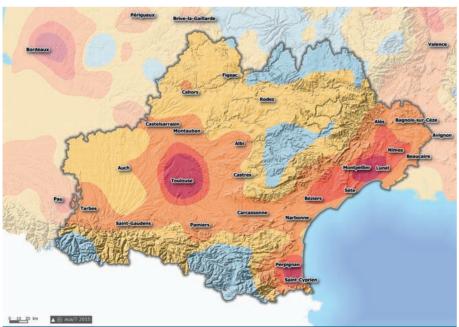
Entre 2008 et 2013, la population régionale s'est accrue de 264 000 habitants supplémentaires, soit l'équivalent d'une aire urbaine de la taille de Nîmes. En variation, cette croissance représente une augmentation de + 4,9 % sur la période, soit 2,3 points de plus qu'au niveau national. La dynamique bénéficie essentiellement aux grands pôles urbains et aux espaces qui leur sont proches.

## Des dynamiques qui s'élargissent à l'ensemble de l'aire métropolitaine toulousaine

Variation de la densité de population entre 1990 et 2007...



... et entre 2007 et 2012



Source : Insee, recensement - réalisation aua/T.

#### Un accueil résidentiel qui s'intensifie le long des grands axes

Peu de grands territoires de la nouvelle région échappent à la dynamique démographique. C'est également le cas pour la Nouvelle-Aquitaine et, de l'autre côté des Pyrénées, en Espagne.

Les densités de population tendent néanmoins à se polariser. Cette polarisation concerne préférentiellement les grandes métropoles et les territoires proches. De grands couloirs d'urbanisation se dessinent, ainsi que des zones d'influence métropolitaine.

# Dans le sillage de Toulouse, les villes moyennes renforcent leur attractivité

Si la grande aire urbaine de Toulouse constitue l'une des plus fortes croissances nationales, les villes moyennes qui gravitent autour d'elle s'inscrivent également dans une plus grande attractivité.

Désormais, leurs échanges sont plus équilibrés avec la métropole régionale. Surtout, elles exercent une attractivité beaucoup plus large qu'avant. Leurs échanges avec les autres régions françaises leur sont nettement favorables, constituant un signe fort de la nouvelle attractivité de ces territoires.

#### Des disparités territoriales face aux facteurs de développement démographique

À deux exceptions près (Tarbes et Castres), toutes les grandes aires urbaines régionales bénéficient d'un excédent migratoire entre 2007 et 2012. Les territoires maritimes (Béziers, Alès, Perpignan, Sète) sont les plus excédentaires et tirent la moyenne régionale qui est de 3,4 points supérieure à celle du pays. Cette attractivité est d'autant plus forte qu'il est aussi à considérer des fréquentations touristiques très élevées durant la période estivale.

Le développement « endogène » constitue un autre moteur démographique pour les aires urbaines régionales. Là encore, très peu d'aires sont concernées par un solde naturel déficitaire. Les profils sont assez homogènes, hormis pour les deux Métropoles (Toulouse et Montpellier), Nîmes et Montauban qui se caractérisent par des naissances, à la fois, très nombreuses et très supérieures aux décès. Leur solde naturel est supérieur à la moyenne nationale. Cette situation n'est pas sans incidence en matière de politiques publiques, notamment concernant la gestion des équipements et services: petite enfance, scolaire, jeunesse...

#### Des projections de population qui questionnent l'attractivité des territoires

Entre 1999 et 2007, la plupart des aires urbaines ex-midi-pyrénéennes ont connu une importante croissance démographique. Cette période a servi de référence à la projection de population réalisée par l'Insee à l'horizon 2030-2040.

Toulouse, Montauban et Foix-Pamiers pourraient, selon ce scenario, connaître une croissance de 35 à 40 %. Ces taux témoignent de l'influence du dynamisme toulousain, la métropole ayant le taux de croissance le plus élevé du pays porté notamment par l'excédent naturel et la jeunesse de sa population. Pour Albi et Rodez, les projections tablent sur une croissance autour de 20 %, surtout due à l'apport migratoire pour Albi. Cet apport explique également le taux de 15 % de croissance démographique pour Castres, Cahors et Auch, un taux proche de la moyenne nationale. À Carcassonne, les hypothèses tablent sur une croissance de + 13 % considérée comme « modeste » dans le contexte

Cette croissance démographique projetée ne doit pas occulter le vieillissement de la population, particulièrement marqué pour Cahors, Auch et Albi. Partout sauf à Toulouse, la part de la population d'âge actif, majoritaire en 2007, n'approcherait plus que les 40 à 45 % à terme.

#### Les nouveaux arrivants et les naissances alimentent la croissance démographique

Évolution de la population entre 2007 et 2012 due...

au solde naturel



... au solde migratoire « apparent »



Note de lecture : Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et de décès sur un territoire. On parle d'excédent naturel quand les naissances sont supérieures aux décès. Le

solde migratoire « apparent » est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties.

Source : Insee, recensement - réalisation aua/T.

# Jeunesse et emploi, deux facteurs de différenciation des territoires

La région Occitanie est en retrait par rapport à la tendance nationale en matière de populations jeunes et d'emplois offerts (rapportés à la population résidente). Les écarts intra régionaux sont également importants. L'Occitanie se caractérise par des profils de population très différents. La situation des aires urbaines est également très contrastée.

#### Avec 428 700 habitants de moins de 25 ans, le Dialogue Métropolitain représente 28 % de la population régionale « jeune ».



Source : Insee, recensement - réalisation aua/T.

# Les fonctions métropolitaines « captent » la jeunesse

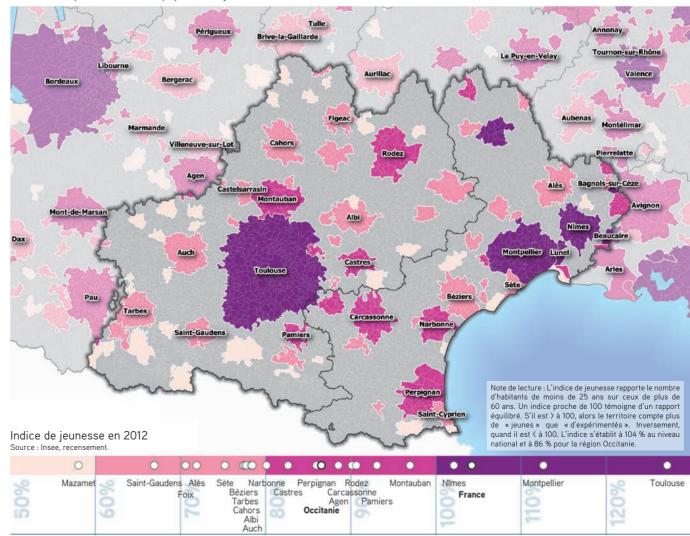
Le marché de l'emploi, l'offre d'enseignement supérieur, les grands équipements... sont autant de vecteurs qui attirent les populations jeunes.

Les naissances sont plus nombreuses là où résident les jeunes actifs trentenaires, les étudiants se concentrent au plus près de l'offre de formation... Ces pratiques du quotidien tendent à un rajeunissement de la population au sein des deux métropoles régionales. Il en est de même pour l'aire urbaine de Nîmes et, de manière moins attendue, pour celle de Millau.

Le rapport « jeunes » / « expérimentés » est équilibré pour d'autres grandes aires urbaines régionales : Montauban, Pamiers, Rodez, Carcassonne, Perpignan, Castres et Narbonne.

#### Une présence plus importante des jeunes dans les métropoles

Niveau de représentation des populations jeunes de moins de 25 ans (2012)



#### De forts écarts en matière d'autonomie territoriale

L'autonomie territoriale recouvre ici la capacité des territoires à « offrir » à leur population résidente des emplois. On parle aussi d'équilibre habitants / emploi. Ce ratio est nettement défavorable aux aires urbaines de la région languedocienne. Même Montpellier est en retrait, avec 2,37 habitants pour 1 emploi, alors que pour Toulouse le ratio s'établit à 2,20.

Les niveaux d'autonomie les plus favorables concernent des aires urbaines assez différentes. Auch et Rodez font valoir leur rôle de centralité dans leur zone d'influence départementale. Figeac et Foix bénéficient certainement d'un effet taille en agglomérant peu d'habitants. La première dispose en plus d'un tissu économique bien orienté. Villefranche-de-Rouergue et Bagnères-de-Luchon complètent le tableau.

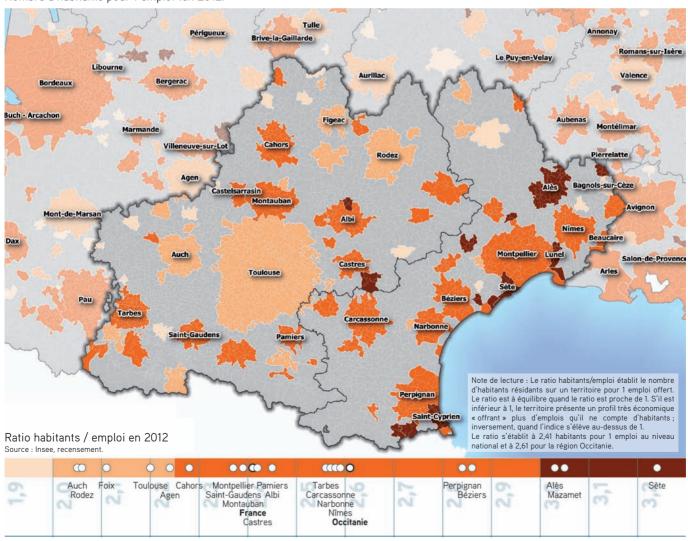
Avec 721 800 actifs résidants, le Dialogue Métropolitain représente 28 % de la population active régionale.



Source : Insee, recensement - réalisation aua/T.

#### Des aires urbaines languedociennes moins dotées en emplois

Nombre d'habitants pour 1 emploi (en 2012)

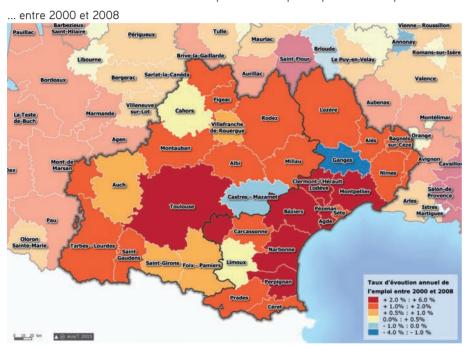


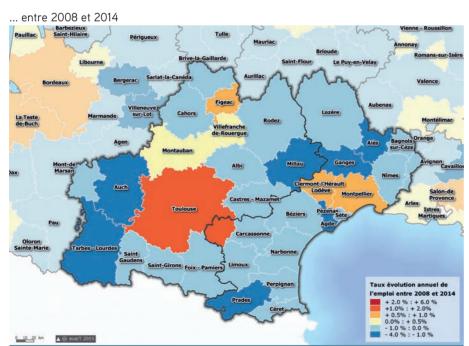
# Des portefeuilles d'activités « inégaux », des trajectoires économiques contrastées

L'Occitanie se positionne en deuxième position, derrière l'Île-de-France, en matière de créations d'emplois. Cette dynamique fléchit très nettement dans la crise, mettant en évidence des économies locales plus sensiblement exposées. Ce contexte interpelle les politiques de développement territorial et régional sur les mutations économiques à l'œuvre et leur incidence sur l'emploi.

#### La crise impacte fortement l'emploi sur l'ensemble des territoires

Taux de variation annuel du nombre d'emplois salariés privés par zone d'emploi...





Source : Unedic pour la période 2000-2008, Acoss pour la période 2008-2014

# Des écosystèmes métropolitains globalement plus dynamiques et résistants

Les zones d'emplois de Toulouse et de Montpellier concentrent 41 % des emplois régionaux. Leurs trajectoires influencent donc très fortement la dynamique de la région toute entière.

Entre 2000 et 2008, 114 000 gains nets d'emplois ont été dégagés sur ces deux zones d'emplois métropolitaines, soit 60 % de la croissance régionale, l'équivalent du poids tout entier de l'aire urbaine de Perpignan.

Depuis 2008, la crise freine la dynamique d'emplois, y compris sur ces deux territoires. Les gains s'établissent à + 33 500 emplois sur la période, soit trois fois plus que la croissance régionale, sous-tendant des pertes d'emplois ailleurs.

# D'autres écosystèmes, de taille intermédiaire, également « efficaces »

La croissance économique n'est pas réservée aux métropoles. La taille n'est pas une garantie. L'efficacité repose aussi sur « des effets de composition (portefeuille d'activités) et la croissance antérieure, qui capturent, d'une certaine façon, le poids de l'histoire ».\*

Dans la période antérieure à la crise, les zones d'emploi intermédiaires ont ainsi dégagé 75 400 gains nets d'emplois. Perpignan (+ 11 800), Nîmes (+ 9 600), Béziers (+ 6 700), Narbonne (+ 5 700), Tarbes-Lourdes (+ 5 500)... représentent les plus fortes évolutions.

Dans la crise, ces territoires décrochent plus rapidement que les autres ; ils perdent 22 500 emplois au total. Toutefois, certaines zones résistent, bénéficiant « d'avantages » sectoriels, comme Montauban (+ 880 emplois), Figeac (+ 480), Clermont-l'Herault – Lodève (+ 250) et Villefranche-de-Rouergue (+ 130).

<sup>\*</sup> cf. article d'Olivier Bouba-Olga et Michel Grossetti : « La métropolisation, horizon indépassable de la croissance économique ? ».

#### Un recul plus fort des activités résidentielles

Entre 2000 et 2008, le développement des activités résidentielles s'est accompagné de 124 700 gains nets d'emplois dans la région. La crise a « sanctionné » plus durement ces activités ; seulement 3 100 emplois supplémentaires ont été dégagés depuis 2008. Ce « coup de frein », lié à la baisse de la demande intérieure et du tourisme, impacte plus fortement les zones d'emploi du littoral. Pour la partie Midi-Pyrénéenne, à l'exception des zones de Toulouse et de Montauban, « boostées » par leur moteur démographique, toutes subissent un même repli de l'économie résidentielle.

La singularité de la région repose sur l'évolution de ses activités productives. Alors qu'elles perdent des emplois au niveau national, elles restent favorablement orientées en Occitanie. Les situations sont évidemment très contrastées et renvoient à des configurations territoriales très différentes. Toulouse et Montpellier mais aussi Narbonne, Montauban, Albi et Cahors parviennent encore à dégager des gains d'emplois dans la crise.

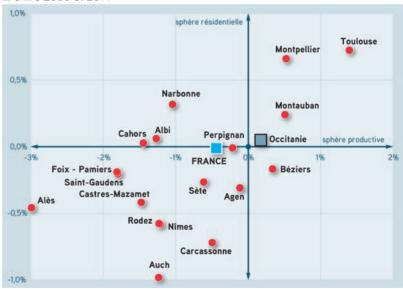
#### Des ressorts économiques en « panne » depuis 2008

Décomposition du taux de variation annuel de l'emploi salarié privé par sphère d'activité à l'échelle des zones d'emplois...

#### ... entre 2000 et 2008



... entre 2008 et 2014



Note de lecture

Sphère productive : ensemble des activités qui concourent à la production de biens. Des biens qui se destinent préférentiellement aux marchés extérieurs. Cette sphère englobe les activités traditionnelles de fabrication et les services connexes qui interviennent dans la production (ingénierie, R&D, informatique...).

Sphère résidentielle: ensemble des activités qui répondent aux besoins quotidiens et de proximité des habitants. Cette

sphère concerne essentiellement des services à la population, et plus largement toutes personnes présentes sur le territoire (commerce hôtellerie-restauration santé )

En abscisses, les évolutions liées aux activités de la sphère productive ; en ordonnées celles liées à la sphère résidentielle. La combinaison des deux renseigne l'évolution annuelle totale de l'emploi par zone d'emploi

Sources : Unedic pour la période 2000-2008, Acoss pour la période 2008-2014 ; réalisation aua/T.

#### Les grands établissements comptent pour la moitié des emplois salariés

Le poids que représentent les établissements de plus de 50 salariés dans la région Occitanie est supérieur à la moyenne nationale. C'est là un signe important sur la structure du tissu économique de la région. Les enjeux d'ancrage des entreprises et des compétences économiques sont de ce fait particulièrement sensibles dans la région.

Avec 2 140 entreprises de plus de 50 salariés, le Dialogue Métropolitain représente 38 % des grandes entreprises régionales.



Source : Insee, CLAP - réalisation aua/T

#### De grands établissements qui s'agglomèrent

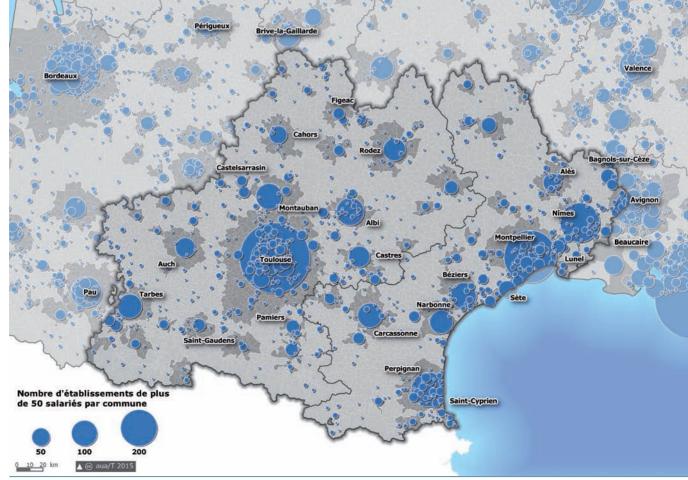
La présence de grands établissements sur un territoire peut être un facteur positif de développement. Ces établissements ont un rôle d'entraînement sur le reste de l'économie locale, de manière directe ou indirecte. Ils peuvent, néanmoins, représenter une fragilité en cas de trop grande dépendance à ces établissements.

La filière aéronautique et spatiale concentre une grande partie de ces établissements qui recherchent une proximité géographique. L'agglomération toulousaine compte ainsi 25 des 50 principaux employeurs régionaux du secteur marchand.

Au-delà des deux métropoles régionales, le poids des grands établissements dans l'emploi salarié (privé et public) est élevé pour les aires urbaines de Nîmes (50,6 %), d'Albi (50,4 %), de Tarbes (49,7 %), de Foix (48,8 %), d'Auch et de Rodez (47,6 % chacune).

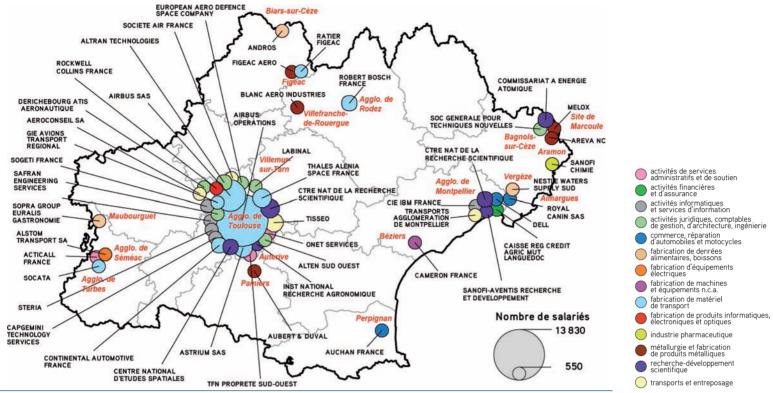
#### 90% des grands établissements sont localisés dans les aires urbaines

Nombre d'établissement de plus de 50 salariés par commune en 2012



#### Des aires urbaines languedociennes moins dotées en emplois

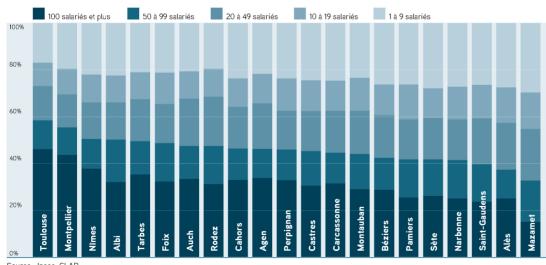
Les 50 principaux employeurs du secteur marchand en 2012



 $Source: Insee\ Analyses\ Midi-Pyrénées-n°16,\ avril\ 2015-\ «\ Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées,\ le\ grand\ sud\ attractif\ ».$ 

#### La présence de grands établissements, un indicateur de rayonnement des territoires

Répartition de l'emploi salarié par taille d'établissement en 2012



Source: Insee, CLAP

Note de lecture : Les données ici traitées prennent aussi en considération les établissements relevant du secteur non marchand. Cette prise en compte renforce le poids des grands établissements dans l'emploi



## SYSTÈMES URBAINS RÉGIONAUX

#### Deux grands systèmes urbains maillent la région

L'accroissement de la mobilité des personnes et des biens est une caractéristique majeure du XXI<sup>e</sup> siècle. Au quotidien, des échanges se nouent entre territoires mettant en évidence des systèmes urbains locaux.

La DATAR a identifié 26 systèmes urbains de proximité en France (hors Paris) : deux pour la région autour de Toulouse et de Montpellier, six dans le grand sud-ouest. Cette perception nouvelle du territoire ouvre des perspectives, là aussi, nouvelle en matière d'aménagement du territoire.

#### Qu'est-ce qu'un système urbain ?

Un système urbain se caractérise « par des villes et des flux, en un système d'interface qui s'apprécie dans la combinaison du lieu et du lien, du réseau et du territoire » (Datar et Géographie -Cités, 2011).

Cette approche a pour but de proposer une nouvelle lecture de la structuration du territoire, fondée sur les « flux » entre les aires urbaines et non plus sur la géographie de l'urbanisation et la concentration des fonctions socio-économiques, comme c'est habituellement le cas. En quoi ces flux font système(s)? Comment « fonctionne » véritablement le territoire ? Quel degré d'implication des flux constatés dans les grands réseaux internationaux de la mondialisation?

Pour ce faire, sept indicateurs de liens ont été pris en compte par la Datar :

- les migrations résidentielles,
- les déplacements domicile-travail,
- le lien résidence principale-résidence secondaire,
- le réseau Grande Vitesse (aérien et ferroviaire),
- les réseaux de recherche PCRD,
- les relations sièges-établissements secondaires dans tous les secteurs,
- les relations sièges-établissements dans les secteurs innovants.

La combinaison de ces sept «types» de liens donne un indicateur synthétique qui délimite les contours des 26 systèmes urbains de proximité de la France (hors Paris).

# Les systèmes urbains locaux identifiés par la Datar ... au niveau national Les systèmes interurbains régionaux ou interrégionaux Datar

#### Des systèmes urbains qui « collent » aux anciennes régions

À l'échelle de la région Occitanie, l'observation des flux urbains fait cohabiter deux systèmes urbains locaux : un système en étoile autour de Toulouse, un autre en forme de chapelet de Nîmes à Perpignan. Ces systèmes se rapprochent au niveau des aires urbaines de Carcassonne et de Millau. L'un des enjeux de la grande région sera de faire fonctionner ensemble ces deux systèmes, jusqu'alors assez indépendants l'un de l'autre. Un troisième système urbain, au fonctionnement moins centralisé que les précédents, se dessine à l'extrémité ouest de la grande région, avec Tarbes et Lourdes

Au sein du système urbain toulousain, les flux majeurs concernent les migrations résidentielles et les résidences secondaires, ainsi que les liens établissementssièges notamment dans les secteurs innovants. Le système montpelliérain montre une importance relative plus élevée des partenariats scientifiques entre ses pôles. Les villes de ce système ont également chacune de forts liens avec Paris, alors que l'arrimage à la capitale du système toulousain passe surtout par sa métropole.

davantage tournées vers la façade atlantique que vers

l'arc méditerranéen.

Source : DATAR

#### Le système urbain local de Toulouse relie 18 aires urbaines

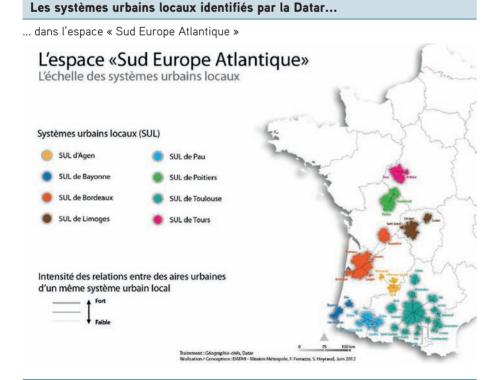
Le système urbain toulousain se compose des aires urbaines de Toulouse, Auch, Montauban, Cahors, Figeac, Decazeville, Villefranche-de-Rouergue, Rodez, Albi, Castres, Mazamet, Castelnaudary, Carcassonne, Limoux, Pamiers, Foix, Saint-Girons et Saint-Gaudens. Ces pôles sont reliés par des liens préférentiels. Cela ne signifie pas qu'ils sont exclusifs. D'autres échanges se nouent en dehors du système de proximité.

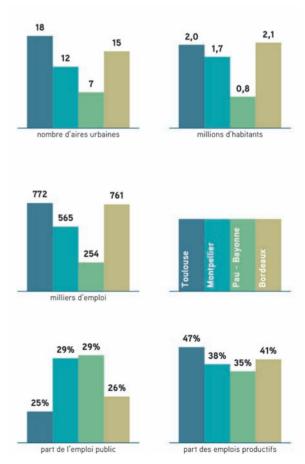
Des sous-systèmes sont également à considérer. L'analyse de la Datar identifie notamment un soussystème propre à l'aire urbaine de Rodez qui se rattache, dans un second temps, au système toulousain. En Aquitaine, un autre sous-système s'organise autour d'Agen.

Le système urbain de Toulouse est sensiblement équivalent à celui de Bordeaux en nombre d'emplois et d'habitants. La part des emplois productifs y est, en revanche, sensiblement supérieure.

#### Toulouse, Bordeaux, Montpellier: trois systèmes urbains proches

Chiffres-clés des systèmes urbains locaux





Source : Insee, recensement

#### Des liens « préférentiels » au sein du système urbain toulousain

L'aire urbaine de Toulouse remplit une fonction centrale au sein du système urbain, géographique et relationnelle. Pour l'essentiel des flux, seulement un sur dix « échappe » à l'aire toulousaine. Ces échanges, hors Toulouse, sont polarisés, par ordre d'importance, par les aires moyennes d'Albi, de Castres-Mazamet, de Montauban et de Rodez.

#### 5 types de flux observés :

- Les migrations domicile-travail : ces flux concernent des personnes en emploi ; il s'agit de mobilités fréquentes, répétitives et structurantes à l'échelle locale.
- Les migrations domicile-travail des cadres des fonctions métropolitaines: ces flux portent uniquement sur des cadres en emploi dans des activités métropolitaines, plus intenses et présentes en ville.
- Les migrations résidentielles : ces flux englobent l'ensemble des personnes qui changent de commune de résidence lors d'un déménagement.
- Les relations sièges-établissements : ces flux renseignent les effectifs équivalents temps plein (ETP) d'établissements ayant leur siège dans une autre commune.
- Les transferts d'établissements : ces flux décomptent les établissements transférant leurs moyens de production d'un lieu géographique à un autre.

# Des échanges concentrés par l'aire urbaine de Toulouse

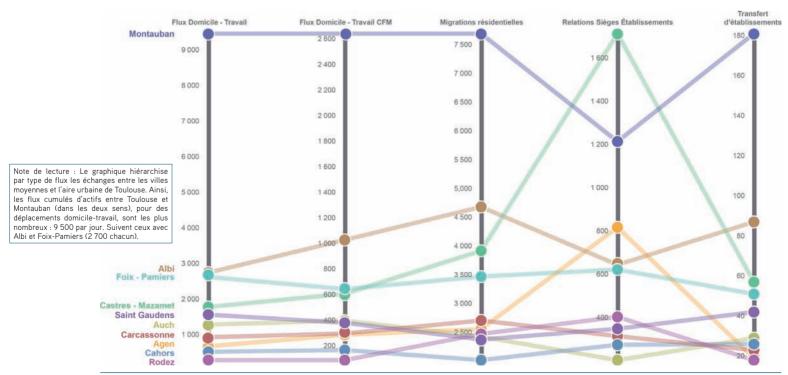
L'aire urbaine de Toulouse pèse pour 90 % des échanges au sein du système urbain. Ce poids prépondérant est une réalité pour la plupart des flux, hormis pour les relations sièges-établissements (exprimées en ETP) pour lesquelles les échanges entre villes moyennes représentent 25 % des flux.

L'aire urbaine de Toulouse échange « préférentiellement » avec les aires les plus proches géographiquement. Il en est ainsi avec les aires de Montauban, d'Albi et de Foix-Pamiers (dans cet ordre pour l'essentiel des flux). Viennent ensuite Castres-Mazamet et Saint-Gaudens ; Castres-Mazamet qui nourrit, par ailleurs, des relations « dominantes » avec Toulouse dans les liens sièges-établissements (liés en grande partie aux implantations du groupe Pierre Fabre).

Les échanges avec les autres aires sont plus mesurés, hormis avec Agen concernant les liens siègesétablissements.

#### L'axe Toulouse-Montauban génère les flux les plus nombreux

Flux d'échanges entre l'aire urbaine de Toulouse et les villes moyennes



#### Les échanges entre villes moyennes structurés autour de cing « binômes »

Entre 40 % et 70 % des flux hors Toulouse sont polarisés, selon leur nature, par les relations territoriales suivantes ·

#### • Albi / Castres-Mazamet

Plus de 1000 déplacements domicile-travail, en cumulé, s'opèrent entre les deux aires urbaines, soit 40 % des échanges entre villes moyennes. Ce fort lien « tarnais » est également dominant pour les autres types de flux, même s'il s'établit davantage autour des 20 %.

#### • Albi / Rodez

Ce duo entretient des échanges nourris, en particulier en matière de migrations résidentielles : 650 personnes ont déménagé entre les deux aires urbaines en cing ans. Les transferts d'établissements y sont également plus importants qu'ailleurs.

#### Montauban / Agen

Le binôme figure dans le « Top 5 » de l'ensemble des flux observés entre villes moyennes. Les liens économiques y sont plus intenses, notamment à travers les relations sièges-établissements qui concernent en cumulé près de 200 emplois en équivalent temps plein.

#### • Montauban / Cahors

Leur proximité géographique favorise les déplacements domicile-travail, avec près de 400 mouvements d'actifs (dans les deux sens) par jour entre elles. Il s'agit du second flux, en volume, le plus important derrière Albi / Castres-Mazamet.

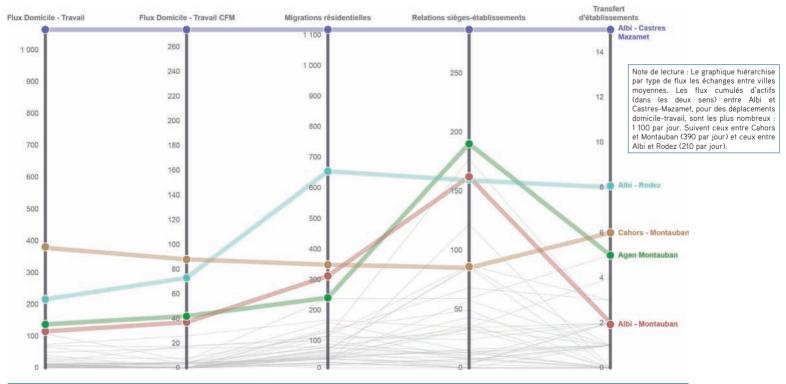
#### Albi / Montauban

Leurs échanges participent à la concentration des flux dans le nord-ouest du système urbain toulousain. Leurs relations se vérifient sur l'ensemble des flux observés, à l'exception des transferts d'établissements.

D'autres flux nourrissent le système urbain en dehors de Toulouse. Les relations sièges-établissements, mettant en exergue des réseaux d'acteurs économiques localisés, tissent une toile d'échanges plus large que la plupart des autres flux. Des binômes moins « attendues » ressortent de ces relations, notamment Castres-Mazamet / Rodez ou Auch / Rodez. Même si les volumes sont faibles, les transferts d'établissements dévoilent également des échanges plus diversifiés, en particulier entre Carcassonne et Castres-Mazamet ou entre Auch et Montauban.

#### La relation Albi-Castres-Mazamet, « en tête » des échanges entre villes moyennes

Flux d'échanges entre villes moyennes



#### Les usages des habitants étirent les territoires

Au quotidien ou de manière plus exceptionnelle, les pratiques des habitants mettent en relation les territoires. En matière de consommation commerciale, des zones de chalandise se dessinent de manière plus ou moins étendue. La fréquentation des équipements de santé montre des « pôles » territoriaux dont l'influence dépasse le bassin de vie de proximité.

#### La fréquentation des établissements de santé « fait système »

La majorité des séjours hospitaliers restent « internes » aux aires urbaines. L'aire urbaine de Toulouse est à ce titre la plus « autonome » (95 % des séjours), suivie de Montauban, Agen et Albi (entre 81 % et 82 % des séjours). Le niveau de « dépendance » est, à l'inverse, plus fort pour les aires urbaines de Pamiers - Foix et de Saint-Gaudens: entre 36 % et 38 % des séjours hospitaliers des résidents de ces aires urbaines s'effectuent dans un établissement toulousain. Ces flux sont évidemment dépendants de l'offre en équipements de santé disponibles sur les territoires.

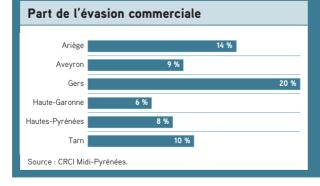
Au nord du système, l'aire de Montauban (son hôpital et ses trois cliniques) polarise les flux de santé, en particulier vis-à-vis de Cahors, d'Agen et, à un niveau moindre, d'Albi et de Rodez. Les échanges avec l'aire de Toulouse lui sont même excédentaires : 7 200 patients toulousains ont effectué, en 2013, un séjour hospitalier dans l'aire urbaine de Montauban ; ils sont 5 600 dans le sens inverse

Ces flux de santé entre aires urbaines sont donc importants. L'aire urbaine de Toulouse capte 7 % des patients résidant dans les villes moyennes, soit 40 000 séjours hospitaliers. Les villes moyennes, quant à elles, en captent 3 %, soit 14 000 séjours hospitaliers.

#### Enquête consommation des ménages

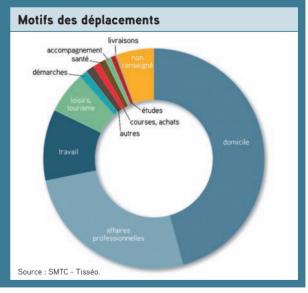
La CRCI de Midi-Pyrénées a réalisé en 2014 une enquête de consommation auprès de 10 000 ménages résidant en Midi-Pyrénées. enquête porte sur les comportements d'achat : qui consomme quoi ? Où ? Comment ? Quelles évolutions depuis 2009?

L'évasion commerciale définit la part des dépenses effectuées par les ménages sur un territoire différent de celui de leur lieu de résidence. Pour la plupart des départements de Midi-Pyrénées, cette évasion est relativement faible et en baisse par rapport à 2009. La vente à distance modifie les comportements et les échanges à l'intérieur de la région. Elle constitue désormais la première destination d'évasion pour de très nombreux départements.



#### Enquête cordon

En complément de l'Enquête Ménages Déplacements, le SMTC-Tisseo a fait réaliser une Enquête cordon, en 2013, pour mesurer et qualifier le trafic routier « sortant » de l'agglomération toulousaine. Sur l'ensemble de ces flux sortants, 1 sur 4 se fait à destination des aires urbaines proches. 46 % des sortants regagnent leur domicile, 26 % concernent des déplacements professionnels, 10 % vont à leur travail et 6 % portent sur un motif loisir et tourisme.



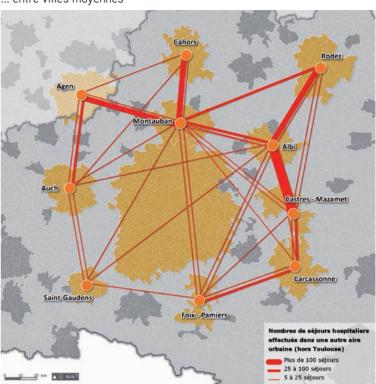
#### En 2013, 54 000 séjours hospitaliers s'effectuent entre aires urbaines...

Nombre de séjours hospitaliers en 2013...

... entre l'aire urbaine de Toulouse et celles des villes moyennes

# Cahors Montauban Castres - Mazamet Plus de 5 000 séjo 2 500 à 5 000 séiou 20 km ▲ @ aua/T

#### ... entre villes moyennes

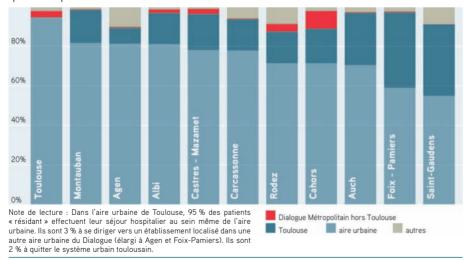


Note de lecture : Les cartes ci-dessus décomposent les flux liés aux séjours hospitaliers. Ces flux mettent en relation une aire urbaine de résidence et une aire urbaine où sont effectués les soins. Un séjour hospitalier se caractérise par le fait d'avoir passé au moins une nuit dans l'établissement.

Source : ARS, réalisation aua/T.

#### ... soit des séjours qui concernent 10% des patients

Répartition des séjours hospitaliers en 2013 (pour 100 patients résidant dans les territoires d'étude)



Source : ARS, réalisation aua/T.



### RAYONNEMENT NATIONAL ET EUROPÉEN

# Les flux de personnes : une connexion aux grandes métropoles françaises

Les migrations de personnes, actifs résidents ou nouveaux habitants, constituent des marqueurs de l'attractivité du territoire toulousain, élargi aux villes moyennes. Même si les échanges sont intenses avec Paris (35 % à 40 % des flux), les connexions s'ouvrent plus largement ; Bordeaux, Montpellier, Lyon et Marseille - Aix-en-Provence constituant les principales accroches.

#### Des déplacements d'actifs « résiduels »

Les échanges domicile-travail, au-delà des aires urbaines, représentent de très faibles volumes. Les flux cumulés avec les 46 aires urbaines de plus de 200 000 habitants pèsent, ainsi, à peine 2 % de l'ensemble des déplacements domicile-travail.

Ces échanges d'actifs avec les grandes aires urbaines sont globalement déficitaires au système urbain toulousain, y compris avec les grandes métropoles locales que sont Bordeaux et Montpellier.

Ces échanges sont également fortement polarisés : 75 % s'opèrent avec seulement 8 métropoles, dont 40 % avec Paris, pour un solde négatif s'établissant à 4 140 actifs.

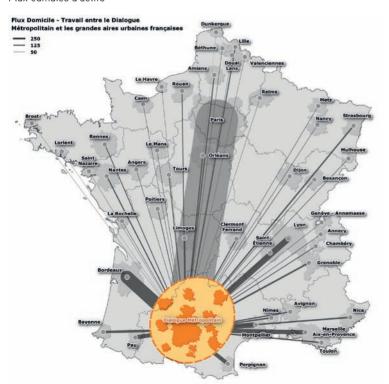
#### Une attractivité résidentielle sans borne

Les migrations résidentielles constituent des flux structurants, qui ont renouvelé la population de 20 % en cinq ans. Les échanges débordent même des limites nationales, avec de nombreux nouveaux arrivants depuis l'étranger : environ 11 % de l'ensemble des « entrants ». Dans ses échanges avec les grandes aires urbaines françaises, le système urbain toulousain dégage, en cinq ans, un excédent net de 39 000 habitants. À l'exception de Bayonne et de Genève-Annemasse, tous les échanges sont favorables au système toulousain. Cette attractivité n'est pas réservée à l'aire urbaine de Toulouse. Les villes moyennes y contribuent très largement, en captant 17 % des nouveaux arrivants « métropolitains ».

#### Une logique de proximité pour les navettes domicile-travail

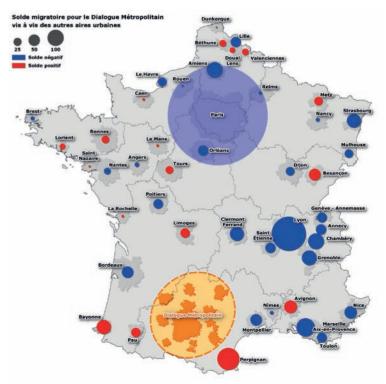
Les migrations domicile-travail en 2011

Flux cumulés d'actifs



Note de lecture : La carte de gauche renseigne les migrations d'actifs, dans leur déplacement domicile-travail, entre les aires urbaines du Dialogue (élargi à Agen, Pamiers et Foix) et les grandes aires urbaines françaises. Ces flux font le cumul des échanges en entrées et en sorties. Le solde de ces échanges est établi dans la

Solde des échanges migratoires



carte de droite : les ronds rouges illustrent des échanges excédentaires pour le Dialogue (plus d'entrées d'actifs que de sorties), inversement pour les ronds bleus. Plus la taille des cercles est grande, plus le solde est important.

#### Paris, un poids majeur dans les relations résidentielles

Les 10 premières aires d'échanges du Dialogue Métropolitain (élargi à Agen et Pamiers) pour des flux « résidentiels »

Migrations domicile-travail (2011)

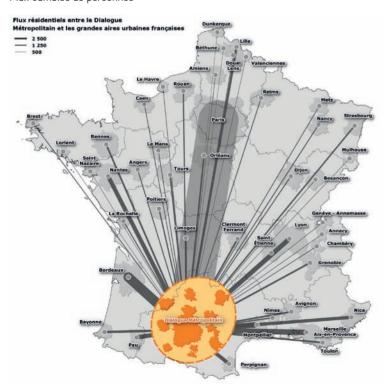
Aires urbaines	Flux cumulés
1. Paris	6 430
2. Bordeaux	1 960
3. Lyon	910
4. Montpellier	790
5. Marseille - Aix-en-Provence	660
6. Pau	630
7. Perpignan	590
8- Bayonne	370
9. Grenoble	250
10. Nice et Limoges	230
Grandes aires urbaines* (hors Paris)	9 950

Migrations résidentielles (sur 5 années)	
Aires urbaines	Flux cumulés
1. Paris	61 670
2. Bordeaux	14 750
3. Montpellier	8 430
4. Marseille - Aix-en-Provence	8 180
5. Lyon	7 110
6. Pau	6 540
7. Perpignan	5 530
8. Nice	5 010
9. Bayonne	3 670
10. Lille	3 610
Grandes aires urbaines* (hors Paris)	114 400

#### Des « nouveaux habitants » qui arrivent de toute la France

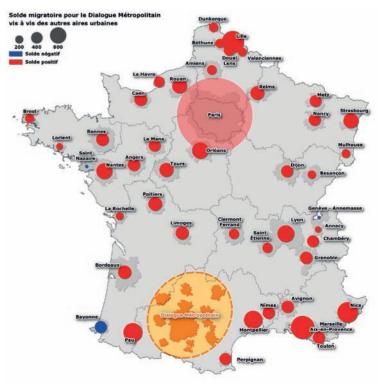
Les migrations résidentielles sur cinq ans

Flux cumulés de personnes



Note de lecture : La carte de gauche renseigne les migrations résidentielles, c'est-à-dire les changements de domicile de personnes, entre les aires urbaines du Dialogue (élargi à Agen et Pamiers) et les grandes aires urbaines françaises. Ces flux font le cumul des échanges en entrées et en sorties. Le solde de ces échanges

Solde des échanges migratoires



est établi dans la carte de droite : les ronds rouges illustrent des échanges excédentaires pour le Dialogue (plus d'entrées de personnes que de sorties), inversement pour les ronds bleus. Plus la taille des cercles est grande, plus le solde est important.

<sup>\*</sup> Aires urbaines de plus de 200 000 habitants en 2013 (45 au total). Source : Insee.

#### Les flux économiques : l'influence déterminante de Paris

Les liens économiques, à travers les relations sièges-établissements et les transferts d'unités de production, mettent en évidence des logiques métropolitaines. Paris joue, à ce titre, une fonction centrale de par les facteurs économiques qu'elle concentre. Des relations préférentielles se nouent également avec les aires urbaines de Bordeaux et de Marseille - Aix-en-Provence.

#### Un déficit de sièges sociaux

Les emplois locaux « contrôlés » par une entreprise extérieure au territoire sont au nombre de 170 000 : 80 % de ces emplois dépendent de sièges d'entreprise implantés dans la région parisienne.

Ce « déficit » se constate également avec la plupart des grandes métropoles françaises, en particulier celles de Bordeaux, Lille, Marseille-Aix-en-Provence et Lyon. Elles représentent, à elles quatre, 10 % des emplois locaux dépendant d'un siège d'entreprise extérieur au territoire.

Le déménagement du siège social d'Airbus sur Blagnac corrigera cette situation dans les données à venir, notamment vis-à-vis de Bordeaux et de Marseille-Aixen-Provence.

#### Une attractivité économique métropolitaine

Plus de 2 000 transferts d'établissements ont eu lieu, de 2011 à 2013, entre le système urbain toulousain et les grandes aires urbaines. Plus d'un tiers de ces échanges se sont opérés avec Paris, pour un bilan largement excédentaire au territoire : + 217 établissements.

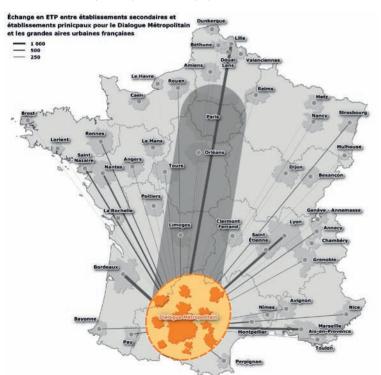
À une autre échelle, Toulouse et les villes moyennes captent également plus d'établissements qu'elles n'en transfèrent vers les grandes métropoles françaises, notamment celles de Marseille-Aix-en-Provence, Lille, Nice, Nancy et Nantes.

La situation s'inverse localement avec des transferts d'établissements plus nombreux vers les grandes aires urbaines, aux premiers rangs desquels figurent Bayonne, Bordeaux, Pau et Perpignan.

#### De nombreux emplois locaux rattachés à des sièges d'entreprises extérieurs au territoire

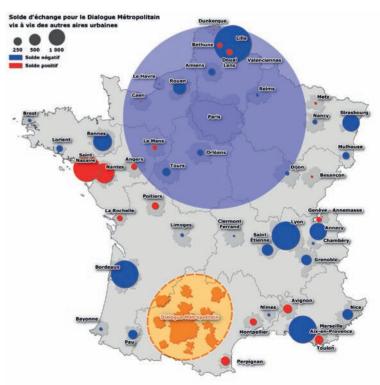
Les relations sièges-établissements en 2011

Flux cumulés en emplois (équivalents temps plein)



Note de lecture : La carte de gauche renseigne les relations sièges-établissements, exprimées en ETP, entre les aires urbaines du Dialogue (élargi à Agen et Pamiers) et les grandes aires urbaines françaises. Ces flux font le cumul des relations en émetteur et en récepteur. Le solde de ces relations en ETP est établi dans la carte de

Solde des échanges



droite : les ronds rouges illustrent des échanges excédentaires pour le Dialogue (plus d'ETP dépendants d'un siège localisé dans le Dialogue), inversement pour les ronds bleus. Plus la taille des cercles est grande, plus le solde est important.

#### Une très forte dépendance aux sièges d'entreprises parisiens

Les 10 premières aires d'échanges du Dialogue Métropolitain (élargi à Agen et Pamiers) pour des flux « économiques »

Relations sièges-établissements (2011)

Aires urbaines	Flux cumulés (ETP)
1. Paris	146 200
2. Bordeaux	6 580
3. Lille	5 990
4. Marseille - Aix-en-Provence	4 850
5. Lyon	4 680
6. Nantes	3 280
7. Saint-Nazaire	2 760
8. Montpellier	2 450
9. Rennes	1 700
10. Pau	1 510
Grandes aires urbaines* (hors Paris)	49 700

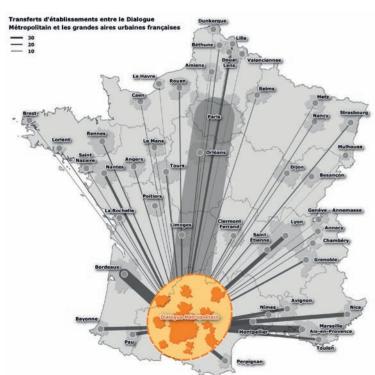
Transferts d'établissements (2011-2013)	
Aires urbaines	Flux cumulés
1. Paris	743
2. Bordeaux	196
3. Marseille - Aix-en-Provence	127
4. Montpellier	109
5. Nice	75
6. Lyon	73
7. Perpignan	68
8. Bayonne	63
9. Pau	61
10. Avignon	50
Grandes aires urbaines* (hors Paris)	1 304

Source : Insee

#### Transferts d'établissements : des « gains » nationaux compensant des « fuites » locales

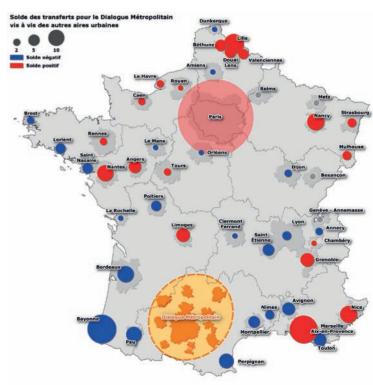
Les transferts d'établissements entre 2011 et 2013

Flux cumulés d'établissements



Note de lecture : La carte de gauche renseigne les transferts d'établissements, c'est-à-dire les déplacements physiques d'entreprises, entre les aires urbaines du Dialogue (élargi à Agen et Pamiers) et les grandes aires urbaines françaises. Ces flux font le cumul des échanges en entrées et en sorties. Le solde de ces échanges

Solde des échanges



est établi dans la carte de droite : les ronds rouges illustrent des échanges excédentaires pour le Dialogue (plus d'arrivées d'établissements que de départs), inversement pour les ronds bleus. Plus la taille des cercles est grande, plus le solde est important.

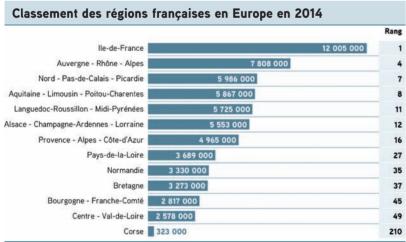
<sup>\*</sup> Aires urbaines de plus de 200 000 habitants en 2013 (45 au total).

#### Toulouse, un rayonnement « intermédiaire » au niveau européen

La part des emplois dans les industries innovantes, le poids des cadres des fonctions métropolitaines, les spécificités de son tissu économique... sont autant d'atouts permettant à Toulouse de se hisser parmi les grandes métropoles nationales. Mais sa trop faible ouverture économique et son relatif éloignement des grands réseaux l'empêchent de compter davantage en Europe.

# Une nouvelle analyse comparative des métropoles européennes

En 2012, la Datar a souhaité engager une nouvelle analyse comparative des dynamiques métropolitaines observables à l'échelle européenne, après celle publiée en 2003. Elle a été confiée à un consortium de chercheurs francophones, sous la coordination du laboratoire du CNRS « LATTS » de l'Université de Paris-Est. Cette étude n'est pas une simple actualisation de l'analyse comparative des villes européennes faite en 2003 : elle porte en effet sur des « espaces plus vastes, elle appréhende les dynamiques métropolitaines au sens des systèmes territoriaux de flux et de réseaux, et vise moins un classement général entre les territoires analysés que la caractérisation de leurs similitudes, de leurs atouts et de leurs faiblesses, les uns par rapport aux autres ».



Source : Insee 2014

# Toulouse, une métropole nationale mais pas encore européenne

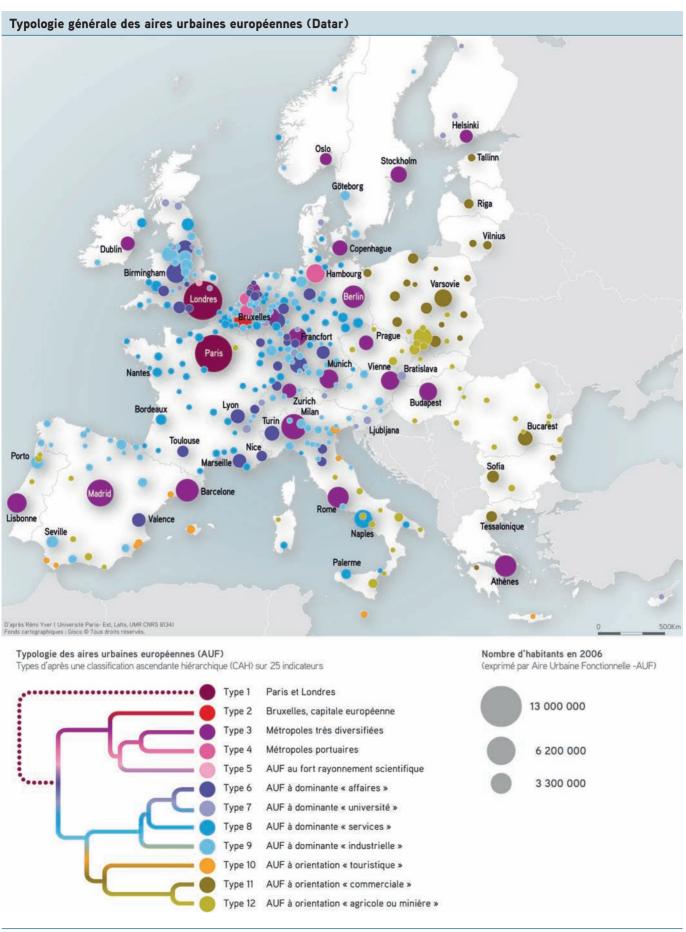
Caractérisée par son profil d'aire urbaine à dominante « affaires », l'agglomération toulousaine participe, à son échelle, à l'organisation du système urbain européen et aux dynamiques de métropolisation.

La surreprésentation de certaines fonctions, notamment de services avancés aux entreprises, porte l'agglomération toulousaine au rang des 33 pôles « affaires » majoritairement situés dans la dorsale médio-européenne. de Valence à Birmingham en passant par Munich, et qui font montre d'une économie fortement tertiarisée, d'un haut niveau de PIB par habitant, pour une taille moyenne d'un million d'habitants. Parmi ces pôles, Toulouse se distingue en plus par une forte présence d'étudiants et de recherche, témoin de son avance en termes d'insertion dans la société de la connaissance et de l'innovation. Néanmoins, l'agglomération toulousaine ne figure pas dans le groupe d'une vingtaine de métropoles européennes principales au profil dit diversifié, et dont les échanges revêtent une portée supra-continentale -Paris et Londres étant considérées comme métropoles majeures.

#### L'Occitanie, une grande région européenne

La fusion de Midi-Pyrénées et de Languedoc-Roussillon a donné naissance à la 11e région européenne en nombre d'habitants (sur 224). Ce positionnement est conforme à sa surface, 72 700 km², qui la place également au 11e rang. Son rang recule en revanche de quelques places (16e) concernant le montant du PIB, avec 150 M d'euros.

Ces caractéristiques rapprochent l'Occitanie de la région Auvergne-Rhône-Alpes pour sa surface, de la région du Latium (Rome en Italie) pour sa population et de l'Andalousie (Séville en Espagne) pour son PIB.



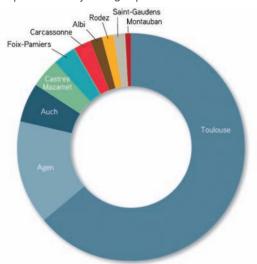
Source : Datar, « Quelles métropoles en Europe ? Analyse comparée » - 2012.

### Une dynamique transfrontalière qui reste limitée

Les échanges transfrontaliers avec l'Espagne ne s'inscrivent pas dans les mêmes dynamiques que ceux du nord de la France avec la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne ou ceux du sud avec la Suisse et l'Italie. Pour autant, des initiatives sont engagées, notamment en matière de gouvernance économique, pointant tous les enjeux de la coopération transfrontalière.

#### Les communes « toulousaines » au centre des jumelages

Répartition des jumelages par aire urbaine



Source : AFCCRE

#### Des intentions de coopérations qui restent limitées aux jumelages des villes

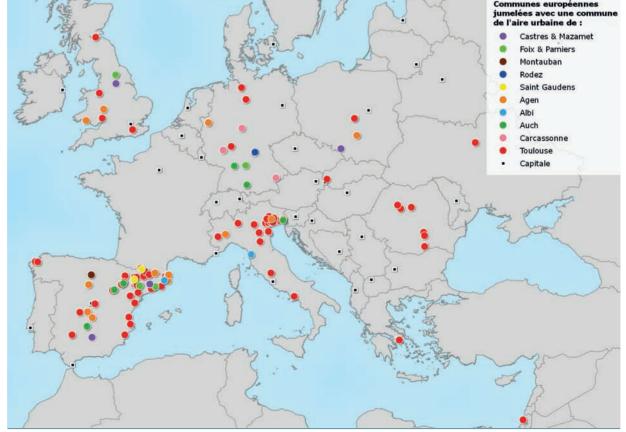
Les jumelages de communes sont une représentation des liens qu'entretiennent les territoires du Dialogue en Europe. Accessibles à tous, sans limite, ces jumelages permettent de rendre compte, à leur niveau, des coopérations engagées.

Sur les 122 jumelages comptabilisés, 42 % concernent des coopérations avec l'Espagne, 25 % l'Italie, 10 % l'Allemagne et 7 % le Royaume-Uni. Quelques coopérations, peu nombreuses, débordent des limites de l'Union Européenne (États-Unis, Chine, Japon, Russie, Ukraine, Israël, Rwanda...).

Les communes des aires urbaines de Toulouse et d'Agen sont les plus actives : elles concentrent 80 % des jumelages des territoires du Dialogue (élargis à Agen et Pamiers).

#### De nombreux jumelages avec le voisin espagnol

Inventaire des jumelages européens pour les territoires du Dialogue



Source : AFCCRE, réalisation aua/T.

#### L'enieu transfrontalier, des axes de coopération économique

La nature même de cette frontière, très marquée par la chaîne pyrénéenne et les deux couloirs littoraux, atlantique et méditerranéen, contraint les échanges et les coopérations. Les flux de travailleurs frontaliers sur la frontière franco-espagnole sont, à ce titre, très réduits. Les travailleurs français seraient 3 000 à travailler en Espagne, essentiellement côté Atlantique. Dans le sens inverse, les résidents espagnols seraient 700 à travailler en France.

Les côtes littorales ont une fonction logistique importante : 85 % du transit de marchandises et 70 % du transit de voyageurs, entre la France et l'Espagne, s'opèrent à travers ces deux couloirs.

Les entreprises s'inscrivent ainsi plus dans une logique d'échanges internationaux, même si depuis la crise les choses évoluent vers plus de proximité autour du tourisme et de l'agroalimentaire.

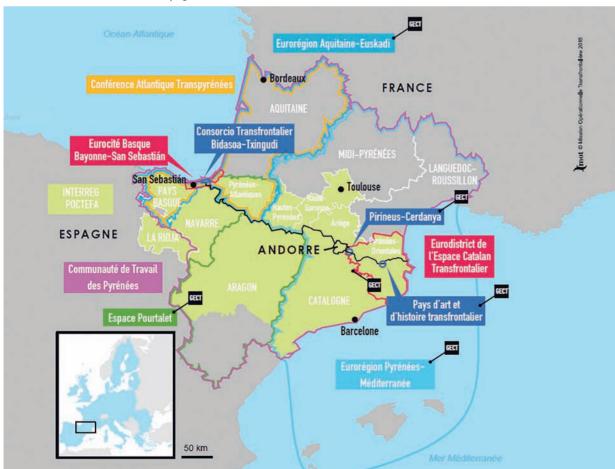
#### Du partenariat aux stratégies d'innovation

Les enjeux de connexion et d'interconnaissances territoriales sont cruciaux pour le fonctionnement coordonné de ces territoires montagneux, surtout au regard de la saturation des voies littorales de transport. Le rôle des régions est stratégique pour le développement économique transfrontalier, avec un partenariat accru grâce à la programmation européenne 2007-2013.

La programmation 2014-2020 se concentre quant à elle sur les stratégies de spécialisation intelligente. L'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée fonde ainsi une stratégie eurorégionale d'innovation pour les trois filières prioritaires que sont l'eau, l'e-santé et l'agroalimentaire, avec la thématique transversale du tourisme. Cette stratégie vise à concentrer des ressources publiques où l'Eurorégion dispose d'un avantage comparatif au niveau mondial.

#### Des initiatives transfrontalières de gouvernance économique

Portrait de territoire France - Espagne - Andorre



Source : Mission Transfrontalière Opérationnelle



Le développement économique, l'offre de formation en enseignement supérieur, la smart city, les infrastructures d'accessibilité et de mobilité... mais aussi le tourisme, la politique de la ville, la transition énergétique, le patrimoine ancien et la rénovation des centres urbains, le transport de marchandises... constituent autant de sujets favorables à l'émergence de coopérations métropolitaines. Les enjeux de coopération relèvent d'une articulation des compétences territoriales et de la reconnaissance de spécificités locales en appui au développement. Il s'agit de passer d'une logique isolée, du chacun chez soi, à la recherche de complémentarités.

Dans cette deuxième partie, l'angle d'approche est plus « politique » dans le sens où il vise des sujets « stratégiques » pour les douze intercommunalités adhérentes au Dialogue. La sensibilité stratégique se caractérise aussi par l'enjeu de coopération de ces douze territoires et par l'enjeu d'articulation avec les politiques régionales. Les données analysées dans cette partie sont donc établies à l'échelle du périmètre des intercommunalités.



#### ÉCONOMIE ET INNOVATION

Clés d'analyse	38
Des compétences économiques entre filières d'innovation et fonctions supports	40
Des réseaux de coopération économique qui connectent les territoires	42
Des entreprises « multi-sites » établissant des liens territoriaux	46
Des capacités d'innovation fortes, des avantages compétitifs décisifs	48



#### ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET RECHERCHE

Clés d'analyse	50
	0.0
Le système d'enseignement supérieur, entre centralisation et diffusion	52
Des sites d'enseignement attractifs à différentes échelles	54
Les formations post-bac, entre concentration et diversité	56
Conditions de vie étudiante : un bilan contrasté	58
Vers une áconomie de la connaissance	60



#### NUMÉRIQUE ET VILLE INTELLIGENTE

Cles d analyse	62
Le numérique, clé de voûte de l'économie locale	64
Le numérique pour tous, un enjeu majeur d'aménagement et d'équité territoriale	66
Les tiers-lieux, un basculement vers une économie plus collaborative	68
Les stratégies numériques des collectivités à travers la généralisation des e-services	70



### MOBILITÉ, ACCESSIBILITÉ ET INTERMODALITÉ

Clés d'analyse	72
Accéder au système métropolitain	74
Échanger au sein du système métropolitain	80
Se déplacer dans les différentes agglomérations	84



## ÉCONOMIE ET INNOVATION

### Clés d'analyse

Les sujets de l'économie et de l'innovation relèvent plus ici d'une approche orientée sur le « développement économique » que sur « l'offre territoriale ». Il s'agit d'analyser préférentiellement les « systèmes de compétences locaux » et le potentiel économique des agglomérations. Pour ce faire, quatre entrées ont été privilégiées pour orienter l'analyse dans un contexte où les politiques publiques tracent de nouveaux sillons.

### Une grille d'analyses à quatre entrées

#### 1. Compétences économiques

Mise en visibilité des potentialités des territoires à travers une cartographie des compétences des économies locales. Les « écosystèmes » d'innovation sont au cœur de ces compétences locales. Ils constituent des enjeux de mutation et de redéploiement pour l'ensemble de l'économie. Quelles sont les spécificités de ces écosystèmes locaux ?

#### 2. Réseaux et dispositifs de coopération

Pôles de compétitivité, clusters, grappes d'entreprises... sont des formes reconnues, « labellisées », de systèmes économiques associant le monde des entreprises, de la recherche et de l'enseignement. Quelle est l'empreinte géographique de ces réseaux au sein du Dialogue ? Quels territoires sont concernés ?

## 3. Relations entre établissements principaux et établissements secondaires

Une entreprise peut disposer de différents lieux d'activités, tous reliés et dépendants juridiquement des décisions prises au siège. Quels sont les territoires les plus autonomes ? Combien de liens « établissements principaux / établissements secondaires » entre territoires ? Quelle hiérarchie ?

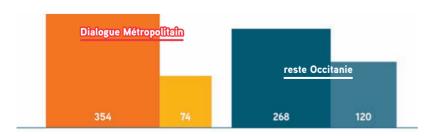
#### 4. Capacités et géographie de l'innovation

Les capacités créatives, d'innovation, d'un territoire sont renseignées par deux facteurs : le nombre de laboratoires de recherche et le nombre de dépôts de brevets. Quelle masse critique pour le Dialogue ? Quel rayonnement en Europe ?

## Avec 761 100 emplois, le Dialogue Métropolitain représente 35 % de l'emploi régional.



## Avec 428 millions d'euros, le Dialogue Métropolitain représente 58 % des fonds européens régional.



### Pour aller plus loin...

D'autres approches seraient à explorer :

- Commande publique : Quel recours aux entreprises locales dans les marchés passés par les agglomérations du Dialogue ?
- Investissements publics : Quel rôle économique jouent les collectivités ?
- Relations clients-fournisseurs : Quels échanges économiques et commerciaux se pratiquent au sein du Dialogue ?
- Coopérations entreprises-laboratoires :
   Quels projets coopératifs de recherche ?
   Quelle valorisation locale ? etc.

### Les politiques en cours

#### Politiques européennes

#### Stratégie « Europe 2020 »

Nouvelle stratégie après Lisbonne et la crise économique. Europe 2020 a été signée en 2010 dans l'objectif de créer une nouvelle gouvernance économique. Elle est axée sur les investissements dans la recherche et l'innovation, la croissance verte ou encore l'éducation et l'emploi.

#### Horizon 2020

Programme cadre européen, adopté en 2014, qui vise à soutenir la recherche et l'innovation européenne d'excellence (80 milliards d'euros d'enveloppe budgétaire sur la période 2014-2020). Le programme se décline en 3 priorités complémentaires : excellence scientifique / primauté industrielle / défis sociétaux. Il invite les gouvernances régionales à cibler leurs orientations stratégiques (« smart specialisation strategy »).

#### Politiques nationales

#### Pôles de compétitivité

Développement d'écosystèmes territoriaux dans le but de soutenir la croissance et l'emploi sur des marchés porteurs. Cette politique, engagée dès 2004 et poursuivie en 2008, identifie des Pôles qui rassemblent au sein de territoires bien identifiés et sur des thématiques ciblées des entreprises (petites et grandes), des laboratoires de recherche et des centres de formation. 71 Pôles de compétitivité ont été labellisés au niveau national, cinq concernent le système urbain toulousain.

#### Grappes d'entreprises

Consolidation de réseaux d'entreprises (principalement des TPE/PME) en lien avec les acteurs de la formation, de la recherche et de l'innovation. Mise en place en 2008, cette politique a pour objectif de favoriser des coopérations

locales au profit des entreprises elles-mêmes. 126 grappes d'entreprises ont été retenues au niveau national, 5 dans le système urbain toulousain.

#### Réussir la nouvelle France industrielle

Nouvelle stratégie nationale prenant appui sur les 34 plans de la nouvelle France industrielle, lancée en 2013. Cette seconde phase du plan de réindustrialisation de l'économie française, engagée en 2015, vise une mobilisation nationale pour « l'Usine du futur » autour de laquelle s'articuleront neuf « solutions » industrielles du quotidien :

1. nouvelles ressources, 6. économie des données,

2. ville durable,

7. objets intelligents,

3. mobilité écologique,

8. confiance numérique,

4. transports de demain,

9. alimentation intelligente.

5. médecine du futur,

#### Politiques régionales

#### Schéma Régional de Développement Économique

En Midi-Pyrénées, le SRDE a été adopté en 2011 pour la période 2011-2016. Le SRDE de Languedoc-Roussillon, adopté lui en 2013, fixe les orientations économiques de la Région sur la période 2014-2020.

#### Schéma Régional de l'Innovation

Les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon ont toutes deux approuvé leur stratégie de spécialisation intelligente en 2013 et 2014.

#### Domaines de spécialisation identifiés en Midi-Pyrénées

- Systèmes embarqués,
- Innovation de la chaîne agroalimentaire territorialisée,
- Biotechnologies industrielles pour la valorisation du carbone renouvelable,

- Matériaux/Procédés avancés pour l'aéronautique et diversification,
- Recherche translationnelle en oncologie et gérontologie,
- Ingénierie cellulaire et médecine régénérative.

#### Domaines de spécialisation identifiés en Languedoc-Roussillon

- Gestion du cycle de l'eau,
- Transition industrielle et énergétique,
- Thérapies innovantes et ciblées diagnostic durables,
- Productions et valorisations innovantes des cultures méditerranéennes et tropicales,
- Économie littorale,
- Acquisition, traitement et visualisation des données numériques,
- Entrepreneuriat et innovation.

# Des compétences économiques entre filières d'innovation et fonctions supports

Les « systèmes de compétences locaux » renvoient vers des activités « multidimensionnelles » qui n'adressent plus un seul marché, un seul client, une seule filière... Elles sont, par nature, transversales et adaptables. L'identification et l'animation de ces systèmes de compétences représentent un enjeu pour les territoires, notamment en matière d'ancrage et de redéploiement des activités économiques.

## Des orientations économiques et des écosystèmes « singuliers »

Pour être au rendez-vous des « spécialisations intelligentes » (politique européenne Horizon 2020) et des « solutions industrielles » (Plan national de réindustrialisation), il est à considérer des orientations économiques très différentes d'un territoire à l'autre.

Les fonctions de gestion des entreprises (souvent externalisées), de commerce inter-entreprises (achat-vente) et les prestations intellectuelles (libéraux, mais aussi ingénieurs de l'informatique) sont les plus répandues. Les fonctions de conception-recherche, au cœur de l'innovation, ne sont pas réservées à la métropole toulousaine. Le Sicoval, le Muretain, Montauban, Albi, Rodez et Castres-Mazamet ont également des atouts à faire valoir.

#### Des compétences partagées en plusieurs endroits du territoire

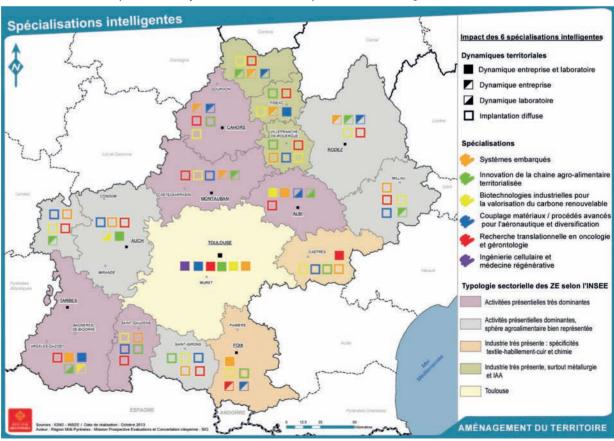
Certaines compétences, très identitaires, sont réservées par héritage à certains territoires : le granit à Castres-Mazamet, la verrerie à Albi, l'arboriculture à Montauban...

Mais bien d'autres compétences s'inscrivent plus largement sur les territoires au cœur de savoir-faire locaux. L'agroalimentaire et ses déclinaisons constituent certainement un des leviers de développement les plus partagés. Le tourisme et la santé en sont d'autres.

D'autres rapprochements seraient à prendre en compte, notamment dans l'industrie autour d'acteurs pivots. Un travail d'approfondissement est ici à considérer.

#### Des filières d'innovation qui font l'excellence de Toulouse et des villes moyennes proches

Profil des zones d'emploi de Midi-Pyrénées en matière de spécialisations intelligentes

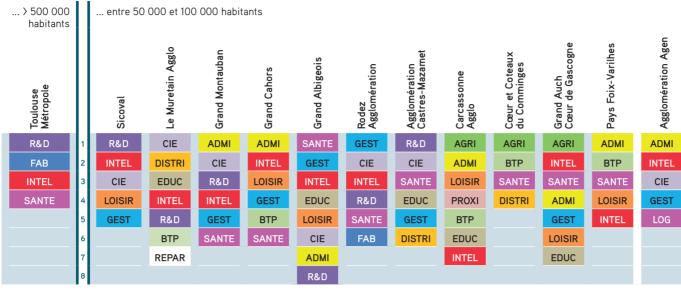


Note de lecture : Cette territorialisation des spécialisations intelligentes n'a été réalisée que sur l'ex-région Midi-Pyrénées. La fusion des régions n'entraîne pas nécessairement une même fusion des propositions de spécialisation faites à l'Union Européenne.

Source : Schéma régional de l'innovation de Midi-Pyrénées

#### Des fonctions économiques « standards »...

Fonctions économiques principalement représentées par comparaison avec les autres aires urbaines...



Note de lecture : L'analyse repose ici sur une nomenclature de l'Insee, croisant les secteurs d'activité et les métiers. Ce croisement permet de décrire de manière « fonctionnelle » l'activité économique des territoires. Quinze fonctions ont été définies couvrant l'intégralité des établissements d'activités et des emplois. Un traitement statistique permet de mesurer le niveau de

représentation de ces fonctions dans les intercommuna-

lités du Dialogue. Cette approche est établie par comparaison avec d'autres territoires. Pour Toulouse Métropole, la référence est celle des grandes aires urbaines de plus de 500 000 habitants. Pour les villes moyennes, il s'agit des aires urbaines de taille intermédiaire entre 50 000 et 100 000 habitants. Les fonctions « spécifiques » sont reprises pour chaque intercommunalité et classées selon leur degré de spécificité (par ordre croissant).

- Les quinze fonctions :
- ADMI : Administration publique
  AGRI : Agriculture et pêche
  BTP : Bâtiment et travaux publics
  CIE : Commerce inter-entreprises
- R&D : Conception recherche

  LOISIR : Culture loisirs

  DISTRI : Distribution
- EDUC : Éducation formation ☐ REPAR : Entretien - réparation
- FAB : Fabrication
  GEST : Gestion
- LOG: Transport logistique ■ INTEL : Prestations intellectuelles ■ SANTE : Santé et action sociale PROXI : Services de proximité

#### ... et des compétences économiques spécifiques

Toulouse Métropole	Aéronautique, Spatial / Observation de la terre, Systèmes embarqués, Biotechnologies / Santé / Cancer / Silver économie, Numérique / Informatique industrielle / TIC, Agrochaînes / Agroalimentaire / Agronutrition, Robotique / Drone, Nouveaux matériaux, Chimie verte, Patrimoine / Tourisme
Sicoval	Numérique / Objets connectés, Agrochaines / Agrobiosciences, Biotechnologies / Santé / Dispositifs médicaux
Le Muretain Agglo	Robotique / Drone, Mécanique, Métallurgie, Santé
Grand Montauban	Arboriculture / Agroalimentaire / Bio-industrie, Mécanique industrielle, Électronique, Aéronautique, Systèmes embarqués, Métallurgie / Transformation des métaux, Logistique, Patrimoine / Tourisme
Grand Cahors	Agroalimentaire / Gastronomie / Viticulture, Cosmétique / Bien-être, Santé / Silver économie, Mécanique de précision, Énergie / Distribution, Patrimoine / Multimédia / Tourisme
Grand Albigeois	Agroalimentaire, Verrerie, Santé, Énergie / Biomasse, Mécatronique, Aéronautique / Nouveaux matériaux, Informatique / Games, Patrimoine / Tourisme
Rodez Agglomération	Mécanique, Agroalimentaire / Agroressources, TIC / Éditique, Bois, Patrimoine / Tourisme
Agglomération Castres-Mazamet	E-santé / Pharmacie / Chimie, Mécanique / Automatisme, Agroalimentaire, Textile, Bois, Granit
Carcassonne Agglo	Agriculture / Vitiviniculture / Agroalimentaire, Éco-activités / Énergie, TIC, Arts / Luxe / Création, Santé / Dépendance, PME industrielle à haute valeur ajoutée, Patrimoine / Tourisme
Cœur et Coteaux du Comminges	Papier / Bois, Agroalimentaire / Abattoir, Matériaux de construction, Mécanique, Patrimoine / Tourisme
Grand Auch Cœur de Gascogne	Agroalimentaire / Agriculture / Abattoir, Géomatique, Énergies renouvelables / Mobilités propres, Aéronautique, Patrimoine / Tourisme
Pays Foix-Varilhes	Matériaux innovants / Sciences de la vie / TIC / Industrie automobile / Santé / Tourisme

Source : aua/T.

# Des réseaux de coopération économique qui connectent les territoires

La reconnaissance des systèmes de compétences locaux transitent aujourd'hui par des réseaux « labellisés », de type clusters, pôles de compétitivité, grappes d'entreprises... Ces réseaux, de dimension mondiale pour certains, nationale pour d'autres, mettent en relation les territoires du Dialogue dans une influence plus Atlantique que Méditerranéenne.

#### La métropole toulousaine, le cœur et la dorsale du système

La métropole toulousaine constitue le centre de gravité des grandes filières structurantes de l'économie régionale.

Sur les 480 entreprises adhérentes au Pôle de Compétitivité Aéronautique, Espace et Systèmes embarqués (AESE), près de la moitié (46 %) est localisée dans la métropole toulousaine, élargie au Sicoval et au Muretain. En effectif, la concentration est encore plus forte, puisque le grand territoire toulousain regroupe, à lui seul, 61 % des emplois de la filière du grand sud-ouest. Le Pôle Cancer-Bio-Santé (CBS) est très ancré sur Toulouse : 2 entreprises adhérentes sur 3 y sont localisées. L'ancrage est plus diffus pour le Pôle Agri Sud-Ouest Innovation avec « seulement » un quart d'entreprises adhérentes toulousaines.

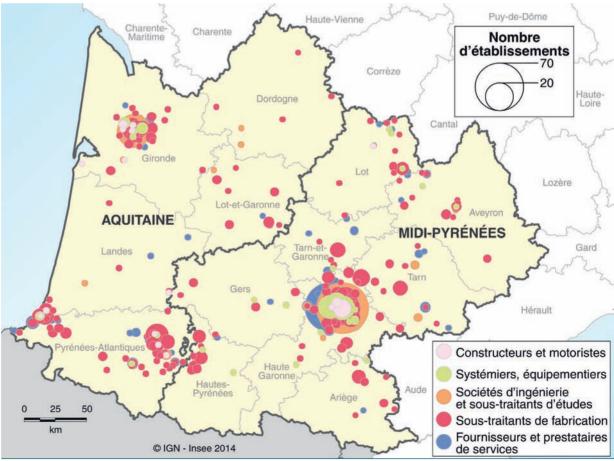
## Un axe historique fort entre Midi-Pyrénées et Aquitaine

La structuration des compétences économiques, à travers les filières et les clubs d'entreprises, suit préférentiellement un axe Garonne reliant Bordeaux à Toulouse. Cette dynamique s'explique par les atouts économiques et le potentiel industriel que partagent les deux régions depuis de nombreuses années, à savoir l'agriculture et l'aéronautique. Les bassins de Bayonne, de Pau-Tarbes et ceux du nord du Lot (Figeac, Villefranche-de-Rouergue...) sont, à ce titre, très liés aux deux métropoles régionales.

La création de la région Occitanie ouvre de nouvelles perspectives en matière de développement économique, même si les connexions sont aujourd'hui limitées.

#### Une forte polarisation de la filière aéronautique et spatiale

Implantation de la filière aéronautique et spatiale en Midi-Pyrénées et Aquitaine

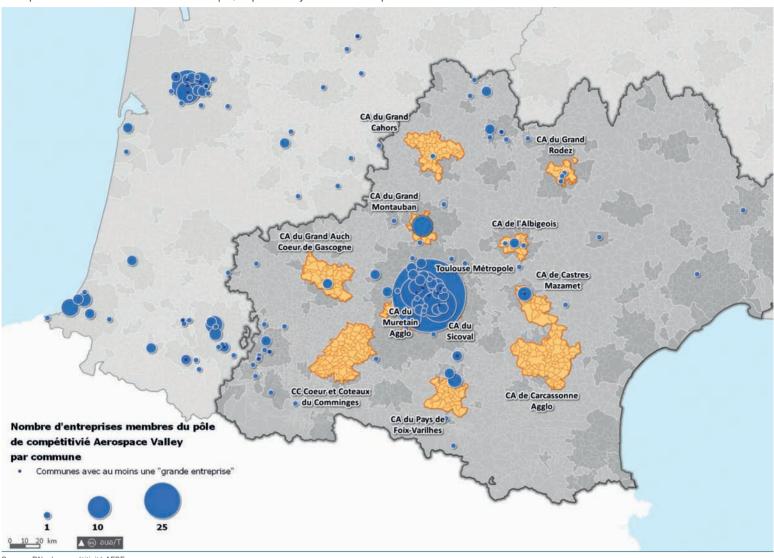


Note de lecture : Le nombre d'établissements est établi par commune. Sont exclus du traitement les établissements de moins de 10 salariés, éloignés du noyau de la filière et dont le poids économique est très faible.

Source : Insee, Enquête filière aéronautique et spatiale 2013 – « La filière aéronautique et spatiale en Aquitaine et Midi-Pyrénées », n°160, janvier 2014.

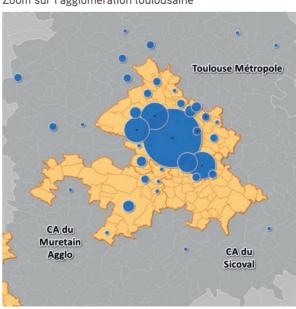
#### Le pôle Aéronautique, Espace et Systèmes Embarqués solidement ancré dans les territoires du Dialogue

Entreprises adhérentes du Pôle Aéronautique, Espace et Systèmes embarqués



Source : Pôle de compétitivité AESE.

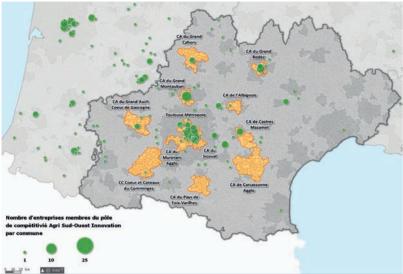
Zoom sur l'agglomération toulousaine



#### Des Pôles de compétitivité inégalement répartis

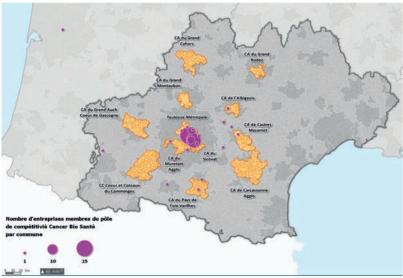
Entreprises adhérentes...

... du Pôle Agri Sud-Ouest Innovation



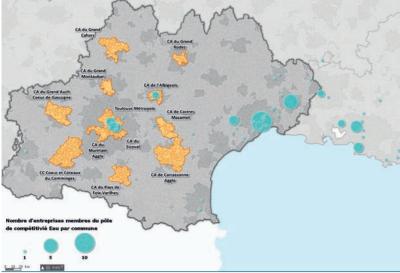
Source : Pôle de compétitivité Agri Sud-Ouest Innovation

#### ... du Pôle Cancer Bio Santé



Source : Pôle de compétitivité CBS

#### du Pôle FAU



Source : Pôle EAU

#### De nombreux réseaux de coopération économique

Les trois grands pôles de compétitivité domiciliés dans l'ex-région Midi-Pyrénées prennent appui sur le réseau de villes moyennes. Le Pôle CBS est ainsi très lié au potentiel Castrais et à son entreprise leader, Pierre Fabre. Les pôles AESE et Agri Sud-Ouest Innovation sont encore davantage présents, en particulier sur Montauban et plus modérément sur Rodez, Albi, Castres, Cahors, Auch et Saint-Gaudens.

Deux autres pôles de compétitivité, d'origine languedocienne, s'élargissent progressivement à l'ex-région Midi-Pyrénées. Le Pôle EAU (vocation mondiale sur la filière de l'eau), tout d'abord, pour lequel les acteurs publics toulousains et montpelliérains coopèrent. Le Pôle DERBI sur les énergies renouvelables, d'autre part, qui intéresse de nombreuses intercommunalités d'ex-Midi-Pyrénées, notamment l'Albigeois. Le Pôle Eurobiomed sur la santé reste, pour sa part, fortement polarisé sur Montpellier et Marseille. Le Pôle Route des lasers conserve son ancrage aquitain avec peu de liens à l'extérieur.

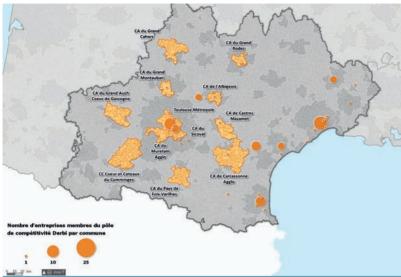
D'autres clusters, de dimension plus locale, animent des réseaux de coopération, labellisés « grappes d'entreprises »:

- DigitalPlace : cluster des entreprises du numérique en ex-Midi-Pyrénées (170 membres);
- Water Sensors & Membranes: cluster sur les technologies membranes et capteurs appliquées au domaine de l'eau (19 membres);
- Midi-Pyrénées Saveurs : cluster dans les agroindustries porté par l'ex-région Midi-Pyrénées ;
- Saveurs des Pyrénées : cluster d'artisans pyrénéens valorisant une gastronomie de qualité;
- Mecanic Vallée : cluster lié à l'industrie mécanique (174 membres).

Le Cluster chimie verte (38 membres), le cluster Automotech (60 membres), la mêlée numérique (550 adhérents), la French Tech de Toulouse... constituent d'autres réseaux de coopération.

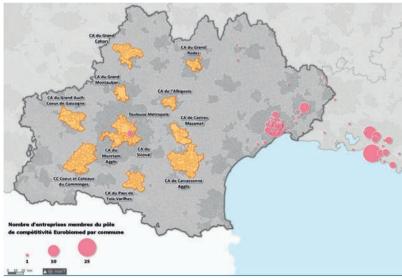
Au total, plus de 130 réseaux d'entreprises ont été identifiés en Haute-Garonne (annuaire des réseaux -Journal des entreprises).

#### ... du Pôle DERBI



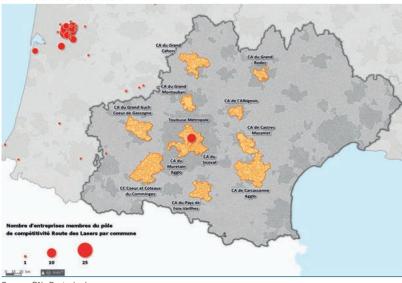
Source : Pôle DERBI.

#### ... du Pôle Eurobiomed



Source : Pôle Eurobiomed.

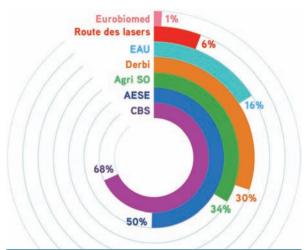
#### ... du Pôle Route des lasers



Source : Pôle Route des lasers.

## Une variation importante du poids du Dialogue dans les Pôles

Part du Dialogue dans les entreprises adhérentes aux pôles de compétitivité



Source : Pôles de compétitivité – réalisation aua/T.

### Des entreprises « multi-sites » établissant des liens territoriaux

La géographie des implantations « secondaires » d'activités apporte un éclairage sur les stratégies et les opportunités territoriales des entreprises. Ces localisations, même résiduelles, s'inscrivent dans une logique régionale et de proximité, articulée autour de la métropole toulousaine et de l'Albigeois, pour les villes moyennes.

## Des liens d'entreprises essentiellement régionaux

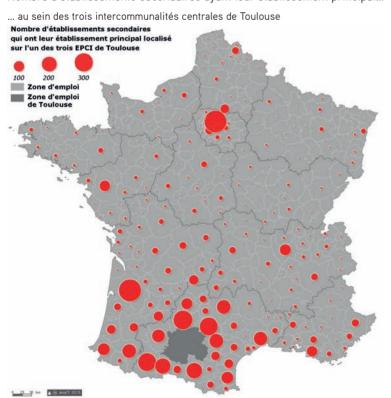
Les établissements principaux de Toulouse (Toulouse Métropole, Sicoval et Muretain) et de Montpellier (Montpellier Méditerranée Métropole) « essaiment » une part importante de leurs sites secondaires d'activité en dehors même de leur zone d'emploi respective. Cette proportion s'établit à 32 % pour Toulouse et à 54 % pour Montpellier. L'écart résulte d'une densité plus grande du tissu économique toulousain. Le périmètre même de la zone d'emploi de Toulouse, beaucoup plus étendue que celle de Montpellier, constitue un autre facteur d'explication. La zone d'emploi de Toulouse concerne 717 communes, celle de Montpellier 123 communes.

Le rayonnement des deux métropoles régionales ne se destine pas aux mêmes marchés. Les entreprises montpelliéraines établissent préférentiellement leurs sites secondaires au sein même de l'ex-région Languedoc-Roussillon, dans 54 % des cas (hors zone d'emploi de Montpellier), et en PACA, dans 15 % des cas. L'ex-région Midi-Pyrénées ne représente que 8 % des destinations, dont 3,7 % pour la zone d'emploi de Toulouse.

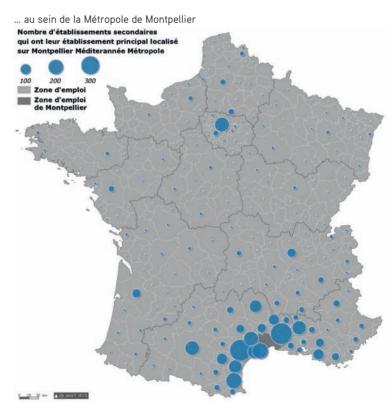
Les entreprises toulousaines optent pour une même préférence locale : 32 % des établissements secondaires sont localisés en ex-Midi-Pyrénées (hors zone d'emploi de Toulouse). Elles se tournent, dans un second temps, davantage vers la Nouvelle-Aquitaine, dans 18 % des cas, puis vers l'ex-Languedoc-Roussillon, dans 11 % des cas, dont 2,5 % avec la zone d'emploi de Montpellier.

#### Les entreprises toulousaines et montpelliéraines rayonnent chacune « de leur côté »

Nombre d'établissements secondaires ayant leur établissement principal...



Note de lecture : L'établissement principal est entendu comme le lieu d'exercice de l'activité, et ainsi rattaché à un fonds de commerce ou à une activité, contrairement au siège social. Le lieu de l'établissement principal et du siège peut néanmoins être le même. Un établissement secondaire se définit comme tout établissement permanent, distinct du siège social et de l'établissement principal.



Les cercles indiquent, par zone d'emploi, le nombre d'établissements secondaires « contrôlés » par des établissements principaux toulousains (en rouge) ou montpelliérains (en bleu).

Source : Diane+, réalisation aua/T.

#### Les entreprises toulousaines « essaiment » dans les villes moyennes

Toulouse Métropole représente 49 % des établissements principaux qui établissent des sites secondaires d'activité dans les autres territoires du Dialogue. Le Sicoval et le Muretain, ensemble, constituent 19 % de plus (respectivement 10 % et 9 %), portant à 68 % le poids total du grand territoire toulousain.

proportion d'établissements secondaires « essaimés » depuis Toulouse Métropole est un peu plus importante encore et s'établit à 72 %. Les sièges toulousains se caractérisent, en cela, par des localisations « multi-sites » : un même siège peut disposer de plusieurs établissements secondaires sur plusieurs territoires. Les circuits préférentiels des entreprises toulousaines s'opèrent avec le Muretain (22 %), le Sicoval et le Grand Albigeois (14 % chacune) et le Grand Montauban (12 %).

Le portefeuille d'activités de ces établissements principaux toulousains est assez diversifié: 19 % concernent des activités spécialisées, scientifiques et techniques, 17 % des activités commerciales et 15 % des activités de santé et d'action sociale.

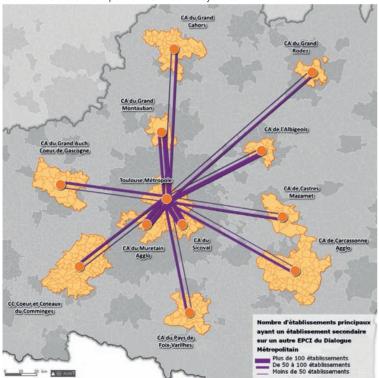
Parmi les villes moyennes, les entreprises albigeoises sont celles qui essaiment le plus ; elles représentent 8 % des établissements principaux du Dialogue. Leur destination préférentielle s'établit d'abord avec Castres-Mazamet (47 %), puis Toulouse (26 %) et ensuite Rodez (16 %). Les entreprises montalbanaises s'inscrivent davantage sur Toulouse, qui représente 56 % de leurs implantations secondaires. Viennent ensuite les sites de Cahors (19 %) et d'Albi (11 %).

Le Grand Rodez et l'Agglomération Castres-Mazamet complètent le tableau des échanges préférentiels. Leurs premières destinations concernent le Grand Albigeois, respectivement 35 % et 47 % des établissements principaux.

#### 2 100 établissements principaux disposent de sites d'activités « secondaires » au sein du Dialogue

Nombre de liens établissements principaux - établissements secondaires...

.. entre Toulouse Métropole et les villes « moyennes »



Note de lecture : Les établissements principaux essaiment des sites secondaires d'activité. Les cartes ci-dessus renseignent ces relations entre territoires du Dialogue. La largeur des liens est proportionnelle au nombre d'établissements principaux disposant d'établissements secondaires dans une autre intercommunalité

entre villes « moyennes »



Les flux et les liens s'opèrent en sens « aller » et en sens « retour ». Le sens est défini selon une approche « routière » : à droite, un flux « montant » du territoire A vers le territoire B ; à gauche, un flux « descendant » du territoire B vers le territoire A.

Source : Diane+, réalisation aua/T.

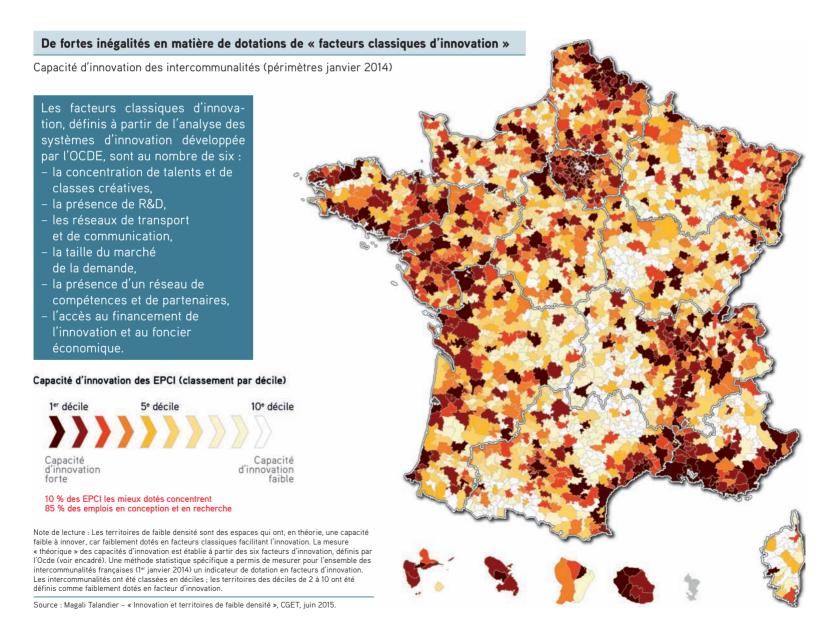
# Des capacités d'innovation fortes, des avantages compétitifs décisifs

L'innovation et la recherche constituent des vecteurs incontournables du développement. Avec près de 27 000 chercheurs et une centaine de centres de recherche public, le grand territoire toulousain remplit les conditions de masse critique pour exister dans la compétition internationale. Mais l'accumulation de facteurs n'est pas automatiquement une garantie de succès. L'enjeu pour les territoires repose sur leur capacité à valoriser l'innovation à travers des débouchés industriels.

## En « théorie », les territoires du Dialogue sont en capacité d'innover

Le rapport sur l'innovation, réalisé en 2015 par le cabinet CMI associé pour l'occasion à Claire Planchat-Héry (Vous êtes d'ici – Co-agir) et à Magali Talandier (chercheur au laboratoire PACTE / Université Joseph Fourrier de Grenoble), propose une caractérisation des territoires de projet (EPCI) selon leur niveau de dotation « théorique » en facteurs classiques d'innovation. La géographie qui en résulte traduit de très forts déséquilibres, puisque 85 % des emplois de conception-recherche sont concentrés dans seulement 10 % des intercommunalités les mieux dotées.

Dans ce paysage à deux vitesses, les agglomérations du Dialogue se positionnent plutôt favorablement. Toutes sont identifiées parmi les intercommunalités les plus en capacité d'innover, à l'exception de Saint-Gaudens et Foix, un peu en retrait.



#### Des leviers de développement avantageux pour la région

La production de savoir et l'innovation constituent des leviers indispensables au développement économique des territoires. Les universités et les centres de R&D, les chercheurs et les étudiants, sont amenés à jouer un rôle central dans le soutien à la croissance.

Face à ce constat, la région Occitanie possède un avantage « concurrentiel » certain sur les autres régions. Le potentiel de chercheurs publics et privés (au nombre de 27 000) s'y caractérise, en particulier, par sa densité et sa diversité. Les centres de recherche toulousains sont notamment partie prenante et des acteurs pivots de nombreux pôles de compétitivité, y compris au-delà des limites régionales.

L'implantation récente du CEA Tech dans l'agglomération toulousaine constitue un nouveau signe d'attractivité et un facteur d'innovation supplémentaire. L'enjeu du transfert technologique qu'incarne cette implantation représente plus qu'ailleurs une voie de développement.

#### Forte concentration de la recherche publique

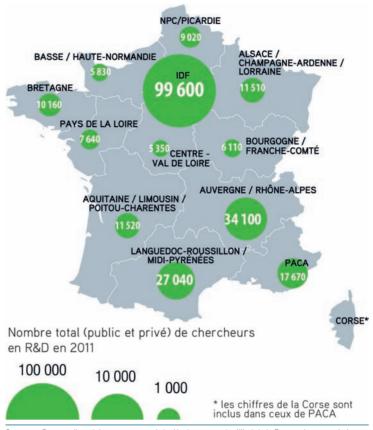
Avec 95 unités de recherche. Toulouse Métropole se place en deuxième position des métropoles françaises (hors Paris) en termes de laboratoires de recherche. La délégation régionale du CNRS est très importante avec 57 laboratoires, 1 360 chercheurs et 1 105 soutiens à la recherche.

En dehors de Toulouse et de son agglomération (le pôle agronomique de l'Inra sur le Sicoval), la présence de la recherche publique reste résiduelle. Seulement trois laboratoires sont installées dans les villes moyennes du Dialogue : deux sur Albi en lien avec l'École des Mines et un sur Auch.

Néanmoins, l'essentiel de la recherche relève du privé : 71 % des dépenses de R&D sont assurées en ex-Midi-Pyrénées par les sociétés, dont certaines d'entre elles sont localisées dans les villes moyennes.

#### L'Occitanie, 3e région de France en matière de chercheurs

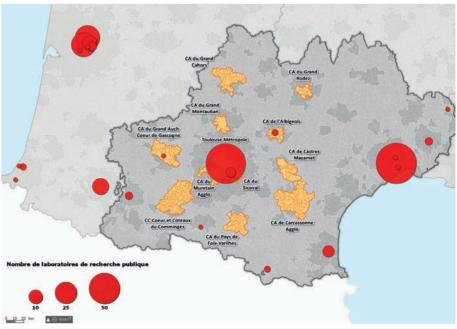
Nombre de chercheurs en R&D en 2011



Source : « De nouvelles régions pour soutenir le développement équilibré de la France, de ses territoires et de ses populations ». CGET, juin 2015.

#### La recherche publique, l'affaire des métropoles

Nombre de laboratoires de recherche publique par commune



Source : MESRI



## ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET RECHERCHE

### Clés d'analyse

L'inscription territoriale de l'enseignement supérieur et de la recherche (ESR) constitue un enjeu de première importance pour les collectivités, en particulier pour les villes moyennes. Les enjeux territoriaux liés à l'ESR sont de trois niveaux à l'échelle du Dialogue : économie de la connaissance / accès à l'enseignement supérieur / développement local. Cinq thématiques ont été identifiées ici dans l'objectif de partager un socle commun de connaissance sur l'ESR.

#### Une grille d'analyses à cinq entrées

#### 1. Sites et établissements d'enseignement supérieur Implantations locales de l'ESR et niveaux de formations offerts au sein des territoires du Dialogue. Quelle structuration territoriale de l'ESR? Quels liens entre Toulouse et les villes moyennes? Quels engagements dans les Contrats de sites pour les villes moyennes?

#### 2. Attractivité et mobilités des étudiants

Origine territoriale des étudiants en formation dans les établissements d'enseignement supérieur du Dialogue et flux de personnes en étude. Quel niveau de représentation des étudiants « locaux » dans les établissements du Dialogue ? Quelle part « d'extra-régionaux » et d'étrangers ? Quelle mobilité entre territoires du Dialogue ?

#### 3. Filières de formation

Compétences spécifiques locales et filières d'enseignement dispensées sur les territoires du Dialogue. Quelles évolutions des effectifs étudiants? Quelles filières de formation sur les territoires? Quels liens avec le tissu économique local? Quelles spécificités?

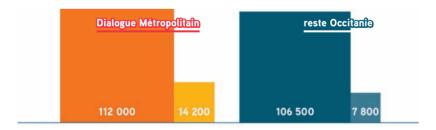
#### 4. Conditions de vie étudiante

Ensemble des politiques publiques pilotées par les collectivités à destination des étudiants. Quelles politiques mises en œuvre en faveur des étudiants (logement, mobilité, culture, accès aux soins...) ? Quelle représentation des étudiants boursiers ?

#### 5. Développement local

Projets de développement et financement de l'ESR, mais aussi valorisation de la recherche. Quels outils de transfert technologique ? Quels projets financés par le Programme d'Investissement d'Avenir ?

Avec 126 200 étudiants, le Dialogue Métropolitain représente 53 % des effectifs de l'enseignement supérieur régionaux.



## Avec 43 600 chercheurs, le Dialogue Métropolitain représente 65 % des emplois de cadres des fonctions métropolitaines régionaux.



#### Pour aller plus loin...

Sauf mention contraire, les chiffres et traitements présentés ici proviennent des données publiées par le MESRI pour l'année 2013-2014. Cette source ne recouvre pas forcément l'intégralité des formations dispensées sur un territoire. Des décalages, parfois importants, ont été observés avec les statistiques des Contrats de site. Un travail d'approfondissement est à envisager pour partager et objectiver ces informations.

Ce pourrait être l'objet d'un futur « Atlas de l'enseignement supérieur » qui permettrait d'enrichir notre connaissance sur les enjeux de la ville Campus, sur les retombées économiques de la connaissance académique sur le territoire ou encore sur le rayonnement scientifique du Dialogue.

#### Les politiques en cours

#### Politiques européennes

#### Horizon 2020

Programme cadre européen de 2014 qui vise à soutenir la recherche et l'innovation européenne d'excellence. L'enveloppe budgétaire d'Horizon 2020 a bénéficié d'une hausse significative malgré un budget global de l'UE en baisse : près de 80 milliards d'euros sur la période 2014-2020. Le programme se décline en 3 priorités complémentaires : excellence scientifique / primauté industrielle / défis sociétaux

#### Politiques nationales

#### Stratégie nationale de recherche France Europe 2020

Nouvelle révision de la stratégie nationale de recherche arrêtée en 2015.

#### Programme Investissements d'Avenir

Depuis 2010, le Programme Investissements d'Avenir marque la volonté de relance de l'État pour la croissance, la compétitivité et l'emploi en France. Une première vague de 35 milliards d'euros porte sur six axes stratégiques, dont l'enseignement supérieur, la recherche et la formation avec une enveloppe de 22 milliards d'euros consacrée à l'enseignement supérieur et la recherche, le gouvernement a souhaité accélérer la mutation de la France vers une société de la connaissance

#### Politiques régionales

#### Politique des contrats de sites

En application du Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche et du Contrat de Plan État-Région 2007-2013, tous deux en faveur d'une politique de sites de proximité, l'ex-Conseil Régional de Midi-Pyrénées, les Conseils Départementaux, les intercommunalités, la COMUE (aujourd'hui Université fédérale), les universités, le rectorat et les CCI ont signé des contrats de sites entre 2012 et 2013. Sont concernées Albi, Auch, Cahors, CastresMazamet, Figeac, Foix, Millau-Saint-Affrique, Montauban, Rodez et Tarbes. Ces contrats de site figurent également dans les contrats de plan État-Région pour 2015-2020, dans une dynamique partenariale qui associe un tiers de financements de l'État, un tiers de financement du Conseil Régional et un tiers du bloc local (commune, intercommunalité, département). Le fonds européen FEDER est mobilisable à hauteur de 15 millions d'euros pour les opérations immobilières dans les sites de proximité. Les projets des dynamiques de sites sont accompagnés par le fonds FSE pour 4,5 millions d'euros.

#### Les fonds européens sur la période 2014-2020

#### Horizon 2020

Ce programme vise à apporter des solutions à la crise par la création d'emplois et la consolidation de la compétitivité européenne. Le renforcement de la position de l'Europe dans le monde dans les domaines de l'innovation, de la recherche et des technologies constitue l'argument majeur pour l'investissement européen. En regroupant plusieurs programmes précédents en un seul, Horizon 2020 induit des partenariats plus systématiques entre ESR et entreprises via les consortia qui associent monde académique et acteurs socio-économiques. Bien que déclinée en trois piliers (excellence scientifique, primauté industrielle, défis sociétaux), l'architecture du programme encourage la transversalité des projets et de leurs thématiques. Les TIC par exemple figurent dans la déclinaison de chacun des trois piliers de H2020 pour une enveloppe de 13 milliards d'euros. Désormais lancés tous les deux ans, les programmes de travail

détaillent les appels à proposition qui mobilisent les équipes candidates, pour des projets finançables à hauteur de 100 % des coûts totaux éligibles. Les défis sociétaux, troisième pilier du programme, comprennent notamment la santé, l'agriculture durable, les énergies propres, les transports, le climat et l'environnement. Parmi les outils de H2020 figure l'institut européen de l'innovation et de la technologie (EIT), basé à Budapest. Il est responsable de la mise en place des Communautés de la Connaissance et de l'innovation (KIC), articulées autour de partenariats fondés sur l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation commerciale. Pour 2016, ses appels à propositions sont attendus sur les thématiques de « l'alimentation de demain, des chaînes de production durables de la ressource au consommateur » et de « l'industrie à forte valeur ajoutée ». Pour 2018, le thème des appels à proposition sera la mobilité

Le programme Erasmus+ pour l'éducation, la formation, la jeunesse et le sport est doté de 14,7 milliards d'euros pour faciliter la mobilité des individus, la coopération pour l'innovation et soutenir la réforme des politiques publiques (processus de Bologne, etc.).

La politique de cohésion et les Fonds structurels participent également au financement de projets centrés sur l'ESR ou l'innovation. La France bénéficie à ce titre de 14.5 milliards d'euros pour 2014-2020 via les régions et des stratégies régionales de spécialisation intelligente. Les projets soumis aux régions pour un financement FEDER doivent bénéficier d'autres financements (CPER, ANR, collectivités) afin de garantir la cohérence entre politiques européenne, nationales et régionales.

# Le système d'enseignement supérieur, entre centralisation et diffusion

L'Université fédérale de Toulouse rassemble les grands acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche sur le périmètre du rectorat de Toulouse – qui correspond au périmètre de l'ancienne région Midi-Pyrénées.

## Un centre gravitaire toulousain, des antennes relais dans les villes moyennes

Face à la concentration des établissements, des infrastructures et des étudiants dans l'agglomération toulousaine, l'Université fédérale et l'ex-région Midi-Pyrénées ont affirmé une politique de sites qui a encouragé le développement de pôles d'enseignement supérieur complémentaires à ceux présents dans l'agglomération toulousaine.

L'élaboration des contrats de site et leur suivi ont permis la formalisation de projets territoriaux d'enseignement supérieur au sein des villes moyennes volontaires, consolidant leurs formations existantes, ou renouvelant une offre de formation en lien avec le tissu économique local

#### Des contrats de site pour des projets territoriaux de l'enseignement supérieur

À partir de 2011, la région Midi-Pyrénées et la COMUE ont décidé de favoriser le développement des dix sites universitaires hors agglomération toulousaine. L'instrument de mise en œuvre, le contrat de site, marque une attention particulière à l'égard des villes moyennes.

L'objectif est double. D'une part, il s'agit de soutenir l'offre universitaire dans chacun des huit départements et permettre un aménagement équilibré du territoire régional. D'autre part, cette politique a pour but de favoriser et démocratiser l'accès à l'enseignement supérieur.

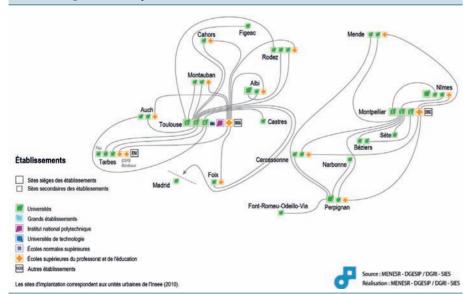
Chaque contrat de site mobilise l'ensemble des acteurs et intervenants locaux porteurs de formations post-bac et intervenants concernés par tous les aspects de la vie étudiante : offre de formation, activités de recherche et de transferts de technologies, vie de campus, transport, logement, santé, etc.

Les contrats ont ainsi constitué le prétexte pour fédérer l'écosystème local autour d'un projet partagé et ambitieux avec une vision commune, des objectifs à atteindre et des filières d'avenir identifiées. Le projet collectif conçu sur chaque site permet alors de dépasser les frontières habituelles entre structures ou établissements réunis dans un comité local animé par un universitaire et un représentant des collectivités.

Dès leur signature, les contrats de site signalent un élargissement des collaborations, que ce soit en termes de partenariats entre universités et lycées, de réflexions sur le développement du campus ou de plateformes partagées ou d'activités étudiantes communes.

Malgré des différences sensibles et durables des caractéristiques de chaque site, les contrats de site ont été l'occasion d'une évolution significative de l'organisation des sites concernés et de la chaîne d'acteurs impliqués. Les projets des sites et le travail de réflexion sur les locaux et équipements ont pu être pris en compte dans le cadre de la préparation du CPER 2015-2020, pour la nouvelle organisation de l'Université fédérale ainsi que pour le contrat de site unique 2016-2020 entre l'Université fédérale et l'État. Après une première vague de contrats de sites dispersés, une deuxième édition s'organise sous l'égide d'un contrat quinquennal unique qui s'appuie sur les dynamiques de site existantes.

## Implantation des établissements d'Occitanie sous tutelle du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche



#### L'Université Fédérale de Toulouse Midi-Pyrénées, un acteur incontournable de l'enseignement supérieur et de la recherche

L'Université Fédérale de Toulouse, ou Communauté d'universités et d'établissements de Toulouse-Midi-Pyrénées, regroupe 29 établissements d'enseignement supérieur et de recherche

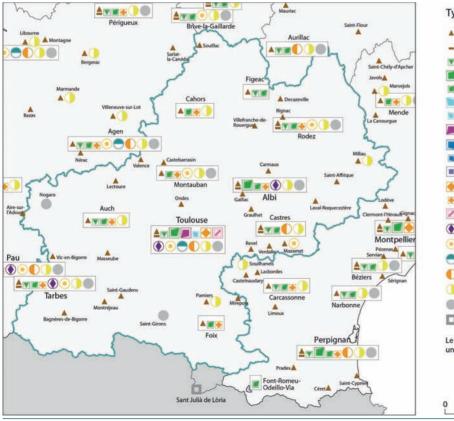
- Université Toulouse I Capitole :
- Université Toulouse II Jean Jaurès ;
- Université Toulouse III Paul Sabatier ;
- Institut National Polytechnique, composé de
  - École Nationale Supérieure Agronomique de Toulouse,
  - École Nationale Supérieure d'Électrotechnique, d'Électronique, d'Informatique, d'Hydraulique et des Télécommunications
  - École Nationale Supérieure des Ingénieurs en Arts Chimiques et Technologiques,

- École Nationale d'Ingénieurs de Tarbes,
- École Nationale de Météorologie,
- École d'Ingénieurs de Purpan,
- École Nationale Vétérinaire de Toulouse;
- Appliquées de Toulouse;
- Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace;
- Institut Universitaire Champollion;
- École Nationale de l'Aviation Civile ;
- École Nationale de Formation Agronomique;
- École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse;
- École Nationale Supérieure des Mines d'Albi-Carmaux;
- Institut Catholique d'Arts et Métiers de Toulouse;

- Sciences Po Toulouse;
- Toulouse Business School;
- Centre de Ressources, d'Expertise et de Performance Sportives ;
- Institut supérieur des arts de Toulouse ;
- Centre National de Recherche
- Institut National de la Recherche Agronomique;
- et de la Recherche Médicale;
- Institut de Recherche pour le Développement
- Office National d'Études et de Recherches Aérospatiales ;
- Centre National d'Études Spatiales.

#### Une répartition inégale au sein du territoire métropolitain

Établissements d'enseignement supérieur et antennes en 2013-2014





Source : MESRI - DGESIP / DGRI - SIES

### Des sites d'enseignement attractifs à différentes échelles

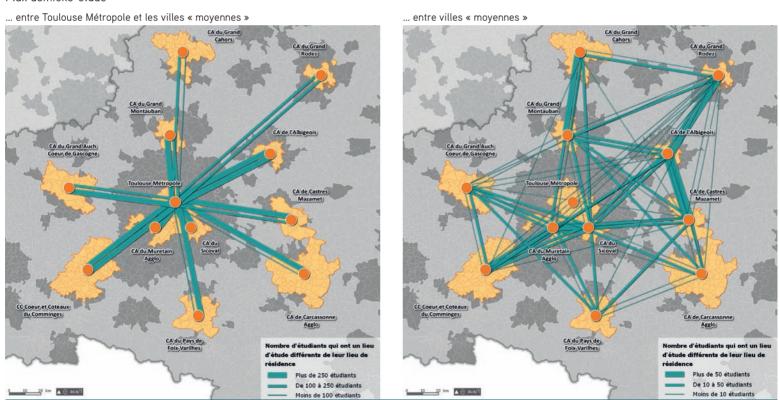
À l'échelle des agglomérations du Dialogue, les flux quotidiens d'étudiants navetteurs restent modestes. Néanmoins, l'observation de l'origine géographique des étudiants montre leur rayonnement géographique local et national.

#### Des flux domicile étude principalement toulousains

Plus de 3 600 étudiants font la navette entre une ville du Dialogue (hors Muretain et Sicoval) et Toulouse pour y étudier. Ces étudiants viennent notamment de Montauban et de Foix-Pamiers. Dans le sens inverse, plus de 1 200 étudiants quittent Toulouse pour étudier dans une des villes du Dialogue (hors Muretain et Sicoval). La navette de Castres-Mazamet vers Albi est aussi importante.

### Des flux domicile-étude fortement polarisés par Toulouse

Flux domicile-étude



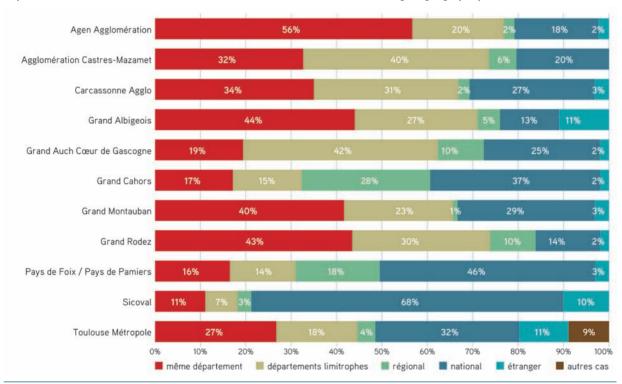
#### Attractivité et rayonnement géographique des sites

La répartition des étudiants selon leur origine géographique laisse transparaître de grandes disparités d'un site à l'autre. Elle permet d'esquisser une notion d'attractivité des différents sites d'enseignement supérieur, et de qualifier leur rayonnement géographique. Montauban, Rodez, Albi et Carcassonne comptent plus d'un tiers d'étudiants ayant obtenu leur baccalauréat dans le même département. Castres et Auch drainent des étudiants venus de départements limitrophes, ce qui est moins le cas en proportion pour Toulouse. Parmi les effectifs présents sur les sites de Cahors, de Foix-Pamiers, du Sicoval et de Montauban figure une part importante d'étudiants venus de France hors ex-Midi-Pyrénées, indiquant l'attractivité de ces sites au-delà du territoire régional. À noter que cette répartition ne concerne que les étudiants inscrits dans des structures universitaires.

Les raisons de ces répartitions peuvent être multiples : choix de filières par les étudiants, proximité géographique du lieu de résidence familiale, coût de la vie sur site, etc.

#### Une attraction estudiantine variable

Répartition des étudiants inscrits dans les filières universitaires selon leur origine géographique



Source : MESRI, traitement aua/T.

- « même département » : proportion des étudiants du site ayant passé leur baccalauréat dans le département
- « départements limitrophes » proportion des étudiants du site ayant passé leur baccalauréat dans un département limitrophe par rapport au département du site, sans distinction de région
- « régional » : proportion des étudiants du site ayant passé leur baccalauréat dans la même région que le site hors départements limitrophes
- « national » : proportion des étudiants du site ayant passé leur baccalauréat dans une autre région française
- « étranger » : part des étudiants étrangers issus de systèmes éducatifs étrangers

### Les formations post-bac, entre concentration et diversité

L'augmentation quasi généralisée des effectifs étudiants montre le dynamisme et l'attractivité régionale pour les jeunes, et ce grâce à l'ensemble des filières de formation proposées dans la région. Des technologies de pointe aux compétences sociales, les agglomérations du Dialogue proposent une offre de formation diversifiée.

Effectifs étudiants et évolutions			
EPCI	2013-2014	évolution sur 10 ans	
Agen agglomération	3 229	+	
Agglomération Castres-Mazamet	1 829*	++	
Carcassonne Agglo	1 044	=	
Grand Albigeois	5 647*	+++	
Grand Auch Cœur de Gascogne	1 471*	++	
Grand Cahors	959*	+	
Grand Montauban	2 137*	++	
Rodez Agglomération	3 550*	+++	
Le Muretain Agglo	232	+	
Pays Foix - Varilhes	829*	+	
Cœur et Coteaux de Comminges	40	=	
Sicoval	2 573	++	
Toulouse Métropole	109 176	+++	

Source : MESRI sauf \* Conseil des Sites 2014.

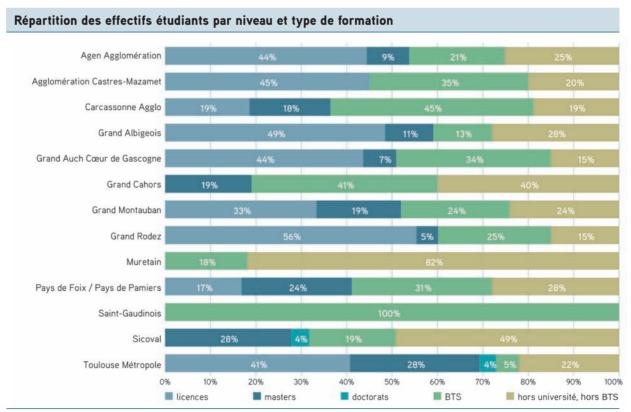
#### Une augmentation globale et sensible des effectifs étudiants

Globalement, une progression constante des effectifs étudiants entre 2003 et 2013 est observée pour presque toutes les agglomérations du rectorat ex-midi-pyrénéen. Elle est particulièrement forte pour Albi, Castres-Mazamet, le Sicoval et Auch. Cette évolution sur dix ans masque une progression erratique pour Carcassonne Agglo.

#### L'université et les lycées, principaux vecteurs des formations post-bac

La répartition des étudiants dans les sites laisse apparaître une forte proportion d'enseignements de premier cycle (licence et BTS) au sein des villes du Dialogue, notamment pour Rodez, Albi ou Auch.

La catégorie « hors université, hors BTS » recouvre des situations aussi hétérogènes que les écoles paramédicales et sociales, les CPGE, les écoles de commerce ou d'ingénieurs, les écoles privées sous contrat, etc.



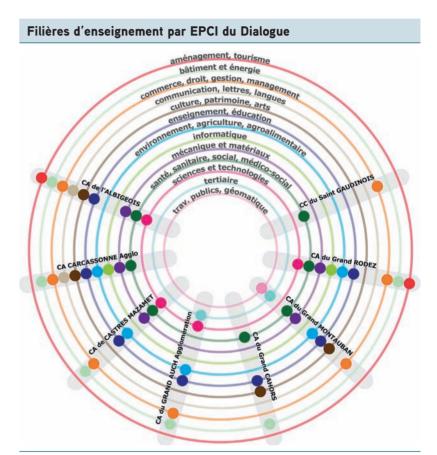
Source : MESRI, traitement aua/T.

#### Les formations dans les agglomérations du Dialogue : des filières diversifiées

Les filières autour de la santé, du sanitaire et du social, ainsi que les filières d'enseignement et d'éducation sont les mieux réparties au sein des EPCI du Dialogue, suivies par les filières de gestion. Il s'agit de compétences directement utilisables sur le territoire, pour des services qui sont peu délocalisables.

Si les filières universitaires généralistes, les activités de recherche ainsi que les formations d'ingénieurs s'avèrent moins présentes au sein des villes moyennes, elles donnent néanmoins à la Région une place de premier plan grâce à la locomotive toulousaine.

À titre de comparaison, l'ex-région Languedoc-Roussillon forme moins de 3 000 ingénieurs par an, contre plus de 10 000 pour l'ex-région Midi-Pyrénées. À cet égard, la diversité des formations d'ingénieurs de la région, et notamment au sein de l'institut national polytechnique toulousain, constitue un réel atout pour le système métropolitain en le positionnant dans la société de la connaissance.



Sources : MESRI et Conseil des Sites 2014, traitement aua/T.

#### Conditions de vie étudiante : un bilan contrasté

Les collectivités mènent des politiques volontaristes à destination des étudiants et des jeunes, notamment à travers des dispositifs spécifiques. Cela permet de compenser partiellement certaines lacunes constatées sur les différents sites.

#### Un rôle d'équilibrage des sites de proximité ?

La part des étudiants dans la population est au-dessus de la moyenne régionale pour Toulouse, le Sicoval, Albi, Rodez et Auch. Le poids démographique de l'agglomération toulousaine explique la moyenne régionale.

La proportion de boursiers dans les sites de proximité est significativement plus importante qu'aux niveaux national, régional et toulousain, jusqu'à plus de 40 % pour les sites de Rodez et de Castres ou le CUFR Champollion d'Albi. La proportion d'étudiants boursiers peut être mise en parallèle avec l'origine géographique des étudiants : le taux de boursiers s'élève à plus de 30 % dans les sites de proximité qui comptent plus de 60 % d'étudiants issus des populations locales (même département ou département limitrophe). Il semblerait donc que les sites de proximité jouent un rôle d'équilibrage territorial en permettant à des populations locales aux revenus plus modestes d'accéder à l'enseignement supérieur.

#### Une atténuation progressive des carences des sites en matière de vie étudiante

Sur les différents aspects de la vie étudiante, le diagnostic régional des conditions de vie étudiante publié en novembre 2015 met en lumière l'investissement d'une grande diversité d'acteurs en complément des structures d'ESR et de la dynamique des contrats de sites engagée par l'ex-région Midi-Pyrénées : collectivités, Crous, service interuniversitaire de médecine préventive et de protection de la santé (SIMPPS), les intervenants sur les politiques de la jeunesse, les acteurs associatifs et culturels, etc.

Le parc social spécifiquement destiné aux étudiants s'avère globalement suffisant au niveau régional. mais concentré sur l'agglomération toulousaine, seules Albi et Castres ayant des résidences Crous. Les sites de proximité en général ont un déficit de logements pour les étudiants handicapés, pour les alternants et pour les étudiants étrangers, tandis que la diffusion et la qualification de l'offre privée ne sont pas optimales. Néanmoins, des sites comme Auch, Cahors, Montauban ou Rodez proposent différents dispositifs innovants pour faciliter la relation entre loueurs et locataires, et colocataires ou faciliter l'arrivée des étudiants : médiation locative, labellisation de

Part des étudiants dans la population
(données Insee 2013)

(401111000 111000 2010)		
EPCI	étudiants	
Carcassonne Agglo	5,2 %	
Agen agglomération	5,6 %	
Agglomération Castres-Mazamet	5,8 %	
Grand Albigeois	7,5 %	
Grand Auch Agglomération	6,7 %	
Grand Cahors	5,4 %	
Grand Rodez	6,7 %	
Muretain	5,9 %	
Sicoval	9,5 %	
CA Grand Montauban	5,4 %	
Pays de Foix	5,5 %	
Pays de Pamiers	5,0 %	
CC du Saint-Gaudinois	4,3 %	
Toulouse Métropole	11,0 %	
ex-Midi-Pyrénées	6,6 %	
ex-Languedoc-Roussillon	6,4 %	
Occitanie	6,5 %	

Source : Insee

Proportion d'étudiants bours selon les sites	iers
Sitos	

Sites	boursiers
Albi	33,5 %
Auch	31,5 %
Cahors	27,9 %
Castres-Mazamet	40,9 %
Foix	28,6 %
Montauban	35,1 %
Rodez	42,1 %
Agglomération Toulousaine	27,0 %
moyenne ex-région Midi-Pyrénées	27,4 %
moyenne nationale	26,3 %
moyenne nationale hors Île-de-France	28,9 %

Source : schéma régional des conditions de vie étudiantes, novembre 2015. sur données 2013-2014

logements des loueurs privés, sollicitation de gîtes ruraux, logements de colocation alternée, caution locative étudiante du Crous, Toul'Box, garantie Loca-Pass etc

L'offre de santé universitaire est déployée de manière inégale, le SIMPPS organisant des permanences et rendez-vous sur les sites de proximité où il n'a pas d'antenne permanente. Le manque des sites de proximité penche davantage du côté de l'accompagnement psychologique, pour lequel les sites d'Albi, Castres ou Montauban organisent des partenariats ou des interventions de psychologues. En matière d'assistance sociale, les acteurs locaux (CCAS, CAF, etc.) pallient l'insuffisance des permanences sociales. Les initiatives solidaires, institutionnelles ou associatives, se développent parallèlement (colis alimentaire sur critères sociaux à Montauban, épicerie solidaire à Albi).

Concernant les transports, la mise en place de navettes spéciales le dimanche soir (Auch, Castres), la tarification pour les jeunes (comme le bus à 1 € à Cahors). l'adaptation des horaires des bus entre gare et lieux d'études (Cahors), les dispositifs de vélo (Albi) montrent l'implication des acteurs locaux en la matière, de même que pour le sport, les établissements étant rarement dotés d'installations spécifiques.

#### Un diagnostic pour préparer le futur schéma d'amélioration de la vie étudiante

Le Plan Jeunesse de 2013 et le diagnostic national sur les conditions de vie étudiante de 2015 mettent en lumière l'absence de prise en compte officielle et unifiée de ces thématiques dans les politiques publiques. Un plan national de la vie étudiante doit voir le jour, avant d'être décliné dans les Régions par des schémas d'amélioration de la vie étudiante. En prélude à ce schéma, l'Université fédérale Toulouse Midi-Pyrénées et l'ex-région Midi-Pyrénées publient fin 2015 un premier diagnostic des conditions de vie étudiante sur le territoire.

La vie étudiante recouvre de nombreuses sousthématiques et acteurs : établissements de formation et leurs services, Crous, collectivités et leurs services, syndicats mixtes des transports, associations, étudiants eux-mêmes, etc. La vie étudiante relève donc d'une compétence partagée,

entre un ensemble de services et d'actions à destination des étudiants. L'éclatement de cette compétence rend l'offre peu lisible et le pilotage ardu. Par ailleurs, il est constaté que la précarité étudiante est de plus en plus forte, et ce quel que soit le lieu d'études. De plus, les étudiants obligés de travailler pour financer leurs études sont de plus en plus nombreux. Parallèlement, l'augmentation du nombre de diplômés du supérieur est une ambition politique affirmée, notamment dans le cadre de la stratégie H2020. S'attacher à améliorer les conditions de vie étudiante passe donc par la construction d'une stratégie coordonnée afin de répondre à deux enjeux : la réussite des étudiants quel que soit leur profil d'une part, et l'attractivité des sites d'autre part.

### Vers une économie de la connaissance

Les pouvoirs publics nationaux et européens encouragent vivement les projets liés à l'enseignement supérieur et la recherche, pour tirer les territoires vers une économie de la connaissance. Ils mettent en place des volumes importants de financement pour ces projets, à l'heure où l'argent public se fait rare ailleurs. Miser sur l'ESR permet donc de drainer des fonds publics vers les territoires.

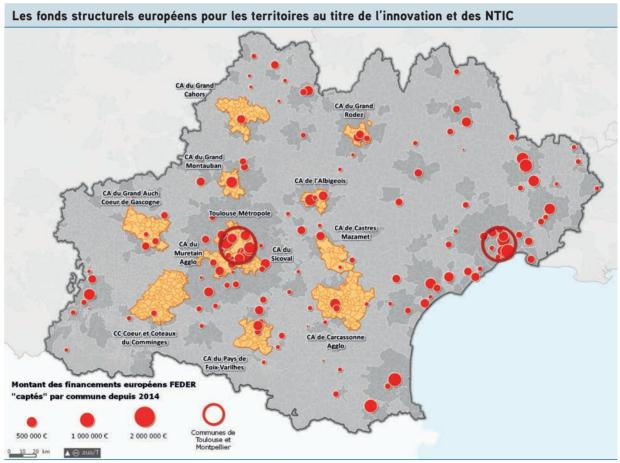
#### L'excellence régionale renforcée par le Programme Investissements d'Avenir (PIA)

Dans l'ex-région Midi-Pyrénées, 57 projets se sont répartis 1,7 milliards d'euros, pour renforcer les domaines d'excellence régionale (cancer, nano-technologies, biologie-santé et économie). Il s'agissait de faire de l'université de Toulouse une université unifiée de rang mondial au cœur de l'écosystème d'innovation, en favorisant les partenariats entre recherche publique et monde socio-économique, et en accroissant les transferts de technologies.

Dans l'ex-région Languedoc-Roussillon, 778 millions d'euros sont venus abonder la réalisation de 54 projets

afin de conforter l'excellence de la recherche régionale (santé, environnement, agronomie, chimie, énergie, biotechnologies, bioressources). Un PIA2 doté de 12 milliards d'euros a suivi en 2014, et un PIA3 de 10 milliards a été annoncé en novembre 2015.

Entre janvier 2014 et février 2016, 821 projets ont été cofinancés par l'UE pour les territoires de l'ancienne région midi-pyrénéenne, dont 340 projets fléchés sur l'innovation et les TIC, pour un total d'aides FEDER de 48 millions d'euros. Plus de soixante projets parmi eux concernent directement l'ESR et ses acteurs, à travers des financements de plus de 100 000 euros représentant 50 % des coûts totaux des projets.



Source : Agence de Service de Paiement.

#### Le PIA, un outil au service de synergies territoriales ?

L'un des effets majeurs de la mise en place des PIA via les appels à projets est de créer des dynamiques territoriales encourageant les acteurs locaux à tirer profit de leur complémentarité pour gagner en visibilité et en efficacité. À ce titre, le PIA produit un effet structurant des acteurs autour d'un projet, consolidant les structures existantes, voire leur permettant d'atteindre une taille critique ou une montée en

compétence. Le PIA a ainsi principalement consolidé les domaines d'excellence déjà identifiés, autour de l'économie, des nanotechnologies, du cancer, de l'aéronautiquespatial-systèmes embarqués et de la biologie-santé pour l'ex-région Midi-

Les appréciations des effets du PIA sur l'une des faiblesses de l'économie française, le continuum de la recherche à l'entreprise -

c'est-à-dire la capacité à transformer des idées en produits et en services mis sur le marché - ainsi que sur la cohésion territoriale, sont généralement plus prudentes. Toutefois, il est à noter que des acteurs toulousains et montpelliérains ont prévu de coopérer sur vingt projets lauréats (avec des acteurs d'autres agglomérations) parmi les 57 qui concernent l'ex-région Midi-

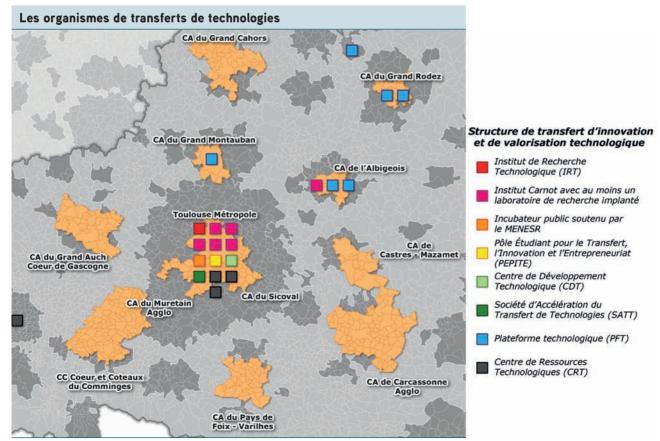
Des financements pour renforcer les filières d'excellence			
Domaines d'excellence	Dispositifs	Nombre de projets retenus	Dotation du PIA (en millions d'euros)
	Initiative d'excellence	1	750
	Initiatives d'excellence en formations innovantes	7	38,6
Pôles d'excellence	Laboratoires d'excellence	17	171,5
a executeries	Equipements d'excellence	11	74,25
	Pôle de recherche hospitalo-universitaire en cancérologie	1	10
Santé et biotechnologies	Biotechnologies et bioressources	7	45
	Démonstrateur préindustriel en biotechnologie	1	20
Diotecimotogico	Infrastructures nationales en biologie-santé	7	160,5
Transport	Action espace	3	252,5
Valorisation de	Institut de recherche technologique	1	145
la recherche	Société d'accélération du transfert de technologie	1	70
Total		57	1 737,35

Source : MESRI.

#### La collaboration des acteurs toulousains avec les autres agglomérations françaises à l'occasion du PIA

Agglomérations	Nombre de projets en commun avec Toulouse
Paris	27
Montpellier	20
Marseille - Aix-en-Provence	14
Strasbourg	13
Rennes	12
Bordeaux	11
Nantes	10
Lille	7

Source : MESRI



Source : MESRI.



## NUMÉRIQUE ET VILLE INTELLIGENTE

### Clés d'analyse

Le défi du numérique et de la diffusion des technologies de l'information et des communications sur les territoires est au croisement de trois rendez-vous pour les collectivités : celui du développement économique et de l'agitation de l'écosystème numérique, celui des infrastructures et des réseaux pour permettre à tous d'accéder aux nouvelles technologies et celui des e-services pour répondre aux enjeux de la ville résiliente et des usages qui s'y développent. Pour rendre compte de ces enjeux, quatre entrées sont ici proposées sans prétendre épuiser le sujet et les questionnements qui en réfèrent.

#### Une grille d'analyse à quatre entrées

#### 1. Filière et économie numérique

Les activités numériques, cœur de filière et services liés, constituent un levier de développement pour l'économie locale. Leur caractère redéployable, c'est-à-dire transférable à d'autres secteurs d'activités, crée les conditions favorables à l'ancrage des entreprises et au développement d'écosystèmes. Quelles dynamiques à l'œuvre? Quel poids et quelles réalités recouvrent-elles?

#### 2. Couverture haut et très haut-débit

Le numérique pour tous, la lutte contre la fracture numérique, la résorption des zones blanches... représentent des enjeux d'aménagement majeurs au niveau national, dans les régions et les départements. Le déploiement de la fibre optique est au cœur des préoccupations des agglomérations du Dialogue, la plupart située en zone AMII donc en négociation directe avec les opérateurs privés.

tiers-lieux et télé-centres ?

4. Usages et services numériques

3. Tiers-lieux et bureaux partagés

les territoires?

Les technologies et les infrastructures ne constituent pas une fin en soi, elles servent la cause des usagers. Cette notion de services, d'intermédiation pour faciliter les usages, doit constituer le sens de l'action des collectivités locales. Quels sont les dispositifs mis en œuvre localement ? Quelles bonnes pratiques de la ville « intelligente », de la ville « ouverte », de la ville 2.0... ?

Qu'en est-il de la couverture numérique actuelle ? Quels calendriers d'aménagement de la fibre sur

En réponse à l'accroissement du télétravail et aux différentes formes de travail collaboratif, une offre

en espaces de coworking se développe et se struc-

ture dans les territoires, préférentiellement dans

les tissus urbains mais également en dehors des

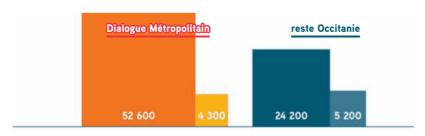
agglomérations. Ces nouveaux espaces de travail, fréquentés actuellement par des indépendants.

sont amenés à mailler plus largement le territoire.

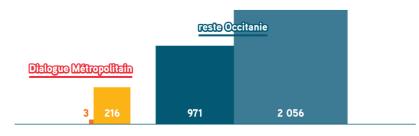
constituant en ce sens un enjeu important d'amé-

nagement. Quelle offre territoriale aujourd'hui en

Avec 56 900 emplois, le Dialogue Métropolitainreprésente 66 % des emplois de la filière numérique régionale



Avec 219 communes, le Dialogue Métropolitain représente 7 % des communes régionales figurant dans la zone de déploiement prioritaire



### Pour aller plus loin...

La révolution du numérique s'appuie localement sur écosystème en fort développement, dont les spécificités et les avantages compétitifs nécessitent d'être mieux identifiés et analysés. Les interactions avec les enjeux de la ville, notamment en matière de gestion urbaine (approvisionnement, déchets, énergie...), constituent en particulier un focus qui mériterait d'être approfondi pour soutenir le développement des filières économiques.

#### Les politiques en cours

#### Politiques européennes

#### Directive européenne sur la réutilisation des informations du secteur public

Cette Directive européenne de 2003 propose un encadrement réglementaire minimal concernant la réutilisation de documents existants détenus par des organismes des États membres de l'Union Européenne. Elle se traduit par une plus grande diffusion d'informations et de données publiques dans les systèmes d'information de l'Union européenne. Au vu de l'intérêt européen pour l'Open Data, la directive a été renforcée en 2013. Elle est retranscrite depuis 2005 dans la Loi française relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques.

#### Marché Unique Numérique

La stratégie européenne pour un marché unique numérique propose de créer un marché libre et sécurisé qui permette aux particuliers de faire leurs achats en ligne par-delà les frontières et aux entreprises de vendre dans toute l'UE. Adoptée en 2015, elle a pour objectif la transparence du marché digital, la définition d'un environnement réglementaire propice au développement des infrastructures. Elle vise aussi à ce que les secteurs de l'économie, de l'emploi et de l'industrie en Europe tirent pleinement parti des possibilités offertes par le numérique.

#### Politiques nationales

#### Initiative French Tech

Lancée fin 2013, l'initiative French Tech vise à favoriser l'émergence de startup à succès pour générer de la valeur économique et des emplois. Les financements qui lui sont dédiés s'inscrivent dans le Programme d'Investissements d'Avenir, avec une enveloppe budgétaire de 200 millions d'euros consacrés des programmes d'accélération et 15 millions d'euros au soutien des Fablabs et à l'attractivité internationale. Cette initiative a permis la mobilisation d'écosystèmes sur les territoires avec la labellisation de treize Métropoles French Tech, dont les écosystèmes numériques se distinguent au niveau international.

#### Plan France Très Haut Débit

Le Plan France Très Haut Débit impulsé en 2013 ambitionne une couverture intégrale du territoire en très haut débit à horizon 2022. L'enjeu est triple : renforcer la compétitivité et l'attractivité de l'économie française par le raccordement prioritaire en fibre optique des zones d'activités économiques, développer des services publics innovants sur l'ensemble du territoire, donner accès aux usages numériques à tous les citoyens. Un investissement de 20 milliards d'euros est ainsi décliné sur dix ans pour le déploiement des réseaux haut-débit jusqu'à l'abonné par les opérateurs privés dans les territoires les plus attractifs, ou par les collectivités locales en dehors des grandes agglo-

#### Loi pour une République numérique

La Loi adoptée en 2016 contient la stratégie nationale pour faire de la France une « République numérique » dont la devise serait « Liberté d'innover, Égalité des droits, Fraternité d'un numérique accessible à tous et Exemplarité d'un État qui se modernise ». L'ambition générale est d'anticiper les changements liés au numérique, de favoriser l'ouverture et la circulation des données et du savoir, de garantir un environnement numérique ouvert et respectueux de la vie privée des internautes et de faciliter l'accès des citoyens au numérique. Elle crée de nouveaux droits informatique et libertés et permet ainsi aux individus de mieux maîtriser leurs données personnelles (neutralité du net, portabilité des données, droit au maintien de la connexion, confidentialité des correspondances privées, droit à l'oubli des mineurs, mort numérique, etc.). Elle renforce les pouvoirs de sanctions de la CNIL et lui confie de nouvelles missions. Elle contribue également à une meilleure ouverture des données publiques.

#### Politiques régionales et départementales

#### Plan régional Très Haut Débit

Le Plan Très Haut Débit de l'ex-région Midi-Pyrénées a été adopté en 2011 avec un budget de 50 millions d'euros sur 10 ans. Il comprend la Stratégie Régionale d'Aménagement Numérique, qui définit les grands axes de l'intervention publique : une intervention publique uniquement si insuffisance de l'initiative privée, le développement du très haut débit sur l'ensemble du territoire y compris dans les plus ruraux, la priorité au développement économique (ZAE et ZIR), la définition de mesures pour anticiper ces évolutions.

De son côté, l'ancienne région Languedoc-Roussillon s'était dotée en 2009 d'un Projet Numérique Régional avec comme enjeu fort la résorption de la fracture numérique. Elle a investi 52 millions d'euros dans ce projet et a recu une contribution de 12 millions d'euros de l'Union Européenne via les fonds FEDER.

#### Schéma directeur territorial d'aménagement numérique

Le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) fixe les ambitions des collectivités pour la couverture numérique de leur territoire, le réseau cible de long terme correspondant et le phasage de sa réalisation dans le temps. La région Occitanie est couverte par le SDTAN de l'ancienne région Languedoc-Roussillon (à l'exception du département de la Lozère qui a élaboré son propre SDTAN) et par les SDTAN des départements de l'ex-région Midi-Pyrénées (Ariège, Aveyron, Gers, Lot, Tarn).

### Le numérique, clé de voûte de l'économie locale

Même si les activités numériques représentent aujourd'hui un vivier d'emplois non négligeable, leur valeur ajoutée repose surtout dans leur capacité à adresser différents marchés et à décloisonner les organisations en sillons de type sectoriel. C'est là un enjeu majeur pour les territoires face au défi du développement économique et de l'ancrage des entreprises.

#### Une économie qui compte déjà près de 47 000 emplois salariés privés

Établie selon une nomenclature de la Direction Générale de l'Économie, largement reprise par les économistes et les statisticiens, l'économie du numérique rassemblerait 47 000 emplois salariés dans les territoires du Dialogue Métropolitain, soit 9 % des emplois du secteur privé. À cela, il convient de rajouter des indépendants et des libéraux – près de 5 000 au total – dont le nombre a fortement augmenté ces dernières années, facilité par la mise en place du statut d'auto-entrepreneur.

Parmi ces emplois, certains relèvent d'activités considérées « plus » numériques que d'autres. Elles sont qualifiées de « cœur de filière » et représentent 32 400 emplois salariés et 2 800 indépendants, soit respectivement 69 % et 58 % des effectifs salariés et non-salariés de la filière numérique.

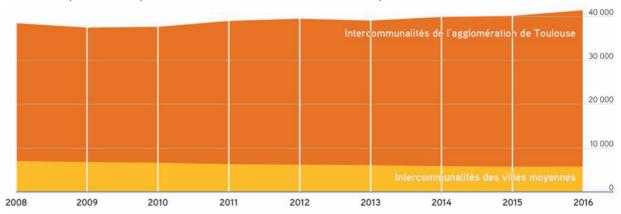
Des précautions sont néanmoins à considérer dans le décompte que l'on peut faire aujourd'hui des emplois de l'économie numérique. Les activités (codes NAF) prises en compte dans la nomenclature débordent pour certaines de l'économie « supposée » numérique, même dans une acception large.

Les mutations économiques à l'œuvre rendent de plus en plus inopérants les référentiels d'activités. Les frontières entre activités sont davantage poreuses, les interdépendances se généralisent, les entreprises se recentrent toujours plus sur leur cœur de métier et externalisent le reste, complexifiant de fait la sectorisation de l'économie. Ce processus n'est pas nouveau, ni même spécifique à l'économie numérique.

En revanche, la « révolution numérique » accélère ces transitions. Il y aurait ainsi un travail plus fin à effectuer pour mesurer les emplois « réels » des activités numériques salariés et non-salariés.

#### 90 % des emplois du numérique concentrés dans l'agglomération toulousaine

Nombre d'emplois salariés privés dans les activités de l'économie numérique



Note de lecture : Les intercommunalités de Toulouse englobent Toulouse Métropole, le Sicoval et le Muretain Agglo. Les intercommunalités des villes moyennes rassemblent le Grand Montauban, le Grand Cahors, le Grand Rodez, Castres-Mazamet agglomération, Carcassonne agglo, Cœur et coteaux de Comminges, Grand Auch Cœur de Gascogne et le Pays Foix-Varilhes.

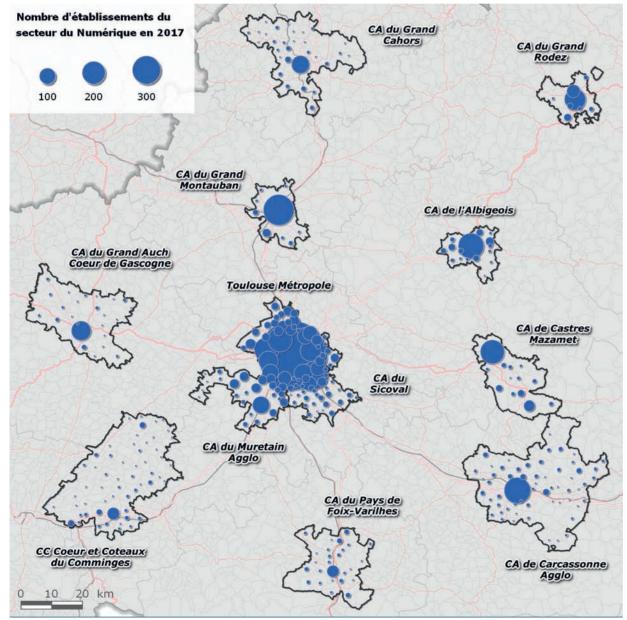
Source : Acoss, réalisation aua/T

#### L'économie numérique : des activités « redéployables » et « trans-sectorielles »

Face au défi du développement économique, les activités du numérique constituent un avantage concurrentiel pour les territoires qui en disposent. L'opportunité repose certainement plus aujourd'hui sur les fertilisations que ces activités, par essence transversales, permettent dans d'autres secteurs économiques, que par les emplois directs qu'elles génèrent. Les activités numériques permettent de « faire système » au sein de tissus économiques locaux. Elles œuvrent indirectement à une densification des échanges au sein des écosystèmes ce qui représente, dans le contexte concurrentiel actuel, un atout décisif dans l'ancrage des entreprises sur un territoire. De plus, toutes les analyses prospectives qui répertorient les technologies clés du futur font la part belle à celles du numérique. Dans le dernier rapport de l'OCDE, sur les dix technologies de nature à changer nos sociétés, quatre concernent le numérique : l'intelligence artificielle, l'internet des objets, la blockchain et le big data. Il y a là un enjeu majeur pour les territoires de positionnement et de valorisation des compétences spécifiques dans les technologies numériques qui les caractérisent.

#### Des écosystèmes numériques à géométrie variable

Localisation des établissements exerçant principalement leur activité dans l'économie numérique



Source : Diane+ 2017

# Le numérique pour tous, un enjeu majeur d'aménagement et d'équité territoriale

La question des infrastructures reste un sujet majeur pour les collectivités locales et l'État. Le déploiement de la fibre optique, soutenu par le Plan France THD, est à l'œuvre mais sa mise en route fut longue et âprement négocié avec les opérateurs pour les agglomérations en zone AMII. La couverture numérique des territoires est en marche, mais il reste encore beaucoup à faire.

#### Des coopérations locales pour pallier les carences des opérateurs privés

Dans le Gers, l'Aude, l'Aveyron, le Lot, la Haute-Garonne les collectivités locales (département et communautés de communes), parfois en lien avec des fédérations d'énergie électrique, s'organisent en syndicat mixte ouvert pour mettre en œuvre le développement de la couverture numérique, en dehors des agglomérations où interviennent les opérateurs privés.

Cette gouvernance opérationnelle fait suite à l'adoption de Schémas Départementaux d'Aménagement Numérique dans les années 2012 à 2015. Devant le peu d'intérêt manifesté par les opérateurs privés et l'absence d'engagement de leur part, les collectivités se mobilisent pour porter l'investissement nécessaire au déploiement du haut et très haut débit au sein de leurs communes.

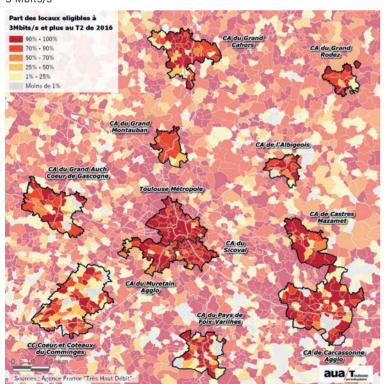
Cette première phase de déploiement n'est pas systématiquement celle de la fibre optique. Elle vise davantage une montée en débit pour fournir un accès de meilleur qualité à l'ensemble des foyers, soit au minimum 3-4 Mbits, au moyen de différentes solutions technologiques.

Les cartes de couverture aux réseaux de communication électronique montrent bien ces enjeux. Même pour des vitesses minimales de 3 Mbits/s à la prise, certaines agglomérations du Dialogue ne sont que très partiellement couvertes. C'est en particulier le cas du Saint-Gaudinois et du Carcassonnais.

En montant en débit, les communes éligibles sont de moins en moins nombreuses. Le très haut débit (> 100 Mbits/s) n'est accessible pour l'instant que pour une dizaine de communes.

#### Des « trous » dans la couverture Haut et Très Haut Débit

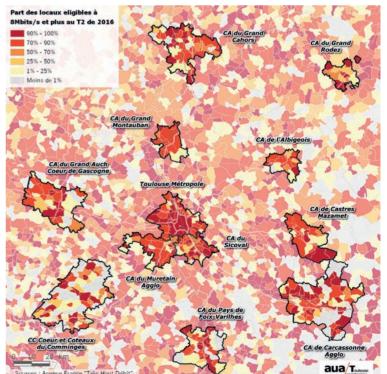
3 Mbits/s



Note de lecture : La coloration indique pour chaque commune la part des locaux qui sont éligibles aux différentes vitesses de débit. Par exemple, pour les communes en rouge foncé, la part des locaux éligibles est supérieure à 90 %. En jaune pâle, elle est inférieure à 25 %.

Source : Agence France « Très Haut-Débit »,  $2^{\rm ème}$  trimestre 2016

#### 8 Mbits/s

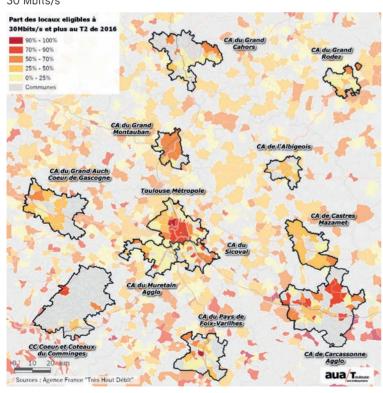


#### Des retards de déploiement en Fttx dans les agglomérations

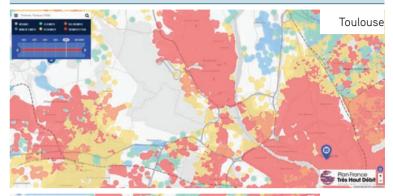
Le déploiement de la fibre optique par les opérateurs privés ne suit pas le calendrier de réalisation négocié avec les intercommunalités. Les sites prioritaires ont été les premiers raccordés (zones d'activité, grands équipements...). Suivent les zones les plus « rentables » où se concentrent les prises de raccordement. Cette logique de rentabilité dessine à l'intérieur même des communes, voire des quartiers, des inégalités d'accès au haut et très haut débit.

Les cartes ci-contre, issues de l'Observatoire France « Très Haut Débit », illustrent ces inégalités sur l'agglomération toulousaine, celle de Montauban et celle d'Auch.

#### 30 Mbits/s



#### Un débit à la prise inégal à l'intérieur des agglomérations

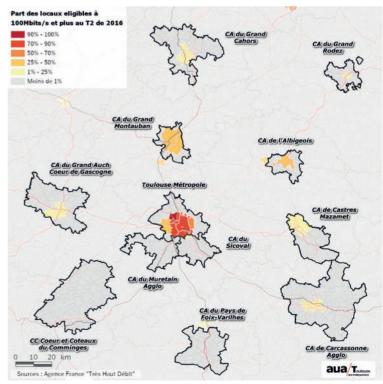






Source : Agence France « Très Haut-Débit », 2ème trimestre 2016.

#### 100 Mbits/s



# Les tiers-lieux, un basculement vers une économie plus collaborative

Les nouveaux usages numériques et le déploiement du haut débit dans les territoires impactent les modes d'organisation du travail. Une des manifestations de ces évolutions est le développement de nouveaux lieux de travail à distance : télécentres, espaces de coworking, FabLab.

#### Des enjeux d'aménagement du territoire, d'attractivité économique et de modes de vie

Les tiers-lieux, métropolitains ou de proximité, sont générateurs d'externalités positives tant en matière d'aménagement du territoire (rééquilibrage territorial dans la localisation des emplois), d'attractivité économique (territoires périurbains et ruraux qui bénéficient de l'animation locale impulsée par les tiers-lieux) et d'amélioration des modes de vie (réduction des temps de déplacement

domicile-travail des utilisateurs des tiers-lieux et donc effets indirects sur la congestion routière).

Les collectivités sont conscientes de ces enjeux et jouent un rôle prépondérant pour impulser des projets de tiers-lieux sur leurs territoires (solutions immobilières, soutien économique...). Leur investissement croissant s'inscrit dans une volonté de structurer un maillage du territoire, au regard du gisement d'utilisateurs potentiels des tiers-lieux.

#### Une offre en tiers-lieux qui se développe, y compris en périphérie des agglomérations

Localisation des Tiers-Lieux et Télé-Centres Tiers-lieu du Grand Cahors EPCI du dialogue métropolitain A du Grand Auch CC Coeur et Coteaux CA Carcassonne Agglo aua/Todo

#### Les agglomérations du Dialogue au premier plan du réseau de tiers-lieux d'Occitanie

La région Occitanie recense une centaine de tierslieux sur son territoire et on estime que près de 40 % sont présents dans les agglomérations du Dialogue Métropolitain. Le Conseil Régional inscrit leur développement dans un objectif d'aménagement équilibré du territoire avec un Appel à Manifestation d'Intérêt pour accompagner la création ou l'extension de tiers-lieux. L'enjeu est de structurer le réseau de ces lieux pour lesquels on observe, à l'échelle du Dialogue Métropolitain, une polarisation par les cœurs d'agglomérations, en parallèle d'implantations nombreuses dans les espaces d'interstices ruraux (un tiers des tiers-lieux).

#### L'essor du télétravail

En 2012, le télétravail concernait 12 % des salariés français, un essor puisqu'il n'en concernait que 7 % en 2007, d'après une étude du Ministère de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique. Ce mode de travail reste relatif comparé aux pays anglo-saxons et scandinaves dans lesquels 20 à 35 % des salariés sont des télétravailleurs. Le télétravail en France est encore le fait d'expérimentations de grands groupes à l'image d'Airbus. Il est aussi plus généralement associé aux travailleurs indépendants et auto-entrepreneurs travaillant depuis leur domicile. Il reste une piste de réflexion pour la fonction publique.







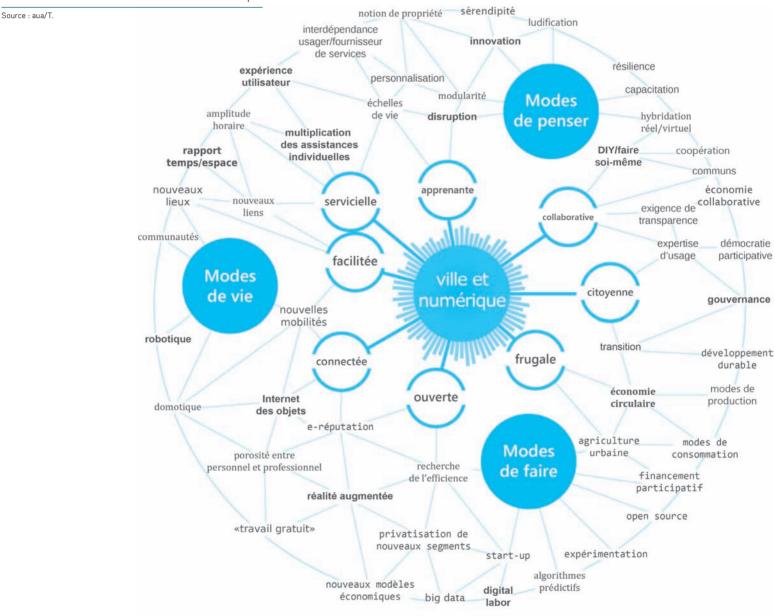
Une étude du Commissariat général de l'égalité des territoires, sur les opportunités de développement du télétravail, explique notamment qu'il s'agit d'un enjeu d'attractivité économique dans les territoires ruraux. À l'échelle du territoire du Dialogue Métropolitain, des programmes d'attraction de nouveaux actifs via des politiques d'accueil de télétravailleurs existent : Soho Solo Gers en Gascogne porté par la CCI du Gers, Co work'in Tarn coordonné et animé par la CCI du Tarn. Autre initiative, la Commission télétravail de l'association toulousaine des professionnels du numérique « La Mêlée » qui souhaite structurer une offre régionale en réseau. Ces exemples démontrent que les acteurs locaux institutionnels, économiques et numériques s'emparent de la question du télétravail.

# Les stratégies numériques des collectivités à travers la généralisation des e-services

Les stratégies numériques des collectivités se traduisent par la mise en œuvre de politiques de démocratisation de l'accès au numérique et aux données publiques ainsi que par la mise à disposition de services publics en ligne simplifiant les démarches administratives, ainsi que d'outils visant à l'amélioration des services aux usagers et du cadre de vie.

#### L'enjeu du numérique : vers la ville durable augmentée





#### Le développement d'e-services, première action des collectivités dans une stratégie de ville intelligente

En matière de services numériques, les collectivités ont prioritairement investi le champ des technologies et des infrastructures pour réduire la fracture numérique des territoires. Plusieurs collectivités du Dialogue Métropolitain proposent ainsi un accès au wifi dans les

lieux publics (Grand Auch, Grand Cahors, Carcassonne agglomération, Toulouse Métropole...).

En parallèle, les stratégies numériques, dans une optique de ville intelligente, se concrétisent par la mise à disposition des citoyens d'une multiplicité d'e-services : e-administration, e-services urbains, e-mobilité, e-citoyenneté, open-data.

#### La simplification des démarches administratives, ambition principale des e-services

Dans les territoires du Dialogue Métropolitain, les différentes collectivités ont généralisé les portails d'e-administration et d'e-services urbains qui permettent principalement de réaliser des démarches d'état civil en ligne. Autre évolution systématique, celle de l'ouverture des données publiques locales avec l'open data, qu'il s'agisse de portails développés par les collectivités ellesmêmes (data.toulouse-metropole.fr, data.agen.fr) ou via le portail gouvernemental (data.gouv.fr)

#### Grand Cahors > Mon portail famille

Ce portail permet aux habitants de gérer leurs données personnelles, leurs factures, inscriptions et annulations dans les Accueils de Loisirs du Grand Cahors.

#### **Toulouse** > montoulouse.fr

Ce portail regroupe l'ensemble des services qu'il est possible d'effectuer en ligne : état civil, prestations scolaires et périscolaires, activités sportives et socioculturelles, polices spéciales et voirie, collecte des déchets et encombrants, etc. Une partie est déclinée sur l'application smartphone ou tablette Allo Toulouse.

#### **Toulouse** > Allo Toulouse

Application smartphone ou tablette pour signaler une dégradation sur l'espace public, des graffitis à effacer ou un problème de propreté ; prendre rendez-vous pour le ramassage des déchets verts et encombrants ; consulter les horaires de collecte en temps réel ; découvrir les adresses utiles.

#### Toulouse Métropole > Zapette

Utiliser le numérique pour faciliter l'activité des services internes de la collectivité et ainsi, in fine améliorer le service à l'usager. C'est notamment l'objectif de la Zapette permettant aux services techniques de signaler, avec un téléphone portable, toute dégradation ou incident constaté sur la voie publique.

#### Les mobilités au cœur des stratégies numériques

Des services d'e-mobilité sont proposés par les collectivités ou les autorités organisatrices des transports. Au-delà des applications aujourd'hui traditionnelles d'état du trafic et des réseaux de transports en commun, des applications visant à augmenter le confort des déplacements sont proposées.

#### Toulouse Métropole > Trafic zen

L'expérimentation Trafic Zen menée en collaboration avec les Autoroutes du Sud de la France et France Télécom, permet aux automobilistes d'obtenir une information en temps réel sur le trafic routier, et ainsi adapter leur itinéraire. Il s'agit d'utiliser le numérique pour faciliter la circulation dans Toulouse.

#### Montauban > montm.fr

Portail de la Société d'économie mixte des transports montalbanais (SEMTM) qui permet d'accéder à des informations sur le réseau en temps réel.

#### Montauban > Smart-trip

Application smartphone ou tablette développée par la SEMTM. Il s'agit d'un service de lecture communautaire conçu pour un usage en situation de mobilité. En attendant leur bus ou au cours de leur voyage, les passagers peuvent découvrir gratuitement des œuvres littéraires : humour, policier, romance, tranches de vie, fantastique, jeunesse,

#### Le numérique au service de la gouvernance locale

Les évolutions de la gouvernance locale amènent au développement de l'e-citoyenneté avec des appels à participation en ligne et des consultations menées dans le cadre de l'élaboration de documents de planification ou de projets urbains.

Toulouse Métropole consulte ainsi les citoyens sur leurs pratiques en matière d'habitat, sur le Plan Climat Air Énergie Territorial en élaboration, ou encore sur l'aménagement d'espaces publics.



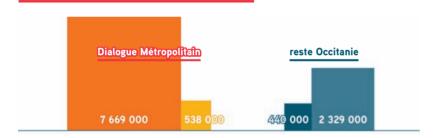


## MOBILITÉ, ACCESSIBILITÉ ET INTERMODALITÉ

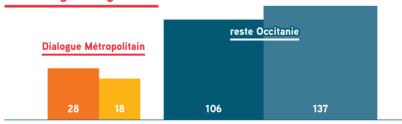
## Clés d'analyse

Ce chapitre traite des flux de voyageurs et renvoie à des questions de mobilité des habitants, d'accessibilité des territoires, et d'intermodalité entre les différents modes de transports et réseaux. Trois angles d'analyse sont proposés afin d'aborder différentes échelles.

# Avec 8,2 millions de passagers en 2015, le Dialogue Métropolitain concentre 75 % du trafic aérien régional.



## Avec 46 gares, le Dialogue Métropolitain accueille 16 % des gares régionales.



### Une grille d'analyses à trois entrées

1. Accéder au système métropolitain

Analyse de l'accessibilité du territoire métropolitain à l'échelle nationale, européenne et internationale : Comment s'organise la grande accessibilité au système métropolitain ? Quels sont les atouts et les faiblesses des réseaux existants ? Quels sont les projets d'infrastructure, quel impact sur l'accessibilité des territoires ? Quel rôle peuvent jouer les nouvelles mobilités (car, covoiturage...) ?

Enjeu : une grande accessibilité qui bénéficierait à l'ensemble des territoires du Dialogue.

2. Échanger au sein du système métropolitain

Quelles relations observe-t-on entre les territoires du Dialogue Métropolitain et comment évoluent-elles ? Quelle est l'offre de transport ? Quelle performance et quelles contraintes selon les modes et les liaisons ? Comment s'organise l'intermodalité avec les réseaux de transports urbains ? Quelles sont les nouvelles formes de mobilité qui se développent pour répondre aux besoins d'échanges ?

Enjeu : une accessibilité équilibrée des différents territoires.

3. Se déplacer dans les différentes agglomérations Panorama des dessertes urbaines et des politiques locales de mobilité.

Enjeu : une mobilité durable adaptée aux différents territoires.

#### Les politiques en cours

#### Politiques européennes

#### Réseau Transeuropéen de Transport

Élément central de la politique européenne en matière de transports, le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union Européenne. Son action vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux et l'accès à ces réseaux. Le réseau RTE-T est composé de dix corridors prioritaires reliant les points les plus importants d'Europe (réseau central à atteindre d'ici 2030) et d'un réseau global (à compléter d'ici 2050).

#### Stratégie européenne de l'aviation

La commission européenne a adopté une nouvelle stratégie pour l'aviation en 2015, faire de l'UE un acteur de premier plan dans le domaine de l'aviation internationale, d'achever le projet de ciel unique européen, d'optimiser l'utilisation des aéroports les plus fréquentés et de suivre les tendances de la connectivité intra-UE et extra-UE. Il s'agit également de maintenir des normes élevées en ce qui concerne la sécurité, la sûreté, l'environnement, les questions sociales et les droits des passagers.

#### Politiques nationales

#### Contrat de Plan État Région (CPER)

Le volet mobilité du Contrat de Plan État Région 2015-2020 est un des outils privilégiés pour la mise en œuvre des programmes d'investissement opérationnels en partenariat avec l'État et les acteurs locaux et institutionnels. Les deux CPER Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées comportent un programme « mobilité » de près de 616 millions d'euros (dont 212 millions apportés par la région). Du fait de la fusion des deux anciennes régions, ces programmes sont en cours de révision.

Loi Macron « pour la croissance et l'activité » Adoptée en juillet 2015, cette loi a permis de libéraliser le transport par autocar longue distance, les opérateurs sont autorisés à offrir des services réguliers de transports par autocar pour des trajets supérieurs à 100 km.

#### Politiques régionales

#### Loi Notre

Les Régions sont autorités organisatrices des transports régionaux et ont la pleine responsabilité de l'organisation des TER. La loi Notre renforce la compétence régionale en matière de transport et fait de la région un acteur incontournable de la mobilité. La Région se voit confier la compétence d'organisation des services de transport routier en dehors des métropoles et des agglomérations, du transport scolaire et des transports à la demande. Le transfert de compétence des départements vers la Région sera effectif fin 2017.

#### Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Suite à la loi Notre, la Région doit élaborer un SRADDET d'ici août 2019. Ce document fixera les grandes orientations de la politique régionale et remplacera les schémas actuellement en vigueur, le SRADDT Languedoc-Roussillon (septembre 2009), le SRADDT Midi-Pyrénées (mars 2009, mis en révision en 2013). Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) constitue le volet « Infrastructures et Transports » du SRADDET.

#### Schéma Régional d'Intermodalité (SRI)

Il doit coordonner les politiques de mobilité des différentes autorités organisatrices de la mobilité présentes sur le territoire. Il porte sur l'offre de services, l'information voyageurs, la tarification

et la billettique. Il « définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échanges. »

#### États généraux du Rail et de l'Intermodalité

Cette phase de réflexion et de concertation lancée par la région Occitanie a abouti à définir dix chantiers prioritaires pour développer le rail et l'intermodalité sur 15 ans :

- l'amélioration de la qualité de service du TER.
- l'harmonisation de la tarification et le billet intermodal,
- la sauvegarde des lignes ferroviaires et l'adaptation de l'offre TER,
- la mise en accessibilité des services ferroviaires et routiers
- l'arrimage de la région à la grande vitesse,
- l'intégration et le redéploiement des services autocars/TAD dans une logique intermodale,
- la multiplication des pôles d'échanges multimodaux,
- l'avenir des Trains d'Équilibre du Territoire,
- la relance du fret ferroviaire,
- la poursuite de la concertation et les relations partenariales.

À l'échelle de la Région Occitanie, 1,5 milliard d'euros vont être mobilisés d'ici 2021. Des comités départementaux de transport et un Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) régional vont être créés dès 2017.

#### Politiques intercommunales

#### Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le PDU est une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il vise à définir, dans les périmètres de transports urbains, les principes d'organisation du transport des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement, avec un objectif d'usage équilibré des modes, de promotion des transports collectifs et d'incitation au développement des modes les moins polluants et économes en énergie comme en finances.

L'établissement d'un PDU est obligatoire pour les agglomérations dont le périmètre des Transports Urbains regroupe plus de 100 000 habitants.

#### Plan Global de Déplacements (PGD)

Sur le modèle du PDU, des démarches volontaires peuvent être réalisées pour les collectivités de moins de 100 000 habitants. Sous maîtrise d'ouvrage de la collectivité, autorité organisatrice de la mobilité, le PGD constitue un cadre de réflexion et de proposition de principes pour la réorganisation de l'ensemble des déplacements d'un territoire et reprend les mêmes orientations générales que les PDU.

#### Les fonds européens mobilisables sur la période 2014-2020

#### Fonds de cohésion et banque européenne d'investissement

Un quart des ressources du fonds de cohésion est consacré aux réseaux transeuropéens. La Banque européenne contribue par ses prêts au financement des réseaux transeuropéens.

#### Fonds européen de développement régional (FEDER)

Contribue au financement d'infrastructures afin de corriger les déséquilibres régionaux.

#### Subventions européennes

55 programmes de financement européens et appels à projets sont disponibles pour le secteur des transports.

## Accéder au système métropolitain

La grande accessibilité au système métropolitain est un enjeu majeur pour maintenir et renforcer son attractivité. Le territoire étant géographiquement excentré et situé à l'écart des grands corridors de transport européen, la poursuite du développement des grandes infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires reste aujourd'hui primordiale afin d'en améliorer l'accessibilité depuis l'espace national et européen.

## Un réseau autoroutier en étoile en cours de finalisation

La grande accessibilité routière du système métropolitain est liée au réseau autoroutier structuré en étoile autour de Toulouse, qui permet une connexion aux grands corridors européens vers la façade atlantique, vers l'arc méditerranée et vers Paris.

Toutefois, il faut noter que la branche sud de cette étoile (A66) s'arrête peu après Foix, elle ne franchit pas les Pyrénées et ne permet donc pas une connexion directe à l'Espagne, malgré sa proximité géographique. Les franchissements autoroutiers vers l'Espagne sont situés aux extrémités de la chaîne ce qui éloigne le système métropolitain des villes espagnoles.

De plus, le maillage du réseau routier se poursuit encore aujourd'hui avec la connexion prochaine de Rodez à l'A75 et avec des projets en cours vers des agglomérations qui n'étaient pas sur des axes nationaux (Auch et Castres).

Beaucoup de relations entre agglomérations du système métropolitain imposent un passage par Toulouse où elles sont souvent pénalisées par la saturation chronique de la rocade.

# ADDIDENTAL PRINCESS Very MADRID Very MADRI

Source : aua/T

#### Une offre aéroportuaire abondante

L'offre aéroportuaire du grand sud-ouest est abondante tant du côté français qu'espagnol. Barcelone, Toulouse et Bordeaux constituent des aéroports majeurs (plus de 5 millions de passagers) et représentent des portes d'entrée importantes pour les flux nationaux et internationaux. Ils sont complétés par une multitude d'aéroports, moyens ou petits, qui offrent des opportunités d'accès depuis Paris et certaines métropoles européennes.

Dans un contexte de forte concurrence du secteur aéronautique à l'échelle européenne et de baisse des subventions publiques, la pérennité des petits aéroports qui dépendent pour partie des aides publiques pose question. Leur viabilité future est également à lier au développement de la grande vitesse ferroviaire qui devrait réduire les temps de parcours sur de nombreuses liaisons.

## Une offre ferroviaire encore peu concurrentielle pour les longues distances

L'offre ferroviaire est aujourd'hui peu attractive pour les voyages longue distance en raison de l'absence de Ligne à Grande Vitesse desservant le système métropolitain. Plus de deux heures sont nécessaires depuis Toulouse pour rejoindre Bordeaux ou Montpellier soit des temps comparables à un trajet en voiture. Un seul TGV direct est proposé vers Barcelone (uniquement d'avril à septembre).

Néanmoins, le développement de la grande vitesse depuis Paris (Paris-Bordeaux en 2017, Toulouse en 2024) et le long de l'arc méditerranéen (Liaison Nîmes-Montpellier-Perpignan) devrait significativement réduire certains temps de parcours en train. Toulouse, Montauban et Agen pourraient directement bénéficier d'une desserte LGV et irriguer le système métropolitain. L'absence d'une liaison performante entre Toulouse et Montpellier (par Narbonne) apparaît de plus en plus flagrante dans ce dispositif et dans le contexte de la nouvelle grande Région Occitanie.

#### La place de choix de l'avion pour la grande accessibilité

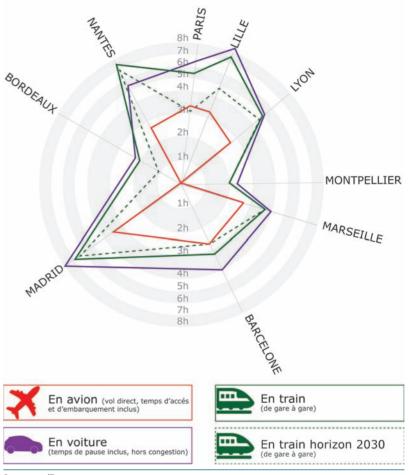
L'éloignement géographique et l'absence d'une desserte ferroviaire Grande Vitesse explique les temps de parcours élevés pour rejoindre le système métropolitain depuis les grandes villes françaises. Paris, Lille, Lyon ou encore Nantes se situent à plus de 5 heures que ce soit en voiture ou en train. Le train n'est compétitif que pour Bordeaux et Montpellier, les deux métropoles les plus proches.

Dans ce contexte, l'avion est le mode le plus efficient pour les connexions nationales et en tout premier lieu avec Paris. L'aéroport de Toulouse constitue à ce titre une porte d'entrée pour l'ensemble du système métropolitain.

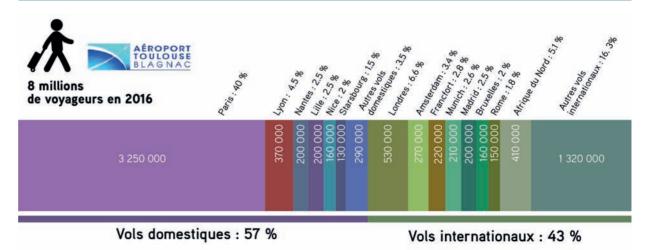
Les projets de Ligne à Grande Vitesse devraient cependant atténuer la position dominante de l'avion sur une partie des déplacements de longue distance. Paris ne serait plus qu'à seulement 3h15 de Toulouse, ce qui rendrait le train compétitif pour cette destination, qui représente plus de 40 % des vols depuis l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Bordeaux ne serait plus qu'à 1h de Toulouse, renforçant la dynamique métropolitaine de l'axe de la Garonne.

La nouvelle liaison Montpellier Perpignan (et à plus long terme une éventuelle liaison Toulouse-Narbonne) permettrait un rapprochement significatif avec Montpellier, Barcelone, Marseille et Lyon.

#### Meilleurs temps de trajet depuis Toulouse vers les grands centres urbains (centre à centre)



#### L'aéroport Toulouse-Blagnac : principale porte d'entrée de l'aire métropolitaine pour les relations domestiques et internationales



Source : Union des Aéroports Français (UAF).

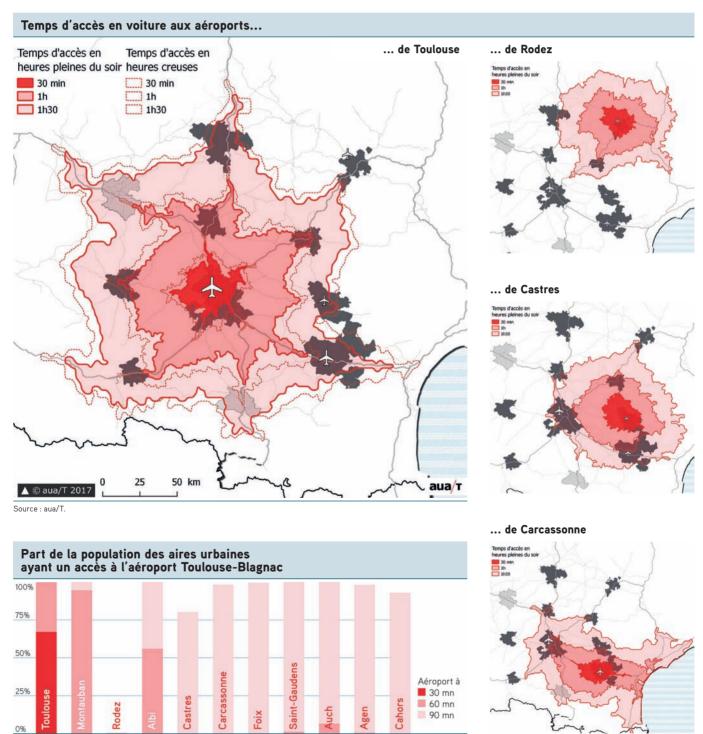
## Une offre aérienne qui bénéficie à l'ensemble du territoire métropolitain

L'aéroport de Toulouse-Blagnac, avec 8 millions de voyageurs en 2016 est le 4º aéroport de province de par son importance. Il propose plus de 70 destinations, pour la plupart européennes. Les vols vers Paris représentent à eux seuls plus de 40 % de son trafic. C'est la ligne aérienne la plus fréquentée d'Europe. Londres et Lyon sont les deux autres destinations les plus fréquentées.

Grâce à sa position centrale, l'aéroport bénéficie à la grande majorité de la population du système métro-

politain : 95 % de la population des aires urbaine se situent à moins de 1h30 en voiture. Son développement métropolitain passe aujourd'hui par une meilleure accessibilité multimodale à l'échelle de la région. Castres et Rodez se situent en limite de son aire d'influence mais disposent par ailleurs de leurs propres aéroports qui offrent principalement des liaisons vers Paris.

L'aéroport de Carcassonne se positionne sur un créneau complémentaire à Toulouse-Blagnac en proposant des offres low cost vers des capitales européennes.



#### L'accès aux gares TGV, un enjeu de plus en plus prégnant avec l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV)

Bien que le territoire ne soit pas encore desservi par une Ligne à Grande Vitesse, il bénéficie néanmoins de quatre gares accueillant des TGV à Toulouse, Agen, Montauban et Carcassonne. Les gares de Cahors et de Saint-Gaudens accueillent également un trafic grandes lignes Intercité.

La gare de Toulouse-Matabiau accueille 9,1 millions de voyageurs dont 1,7 million pour le trafic TGV et Grandes Lignes.

Malgré une baisse continue du trafic depuis 10 ans (au profit de l'avion), les voyages ferroviaires depuis/vers Paris représentent toujours la première destination avec plus de 700 000 voyages. La mise en service de la LGV entre Bordeaux et Paris (prévue mi 2017) va permettre de gagner une heure sur le temps de trajet et l'offre de TGV va être revue à la hausse. On peut donc s'attendre à une forte augmentation de la fréquentation de cette ligne.

Ce contexte ferroviaire pourrait largement évoluer avec la construction programmée d'une LGV entre Bordeaux et Toulouse qui permettrait notamment, depuis Toulouse, de rejoindre Bordeaux en 1h et Paris en 3h15. Le train deviendrait alors compétitif par rapport à l'avion pour se rendre à Paris. Montauban et Agen, bénéficieraient également du rapprochement avec Paris, Toulouse et Bordeaux. Sa mise en service est annoncée pour 2024.

L'amélioration de la ligne Toulouse-Narbonne (LGV ou modernisation de la ligne) qui permettrait de réduire les temps de trajet vers Montpellier, Lyon et Barcelone n'est pas programmée à ce jour, le projet ayant été considéré moins prioritaire. Néanmoins, l'évolution du contexte régional avec la création de la grande Région Occitanie accroît les besoins de déplacements entre Toulouse et Montpellier et pourrait relancer ce projet.

Les trois-quarts de la population des aires urbaines résident à moins de 40 mn d'une gare TGV.

Cependant, les principaux bénéficiaires de la grande vitesse sont inégalement répartis :

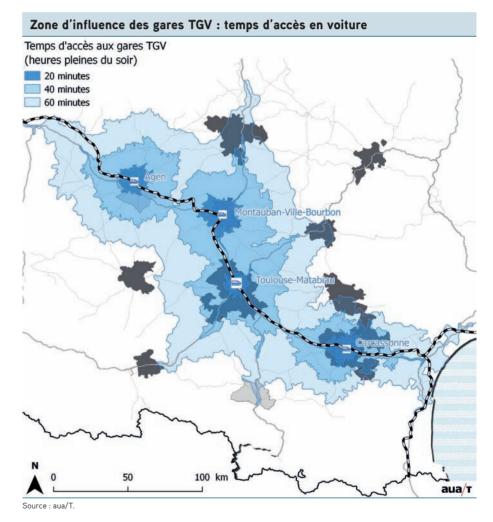
- Toulouse, Agen, Montauban et Carcassonne sont directement concernées par une desserte en TGV;
- Albi, Foix et Cahors ont leurs aires urbaines situées à moins d'une heure en voiture de ces gares;
- Castres, Saint-Gaudens, Auch et Rodez sont plus éloignées.

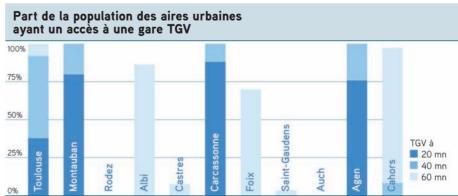
La connexion multimodale de ces territoires aux gares TGV actuelles et futures constituent un enjeu important, tant à partir d'une offre interurbaine TER qu'avec les offres urbaines locales.

	Pa	ris	Bord	eaux	Ly	on	Mars	seille	Bay	onne
Toulouse	6	4	6	6	3	-	-	6	-	4
Montauban	5	4	5	3	-	-	-	3	-	-
Agen	6	-	6	3	-	-	-	3	-	-
Carcassonne	-	-	-	4	3	-	-	4	-	-
Cahors	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-
Saint-Gaudens	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2

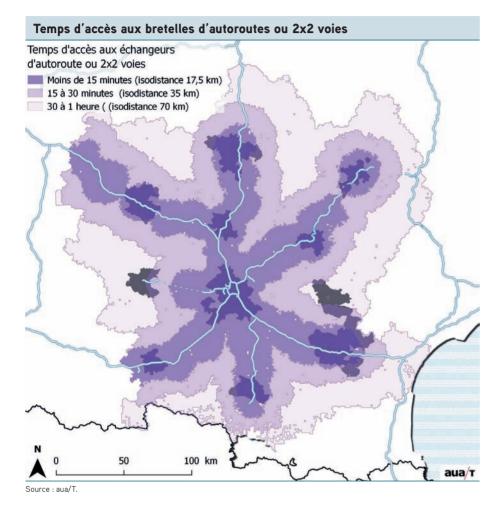
Allers / retours quotidiens en TGV (2016) Allers / retours quotidiens en Intercité (2016)

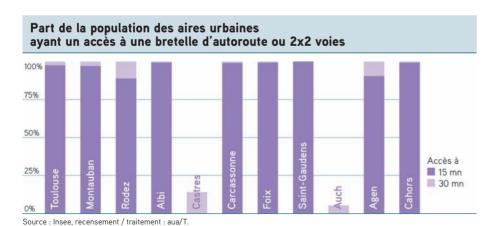
Source · aua/T





Source : Insee, recensement / traitement : aua/T.





#### Un raccordement de l'ensemble de l'aire métropolitaine au réseau autoroutier qui reste à finaliser

Le réseau autoroutier de l'aire métropolitaine est constitué en étoile autour de Toulouse et permet de se raccorder aux grands axes routiers européens.

L'étoile est aujourd'hui constituée de 6 branches et participe à la construction d'un maillage autoroutier :

- au nord-ouest, l'A62 vers Bordeaux et le grand Ouest ;
- au nord, l'A20 vers Limoges et Paris;
- au nord-est, l'A68 vers Albi puis la N88 (2x2 voies) jusqu'à Rodez, cet axe permettant le désenclavement de Rodez est en voie d'achèvement entre Albi et Rodez, à terme, il se poursuivra jusqu'à l'A75, Mendes, le Puy-en-Velay et Saint-Etienne;
- au sud-est, l'A62 vers Narbonne et l'arc méditerra-
- au sud, l'A66 vers l'Ariège et Andorre, cette branche n'a pas vocation à se raccorder à une autre autoroute;
- au sud-ouest, l'A64 vers Tarbes, Bayonne et l'Espagne.

Afin de parachever ce réseau autoroutier, les branches ouest et est sont en cours :

- à l'ouest la N124 passe progressivement en 2x2 voies entre Toulouse et Auch (plus de 2/3 du linéaire déjà réalisé), les travaux devraient être finalisés en 2021;
- à l'est, un projet d'autoroute existe afin de raccorder Castres à l'A68.

L'ensemble des membres de l'aire métropolitaine serait alors desservi par le réseau autoroutier.

#### Le développement des offres de bus longue distance

La libération du transport de passagers en cars longue distance en 2015 a engendré un nouveau réseau de transport à l'échelle nationale.

Ce réseau naissant évolue encore rapidement en raison de la forte concurrence que se livrent les entreprises arrivées sur ce jeune marché.

L'offre actuelle, qui concerne principalement les grandes villes, est à ce jour concurrente des trains « grande ligne » plutôt que complémentaire.

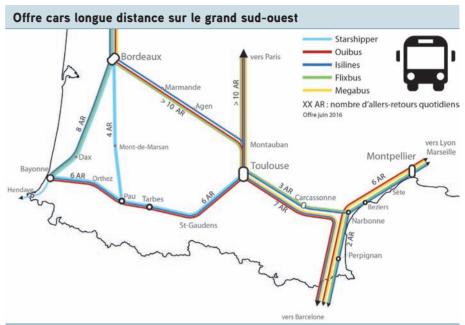
Le marché des cars longue distance est actuellement en forte croissance même si ses 7 millions de voyageurs en 2016 sont à comparer aux 125 millions de passagers transportés en un an par les TGV.

#### Le co-voiturage voit sa part de marché progresser pour les déplacements longue distance

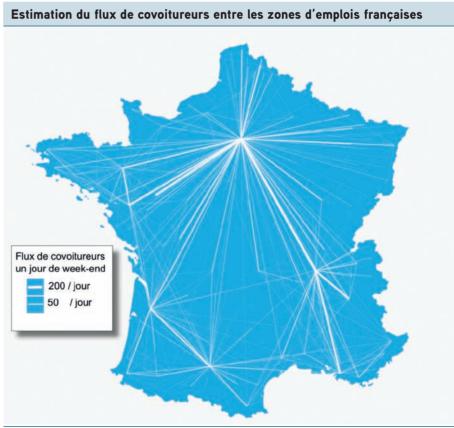
Avec une estimation de 11 millions de déplacements en 2015, le co-voiturage est une pratique en plein développement qui pèse aujourd'hui 1,6 % des déplacements longue distance, soit 10 % des déplacements longue distance en train.

Dans les années à venir cette pratique va poursuivre sa croissance et pourrait encore augmenter de 60 %.

Cette croissance se fait principalement au détriment du train. L'origine modale des usagers passagers de Blablacar provient du train pour plus de 70 %.



Source : aua/T.



Source : Collection « Études et documents » du SEEIDD du Commissariat Général au Développement Durable : « Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance » - mai2016.

## Echanger au sein du système métropolitain

Les relations entre les territoires du système métropolitain dépendent notamment de leurs capacités à échanger efficacement. La qualité et l'efficience des réseaux ferroviaire et routier est pour cela un élément déterminant mais qui n'est cependant pas suffisant. Afin de répondre à la forte demande de déplacements, notamment au sein de l'aire métropolitaine, et d'éviter une saturation des réseaux préjudiciable au développement des territoires, il convient également de développer la qualité des services de transport et de maîtriser l'offre par une meilleure cohérence urbanisme-transport.

#### Une structuration des réseaux en étoile

Les échanges au sein du système métropolitain se structurent autour de réseaux autoroutier et ferroviaire organisés en étoile autour de l'agglomération toulousaine

Le réseau autoroutier répond simultanément à trois usages ·

- la constitution d'un maillage autoroutier raccordé aux grands axes européens :
- la desserte des pôles métropolitains ;
- la desserte des territoires périurbains.

L'étalement urbain autour de la métropole toulousaine s'est en effet largement développé en s'appuyant sur la densité du réseau autoroutier entourant Toulouse. Il en résulte une utilisation « domestique » des infrastructures autoroutières de plus en plus importante au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'agglomération toulousaine et une très forte saturation du périphérique qui constitue le cœur du système routier.

# Les réseaux de transport à l'échelle du Dialogue Métropolitain Réseau routier : 2\*2 voies ou autoroute Existant En projet Réseau ferré : Existant ▲ © aua/T 2017

Source : aua/T

#### Le développement du ferroviaire, alternative à l'usage de la voiture

Le réseau ferré est également structuré en étoile et permet de desservir efficacement l'ensemble des membres du Dialogue. Il a bénéficié d'une importante remise à niveau permettant une amélioration de la qualité du service dans le cadre du Plan Rail Régional.

Il constitue une alternative à la voiture pour les déplacements entre villes du système métropolitain et en lien avec l'agglomération toulousaine. Cependant son efficience au sein des territoires périurbains est plus complexe à mettre en œuvre ; elle est conditionnée à un développement urbain maîtrisé, en cohérence avec le réseau de gares existant. Il devient aujourd'hui urgent de corriger une urbanisation qui s'est principalement structuré autour du réseau routier et accorde, en conséquence, peu de place aux autres modes. Par ailleurs, la performance du système ne pourra se faire qu'avec une bonne connexion aux réseaux urbains structurants.

#### Des relations d'interdépendances très variables entre les différents membres du Dialogue

L'observation des relations domicile-travail, issue du recensement de la population (Insee 2013), permet de catégoriser les types d'interdépendances entre les différents membres du Dialogue :

- 1. Les communes du Sicoval et du Muretain font partie intégrante du système toulousain. Les relations vers Toulouse Métropole sont plus importantes que les relations internes.
- 2. Les intercommunalités de Montauban et Saint-Gaudens sont fortement liées à l'agglomération toulousaine. Leurs flux sortant en direction de la métropole sont significatifs (respectivement 8 et 5 %). Leurs relations internes sont inférieures à 80 %.
- 3. Les intercommunalités d'Albi, Castres, Auch et Foix ont des relations nettement moins marquées avec l'agglomération toulousaine. Elles ont souvent une dépendance plus marquée avec des intercommunalités voisines (Foix avec Pamiers et Tarascon, Albi avec Gaillac et Carmaux).
- 4. Les intercommunalités les plus éloignées ont un fonctionnement indépendant des autres membres du Dialogue. Les relations vers l'extérieur sont inférieures à 15 %.

#### Un réseau autoroutier qui connecte les villes du Dialogue

Le réseau autoroutier existant a permis un rapprochement entre les territoires du Dialogue Métropolitain.

Le volume d'échanges journaliers entre l'agglomération toulousaine et les autres intercommunalités du Dialogue Métropolitain représente près de 50 000 véhicules par jour (enquête cordon routière réalisée en 2013 autour de la grande agglomération toulousaine).

Les échanges les plus importants se font avec les territoires situés à moins d'1 heure de Toulouse (Montauban et Albi) ainsi qu'avec Castres qui se situe pourtant à près de 1h15 de Toulouse. Ils concentrent à eux seuls deux tiers des flux de l'aire métropolitaine en lien avec l'agglomération toulousaine.

Ces flux se font majoritairement de ville-centre à ville-centre (Montauban-Toulouse = 10 000 véh/j). Ils correspondent pour moitié à des déplacements domiciletravail et sont le plus souvent réalisés en « voiture solo ». La réalisation d'une autoroute entre Toulouse et Castres (enquête publique en cours) permettrait un gain de temps de 30 mn environ ce qui renforcerait de façon significative des échanges déjà importants et aurait un impact sur l'attractivité et le développement de l'intercommunalité Castres-Mazamet.

#### Des alternatives à la voiture solo à valoriser

Le covoiturage s'intensifie fortement : chaque jour, quatre-vingt propositions de covoiturage sont faites par des conducteurs faisant le trajet Montauban-Toulouse ou Toulouse-Montauban (site Blablacar). L'offre existante et la proximité des deux territoires ont permis le développement de cette alternative.

Pour accompagner le développement des échanges entre les territoires métropolitains tout en maîtrisant l'usage de la voiture solo, la valorisation du covoiturage apparait comme un enjeu majeur. Son développement peut être accompagné par des mesures de communication et de développement d'aires de covoiturage.

## Flux domicile-travail et interdépendances entre membres du Dialogue Déplacements domicile-travail internes à l'intercommunalité Déplacements domicile-travail vers une autre intercommunalité Rodez Montauban Albi Auch Castres 0 Mazamet St-Gaudens Foix Intercommunalités faisant partie de l'agglomération Toulousaine. Les flux vers Toulouse Métropole sont majoritaires (>=50%) Forte dépendance à l'agglomération toulousaine. Les flux sortant de l'intercommunalité sont importants. et se font majoritairement vers l'agglomération toulousaine (>=5%). Faible dépendance à l'agglomération toulousaine. Les flux vers l'agglomération toulousaine existent mais ne sont pas prépondérants.

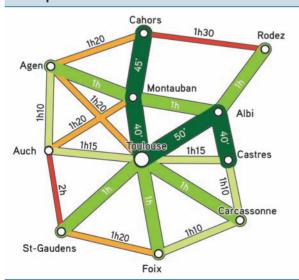
Des relations plus fortes peuvent exister avec d'autres membres du dialogues ou avec d'autres EPCI.

Fonctionnement indépendant des autres membres du dialoque.

Les flux sortant de l'intercommunalité sont faibles (<=15%).

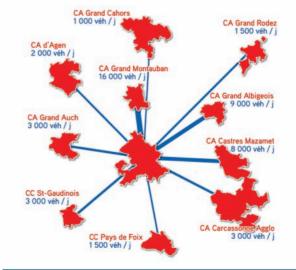
Source : Insee, recensement 2014.

#### Temps de trajet en voiture entre villes de l'aire métropolitaine

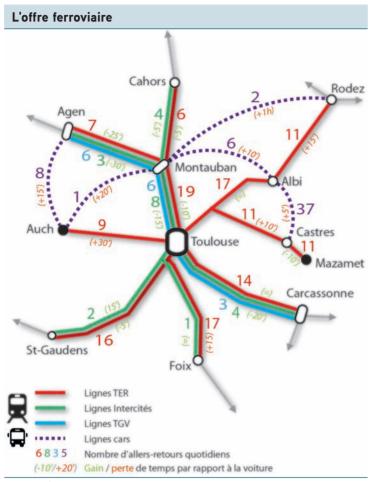


Source : Tisséo SMTC

#### Échange routiers quotidiens avec les trois intercommunalités toulousaines

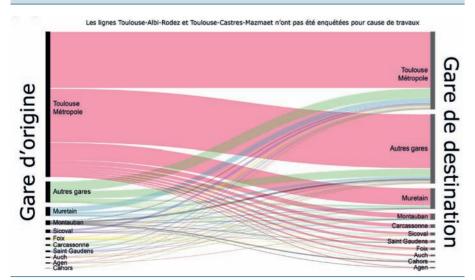


Source : Tisséo SMTC



Source : aua/T.

#### Gares d'origine et de destination des usagers



Source : Enquête origine-destination des usagers du TER, octobre 2013, période de pointe du mardi et jeudi soir.

#### Une offre ferroviaire radioconcentrique. complétée par des liaisons transversales en cars

L'offre en transport public pour les déplacements entre les territoires du Dialogue est principalement constituée de lignes TER complétée par des lignes de cars sur des liaisons périphériques.

Grâce à une offre abondante et des temps de parcours concurrentiels à la voiture, les transports publics constituent souvent une alternative crédible à l'usage de l'automobile sur la plupart des liaisons entre territoires membres du Dialogue.

Ainsi, on peut estimer que 900 à 1000 personnes voyagent entre la gare de Montauban et celle de Toulouse-Matabiau chaque jour de semaine (comptages TER réalisés en mars 2015).

Les liaisons par cars peuvent également avoir un rôle significatif comme la liaison départementale Albi-Castres, cadencée au quart d'heure en heure de pointe, qui propose 37 aller-retours quotidiens.

#### Un réseau TER d'échelle régionale ayant un usage principalement métropolitain

Plus de 36 000 voyages quotidiens sont comptabilisés sur l'ensemble du réseau TER Midi-Pyrénées (nombre de montée un mardi : année 2015).

Si le réseau TER s'étend bien au-delà de l'aire métropolitaine, il est très largement utilisé en lien avec l'agglomération Toulousaine.

L'enquête origine destination montre ainsi que plus de 90 % des déplacements ont pour origine ou destination une gare de l'agglomération. La moitié de ses déplacements sont internes à l'agglomération (origine et destination).

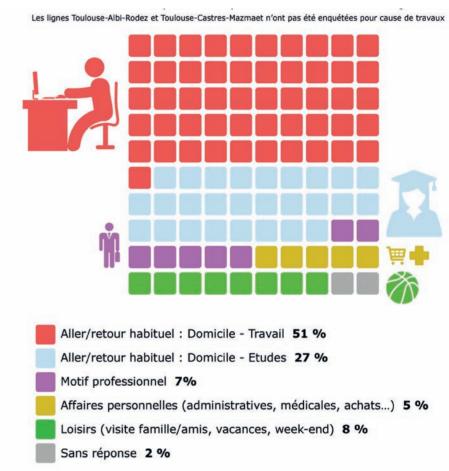
#### Une fréquentation des lignes corrélée à la périurbanisation

On note logiquement que les lignes les plus fréquentées sont celles qui desservent les territoires les plus denses de l'agglomération et du périurbain. Ainsi, c'est la ligne Toulouse-Auch qui est la plus importante (22 % des montées totales) notamment en raison de la très forte fréquentation entre Toulouse et Colomiers qui pèse près de 85 % des montées sur cette ligne.

La ligne Toulouse-Pau connait une fréquentation du même ordre en raison de la desserte de Portet-sur-Garonne et de Muret.

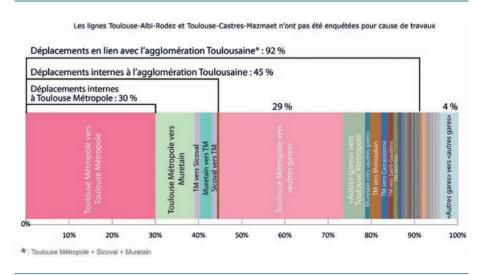
Le TER est principalement utilisé pour des déplacements du quotidiens en lien avec le travail ou les études. Cette prépondérance des motifs en lien avec le travail / études (85 % des déplacements) ressort tout particulièrement dans le cadre de l'enquête qui a été réalisée en période de pointe du soir en semaine.

Motifs de déplacement



Source : Enquête origine-destination des usagers du TER, octobre 2013, période de pointe du mardi et jeudi soir.

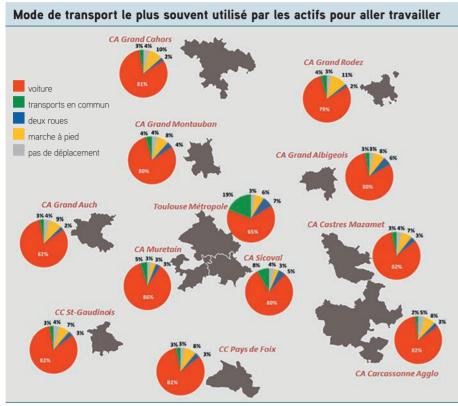
#### Répartition des déplacements



Source : Enquête origine-destination des usagers du TER, octobre 2013, période de pointe du mardi et jeudi soir.

## Se déplacer dans les différentes agglomérations

Les thèmes de la mobilité, des déplacements et des transports sont au cœur des problématiques de l'aménagement durable de nos territoires. Il s'agit de mettre en œuvre des actions adaptées aux différents territoires, afin de répondre au mieux aux besoins d'accessibilité et de mobilité des habitants, mais aussi aux enieux environnementaux et de santé publique.



Source: Insee, recensement 2013

#### Une utilisation de la voiture prépondérante

Les actifs utilisent le plus souvent la voiture pour aller travailler. Ce mode est privilégié par 65 % des actifs de Toulouse Métropole, et de 79 % à 86 % des actifs pour les autres territoires du Dialogue Métropolitain.

Si l'usage de la voiture apparaît souvent nécessaire pour se déplacer, notamment dans les territoires périurbains, elle est aussi synonyme de pollution, accidents, congestion et génère des coûts relativement élevés pour les ménages et les collectivités.

#### Un usage variable des transports en commun

L'usage des transports en commun dépend fortement de l'organisation fonctionnelle des territoires et de l'offre proposée.

Sur Toulouse Métropole, la part modale des TC est de 16 % pour l'ensemble des déplacements et 19 % des actifs privilégient ce mode pour se rendre sur leur lieu

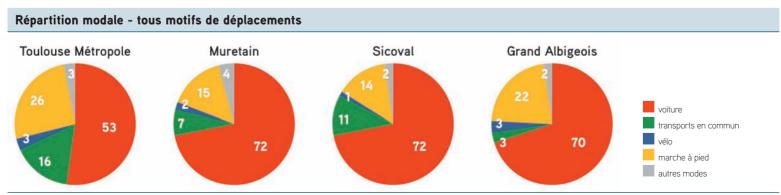
Pour les autres territoires, l'usage des transports en commun pour aller travailler reste très limité, notamment en dehors de l'agglomération toulousaine (2 à 4 % des actifs), avec des zones d'emplois souvent monofonctionnelles et mal desservies et un usage de la voiture ancré dans les pratiques.

#### Un usage des modes actifs pour les courtes distances

L'usage de la marche et du vélo renvoie à des formes urbaines compactes favorisant les déplacements de proximité.

La marche à pied est utilisée pour plus d'un quart des déplacements par les habitants de Toulouse Métropole et 22 % pour le Grand Albigeois.

Pour se rendre au travail, son usage est beaucoup plus faible (éloignement habitat/emploi), mais atteint cependant 10 % à Cahors et Rodez.



Sources: Enquêtes Ménages Déplacements grande agglomération toulousaine 2013 et Grand Albigeois 2011.

#### Les démarches de planification des transports et de mobilité durable

Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains est obligatoire. C'est un outil de planification et de coordination qui permet aux acteurs locaux de partager une vision commune des enjeux de mobilité, avec pour objectif central de rééquilibrer la part de la voiture dans les déplacements. Seul le territoire toulousain est concerné parmi les membres du « Dialogue Métropolitain », territoire du SMTC-Tisséo, autorité organisatrice des mobilités de la grande agglomération toulousaine.

Trois collectivités ont néanmoins souhaité élaborer un PDU volontaire : Montauban, Albi et Castres-Mazamet. Les collectivités peuvent également mener une réflexion « mobilité » sous la forme d'un Plan Global des Déplacements (PGD) sans portée réglementaire. C'est le cas de Rodez, Cahors et Auch.

Ces démarches permettent de fédérer tous les acteurs du territoire autour des enjeux « mobilité ». La guestion des déplacements est également abordée à travers l'élaboration des Schémas de Cohérence Territoriale (grandes orientations) ou des Plans Climat Energie Territoriaux (plans d'actions visant à réduire l'impact climatique et énergétique de nos modes de vie).

#### L'accès aux gares

Sur le réseau TER, l'accès aux gares se fait principalement en modes actifs (40 %) et en transport en commun (24 % pour l'ensemble des gares, 44 % pour les gares toulousaines).

Dans les gares « urbaines », l'accessibilité piétonne et vélo doit être particulièrement étudiée et favorisée, ainsi que l'organisation des connexions avec le réseau de transports en commun. L'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, proposant des services pour tous les modes, renforce l'attractivité des gares en cœur d'agglomération.

Dans les gares « périurbaines », la voiture reste le mode d'accès privilégié, ce qui peut générer dans certains cas des problèmes de saturation des parkings en gare. S'il est parfois nécessaire d'adapter l'offre de stationnement, l'accessibilité piétonne et cycle ne doit pas être ignorée et doit également constituer un axe d'amélioration.

Autorité organisatrice Mobilité	Plan de Déplacements
Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Toulousaine	PDU obligatoire : approuvé en 2001 et révisé en octobre 2012, projet de deuxième révision arrêté en octobre 2016
CA Grand Montauban	PDU volontaire : 2002-2005
CA Grand Albigeois	PDU volontaire : projet arrêté en décembre 2016
CA Castres Mazamet	PDU volontaire : diagnostic, scenarii élaborés en 2014
CA Grand Rodez	PGD : adopté en juin 2005
CA Grand Cahors	PGD : réflexion en cours
CA Grand Auch	PGD : finalisé en 2006, en cours de révision

Source : enquête CEREMA 31/12/2015.

#### Accès et diffusion

Les lignes Toulouse-Albi-Rodez et Toulouse-Castres-Mazmaet n'ont pas été enquétées pour cause de travaux A pied 36 % A vélo (embarqué / loué / stationné en gare) 4 % Transport en commun urbain (métro ou tram / bus) 23 % En train ou Car Régional 1 % En voiture (conducteur / passager) 31 % Autre 2 % Sans réponse 3 %

Source : Enquête origine-destination des usagers du TER, octobre 2013, période de pointe du mardi et jeudi soir.

#### Les réseaux de transports collectifs urbains

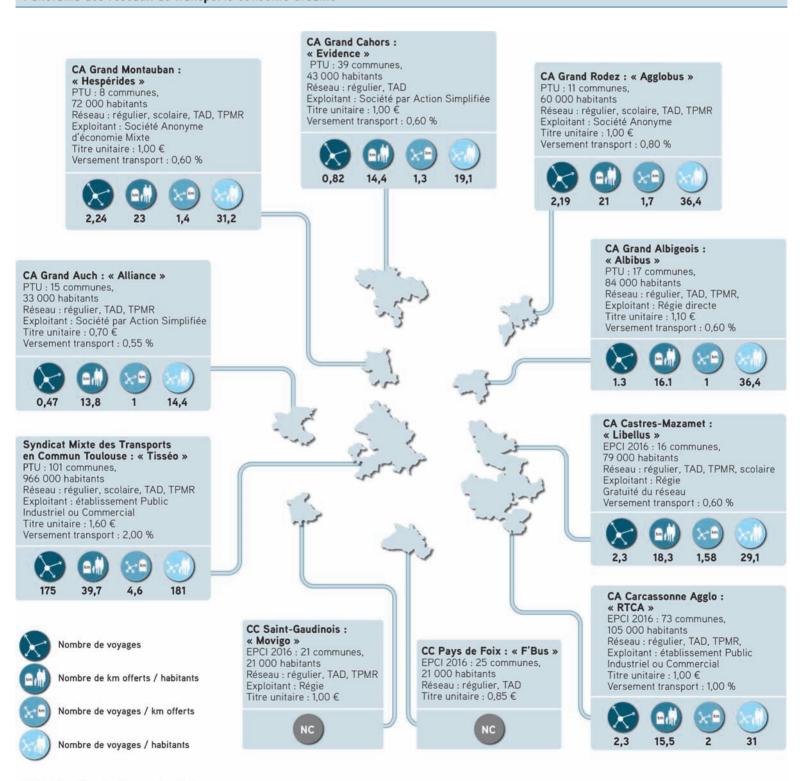
L'usage des réseaux dépend de plusieurs facteurs :

- la couverture territoriale et l'organisation du réseau,
- le niveau d'offre.
- le nombre d'habitants/emplois desservis,
- la tarification.
- les mesures d'accompagnement telles que l'information voyageurs, les aménagements piétons/cycle...

Trois typologies de territoires apparaissent à l'échelle du Dialogue au regard des ratios d'offre et d'usage des réseaux TCU observés :

- Toulouse : le potentiel de demande permet une offre et un usage très importants;
- Montauban / Rodez / Carcassonne / Castres : une réponse intéressante à l'offre mise en place :
- autres : des réseaux moins développés.

#### Panorama des réseaux de transports collectifs urbains



PTU : Périmètre des Transports Urbains

TAD: Transport à la Demande

TPMR : Transports Personnes à Mobilité Réduite

 $Sources: annuaire\ statistique\ des\ transports\ collectifs\ urbains\ de\ province,\ cerema\ /\ Carcassonne\ Agglo\ /\ URSAFF\ /\ aua\ /T.$ 

#### Quelques initiatives en faveur de l'éco-mobilité

Au-delà des politiques centrées sur l'offre d'infrastructures, de nombreuses mesures en matière d'écomobilité peuvent être mise en œuvre par les collectivités mais aussi par certains acteurs privés, visant à renforcer l'attractivité des modes alternatifs à la voiture ou des énergies moins polluantes. Quelques exemples sont présentés ci-dessous, panorama non exhaustif illustrant l'implication des membres du Dialogue Métropolitain.

#### Monbeecycle, Montauban

- Service de location de vélo en moyenne et longue durée
- 8 stations, 50 vélos



#### Garages à vélos, Cahors

• Trois garages à vélo sécurisés accessibles 24h/24, en lien avec 2 parkings-relais et la gare SNCF



#### Pédibus, Toulouse

• Systèmes de ramassage scolaire pédestre, organisés et effectués par les parents d'élèves avec le soutien technique de la collectivité



#### Covoiturage, Montauban

- Plate-forme internet de mise en relation covoiturage
- Aménagement d'aires de covoiturage
- Campagnes de communication



#### Cyclo, Albi

- Service d'emprunt de vélos courte ou longue durée destiné aux étudiants et au personnel de l'Université
- 20 vélos



#### Information temps réel, Castres

• Un flashcode placé à chaque arrêt permet de connaître le temps d'attente avant le prochain bus.



#### Citiz Autopartage, Toulouse

- Des voitures accessibles 24h/24 pour les abonnés
- 23 stations, 61 véhicules
- Près de 2 000 abonnés



## Rézo Pouce, Toulouse / Montauban

- Un dispositif d'autostop sécurisé et gratuit
- Des arrêts placés sur des axes passants



#### Covoiturage, Albi

• Aires de covoiturage aménagées à proximité de la rocade, intégrant stationnement vélo et abri pour une attente plus confortable



#### Bornes de recharge électrique, Occitanie

• 900 bornes de recharge publique d'ici la fin 2017 (réseau Révéo)



#### H2Pyr, Albi / Rodez

- Construction de 6 stations de distribution d'hydrogène entre Albi et Saragosse
- Albi : 1ère station à hydrogène de France
- Rodez : janvier 2017



#### Parcs-relais et navette centre-ville, Cahors

• 2 parcs-relais, une navette gratuite donnant accès aux principaux équipements du centre-ville







#### **Grand Albigeois**

Communauté d'Agglomération



#### **Grand Montauban**

Communauté d'Agglomération



#### Grand Auch Cœur de Gascogne

Communauté d'Agglomération



#### Le Muretain Agglo

Communauté d'Agglomération



#### **Grand Cahors**

Communauté d'Agglomération



#### Rodez Agglomération

Communauté d'Agglomération



#### Carcassonne Agglo

Communauté d'Agglomération



#### Cœur et Coteaux du Comminges

Communauté de Communes



#### Agglomération Castres-Mazamet

Communauté d'Agglomération



#### Sicoval

Communauté d'Agglomération



#### Pays Foix-Varilhes

Communauté d'Agglomération



## **Toulouse Métropole**

Métropole

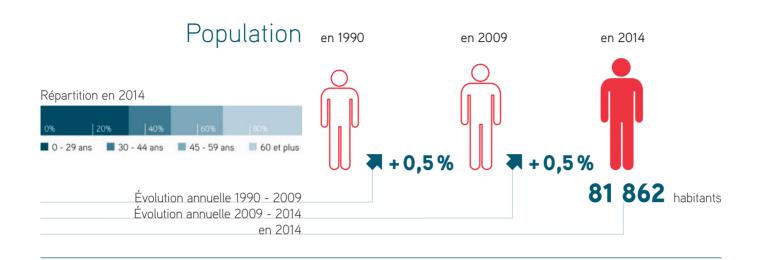
#### Sources:

Population en 2014	Insee 2014
Répartition par âge de la population en 2014	Insee 2014
Évolution annuelle de la population 1990 / 2009	Insee 2014
Évolution annuelle de la population 2009 / 2014	Insee 2014
Nambra d'amplais an 2014	Insee 2014
Nombre d'emplois en 2014	Insee 2014
Part des emplois non salariés / salariés en 2014	Insee 2014
Ratio habitants/emploi en 2014	Insee 2014
Évolution de l'emploi salarié privé entre 2000 et 2008	UNEDIC
Évolution de l'emploi salarié privé entre 2008 et 2016	ACCOSS / URSSAF
Nombre d'étudiants à la rentrée 2015	MESRI
Nombre de cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014	Insee 2014
Part des cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014	Insee 2014
Nombre d'établissements en 2014	Insee CLAP 2014
Nombre d'établissements dans l'agriculture en 2014	Insee CLAP 2014
Nombre d'établissements dans l'industrie en 2014	Insee CLAP 2014
Nombre d'établissements dans la construction en 2014	Insee CLAP 2014
Nombre d'établissements dans les services et le commerce en 2014	Insee CLAP 2014
Nombre d'établissements dans l'administration publique en 2014	Insee CLAP 2014

## **Grand Albigeois**

## Communauté d'Agglomération

16 communes 212 km<sup>2</sup>







6 188 étudiants à la rentrée 2015



**2 306** cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014

soit **6,3%** 

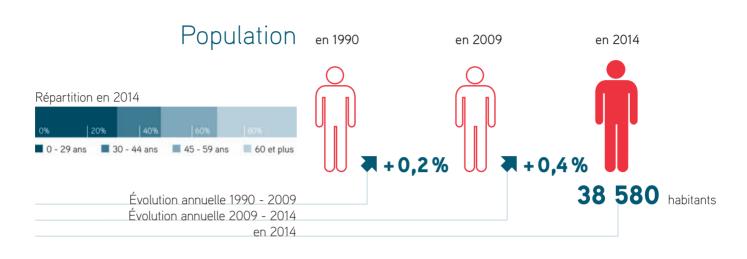


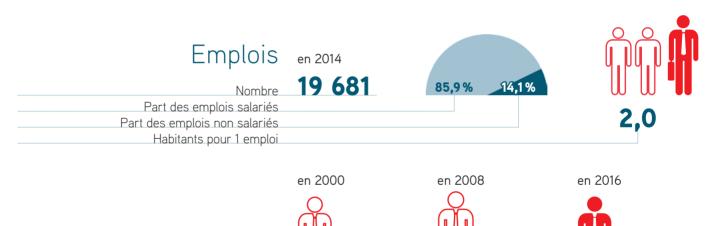


## Grand Auch Cœur de Gascogne

## Communauté d'Agglomération

**34** communes **606** km<sup>2</sup>





Emploi salarié privé
Évolution annuelle 2000 - 2008
Évolution annuelle 2008 - 2016

1 158 étudiants à la rentrée 2015





**1 165** cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014

soit **6,0%** 

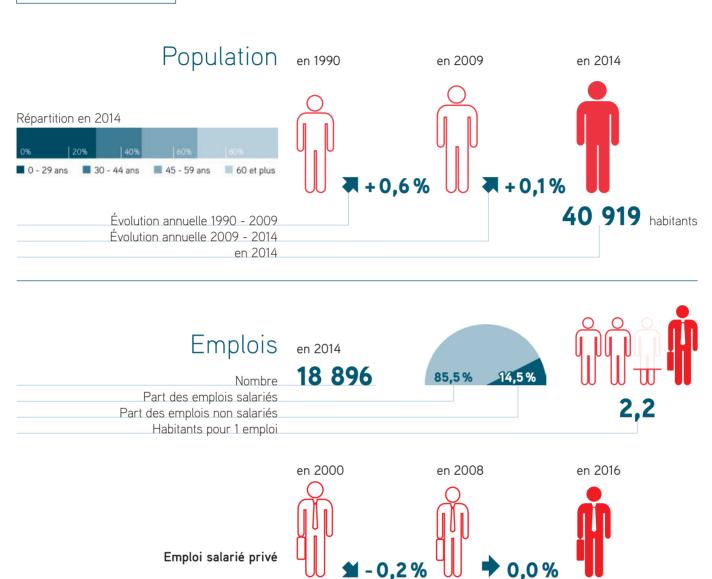


## **Grand Cahors**

# Communauté d'Agglomération

**36** communes

**594** km<sup>2</sup>



Évolution annuelle 2000 - 2008 Évolution annuelle 2008 - 2016

> 736 étudiants à la rentrée 2015



1 139 cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014

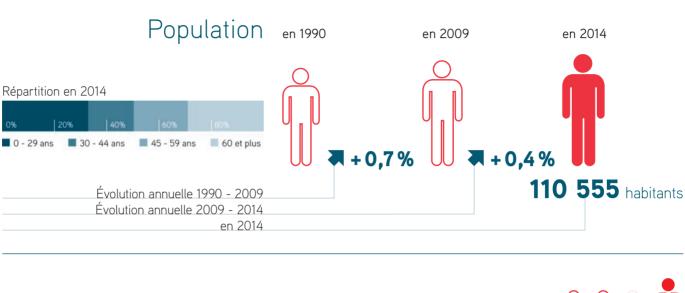
soit **6,2%** 





## Carcassonne Agglo Communauté d'Agglomération

**82** communes **1 078** km<sup>2</sup>





Emploi salarié privé

Évolution annuelle 2000 - 2008
Évolution annuelle 2008 - 2016

1044 étudiants à la rentrée 2015

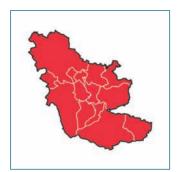




**1 973** cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014

soit **4,8%** 

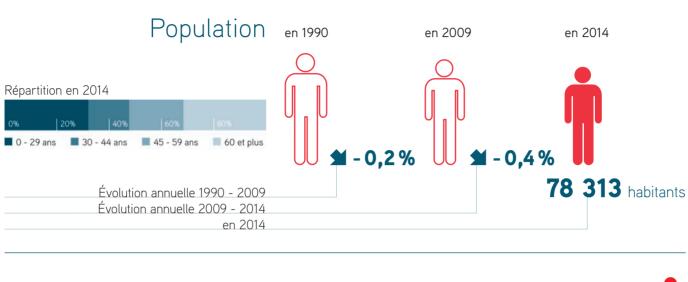




## **Agglomération Castres-Mazamet**

## Communauté d'Agglomération

14 communes 408 km<sup>2</sup>





Emploi salarié privé

Évolution annuelle 2000 - 2008 Évolution annuelle 2008 - 2016



étudiants à la rentrée 2015





**2 046** cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014

soit **6,2%** 

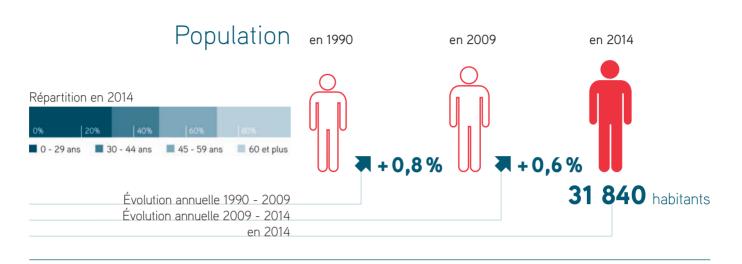


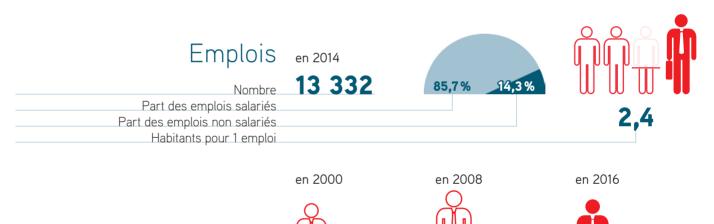


## Pays Foix-Varilhes

# Communauté d'Agglomération

**43** communes **473** km<sup>2</sup>





Emploi salarié privé

Évolution annuelle 2000 - 2008 Évolution annuelle 2008 - 2016

> **411** étudiants à la rentrée 2015





**575** cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014

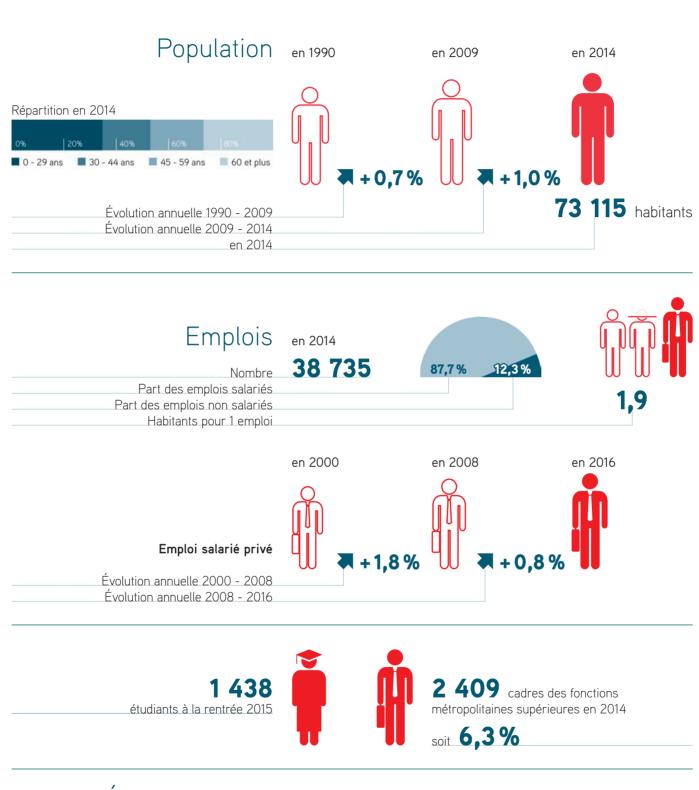
soit **4,4%** 



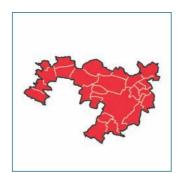
## **Grand Montauban**

## Communauté d'Agglomération

9 communes 250 km<sup>2</sup>

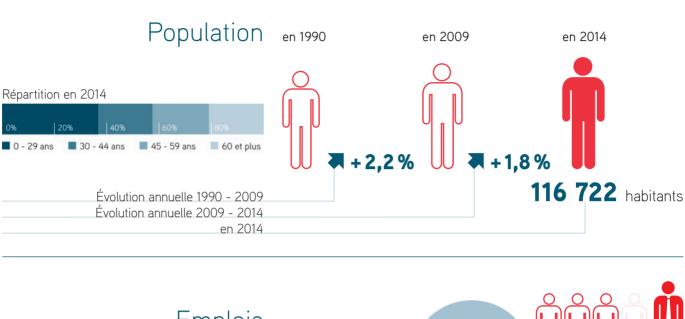






# **Le Muretain Agglo**Communauté d'Agglomération

**26** communes **321** km<sup>2</sup>





en 2000 en 2008 en 2016

Emploi salarié privé
Évolution annuelle 2000 - 2008
Évolution annuelle 2008 - 2016

**232** étudiants à la rentrée 2015





**2 146** cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014

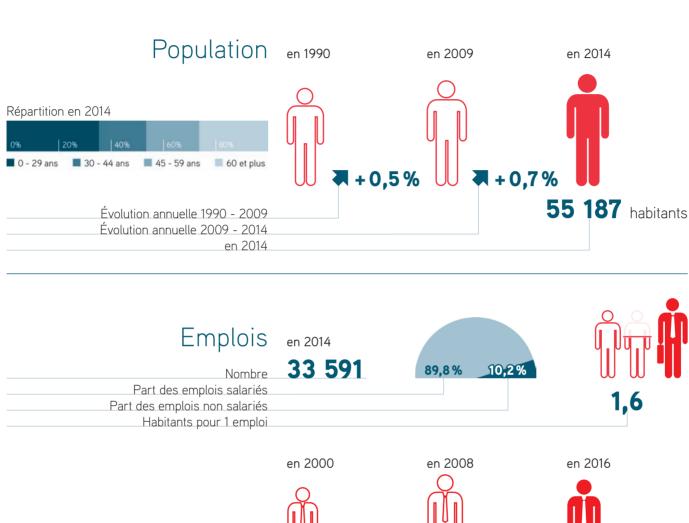
soit **6,0%** 

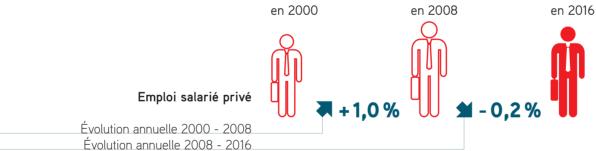


## Rodez Agglomération

## Communauté d'Agglomération

8 communes **207** km<sup>2</sup>





1 871 étudiants à la rentrée 2015





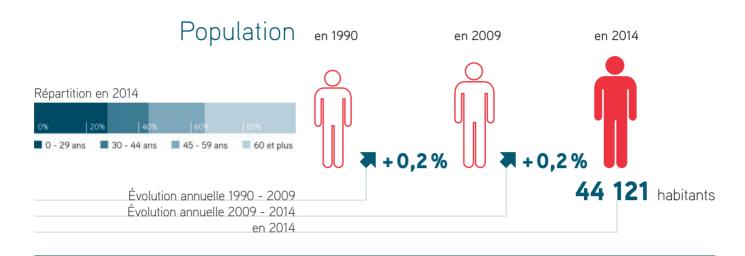




## Cœur et Coteaux du Comminges

## Communauté de Communes

104 communes 994 km<sup>2</sup>





Emploi salarié privé Évolution annuelle 2000 - 2008 Évolution annuelle 2008 - 2016

> 40 étudiants à la rentrée 2015





**582** cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014

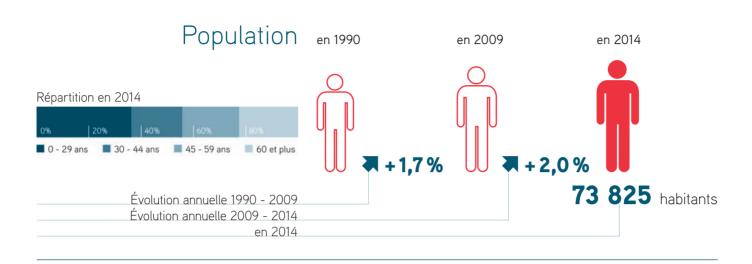
soit **3,5%** 



## **Sicoval**

## Communauté d'Agglomération

**36** communes 248 km<sup>2</sup>







2 573 étudiants à la rentrée 2015



6 562 cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014 soit **21,1%** 

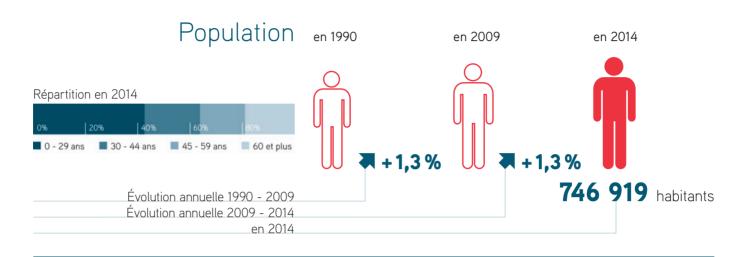
Établissements 7 316 agriculture industrie commerce, transports, services divers santé, administration publique, enseignement, action sociale

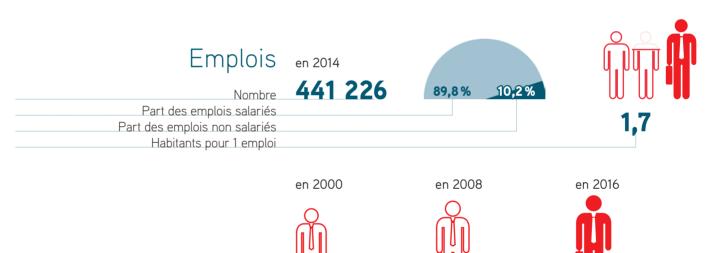


## **Toulouse Métropole**

## Métropole

**37** communes 458 km<sup>2</sup>





Évolution annuelle 2000 - 2008 Évolution annuelle 2008 - 2016

Emploi salarié privé

109 176 étudiants à la rentrée 2015





**80 108** cadres des fonctions métropolitaines supérieures en 2014

soit **18,2%** 



#### **Contributions**

Sous la direction de Jean-Marc Mesquida, Directeur Général de l'aua/T, ont contribué à la réalisation de ce référentiel : Sylvain Alasset, Sylvain Boux de Casson, Hélène Brandy, Philippine Lavoillotte, Morgane Perset, Frédéric Toupin.

Conception graphique et mise en page : Frédéric Bastier, Christophe Hahusseau, Yoan Thyssier.

Imprimerie Lahournère, Toulouse.



























