



Volutes Management – RCS Auch contact@volutesmanagement.fr – www.volutesmanagement.fr



Diagnostic territorial axe Toulouse Narbonne

Luc VERQUIN, étudiant en Mastère Spécialisé Gestion du Développement Durable et des Territoires, sous la direction de **Pierre ESTABLET**.



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

Auch – Paris - Lyon

IMPORTANT

Ce travail a été effectué par Luc Verquin, Urbaniste et économiste, coordonné et piloté dans le cadre d'un POC par Pierre Establet et la société Volutes Management entre au cours de l'année 2016.

Il est la propriété intellectuelle de Volutes Management, qui accepte qu'il en soit fait usage contre mention des informations suivantes, et ne peut être détourné à d'autre fins que des fins de recherche universitaire ou scolaires, en particulier commerciales :



Volutes Management
450 rue du Roulage
32600 Pujaudran
RCS Auch 512 682 261
www.volumesmanagement.fr

Sommaire :

<u>Introduction.</u>	3
I. <u>Etat des lieux.</u>	4
1. <u>Attractivité des régions concernées.</u>	4
2. <u>Toulouse et son agglomération</u>	4
a. <u>Diagnostic général.</u>	4
b. <u>L'emploi.</u>	5
c. <u>Perspectives.</u>	7
3. <u>Contexte à Narbonne et Carcassonne.</u>	8
a. <u>Généralités sur la démographie dans l'Aude et dans le Grand Narbonne.</u>	8
b. <u>Contexte économique.</u>	9
c. <u>Un territoire fragile, des enjeux importants.</u>	10
d. <u>Diagnostic territorial à Carcassonne.</u>	10
4. <u>Les atouts d'un territoire intermédiaire : Le Lauragais.</u>	11
5. <u>Le territoire ariégeois.</u>	16
a. <u>Analyse démographique.</u>	16
b. <u>Zone emploi et économie locale.</u>	17
<u>Conclusion du diagnostic.</u>	18
II. <u>Perspectives et enjeux d'une nouvelle cohérence territoriale.</u>	20
1. <u>Une nouvelle composition de l'espace.</u>	20
a. <u>La Loi relative au Grand Paris</u>	20
b. <u>Un projet de développement territorial et d'ouverture appliqué à Toulouse.</u>	21
2. <u>Des outils institutionnels et juridiques.</u>	23
a. <u>Les documents d'urbanisme et d'aménagement.</u>	23
b. <u>Un contexte de recomposition territoriale.</u>	24
c. <u>Un projet en accord avec le contexte actuel.</u>	25
d. <u>L'argument d'une identité commune : la culture occitane.</u>	26
e. <u>Encourager les bonnes pratiques.</u>	29
3. <u>Des outils financiers.</u>	29
a. <u>Les aides d'Etat.</u>	29
b. <u>Fiscalité propre et capacité à lever l'impôt pour le financement du projet.</u>	30
c. <u>Agro-écologie : puiser dans les nouveaux fonds du ministère de l'agriculture</u>	30
4. <u>Les différentes activités à développer.</u>	31
a. <u>Transport et habitat.</u>	31
b. <u>Le tourisme.</u>	33
c. <u>Agriculture, agroforesterie, industrie portuaire.</u>	36
d. <u>Les pôles de compétitivité toulousains.</u>	39
<u>Conclusion.</u>	42



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

Bibliographie.

43

Annexes.

45

Introduction.

Le système très centralisé dont a hérité la France ne trouve plus sa place au sein des problématiques contemporaines. Cependant, faire machine arrière semble aujourd'hui un défi de taille pour les politiques publiques, tant le territoire français et les aménagements semblent marqués par cette époque où ils gravitaient autour des intérêts de la capitale.

Ce sont aujourd'hui de nombreuses problématiques qui entrent en compte dans l'aménagement et le développement territorial. D'une part, les préoccupations contemporaines tendent à redonner du pouvoir aux collectivités, pour une plus grande efficacité et du fait d'une connaissance approfondie des territoires en question, et ce depuis la loi Defferre et l'Acte I de la décentralisation en 1982. D'autre part, la question du développement durable, amorcée à la fin des années 1980, reste ancrée dans les décisions d'aménagement tant les enjeux socio-économiques et environnementaux semblent importants.

C'est autour de ces deux grands axes que la présente étude trouve sa portée. Engagée sur le territoire allant du bassin de population toulousain à l'Aude, et englobant l'Ariège et les Pyrénées-Orientales, elle a pour finalité de désenclaver la ville de Toulouse à l'aide des différentes dynamiques présentes sur l'ensemble de l'espace concerné, afin d'en faire une métropole compétitive à l'échelle européenne. De fait, tout au long de cette analyse, il sera de rigueur de mener une réflexion pluridisciplinaire pour établir une forme de cohérence territoriale basée sur la systémique, les circuits courts, l'innovation, l'exploitation et la sublimation des spécificités de chaque territoire, sous l'angle de la durabilité. Nous allons ainsi nous pencher sur la mise en place d'études et schémas pour aboutir à un document faisant à la fois office de référence sur le plan technique et de charte de bonnes pratiques pour l'ensemble des acteurs, du décideur au citoyen.

Il convient donc de s'interroger sur les meilleures pratiques à retenir pour chacun des axes d'aménagement et de développement sur le territoire concerné, et sur les directives à suivre pour les mettre en cohérence afin de bénéficier d'une compétitivité optimale vue sous l'angle de la durabilité.

Pour cela, nous allons dans un premier temps mener une analyse débouchant sur un diagnostic territorial pertinent, qui nous permettra de nous munir des connaissances et outils nécessaires pour mettre en place un schéma directeur cohérent et performant dans une seconde partie.

I. Etat des lieux.

« Le bassin de vie constitue le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. » (INSEE, 2012).

1. Attractivité des régions concernées :

La région Midi-Pyrénées et la région Languedoc-Roussillon sont soumises à une forte poussée démographique (voir Fig. 1). Au sein de la région Midi-Pyrénées, une augmentation de 224 000 habitants au sein de la région entre 1999 et 2006 (soit une augmentation de la population de 1.2% annuels), est témoin de ce phénomène, et est significative dans la mesure où elle est beaucoup plus élevée que la moyenne métropolitaine (0.7% annuel). Outre la Corse, seule la région Languedoc-Roussillon entre en concurrence avec une augmentation de 1,4% annuels).

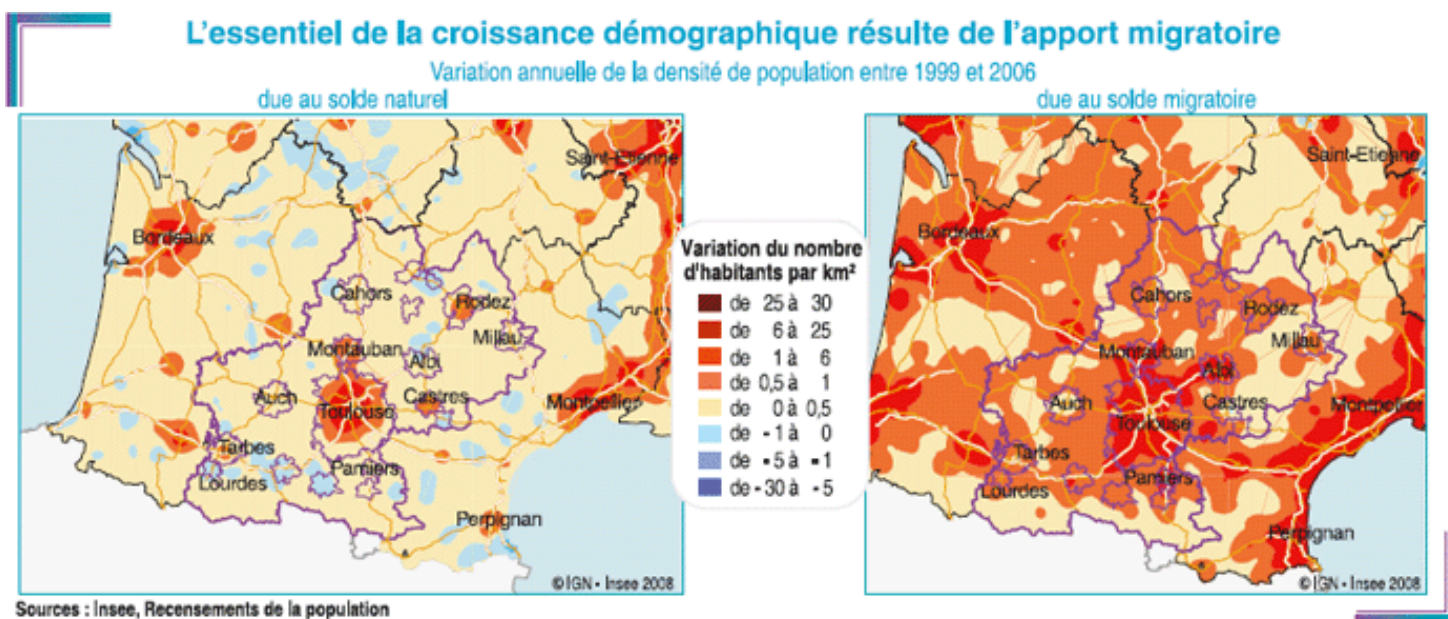


Fig 1 : Croissance démographique dans le Sud-Ouest de la France. Source : INSEE.

2. Toulouse et son agglomération.

a. Diagnostic général :

L'augmentation de la population en Haute-Garonne est de 1,8% annuels entre 1999 et 2006, soit environ 20 000 habitants par an, notamment grâce à un excédent naturel positif. Le département concentre 50% de l'apport migratoire de la région. La



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

communauté urbaine de Toulouse, composée de 37 communes, est un fort moteur

de cette poussée démographique, avec l'arrivée chaque année de 12 000 nouveaux habitants, soit l'un des plus forts excédents migratoires de France, témoignant de son rayonnement (voir Fig. 2). Cependant, l'aire urbaine toulousaine est l'une des moins denses de France, soit l'une des plus étendues, entraînant une forte consommation d'espace sur les territoires périphériques, notamment des territoires agricoles, et l'agglomération souffre de la dispersion de son habitat. Cela implique des déplacements quotidiens tributaires d'infrastructures coûteuses, et générateurs de nuisances environnementales.

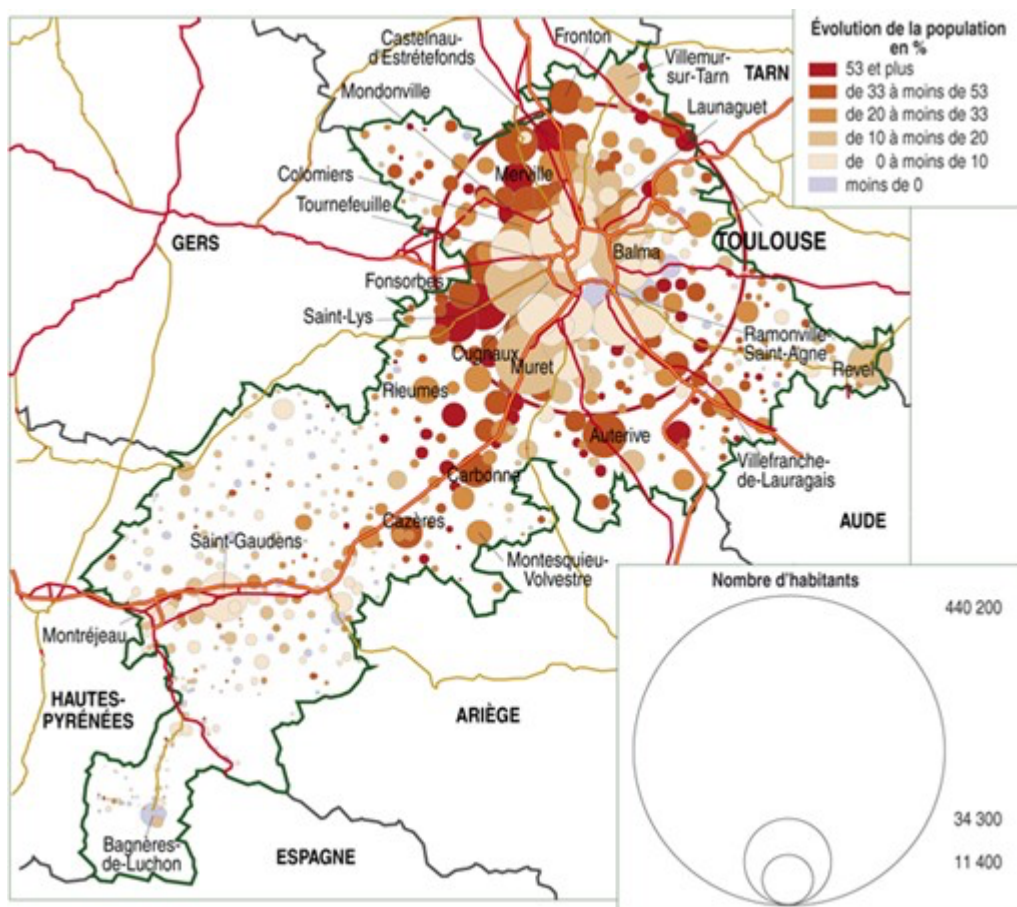


Fig. 2 : Evolution démographique à Toulouse entre 1999 et 2009. Source : INSEE.

En outre, Toulouse connaît un isolement géographique, partiellement compensé par la présence de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et son développement, avec un trafic en augmentation. Mais d'autres déficits structurels existent tels que la faible représentation des banques internationales et l'accueil en trop petit nombre de manifestations et congrès internationaux.

b. L'emploi :

L'augmentation annuelle de l'emploi à Toulouse, supérieure à 3%, est un fort moteur de croissance, permettant à la ville de figurer dans la hiérarchie des grandes



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

viles européennes, à un niveau proche de Lyon et Marseille. La ville se caractérise

par une forte représentation des emplois métropolitains supérieurs et un pôle universitaire important (plus de 100 000 étudiants et plus de 200 laboratoires publics ou privés). Ses 3 pôles de compétitivité sont l'aéronautique, le domaine du spatial et des systèmes embarqués, et le regroupement cancer-bio-santé, agriculture, agroalimentaire, agro-industrie et sciences vétérinaires confortent son potentiel d'innovation.

La ville fait partie des plus grandes métropoles de France, et est l'une des plus dynamiques en ce qui concerne l'emploi (290 000 emplois en 1982 et 507 000 en 2006, *source : INSEE*), en particulier l'emploi de cadres (13,7% en 2006). Cet emploi est essentiellement concentré au sein de grands établissements (voir Fig. 3). Environ 40% de cette croissance s'explique par la fonction « conception-recherche », composée à 80% de cadres, au sein de l'emploi : chercheurs, techniciens de recherche, ingénieurs et cadres d'études de recherche et développement. Elle est suppléée par les activités de conseil et d'assistance (services professionnels aux entreprises, sous-traitance, bureaux d'études, activités informatiques). Ces fonctions sont essentiellement polarisées par l'industrie aéronautique, véhiculée par l'entreprise *Airbus* notamment, qui occupe une place centrale dans l'économie de la région Midi-Pyrénées (EADS, Latécoère etc.). Plus de 50 000 emplois salariés directs (41%), indirects (28%) ou induits (31%) concernent ce secteur d'activité en 2006, pour une population totale des ménages estimée à plus de 140 000 personnes résidentes dans la région, dont une grande partie dans les secteurs de Toulouse, Blagnac, Colomiers et Tournefeuille, bien que l'étalement des lieux de résidence soit important. Ce secteur est donc l'un des plus attractifs, mais aussi un lieu de transition, notamment pour les étudiants nouvellement entrés sur le marché du travail. Egalement, 70% des cadres immigrants ou émigrants ont moins de 40 ans. Ce sont donc des populations à la fois jeunes et très mobiles. Bien que l'on puisse constater une situation d'équilibre relatif, cette mobilité serait susceptible de fragiliser la région en cas de crise au sein des secteurs économiques dominants.

En outre, 28% de ces emplois stratégiques concernent d'autres activités tournées vers les besoins de la population présente (cadres administratifs des PME, banques, assurances, arts, spectacles et information). Dans l'ensemble, ils sont les facteurs de la croissance de l'emploi au sein de l'aire urbaine toulousaine. Cependant, on note une diminution de l'emploi dans le secteur du BTP.

64% des cadres des fonctions métropolitaines (hautes fonctions davantage présentes dans les villes) travaillent dans la ville-centre, mais les communes de banlieue les plus grandes commencent à attirer ces types d'emplois, notamment au Nord-Ouest de la ville et autour du complexe aéronautique. On note également une forte augmentation à Labège et Ramonville (respectivement 26% et 17% en 2006). Outre la population originaire de la métropole toulousaine, ces cadres proviennent essentiellement des régions du Sud, d'Île-de-France ou de l'étranger.

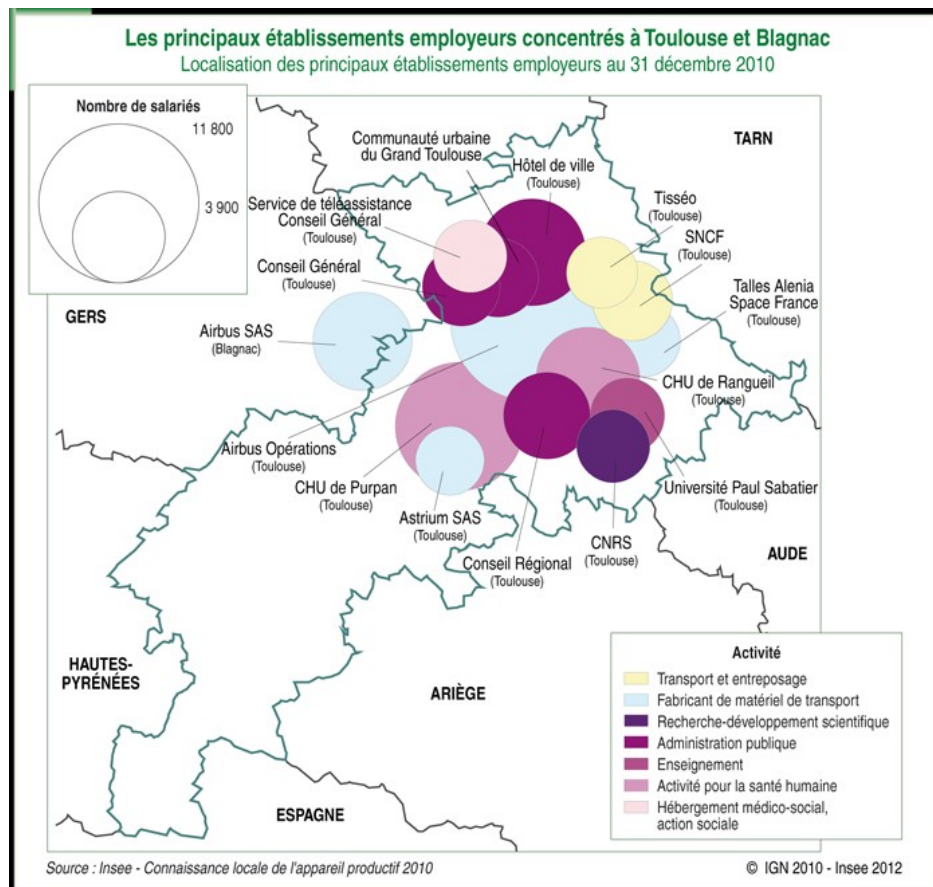


Fig 3 : Répartition de l'emploi à Toulouse. Source : INSEE.

Les populations jeunes s'installant en ville ou dans les couronnes périurbaines constituent une problématique en termes d'aménagement de l'espace dans une métropole d'une densité relativement faible et connaissant un étalement périurbain conséquent. De surcroît, la place primordiale de l'industrie aéronautique à Toulouse induit un phénomène d'enclavement géographique dans les secteurs Sud et Ouest de l'agglomération, et une polarisation de l'emploi.

c. Perspectives :

Le SCoT toulousain prévoit pour 2030 l'arrivée de 300 000 nouveaux habitants sur son territoire, ainsi que la nécessité de créer 140 000 emplois dans le but de maintenir au moins le ratio habitants/emplois actuel. Une analyse prévisionnelle du contexte toulousain annonce l'arrivée de 11 500 habitants par an, soit un scénario semblable à celui connu par la ville au cours des dernières années.

Cela induit différentes problématiques : la ville doit remédier à son problème d'enclavement géographique, par le biais d'une cohérence avec ses territoires adjacents, en recherchant de nouvelles dynamiques en termes d'emplois et d'infrastructures. L'étalement urbain se doit également d'être freiné, avec idéalement



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

une densification du territoire couvert par la ville et sa périphérie. On peut d'ores et

déjà se pencher vers différents axes, articulés autour d'une ouverture vers les territoires à l'Est de l'agglomération, tels que le Lauragais.

3. Contexte à Narbonne et Carcassonne.

a. Généralités sur la démographie dans l'Aude et dans le Grand Narbonne :

En 2007, l'Aude compte environ 345 000 habitants, et les études de l'INSEE prévoient une augmentation de 85 000 à 145 000 personnes (voir Fig. 4), soit entre 430 000 et 460 000 habitants à l'horizon 2040 en fonction de l'évolution des tendances actuelles (solde migratoire, taux de fécondité, espérance de vie). Le département est caractérisé par une augmentation de la population dite « seniors » de plus de 60 ans, alors que les départs sont nombreux en ce qui concerne les moins de 25 ans. C'est donc une population vieillissante qui s'installe sur ce territoire. Cependant, le solde migratoire étant aujourd'hui quasiment nul, alors qu'il était négatif par le passé, on peut établir une corrélation entre cette constatation et le fort dynamisme démographique de la Haute-Garonne qui contribuerait à l'augmentation de la population dans le département de l'Aude.

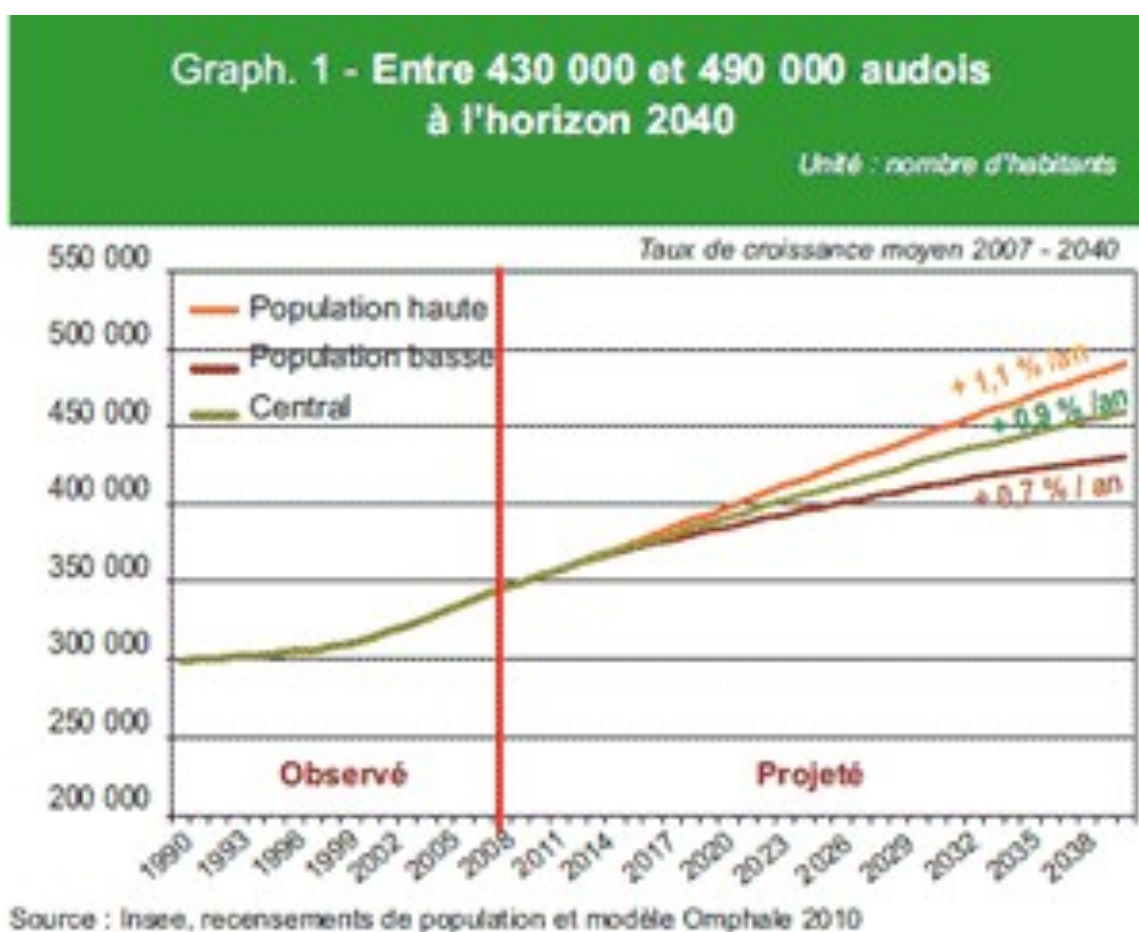


Fig 4 : Evolution prévisionnelle de la population de l'Aude (INSEE).

La ville de Narbonne est située sur l'arc méditerranéen et le relie au bassin toulousain par le territoire du Lauragais. Le pôle urbain bénéficie donc d'une position privilégiée, en tant que carrefour positionné sur l'autoroute A9, axe de circulation majeur à l'échelle Européenne, sur l'autoroute A61, axe d'échanges Est Ouest à l'échelle du Sud de la France, et sur la façade littorale permettant une certaine ouverture sur la Méditerranée. Une telle situation nécessite de remplir un rôle de pôle urbain accueillant et bien équipé.

Narbonne est la commune la plus peuplée de l'Aude, avec plus de 52 489 habitants. De surcroît, son aire urbaine compte 106 462 habitants en 2010, et elle est la ville-centre d'une communauté d'agglomération du Grand Narbonne, composée aujourd'hui de plus de 140 000 habitants. La ville profite d'un climat méditerranéen et d'un cadre de vie attractif, propices au tourisme balnéaire et culturel saisonnier. Ce dynamisme entraîne, à l'instar de Toulouse, une extension de la ville sur les territoires périphériques, bien qu'une majorité d'actifs (53 %) travaillent au sein de leur commune de résidence. Ce processus est la principale cause d'une urbanisation éclatée en quartiers désolidarisés, qui induit une problématique en termes de cohérence et de fonctionnement.

b. Contexte économique :

La ville de Narbonne ayant une forte attractivité sur le plan touristique et en termes d'habitat, il en découle une activité de la zone d'emploi reposant sur une économie présentielle (basée sur la population réellement présente sur le territoire, en fonction de sa variation saisonnière, sa production et sa consommation). Cependant, cette économie présente différents facteurs de vulnérabilité, notamment du fait d'une population vieillissante et de contraintes en termes de déplacements, accrues à cause de l'étalement urbain et de l'utilisation importante de moyens de transport individuels (hausse du prix des carburants). En effet, les modes de déplacement domicile-travail constituent un enjeu sur le littoral afin de conserver l'attractivité du territoire, et l'accès aux services se doit d'être efficace. En outre, les faibles revenus des ménages contribuent fragiliser cette économie.

Les emplois présentiels constituent environ 71% de l'emploi total sur ce territoire, soit plus de 37 000 en 2008 (Source : INSEE). Ce nombre a ainsi augmenté de 50% depuis 1990, et est constitué des activités de transports de personnes, hôtellerie, restauration, distribution. Cependant, l'administration publique est moins présente, expliquant l'absence de ville-préfecture dans la zone emploi de Narbonne. Le non-présentiel est moins représenté (à l'exception des activités transports-logistique), à l'instar de l'industrie.

c. Un territoire fragile, des enjeux importants.

Narbonne est un territoire fortement attractif, ce qui dynamise son économie. Le présentiel est un facteur du vieillissement de la population, ce qui constitue une véritable problématique en termes de développement de la zone emploi, en particulier en y intégrant les difficultés accrues concernant les mobilités pendulaires.

30% de la population est âgée de plus de 60 ans, et l'économie de l'ensemble urbain s'en trouve fragilisée, ce dernier nécessitant l'accès à des équipements sanitaires performants. Les migrations résidentielles, bien que permettant à l'économie locale de se développer, tendent à renforcer ce vieillissement de la population, et les actifs arrivant à Narbonne sont souvent soumis à des migrations quotidiennes importantes, leur lieu de travail se situant à l'extérieur de la zone emploi de la ville dans 20% des cas. Enfin, le niveau des revenus des ménages est inférieur à celui constaté en Languedoc-Roussillon, ce qui s'explique par une proportion importante de pensions et de retraite, et un taux de chômage élevé (14,4% fin 2011).

La réflexion doit donc s'articuler autour d'une cohérence territoriale, et la ville de Toulouse, son attractivité et ses compétences, semblent être des piliers idéaux pour permettre un développement adéquat de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne, elle-même constituant un point stratégique d'ouverture sur le plan national et sur le plan international. Cette interdépendance doit être le fruit d'une approche concernant les territoires intermédiaires, tels que le Lauragais ou les villes moyennes se trouvant sur cet axe.

d. Diagnostic territorial à Carcassonne :

L'évolution démographique de Carcassonne suit la tendance générale du bassin. La croissance a repris de 1990 à 1999 et s'est accélérée depuis. La ville concentre en 2007 une population de 49 133 habitants et constitue la ville centre d'une communauté d'agglomération de 70 000 habitants (source : PLU Carcassonne). Cette augmentation de la population a engendré une forte consommation d'espaces agricoles dans la périphérie urbaine, étant donné que le riche patrimoine du centre-ville empêche toute densification.

L'activité économique de la ville s'articule essentiellement autour du secteur tertiaire (services et commerces), avec une forte diminution de l'activité agricole au cours des dernières années (notamment en ce qui concerne la production viticole). Les équipements et services localisés en périphérie permettent à la ville de subvenir à ses propres besoins. À l'instar de la ville de Narbonne, le tourisme constitue une grande partie de l'économie locale (17%), et de nombreuses zones économiques de la ville sont en cours de requalification.

4. Les atouts d'un territoire intermédiaire : Le Lauragais.

Le pays Lauragais s'étend sur un territoire de 1830 km², et est composé de 159 communes totalisant 87 800 habitants (INSEE, 2006), dont 2/3 en commune rurale. Il est traversé d'Est en Ouest par l'axe qui relie l'Océan Atlantique à la Méditerranée, via la vallée de la Garonne et le Canal du Midi. Structuré par les villes de Castelnau-dary (11 000 habitants), Revel (8 000 habitants), Villefranche de Lauragais (3 500 habitants), il s'agit d'un bassin de vie à cheval sur la haute-Garonne, dans la zone d'influence de Toulouse, l'Aude, et le Tarn. Le Lauragais se situe également au croisement des aires urbaines de Pamiers, Foix, Limoux, Carcassonne et Castres-Mazamet dont l'attractivité influence le territoire. C'est donc un territoire qui comprend des espaces urbains, périurbains et ruraux, faisant le lien entre la ville et la campagne. C'est, en résumé, un territoire d'échange culturel et un véritable carrefour du fait de sa position interrégionale (voir Fig. 5), et le dynamisme de l'agglomération Toulousaine exerce une forte influence sur son évolution. En outre, la qualité de vie offerte sur le territoire est un facteur important d'une telle augmentation (patrimoine naturel, culturel).



Fig 5 : Situation géographique et stratégique du Lauragais (PADD)

L'Ouest du territoire est donc soumis à de nouvelles pressions démographiques, immobilières et foncières, liées à la problématique de l'étalement urbain important que connaît déjà l'agglomération toulousaine, de laquelle découle une consommation d'espace importante : entre 1996 et 2006, près de 2000ha du territoire ont été artificialisés (Source : SCoT Lauragais). En effet, de 76964 habitants en 1999 pour un parc de 35 500 logements, la population des communes avait évolué de 14% en



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

moyenne en 2006, (soit 1 500 habitants supplémentaires par an).

Bien que la part des logements anciens y soit importante (47% construits avant 1949), la croissance est très importante entre 1990 et 1999, soit une augmentation de 10%, notamment pour les communes les plus proches de Toulouse et de Castelnaudary. Ce sont essentiellement des logements individuels (87%), ce qui contribue à un étalement urbain conséquent, et la part des logements détenus en propriété est de 66%. Le parc locatif est, quant à lui, concentré sur les principaux pôles urbains. Le développement de l'habitat s'est accéléré et le prix de l'immobilier a augmenté, cependant la forte vocation agricole du pays l'a préservé d'une urbanisation anarchique. La prédominance du Sillon Lauragais qui bénéficie d'une population qualifiée et d'infrastructures de transport adéquates, a tendance à marginaliser les populations éloignées de cet axe (voir Fig. 6).

Le rôle résidentiel de ces territoires en fait aujourd'hui la nouvelle couronne périurbaine de l'agglomération toulousaine. Son aménagement doit faire l'objet d'une réflexion incluant la composante « développement durable » afin d'aboutir à une gestion de l'espace urbain adéquate, avec une utilisation intelligente du foncier disponible.

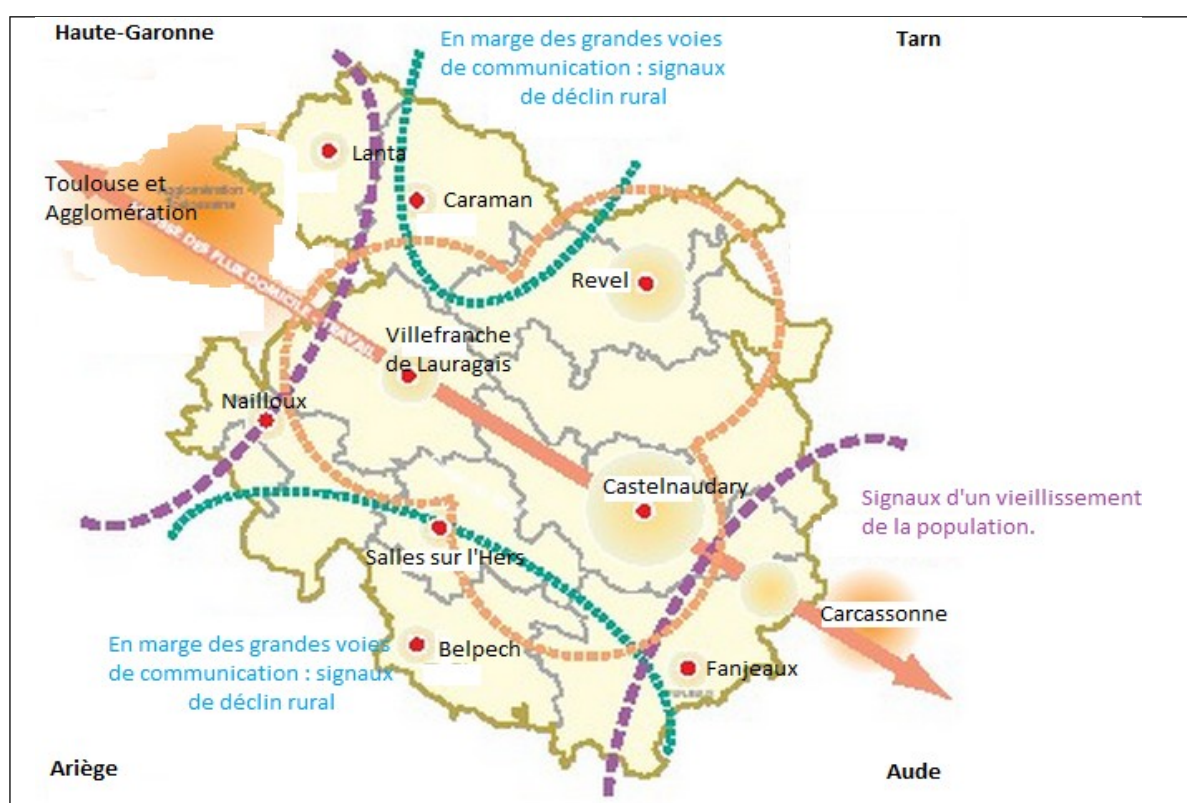


Fig 6 : Les mutations du territoire Lauragais.

Cette problématique stipule la mise en place de services de proximité afin de garantir une bonne dynamique spatiale. Les besoins en équipements fluctuent selon les zones géographiques : les territoires périurbains sont composés de populations jeunes, récemment installées et actives, tandis que les territoires ruraux comptent une population vieillissante ou marginalisée. Ainsi, la partie Nord-Ouest du Lauragais



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

bénéficie d'un niveau d'équipement élevé dans le domaine de la petite enfance

(crèches, garderies) par rapport au reste du territoire. Les écoles maternelles et primaires publiques se localisent dans le Sillon Lauragais (Castelnaudary, Revel et Villefranche de Lauragais) et les bourgs-centres (Belpech, Caraman, Revel, Salles sur l'Hers), et on retrouve bon nombre d'établissements secondaires et maisons de retraite sur l'ensemble du pays. Une dynamique territoriale commence à s'établir, notamment à proximité de Toulouse (on note la construction d'un lycée à Lanta, par exemple). 3 centres de soins sont localisés à Castelnaudary, Revel et Villefranche de Lauragais. D'une manière générale, les territoires à population vieillissante sont moins équipés que ceux à population jeune.

Castelnaudary, le bassin de Revel et celui de Villefranche de Lauragais possèdent déjà un bon niveau d'équipements et de services, et sont une bonne alternative de proximité pour les villes proches moins équipées ; il en va de même pour les communes se rapprochant de Toulouse et de Carcassonne. La majorité des communes du territoire Lauragais disposent de services publics de base (Gendarmerie, caserne de pompiers, bureau de poste...) et de structures d'accueil performantes (outils d'orientation et de recherche d'emploi). En revanche, dans la partie Sud du territoire en direction de l'Ariège, l'organisation et les services proposés sont moindres. En résumé, le sillon Lauragais concentre les industries agroalimentaires, l'artisanat et l'essentiel des services, en termes d'activité économique.

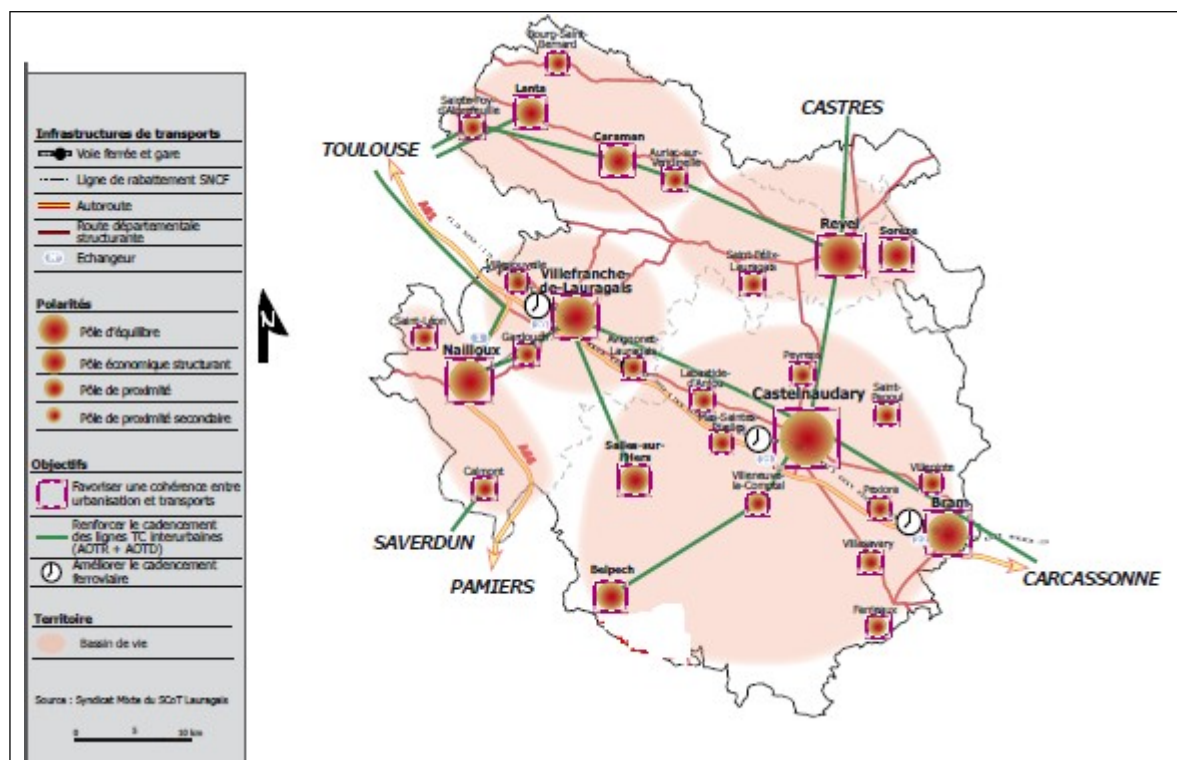


Fig 7 : Le pays Lauragais : situation générale. Source : Cahier d'acteurs, Le Pays Lauragais.

L'axe Toulouse-Narbonne jouit tout d'abord d'infrastructures de communication importantes :

- Comme dit précédemment, l'autoroute A61 est un premier axe facilitant les échanges entre les deux métropoles. Le territoire bénéficie de 4 échangeurs autoroutiers permettant un accès rapide à l'agglomération toulousaine, à la côte languedocienne via Narbonne, et vers l'Ariège grâce à l'autoroute A66 en direction de Nailloux et Pamiers. Cette même autoroute A66, couplée à la RN20 rapproche le Lauragais de l'Espagne via la vallée de l'Ariège.
- La ligne de train constitue aujourd'hui un support de réflexion idéal. Le fer étant à la fois un moyen de transport de personne et de fret, il correspond également à une solution idéale en rapport avec des enjeux environnementaux actuels. Le pays du Lauragais s'appuie sur une dizaine de gares SNCF positionnées sur la ligne transversale en ce qui concerne les échanges économiques et les flux humains. Villefranche de Lauragais bénéficie d'un train d'agglomération toutes les demi-heures pour favoriser les migrations pendulaires. On distingue aujourd'hui deux axes pour alimenter la réflexion :
 - Grâce aux TER, on minimise le temps de déplacement entre Toulouse et les villes moyennes périphériques (voir Fig. 8). Il est par exemple possible de résider à Villefranche de Lauragais ou à Castelnaudary, et de travailler dans une métropole voisine (Toulouse, Carcassonne, Narbonne).

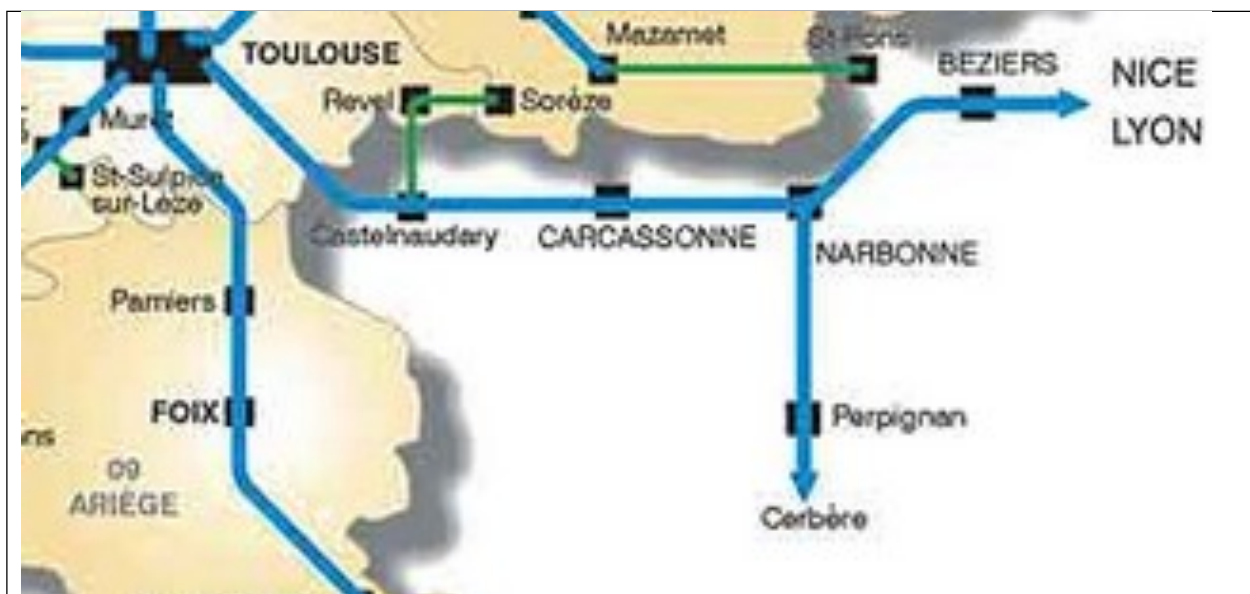


Fig. 8 : Réseau du TER sur l'axe Toulouse-Narbonne (Massif Central Ferroviaire)

- Le projet d'amélioration des lignes existantes en Ligne à Grande Vitesse demeure un point essentiel non seulement pour améliorer la dynamique entre les villes situées sur l'axe, mais aussi pour favoriser



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

l'ouverture au reste du territoire, vers le Grand Sud-Est, et à l'international.

- Enfin, on peut orienter la réflexion autour de l'axe que représente le Canal du Midi. Bien que la voie fluviale ne soit pas l'idéal en termes de fret, la richesse esthétique et culturelle que représente le site, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO, doit faire l'objet d'une réflexion poussée en termes d'aménagement du territoire.

Ces grands réseaux routiers et ferroviaires présents dans le Pays du Lauragais sont idéaux sur le plan stratégique (voir Fig. 9), favorisant une communication avec l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, via la vallée du Rhône, la côte Languedocienne et le Col du Perthus.

Les infrastructures de transports sont appuyées par un accès facile aux trois aéroports que sont l'aéroport international de Toulouse-Blagnac, l'aéroport interrégional de Carcassonne-Salvaza, qui s'ouvre aux destinations européennes, et l'aéroport de Castres-Labruguière.



Fig. 9 : Carte des transports dans le Sud-Ouest de la France. Source : Conseil Général de la Haute-Garonne.

Le pays du Lauragais joue un rôle oscillant entre activité résidentielle et périurbanisation.

Le système urbain métropolitain de Toulouse joue un rôle moteur pour les villes moyennes avoisinantes. La ville de Carcassonne notamment, participe au processus de métropolisation, dans la mesure où les cadres des fonctions métropolitaines y occupent une part croissante dans l'emploi total (4,8% soit 1765 individus en 2006), et où les emplois stratégiques y sont plus représentés que dans les autres aires urbaines françaises similaires en termes de démographie. La ville, forte de sa dimension touristique, compte par exemple un grand nombre de cadres dans la fonction culture-loisirs. La ville de Castelnaudary bénéficie également du rayonnement de Toulouse en ce qui concerne l'attrait de cadres des fonctions métropolitaines. Cet axe géographique constitue donc une bonne piste en termes d'ouverture de l'aire urbaine, et de compétitivité territoriale.

Sur le plan institutionnel, les politiques publiques prennent forme et se mettent en place, avec l'émergence depuis 2003 d'un Groupement d'Intérêt Public InterSCoT. En effet, l'Agglomération Toulousaine, le Lauragais, le Nord Toulousain et le Sud Toulousain se structurent autour d'un document dont les objectifs sont d' « *assurer le développement de l'Aire Urbaine à l'horizon 2030 en répondant aux exigences de cohérence et de cohésion territoriales, de maîtrise de l'expansion urbaine et de développement durable* » (SCoT Pays Lauragais). Il favorise donc la cohérence territoriale entre les 4 SCoT par le biais d'un Groupement d'Intérêt Public (GIP). Ce dernier assure la correspondance de chaque de chacun d'entre eux avec la charte, favorise la concertation entre les différentes parties, mutualise les réflexions autour des projets et schémas, et tient compte des autres SCoT voisins ; il laisse cependant à chaque territoire la maîtrise de son propre développement. Ce GIP dispose d'un comité technique (Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire, ATD, DDE, syndicats mixtes, Conseil Régional de Midi-Pyrénées, Conseil Général de la Haute-Garonne).

Des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) ont été lancées dans les cantons de Fanjeaux, Revel, Villefranche de Lauragais, et des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) ont été mis en place à Castelnaudary.

5. Le territoire Ariégeois.

a. Analyse démographique.

Le département, très montagneux (75%), possède la plus faible densité moyenne de population de la région Midi-Pyrénées. Cependant, grâce à l'amélioration des infrastructures routières reliant le Nord de l'Ariège à la métropole toulousaine, en



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

particulier l'axe autoroutier, il affiche une augmentation de 1 300 habitants par an entre 1999 et 2006, soit 0.9%, en témoigne une attractivité résidentielle forte. Cette

augmentation est très représentée dans les villes de Pamiers (1.6% annuel) et Foix (1.4% annuel). Ce solde est essentiellement constitué de jeunes actifs, dans la tranche d'âge 25-39 ans, et des personnes retraitées (Source : INSEE) et compense le déficit naturel affiché par le département. À l'instar du reste du territoire analysé mais beaucoup plus représenté, on constate un vieillissement de la population.

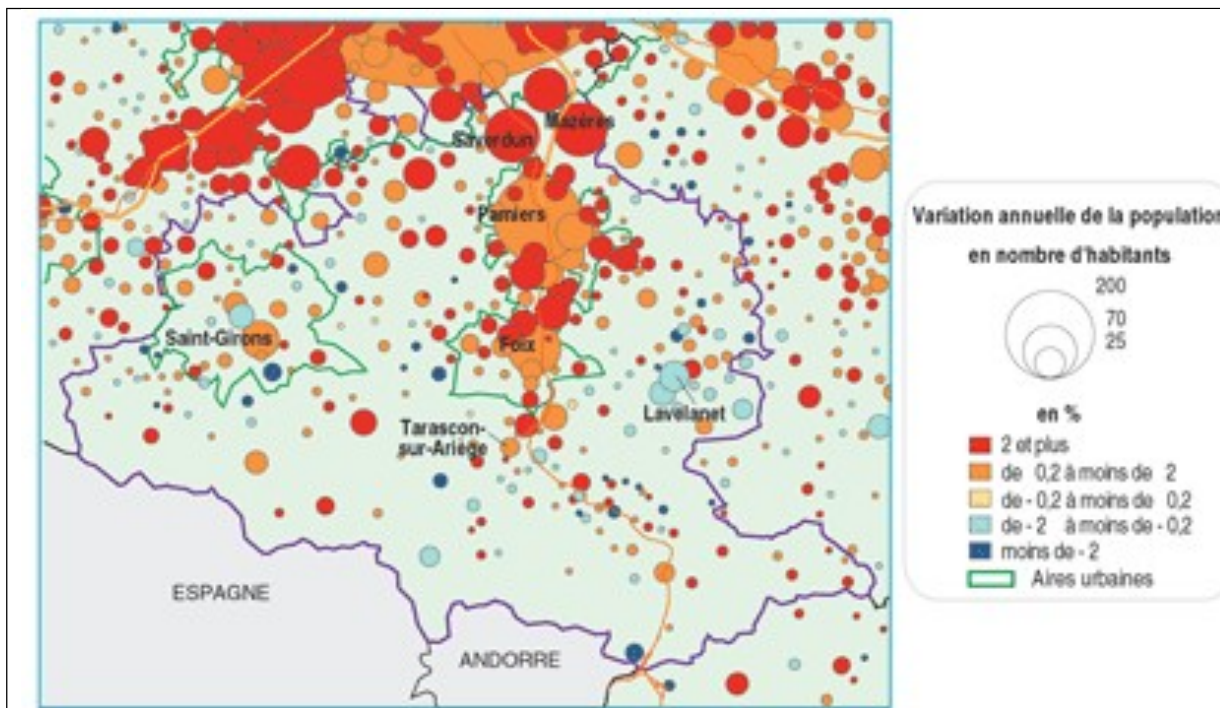


Fig. 10 : Evolution de la population en Ariège de 1999 à 2006. Source : INSEE.

L'amélioration des infrastructures a cependant entraîné de fortes disparités territoriales (voir Fig. 10), notamment en ce qui concerne la zone d'emploi : celles de Foix et Pamiers concentrent une grande majorité des établissements (sanitaires, professionnels qualifiés, structures d'aide à domicile) au détriment des zones rurales et montagneuses. Egalement, on note un fort manque en personnel infirmier et aides-soignants au regard d'une population vieillissante, prévoyant 14% de plus de 75 ans à l'horizon 2030.

En termes de niveau de vie, la précarité est très présente chez les personnes âgées (92% des personnes âgées vivent à domicile, les aides aux plus de 65 ans atteignent des seuils élevés) mais aussi chez les actifs, dont 20% vivent avec moins de 871€ par mois. Le taux de chômage y est élevé (11% en 2010 contre 9,4% sur l'ensemble de la région).

b. Zone emploi et économie locale.

Volutes Management – RCS Auch contact@volutesmanagement.fr – www.volutesmanagement.fr

Sur le plan économique (voir Fig. 11), l'Ariège constitue un poids conséquent dans le secteur de l'industrie, soit 16% des actifs, correspondant à 9 000 travailleurs

en 2006 (source : Centre d'Animation de Ressources et d'Information sur la Formation, Observatoire Régional Emploi Formation Midi Pyrénées). Le tissu économique du département est essentiellement composé de PME et TPE (86%), employant main d'œuvre ouvrière qualifiée en majorité. Ces industries concernent la sous-traitance aéronautique, la biotechnologie, le textile (faisant l'objet d'une reconversion récente) et l'électronique (mécanique, métallurgie), concentrées sur l'axe Foix-Pamiers, mais aussi le bois, le papier et la transformation agro-alimentaire à Saint-Girons. Enfin, le département est dynamique sur le plan touristique au pied des Pyrénées, espace également utilisé pour l'élevage.

Une autre caractéristique demeure l'importance du secteur tertiaire qui compte 80% des établissements du département (service et commerce). On y constate également de nombreuses créations d'entreprises depuis 1994. Enfin, l'agriculture se maintient, avec une utilisation de 42% du territoire, et se transforme, avec le développement des circuits courts et de la filière bois.

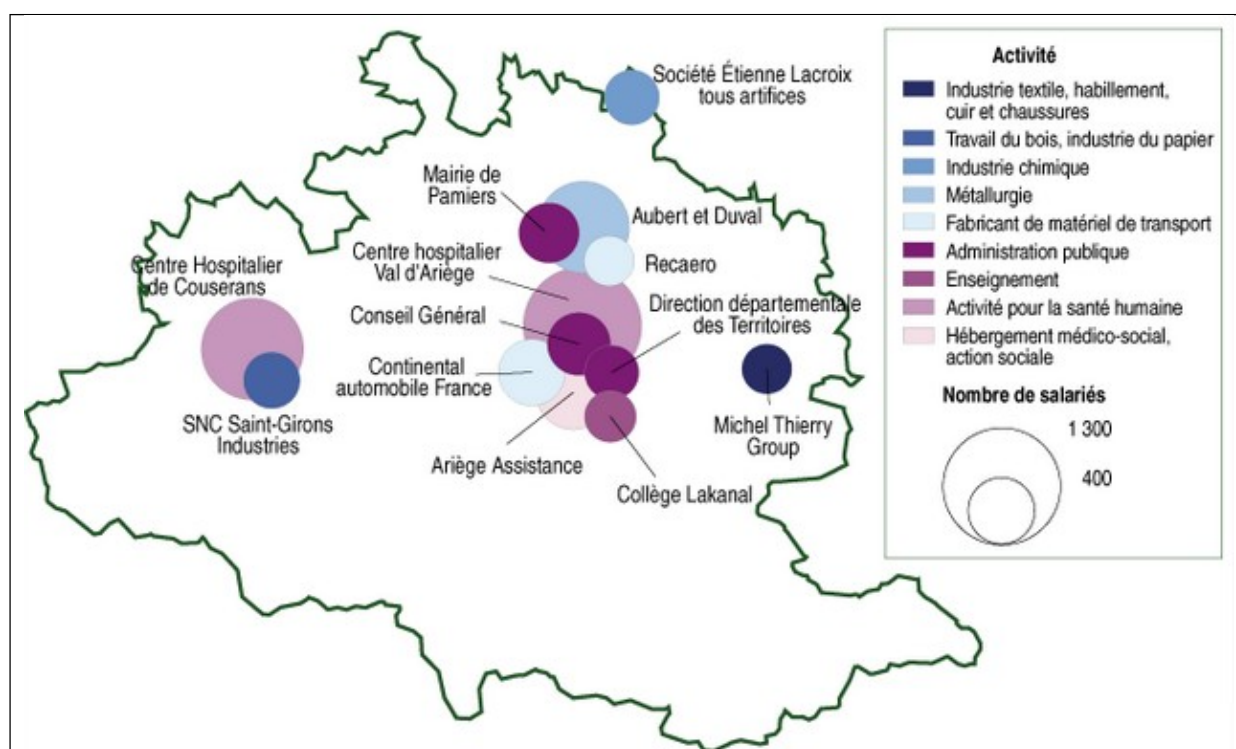


Fig. 11 : Répartition de l'emploi en Ariège. Source : INSEE.

Conclusion du diagnostic :

Un tel diagnostic permet de se rendre compte d'une situation complexe. Les territoires analysés possèdent une certaine richesse et des spécificités qui, soumises à une réflexion cohérente et des aménagements conséquents, à travers la mise en place de liens logiques, pourraient en faire un grand espace de transit répondant à de grands enjeux stratégiques, mais également un seul et même territoire



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

dynamique dont les compétences s'avèreraient complémentaires.

Il s'agit ici de mener une réflexion en fonction des populations rencontrées, stipulant de manière pertinente les aménagements à mettre en œuvre, les services et équipements à fournir.

En tirant profit des compétences précédemment mises en avant, de la topographie du terrain, des conditions environnementales et ressources naturelles, des équipements existants, il s'agit également d'insuffler au territoire des dynamiques nouvelles, dans le but de le faire correspondre aux enjeux d'une compétitivité territoriale de plus en plus importante ; on pense ici aux dynamiques représentées par les villes de Barcelone et de Montpellier.

Cette réflexion doit être menée en intégrant la composante durabilité, c'est-à-dire dans le but d'aboutir à une gestion intelligente du foncier disponible, de limiter l'étalement urbain et de densifier les espaces périurbains existants. En effet, les dynamiques quotidiennes au sein d'un territoire aussi vaste sont une véritable problématique qui doit être prise en compte, notamment en ce qui concerne la réflexion articulée autour des transports.

Toulouse et son agglomération comme pôle attractif et dynamique, le territoire Lauragais comme carrefour stratégique dans une perspective d'ouverture vers Narbonne, vers le reste du territoire français et vers l'Europe, les atouts du territoire ariégeois en termes d'activité économique et de tourisme, sont d'autant d'arguments à mettre en avant pour développer des synergies entre ces-mêmes territoires. Pour cela, il est nécessaire de tenir compte de différents axes de progression : habitat, transports, activité économique, innovation... afin d'aboutir à une diversification des activités au sein d'un seul et même bassin de vie.

II. Perspectives et enjeux d'une nouvelle cohérence territoriale.

1. Une nouvelle composition de l'espace.

a. La Loi relative au Grand Paris.

Depuis Décembre 2013, le projet de « Loi relative au Grand Paris » a été adopté par le parlement. Cette loi induit une recomposition et une nouvelle manière d'appréhender les différents axes d'aménagement du territoire, dans une optique de durabilité. Elle concerne la capitale et son agglomération, et « *s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.* » La création de contrats définis conjointement par l'Etat, les communes et groupements de communes, permettra de favoriser un tel développement. En outre, ce réseau s'accompagnera de la création de 70 000 logements par an, tenant compte du contexte territorial diagnostiqué en Île de France, pour une adaptation sociale et géographique optimale. À terme, ce processus doit permettre une meilleure maîtrise de l'étalement urbain.

Ces nouveaux aménagements doivent s'accompagner de nouvelles dynamiques territoriales, notamment en ce qui concerne le secteur de la recherche dans une perspective d'innovation technologique et de valorisation industrielle. Sur le plan effectif, une telle volonté doit se traduire par les actions menées dans les différents pôles de compétitivité du territoire, scientifiques et technologiques.

Toujours dans une optique de croissance économique, la recomposition du territoire et la mise en place de nouveaux axes de développement doivent s'accompagner d'un maillage pertinent, en termes de transports et de logistique, afin d'optimiser les performances et de réduire les problèmes de congestion. Un tel maillage n'est possible qu'à travers une intégration pertinente au sein des réseaux et infrastructures existants, avec une amélioration et une modernisation de ces derniers. Ces initiatives doivent également se retranscrire à l'échelle nationale afin de réduire les déséquilibres territoriaux, et d'assurer une liaison plus rapide et fiable avec les autres régions.

La coopération intercommunale est indispensable pour atteindre les objectifs fixés par la Loi relative au Grand Paris. En effet, que cela soit en termes de diagnostics, de volonté politique et d'aménagement du territoire, les différentes communes doivent être en mesure de mobiliser tous les « acteurs » du développement urbain, en se basant sur le partenariat public privé, une communication performante, et la mobilisation de fonds pour mettre en œuvre les projets d'aménagement du territoire envisagés.

La finalité d'un tel projet de loi est de permettre au Grand Paris d'être capable de



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

soutenir la concurrence imposée par les autres grandes métropoles mondiales.

b. Un projet de développement territorial et d'ouverture appliqué à Toulouse.

Cette Loi relative au Grand Paris est susceptible de modifier l'espace toulousain, dans la mesure où les intercommunalités doivent désormais compter 200 000 habitants, alors qu'aucune ne comporte plus de 80 000 habitants à l'heure actuelle dans le bassin de population (70 186 habitants pour le Sicoval).

Comme stipulé dans le diagnostic préétabli, Toulouse possède des axes de développement performants, et dispose d'un rayonnement contribuant fortement à son attractivité, mais souffre d'un certain enclavement du bassin de population et d'une prédominance de plus en plus prononcée du secteur aéronautique au détriment d'autres secteurs (en particulier celui du BTP), et d'un étalement urbain conséquent et difficilement maîtrisé.

La finalité serait de faire de Toulouse une métropole d'envergure européenne, et de faire bénéficier de son dynamisme et de son attractivité à l'ensemble du territoire concerné par le projet.

L'application d'un projet de loi similaire à la Loi relative au Grand Paris pourrait permettre d'atteindre de tels objectifs, de relancer les secteurs d'activité en position de faiblesse, de redensifier les espaces périurbains en particulier sur les secteurs Sud et Ouest de la métropole, notamment autour des axes de communication existants.

À l'instar des mesures envisagées pour la capitale, il est donc de rigueur de réfléchir à de nouvelles dynamiques territoriales autour des secteurs d'activités les plus performants, au sein du territoire regroupant les intercommunalités au Sud-Ouest de l'agglomération, délimité par les axes A61 et A9 Toulouse-Narbonne, le littoral méditerranéen jusqu'à l'Espagne, englobant la Haute-Garonne, l'Ariège, l'Aude et les Pyrénées Orientales. Il est ici proposé de travailler sur trois grandes pistes de structuration du territoire :

- Le développement du tourisme :
 - il s'agit d'un secteur prédominant sur le littoral Méditerranéen. Le territoire possède de nombreux atouts et dispose déjà d'une certaine expérience pour mettre en avant une telle dynamique ; cependant, il est ici nécessaire d'adopter une vision sous l'angle de la durabilité touristique. En effet, la massification demeure une source de nuisances à terme pour cet espace privilégié. Les projets d'aménagement du territoire doivent donc être abordés selon les principes du développement durable, et en mettant en avant l'identité culturelle fortement ancrée dans le territoire.
 - Le tourisme durable doit également être prôné dans les zones montagneuses. Les enjeux actuels du changement climatique doivent amener à réviser les pratiques menées, notamment en ce qui concerne



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

le tourisme hivernal.

- Une réflexion à mener autour de l'agro-écologie et de l'industrie « propre » :
 - Du piémont pyrénéen de Banyuls aux Corbières, il est intéressant de se pencher sur l'agro-écologie, en particulier en développant une capacité de labellisation (à réfléchir autour de la culture occitane). L'idée est de mettre en valeur la petite exploitation en mobilisant tous les particuliers, pour mettre en place de circuits très courts. Il s'agit ici d'une approche systémique à haute valeur ajoutée.
 - Une utilisation adéquate du foncier éloigné des villes doit être pensée pour implanter des industries les plus bruyantes, ainsi qu'une sphère d'implantation d'industries de services. Il faut donc développer des réseaux d'alimentation de haut débit (données, voyageurs, marchandises).
 - Il est ainsi intéressant d'exploiter la multimodalité offerte par le carrefour « Carcassonne. » En effet, la capacité logistique autour de cette ville (aéroport, fer, route, voie maritime offerte par le Canal du Midi) pourrait permettre non seulement l'implantation d'une plateforme multimodale, mais aussi celle d'usines de recyclage, afin d'acheminer en un seul lieu différents métiers des PME importantes (entre 100 et 500 salariés). Ainsi, toujours dans une optique de création de valeur ajoutée, il est intéressant d'utiliser de manière avantageuse la faible présence de main d'œuvre hautement qualifiée de type ingénieur, au profit de main d'œuvre moins spécialisée.
- Insuffler de nouvelles dynamiques au Sud-Ouest toulousain, autour d'Escalquens, Castanet, et Labège :
 - Dans la continuité des pratiques envisagées précédemment, on peut mener une réflexion autour d'un pôle de qualité alimentaire, cette fois-ci plus articulé autour de l'agriculture dans un but de grande production, avec une démarche de qualité avec labellisation, pour à nouveau menée à une forte valeur ajoutée.
 - Egalement, une piste à envisager serait le développement du pôle de Neurosciences de Rangueil sous l'angle d'une approche systémique, afin de procurer au territoire une dynamique similaire à celle que représente le cancerpôle qui se crée de l'autre côté de l'Ariège, au Sud de Toulouse.

Il sera primordial d'envisager tous ces axes dans une optique de management environnemental. On privilégiera notamment les paysages très caractéristiques, afin de contribuer à leur mise en valeur (on pense notamment au patrimoine que représente le Canal du Midi), en se référant notamment aux travaux menés autour de l'autoroute A75.

2. Des outils institutionnels et juridiques.

Afin de mener à bien un projet d'une telle envergure, il convient de mener plusieurs réflexions quant aux outils à utiliser pour les différents points évoqués.

a. Les documents d'urbanisme et d'aménagement.

Les documents d'aménagement du territoire disponibles, suivant des orientations politiques et stratégiques pour le développement de la métropole toulousaine, peuvent être mis à profit pour les grandes directives à l'échelle de l'agglomération.

Cependant, à l'échelle d'un territoire aussi vaste que celui que nous étudions, un tel document ne permet pas d'établir une cohérence territoriale ni de mettre à profit les richesses qu'il propose en tant que synergies dans une optique de compétitivité territoriale. La métropole de Toulouse ne peut obtenir le statut de métropole internationale, influente à l'échelle européenne, avec son document d'urbanisme en l'état, centré sur une ville enclavée, qui n'est pas encore ouverte au reste de l'Europe. On peut également se pencher sur les Schémas de Cohérence Territoriale ; il existe en effet, comme évoqué précédemment, un Groupement d'Intérêt Public InterSCoT sur le territoire du lauragais.

Sur l'exemple d'une telle initiative, il faudrait élargir les directives du PLU à un groupement intercommunal sur l'ensemble du territoire. Cela induirait de nombreuses modifications et révisions dans le but d'établir une nouvelle cohérence entre les différentes dynamiques rencontrées au sein du territoire concerné. Ces modifications doivent faire l'objet de spécificités en fonction des différents espaces et activités.

Pour abonder dans ce sens, le « Grenelle 2 » contient plusieurs dispositions :

- Le renforcement de l'intercommunalité pour un urbanisme global, mettant ainsi l'accent sur le PLU intercommunal.
- Les PLU intercommunaux intégreront les dispositions des Plans Locaux d'Habitat et tiendront lieu de PLH également.
- La priorité à la gestion économe de l'espace et à la densification, permettra en d'autres termes de mettre en place un urbanisme intelligent, coïncidant avec la préservation des espaces agricoles et forestiers. Le document prévoit également une densité minimale de construction dans les secteurs proches de transports collectifs (établis ou en cours de réalisation).
- Les PLU devront prendre en compte les futurs « schémas de cohérence écologique » (trames vertes et bleues) et les PCET, induisant des mesures pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

De même, il pourrait être intéressant d'élargir le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire aux départements de l'Aude et des



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

Pyrénées Orientales.

b. Un contexte de recomposition territoriale.

Il convient de faire état de ce sujet récemment abordé dans l'actualité. Les 22 régions françaises sont aujourd'hui soumises à une réflexion selon laquelle un nouveau maillage des institutions serait économiquement viable.

Nous développerons plus loin l'évidence que représenterait l'intégration de l'Aude et des Pyrénées Orientales à la Région Midi-Pyrénées. En effet, ces deux départements sont indubitablement imprégnés de la culture occitane qui, en plus de procurer une identité forte à l'ensemble du territoire, pourrait servir de moteur de développement dans le cas d'une labellisation, mettant en avant des produits de qualité. La culture régionale, permettrait également de justifier une destination touristique typique et de bénéficier d'un rayonnement encore plus important.

D'autre part, il est de rigueur d'évoquer une éventualité de fusion des départements au profit de la Région, ce qui permettrait d'obtenir un outil institutionnel puissant, homogène et cohérent, mais surtout avec de plus grandes possibilités en termes de subventions. Cela faciliterait la mise en place de documents d'aménagement du territoire, en concertation avec les acteurs et élus locaux pour tenir compte des spécificités de chaque territoire. De plus, le système viendrait à tendre vers une compétence opérationnelle de plus en plus importante pour les collectivités : on passe d'une organisation régionale au choix-même des collectivités de se diriger vers des syndicats mixtes des transports.

Plus récemment, avec la refonte du gouvernement, ont été annoncées des mesures concrètes de refonte territoriale pour 2017 :



Fig. 12 : Scénario de redécoupage des régions à l'horizon 2017, Challenge, 2014.

Selon le scénario évoqué ci-dessus, on peut noter une fusion de la Région Midi-Pyrénées avec la Région Languedoc Roussillon. Une telle fusion peut s'avérer riche sur le plan identitaire, dans la mesure où une telle fusion ne serait pas nuisible pour les mœurs locales, et permettrait de mettre en avant la culture occitane, de retrouver une identité commune, de manière mutualisée. En outre, ce redécoupage administratif serait en mesure de travailler dans la continuité des dynamiques déjà établies par la Région Languedoc-Roussillon, concernant le territoire étudié. Cette démarche rendrait la région plus compétitive, et le carrefour ainsi que représente l'Aude, ferait l'objet d'une réflexion mutualisée entre les métropoles alentours sans pour autant devenir un enjeu de compétitivité territoriale entre elles, mais bien ouvert vers l'Europe et la mer.

c. Un projet en accord avec le contexte actuel.

Pour mener à bien l'ensemble de ce projet, on peut s'inspirer de la Loi relative au Grand Paris, notamment en ce qui concerne la mise en place d'une politique de transports et d'habitat. Pour rappel, la Région Midi-Pyrénées est l'une des plus défavorisées en matière d'infrastructures routières et ferroviaires. La Région est compétente en matière de transports sur le territoire Midi-Pyrénées, mais il serait essentiel d'intégrer les départements de l'Aude et des Pyrénées Orientales pour une réflexion cohérente.

La Loi précédemment citée est à la fois un projet urbain, social, économique, et d'intérêt national, dans une perspective d'ouverture au reste du territoire et au monde. Contrairement à la capitale et sa Région, il n'existe pas de Syndicat Mixte des transports à l'échelle du territoire étudié. Les initiatives et études sont essentiellement menées par le Conseil Régional, et le découpage administratif actuel ne permet pas, outre concertation avec la Région Languedoc-Roussillon, de coordonner les opérations et stratégies en termes de transports. D'où l'importance de mutualiser les réflexions au sein d'un groupe d'études performant, les incertitudes concernant le nouveau découpage territorial demeurant encore aujourd'hui.

Pour les deux raisons que sont l'utilisation pertinente du territoire et un déroulement efficace du projet, et l'obtention de subventions d'Etat pour le mener à bien, l'ensemble du projet doit être clairement défini dans un cadre juridique afin d'être déclaré d'utilité publique. En effet l'utilisation du territoire peut éventuellement être tributaire d'opérations d'expropriation. Dans un souci de cohérence, le projet se veut durable, donc à la fois économiquement et socialement viables, et respectueux de l'environnement, en accord avec le Code de l'Environnement.

Le projet correspond à la Loi n°95-115 du 4 Février 1995 d'orientation pour l'aménagement et du développement du territoire, intégrée dans une stratégie nationale, stipulant que :

« La politique d'aménagement et de développement durable du territoire repose sur les choix stratégiques suivants :

- le renforcement de pôles de développement à vocation européenne et internationale, susceptibles d'offrir des alternatives à la région parisienne ;*
- le développement local, organisé dans le cadre des bassins d'emploi et fondé sur la complémentarité et la solidarité des territoires ruraux et urbains. Il favorise au sein de pays présentant une cohésion géographique, historique, culturelle, économique et sociale la mise en valeur des potentialités du territoire en s'appuyant sur une forte coopération intercommunale et sur l'initiative et la participation des acteurs locaux ;*
- l'organisation d'agglomérations favorisant leur développement économique, l'intégration des populations, la solidarité dans la répartition des activités, des services et de la fiscalité locale ainsi que la gestion maîtrisée de l'espace ;*
- le soutien des territoires en difficulté, notamment les territoires ruraux en déclin, certains territoires de montagne, les territoires urbains déstructurés ou très dégradés cumulant des handicaps économiques et sociaux, certaines zones littorales, les zones en reconversion, les régions insulaires et les départements d'outre-mer-régions ultrapériphériques françaises et des pays mentionnés à l'article 22. » [...]*

Loi n° 95-115 du 4 février 1995, article 2

De surcroît, il s'inscrit dans le contexte politique actuel, avec l'acte III de la décentralisation entamé en 2013 par le Gouvernement en activité. En effet, dans le cadre de la création de métropoles d'équilibre, après le statut octroyé aux métropoles du Grand Paris, de la Communauté Urbaine de Lyon, et d'Aix-Marseille-Provence, est prévue à l'horizon 2015 la mise en place de nouvelles métropoles après validation par le Conseil Constitutionnel le 23 Janvier 2014. Toulouse, avec son attractivité et son dynamisme, se doit d'obtenir ce statut, et cela ne sera possible que grâce à une cohérence territoriale et l'acquisition d'un rayonnement à l'échelle européenne, finalité même du projet.

d. L'argument d'une identité commune : la culture occitane.

Actuellement, il est possible de constater que la culture locale tend à disparaître au profit de la mondialisation. En ce sens, on recherche des repères de proximité, et les régions semblent être l'échelle adéquate pour initier un regroupement culturel, car plus solide que l'échelle du quartier : on parle d'identité provençale, catalane, béarnaise...

La montée en puissance de la région est une réponse face à la globalisation des échanges : il y a un marché face à une demande confuse sociétale, et la recherche d'un marqueur identitaire permettrait de mettre en place des produits susceptibles d'alimenter ce-même marché.

La culture occitane peut être délimitée géographiquement de la manière suivante :



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

L'Occitanie comporte tout d'abord la Région Aquitaine, moins le Pays Basque, et

quelques cantons du Poitou-Charentes y ont appartenu. Egalement, tout le Limousin et l'Auvergne en font partie, ainsi que Midi-Pyrénées, et l'Aude. Les Pyrénées Orientales sont d'identité catalane, mais le Catalan est à l'origine un patois de la langue occitane, et les deux langues ont des racines communes. L'Occitan franchit également les Pyrénées (Val d'Aran, où l'Occitan est la langue officielle). Du côté de la Provence, toute la Région Provence-Alpes Côte d'Azur est Occitan, ainsi que la Drôme, l'Ardèche, et une partie de l'Italie.

Sur le territoire concerné, la langue occitane demeure un facteur incontournable d'identité. Une langue est considérée comme en voie de disparition si moins de 30% des citoyens du territoire la pratiquent. Le problème est le manque d'offre, qui doit être relancé à travers davantage de possibilités d'enseignement, ainsi qu'une meilleure communication et médiatisation. S'il y a de fait une perte du nombre de locuteurs, on constate une très forte demande pour apprendre l'occitan. Cette demande est également formulée par des personnes nouvelles dans la Région, pour que leurs enfants s'imprennent de la culture locale.



Fig.13 : Les dialectes de l'occitan, Lucas Destrem, 2011.

Ainsi, il est nécessaire de faire connaître la langue selon les moyens suivants :

- Il est nécessaire d'en faire connaître sa « saveur », sa richesse. Le dictionnaire occitan est l'un des plus grands du Monde : c'est pour cela qu'il a longtemps été la langue des troubadours, pour préciser dans le détail chaque mot.

- Il faut mettre en avant sa pratique sociale, sans muséification de la langue. Pour cela, elle ne doit donc pas être pratiquée uniquement par les générations les plus anciennes. Pour cela, une action quotidienne est nécessaire (on peut prendre pour exemple l'annonce des stations de métro à Toulouse, qui devrait être poussée à une traduction intégrale. En résumé, la langue ne doit pas seulement être décorative ; elle doit être utilitaire. La musicalité de la langue occitane n'est donc pas le seul enjeu. De surcroît, l'occitan devrait aussi être diffusé de manière écrite, et non seulement parlée : il s'agit d'une pratique quotidienne, à l'image des catalans qui ont réussi à développer leur langue.
- Il faut également répondre à la demande, par exemple en formant des enseignants compétents, pour promouvoir la pratique dans les écoles.

La promotion de la langue est déjà faite à l'échelle régionale mais demeure encore trop anecdotique. En investissant dans ce domaine, l'accent serait mis non seulement sur la culture, mais aussi sur l'économie. En d'autres termes, cela permettrait de promouvoir des produits locaux, comme il existe déjà certains labels régionaux qui fonctionnent. En procédant ainsi, on investit de surcroît dans le social, dans la mesure où la langue peut servir de passerelle entre les générations les plus jeunes et les plus âgées : il s'agit donc d'une action menée sur tous les plans.

La stratégie à adopter serait donc d'amorcer un volet financier plus franc pour mettre la langue en valeur. Par exemple, 3€ par an et par habitant investis dans la langue occitane correspondrait à ce qui se fait déjà au Pays Basque, où la pratique de la langue est une réussite : chaîne télévisuelle, portails web, enseignement, diffusion, mise en place de spectacles.

La réforme territoriale annoncée, donnant plus de pouvoir aux régions, pourrait permettre d'aider directement à la création de postes d'enseignants ou autres emplois permettant la promotion de la culture occitane. Il est à noter que le languedocien est décliné dans l'occitan. À l'heure actuelle, le pouvoir réglementaire impose trop de contraintes, et demeure incohérent dans la mesure où il dépend du regroupement des départements créés rapidement durant l'époque Jacobine, et Midi-Pyrénées est un nom créé en fonction de ce découpage qui a éclaté la culture occitane. La refonte des limites territoriales régionales doit être initiée par une réflexion pertinente autour de l'Occitanie culturelle (Aquitaine, Midi-Pyrénées, Provence, Languedoc, Limousin, Auvergne), et peut servir d'alternative au scénario présenté précédemment si l'on s'en tient à une vision purement :

- Une Grande Gascogne : Aquitaine, Hautes Pyrénées et l'essentiel du Gers. Le Pays Basque et son identité seraient considérés comme tampon avec l'Espagne.
- Un Grand Languedoc : Midi-Pyrénées, Aude, Hérault, Lozère, Cévennes en partie à l'Ouest du Gard.
- Grande Provence : Provence-Alpes Côte d'Azur, Camargue gardoise, Drôme



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr
et Ardèche.

- Limousin et Auvergne.
- Sur le plan culturel, les Pyrénées Orientales ont autant à faire avec Barcelone qu'avec Toulouse : elles seraient un maillon d'accroche qui permettrait de travailler avec le Sud de la péninsule. Il faut se demander si l'on est prêt à poser la question d'une Europe unie à travers cette problématique.

Ainsi le Lauragais est un bassin de vie à cheval sur 3 départements et 2 Régions, témoignant de l'absurdité du découpage actuel.

e. Encourager les bonnes pratiques.

Le Grenelle II prévoit des dispositions importantes à intégrer au PLU, et il est intéressant de travailler sur les plus durables d'entre-elles. Par exemple, dans un contexte de densification urbaine, une densité minimale de population doit être définie dans les zones urbaines ou à urbaniser, mais un dépassement dans la limite de 30% des règles de gabarit et densité pourra être autorisé pour les constructions correspondant à des critères de haute performance énergétique ou munies d'équipements performants de production d'énergie renouvelable.

La mise en place d'un Fonds agro-écologie (que nous développerons ultérieurement) pourrait ainsi inciter les agriculteurs à réviser leurs méthodes et se diriger vers une approche à la fois durable et à haute valeur ajoutée, grâce à un financement annexe et une meilleure campagne d'information. Le manque de formation sur les nouvelles techniques, de conseil adapté, la peur du changement pour les différents acteurs, nécessitent une volonté politique forte.

Nous verrons également comment une approche systémique pertinente à l'échelle du territoire, via l'information et la mutualisation, pourrait permettre un fort développement économique ancré dans la durabilité.

3. Des outils financiers

a. Les aides d'Etat.

À l'instar des directives mises en place dans la Loi relative au Grand Paris, et en accord avec le contexte actuel (Acte III décentralisation), le projet se doit d'être déclaré d'intérêt général, au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du Code de l'urbanisme.

L'Etat pourrait ainsi aider au financement d'un projet transport intelligent qui fait cruellement défaut à la région Midi-Pyrénées. Il sera exposé plus loin les possibilités à envisager pour la région en termes de transport et logistique.

b. Fiscalité propre et capacité à lever l'impôt pour le financement du projet.

Il s'agit d'un outil particulier, très réglementé, qui nécessite l'aval de l'Etat pour lever les taxes dans des domaines très ciblés (tourisme, etc.). À l'instar de la métropole du Grand Paris, les communes de la Région Midi-Pyrénées et de l'ensemble du territoire concerné, pourraient être regroupés en « établissements publics de coopération intercommunale » (EPCI). D'une part, tendre vers l'augmentation de la population minimale pour les intercommunalités pourrait permettre d'avoir un outil administratif plus coopératif donc plus cohérent à l'échelle d'un seul et même territoire. D'autre part, les EPCI seraient à fiscalité propre, et leur capacité à lever l'impôt pourrait ainsi leur permettre de financer une partie de leurs propres projets.

c. Agro-écologie : puiser dans les nouveaux fonds du ministère de l'agriculture :

Dans le cadre d'une évolution des pratiques, il convient d'opérer des changements dans les modes de production, en particulier dans le milieu agricole, en incitant les différents acteurs à opter pour les principes de l'agro-écologie, pour concilier performance économique et qualité environnementale. Le but est dans un premier temps de capitaliser les expériences dans ce domaine et de mobiliser la recherche, pour ensuite diffuser et former à ce type de pratique. Ainsi, tous les partenaires du développement agricole seront sollicités (chambres d'agriculture, coopératives agricoles, instituts techniques agricoles et réseau), et différents fonds seront mis à profit :

- Les crédits du CASDAR, volet financier de la mise en oeuvre du Programme national de développement agricole et rural (PNDAR) pour un appel à projets de mobilisation collective.
- Les leviers budgétaires de la Politique Agricole Commune (PAC), qui doivent favoriser l'agro-écologie, les investissements et l'animation inhérents
- Les dispositifs nationaux, en soutien pour certains secteurs.
- Une fiscalité écologique mise en avant.
- La loi d'avenir pour l'agriculture qui met en place les Groupements d'intérêt économique et environnemental (GIEE), modèles d'organisation collective permettant de réaliser des investissements et modifier leurs pratiques pour l'agro-écologie. Les acteurs peuvent utiliser les outils budgétaires de la PAC en bénéficiant d'incitations plus fortes que pour des projets individuels, et ainsi bénéficier d'une fiscalité avantageuse.

Nous sommes donc ici dans une optique de mutualisation des pratiques, où une concertation intelligente est encouragée.

4. Les différentes activités à développer.

Si l'on doit faire de l'étalement urbain, on ne doit pas réfléchir en termes de zonage urbain mais en termes de cohérence territoriale. On doit articuler la réflexion autour des différents réseaux : infrastructures routières, fer, voie fluviale, électricité, connectivité. Il faut également mener une analyse sur la production des énergies.

Le diagnostic préétabli nous permet ainsi de porter un regard pertinent sur les besoins, les enjeux, le contexte, pour ainsi ne pas s'orienter directement vers une optique de compétitivité territoriale au sens strict du terme, mais sur un regroupement de compétences transversales, dont l'analyse préalable s'avère nécessaire pour viabiliser un projet. Ainsi, il faut aller chercher la bonne compétence au bon endroit. Cela doit s'accompagner d'une réflexion en amont qu'est le cluster :

- Toulouse : qualité alimentaire, systémique (numérique, neurosciences).
- Carcassonne : tourisme, vin, logistique, agro-écologie.
- Axe de circulation Paris-Toulouse-Barcelone : Pôle de qualité alimentaire.
- On peut imaginer le développement d'une industrie nautique entre Sète et Perpignan pour répondre à une demande de production (bateaux) pour l'ensemble du bassin méditerranéen (imaginer une mutualisation pour les pièces de moteurs).

a. Transport et habitat.

Le premier grand objectif est de maîtriser l'étalement urbain. En accord avec les problématiques d'utilisation de l'espace, il convient de mettre en place des mesures pour éviter la consommation excessive d'espace. La loi relative au Grand Paris prévoit la construction d'une quantité définie de logements sociaux. Au regard de l'attractivité toulousaine et des flux migratoires annuels, il convient de définir une politique pertinente dans le domaine de l'habitat. La densification passe d'une part par la verticalité, d'autre part par la maîtrise du foncier :

- Les contraintes de la première valeur doivent avoir une certaine souplesse dans la mesure où elle inciterait les constructeurs et promoteurs immobiliers à produire du logement de Haute Qualité Environnementale. De plus, la verticalité doit être pensée sur plusieurs plans : proximité des services, migrations pendulaires moins importantes, autonomie et plurifonctionnalité des nouveaux quartiers...
- La deuxième est tributaire d'une forte volonté politique, établissant par exemple des contraintes en termes de foncier disponible pour l'habitat individuel, en limitant la surface totale du terrain et la surface constructible pour chaque parcelle. Ainsi, freiner la périurbanisation, préserver l'activité rurale et les paysages, travailler sur la lisière urbaine, seraient d'autant



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

d'aspects plus faciles à prendre en compte.

Une volonté politique forte doit être amorcée en termes d'économie d'espace, que cela soit en métropole toulousaine comme sur l'ensemble du bassin de population potentiellement représenté par le pays Lauragais. Ainsi, la Région se doit de mettre en place une réglementation adéquate en termes d'aménagement du territoire, et l'extension et la mutualisation de documents d'urbanisme doivent être prônées pour certaines grandes lignes, attestant toutefois d'une certaine souplesse d'action pour les collectivités dont la connaissance de l'espace surpasse celle de la Région. Les aménagements humains doivent être pensés sur le thème de la redensification.

En ce qui concerne les transports, nous avons pu voir que la Région Midi-Pyrénées possède des infrastructures à rénover et à repenser, d'une part, et que l'articulation du volet transports avec l'ensemble du territoire étudié est à mettre en place, d'autre part.

Etant donnée la position géographique de Carcassonne, au carrefour de l'ensemble du territoire étudié, et les nombreuses possibilités de transport offertes, il est nécessaire de définir la ville comme « hub régional ». On compte :

- Les grands axes routiers.
- Le fer.
- L'aéroport international.
- Le canal du Midi.

En outre, l'aéroport de Carcassonne connaît un réel succès, notamment en collaboration avec les compagnies aériennes low-cost. Il serait intéressant de profiter de cette notoriété pour assurer un transit humain et matériel optimal via équipements et services, ce qui rajouterait entre autres un intérêt en termes de valorisation touristique. De plus, comme stipulé précédemment, la ville présente une situation géographique idéale pour y implanter une plate-forme logistique. Une étude de faisabilité doit être menée pour localiser idéalement une telle structure, dans un souci de proximité optimale par rapport à l'aéroport, au Canal du Midi et à l'autoroute. Bien évidemment, des équipements d'accès à l'ensemble de ces infrastructures doivent être imaginés pour faciliter le transit de marchandises, et la plateforme doit être suppléée par un autre centre de stockage à proximité de la gare et y être reliée pour favoriser la multimodalité au sein des échanges internationaux.

La réflexion doit également s'articuler autour des projets actuels. Le projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse, en est toujours au stade d'étude de faisabilité, bien qu'amorcé en 2004. En termes d'ouverture à l'Europe, il serait intéressant d'envisager un projet de LGV venant de l'Est, afin de d'apporter une plus-value en termes de flux humains et matériels sur le territoire dont il est question. De plus, une telle réflexion permet d'envisager Narbonne comme hub et de porter le projet à la connexion du territoire aux métropoles parisienne et barcelonaise.

b. Le tourisme.

Il convient de s'interroger sur ce qui construit un produit touristique : il s'agit d'au moins deux prestations parmi l'hébergement, le transport, l'activité. Ainsi on parle d'identification des produits touristiques existants et du potentiel touristique produit par les activités existantes (patrimoine géographique, restauration sur itinéraire, desserte en transports, promotion faite sur le marché). La structuration du tourisme nécessite de travailler sur l'inventaire des produits existants et de ceux qui peuvent être créés.

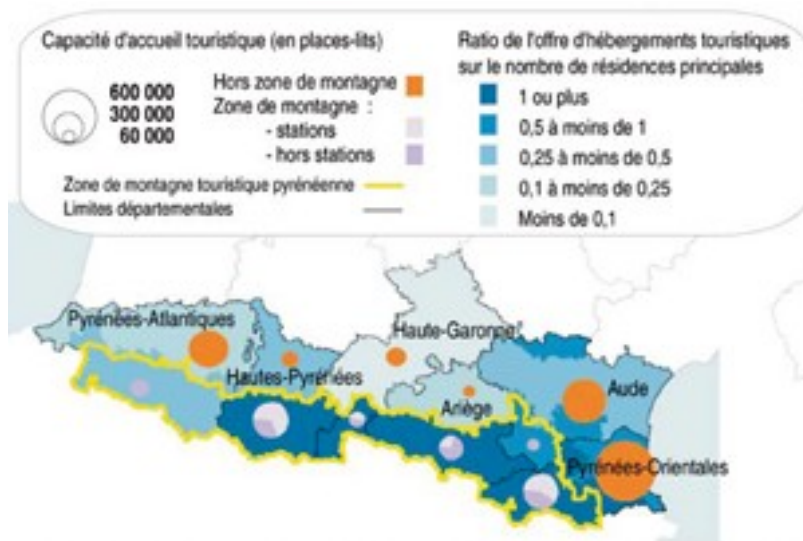


Fig. 14 : Capacité d'hébergement touristique S-O de la France, INSEE, 2013.

Nous nous situons ici dans un contexte où l'on a un centre avec un taux de croissance économique important, et une nécessité de se diversifier (ce qui constitue un enjeu important pour sa périphérie. Il convient de s'interroger sur la manière d'irriguer le territoire sur le plan touristique. Les deux éléments sur lesquels il faut travailler sont la structuration de l'offre, notamment durable, et sa visibilité (marché, marketing). Il convient de noter que les populations des grandes villes du territoire constituent une part importante du tourisme pratiqué sur son ensemble.

- Concernant la structuration de l'offre, en termes d'irrigation, il va falloir offrir des objets attractifs dans la périphérie pour attirer les populations.
- Il faut faire l'inventaire du patrimoine touristique, mettre en valeur tous les lieux qui accueillent un nombre de touristes important, afin de faciliter les connexions. A partir de cet inventaire, il faut créer une offre dans l'ensemble du périmètre.
- Avec l'inventaire du potentiel touristique et des programmes qui travaillent sur la structuration du tourisme, on peut avoir une vision assez précise de cet espace géographique.
- Le marketing territorial peut promouvoir l'offre touristique : comment traiter une



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

marque et tous les attributs qui la constituent ?

Il faut travailler sur une structuration commercialement attractive et sur l'environnement (propreté, mobilités douces). Outre une connectivité aux centres urbains importants, il faut assurer une connectivité des transports en commun à 1 heure de trajet des espaces touristiques, afin de compléter l'offre, en la construisant, en la commercialisant. On se situe sur les mêmes problématiques que Toulouse, ses infrastructures et son patrimoine. Les différentes subventions possibles doivent être organisées à l'échelle régionale pour mettre en place des réseaux de transport viables.

L'image de marque doit tourner autour de la culture occitane : on utilise l'outil identitaire. C'est une méthodologie qui traite des couleurs du patrimoine matériel, de la notion de patrimoine immatériel. On construit à partir de cette identité une stratégie de marque. L'Occitanie est un élément fort.

Ainsi, il convient de mettre en place une méthodologie cohérente pour l'ensemble de l'offre touristique. Les pratiques préconisées au sein du programme européen « Odyssea » pour les villes portuaires peuvent ainsi servir d'exemple pour l'ensemble de l'activité touristique :

- Une réflexion doit être menée pour organiser les transports selon un modèle d'infrastructures douces. Il s'agit d'une mesure fondamentale : quelles infrastructures sont praticables ? L'irrigation du territoire peut-elle être assurée par les infrastructures existantes ?

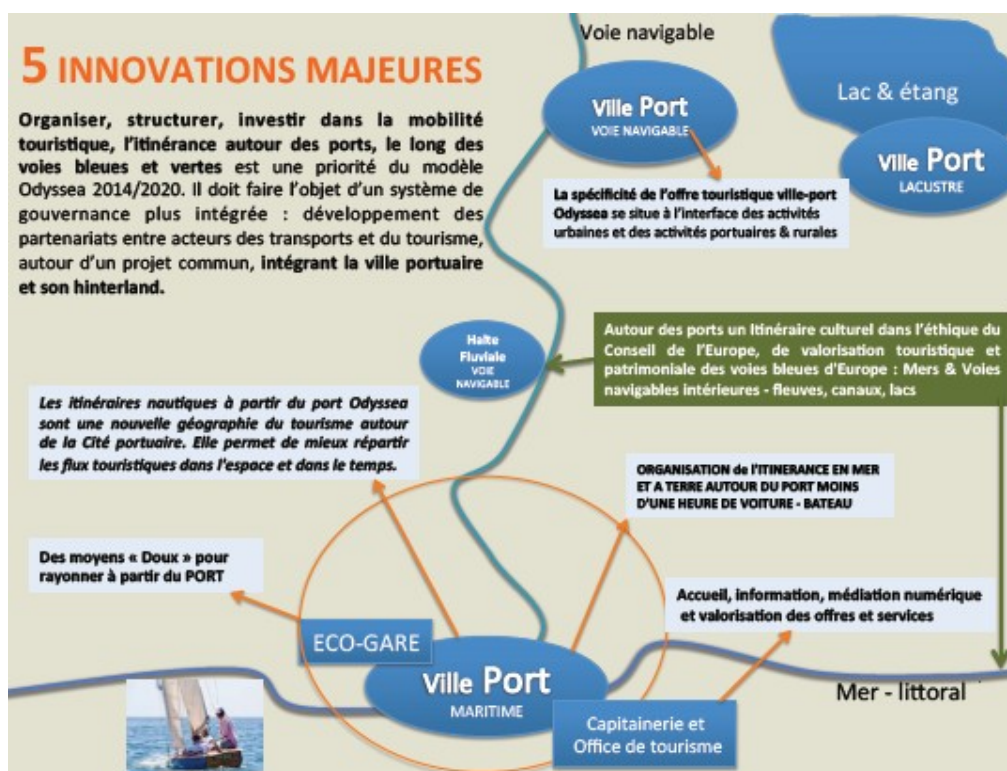


Fig. 15 : Méthodologie Odyssea, livre blanc, 2013.

Ce modèle peut être retenu et transposé pour l'ensemble des structures touristiques disponibles. Les grands pôles touristiques (Cité de Carcassonne, Châteaux Cathares, villes balnéaires, stations de sports d'hiver) doivent faire l'objet d'une réflexion basée sur l'inter-connectivité menant à une offre touristique diversifiée. On compte dans un premier temps, en partant d'un schéma selon lequel les activités saisonnières constituent le noyau dur du tourisme (tourisme balnéaire et sports d'hiver) :

- L'Ariège et Pyrénées : l'offre touristique doit être structurée en montagne : quelles-sont les connexions possibles entre cet espace montagnard et la ville-centre ? Il faut servir des stratégies de tourisme d'affaires : se réunir dans cet espace de ressourcement, de méditation, de réflexion, peut être un poumon de l'agglomération.
- Le tourisme balnéaire, dans l'Aude et les Pyrénées Orientales. Les mêmes problématiques sont posées.

La diversification de l'offre en termes d'activités, développée par les collectivités, doit donc faire l'objet d'une approche plus globale menée par la région et les autorités organisatrices des transports. Il s'agirait d'un véritable poumon économique pour le territoire, permettant au touriste d'avoir accès à de nombreuses activités et aux richesses du territoire. On compte de manière non exhaustive :

- Tourisme culturel : culture occitane et spécificités du territoire, châteaux cathares, produits locaux.
- Tourisme sportif : sports nautiques, trames vertes pour les randonnées à pied et à vélo, trames bleues pour les activités aquatiques de type canyoning, ski nautique...
- Tourisme d'agrément : accès aux sites importants tels que les réserves naturelles, découverte du Canal du Midi en péniche...

Le deuxième axe du volet touristique concerne la durabilité : le tourisme durable doit correspondre à un certain nombre de critères auxquels les acteurs locaux doivent être sensibilisés :

- Préservation de l'environnement : toute activité doit respecter l'environnement (avec des contraintes variables).
- Le développement économique : rentabilité des structures qui existent.
- La dimension sociale : comment gérer les personnels du secteur touristique (les saisonniers, leur accueil, les conditions de travail, les contrats).

En ces termes, il convient de se demander si un tourisme de masse peut être durable. On peut considérer que le tourisme durable n'est pas forcément l'antithèse du tourisme de masse. Il s'agit d'un ensemble de technologies qui assurent une performance économique, sociale et écologique. C'est une question qui est plus liée au coût de la durabilité sur la pression touristique plutôt que sur l'impossibilité du



Volutes Management – RCS Auch contact@volutesmanagement.fr – www.volutesmanagement.fr

tourisme de masse à devenir durable. Le tourisme ne doit pas être élitiste. Le modèle

opposé soulève le problème du modèle économique : comment assurer une économie viable avec peu de touristes ? Il y a un souci en termes d'équité sociale et de rentabilité économique.

Cependant, il existe des espaces sensibles sur lesquels il faut maîtriser les flux avec par exemple un système de parcs, ou la mise en place d'aménagements qui permettent de ne pas dégrader l'espace et de réguler le nombre de touristes de manière périodique. La question essentielle est la capacité de charge d'un site. Il faut mettre en place un tourisme pragmatique dont l'objet est de préserver un patrimoine touristique, sans que le touriste devienne un prédateur au détriment de l'environnement et des habitants.

Pour les aménagements, il faut travailler sur la présentation qui référence un nombre d'aménagements innovants dans ces espaces selon quatre dimensions :

- construction (accueil, bâtiments à énergie positive).
- protection (passerelles, cheminement, parcours pour éviter une dispersion dans l'espace et canaliser les flux...)
- outils de déplacement doux (parcs de vélos, maximiser l'intermodalité des transports en commun, mettre à disposition des véhicules électriques...)
- le bio (utilisation respectueuse des produits, dans l'agriculture et l'entretien des espaces, assainissement des eaux usées...).

On en revient également à l'enjeu que représentent Carcassonne et son aéroport : il faut dynamiser ce dernier en en faisant un point d'entrée touristique.

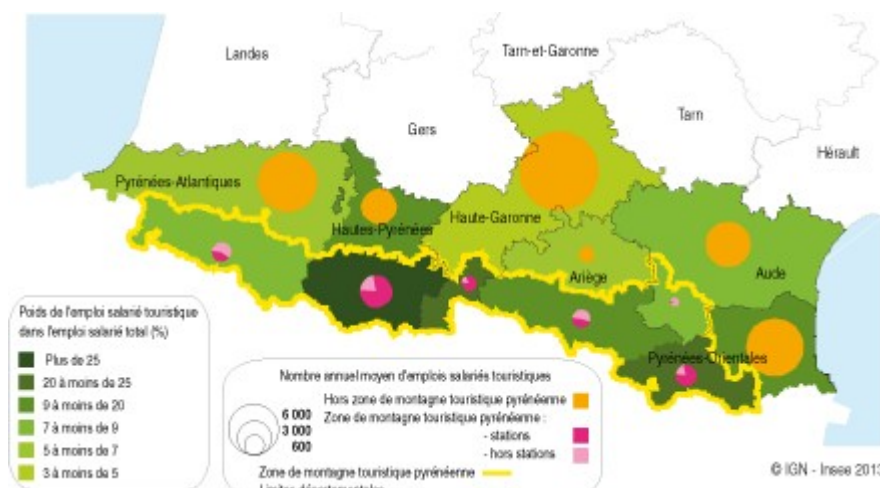


Fig. 16 : Emploi touristique dans le Sud-Ouest de la France, INSEE, 2013.

c. Agriculture, agroforesterie, industrie portuaire.

En Languedoc Roussillon, une des forces demeure le vin. La Région est en phase



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

avec la mondialisation du vin (Val d'Orbieux). À part la vigne, il est difficile de faire pousser autre chose sur l'ensemble du territoire des Corbières. Il y a beaucoup de

caves qui émergent (par exemple, la base œno-touristique de Jérôme Bertrand). Il y a des caves « leaders coopératifs » et des « leaders privés ». Concernant ce type de tourisme, les études ont permis de dégager 4 scénarii possibles :

- Une filière plurielle : la gouvernance régionale parvient à intégrer les attentes sociétales et environnementales, en coordonnant la production et la mise en marché d'une gamme régionale complète, cohérente en termes économiques pour les professionnels et lisible pour les consommateurs. Les îlots de viticulture privilégient soit une labellisation (AOP, bio) ou affichent un rapport qualité-prix assumé. La région devient un cluster viti-vinicole à l'échelle mondiale.
- Une filière paysagère : l'intervention publique agricole trouve sa légitimité dans une intervention territoriale axée sur la protection de l'environnement et la santé, appuyant les zones viticoles à connotation paysagère et favorisant une labellisation particulière.
- Une filière déclinante : elle suit les pratiques actuelles, selon une organisation faible et une productivité insuffisante, sans cohérence régionale.
- Une filière libérale : un développement sélectif et industriel dans lequel seuls les meilleurs survivent, sans gouvernance régionale, où les investissements privés dominent.

Les décideurs publics doivent aider à tendre vers les deux premiers scénarii. Narbonne est un carrefour d'autoroute viticole entre Bordeaux, Toulouse, l'Espagne et la région PACA, et comporte beaucoup de fédérations (maison des vignerons, base nationale de l'INRA). Les aménagements doivent être imaginés dans un contexte d'évolution climatique où la ressource en eau va devenir un problème. Il est possible de faire pousser de la vigne sans eau, mais la production sera moindre et de moins bonne qualité. La gestion agricole va donc engendrer une problématique de ressource en eau, à réfléchir avec la Garonne, le Rhône, le Canal du Midi qui fait le lien. En termes de transport, les Etats-Unis ont créé des structures énormes pour l'acheminement du vin vers les caves.

Cependant, sur ce territoire, on a de grandes caves, et l'activité de production viticole ne dure que 3 semaines par an. Il ne serait pas viable économiquement de mettre en place des infrastructures de transport et un métier spécialisé pour une période aussi courte. De même, dans le domaine du vin, il est très difficile de créer des circuits courts. Sa longévité permet son exportation, et la France étant le leader dans ce domaine, la production locale uniquement ne serait pas rentable.

La labellisation du vin existe, sous l'appellation « Pays d'Oc ». Elle fonctionne très bien et doit donc être développée. Il est facile de produire du vin « bio » en Languedoc-Roussillon, et cette orientation va petit à petit se développer et s'imposer. De surcroît, les moyens de transformation, les moyens lourds, et la moitié de la production vont en cave coopérative : il y a une forte mutualisation des moyens sur



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

ce territoire. Ces pratiques doivent perdurer.

La réflexion doit s'articuler autour de la collectivisation des outils. Au Sud de l'Autoroute, il y a beaucoup de friches, les terres agricoles sont donc disponibles. À l'instar des pratiques de la cave coopérative de Gruissan, Alta Vinea, il est nécessaire pour les décideurs publics de mettre en place un système d'utilisation intelligente de l'espace. Les terres en friche doivent donc être utilisées en cession auprès des jeunes agriculteurs, pour les inciter à s'orienter vers cette filière où les premiers pas sont difficiles et les conditions contraignantes, le changement de génération demeurant un vrai souci.

En outre, le viticulteur doit vivre de son travail. C'est la priorité à respecter pour développer la filière viticole. Il faut donc se positionner sur la stratégie suivante : en plaine, une démarche productive peut être prônée (intrants : engrais etc.). Tous les coteaux (Banyuls etc.) correspondant à l'appellation d'origine pourront correspondre à une agriculture plus éco-responsable.

L'olivier, le blé dur, sont également des pistes à suivre pour développer l'agro-écologie et l'agroforesterie sur le territoire de Narbonne à Carcassonne. En termes de circuits courts, il est possible d'établir une dynamique concernant l'huile d'olive, mais également avec les produits issus de la transformation du blé dur qui pousse dans les régions chaudes et sèches. Il convient de se pencher sur cette dynamique.

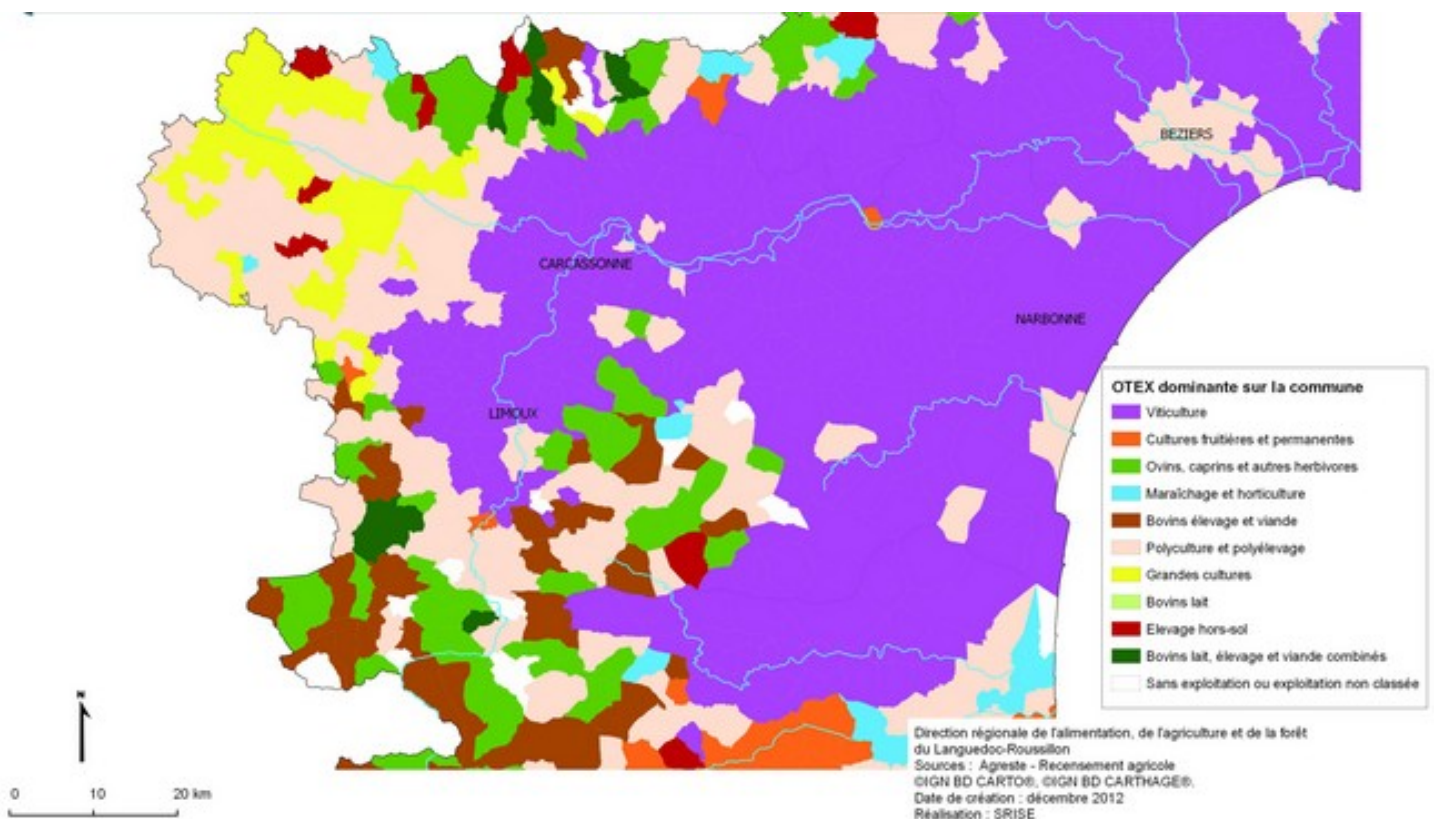


Fig. 17 : Orientations agricoles dans l'Aude, Agreste, recensement agricole, 2010

La question des ports est aussi une problématique fondamentale. Beaucoup d'investissements sont faits sur Port-La-Nouvelle (cimenterie, pétrole), ouvert sur la Méditerranée. Il faut réfléchir en termes de transports humain et matériel. Il est nécessaire de mobiliser des fonds pour l'industrie portuaire dans une optique de systémique et de cohérence territoriale car il s'agit d'un enjeu stratégique important.

En ce qui concerne l'ensemble du territoire, il convient de se positionner sur une stratégie telle que celle avancée par le *Projet agro-écologique pour la France*. Une boîte à outils doit être mise en place par les collectivités pour permettre aux agriculteurs de construire des systèmes agro-écologiques adaptés à leurs exploitations et leur territoire.

- Conservation des sols.
- Autonomie fourragère.
- Diversification des assolements.
- Combinaison des productions : agro-sylvo-pastoralisme.
- Réduction de la quantité d'eau utilisée.
- Réduction des intrants : produits phytosanitaires, engrais, médicaments vétérinaires et antibiotiques.
- Économie d'énergie et notamment réduction de la consommation de carburant.
- Production d'énergie en valorisant la biomasse.

Pour cela, il faut se donner des objectifs précis par filière et par territoire, et encourager les alternatives aux pratiques menées, que sont les recours aux antibiotiques ou aux pesticides

d. Les pôles de compétitivité toulousains.

À Toulouse, sur le pôle Labège-Esqualquens, il conviendrait d'avoir un centre d'accueil dans lequel les projets seraient traités, pour relayer vers les compétences et d'identifier les forces et faiblesses, de conseiller, d'accompagner, de rechercher des financements pour les entreprises qui souhaitent s'implanter. Il s'agit d'un « pôle d'innovation technologique et solidaire ».

Il y a différentes dynamiques à développer :

- Pôle de qualité alimentaire (agro-grande production, avec une démarche de qualité pour à nouveau rester sur une forte valeur ajoutée).
- Pôle de Neurosciences et systémique (approche MIT, en concurrence avec le canceropôle qui se crée de l'autre côté de l'Ariège).
- Management de l'environnement (SETRA, années 2000, où ont été traités le recyclage, le paysage dans le développement des sociétés, les nuisances sonores, ainsi que le travail fait sur l'autoroute A75).

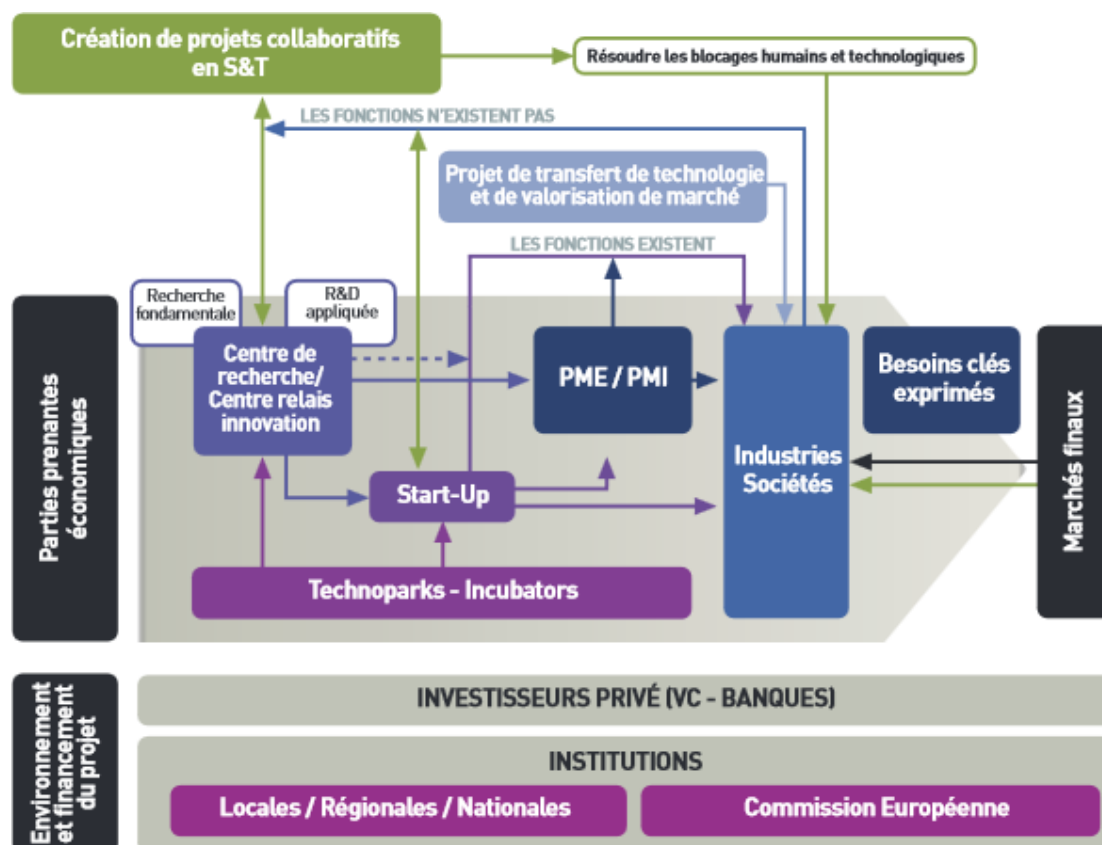


Fig. 18 : Les opportunités de collaboration en technopole, 2013.

Sur ce territoire, conformément aux pratiques encouragées par cette étude, il convient de mettre en place une systémique cohérente, en termes de production comme en termes de réutilisation. En ce sens, on peut penser à l'entreprise Sigfox, qui a récupéré tous les réseaux 2G de la téléphonie mobile pour un échange de données non-massives (suffisant pour les SMS, la communication entre deux ordinateurs, etc.). Cette entreprise est portée par l'innopole pour diversifier les compétences et les mettre en commun, dans le but développer l'innovation.

- Le pôle technologique peut être supervisé par des grands groupes (par exemple, si on a besoin de transformer de la matière, il faut utiliser divers procédés technologiques, qui ont déjà été développés au centre de l'INRA à Lille, pour vérifier si le process que l'on veut mettre en place est viable ou non).
- Il ne faut pas réinventer mais réutiliser les différentes compétences là où elles existent.

La systémique à établir dans l'ensemble du projet doit correspondre à l'ensemble de ces préoccupations. La récupération d'énergie, la réutilisation, la revalorisation des déchets, représentent des enjeux sur le plan économique, social et environnemental. Cela pourrait aboutir à une forte plus-value, à la création d'emploi, tout en affichant une responsabilité au regard de l'environnement.

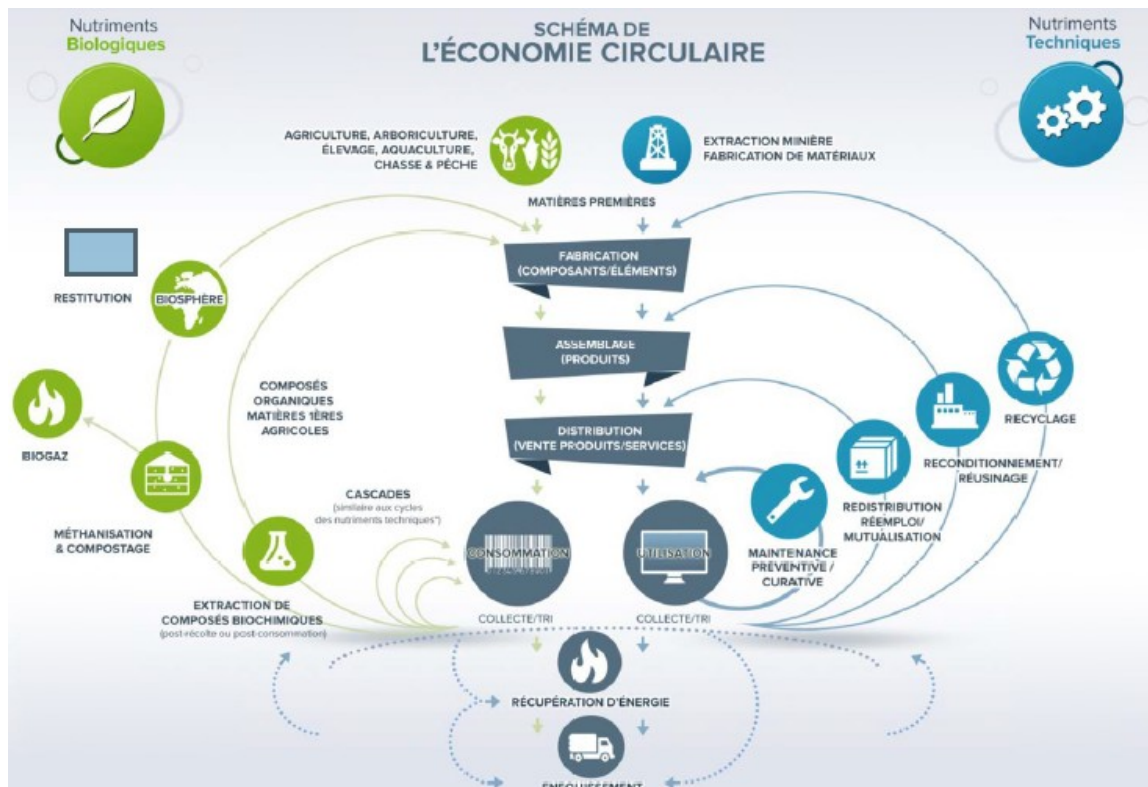


Fig. 19 : Schéma de l'économie circulaire, ORDIMIP, 2014.

On peut ainsi se pencher sur les grands principes de l'économie circulaire :

- Utilisation modérée et la plus efficace possible des ressources non-renouvelables.
- Exploitation efficace des ressources renouvelables, respectueuse de leurs conditions de renouvellement.
- Eco-conception des biens et services.
- Production propre.
- Consommation respectueuse de l'environnement.
- Valorisation des déchets en tant que ressources.
- Traitement des déchets sans nuisance.

Les orientations s'articulent avec les principes fondamentaux du technopôle :

- Le contenu correspond à la stratégie industrielle du territoire. Le pôle de neurosciences s'articulerait ainsi parfaitement avec les deux grands CHU de Toulouse, dont celui de Rangueil qui se situe à proximité avec lequel la coordination des échanges et la collaboration entre spécialistes s'avèreraient grandement facilités. Le pôle de qualité alimentaire, quant à lui, correspond parfaitement à la stratégie régionale dont il est question dans cette étude : l'agriculture, la création de labels pour les produits locaux, s'en trouveraient grandement valorisés. Le management de l'environnement est quant à lui en accord avec les stratégies nationale et locale de développement durable et de



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

mise en valeur du patrimoine naturel.

- Le pôle doit bénéficier de connexions nationales et internationales pour développer des possibilités de consolidation de services, de services d'experts, de projets en collaboration, de croisement des compétences en lien avec d'autres technopoles. La stratégie de désenclavement du bassin toulousain visant à une ouverture sur les autres métropoles française, sur l'Europe, voire sur le monde, correspond à une telle vision.
- Son intégration territoriale vise à la création d'emplois à travers la mise en place de nouvelles dynamiques, de services de mutualisation dans un système court. Pour le bon fonctionnement du projet, sa promotion doit être financée pour la plus grande transparence vis-à-vis des acteurs économiques, des acteurs de l'innovation, pour une mise en lien avec les autres activités du territoire. Sa gouvernance est donc fondamentale et pourrait servir de modèle aux activités régionales.

Conclusion.

Tout au long de cette étude, nous avons pu démontrer l'importance de différents points à inclure dans la réflexion de cohérence sur un territoire vaste :

- La filière transport et logistique demeure le moteur de la compétitivité du territoire. Elle permet la mise en relation des différents pôles de compétitivité, la mutualisation des biens et des connaissances, gère les flux humains de manière à dégager une plus-value sur le plan économique, tout en se souciant des performances à l'égard du respect de l'environnement.
- La systémique doit être perçue comme l'une des bases du développement territorial. Toujours dans un contexte de mutualisation des compétences, la proximité et la mise en place de circuits courts procure à la Région une autosuffisance certaine tout en ouvrant ses compétences et ses atouts à l'extérieur. En ce sens, la qualité des produits locaux, l'intégration des dynamiques locales voire traditionnelles au sein d'un réseau de compétences, les performances en termes de Recherche & Développement, sont sources de création d'emplois, de valorisation des dynamiques locales et de rayonnement à l'échelle nationale et internationale.
- Les volets abordés (Urbanisme, transports et logistique, culture locale et patrimoine, agriculture, innovations technologiques, tourisme) tendent à la fois vers la mise en place d'un système économique viable, dans le souci de bien-être pour la population locale et de respect de l'environnement. Ces éléments doivent bien évidemment être pensés ensemble, afin de mettre en place une cohérence territoriale.

La suite de l'étude portera d'une part sur les outils techniques et juridiques à mettre en place pour porter le projet de manière concrète, et d'autre part sur les modes de



Volutés Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr
financement à mobiliser.

Bibliographie :

- www.insee.fr

Toulouse et agglomération :

- « *Plan Local d'Urbanisme, Toulouse, Projet de révision générale* », 28 Juin 2012.
- « *Etude Mobilité(s)* », SICOVAL et Université Toulouse II le Mirail, 2013.
- « *Le périurbain à Toulouse, Montauban, Lyon et Epinal, caractéristiques socioéconomiques et autonomie-dépendance des bassins de vie* », CERTU, rapport d'études, Mai 2008.
- « *Eléments d'apports à la démarche InterSCoT de l'aire urbaine toulousaine* », Direction départementale de l'Equipeement et de l'Agriculture de Haute-Garonne, Mars 2009.
- « *Les grands axes du projet d'agglomération Toulouse métropole 2015* », Syndicat Mixte d'Etudes de l'Agglomération Toulousaine, 2003.
- « *Etude prospective de l'aire métropolitaine toulousaine* », Direction départementale de l'équipement de Haute-Garonne, Octobre 2007.
- « *Lettre n°16 de l'Aménagement du Territoire* », Chambre du Commerce et de l'Industrie de Toulouse, Février 2011.

Pays Lauragais :

- « *Projet d'Aménagement et de Développement Durables* », SCoT Lauragais, Mars 2009.
- « *SCoT Pays Lauragais, projet arrêté* », Décembre 2011.
- « *Charte du Pays Lauragais, un projet de développement durable fondé sur la qualité de vie* », Association du Pays Lauragais, Octobre 2002.

Aude, Carcassonne, Narbonne :

- « *Plan Local d'Urbanisme, Narbonne, PADD* », Décembre 2012.
- « *Pré-études fonctionnelles Toulouse Narbonne* », Réseau Ferré de France, Direction Régionale Midi-Pyrénées, 18 Mai 2010.
- « *SCoT Carcassonne Agglo* », 2005.

Ariège :

- www.ariège.com
- « *Eléments de diagnostic territorial, Le département de l'Ariège* », CarifOref



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr

Midi-Pyrénées, Février 2011.

Volets techniques :

- Jacques DECUIGNIÈRES, 2011, « *Journées de l'écotourisme en Provence-Alpes Côte d'Azur : exemples européens.* »
- Odyssea, 2013, « *Contribution Odyssea croissance bleue.* »
- Ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt, 2012, « *Projet agro-écologique pour la France.* »
- 2012, « *Planifier un technopôle en Méditerranée : guide d'aide aux décideurs.* »
- Suzanne THIBAL, 2012, « *Développement local et culture occitane* », thèse.
- Bruno CARLIER, 2012, « *La conduite de projets touristiques durables* », éditions territoriales.

Annexes.

<u>Fig 1 : Croissance démographique dans le Sud-Ouest de la France. Source : INSEE.</u>	4
<u>Fig. 2 : Evolution démographique à Toulouse entre 1999 et 2009. Source : INSEE.</u>	5
<u>Fig 3 : Répartition de l'emploi à Toulouse. Source : INSEE.</u>	7
<u>Fig 4 : Evolution prévisionnelle de la population de l'Aude (INSEE).</u>	8
<u>Fig 5 : Situation géographique et stratégique du Lauragais (PADD)</u>	11
<u>Fig 6 : Les mutations du territoire Lauragais.</u>	12
<u>Fig 7 : Le pays Lauragais : situation générale. Source : Cahier d'acteurs, Le Pays Lauragais.</u>	13
<u>Fig. 8 : Réseau du TER sur l'axe Toulouse-Narbonne (Massif Central Ferroviaire)</u>	14
<u>Fig. 9 : Carte des transports dans le Sud-Ouest de la France. Source : Conseil Général de la Haute-Garonne.</u>	15
<u>Fig. 10 : Evolution de la population en Ariège de 1999 à 2006. Source : INSEE.</u>	17
<u>Fig. 11 : Répartition de l'emploi en Ariège. Source : INSEE.</u>	18
<u>Fig. 12 : Scénario de redécoupage des régions à l'horizon 2017, Challenge, 2014.</u>	24
<u>Fig.13 : Les dialectes de l'occitan, Lucas Destrem, 2011.</u>	27
<u>Fig. 14 : Capacité d'hébergement touristique S-O de la France, INSEE, 2013.</u>	33
<u>Fig. 15 : Méthodologie Odyssea, livre blanc, 2013.</u>	34
<u>Fig. 16 : Emploi touristique dans le Sud-Ouest de la France, INSEE, 2013.</u>	36
<u>Fig. 17 : Orientations agricoles dans l'Aude, Agreste, recensement agricole, 2010</u>	38
<u>Fig. 18 : Les opportunités de collaboration en technopole, 2013.</u>	40



Volutes Management – RCS Auch contact@volumesmanagement.fr – www.volumesmanagement.fr