Chapitre 11

Occitanie

Superficie (km²) : 72 724	PIB 2015 (milliards €) : 150,4
Densité (hab./km²) : 77	PIB/emploi 2015 (€) : 69 533
Population 2015 : 5 791 865	Taux de chômage 1er trim. 2016 (%) : 11,9
Population 1990 : 4 546 249	Capitale régionale : Toulouse
Évolution de la pop. 1990-2015 (%) : + 27	Fusion : Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées

La constitution des nouvelles Régions s'inscrit techniquement dans la lignée de la construction des 22 Régions de programme de 1956. En effet, le pouvoir central utilise les départements et leurs limites pour procéder à des regroupements. En 2004 dans *L'Express*, S. Antoine indiquait comment l'État – à partir de calques superposés représentant les flux téléphoniques et de population entre villes – avait regroupé les départements en Région (décrets de 1959 et 1960) pour tracer ce qui était alors présenté comme les cadres modernes de la gestion du pays. Dans la réforme de 2016, le principe reste le même, les départements et les limites régionales constituent les éléments de base de la constitution de ces nouveaux ensembles régionaux. Ainsi les anciennes Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon voient leur destin commun tracé par l'État, une fusion réunissant 13 départements (le plus grand nombre de départements par Région) sur un territoire de 72 724 km², le deuxième en superficie après la Nouvelle-Aquitaine, c'est-à-dire un territoire plus grand que l'Irlande (70 273 km²) ou la Belgique (30 528 km²). On compare ainsi l'Occitanie au Benelux.

Rassembler des Régions, c'est provoquer un nouveau regard sur des ensembles territoriaux qui doivent construire une nouvelle unité. Ainsi, les différents documents des politiques publiques régionales, nationales ou européennes présentaient jusqu'à présent ces deux entités séparément en insistant sur leurs caractéristiques propres : par exemple, pour la période de programmation des fonds européens ou du contrat de plan État-Région 2014-2020, des dossiers distincts avaient été rédigés pour les deux Régions.

Un travail de synthèse est aujourd'hui en cours pour relier ce qui était séparé. Avec ce changement, l'appréhension des territoires est différente : il s'agit de changer d'échelle et de trouver à la fois une unité dans les contours de ce nouvel ensemble tout en insistant sur la diversité interne de ce vaste territoire. L'entité ainsi constituée est dynamique démographiquement puisque son attractivité est forte. Cependant la question de l'équilibre territorial se pose car des contrastes internes très forts fragilisent l'unité de la région. Dans le domaine économique, le poids des métropoles polarise l'activité mais là aussi se pose la question de la diffusion et de la mise en réseau du dynamisme économique pour intégrer, en particulier, des territoires en crise.

Une nouvelle Région à la recherche de son unité

La construction de la nouvelle Région

L'ensemble régional peut être découpé en quatre grands sous-ensembles pour en faciliter la lecture générale.

- D'abord la montagne est fortement présente, que ce soit dans la partie centrale avec le sud du Massif central ou dans le Sud-Ouest avec la chaîne pyrénéenne. Cette montagne a des puissants versants de piémont dans les Pyrénées et des villes y assurent alors des fonctions importantes en tête de vallées comme Lourdes, Tarbes, Saint-Girons, Foix, Saint-Gaudens ou Bagnères de Bigorre. La partie centrale du massif, à haute altitude, est le domaine du tourisme hivernal. Le Massif central pour sa part est constitué de plateaux, de vallées encaissées et de hauts sommets. Des villes y assurent des fonctions de centralité comme Rodez, Cahors, Mende ou Millau. Dans cet ensemble montagnard se pose la question de l'accessibilité aux services et la connexion aux dynamiques régionales.
- Entre ces deux massifs montagneux, une large bande de plaines se déploie qui part de Montauban et court jusqu'à la vallée du Rhône. C'est un couloir de circulations et d'échanges, ensemble composite aux altitudes faibles, délimité de part et d'autre soit par le littoral au sud, soit par des contreforts du Massif central, soit par le Piémont pyrénéen. Ce couloir est traversé par la vallée de la Garonne et les rivières du Massif central. Le seuil de Naurouze délimite deux ensembles topographiques et hydrographiques, l'un tourné vers l'Atlantique, l'autre vers la Méditerranée.
- La façade littorale est un autre élément clé de cette région : elle baigne le Languedoc et le Roussillon, de la frontière espagnole

jusqu'au delta du Rhône. C'est un littoral touristique, fortement urbanisé mais préservé en partie grâce au travail du Conservatoire du littoral dans le cadre du projet intégré d'aménagement lancé dès les années 1960.

– Enfin, la vallée du Rhône à l'est sert à la fois de délimitation physique à la Région Occitanie mais aussi d'élément structurant pour une partie de l'économie régionale : ce couloir de circulation majeur est aussi celui de l'activité nucléaire autour de Marcoule et de la culture de la vigne (côtes-du-rhône). Cette limite physique est en fait un fort axe de passage est-ouest assurant des continuités, et non une rupture, dans les échanges.

Historiquement, Toulouse a toujours eu des relations plus fortes avec le bassin méditerranéen qu'avec l'Aquitaine et un ensemble méditerranéen s'est structuré très tôt en relation avec Toulouse et son arrière-pays. La période romaine a participé fortement au destin méditerranéen de la région toulousaine avec l'inclusion d'une grande partie du territoire à la Narbonnaise. C'est à cette époque que se construit un vaste ensemble incorporant la Provence, la vallée du Rhône, le Languedoc, le Roussillon et une grande partie de la région toulousaine. Après le Duché d'Aquitaine, la période féodale – du IXe siècle jusqu'en 1271, date du rattachement du Comté de Toulouse à la France – voit se reconstituer le périmètre de la Narbonnaise puisque les comtes de Toulouse ou leurs vassaux contrôlent plus ou moins toute l'Occitanie actuelle. C'est dans cet espace que s'épanouit la civilisation dont l'amour courtois, le catharisme et les libertés communales sont des éléments essentiels. La bataille de Muret en 1213 marque le rattachement du Comté au Royaume de France. En 1443, le Parlement du Languedoc, premier Parlement de province, recouvre les contours de l'Occitanie actuelle en ouvrant ce territoire encore une fois vers la Méditerranée.

Ces quelques périodes indiquent bien que la Région Occitanie repose sur un socle historique solide ouvert sur le bassin méditerranéen et regroupant des territoires qui ont, par le passé, fonctionné en réseau, constituant ainsi de réelles entités régionales. De fait, la notion de Sud-Ouest comme élément organisateur du territoire national, ouvert à la fois sur la Méditerranée et l'Atlantique a eu du mal à se concrétiser. Ainsi, en 1963, quand la DATAR choisit des métropoles d'équilibre, le Sud-Ouest ne parvient pas à se regrouper autour d'une seule capitale : Bordeaux et Toulouse sont finalement choisies face à l'impossibilité de ne retenir qu'une seule ville.

Cette Région est longtemps restée en marge de la centralité parisienne. Dans son analyse du sud-ouest de la France, Eugen Weber (*La Fin des terroirs*, 1983) montre une incarnation tardive de l'intérêt national dans le Sud-Ouest, seulement dans les années 1890 au moment du développement du chemin de fer et de l'ouverture de cette région. Pourtant dès

le XVIIe siècle, la Royauté comprend l'importance de relier l'Atlantique à la Méditerranée et Riquet achève le Canal du Midi en 1681 pour relier Toulouse à Sète.

Le choix d'associer Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon n'a pas suscité de réaction particulièrement véhémente ou de contre-projet. Ces deux Régions n'entretenant pas de liens forts depuis la constitution des ensembles régionaux en 1956, c'est plutôt une méconnaissance partagée qui a dominé les débats. Très vite pourtant deux éléments-clés ont été portés sur la scène publique : le choix du nom de la nouvelle Région et le siège des institutions régionales. Si le choix de Toulouse comme capitale n'a pas suscité d'opposition marquée, les revendications de Montpellier ont été fortes pour garder des services régionaux de premier rang. Ainsi un subtil partage est en cours pour laisser à Montpellier des services régionaux, comme la DRAC (culture), avec des modes de fonctionnement alternant les réunions entre les deux métropoles. Le nom a été choisi par référendum participatif à partir d'un portail Internet et d'un appui des quotidiens régionaux. Si « Occitanie » a été finalement retenu, la présidence de la Région y a associé le « sous-titre » de « Pyrénées-Méditerranée ». Pourtant ce choix est encore discuté parfois localement puisque des manifestations ont eu lieu fin 2016 pour la revendication de l'ajout du terme « Pays catalan » dans le nom de la Région.

Les dynamiques démographiques : quels enjeux ?

L'attractivité du sud de la France est continue depuis les années 1990. Cette attractivité se lit par un taux de croissance annuel fort et régulier lié au solde migratoire. Il y a cinquante ans, l'Occitanie perdait des habitants dans ses échanges avec les autres régions même si le Languedoc avait connu l'arrivée massive des rapatriés d'Afrique du Nord dès 1962. Aujourd'hui, c'est la Région la plus attractive de France, surtout pour des jeunes entre 18-24 ans qui se dirigent essentiellement vers les grandes villes universitaires (Toulouse, Monpellier). Cette croissance démographique devrait se poursuivre pour représenter dans les dix ou quinze années à venir le quart de la croissance démographique française.

La région Occitanie regroupe 5,7 millions d'habitants au 1er janvier 2016 (8,7 % de la pop. française). La densité du territoire régional est de 77 km², inférieure à la moyenne nationale, donnée qui indique l'importance d'espaces en dehors de toute urbanisation. Les deux départements les plus peuplés sont la Haute-Garonne et l'Hérault (1,3 et 1,1 million hab.) qui ont les deux métropoles régionales alors que les moins peuplés sont la Lozère (76 000 hab.) et l'Ariège (153 000 hab.). Ces dernières années, l'Occitanie a attiré 53 000 habitants supplémentaires par an ; il s'agit de

© Armand Colin – Toute reproduction non autorisée est un délit.

l'une des Régions les plus attractives d'Europe, alors que le solde naturel n'est que de 10 000 personnes par an. La croissance régionale est donc forte (+ 0,9 %/an) avec cependant d'importants contrastes internes. Si tous les départements ont un taux d'évolution annuel moyen positif ou égal à zéro (Lozère et Hautes Pyrénées), ce sont l'Hérault, la Haute-Garonne, le Gard et le Tarn et Garonne qui sont les plus dynamiques (+ 1 %/an). La région ne croît pas grâce au solde naturel, très faiblement positif (+ 0,2 %/an), mais grâce au solde migratoire (+ 0,7 %/an), positif dans tous les départements et particulièrement élevé dans le Gard et l'Hérault. Lorsqu'il se combine à un solde naturel élevé, comme c'est le cas en Haute-Garonne, la croissance de la population est alors très forte.

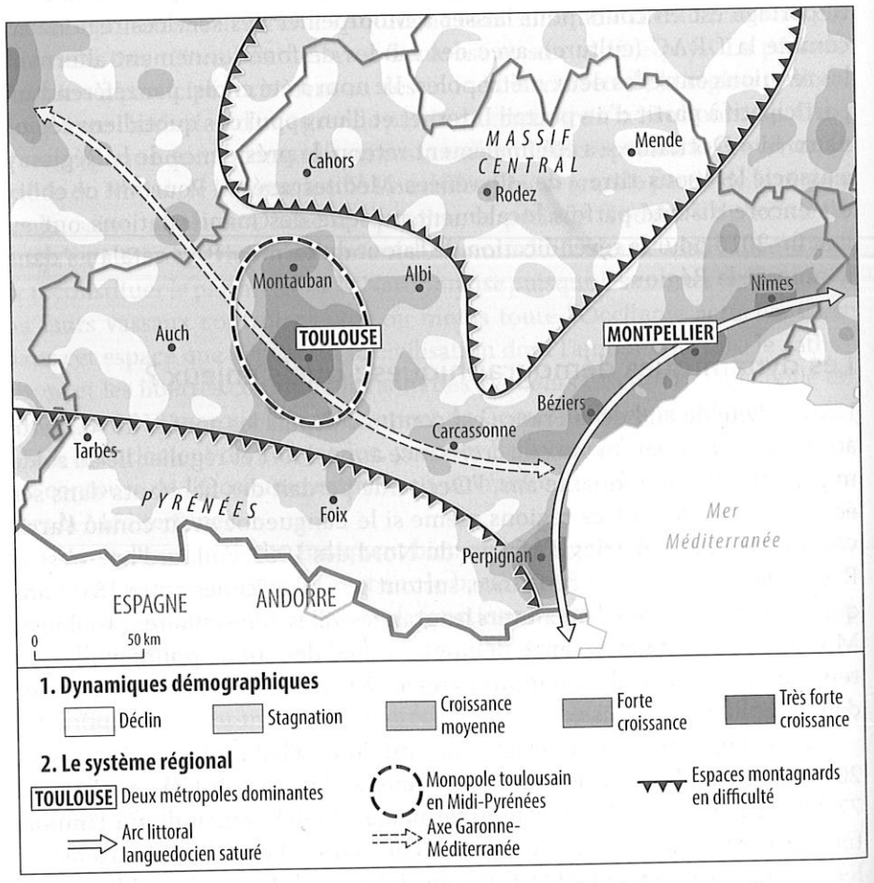

Figure 11.1 Occitanie : des divergences territoriales marquées

L'évolution démographique concerne des territoires différents en fonction des périodes considérées. Ainsi, de 1962 à 1968, la croissance s'est faite dans les grandes villes, les villes moyennes et sur le littoral. De 1982 à 1990, c'est la progression des banlieues qui est significative, phénomène corrélé à celui du développement du périurbain. Le littoral se renforce et on mesure la grande influence de Toulouse comme polarité majeure. Aujourd'hui, l'étalement urbain se poursuit.

Ces dernières années, la croissance est forte du nord du Gard vers Toulouse, en passant par le littoral jusqu'à Perpignan. Elle est d'abord le fait des grandes agglomérations qui en sont le moteur. Restent en marge de cette dynamique une grande partie du Massif central (Aveyron, Lozère, Est-Tarnais) ainsi que toute une partie des vallées pyrénéennes. Dans les Pyrénées cependant, la situation démographique est contrastée : les villes de piémont connaissent un afflux de population au milieu d'espaces d'altitude dynamiques : Cerdagne-Capcir, Haute vallée de l'Aure, Louron, Haute Bigorre ou Vallée d'Ossau. Si la population des Pyrénées est pour un tiers composée de personnes de plus de 60 ans, les apports migratoires récents concernent autant des personnes âgées que des personnes entre 15 et 44 ans. Les villes de piémont constituent ainsi des points d'appui pour le renouveau démographique de la chaîne.

Précarité et exclusions : des territoires fragmentés

Il existe un paradoxe dans cette région qui possède une très belle image de marque et une forte attractivité, mais de nombreux territoires en difficulté : c'est en effet l'une des régions les plus pauvres de France (Occitanie : 16,7 %, France : 14,3 %). Quatre des cinq départements du Languedoc-Roussillon font partie des 15 départements les plus dépendants du RSA (revenu de solidarité active). Le Gard, par exemple, a un taux de chômage élevé, beaucoup de retraités et de faibles revenus, en particulier dans la partie nord, en situation de crise depuis la reconversion des Houillères, et dans les vallées de la Cèze et de l'Auzonnet, qui sont parmi les plus pauvres de la région. De même, la zone centrale du Tarn autour de Graulhet est dans une situation similaire. Dans ces territoires, la crise des années 1970-1980 a fait disparaître de nombreux emplois dans la sidérurgie, le charbon ou le textile. L'État est venu au secours de ces territoires qui connaissent une lourde dévitalisation et voient se succéder différents plans de reconversion. Les collectivités locales disposent de peu de moyens pour transformer les paysages marqués par l'industrie et dépendent fortement des aides publiques. Le tourisme a du mal à s'y développer et à y créer une activité de remplacement.

La situation de certaines vallées des Pyrénées ou des Cévennes est de toute autre nature puisqu'elles sont frappées par un phénomène d'exode

rural peu compensé par le développement de résidences secondaires. Enfin, de nombreux quartiers urbains créés dans les années 1960-1970 constituent des poches de pauvreté et restent marginalisés au sein des tissus urbains des métropoles ou des villes moyennes. En Occitanie, 105 quartiers sont ainsi classés à la politique de la ville et la région détient les ZUS les plus pauvres de France, notamment celles situées dans les villes moyennes.

Le taux de chômage est un bon indicateur de l'attractivité mais aussi du dynamisme de l'emploi dans les territoires. Avec 12 % de sa population active au chômage, l'Occitanie est deux points au-dessus de la moyenne nationale du fait en partie de son attractivité (*cf.* arrivées de chômeurs du nord de la France). Ce taux est géographiquement très différencié : Toulouse (10,2 %), Albi (10,8 %), Rodez (6,4 %) ou même Narbonne (11,9 %) s'opposent nettement à l'ancienne Région Languedoc-Roussillon (Alès : 17 %, Nîmes : 14,2 %, Sète : 15,8 %, Montpellier : 13,4 %, Perpignan : 15,8 % et Béziers : 15 %). Le taux de chômage des Pyrénées-Orientales est d'ailleurs (15,4 %) le plus élevé des départements de France. Cette situation socio-économique dégradée y explique, pour partie, la crise des structures traditionnelles d'encadrement politique et la forte montée des tensions, symbolisée, par exemple, par la forte montée ces dernières années du Front national.

Mutations des systèmes productifs

Une économie en mutation

L'Occitanie dispose de la 3e économie régionale. Elle combine des structures extrêmement différentes : une industrie ancienne qui a organisé des bassins d'emplois aujourd'hui fragiles, des métropoles lieux majeurs d'innovation, un secteur agricole très dynamique, diversifié mais fragile et, enfin, un secteur touristique qui classe l'Occitanie comme une destination majeure aux échelles nationale et européenne.

L'Occitanie est la 7e région industrielle de France métropolitaine. Cette industrie est marquée par une forte spécialisation autour de trois dominantes : l'aéronautique, l'espace et les systèmes embarqués avec de fortes compétences en matière de recherche et d'innovation. En effet, avec près de 30 000 chercheurs, elle est la première région française pour l'effort de recherche et de développement (3,8 % du PIB régional) et la 18e en Europe sur 276 régions. L'activité aéronautique et spatiale est concentrée dans l'ancienne Région Midi-Pyrénées (80 812 sal., dont 85 % dans le secteur aéronautique). Trois avionneurs (Airbus, ATR, Daher Socata) mobilisent un tissu très important d'entreprises sous-traitantes. La localisation du siège mondial d'Airbus Group à Blagnac depuis juin 2016 est un symbole de cette spécialisation avec 1 500 employés dans des fonctions essentiellement administratives. Dans le

domaine spatial, l'occitanie concentre la moitié des effectifs nationaux avec des leaders comme Airbus Defence and Space ou Thales Alenia Space. À partir du pôle métropolitain toulousain, cette activité aérospatiale déborde largement pour étendre son influence dans l'Aveyron (Figeac), le Tarn-et-Garonne (Montauban), la basse Ariège (Pamiers) et le Gers (Gimont).

Mais de nombreux autres secteurs industriels sont dynamiques. Les industries agro-alimentaires regroupent 30 000 salariés en lien avec les caractéristiques agricoles de la région (viandes, fromages, conserves de fruits et de légumes). Mais d'autres filières structurent le tissu productif comme la filière des technologies de l'information et de la communication (46 000 sal., 3e rang national) ou la filière santé (20 000 sal.) dans le domaine du médicament, de l'oncologie, de l'alimentation santé ou encore du dispositif médical avec à la fois des petites et moyennes entreprises et de grands opérateurs comme Pierre Fabre, premier laboratoire européen de dermo-cosmétique. Deux pôles de compétitivité structurent les compétences en matière de recherche clinique et d'innovation : Cancer bio santé et Eurobiomed. Ces activités de recherche se développent à partir du site de l'Oncopole de Toulouse et de l'Institut régional du cancer Val d'Aurelle de Montpellier. Les biotechnologies constituent un autre secteur en forte croissance devant la filière chimie (7 000 sal.). Au total, les deux tiers des effectifs industriels régionaux sont concentrés sur trois filières : aéronautique-espace, TIC et industries agroalimentaires.

La politique des pôles de compétitivité constitue aujourd'hui une vitrine de la technologie des régions françaises. Midi-Pyrénées est ainsi une Région qui participe à 15 pôles dans différents domaines. Un seul est classé comme « mondial » (*Aerospace Valley*) et deux autres sont à « vocation mondiale » (Pôle eau, Pôle mer Méditerranée). Les autres pôles concernent l'énergie et l'environnement (5, dont 2 à vocation mondiale), les biotechnologies et la santé (2), l'agriculture (3), l'optique photonique (2), la microtechnique mécanique (1) et les matériaux (1). Si ces thématiques ne couvrent pas toute la dynamique économique de l'Occitanie, elles sont tout de même structurantes. Ces activités affichées comme innovantes et reconnues par ces labels « pôles de compétitivité » sont juxtaposées à des bassins industriels anciens aujourd'hui en reconversion mais qui restent des pôles importants de l'industrie d'Occitanie : c'est le cas d'Alès, de Tarbes ou de Decazeville.

Rodez : une ville moyenne au développement original

Avec un taux chômage de 6,4 %, cette agglomération de 53 000 habitants, intégrée dans une aire urbaine de 85 000 habitants, présente un profil original. Il s'agit d'une ville moyenne éloignée d'autres villes qui pourraient lui faire concurrence, à « deux heures de rien » selon l'expression locale. Elle dispose donc d'une zone de rayonnement importante sur le sud du Massif central et combine à

© Armand Colin – Toute reproduction non autorisée est un délit.

la fois des activités administratives (préfecture) et de services publics (hôpital, 1 700 sal.), industrielles (groupe Bosch, 1 700 sal.), un appareil commercial diversifié par la présence de grandes enseignes et des fonctions en lien avec le monde agricole, compte tenu de l'importance de cette filière agro-alimentaire dans le département de l'Aveyron. Ainsi le semencier RAGT de taille mondiale a son siège à Rodez. Cette diversité se combine avec le développement récent d'un tourisme culturel lié à la création du musée Soulage, peintre originaire de Rodez de renommée internationale. La ville a profité de ce projet pour remodeler son centre-ville (*cf.* cheminement entre les trois musées) qui souffre du développement d'un commerce périphérique dans de vastes zones commerciales situées sur la commune d'Onet le château.

La présence du centre universitaire Champollion, d'un IUT et de plusieurs BTS permet à l'agglomération de disposer d'étudiants post-bac. En effet, la formation des jeunes est un point faible, tout comme le chômage, et les plus dynamiques d'entre eux ont tendance à partir. Si le projet d'autoroute entre Lyon et Toulouse passant en diagonale par Rodez est aujourd'hui loin d'être réalisé, les travaux en cours mettront Rodez à 40 minutes d'Albi et à moins de deux heures de Toulouse d'ici 2018 alors que la ville bénéficie déjà de la proximité de l'autoroute Paris-Béziers passant par Clermont-Ferrand et le viaduc de Millau.

Deux pôles majeurs d'emplois dominent : la Haute-Garonne (623 000 postes) et l'Hérault (423 000 postes) ; le Gard (243 000), les Pyrénées-Orientales et le Tarn venant loin derrière. Ces puissantes hiérarchies se retrouvent à l'échelle des bassins d'emplois : si l'emploi régional augmente de + 21 % ces quinze dernières années, les métropoles de Toulouse et Montpellier polarisent à elles seules les deux tiers de la croissance régionale. Le secteur des services, marchands et non marchands, regroupe 80 % des emplois même si des départements dans lesquels l'activité agricole est importante en ont moins de 70 % (Lot, Aveyron, Gers et Lozère). Alors que le Languedoc-Roussillon ne dispose d'aucun site industriel majeur, l'ex-région Midi-Pyrénées en abrite sept (Airbus à Toulouse : 17 000 sal., Continental Automotives : 1 800 sal., Bosch à Rodez : 1 700 sal., Thalès à Toulouse : 1 650 sal., Daher à Tarbes : 1 000 sal.). Même si Alès se définit comme le deuxième pôle industriel de l'Occitanie, la différence entre l'est et l'ouest de la région est donc très marquée. L'une des fragilités tient à la taille des entreprises puisque côté Languedoc-Roussillon 94 % des entreprises ont moins de 10 salariés.

Tableau 11.1 La très forte polarisation des créations d'emplois (emploi total par bassin d'emplois)

	1998	%	2013	%	Différence	en %	Part dans la croissance régionale
Toulouse	487 564	27,39	656 593	30,47	+ 169 029	34,67	45,10
Montpellier	212 534	11,94	285 451	13,25	+ 72 917	34,31	19,46
Nîmes	115 146	6,47	133 550	6,20	+ 18 404	15,98	4,91
Perpignan	95 900	5,39	122 745	5,70	+ 26 845	27,99	7,16
Montauban	69 681	3,91	82 562	3,83	+ 12 881	18,49	3,44
Béziers	63 813	3,59	72 657	3,37	+ 8 844	13,86	2,36
Narbonne	38 375	2,16	51 468	2,39	+ 13 093	34,12	3,49
Alès	37 248	2,09	42 636	1,98	+ 5 388	14,47	1,44
Sète	23 247	1,31	30 179	1,40	+ 6 932	29,82	1,85

Source : INSEE, 2016.

Une agriculture diversifiée et de qualité

L'Occitanie est une grande région agricole comme l'indiquent la place occupée par le secteur agricole et l'agro-alimentaire dans la mise en valeur du territoire régional, le nombre d'emplois dans le secteur (164 000 postes, 7 % emplois régionaux) et la participation de cette activité au PIB ou valeur ajoutée régionale (9 % prod. nat.). C'est la deuxième région en nombre d'exploitants et on compte ainsi 1,4 exploitant agricole pour 100 habitants, soit le double de la moyenne nationale. Ce secteur est cependant menacé par le vieillissement alors que le revenu agricole est le plus faible de France avec de grandes disparités selon les types d'exploitations et d'orientations économiques.

Dans les productions végétales, qui réalisent 65 % de valeur ajoutée agricole, quatre grandes spécialités dominent : les céréales (814 571 ha), les cultures fourragères (610 500 ha), les oléagineux et protéagineux (317 297 ha) et les vignes (269 835 ha). Les grandes cultures occupent les zones de plaines et de coteaux autour d'Auch, de Montauban, Albi ou Toulouse. L'irrigation est utilisée pour le soja et le maïs. Cette production représente 15 % du produit agricole régional. Le maraîchage et l'horticulture sont dans un positionnement concurrentiel plutôt avantageux malgré la proximité avec l'Espagne. Des circuits courts se développent ainsi qu'une production autour des villes : cette spécialisation représente 7 % des exploitations. De nombreuses appellations (SIQO, signe d'identification de la qualité et de l'origine) se sont développées pour positionner cette production vers la qualité. La viticulture joue depuis la fin du XIXe siècle un rôle majeur dans les départements

littoraux parfois transformés en « mer de vignes » (Hérault : 32 %, Aude : 25 % prod. agri., Gard : 21 %), l'Occitanie demeurant la première région viticole en surface du pays (1/3 surf. totale). Depuis les crises structurelles des années 1970-1990, les vignobles de production de masse de vins médiocres tendent à monter en gamme (appellations IGP et les AOC) et à changer de pratiques (vins biologiques : 9 % surfaces) alors que l'arrachage des vignes était encouragé par Bruxelles. L'Occitanie est aussi au deuxième rang pour la production de fruits avec des départements très spécialisés. Le Tarn et Garonne est positionné sur la pomme (1er rang), la poire, le kiwi, le raisin de table (chasselas de Moissac) et la prune alors que le Gard et les Pyrénées-Orientales sont tournés plutôt vers les fruits à noyaux et le Lot sur la noix.

Dans la production animale, l'élevage en bovin-viande est le fait de la zone de montagne (Lozère, Aveyron, Tarn et piémont pyrénéen). 25 % des exploitations produisent aujourd'hui sous labels (*cf.* veaux d'Aveyron et du Ségala, taureaux de Camargue en AOC). Le bovin-lait en revanche représente peu de choses (3,5 % total nat.) et se trouve dans le piémont du Massif central et dans les Pyrénées. En crise et fragilisé par la suppression des quotas laitiers dans le cadre de la PAC en 2015, le cheptel laitier a reculé de 25 % en quinze ans. Par contre, la production d'ovin pour la viande et le lait est plus dynamique. Le Lot, l'Aveyron, le Tarn et la Lozère produisent encore le tiers du volume national de viande ovine, malgré un recul des élevages ces dernières années. En revanche, la production de lait d'ovins est une caractéristique majeure de l'agriculture régionale puisque les trois quarts de la production nationale sont produits en Occitanie essentiellement autour du bassin de production de l'AOP Roquefort sur les Causses. Ainsi, les sociétés de production du fromage collectent plus de 80 % du volume laitier. Les élevages porcins jouent la qualité : 85 % de la production - regroupée dans quelques zones de montagne (*cf.* porc noir de Bigorre dans les Hautes-Pyrénées, jambon de Lacaune dans le Tarn) – est réalisée à partir de cahiers de charges stricts. Enfin, le Gers – plus tourné vers le sud-ouest – produit canards et foie gras.

Des éléments significatifs de mutations sont perceptibles comme le développement du bio. (9 % exploitations, 25 % total nat.) ou des circuits courts (20 % exploitations, *cf.* miel et légumes dont 50 % de la production). L'évolution de la PAC (Politique agricole commune) a infléchi progressivement les aides, moins concentrées sur les volumes produits et réorientées vers le développement rural. Cette évolution se traduit en Occitanie par la valorisation de labels, la recherche de qualité mais aussi par le développement de programmes de développement rural (qualité des paysages, services en milieu rural, la question de l'eau, etc.) cofinancés par l'Union européenne (*cf.* programmes Leader).

Réseaux, circulation et ouverture transfrontalière : de nouveaux enjeux

Du fait de sa position excentrée mais frontalière dans l'Hexagone, de ses structures et déséquilibres internes et de la fusion de deux anciennes Régions en une seule, la question des réseaux de transport, de la circulation des hommes, informations et marchandises et de l'ouverture à l'espace communautaire constitue un enjeu majeur dans l'aménagement et le développement de l'Occitanie.

À l'échelle régionale et du Grand Sud-Ouest, l'amélioration des infrastructures est relativement récente : le dernier maillon de la liaison autoroutière est/ouest Narbonne-Bordeaux et le bouclage par une 2x2 voies du périphérique toulousain datent des années 1990 alors que sur l'axe nord/sud l'autoroute A75 Paris-Montpellier-Espagne n'est continue que depuis l'ouverture du viaduc de Millau en décembre 2004. Pour autant, du fait de l'explosion des flux et des mobilités, les défis à relever restent considérables. L'autoroute A9, qui relie la vallée du Rhône à la Catalogne et à l'Espagne *via* les plaines littorales du Languedoc, est un axe saturé, en particulier en été. La question de la traversée de Montpellier est un bon exemple des transformations nécessaires face à ces flux démesurés.

Le contournement de Montpellier : un enjeu multiscalaire de première importance

La traversée du sud de Montpellier par l'autoroute A9 depuis la vallée du Rhône vers l'Espagne laisse voir en 2016 un énorme chantier, fort complexe, puisque cette zone cumule entre 2012 et fin 2017 à la fois le contournement ferroviaire (axe Nîmes-Perpignan) et le contournement de l'autoroute A9.

Réalisée en 1975, cette portion gratuite de l'A9 sert de périphérique sud à l'agglomération de Montpellier. De fait, le trafic local s'y cumule au trafic régional, national et international pour aboutir à des flux moyens de 100 000 véhicules par jour qui explosent l'été à 170 000 véhicules, provoquant la saturation de cet axe stratégique. Le projet en cours vise à faire passer l'axe central d'une 2x3 voies à une 4x3 voies, avec la particularité d'isoler les flux locaux des flux nationaux et internationaux en réservant les six voies centrales aux flux de pur transit.

Réalisé par Vinci, ce chantier suppose la réalisation de 60 ouvrages d'arts et se heurte, surtout, à l'achat d'unités foncières dans un secteur périurbain dense aux coûts élevés. Sur douze communes concernées par le tracé, certaines se sont opposées à la réalisation du contournement (*cf.* crainte de nuisances liées au bruit et à l'atteinte à l'environnement). Avec la mise en place d'un nouveau contournement sud complémentaire, les services de l'État espèrent que 50 % des 100 000 véhicules empruntant tous les jours cet axe se reporteraient sur celui-ci. Ce chantier symbolise bien la poussée de l'agglomération de Montpellier

vers le sud avec le quartier de Port Marianne, l'avenue Raymond Dugrand et le projet de gare TGV « Montpellier, sud de France ».
Cette gare est au cœur du contournement ferroviaire qui sera achevé à la même date que le contournement autoroutier fin 2017. Il s'agit du contournement de Nîmes et de Montpellier dans l'itinéraire LGV vallée du Rhône-Espagne. L'objectif est de doubler le trafic marchandises en dix ans. Cette réalisation mettra Montpellier à 3 heures de Paris soit un gain de 20 minutes sur le temps de parcours actuel. L'État et les collectivités locales sont dans une course effrénée à l'adaptation des réseaux dans des volumes de circulation sans cesse croissants.

La question du maillage de la nouvelle Région Occitanie est un autre enjeu d'envergure. Globalement, le réseau autoroutier maille plutôt bien ce territoire. Trois liaisons nord-sud structurent la région : la première par Bordeaux se prolonge vers la Méditerranée en passant par Toulouse, la seconde depuis Paris par Montauban se prolonge ensuite vers l'Andorre par l'Ariège, enfin, l'A75 relie Paris à Béziers *via* le Massif central et le viaduc de Millau. Ces deux derniers axes gratuits (sauf pour le passage du viaduc de Millau) constituent des alternatives aux déplacements via la vallée du Rhône. Ces autoroutes sont reliées à l'A7 qui passe par la vallée du Rhône et suit avec l'A9 le littoral vers l'Espagne. Par contre, le réseau ferroviaire pose de vrais problèmes. C'est en matière de TGV que le retard des liaisons est le plus criant, en particulier pour Toulouse. En effet, si les TGV desservent la gare de Toulouse-Matabiau, c'est en passant par Bordeaux, qui sera elle-même relié par une ligne LGV Bordeaux/Paris direct en 2017, mais en utilisant une voie normale entre Bordeaux et Toulouse (Paris/Toulouse : 5 heures). Au sud-est, si le TGV dessert Montpellier puis Perpignan et l'Espagne, c'est aussi en vitesse normale à partir de la vallée du Rhône. L'objectif est d'y achever la liaison LGV dans les années qui viennent afin de raccorder Nîmes et Montpellier à Paris en 3 heures Si avec l'essor des LGV, les aéroports de Nîmes et de Montpellier sont aujourd'hui déclassés, l'avion demeure compétitif pour relier Toulouse à Paris (*cf.* système des navettes cadencées toutes les 30 minutes aux heures de pointe à Orly). Les projets de LGV en cours ont sans cesse été reportés du fait du coût des investissements et des différents tours de table financiers à monter. Ainsi, les opérateurs du réseau demandent aux collectivités locales et régionales de participer aux financements de la liaison Bordeaux-Paris en LGV arguant que c'était là un investissement préparatoire pour la LGV vers Toulouse.

Un autre enjeu interne est la desserte de tout le nouveau territoire régional par les TER. La Région a lancé à ce sujet en 2016 les « États généraux du rail » pour revoir sa politique ferroviaire. La question de lignes en suspend devrait être posée comme par exemple dans le Gard, la ligne Alès-Bessèges aujourd'hui fermée et pour laquelle une mobilisation importante de la

population exige la réouverture. L'enjeu du cadencement sur des itinéraires parfois très chargés implique parfois le doublement des lignes actuelles, ce qui n'est pas une compétence des Régions. Pourtant dans l'ex-région Midi-Pyrénées, plusieurs chantiers de réalisation de voies nouvelles ont été financés par le Conseil régional qui souhaitait accélérer l'équipement ferroviaire. Face au surendettement de la SNCF et au retrait relatif de l'État, la Région se retrouve en première ligne.

Les programmes de coopération transfrontalière dans lesquels la Région Occitanie est partie prenante sont nombreux et anciens avec l'Espagne (Interreg A) et se développent aussi à une échelle plus vaste avec l'Espagne et le Portugal dans Interreg transnational Sud-Ouest européen (SUDOE) et avec le bassin méditerranéen Ouest (MEDOC). Ces programmes d'une durée pluriannuelle nécessitent la mise en place de projets en commun à plusieurs pays basés sur les thématiques choisies en adéquation avec les caractéristiques de ces grands ensembles géographiques.

Littoral et montagnes : deux éléments fondamentaux

En Occitanie, le littoral méditerranéen d'un côté, le puissant cadre montagnard au nord et au sud de l'autre sont deux éléments fondamentaux de l'organisation territoriale, des dynamiques démographiques et économiques et des stratégies d'aménagement de la Région.

Le tourisme balnéaire : entre dynamisme et fragilités

Si Midi-Pyrénées n'a pas de façade littorale, l'ex-région Languedoc-Roussillon a aménagé à grands frais ce littoral depuis le plan Racine lancé dans les années 1960. Aujourd'hui, ce littoral connaît différentes tendances plutôt contradictoires : La Grande Motte ou Carnon sont des villes de la banlieue de Montpellier qui abritent, hors saison touristique, de nombreux salariés et étudiants de la grande agglomération de Montpellier, même si la petite taille des logements réduit l'offre pour des familles. On peut parler d'ailleurs de véritable conurbation littorale puisque 20 000 habitants supplémentaires par an s'installent sur le littoral, en plus des 10 millions de touristes annuels.

Les grands aménagements littoraux de la période gaulliste

Partant de l'idée que le potentiel touristique littoral français se partageait entre d'un côté la Corse préservée et de l'autre les Alpes maritimes au tourisme plus chic, les aménageurs ont alors choisi de mettre en valeur ce littoral pour y attirer des populations du nord de l'Europe empruntant la vallée du Rhône et se

rendant en Italie ou en Espagne, où se développait alors le système des grandes stations touristiques des Costas. Le modèle du complexe intégré, étalonné en nombre de logements, était alors à son apogée dans le cadre de l'essor du tourisme de masse.

Le Général de Gaulle a donc commandé une mission à Pierre Racine, haut fonctionnaire de l'État, pour aménager le littoral. Cette bande de terre était livrée aux moustiques et à une viticulture de faible qualité ainsi que la décrit P. Racine (*Mission impossible*, 1980). Le plan Racine est très ambitieux puisqu'il couvre 215 kilomètres de linéaire côtier, du Grau du Roi dans le Gard à Cerbère dans les Pyrénées-Orientales, et prévoit la réalisation de 6 stations littorales. Cette période de l'aménagement du territoire accorde très peu de place aux collectivités locales et aux autres acteurs locaux puisque c'est l'État, usant du culte du secret, qui développe l'équipement de ce littoral.

Réalisé dans le contexte des Trente Glorieuses, ce projet a aujourd'hui vieilli. L'un de ses atouts majeurs est d'avoir repoussé l'autoroute vers l'intérieur des terres alors qu'en Espagne à la même époque, les voies de communications autoroutières étaient réalisées au bord de la mer. Ce parti d'aménagement a permis de dégager de vastes zones boisées et paysagères qui constituent des coupures vertes de qualité en particulier à La Grande Motte.

La Grande Motte connaît un regain d'intérêt lié à son architecture et à une tendance « *vintage* » qui la fait figurer dans de nombreux magazines d'architecture et de décoration. La station est aussi un lieu de congrès en raison de la capacité d'hébergement et de ses aménités paysagères. Cependant, la qualité du bâti a nécessité un nouveau plan d'aménagement du Languedoc-Roussillon dès 2002. Le constat était fait d'une dégradation des bâtiments et surtout d'une taille d'appartements inadaptée à la demande à cause de logements trop petits. La difficulté a été grande pour intervenir dans des copropriétés fractionnées et complexes. On a pu d'ailleurs parler d'un semi-échec de ce plan qui s'est heurté au secteur privé.

Mais pour les stations balnéaires, l'un des défis les plus importants tient au cordon littoral. Compte tenu de l'érosion, cette bande de sable – qui n'est plus alimentée par les sédiments apportés par le Rhône à son puissant delta du fait des barrages hydrauliques, qui étaient ensuite transportés par les courants marins jusque sur le littoral languedocien – connaît des processus d'ablation qui obligent les autorités soit à recharger les plages, soit à artificialiser les littoraux par des apports de rochers pour ralentir la force des vagues. Le meilleur exemple de la rapidité de cette érosion est la route entre Sète et Marseillan qui a été déplacée d'une centaine de mètres à l'intérieur des terres en 2006 en raison d'une érosion annuelle enlevant 2 à 4 mètres de sable. Le cordon sableux serré entre l'étang de Thau et la mer est aussi occupé par une voie ferrée. Plus à l'est, au Grau du Roi les risques d'inondation sont dus à la submersion marine. Le littoral de l'Espiguette, massif dunaire, est

menacé par le recul de la ligne de rivage. Plusieurs opérations de réhabilitation ont eu lieu ces dernières années pour tenter de maintenir ces barrières naturelles de protection. De même la route entre la Grande Motte et Carnon a été supprimée pour reconstituer sur 4 km le cordon dunaire. Le travail du Conservatoire du littoral est exemplaire puisque 1 200 hectares sont protégés, soit 25 % du linéaire côtier et lagunaire. Ainsi, le Parc naturel régional de la Narbonnaise est centré sur la préservation globale des espaces lagunaires et des Corbières maritimes.

Le couloir du Rhône : axe de circulation et activités nucléaires

Au nord-est, l'Occitanie entre en contact avec le sud de la vallée du Rhône, dont la rive droite du fleuve lui sert de limites avec la Région PACA, alors que tout l'est du Gard est largement tourné vers Avignon et Arles. Si l'ouverture de l'autoroute A75 Montpellier-Millau-Clermont Ferrand-Paris désenclave l'arrière-pays et soulage une partie du trafic de transit de la vallée du Rhône, la connexion de l'Occitanie à l'axe rhodanien et à ses réseaux (autoroute, LGV) vers le nord (Lyon, Allemagne, Benelux) *via* Nîmes est d'un intérêt vital. En retour, la plaine littorale avec l'autoroute A9 est le principal axe qui relie l'Espagne, *via* le col frontalier du Perthus, à l'Europe du Nord. Mais cette basse vallée du Rhône se caractérise aussi par l'importance exceptionnelle de son potentiel énergétique et industriel du fait de la présence du centre nucléaire de Marcoule, qui s'intègre au vaste complexe nucléaire qui se déploie entre Montélimar et Avignon sur le Bas Rhône (Tricastin, Cadarache et Pierrelatte).

Enfin, l'eau du Rhône était convoitée dès les années 1960 dans le cadre de l'aménagement du Languedoc-Roussillon, comme celle de la Durance en Provence à la même époque. En effet, la Compagnie du Bas-Rhône Languedoc, dont le siège est à Nîmes, a eu pour mission d'irriguer les terres sèches des Costières du sud de Nîmes et de la région de Montpellier. Un canal du Rhône à Sète porte d'ailleurs le nom du premier directeur de la société, Philippe Lamour. Ces aménagements publics ont bouleversé les paysages et les fonctions économiques de cette espace en y permettant le développement de productions de fleurs, de légumes et de fruits ainsi que de la vigne. Aujourd'hui, face au vieillissement des équipements, un niveau plan global d'aménagement serait nécessaire.

Le complexe nucléaire de Marcoule sur le Bas-Rhône : un pôle stratégique

Dans la basse vallée du Rhône, le complexe nucléaire de Tricastin et Marcoule se développe à cheval sur trois départements (Gard, Drôme, Vaucluse) et trois Régions (Occitanie, Auvergne-Rhône Alpes et PACA). Ouvert en 1956 puis développé en 1964 puis 1977 (ouverture du site de Tricastin), le site de Marcoule

est le berceau des applications militaires (fabrication du plutonium de la bombe atomique) puis civiles du nucléaire français et occupe donc une place majeure dans le système productif, scientifique et économique national, tout en étant un site géostratégique de premier plan – la vue est d'ailleurs volontairement floutée sur Google Earth pour des raisons de sécurité.

Aujourd'hui, trois acteurs majeurs y sont présents : EDF pour la production d'électricité, AREVA et le CEA (Commissariat à l'énergie atomique) pour la recherche fondamentale et appliquée et les développements techniques et technologiques. Le site de Marcoule représente 8 200 salariés et celui de Tricastin 4 200 salariés, tous très qualifiés. Les emplois induits des 700 sous-traitants, prestataires de services et fournisseurs se montent à 5 000 salariés. Au total, en comptant ses effets directs et indirects, l'activité nucléaire fait vivre plus de 50 000 personnes dans une région dynamique dont la population augmente de moitié en 40 ans pour dépasser les 185 000 habitants.

La montagne : tourisme, services, désenclavement

Couvrant plus de 60 % de la superficie régionale, la montagne – haute ou moyenne – représente un enjeu majeur d'aménagement. D'autant, par exemple, que la thématique du réchauffement climatique hante régulièrement les acteurs. L'eau est relativement rare et, surtout, largement prélevée et donc convoitée comme ressource à la fois par les stations de ski des Pyrénées, qui ont développé fortement les canons neige, et par l'agriculture irriguée, qui mobilise aussi très largement les châteaux d'eau montagnards qui encadrent les piémonts et basses terres. Ainsi les grandes plaines céréalières de la vallée de la Garonne ont vu se développer des cultures irriguées (maïs, soja…). Ce développement a posé bien des problèmes de conflits d'usages (*cf.* affrontements au barrage de Sirven) et de pollution des nappes phréatiques, des communes du Gers devant même entreprendre de lourds programmes de dépollution en particulier dans le cadre des programmes européens Leader. Ainsi dans le Val d'Adour (nord de Tarbes), un programme a été construit autour de la valorisation et la protection de la ressource en eau, dans une zone très irriguée.

Par rapport aux Alpes du Nord, l'Occitanie fait figure de parent pauvre concernant le ski et l'alpinisme. Pour autant, ces activités ne sont pas à négliger. Le sud du Massif central dispose de quelques stations familiales, peu équipées et essentiellement orientées vers la pratique du ski de fond (*cf.* Laguiole en Aveyron, Picotalen près de Lacaune, Mas de la Barque ou du Bleymard en Lozère). En revanche, les Pyrénées ont une offre importante en terme de ski alpin et les stations n'ont cessé de se moderniser au cours de ces dernières années mettant en réseau leurs installations même si les plus basses en altitude périclitent. Ainsi, un réseau permet aujourd'hui de mettre

en correspondance plusieurs stations et de mutualiser les politiques commerciales. La plupart des stations sont liées à des villages de vallée qui ont développé des antennes sur les plus hauts sommets : Bagnères-de-Luchon/Super Bagnères, Saint-Lary-Soulan/Pla d'Adet-Espiaube ou encore Ax-les-Thermes/Bonascre. En revanche, La Mongie et Piau Engaly sont des stations intégrées sur le modèle alpin construit dans les années 1970 en haute montagne (autour de 2 000 m). Aujourd'hui, ces stations connaissent des cycles d'enneigement très irréguliers qui les placent dans des situations financières difficiles (amortissement des investissements consentis dans les aménagements et équipement…). Enfin, ces stations subissent la concurrence du versant espagnol et de l'Andorre, dont l'offre est structurée à partir de vastes domaines skiables facilement accessibles en voiture.

La présence de deux parcs nationaux (Pyrénées, Cévennes) témoigne bien de la « dimension nature » que l'Occitanie cherche à promouvoir. Du fait d'une politique volontariste, les Causses et les Cévennes, paysage culturel de l'agropastoralisme méditerranéen, se sont vu inscrire en 2011 au Patrimoine mondial de l'UNESCO, les deux tiers de la surface de ce classement appartenant au Parc national des Cévennes. D'autres parcs régionaux sont présents dans cette grande région comme le parc naturel régional des Grands Causses qui comprend les villes de Millau, Saint Affrique et Séverac le château. Ces parcs mettent l'accent sur des activités agricoles de qualité à travers des appellations dont la plus emblématique est l'AOC Roquefort, mais aussi sur la préservation des paysages. Le développement du tourisme se décline à travers la présence de gîtes, chemins de randonnée ou encore maisons à thèmes du parc.

Le Parc national des Cévennes

Sur les 372 000 ha du parc, on compte deux zones bien distinctes. Premièrement, le cœur du parc est une zone protégée de 93 700 ha, concerne 55 communes et 700 habitants permanents. Plus de 400 exploitations agricoles en utilisent les terres en occupant 37 % de la superficie du cœur. Deuxièmement, l'« aire optimale d'adhésion », c'est-à-dire le cœur plus son enveloppe dans laquelle les contraintes sont moins fortes, s'étend sur 278 500 ha, regroupe 152 communes peuplées de 74 000 habitants. Cet ensemble regroupe à la fois le Causse Méjean (plateau calcaire de 1 000 m alt. moyenne), le mont Lozère (massif granitique culminant à 1 699 m), la montagne du Bougès (massif granitique et schisteux) et, enfin, les vallées des Gardons creusées dans le schiste.

La montagne pyrénéenne a longtemps constitué une barrière entre la France et l'Espagne en raison à la fois des fortes contraintes physiques et latitudinales de la zone centrale (peu de grands cols, vallées étroites en cul-de-sac, etc.) et de la situation géopolitique. Dans le cadre communautaire et avec l'adhésion de l'Espagne en 1981, les flux ont fortement augmenté permettant de penser à une alternative au franchissement des Pyrénées. Ainsi, la traversée centrale des

Pyrénées par un tunnel d'une quarantaine de kilomètres à basse altitude est un dossier qui date maintenant d'une trentaine d'années. Le coût très élevé de cet équipement n'a pas permis jusqu'à présent de programmer ce projet dans le cadre des réseaux européens de transport (RTE), prioritaires à l'échelle de l'UE. Toulouse/Taragone n'est pas Lyon/Turin. Si une association s'est créée avec les collectivités locales concernées pour engager une démarche de *lobbying*, le projet reste à l'état d'esquisse et le tracé n'est pas encore arrêté. Des opposants sont par ailleurs fortement mobilisés contre l'impact attendu de ce tracé.

Pourtant, le trafic actuel ne cesse de progresser et les axes passant par le Pays basque et le Perthus entre Pyrénées-Orientales et Catalogne sont complètement saturés. À un trafic local ou régional s'ajoutent des flux internationaux, qui provoquent pollution et saturation des voies routières et ferroviaires. Aujourd'hui, le franchissement des Pyrénées se fait dans sa partie centrale par des tunnels souvent en altitude, accessibles par des routes sinueuses côté français et des autoroutes côté espagnol. C'est le cas du tunnel du Somport (2003), du tunnel de Bielsa (1976) ou du Puymorens. Ces axes ne sont pas à la hauteur du défi que constitue l'alternative aux flux de part et d'autre de la chaîne.

Un système urbain dominé par Toulouse et Montpellier

Deux métropoles concurrentes, entre excellence et fragilités

La bataille pour la capitale régionale a bien montré que deux villes, Montpellier et Toulouse, prétendaient exercer ces fonctions de pôle régional. C'est finalement Toulouse qui a été choisie sans que la polémique ne soit trop importante tant la taille et les fonctions de Toulouse la positionnent un cran au-dessus de Montpellier. Les deux métropoles régionales sont très différentes et n'ont pas d'habitude de travail en commun. Montpellier est une ville davantage dominée par une économie publique (université, recherche, administration) et un socle productif limité alors que Toulouse combine à la fois un secteur public important et une industrie développée autour de l'aéronautique, du spatial et de l'informatique.

Montpellier a été choisie comme préfecture régionale du Languedoc-Roussillon par l'État en 1969 et pour C. Verlaque [1987], c'est un moment déterminant pour la ville. Il écrit ainsi : « La principale explication de l'émergence montpelliéraine reste le choix fondamental de 1969, celui de Montpellier comme préfecture régionale, partant, avec le développement progressif de la régionalisation, de capitale du Languedoc Roussillon. » Ce choix a été quasi simultané avec l'arrivée d'IBM en 1965, provoquant le saut technologique de la métropole jusqu'alors en rivalité avec Nîmes.

Pendant des années, le processus de développement métropolitain de Toulouse a été expliqué par les dotations de l'État dont aurait bénéficié la métropole. Celle-ci devrait donc tout à des politiques nationales descendantes. C'est l'analyse que l'on retrouve dans les ouvrages de P. Estienne ou de P. George. En revanche, G. Jalabert, R. Marconis et M. Grossetti ont bien montré l'importance du rôle des acteurs locaux à Toulouse contrairement à l'image « parasitaire » qui était jusqu'alors véhiculée. P. Sabatier, P.-G. Latécoère, L. Bazerque sont en effet autant d'acteurs locaux ayant su valoriser leurs relations avec les décideurs nationaux. Ce développement technologique a d'ailleurs placé Toulouse dans une situation d'isolat au sein de la région. G. Jalabert [1995] écrit ainsi : « Toulouse obéit à une logique de croissance liée essentiellement à des facteurs nationaux et internationaux et qu'elle doit donc peu à sa région ». M. Grossetti [1995] notait déjà en 1970 que le potentiel de recherche de Toulouse se situait parmi les plus performants de France. J.-M. Zuliani [2016] a bien montré le lien fort entre le « système » Airbus et la ville dans laquelle s'inscrit cette activité.

De grands défis urbains communs aux deux métropoles

Les deux villes sont confrontées aux processus classiques de la métropolisation : attractivité et partenariat vis-à-vis des espaces ruraux, renouveau des centres et recherche de fluidité dans les circulations ou encore gestion de l'étalement urbain. Ces deux villes ont connu une croissance rapide depuis les années 1980, essentiellement portée par l'arrivée de nouvelles populations.

Les processus urbains classiques se sont alors développés au sein des deux tissus urbains. Par exemple, dans les années 1960-1970, la construction de grands ensembles périphériques pour accueillir une population de cadres moyens : c'est le cas du Mirail à Toulouse près de l'université ou de la Paillade à Montpellier – où les premiers habitants s'installent en 1967 –, ensemble destiné à accueillir des cadres et employés d'IBM. Progressivement ces grands ensembles ont joué un rôle de filtre ne retenant que ceux qui ne pouvaient pas partir vers d'autres lieux prônés alors par les pouvoirs publics, à savoir les maisons du périurbain construites sous la forme de lotissements. En effet, dès 1973, une directive nationale met fin aux grands ensembles et encourage la maison individuelle clé en mains sur le modèle américain. Ces grands ensembles deviennent alors des lieux classés aujourd'hui comme « en difficulté » du fait d'une dégradation du bâti et de l'occupation des appartements par des populations précaires et fragilisées. Les collectivités locales ont pris conscience de la dérive de ces quartiers et tentent de les raccorder au reste du tissu urbain. Ainsi à Toulouse en 1993, la première ligne du métro met en connexion le quartier du Mirail avec le centre-ville selon un tracé est-ouest. Ce n'est que dix ans plus tard que la ligne sud-nord verra le jour. De

même la Paillade a reçu de très nombreux équipements publics et une ligne de tramway pour tenter de désenclaver cet ensemble constitué en périphérie urbaine.

Le deuxième processus est lié à l'étalement urbain et à la périurbanisation. La construction effrenée de maisons individuelles, poussée par les pouvoirs publics et les promoteurs privés, a produit un étalement maximal de la tache urbaine. Des petites communes des deux agglomérations ont connu des croissances spectaculaires provoquant la création de villes champignons et la congestion des flux pour des populations mobiles grâce à la voiture et se rendant dans les agglomérations tous les jours. L. Chalard [2011] a identifié en France les 20 villes champignon aux taux de croissance exceptionnels : parmi ces 20 villes, 6 se trouvent dans l'agglomération de Toulouse, 3 dans celle de Montpellier et 6 dans celle de Perpignan. Les urbanistes sont aujourd'hui devant une tache compliquée pour tenter de créer des centralités dans ce *maelstrom* géant et de régler, après coup, des questions de qualité de vie, services publics, circulations, enjeux paysagers, etc. On voit bien toute la difficulté du tracé du tramway de Toulouse ou de Montpellier pour se frayer un passage à travers cet urbanisme périphérique, dense, compliqué car non pensé comme une globalité mais comme une série d'éléments hérités et juxtaposés au gré des ouvertures de droits à construire. Les périphéries se sont aussi équipées de « morceaux de la ville franchisée » [Mangin, 2004], c'est-à-dire des quartiers de villes à l'américaine, mêlant sur des modèles reproductibles, grandes surfaces, cinémas, restaurants et parkings. On a parfois l'impression que les agences d'urbanismes et autres instruments de planification ont été complètement dépassés par ces processus. Ainsi en 1987 dans une étude pour le Plan urbain, un groupe de géographes toulousains intitulait leur travail : « Y a-t-il un pilote dans l'agglo ? » pour fustiger le décalage entre une gouvernance timorée et l'ampleur des défis urbains à relever.

Le troisième enjeu métropolitain est la reconquête des centres-villes par des politiques de requalification du patrimoine historique, de reprise des espaces publics ou de création de nouvelles centralités. Ainsi à Toulouse, c'est l'urbaniste catalan J. Busquets qui depuis 2012 repense le centre-ville et les circulations en focalisant son attention sur les espaces publics à partir du modèle espagnol des années 1990, lui-même inspiré en partie des villes italiennes (Sienne). À Montpellier, R. Bofill est intervenu dès les années 1980 pour créer une sorte de ville nouvelle à proximité du centre ancien, Antigone. Ce quartier est aujourd'hui largement développé à la fois par des logements, commerces, équipements publics et sa croissance le porte vers le sud à savoir l'autoroute bientôt transformée en périphérique. Le travail de requalification et de piétonisation des deux centres-villes est un processus continu pour préserver un patrimoine témoignant des riches heures de ces deux villes et valoriser ainsi un fort potentiel touristique.

Des stratégies d'affirmation et de développement bien différenciées

Montpellier et Toulouse veulent se positionner sur le créneau de la technologie et de la modernité. Cette démarche passe d'abord par la recherche de l'excellence à travers des filières de production à haute valeur ajoutée (aéronautique, spatial, informatique, etc.), mais aussi dans la réalisation d'équipements métropolitains : musées, salles de concerts, centres de congrès, parcs d'exposition etc.

Dans les années 1980, le maire PS de Montpellier, G. Frèche, présentait sa ville comme une technopole, « une ville surdouée » comme le prétendait le slogan de Montpellier. À l'époque, il ne s'agissait pas de signifier qu'une partie de la ville abritait des équipements de haute valeur ajoutée dans un espace réservé comme peut l'être un parc technopolitain, mais que toute la ville de par ses fonctions pouvait prétendre à ce qualificatif. Le développement des universités, de pôles médicaux, agronomiques, informatiques a ainsi transformé le profil productif de l'économie de l'agglomération. Toulouse associée à Airbus présente une configuration similaire. Cette activité aéronautique et aérospatiale tire l'économie locale et régionale, laissant de côté les autres grands pans de la dynamique économique comme peuvent l'être la recherche sur le cancer (pôle de compétitivité bio-cancer) ou encore la recherche agronomique (Agrimip innovation). La présence de grandes écoles, de services nationaux (météorologie), d'universités et d'un aéroport international en font un pôle majeur. Le système universitaire et de recherche est sans aucun doute un élément de dynamique métropolitaine.

Le rayonnement culturel est aussi une dimension forte des deux agglomérations. À la fois par les équipements mais aussi par la programmation. Les deux agglomérations ont investi des créneaux assez différents qui peuvent à l'avenir se révéler complémentaires. Ainsi, Toulouse se caractérise par le développement de la musique classique, la récupération de friches industrielles pour l'installation de compagnies, le développement du cirque (même si un pôle cirque national existe à Auch, le CIRCA), et la photographie. En revanche, Montpellier a investi dans la réalisation d'équipements culturels, la danse, les musées et l'art contemporain et dispose de festivals très originaux comme « Montpellier danse », le festival de Radio-France ou encore « le printemps des comédiens ».

Ces volontés de positionnement technologique et culturel sont cependant atténuées par l'existence de formes de ségrégations socio-spatiales dans ces villes. R. Brunet en 1997 écrivait ainsi : « Toulouse est typiquement l'une de ces villes de cadres, de fonctions, de recherche et de technologie qui ont profité à plein de la nouvelle modernité et ont tout pour en profiter longtemps si la dérégulation généralisée n'y rend pas insupportable les disparités et les

manifestations de la pauvreté. » Or, une étude de l'INSEE indique de fortes inégalités de revenus à Toulouse et des banlieues très aisées à Montpellier et Toulouse.

Cependant, ces différentes démarches sont aussi limitées par la taille de ces métropoles. Comme le souligne R. Marconis, la comparaison avec des villes européennes met très souvent en évidence un nombre d'habitants réduit : l'aire urbaine de Toulouse a 1,2 million d'habitants alors que celles de Barcelone près de 5 millions, Milan plus de 7 millions ou même Lyon plus de 2 millions.

D'autres bassins industriels entre reconversion et dynamisme

La situation des villes moyennes en Midi-Pyrénées est différente de celle des villes moyennes du Languedoc-Roussillon. Dans les villes de Midi-Pyrénées, la situation économique a bénéficié du rayonnement de Toulouse puisque ces villes sont dans l'orbite de la métropole, à une heure par autoroute à partir d'un réseau structuré en étoile autour de la ville-centre. En revanche en Languedoc-Roussillon, Montpellier n'a pas eu le même effet d'entraînement et les villes moyennes en réseau ont plus de difficultés : Béziers, Sète, Alès par exemple.

Les villes secondaires connaissent des dynamiques liées à des échelles territoriales plus vastes. Nîmes est sans aucun doute un pôle de développement majeur de la région qui a longtemps disputé le rôle de leader en Languedoc-Roussillon à Montpellier. La ville tente d'organiser le développement du sud du Gard et depuis peu se tourne vers Alès dans le cadre d'un projet métropolitain. En effet la croissance de la ville est limitée à l'est par Avignon et Marseille et à l'ouest par Montpellier. Le secteur du tourisme antique a toujours été à la fois un élément déterminant pour la ville mais aussi un défi pour maintenir une population de passage quelques jours dans la ville. Les villes moyennes autour de Toulouse tentent de trouver des créneaux de développement compatibles avec la force d'attraction exercée par Toulouse.

Dans la région Occitanie, les villes moyennes et petites connaissent toutes des processus que l'on retrouve à peu près partout en France pour cette échelle de ville :

- une difficulté à faire vivre une centralité urbaine du fait du développement de fonctions commerciales périphériques et d'une marée urbaine liée au desserrement des agglomérations. C'est le cas en particulier à Béziers dont le centre-ville s'est vidé en quelques années ;
- des politiques de mise en valeur du patrimoine historique qui ne doivent pas négliger l'attractivité de jeunes familles dans les centres. En effet des contraintes trop fortes sur le bâti peuvent empêcher l'adaptation des logements aux nouvelles populations désireuses de gagner le centre-ville. C'est le défi posé à Albi depuis le classement au Patrimoine de l'UNESCO d'une grande partie du centre-ville ;
- une volonté de ne pas singer les métropoles en trouvant des créneaux de développement originaux. L'appareil universitaire largement décentralisé permet à ces villes moyennes de disposer d'un nombre d'étudiant significatif : ainsi, Albi recense 5 000 étudiants répartis entre l'École des mines, le Centre universitaire Champollion et le lycée agricole. Perpignan ou Nîmes disposent d'universités autonomes.

Le véritable défi est de parvenir à faire discuter ces métropoles avec les villes moyennes comme c'est le cas actuellement dans le « dialogue métropolitain » que Toulouse a engagé avec les villes moyennes de Midi-Pyrénées. L'idée est de trouver des complémentarités pour tenter de résoudre en commun une série de défis sans opposer systématiquement la métropole « prédatrice » et les villes moyennes victimes de cette attractivité.

Dans le mariage forcé entre les deux Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, le défi est aujourd'hui de tisser des liens dans un vaste ensemble régional qui dispose d'un substrat historique solide. Le développement des liens consiste à rechercher des thématiques de développement qui permettraient de regrouper des territoires aux mêmes problématiques. Certaines apparaissent facilement, d'autres demandent davantage de temps. Les deux sous-ensembles régionaux sont structurés de manière différente et les politiques publiques régionales et nationales ont construit une organisation territoriale qui présente des configurations contrastées : en Languedoc-Roussillon, l'organisation des villes suit un arc depuis Perpignan jusque vers Mende, le long du littoral puis de Nîmes vers les Cévennes. Les villes se juxtaposent sur cet axe et Montpellier n'est pas facilement accessible depuis les différents points de la Région. En revanche, le système urbain de Midi-Pyrénées est structuré en étoile autour de Toulouse qui rayonne sur des villes moyennes à 1 ou 2 heures de la capitale. Le premier défi à relever est de parvenir à penser le rapprochement des deux régions à travers une telle organisation territoriale. Le deuxième défi est celui des vides et des pleins.

Si la Région Occitanie a la chance de disposer de vastes espaces d'une nature préservée, comment mieux associer ces territoires de marge avec la dynamique régionale centrale ? La faible densité, la taille moyenne des villes, l'environnement préservé sont aujourd'hui des éléments originaux qui constituent de réels atouts face à une métropolisation toujours plus affirmée.