

FICHE

« FONCTIONNEMENT URBAIN DU LANGUEDOC-ROUSSILLON »

Avec une superficie de 27 376 km², la région Languedoc-Roussillon fait partie des dix régions les plus étendues de France. Avec 2 610 890 habitants elle est aussi, hors Ile-de-France, la huitième région la plus peuplée. Le développement économique de ses principaux pôles urbains et les différents choix de résidence des ménages mettent en évidence une armature urbaine régionale composée de 32 aires urbaines¹. Elles « *constituent un espace rassemblant 94 % de la population de la région, ce qui est comparable au reste de la province. Par contre, ce territoire d'influence des villes s'étend sur une superficie de moindre importance dans la région (59 % contre 73 %). Cet espace, géographiquement plus restreint, est aussi plus dense en population que dans les autres régions* »².

Ces aires urbaines établissent entre elles, par les individus et les activités présentes, des relations d'interdépendances qui s'expriment à différentes échelles géographiques. Elles peuvent s'apprécier selon des intensités variées et sont constitutives de systèmes urbains. Pour caractériser ce fonctionnement en systèmes³, sept modalités⁴ d'échanges ont été sélectionnées⁵. Elles traduisent trois dimensions auxquelles ces espaces urbains sont confrontés :

- la **société mobile et de loisirs** constitue la première dimension. Les mobilités des personnes, par la grande variété des motifs, des durées et des fréquences des déplacements, constituent un indicateur incontournable pour analyser l'intégration territoriale à différentes échelles ;
- la **société de la connaissance et de l'information** constitue la deuxième dimension. Elle peut être caractérisée par un ensemble de flux propre aux nouvelles pratiques de communication et de recherche comme les partenariats scientifiques qui se développent entre des institutions de recherche et de développement. D'autres indicateurs, actuellement non disponibles, mériteraient par la suite d'être intégrés à l'analyse ;
- la troisième dimension concerne un des volets du **fonctionnement économique des territoires** caractérisés, en l'espèce, par les relations entre le siège d'une entreprise et ses établissements.

A travers cette grille d'analyse, les échanges préférentiels⁶ et transversaux⁷ entre les différentes aires urbaines ont été déterminés⁸. La caractérisation de ces relations met en évidence un fonctionnement territorial en systèmes urbains qui s'exprime à trois échelles :

- **les systèmes urbains locaux (SUL) ;**
- **les systèmes interurbains régionaux et interrégionaux (SIR) ;**
- **les liens transversaux établis par ces systèmes en France.**

¹ Nouveau zonage INSEE 2010

² INSEE Languedoc-Roussillon n°7 – Octobre 2011

³ Fondé sur le zonage des aires urbaines INSEE de 1999

⁴ Cf. Annexe 1 « Tableau des indicateurs »

⁵ Synthèse DATAR « Les systèmes urbains français » - Géographie Cités - Mars 2012

http://www.territoires.gouv.fr/sites/default/files/travaux_en_l_10_synthese_susm.pdf

⁶ Les relations préférentielles se définissent comme les échanges privilégiés qu'entretiennent deux aires urbaines entre elles. Un lien préférentiel est alors identifié lorsque les échanges observés sur au moins 3 indicateurs sont supérieurs à ceux estimés par un modèle statistique gravitaire qui permet de déterminer le volume théorique d'échanges que deux aires urbaines doivent entretenir au regard de leurs capacités d'émission et de réception.

⁷ Une relation transversale est constatée lorsque les échanges réalisés entre deux aires urbaines sont supérieurs à un seuil national affecté à chacun des sept indicateurs retenus et constatés sur au moins 3 des 7 indicateurs.

⁸ Cf. Annexe 3 – La France des réseaux

Cette appréciation du fonctionnement des territoires urbains en systèmes constitue autant d'échelles d'actions pour :

- définir, au regard de leurs atouts et de leurs faiblesses, des trajectoires futures de développement et de cohésion ;
- déterminer des marges de progrès que les confédérations des territoires ainsi caractérisées pourraient combler par les complémentarités qu'ils seraient en capacité de définir et d'exercer collectivement.

1. L'échelle des systèmes urbains locaux (SUL)⁹ du Languedoc-Roussillon

La première échelle du fonctionnement urbain du Languedoc-Roussillon met en lumière les relations de proximité de ses aires urbaines. Ces relations forment des systèmes urbains locaux qui se caractérisent par les interdépendances qu'une ou plusieurs aires urbaines tissent avec leur voisinage.

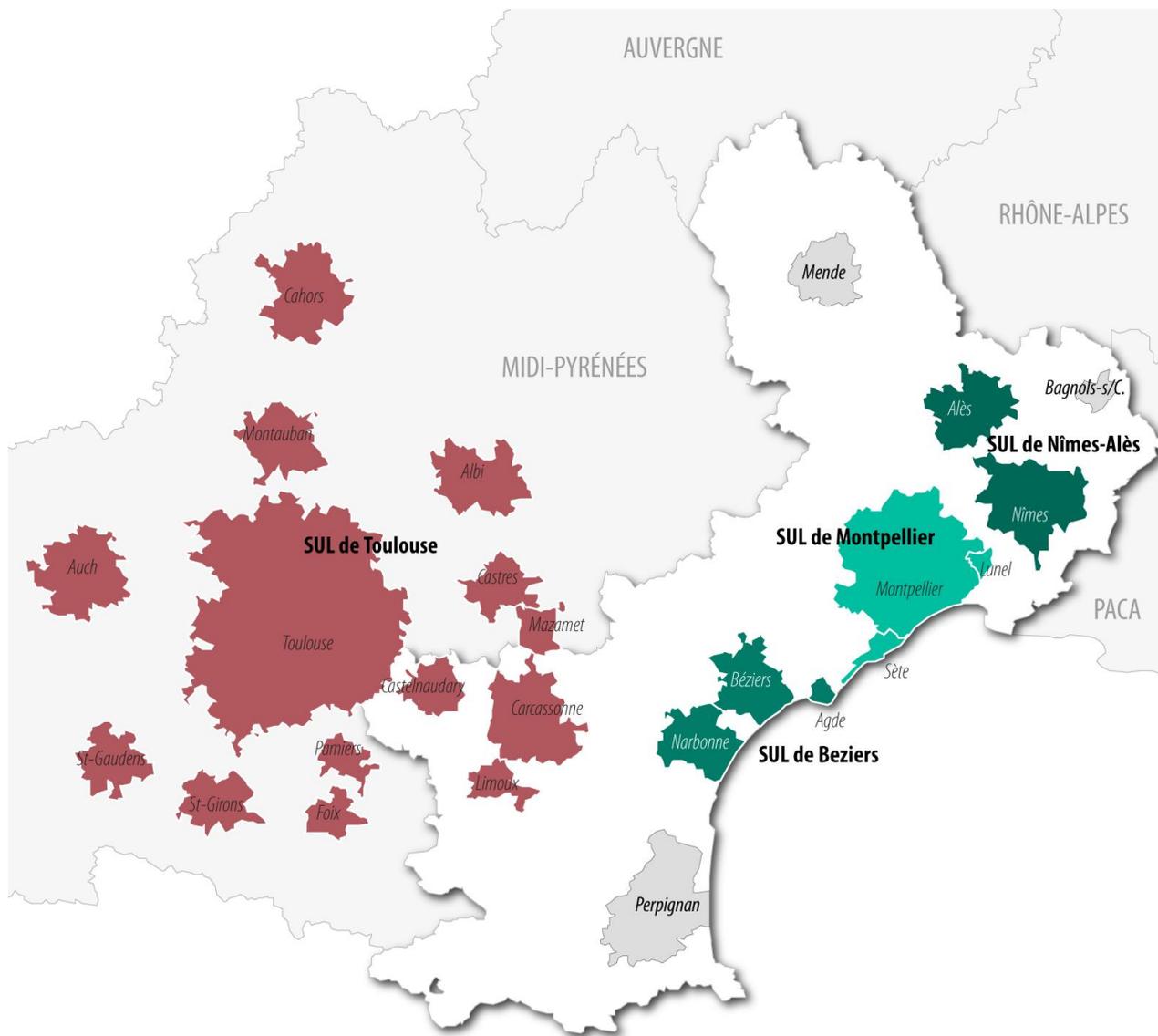
Le Languedoc-Roussillon dispose ainsi de **3 systèmes urbains locaux** animés par autant d'aires urbaines qui exercent une fonction de tête de réseau, compte tenu de leur poids économique notamment. Il s'agit de Montpellier, Nîmes et Béziers.

Aux côtés de ces 3 systèmes urbains locaux, sept autres aires urbaines sont dans une situation particulière :

- celles de Bagnols-sur-Cèze et de Mende qui sont en situation de « pivot » entre les systèmes urbains locaux du Languedoc-Roussillon et des aires urbaines situées en Midi-Pyrénées, Auvergne et Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- celle de Perpignan dont le fonctionnement doit être compris au regard des relations frontalières avec l'Espagne et qui ne peut donc pas être réduit à une lecture franco-française la rendant « isolée » ;
- celle de Beaucaire qui se situe géographiquement à cheval entre la région Languedoc-Roussillon et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- et celles de Carcassonne, Limoux et Castelnaudary qui échangent de manière préférentielle avec l'aire urbaine de Toulouse située dans la région Midi-Pyrénées.

⁹ Cf. Annexe 2 « Composition des SUL et population (INSEE 2006) »

Les aires urbaines en région Languedoc-Roussillon :
Appartenance à des « systèmes urbains locaux » et configurations particulières



Traitement des données : Géographies-cités, Datar • Fonds cartographiques : IGN GeoFla • Réalisation cartographique : KH, SH, FF **Datar**

a. Le système urbain local de Montpellier/Sète/Lunel

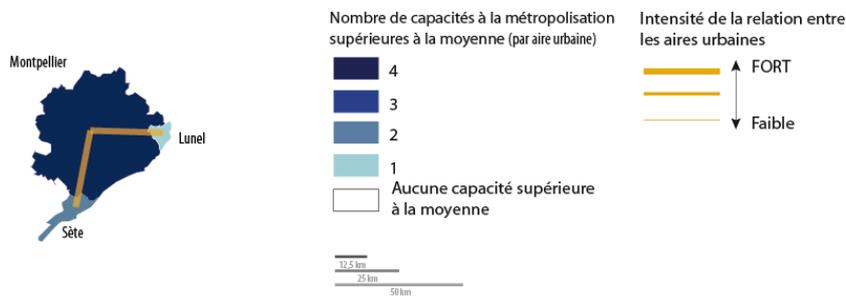
L'aire urbaine de Montpellier entretient localement des relations d'interdépendances préférentielles avec les aires urbaines de Lunel et de Sète¹⁰. Elles forment un système urbain local qui regroupe 614 648 habitants en 2006.

La typologie des relations préférentielles constatées entre Montpellier et Lunel montrent une prédominance des relations économiques, et, entre Montpellier et Sète, une prédominance des partenariats scientifiques.

Ce système urbain local est impacté par la métropolisation. Cette métropolisation se définit comme le processus par lequel une circulation accélérée au niveau mondial des personnes, des informations et des marchandises s'accompagne d'une concentration des échanges dans un nombre limité de pôles urbains. Ainsi, l'impact de ce processus sur les aires urbaines françaises a été évalué par l'étude de la DATAR sur les systèmes urbains au travers de 14 indicateurs¹¹ qui traduisent les 4 dimensions de la métropolisation à savoir :

- la capacité d'un territoire à s'ouvrir à l'international ;
- la capacité à innover ;
- la capacité à accumuler de la ressource ;
- la capacité à être interconnecté au niveau national avec de nombreux territoires.

Selon ce cadre, Montpellier et Sète sont les aires urbaines les plus impactées par le processus de métropolisation selon les capacités suivantes, appréciées par rapport à une moyenne nationale¹².



Aire urbaine	Ouverture internationale	Interconnexion	Innovation	Accumulation
Lunel			X	
Montpellier	X	X	X	X
Sète	X	X		

Traitement des données : Géographies-cités, Datar • Fonds cartographiques : IGN GeoFla • Réalisation cartographique : SH, FF Datar

¹⁰ Etude DATAR – Géographie-Cités, les systèmes urbains français, 2012. Relation entre aires urbaines appréciées par les méthodes de centralités-dépendances appliquées aux « liens majeurs des flux préférentiels cumulés », « cumul des liens majeurs définis sur chacun des sept indicateurs », « liens majeurs domicile-travail »

¹¹ Cf. Annexe 1 « Tableau des indicateurs relatifs à la métropolisation des territoires »

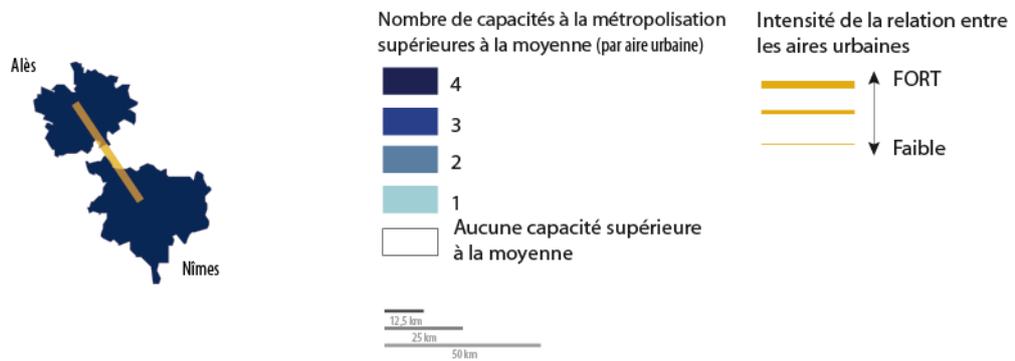
¹² Cf. annexe 4 « Métropolisation des aires urbaines françaises »

b. Le système urbain local de Nîmes/Alès

L'aire urbaine de Nîmes entretient localement des relations d'interdépendances avec l'aire urbaine d'Alès¹³. Elles forment un système urbain local qui regroupe 339 369 habitants en 2006.

La typologie des relations préférentielles constatées entre ces deux aires urbaines montre une prédominance des relations de nature économique.

Ces deux aires urbaines sont impactées par le processus de métropolisation selon les quatre capacités analysées, appréciées par rapport à une moyenne nationale.



Aire urbaine	Ouverture internationale	Interconnexion	Innovation	Accumulation
Alès	X	X	X	X
Nîmes	X	X	X	X

Traitement des données : Géographies-cités, Datar • Fonds cartographiques : IGN GeoFla • Réalisation cartographique : SH, FF Datar

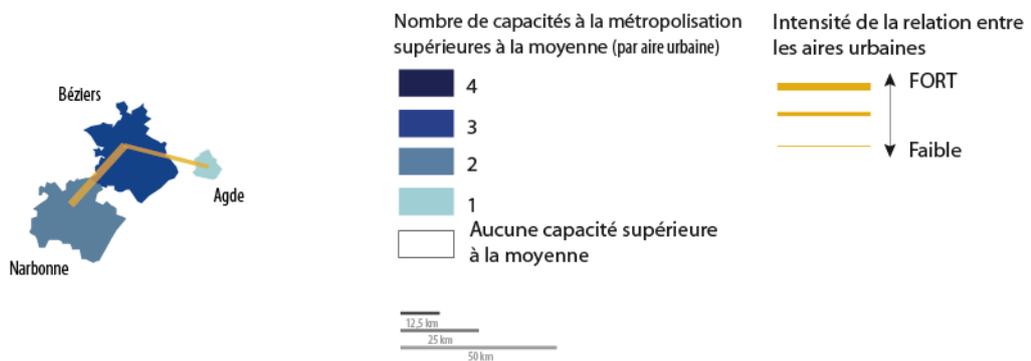
¹³ Etude DATAR – Géographie-Cités, les systèmes urbains français, 2012. Relation entre aires urbaines appréciées par les méthodes de centralités-dépendances appliquées aux « liens majeurs des flux préférentiels cumulés », « cumul des liens majeurs définis sur chacun des sept indicateurs », « liens majeurs domicile-travail »

c. Le système urbain local de Béziers/Narbonne/Agde

L'aire urbaine de Béziers entretient localement des relations d'interdépendances avec les aires urbaines d'Agde et de Narbonne¹⁴. Elles forment un système urbain local qui regroupe 236 979 habitants en 2006.

La typologie des relations préférentielles constatées entre Béziers et ces deux aires urbaines montre une prédominance des relations économiques.

Enfin, les aires urbaines de Béziers et de Narbonne sont les aires urbaines les plus impactées par le processus de métropolisation selon les capacités suivantes, appréciées par rapport à une moyenne nationale.



Aire urbaine	Ouverture internationale	Interconnexion	Innovation	Accumulation
Agde		X		
Béziers	X	X		X
Narbonne		X		X

Traitement des données : Géographies-cités, Datar • Fonds cartographiques : IGN GeoFla • Réalisation cartographique : SH, FF Datar

¹⁴ Etude DATAR – Géographie-Cités, les systèmes urbains français, 2012. Relation entre aires urbaines appréciées par les méthodes de centralités-dépendances appliquées aux « liens majeurs des flux préférentiels cumulés », « cumul des liens majeurs définis sur chacun des sept indicateurs », « liens majeurs domicile-travail »

d. Les aires urbaines pivot de Bagnols-sur-Cèze, Mende et Perpignan

L'aire urbaine de Bagnols-sur-Cèze est un pivot entre le système urbain local de Nîmes et le système urbain local d'Avignon située en région Provence-Alpes-Côtes-d'Azur.

L'aire urbaine de Mende est un pivot entre le système urbain local de Montpellier et le système urbain local de Rodez situé en région Midi-Pyrénées. Bien que les relations soient moins intenses, elle est aussi un pivot entre ces deux systèmes et le système urbain local de Saint-Etienne par les relations qu'elle entretient avec l'aire urbaine du Puy-en-Velay située en région Auvergne.

L'aire urbaine de Perpignan bénéficie d'un positionnement particulier par sa situation frontalière. Elle exerce une fonction de pivot entre les systèmes urbains locaux de Béziers, de Montpellier et la Catalogne en Espagne. Elle présente des capacités à la métropolisation supérieures à la moyenne nationale dans les quatre domaines analysés et appréciés par rapport à une moyenne nationale.

Les capacités à la métropolisation de ces trois aires urbaines supérieures à la moyenne nationale

Aire urbaine	Ouverture internationale	Interconnexion	Innovation	Accumulation
Bagnols-sur-Cèze		X	X	X
Mende				
Perpignan	X	X	X	X

Enseignements concernant les systèmes urbains locaux

L'armature urbaine du Languedoc-Roussillon est structurée par 3 systèmes urbains locaux au sein desquelles les territoires sont interdépendants, trois aires urbaines au fonctionnement particulier et trois autres aires (Carcassonne, Limoux et Castelnaudary) qui bien qu'en région Languedoc-Roussillon, sont connectées au système urbain local de Toulouse¹⁵.

Compte tenu des relations de proximité établies entre les aires urbaines de ces systèmes locaux, la mise en réseau de leurs complémentarités au travers de stratégies territoriales à conforter ou à mettre en œuvre permettait à ce système de répondre à deux enjeux en particulier :

- leur développement territorial (*croissance démographique, adaptation de ces systèmes urbains locaux aux changements climatiques, préservation de leurs ressources naturelles, mobilités, étalement et évasion urbaine vers les espaces périurbains et ruraux, logements, développement économique, services à la population, cohésion sociale au regard de la situation de zones urbaines infra communales les plus en difficulté...*) ;
- leur rayonnement national, européen voire mondial (*potentiel d'attractivité, de compétitivité et de croissance,...*).

Orientations pour la réalisation du volet urbain du diagnostic stratégique régional

Il est sollicité la présentation :

- d'une vision stratégique souhaitée à ces systèmes au travers d'une grille précisant leurs atouts, faiblesses, opportunités et menaces (Analyse AFOM) ;
- de leurs dynamiques de périurbanisation au regard de l'évolution constatée entre les aires urbaines INSEE 1999 et leur nouveau zonage publié le 18 octobre 2011 par l'INSEE ;
- de l'état du partenariat existant entre des EPCI par exemple, les modes d'organisation de l'action publique locale sur une base à la fois sectorielle et territoriale, les modalités d'association du secteur privé et de la société civile et les capacités de l'ingénierie locale à générer, conduire et à gérer des stratégies urbaines intégrées à cette échelle.

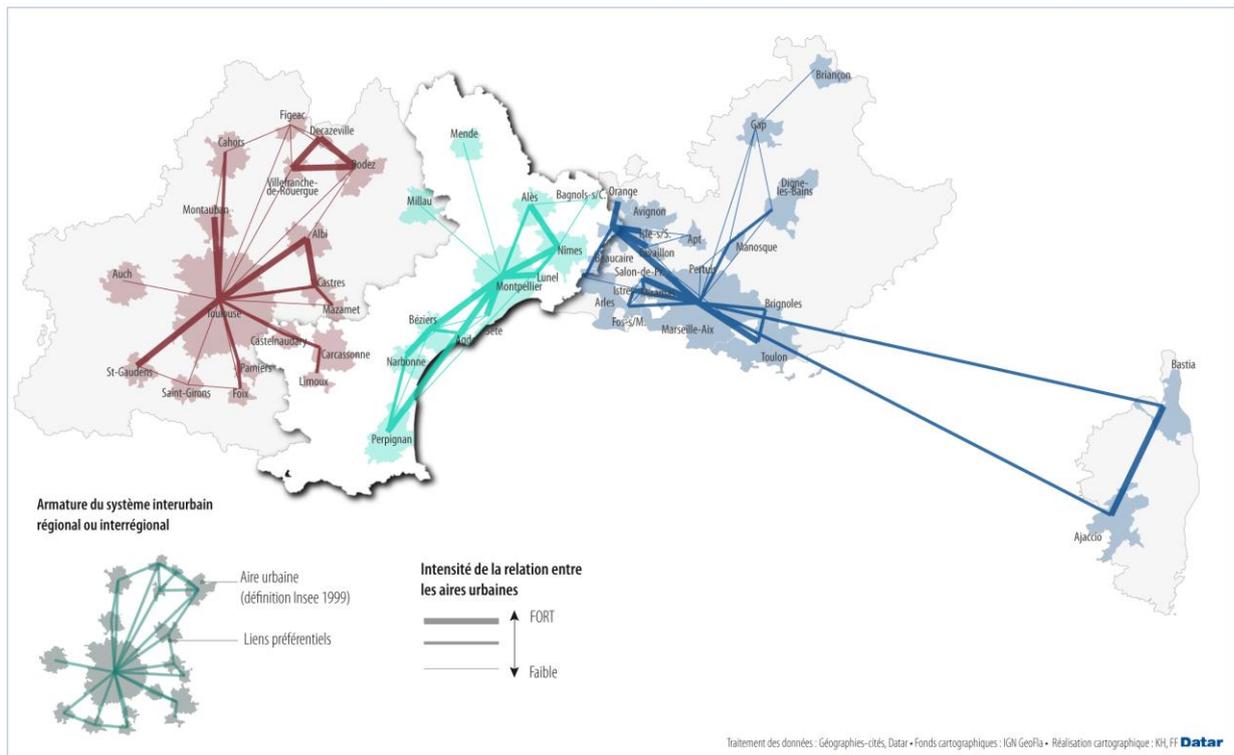
¹⁵ Cf. Fiche régionale de Midi-Pyrénées

2. L'échelle des systèmes interurbains régionaux et interrégionaux

Il s'agit de la deuxième échelle du fonctionnement urbain du Languedoc-Roussillon. Elle constitue une nouvelle échelle d'action et de coordination potentielle des politiques territoriales de dimension régionale. Elle repose sur les relations préférentielles établies entre les systèmes urbains locaux et leurs aires urbaines. Ces relations sont constitutives de systèmes qualifiés d'interurbains, régionaux et interrégionaux. Il en existe 26 en France, hors prise en compte du système interrégional parisien, traité spécifiquement.

Ainsi, la région Languedoc-Roussillon est structurée par 3 systèmes interurbains :

- **un système interurbain animé principalement par Montpellier.** Il regroupe 11 aires urbaines, 10 situées en Languedoc-Roussillon et Millau en région Midi-Pyrénées, qui se connectent à Montpellier, notamment par les migrations résidentielles et les résidences secondaires. Sa configuration est néanmoins influencée par le littoral avec à la fois des liens en chaîne, assez diversifiés (Perpignan-Narbonne-Béziers) ou plus polarisés vers Montpellier d'abord, ou encore Nîmes. Le système interurbain de Montpellier est néanmoins assez centralisé. Une particularité de ce système est le nombre de liens qui mettent en œuvre des partenariats scientifiques (liens entre Montpellier, Béziers, Perpignan et Alès).
- **un système interurbain de Toulouse, par les aires urbaines de Carcassonne, Limoux et Castelnaudary qui y participent¹⁶ ;**
- **les interdépendances avec le système interurbain de Marseille-Aix¹⁷.**



¹⁶ Cf. Fiche régionale de Midi-Pyrénées

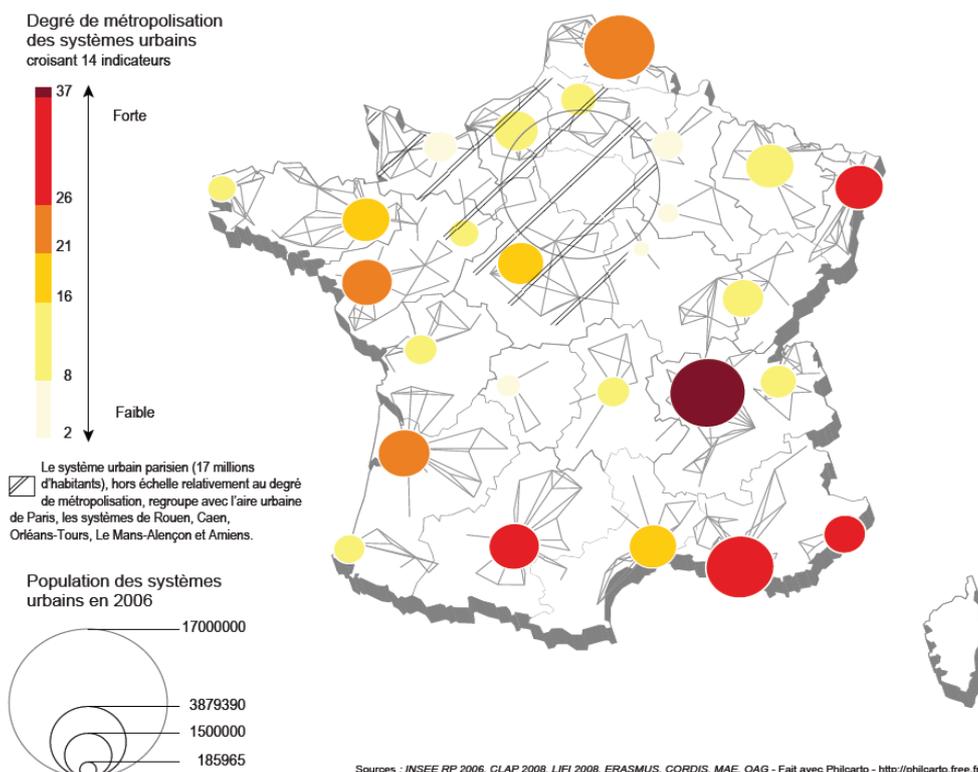
¹⁷ Cf. Fiche régionale de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Cette lecture du fonctionnement urbain traduit à la fois :

- les fonctions et les complémentarités préférentielles d'échelle régionale que les trois systèmes urbains locaux et les aires urbaines de Bagnols-sur-Cèze, Mende, Perpignan et Millau peuvent exercer au sein du même système interurbain montpelliérain ;
- et les interdépendances interrégionales constatées avec :
 - Provence-Alpes-Côte-d'Azur, par la fonction de pivot que l'aire urbaine de Bagnols-sur-Cèze exerce entre les systèmes interurbains de Montpellier et de Marseille-Aix (et plus spécifiquement entre les systèmes urbains locaux de Nîmes et d'Avignon) et par l'aire urbaine de Beaucaire qui appartient au système interurbain de Marseille-Aix mais qui se trouve géographiquement à cheval entre la région Languedoc-Roussillon et la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur ;
 - Midi-Pyrénées, par l'aire urbaine de Millau qui, bien qu'appartenant à cette région, fait partie du système interurbain interrégional de Montpellier ; par la fonction de pivot que l'aire urbaine de Mende exerce entre les systèmes interurbains de Montpellier et de Toulouse (et plus spécifiquement entre les systèmes urbains locaux de Montpellier et de Rodez) et enfin par les aires urbaines de Carcassonne, Castelnaudary et de Limoux qui, bien qu'appartenant à la région Languedoc-Roussillon, font partie du système interurbain de Toulouse.
 - L'Auvergne, par la fonction de pivot exercée par l'aire urbaine de Mende entre les systèmes interurbains de Montpellier et de Lyon (et plus spécifiquement les systèmes urbains locaux de Montpellier et de Saint-Etienne via l'aire urbaine du Puy-en-Velay).

Degré de métropolisation¹⁸ des systèmes interurbains.

Au-delà de l'appréciation du degré de métropolisation à l'échelle des aires urbaines, un des apports de l'étude réalisée pour la DATAR sur les systèmes urbains français réside dans la mesure d'un degré de métropolisation à l'échelle des systèmes régionaux ou interrégionaux.



Plusieurs « groupes » ont ainsi été distingués au plan national :

- Groupe 1 : système interurbain interrégional de Paris. Il comprend l'aire urbaine de Paris et 5 systèmes interurbains connectés préférentiellement à l'aire urbaine de Paris selon la méthode déployée dans l'étude sur les systèmes urbains.
- Groupe 2 : système de Lyon –St Etienne-Grenoble (37 pts.)
- Groupe 3: systèmes de Marseille-Aix-Toulon (28 pts), Toulouse (28 pts), Strasbourg (27 pts), Nice (26 pts.)
- Groupe 4 : systèmes de Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire, Lille (21 pts.)
- Groupe 5 : systèmes de Rennes (18 pts.), **Montpellier** (17 pts.)
- Groupe 6 : systèmes de Dijon-Besançon (15 pts.), Metz-Nancy (14pts.), Annecy-Chambéry (13pts.), Poitiers (12pts.), Bayonne-Pau (11pts.), Brest (9pts.), Clermont-Ferrand (8pts.)
- Groupe 7 : systèmes de Troyes (6pts.), Reims (4pts.), Limoges (3pts.), Auxerre (2pts.)

Le système interurbain de Montpellier se caractérise par une bonne attractivité, soulignée par le poids des étudiants ERASMUS, le nombre de destinations internationales et la capacité d'hébergement en hôtels de standing. Le développement des activités innovantes est dans la moyenne nationale. Le système présente des faiblesses dans l'ouverture internationale de ses entreprises.

¹⁸Cf. Annexe 1 « Tableau des indicateurs relatifs à la métropolisation des territoires »

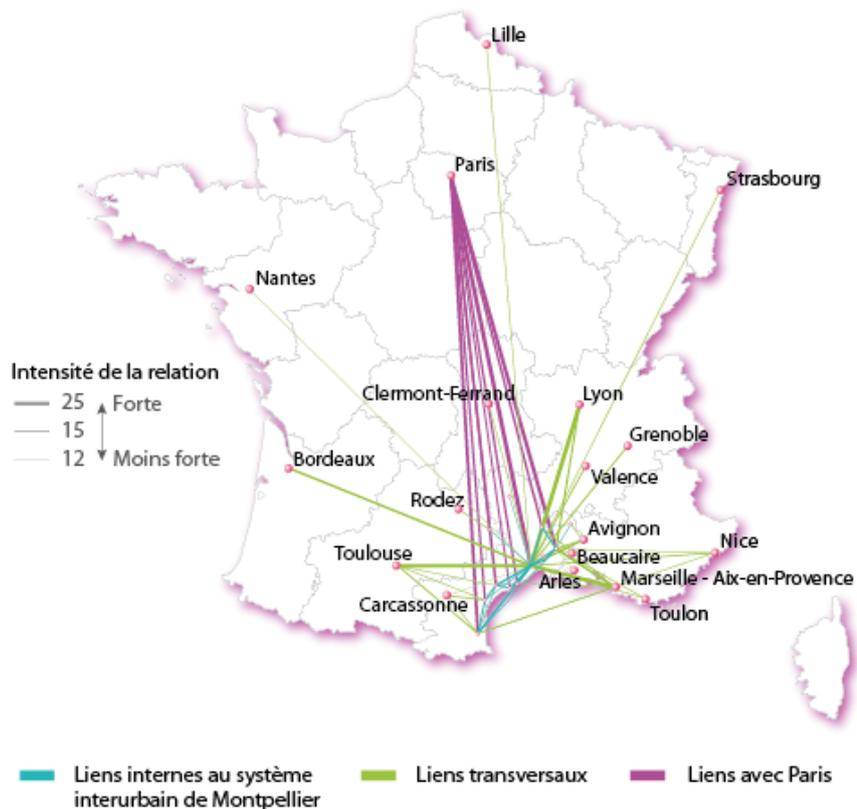
3. Les relations transversales interrégionales et nationales des systèmes urbains locaux et de leurs systèmes interurbains régionaux et interrégionaux

Cette troisième et dernière échelle est l'une des plus stratégiques et des plus novatrices. Elle exprime le rayonnement et le niveau d'interconnexion à l'échelle nationale de chacune des aires urbaines de leur système interurbain régional ou interrégional. Cette échelle s'apprécie par les relations transversales que ces systèmes entretiennent avec d'autres territoires en France dans une, deux ou la totalité des trois dimensions énoncées précédemment à savoir la société mobile et de loisirs, la société de la connaissance et de l'information et le fonctionnement économique des territoires.

Le système interurbain montpelliérain établit 32 liens transversaux, pour l'essentiel avec des aires urbaines du sud de la France.

On notera les liens nombreux établis entre ce système et celui de Toulouse, dont le lien de forte intensité de l'aire urbaine de Montpellier avec l'aire urbaine de Toulouse, ainsi que le lien avec Carcassonne qui est caractérisé à cette échelle inter-systèmes.

Trois autres aires urbaines du littoral sont par ailleurs en lien avec Toulouse. Les liens sont également notables avec les systèmes interurbains de Marseille et de Lyon, avec en particulier un lien très fort entre Montpellier et Lyon (supérieur à celui avec Toulouse).



Fonds cartographiques : IGN - Datar © Tous droits réservés
 Réalisation : UMR 8504 Géographie-cités ; Datar - Observatoire des territoires • 2011
 Source : UMR Géographie-Cités, 2011, Les systèmes urbains français, Rapport pour la DATAR

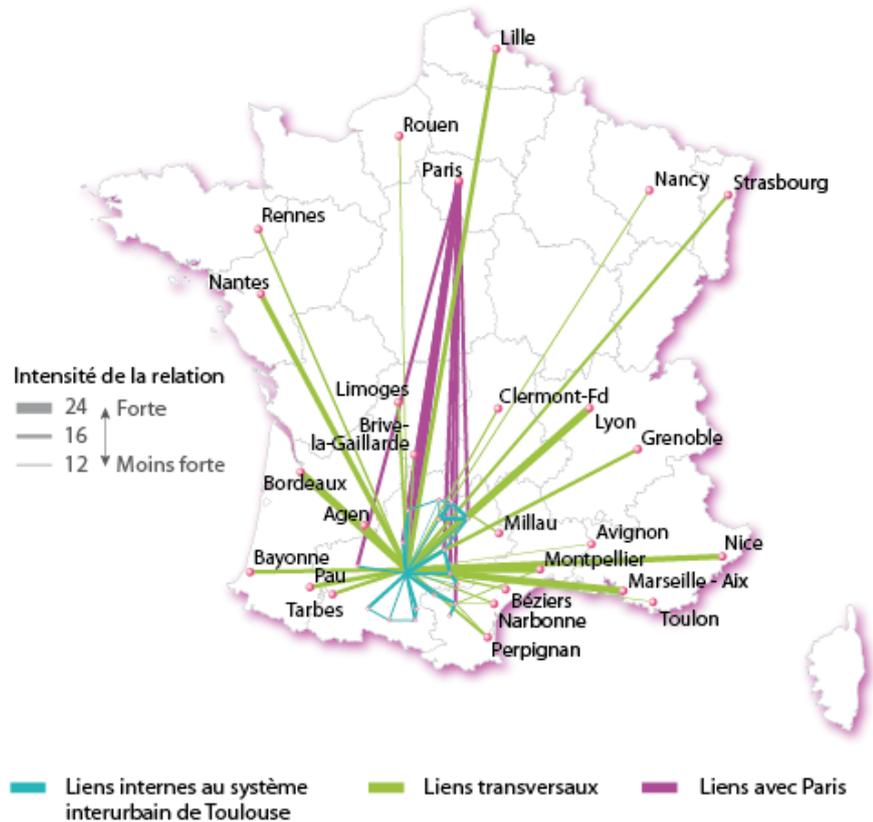
Si les liens les plus forts se concentrent sur Montpellier, elle ne rassemble, pour autant, que 14 des 32 liens transversaux, laissant émerger d'autres pôles : Nîmes, avec 7 liens transversaux de plus faible portée, et Perpignan, avec 4 liens, en direction de Toulouse, Carcassonne, Marseille-Aix-en-Provence et Nice.

Les liens avec la région parisienne sont loin de concerner que l'aire urbaine de Montpellier puisque les 7 autres principales aires urbaines (Alès, Nîmes, Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan) sont en relation directe avec la capitale.

Le système interurbain toulousain, de dimension interrégionale par les aires urbaines de Carcassonne, Limoux et Castelnaudary, s'insère très fortement à l'échelle nationale avec des liens établis avec 28 aires urbaines.

Toulouse est en relation avec les aires urbaines de la région non comprises dans son système interurbain à cette échelle inter-systèmes (Tarbes, Millau).

Au-delà de la région, les liens les plus intenses sont établis avec des aires urbaines situées au Sud comme Lyon (principal lien hors Paris), Bordeaux (second lien en intensité), Montpellier ou Marseille. Vers le Nord et l'Est l'intensité des liens reste notable, vers Lille, Strasbourg ou Nancy. Le lien avec Nantes est important, moindre avec Rennes.



Fonds cartographiques : IGN - Datar © Tous droits réservés
 Réalisation : UMR 8504 Géographie-cités ; Datar - Observatoire des territoires • 2011
 Source : UMR Géographie-Cités, 2011, Les systèmes urbains français, Rapport pour la DATAR

La forte polarisation de l'aire urbaine toulousaine à l'échelle régionale est renforcée à l'échelle nationale, Toulouse captant 85% des liens transversaux.

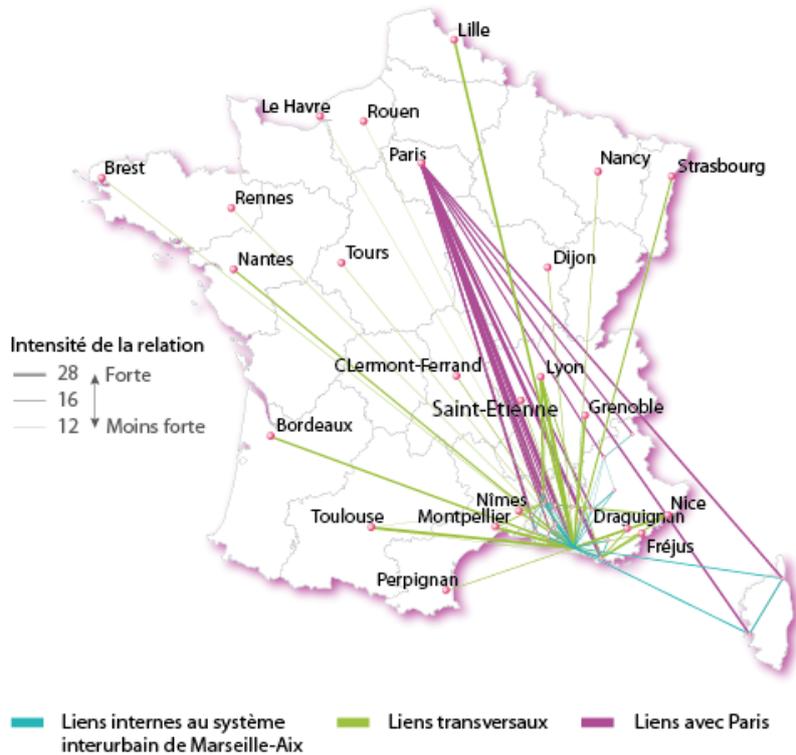
Enfin, la relation à la région capitale est structurante. Si le lien entre Paris et Toulouse est logiquement le plus intense, les autres aires urbaines importantes de la région participent aux échanges avec la région parisienne.

Le système interurbain de Marseille-Aix présente 41 liaisons avec des aires urbaines françaises, couvrant une grande partie du territoire.

Le lien avec Marseille-Lyon est le plus fort hormis celui avec Paris. Les liens passent pour l'essentiel par Marseille-Aix (61%). Pour certaines destinations plus proches comme Lyon, Nice et Toulouse, cette polarisation est néanmoins partagée avec Avignon et Toulon.

On notera les relations avec Montpellier, Nîmes et Perpignan, mais le lien Marseille-Toulouse est établi comme étant plus fort que celui de Marseille-Montpellier ou de Marseille-Nîmes.

La relation avec la région parisienne concerne la plupart des aires urbaines du système, même si Marseille entretient le lien de plus forte intensité.



Fonds cartographiques : IGN - Datar © Tous droits réservés
 Réalisation : UMR 8504 Géographie-cités ; Datar - Observatoire des territoires - 2011
 Source : UMR Géographie-Cités, 2011, Les systèmes urbains français, Rapport pour la DATAR

Quatre enseignements peuvent être déduits de cette dernière échelle :

- Le premier est le potentiel d'interconnexion au niveau national du Languedoc-Roussillon qui positionne cette région comme un territoire stratégique pour la France et son positionnement en Europe et dans le monde ;
- Le deuxième est de constater le lien fonctionnel entre le système interurbain interrégional de Montpellier et ceux de Toulouse par les aires urbaines de Carcassonne, Limoux et Castelnaudary ;
- Le troisième est de constater l'intensité des relations entre les systèmes interurbains de Montpellier et de Toulouse et les systèmes interurbains de Montpellier et de Marseille.
- Enfin, le quatrième réside dans l'intensité des relations également constatées avec Paris et Lyon. Elles expriment la fonction motrice de Paris et de Lyon pour le Languedoc-Roussillon.

La prise en considération de cette troisième échelle d'actions met en évidence l'importance des stratégies interrégionales à développer et la fonction motrice que peuvent jouer les systèmes urbains locaux du Languedoc-Roussillon en faveur de son développement et de sa cohésion.

ANNEXES

ANNEXE 1 : TABLEAUX DES INDICATEURS UTILISES

Modalités d'échange pour caractériser les systèmes urbains français*

Indicateurs	Mobilité & Loisirs	Connaissance & Information	Economie
Domicile-Travail INSEE (RGP 2006)	++		+
Migrations résidentielles INSEE (RGP 2006)	+		+
Résidences principales-secondaires (Fichiers des Logements par Communes, Filocom, 2009)	++		++
Réseau Grande Vitesse (aérien et ferroviaire) (OAG 2010)	++		++
Réseaux de recherche PCRD 6ème PCRD (Cordis 2002-2006)	+	++	+
Relations Sièges-Etablissements dans tous les secteurs Connaissance Locale de l'Appareil Productif, CLAP 2008)		+	++
Relations Sièges-Etablissements dans les secteurs innovants (CLAP)		++	+

+ Indicateurs qui impactent le domaine concerné

++ Indicateurs qui impactent fortement le domaine concerné

* Indicateurs définis dans le cadre de l'étude pour la DATAR « Les systèmes urbains français » - Géographie Cités - 2011

Indicateurs relatifs à la mesure du degré de métropolisation des aires urbaines *

Aspects de la métropolisation	Indicateurs	Mobilité & Loisirs	Connaissance & Information	Economie
Capacité d'ouverture internationale	Transport aérien: - Nombre de destinations internationales (OAG 2010)	++		+
	Entreprises - Nombre de têtes de groupe françaises avec effectifs à l'étranger (LIFI, 2008) - Part de l'emploi dans des établissements détenus par un groupe étranger (LIFI, 2008) - Nombre de pays étrangers investisseurs ayant des parts dans des établissements localisés en France	+		++
	Recherche/Université - Nombre de pays partenaires dans les PCRD (CORDIS, 2002-06) - Part des étudiants ERASMUS entrants dans la population scolarisée >18 ans, (SOCRATES, 2005-06)	++	++	+
	Institutions internationales - Nombre d'organisations internationales (source : MAE, INSEE)	+	++	
	Tourisme - Nombre de chambres d'hôtel 4 * (INSEE)	++		++
Capacité d'innovation	Créativité - Part de l'emploi dans les KIS (Knowledge Intensive Services) (OCDE-Eurostat 2009, INSEE, 2007) - Part de l'emploi dans les secteurs High-Tech Manufacturing (OCDE-Eurostat 2009, INSEE, 2007)		++	++
	Recherche dans les secteurs innovants - Nombre de partenariats scientifiques dans les secteurs : Nanotechnologies et nanosciences, Biotechnologies, Recherche et Innovation, Sciences de l'Information, Sciences et technologies nouvelles et émergentes (CORDIS, 2002-06)		++	++
Capacité d'accumulation	Richesse - Total des salaires versés (CLAP, 2008)	+		++
	Emplois métropolitains - Part des cadres des fonctions métropolitaines (INSEE, 2007)	+	+	++
Capacité d'interconnexion nationale	Relations entre les systèmes urbains - Nombre de liens transversaux avec les autres systèmes urbains de proximité et avec Paris (phase 1)	++	++	++

+ Indicateurs qui impactent le domaine concerné

++ Indicateurs qui impactent fortement le domaine concerné

* Indicateurs définis dans le cadre de l'étude pour la DATAR « Les systèmes urbains français » - Géographie Cités – 2011. Ces indicateurs ont été également mobilisés pour mesurer le degré de métropolisation des systèmes interurbains régionaux et interrégionaux (dénommés SUP dans l'étude).

ANNEXE 2 : LES SYSTEMES URBAINS LOCAUX : AIRES URBAINES - POPULATION

Système urbain local de Montpellier	Aire urbaine	Population (INSEE 2006)
	Montpellier	510 390
	Sète	73 674
	Lunel	30 584
	Total	614 648

Système urbain local de Béziers	Aire urbaine	Population (INSEE 2006)
	Béziers	136 398
	Narbonne	79 288
	Agde	21 293
	Total	236 979

Système urbain local de Nîmes	Aire urbaine	Population (INSEE 2006)
	Nîmes	243 751
	Alès	95 618
	Total	339 369

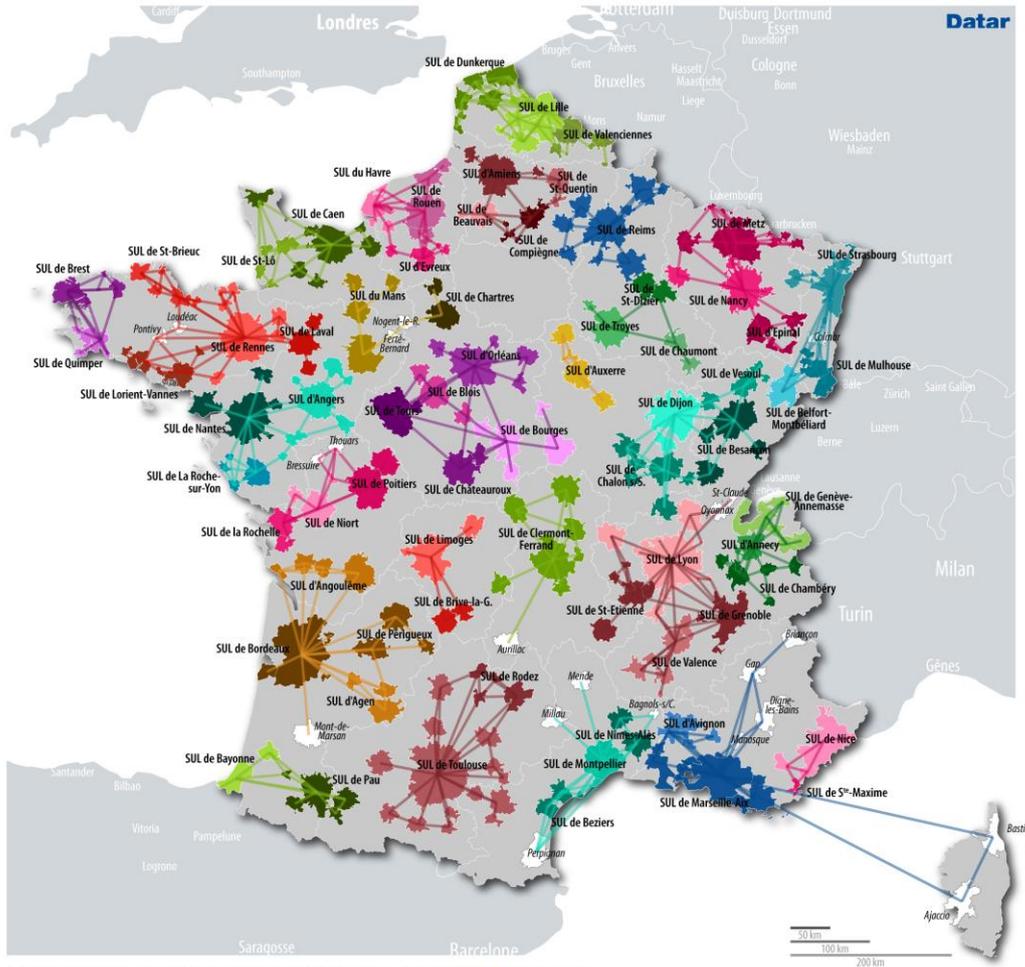
Aires urbaines pivot de	Aire urbaine	Population (INSEE 2006)
	Perpignan	276 304
	Bagnols-sur-Ceze	23 171
	Mende	17 493
	Total	316 968

Aire urbaine de Beaucaire	Aire urbaine	Population (INSEE 2006)
	Beaucaire	28 475

ANNEXE 3 : LA FRANCE DES RESEAUX

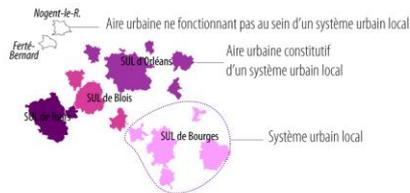
Carte 1

Les systèmes urbains locaux constitutifs des systèmes
 interurbains régionaux ou interrégionaux

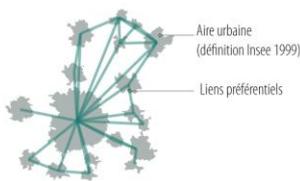


Traitement des données : CNRS Géographies-cités, Datar • Fonds cartographiques : IGN GeoFla • Conception / Réalisation cartographique : Datar : KH, SH, FE, 2012

Systèmes urbains locaux constitutifs d'un système interurbain régional ou interrégional

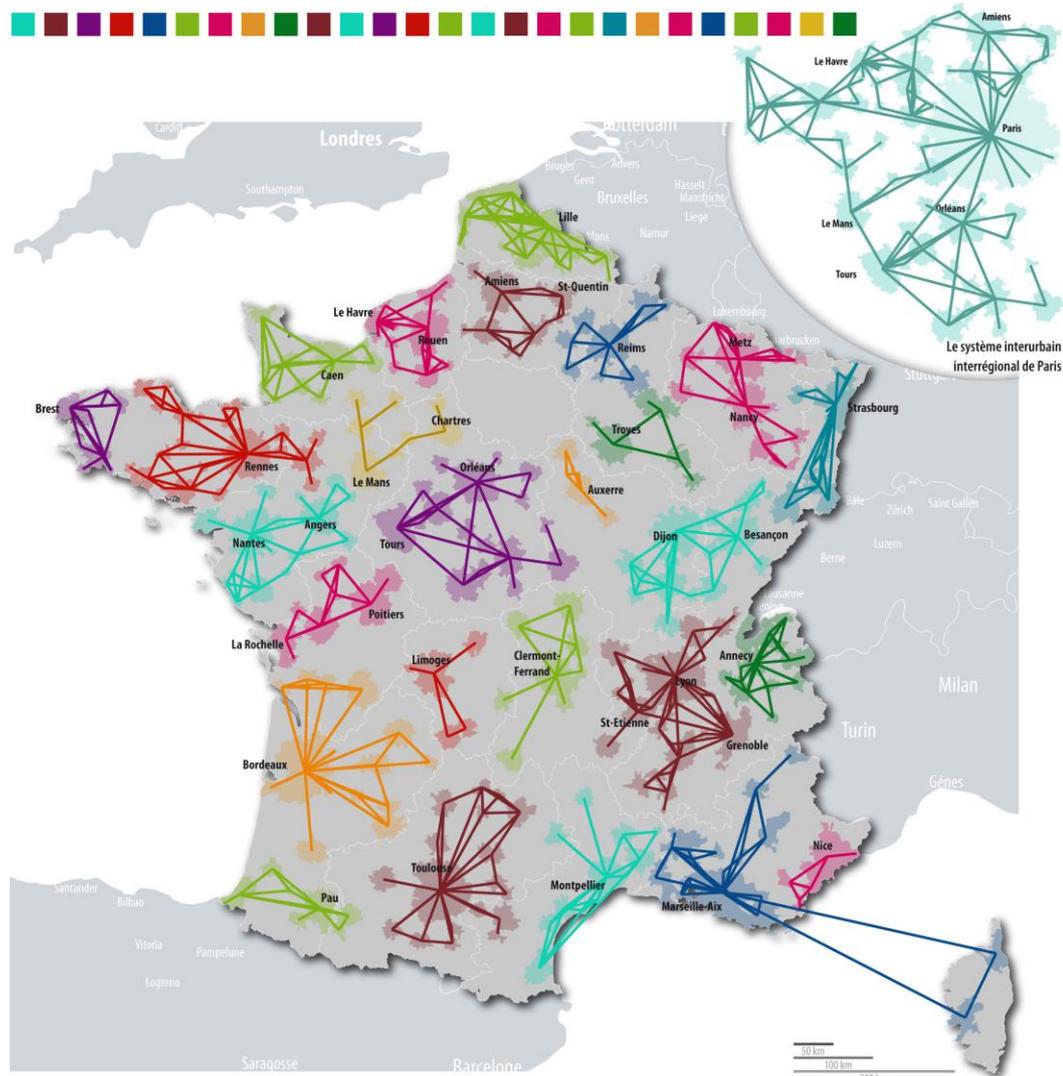


Armature du système interurbain régional ou interrégional



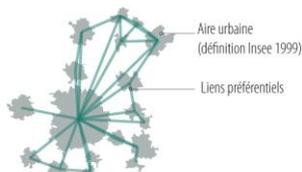
Carte 2

Les systèmes interurbains régionaux ou interrégionaux



Traitement des données : CNRS Géographies-cités, Datar • Fonds cartographiques : IGN GeoFla • Conception / Réalisation cartographique : Datar • KH, SH, FF, 2012

Armature du système interurbain régional ou interrégional



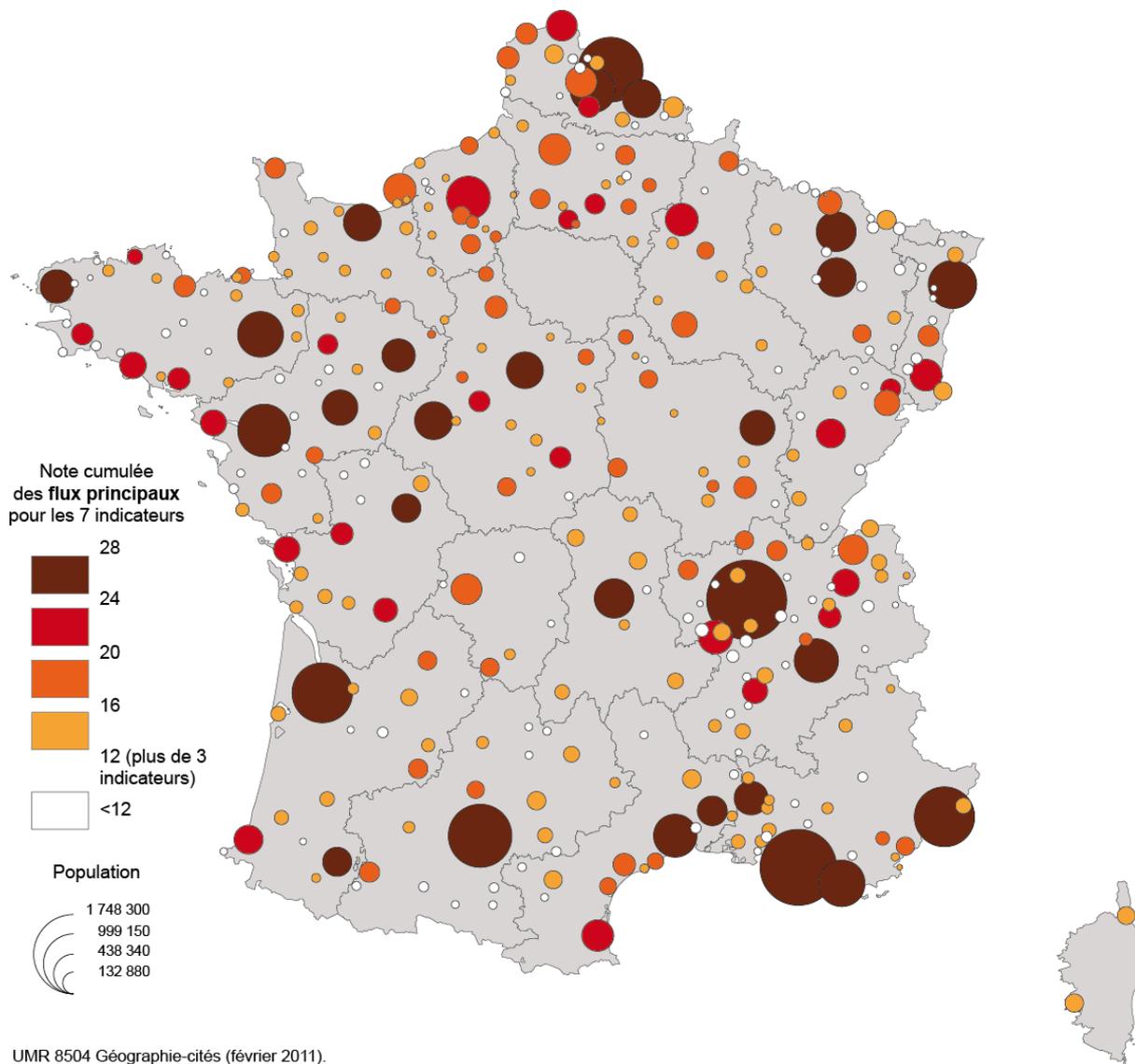
Les 26 systèmes interurbains régionaux ou interrégionaux



Le système interrégional de Paris

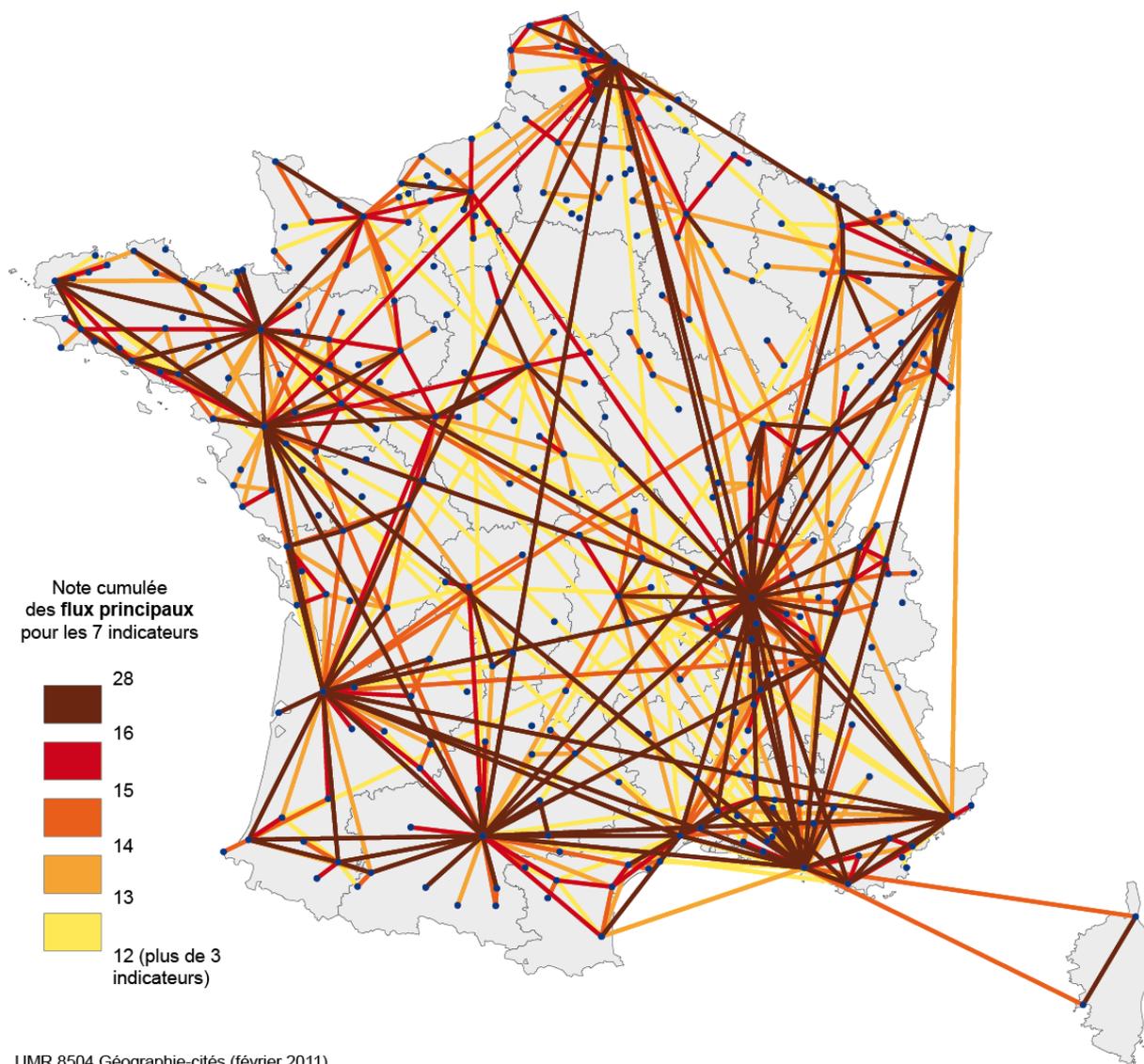


Carte 3 : les liens principaux avec l'aire urbaine de Paris ¹⁹



¹⁹ Extrait du rapport technique de l'UMR Géographique Cités qui a conduit pour le compte de la DATAR l'étude sur « les systèmes urbains français - Liens entre l'aire urbaine de Paris et les autres aires urbaines

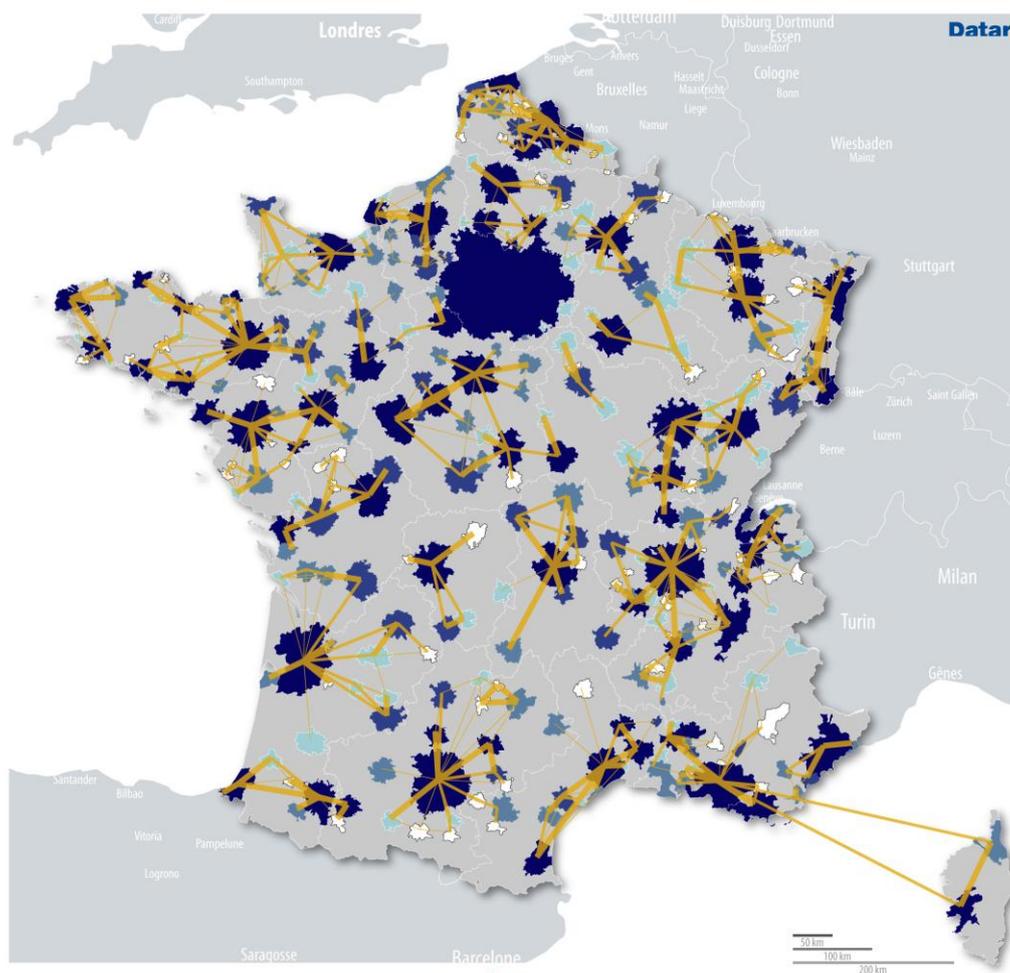
Carte 4 : les liens principaux entre aires urbaines (hors Paris)²⁰



²⁰ Extrait du rapport technique de l'UMR Géographique Cités qui a conduit pour le compte de la DATAR l'étude sur « les systèmes urbains français ».

ANNEXE 4

La métropolisation des aires urbaines françaises



Traitement des données : CNRS Géographies-cités, Datar - Fonds cartographiques : IGN GeoFla - Conception / Réalisation cartographique : Datar ; KH, SH, FF, 2012





**Contact : Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire
et à l'Attractivité Régionale (DATAR)**

**Service « Prospective, Etudes, Observation territoriale et Evaluation »
Mission Métropoles**

Fabien FERRAZZA, Chargé de mission Métropoles
Tél : 01.40.65.11.37 – fabien.ferrazza@datar.gouv.fr