



LIVRE

Vision prospective de l'aménagement
du territoire de l'espace métropolitain toulousain

BLANC

AVRIL 2016

EDITO DU PRÉSIDENT

Depuis sa création en 1703, et en adéquation avec les missions régaliennes qui lui sont confiées, notre institution consulaire a apporté sa contribution aux grands projets d'aménagement qui ont guidé le développement du territoire. La construction et la gestion pendant plus de 50 ans de l'aéroport Toulouse-Blagnac est sans doute l'exemple le plus significatif de cet engagement.

Notre volonté est de donner au tissu économique de notre territoire les moyens de réaliser toutes ses ambitions, qui sont aujourd'hui nombreuses et légitimes. Classée parmi les trois métropoles les plus attractives de France, au sein d'une nouvelle région riche en opportunités, Toulouse connaît un dynamisme économique exceptionnel. Cette effervescence entrepreneuriale, qui s'illustre chaque jour à travers l'émergence de nouvelles pépites innovantes, implique que la plus grande attention soit portée à l'aménagement du territoire.

Mobilité, accessibilité, connectivité sont en effet des enjeux cruciaux pour la compétitivité de nos entreprises et la qualité de vie de leurs salariés. Sur ces questions, nous souhaitons apporter notre expertise de Maison de l'Économie et des Entreprises, en conjuguant les enjeux économiques, urbains et sociétaux à moyen et long termes. Les recommandations qui sont émises sont donc autant de pistes à approfondir avec l'ensemble de nos partenaires des collectivités et des services de l'État. Une nécessité s'impose cependant : agir vite afin de correspondre à la temporalité d'un monde entrepreneurial en constante évolution.

Alain DI CRESCENZO

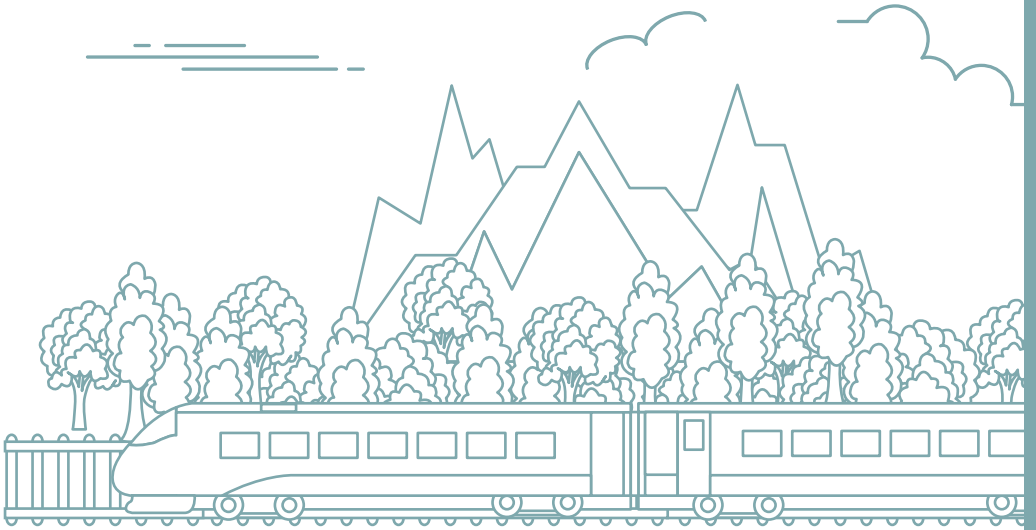
Président de la CCI de Toulouse

INTRODUCTION

En 2008, dans le cadre de l'élaboration des Schémas de Cohérence Territoriale de l'aire urbaine toulousaine, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse a produit en collaboration avec l'ensemble des Elus et des services une « Contribution en faveur du développement du territoire toulousain ». Cette contribution, organisée autour de 3 enjeux majeurs, formulait 16 propositions et constituait la vision stratégique de notre compagnie consulaire en matière d'aménagement du territoire et de développement économique. Huit ans plus tard, les 4 SCoT de l'aire urbaine toulousaine ont été approuvés et sont en ordre de marche dans un environnement territorial en mutation (fusion des régions Midi-Pyrénées et Languedoc Roussillon) où la métropolisation et la construction institutionnelle de l'espace métropolitain représentent désormais des enjeux prospectifs de premier ordre. Pour répondre à cette nouvelle donne, les Elus de la nouvelle mandature consulaire ont souhaité porter une vision prospective pour l'aménagement du territoire de la grande métropole toulousaine avec l'ambition de participer activement à la construction de cet espace métropolitain. En privilégiant la ligne directrice du développement économique et en élargissant le champ de la réflexion à la dimension de l'aire d'influence métropolitaine de Toulouse, ce Livre Blanc de l'Aménagement du Territoire propose une vision prospective de l'organisation, de l'équipement, des fonctionnalités et des ambitions de la métropole régionale.

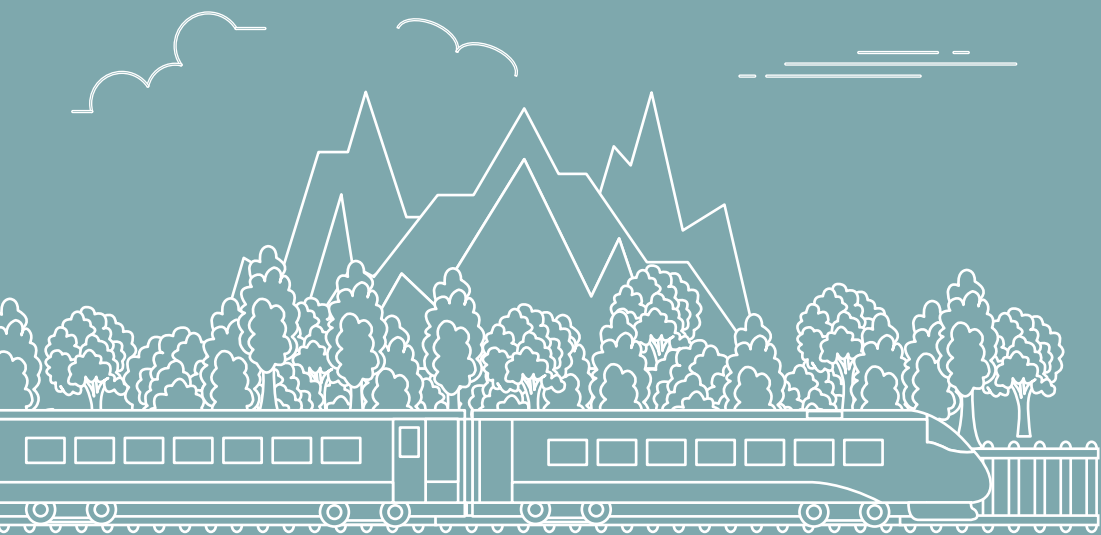
Dans ce cadre, 10 actions « phares » ont été retenues :

- 1 - Renforcer l'accessibilité métropolitaine et accélérer le processus d'ouverture ferroviaire vers l'arc méditerranéen
- 2 - Accompagner l'adaptation et le développement des réseaux de transports en commun
- 3 - Accompagner la réalisation des infrastructures de transports routiers inscrites dans le Schéma Sectoriel des CCI de Midi-Pyrénées
- 4 - Déployer une politique ambitieuse de marketing territorial et fédérer les acteurs de la promotion du territoire métropolitain
- 5 - Développer un quartier d'affaires dans le cœur métropolitain
- 6 - Elaborer une stratégie et un schéma directeur d'offre d'espace d'accueil pour les entreprises et favoriser les opérations de requalification des parcs d'activités vieillissants
- 7 - Préparer les territoires de l'espace métropolitain à l'expansion de « nouvelles économies »
- 8 - Accompagner l'évolution de l'appareil commercial et soutenir le commerce de proximité
- 9 - Favoriser la mise en place d'une politique du logement adaptée et d'un urbanisme raisonné
- 10 - Développer une véritable culture de la coopération et de la complémentarité



- I -

RENFORCER
L'ACCESSIBILITÉ
MÉTROPOLITAINE
ET ACCÉLÉRER
LE PROCESSUS
D'OUVERTURE
FERROVIAIRE
VERS L'ARC
MÉDITERRANÉEN



Les infrastructures de transports et de communications demeurent une condition sine qua non de développement économique. Elles permettent la circulation des personnes, des marchandises et des informations.

L'ouverture et l'accessibilité des espaces métropolitains dépendent de la capacité des différents modes et réseaux de transports à répondre rapidement et efficacement aux besoins en déplacements. Ainsi, la performance des infrastructures de transports et de communications détermine la qualité des échanges et le niveau d'accessibilité par rapport à l'environnement local et extérieur qu'il soit régional, national ou international. Selon l'analyse comparative des 357 aires urbaines européennes de plus de 200 000 habitants réalisée par la DATAR en 2013, il apparaît que Toulouse constitue une des aires urbaines les plus enclavées parmi celles qui composent le profil européen « Affaires ». Selon les conclusions de cette étude, l'accessibilité apparaît sans ambiguïté comme la faiblesse structurelle de Toulouse en Europe. Elle constitue, par voie de conséquence, la plus importante marge de progrès qu'elle aura à combler au regard des performances moyennes exprimées par les 20 métropoles « Affaires » au profil très diversifié présentes en Europe. Cette marge de progrès concerne aussi bien l'accessibilité externe que l'accessibilité interne de l'espace.

Le renforcement de l'accessibilité externe

L'arrivée programmée de la grande vitesse ferroviaire en 2024 constitue un élément structurant majeur. Elle permettra de répondre en partie à la croissance des besoins en matière de déplacements. Toulouse et sa région disposeront enfin du panel complet d'équipements de transports performants. Cependant, le chemin ne sera qu'à moitié parcouru puisque la ligne à grande vitesse s'arrêtera « momentanément » à Matabiau. L'accessibilité nord de l'espace métropolitain se trouvera renforcée mais Toulouse deviendra « un cul de sac ferroviaire ». La poursuite de la grande vitesse ferroviaire vers Narbonne avec un raccord au Y languedocien (ligne Montpellier – Perpignan – Barcelone) constitue donc une priorité et représente un double enjeu d'aménagement du territoire et de développement économique :

- Un enjeu local pour la métropole toulousaine et l'espace régional avec une ouverture vers l'arc méditerranéen et les régions du sud, en particulier avec la Catalogne et sa capitale Barcelone, mais également avec le couloir rhodanien, l'Italie et l'Allemagne.
- Un enjeu international, avec la création d'un grand couloir d'échanges entre le nord-ouest et le sud-ouest de l'Europe. Il s'agit véritablement de constituer un carrefour ferroviaire européen entre l'atlantique et la méditerranée, et entre Madrid et Hambourg.

Le contournement ferroviaire de l'agglomération toulousaine et la question d'une nouvelle traversée centrale des Pyrénées

Le prolongement de la grande vitesse ferroviaire vers Narbonne relance la question récurrente du contournement de l'agglomération toulousaine notamment pour le transport ferroviaire de marchandises. Indépendamment du fait que le transport de matières dangereuses en hyper centre urbain constitue une incohérence majeure en termes de sécurité, la capacité des voies actuelles n'autorise pas une augmentation significative du trafic ferroviaire et l'apport de trains supplémentaires devrait rapidement saturer le réseau.

Ainsi, face à l'impossibilité matérielle et technique de doubler les voies dans l'environnement contraint et restreint de la tranchée Guilhemery, des alternatives de report ou de gestion de trafic devront être mises en place et être opérationnelles avant le prolongement vers Narbonne, ou tout du moins de façon concomitante, pour permettre le passage des trains. L'horizon de réalisation de ces équipements apparaît bien plus lointain que 2030. Cependant l'avenir se prépare dès aujourd'hui.

La question du contournement ferroviaire de Toulouse se trouve également renforcée par les politiques publiques de protection environnementale initiées au cours des années 2000 pour favoriser le développement du trafic ferroviaire de marchandises et limiter la croissance exponentielle du trafic routier.

A plus long terme, une croissance significative du trafic ferroviaire de marchandises entre l'Espagne et la France engendrera la saturation des 2 lignes historiques transfrontalières (le Perthus et Biriadou) et imposera l'aménagement d'une ligne nouvelle entre les 2 pays. Sans présumer de la localisation d'une future Traversée Centrale des Pyrénées (TCP), le sud-ouest de l'espace métropolitain toulousain devrait être concerné et l'accueil d'une telle infrastructure préparé afin d'en tirer le meilleur parti en termes de retombées économiques.

Un réseau ferroviaire métropolitain organisée autour de 3 gares

L'arrivée de la LGV à Toulouse, son prolongement vers Narbonne ainsi que la nécessité de proposer une alternative de contournement du centre-ville préfigurent un réseau ferroviaire métropolitain qui pourrait s'organiser autour de 3 gares : au nord, avec l'aménagement de la nouvelle gare TGV à la périphérie sud de Montauban, au centre avec Toulouse EuroSudOuest (TESO) et au sud-est de Toulouse. Dans cette configuration ferroviaire, l'implantation d'une nouvelle gare LGV devrait être étudiée dans le sud de la métropole, le secteur de Montaudran-Labège pourrait constituer une hypothèse de localisation pertinente.

Le développement de l'internationalisation du trafic aérien de l'aéroport de Toulouse - Blagnac

Si l'amélioration de l'accessibilité de l'espace métropolitain toulousain passe par la réalisation d'infrastructures ferroviaires, l'arrivée de la LGV permettra également un développement du trafic aérien international.

Le nouvel équipement ferroviaire contribuera également à un élargissement significatif de la zone de chalandise (la zone d'attractivité optimale d'une gare TGV s'étend à environ 1 heure de trajet en automobile) et à un renforcement de l'accessibilité des territoires plus éloignés. Ainsi, un plus grand nombre de voyageurs sera susceptible de profiter de la nouvelle complémentarité air/fer à grande vitesse. L'aéroport de Toulouse-Blagnac propose une quinzaine de destinations françaises et près de quatre-vingts destinations internationales. Véritable porte d'entrée stratégique du territoire métropolitain, l'aéroport totalise près de 100 000 mouvements par an, et la fréquentation a plus que doublé en 10 ans pour dépasser 7,6 millions de passagers en 2015, avec une véritable diversification des origines-destinations.

Paris représente 42 % du trafic. En 10 ans, la destination francilienne a évolué de 12 % (+ 330 000 passagers) pendant que la fréquentation annuelle de l'ensemble des autres destinations françaises a progressé de 67 % (+ 470 000 passagers) et la fréquentation internationale a augmenté de 85 % (+ 1,45 million).

L'internationalisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac se poursuit et devrait se renforcer sous l'effet conjugué de l'arrivée de la LGV et d'une prise de participation de capitaux étrangers dans la structure aéroportuaire.

Un engagement total de la CCI de Toulouse

Dans le domaine de la réalisation des futures infrastructures de transport ferroviaire, l'arrivée de la LGV en 2024 ouvre le chantier du prolongement de la ligne vers Narbonne et pose la question du contournement ferroviaire du transport de marchandise. La CCI de Toulouse s'attachera à favoriser et à accélérer le processus d'ouverture vers l'arc méditerranéen dans ses prises de position, ses diverses contributions et les avis relatifs au document d'urbanisme généraux. A très court terme, nos services se préparent à organiser ou à participer à des actions de soutien et de lobbying en faveur de la réalisation rapide de la LGV Bordeaux / Toulouse. Les conclusions récentes émises par la commission d'enquête publique relative au projet de ligne nouvelle Bordeaux / Dax et Bordeaux / Toulouse nous paraissent non exhaustives, et l'avis favorable du Ministre des Transports nous renforce dans nos convictions. La rentabilité économique du tronçon Bordeaux / Toulouse ne peut pas être remise en cause et nous nous tenons prêt à mobiliser une nouvelle fois les entreprises pour faire aboutir ce projet.

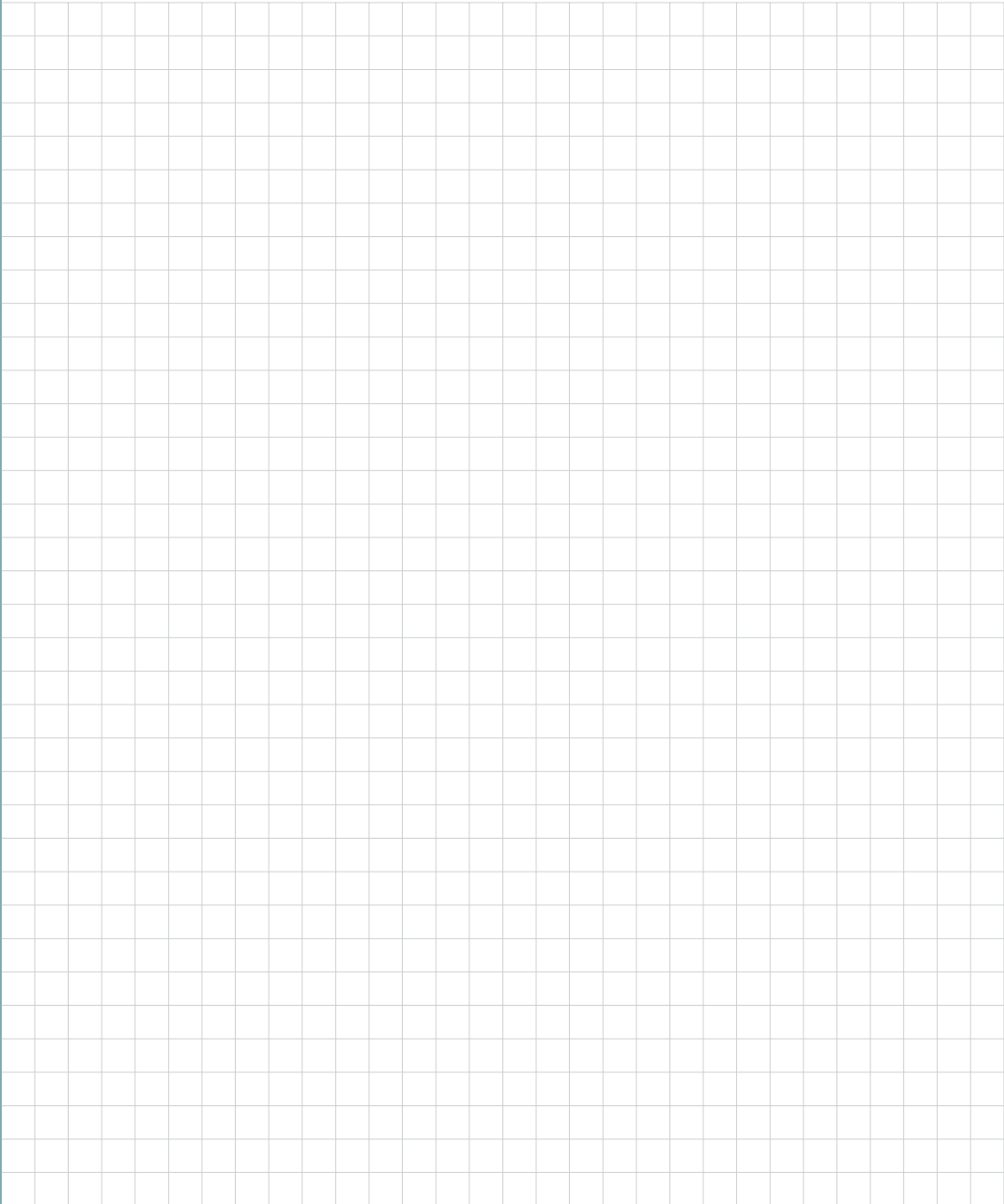
Aux côtés des autorités organisatrices des transports et des multiples partenaires institutionnels, la Chambre de Commerce et d'Industrie continuera à apporter son expertise, ses conseils et son soutien technique pour rechercher des alternatives au passage du fret ferroviaire dans le centre-ville. Il s'agit de conserver les emplacements réservés inscrits aux différents documents d'urbanisme et destinés à un éventuel contournement ferroviaire de Toulouse. Il s'agit également de préserver la possibilité foncière de réaliser un pôle d'échange fer/métro dans le secteur de Gramont-Argoulets. Une attention particulière devra également être portée au niveau de la desserte et de l'accessibilité du Marché d'Intérêt National de Toulouse. Cette base logistique pour les produits alimentaires (2^e après Rungis) constitue, en effet, un fleuron de l'agro-alimentaire et une vitrine du savoir-faire et de la qualité régionale.

La CCI de Toulouse mobilisera les acteurs locaux pour soutenir les projets d'intérêt général en rappelant que le renforcement de l'accessibilité métropolitaine tant ferroviaire qu'aérienne constitue une priorité structurelle majeure.

Enjeux majeurs et prioritaires

- Ⓞ Poursuivre la grande vitesse ferroviaire vers Narbonne
- Ⓞ Réaliser le contournement ferroviaire de Toulouse
- Ⓞ Favoriser l'internationalisation du trafic aérien de l'aéroport de Toulouse / Blagnac

NOTES





- II -

ACCOMPAGNER
L'ADAPTATION ET
LE DÉVELOPPEMENT
DES RÉSEAUX
DE TRANSPORTS
EN COMMUN



L'organisation et le développement des réseaux de transports en commun reposent en grande partie sur des critères "naturels" de densité de population. Le pôle urbain toulousain présente la particularité de posséder la plus faible densité de population par rapport aux autres grandes métropoles de l'hexagone et de s'inscrire dans un territoire géographiquement très étendu.

Un développement de l'usage des transports en commun

Les efforts réalisés depuis deux décennies par les diverses collectivités autorités organisatrices des transports portent leurs fruits. L'usage des transports en commun se développe tant et si bien que la métropole toulousaine fait désormais figure de bon élève. Selon les résultats de la dernière Enquête Ménages Déplacements (réalisée par Tisséo en 2013 sur un périmètre de 167 communes correspondant approximativement aux limites du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine), le nombre de déplacements quotidiens (tout mode de transport confondu) dans le périmètre du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine s'élève à 3,8 millions. En 2025/2030, compte tenu de la croissance démographique, c'est 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires que les réseaux devront être en capacité d'absorber.

Entre 2004 et 2013, la part modale des transports en commun est passée de 9 % à 13 % dans le périmètre du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine pendant que la part modale de la voiture diminuait de 64 % à 60 %. En 2013, le réseau Tisséo a transporté près de 170 millions de passagers et sa fréquentation a plus que doublé en dix ans. Le trafic ferroviaire interne à l'aire urbaine représente plus de 7 millions de passagers.

Parallèlement, l'évolution des pratiques de mobilité s'est accompagnée d'une forte croissance des déplacements intermodaux (combinaisons de plusieurs modes au sein d'un même déplacement). En 2013, dans le périmètre du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine, 15 % des déplacements combinent transports collectifs et voiture particulière (77 000 déplacements par jour). Cette tendance se traduit par une saturation régulière des parkings relais aménagés aux extrémités des lignes du métro ou à proximité des gares TER.

Les infrastructures de transport en commun à privilégier

L'arrivée de la LGV dans le centre-ville et l'ambition de créer un pôle d'échange multimodal à Matabiau doublé d'un vaste programme de requalification et de réorganisation urbaine constituent un chantier très important pour les collectivités en charge des transports en commun et les partenaires de la planification urbaine. Selon les orientations du programme, le site devrait passer d'une fréquentation annuelle de 9 millions de personnes à une fréquentation de 20 millions de personnes tout mode de transport confondu.

La récente mise en révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU), début 2015, s'inscrit dans une adaptation des politiques et des infrastructures de transport en commun par rapport aux nouvelles pratiques de déplacements.

Pour notre compagnie consulaire, une desserte performante des grandes zones d'emplois de l'agglomération toulousaine demeure une priorité et doit constituer un axe fort du nouveau Plan de Déplacements Urbains. En effet, les entreprises étant le premier contributeur du financement des transports en commun avec la taxe du versement transport, il n'est pas concevable que des difficultés de circulation freinent l'activité des entreprises et représentent une menace pour la pérennité des activités économiques.

Ainsi, pour favoriser la croissance et la compétitivité des entreprises de la grande agglomération toulousaine, il est impératif que les grandes zones d'emplois du nord-ouest et du sud-est soient directement reliées au centre-ville de Toulouse, et à Toulouse EuroSudOuest notamment. A terme, disposer d'une liaison en transport en commun directe et performante, d'une part entre l'aéroport et le futur pôle multimodal Matabiau, et d'autre part entre ce futur pôle multimodal et tous les secteurs d'activité du sud-est toulousain constituerait un avantage comparatif déterminant en matière d'attractivité économique des grands comptes et des sièges sociaux.

Cependant, compte tenu des multiples hypothèses de desserte et de tracé proposées par les collectivités locales, un compromis partagé doit être recherché, le plus rapidement possible, par l'ensemble des acteurs. La notion de temps est essentielle pour les entreprises, la programmation rapide de ces équipements doit donc être mise en œuvre. Le métro représente le moyen de transport collectif le plus rapide et le plus efficace en milieu urbain dense. La création, sinon l'extension ou le prolongement de lignes de métro peuvent constituer des orientations de développement préférentielles du réseau de transport collectif de l'agglomération toulousaine. Le prolongement de la ligne A du métro, depuis la station de Balma/Gramont vers la clinique de l'Union permettrait de désengorger un secteur aujourd'hui totalement saturé et d'ouvrir de nouveaux espaces à une densification forte.

Pour les territoires plus excentrés et moins denses par rapport au cœur de l'agglomération toulousaine, la desserte doit être assurée par des modes plus légers de transports en commun. Le succès du concept de bus « Linéo », incite à développer largement cette formule. Ce mode de déplacement intermédiaire entre le tram et le bus traditionnel offre régularité, fréquence et rapidité car il est prioritaire par rapport au réseau routier, et propose des points de correspondance avec des axes lourds de transport en commun (stations de métro, de tram ou de train). Par ailleurs, sa mise en œuvre ne nécessite pas de grands travaux d'aménagement et son coût est réduit.

Pour une desserte performante des parcs d'activités et la création d'un schéma directeur métropolitain des transports et de la mobilité

A l'instar de notre avis en faveur de l'arrivée du métro jusqu'à Labège, notre positionnement de principe dans les réflexions à venir au niveau de l'organisation et du développement des réseaux de transports en commun, demeurera la desserte performante des grandes zones d'emplois.

A l'échelle de l'espace métropolitain de l'agglomération toulousaine, une meilleure articulation entre le réseau ferroviaire et le réseau structurant des transports collectifs urbains devrait être recherchée avec un cadencement performant. Il s'agit de mettre en œuvre un véritable RER toulousain capable d'absorber les flux de trafic liés à la mobilité pendulaire et d'assurer une redistribution efficace vers le cœur métropolitain et les principaux espaces d'emplois.

Parallèlement, les efforts conduits en matière de tarification intermodale méritent d'être poursuivis.

L'adaptation du réseau de transport en commun passe également par la recherche d'un maillage plus efficace entre mode lourd et léger, et d'une meilleure complémentarité avec le mode routier. De nouveaux échangeurs routiers performants, connectés aux principales infrastructures de transports en commun existantes ou programmées doivent être aménagés et disposer de parkings afin de faciliter le co-voiturage et l'auto-partage. Tel que proposé par le syndicat Mixte des Transports en Commun, la CCI de Toulouse souligne l'intérêt de développer les places des parkings relais (P+R) afin de proposer des solutions alternatives à la voiture en secteurs urbains denses.

Portées par le développement du numérique et de la connectivité, les nouvelles pratiques de mutualisation du transport individuel constituent une tendance vertueuse qu'il convient d'encourager.

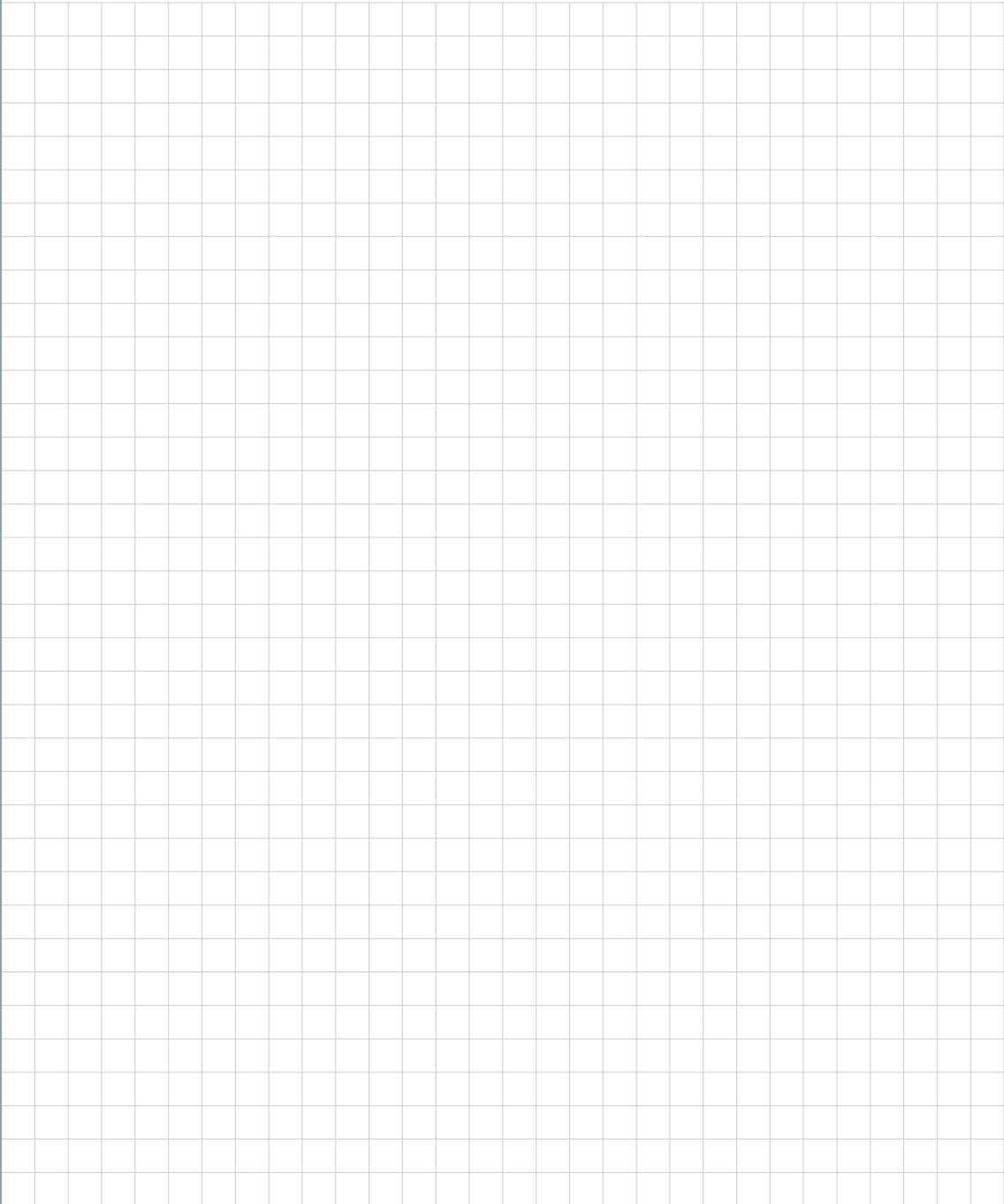
Dans ce cadre, la création d'un schéma directeur métropolitain des transports et de la mobilité permettrait une meilleure coordination des Autorités Organisatrices des Transports en vue de créer un plan de déplacements métropolitains et un réseau de transports «intégrés» au niveau métropolitain.

Les bons résultats de fréquentation des différents réseaux de transports collectifs et la nécessité d'une optimisation économique imposent une mise en œuvre du bon mode de transport au bon endroit et la recherche de synergies entre les acteurs à travers une approche multimodale.

Enjeux majeurs et prioritaires

- ⊙ Réaliser une liaison de métro connectée à Toulouse EuroSudOuest desservant d'une part l'aéroport et les principaux sites aéronautiques, et d'autre part les secteurs du sud-est toulousain.
- ⊙ Prolonger les infrastructures « lourdes » de transport en commun existantes, notamment en améliorant leur capacité en termes de fréquentation

NOTES





- III -

ACCOMPAGNER
LA RÉALISATION DES
INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORTS
ROUTIERS INSCRITES
DANS LE SCHÉMA
SECTORIEL DES CCI
DE MIDI-PYRÉNÉES



Vecteurs de la circulation des personnes et des marchandises, les infrastructures de communication sont organisées en étoile autour de Toulouse. Cette structuration en étoile des réseaux routiers et ferroviaires ne facilite pas les relations transversales entre les territoires périphériques, et la convergence des flux de déplacements en un seul point provoque de multiples nuisances et encombrements.

L'amélioration et la modernisation des réseaux routiers demeurent d'actualité, particulièrement au niveau régional pour le désenclavement de certaines parties de la région, avec en sus un enjeu majeur pour « assurer une continuité autoroutière entre Toulouse et les villes moyennes de Midi-Pyrénées ».

Schéma sectoriel d'Aménagement du Territoire des CCI de Midi-Pyrénées

Engagée aux côtés des autres CCI de Midi-Pyrénées dans un Schéma Sectoriel d'Aménagement du Territoire, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse s'attachera à promouvoir et à soutenir la réalisation des infrastructures routières selon un principe de hiérarchisation. En effet, compte tenu de la baisse des dotations publiques en matière de financement des infrastructures de transports, un principe de hiérarchisation a été collégialement proposé, il s'agit de :

- Prioriser les opérations engagées sur le précédent Programme De Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI) et les mener impérativement à leur terme dans le cadre du volet routier du Contrat de Projets Etat Région (CPER) à venir,
- Intégrer dans ce même délai les capacités de mise en concession à même de résoudre les retards de programmation et de réalisation,
- Apprécier les opérations nouvelles à même de s'inscrire dans une stratégie à plus long terme.

Ainsi, selon la logique de cette hiérarchisation et au titre du prolongement PDMI/CPER et d'une mise en concession, les opérations de mise à 2X2 voies sont prioritaires pour :

- L'A68-RN88-A75 (Toulouse-Albi-Rodez), vers Lyon
- RN124 (Toulouse-Auch), raccordé à terme à l'autoroute Langon/Pau
- RN20 (Déviation Ax-les-Thermes)
- RN126 (Toulouse-Castres)
- RN125 (Déviation de Saint-Béat, amélioration de l'existant)

Par rapport aux opérations nouvelles à dimension régionale et nationale stratégique, les opérations de mise à 2X2 voies concernent :

- RN20-E9 vers l'Espagne et Barcelone
- RN21 (Euro 21, Tarbes-Auch-Agen-Limoges)

Promouvoir un contournement raisonné et raisonnable de l'agglomération toulousaine

Point de convergence des principales infrastructures routières de Midi-Pyrénées, Toulouse se retrouve quotidiennement en situation d'asphyxie, voire de paralysie de la circulation routière en cas d'incident mineur.

Après une période de hausse de trafic importante, les voiries rapides structurantes connaissent actuellement des évolutions plus modérées. Selon l'Observatoire SGGD (Systèmes Gestion Globale des Déplacements), le trafic moyen de la rocade a augmenté de 15 % en dix ans, mais la hausse n'est plus que de l'ordre de 2 % sur les cinq dernières années. Entre 2009 et 2012, la quasi-totalité des portions de rocades et des grands axes structurants ont enregistré une croissance significative du trafic routier. Ainsi la portion comprise entre Le Chapitre et Bordelongue observe une croissance de plus de 10 %, correspondant au passage quotidien d'environ 136 000 véhicules.

Le nord-ouest de l'agglomération apparaît comme un cas particulièrement préoccupant avec un trafic routier qui continue de croître rapidement sur des voies de plus en plus congestionnées (+ 10 à 15 % en cinq ans sur l'axe A621 – RD902). Au cours de la précédente décennie, le débat public organisé sur l'opportunité d'un grand contournement autoroutier de Toulouse s'est conclu par le rejet du projet. Les différentes hypothèses de contournement proposées, principalement pour dévier le trafic de transit, engendraient des impacts environnementaux et humains trop lourds au regard de l'intérêt du projet.

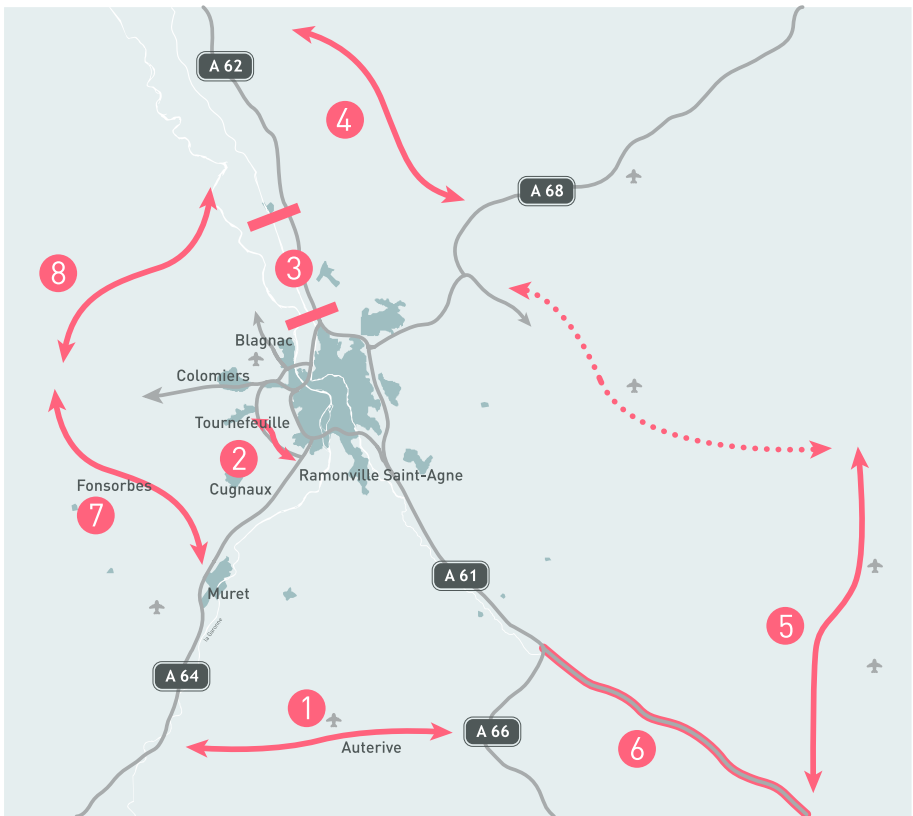
Aujourd'hui, compte tenu de l'avancée significative du projet de voie rapide Castres – Toulouse, la préfiguration d'un contournement routier de l'agglomération toulousaine prend forme et notre compagnie consulaire souhaite appuyer cette orientation en militant pour un contournement « raisonné et raisonnable ». Le principe d'un contournement « raisonné et raisonnable » repose sur des aménagements de voies routières existantes qui, même si elles n'assurent pas une continuité linéaire de déviation du trafic de transit ou d'échanges entre le nord et le sud, ou entre l'est et l'ouest, permettent des reports de trafic sur certains axes majeurs.

En d'autres termes, il ne s'agit pas de créer de nouveaux linéaires dans des espaces agricoles ou naturels, mais d'utiliser le réseau existant en améliorant sa capacité.

Dans ce cadre, plusieurs axes apparaissent stratégiques :

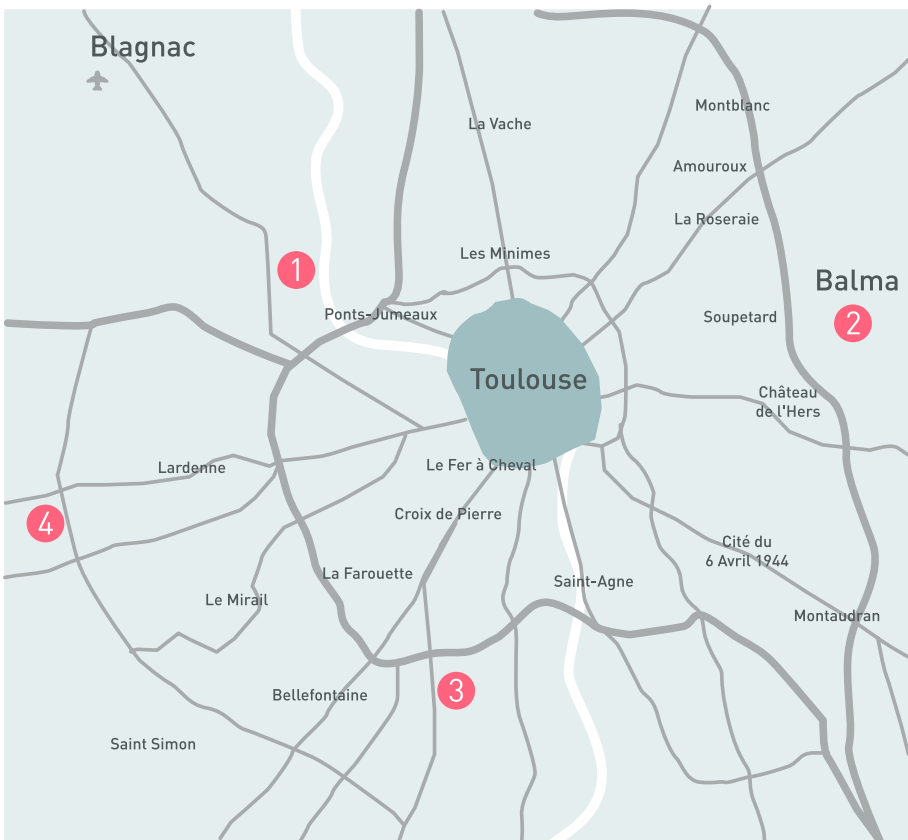
- 1 - Au sud « le barreau d'Auterive » entre l'A64 au niveau de Capens et la jonction avec l'A66 dans le secteur de Nailloux,
- 2 - Au sud-ouest entre l'A64 (Toulouse/Tarbes) et la Rocade Arc en Ciel, aménagement de l'avenue du Général Eisenhower. Il s'agit de compléter le réseau par la réalisation d'un itinéraire continu de bonne capacité de l'A62 (Toulouse/Bordeaux) à l'A64 grâce à un nouveau franchissement de Garonne, au prolongement de la RD902, au Fil d'Ariane, à la voie Arc-en-Ciel

- et au réaménagement du boulevard Eisenhower en voie à grande capacité jusqu'à l'échangeur du Chapitre complété,
- 3 - Au nord l'accessibilité routière à l'aéroport international depuis les réseaux primaires et secondaires d'agglomération doit également être améliorée par la réalisation de deux franchissements supplémentaires de la Garonne : le premier entre Beauzelle et le secteur de Grenade/Castelnau-d'Estretfonds, notamment pour désenclaver le nouveau Parc des Expositions (PEX et créer une nouvelle entrée nord de l'agglomération toulousaine), le second pour mailler les boulevards urbains multimodaux,
 4. Au nord-est entre l'A62 dans le département de Tarn-et-Garonne au sud de Montauban et l'A68 (Toulouse/Albi) dans l'axe Villemur-sur-Tarn, Bessières, Saint-Sulpice,
 5. Au sud-est, création d'une voie rapide entre Castelnaudary, Revel et Castres pour une connexion avec la future voie rapide Castres – Toulouse,
 6. Au sud mise à 2X3 voie de l'A61 (Toulouse/Narbonne) entre la bifurcation de l'A66 vers Pamiers – Foix et la jonction avec l'A9 à Narbonne,
 7. Au sud-ouest entre Muret et Saint-Lys jusqu'à la déviation de Fontenilles,
 8. A l'ouest entre Fontenilles et Grenade en y intégrant la nouvelle voie dite « Airbus ».



Résoudre les principaux dysfonctionnements routiers de l'agglomération toulousaine

Quotidiennement, les rocades toulousaines et le réseau routier périphérique se retrouvent en situation de paralysie du trafic automobile. Ces dysfonctionnements occasionnent de nombreux retards pour les salariés des entreprises et les usagers de la route. La persistance ou l'aggravation des problèmes de circulation automobile sont de nature à remettre en cause la compétitivité économique des entreprises, et apparaissent peu compatibles avec l'image d'excellence économique de la métropole toulousaine. Plusieurs secteurs doivent ainsi faire l'objet d'aménagements conséquents pour retrouver des conditions de mobilité propice au développement de l'activité économique et à l'attractivité du territoire :



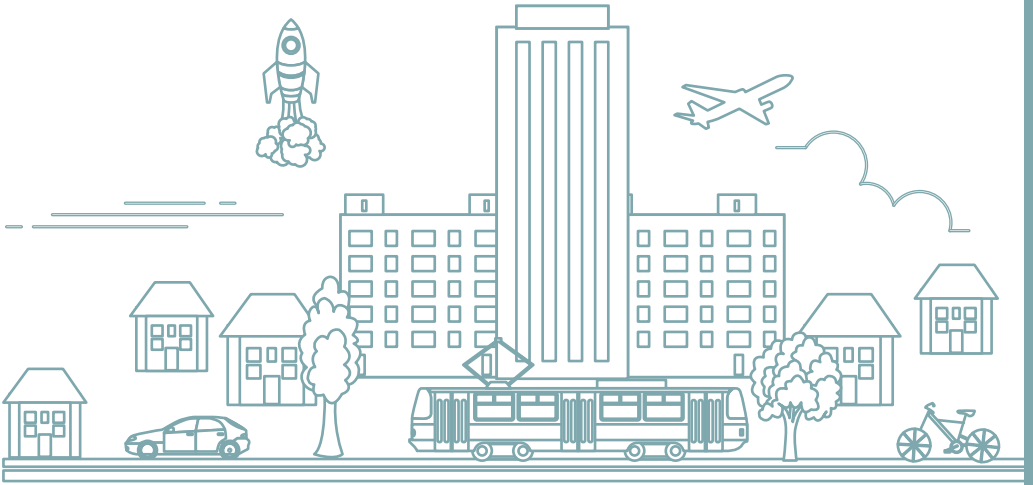
1 - Au nord-ouest dans le secteur de Blagnac : l'amélioration de la desserte du nord-ouest de l'agglomération toulousaine constitue une question majeure. Quotidiennement, cette grande zone d'emplois liée à l'industrie aéronautique est paralysée par la saturation du trafic routier. Il y a urgence pour que de nouveaux aménagements viaires soient réalisés, principalement sur les communes de Colomiers et de Blagnac.

- 2 - A l'est, au niveau de Balma/Gramont : point de départ de la ligne A du métro, le secteur a connu au cours des dernières années une importante densification qui s'est traduite par la construction de nombreux logements et l'installation de multiples activités tertiaires. La croissance du trafic automobile associée à la fonction de parking relais congestionne totalement la zone. La CCI de Toulouse propose que de nouvelles voies d'évacuation des flux automobiles soient aménagées en direction de l'est et du nord-est, pour rejoindre la route de Lavaur et la barrière de péage dite de l'Union.
- 3 - Au sud dans le secteur de l'Oncopole, qui n'est desservi qu'indirectement depuis la rocade toulousaine. L'aménagement d'un échangeur direct ainsi qu'une desserte performante en transport en commun permettrait de donner un nouvel élan économique à cet espace « porte d'entrée du sud-ouest toulousain ».
- 4 - Au sud-ouest au niveau de la RD923 qui relie actuellement la Rocade Arc-en-Ciel (D980) à la D23 à Toulouse. Cet axe fait l'objet d'un projet de prolongement en voie express, jusqu'à Cugnaux connu localement comme la Voie du Canal Saint-Martory. A terme, la CCI de Toulouse soutient que le projet puisse même atteindre Frouzins avec une déviation de Cugnaux par l'ouest. L'objectif du projet est de fluidifier le sud-ouest toulousain (Tournefeuille, Plaisance-du-Touch, La Salvetat Saint-Gilles...) au moyen d'un nouveau réseau routier capacitair.

Pour répondre aux enjeux de réalisation des grandes infrastructures de transports essentielles au dynamisme économique de Midi-Pyrénées, la CCI de Toulouse mène des actions de lobbying auprès des pouvoirs publics et des différentes collectivités concernées. Parallèlement, nous porterons une attention particulière à l'élaboration des documents de planification territoriale et autres schémas d'orientations généraux ou thématiques, de façon à préserver certaines réserves foncières et emplacements réservés. Les documents d'urbanisme doivent prendre les mesures nécessaires ou conservatoires à long terme, et en particulier réserver ou protéger les emplacements afin de permettre la réalisation ou la modernisation des infrastructures essentielles à l'attractivité de la métropole.

Enjeux majeurs et prioritaires

- ⊗ Désengorger Toulouse et fluidifier les déplacements pour dynamiser l'économie et assurer la productivité des entreprises
- ⊗ Fluidifier l'espace métropolitain en améliorant l'accessibilité routière



- IV -

DÉPLOYER
UNE POLITIQUE
AMBITIEUSE
DE MARKETING
TERRITORIAL
ET FÉDÉRER
LES ACTEURS
DE LA PROMOTION
DU TERRITOIRE
MÉTROPOLITAIN



En matière de marketing territorial, les métropoles cherchent à renforcer leur attractivité et sont par conséquent en concurrence pour attirer des entreprises, des emplois et des sièges sociaux.

Structuration d'un marketing territorial

Si l'agglomération toulousaine accusait un certain retard dans le domaine de la promotion territoriale, les efforts entrepris ont permis de structurer une offre avec une présence continue depuis 2005 aux principaux salons de promotion immobilière (MIPIM et SIMI). La création d'une Agence de Développement Economique en 2013 (Invest In Toulouse), est venue compléter le dispositif local de marketing territorial et la marque chapeau « So Toulouse » accompagne désormais acteurs et investisseurs. Plus récemment, une agence d'attractivité a été créée, fusionnant en une même structure l'agence de développement, l'office de tourisme et la SEM congrès, afin de réaliser les actions de marketing territorial les plus efficaces possibles, de renforcer la promotion auprès des investisseurs et des entreprises et de dynamiser le tourisme d'affaires et le tourisme d'agrément.

Désormais, les politiques de marketing territorial privilégient une approche holistique de l'attractivité où l'ensemble des facteurs sont en interaction : cadre de vie, attractivité économique, résidentielle, académique, touristique, événementielle et s'adressent simultanément aux entreprises et aux citoyens. Il s'agit de séduire le plus grand nombre en s'appuyant sur une communication protéiforme.

En matière d'attractivité, les atouts de la métropole toulousaine sont nombreux :

- 4^e ville de France après Paris, Marseille et Lyon.
- L'agglomération de Toulouse accueille plus de 15 000 nouveaux habitants par an.
- Plus de 4 000 créations d'emplois dans le secteur privé : le plus fort taux de création d'emplois (moyenne annuelle sur les 5 dernières années)
- 1^{ère} destination universitaire prisée par les étudiants (L'Etudiant 2015)
 - 120.000 étudiants
 - 15.000 étudiants étrangers
- La ville la plus attractive de France pour investir (Explor'Immo-2015)
- Le plus fort taux de fonctions supérieures stratégiques des cadres hors Paris (INSEE -2014)
- La ville privilégiée par les cadres pour travailler et vivre (APEC -2014)
- N°1 dans le monde pour les activités aéronautiques commerciales,
- N°1 en Europe des activités spatiales
- N°1 en France pour les systèmes électroniques embarqués
- Près de 3 000 entreprises et 38 000 emplois dans le secteur numérique
- 5 % du PIB dédié à la R&D (1^{ère} région française) (2014)
- 21 000 chercheurs
- 40 % de cadres dans la R&D

Au cours des précédentes années, en partenariat avec les principales collectivités territoriales de la grande agglomération toulousaine, notre compagnie consulaire a joué un rôle fédérateur pour enclencher la promotion économique du territoire toulousain. Forte de cette expérience fédératrice, la CCI de Toulouse entend poursuivre son action et participer à l'adaptation nécessaire et au renforcement de la politique de marketing territorial. Elle est, d'ores et déjà, co-fondatrice de l'agence d'attractivité, et partie prenante de l'élaboration du schéma de développement économique de la métropole, qui vise à construire un pacte composé de 20 projets structurants, répartis en 4 programmes : pactes stratégiques, qualité d'accueil, attractivité et proximité.

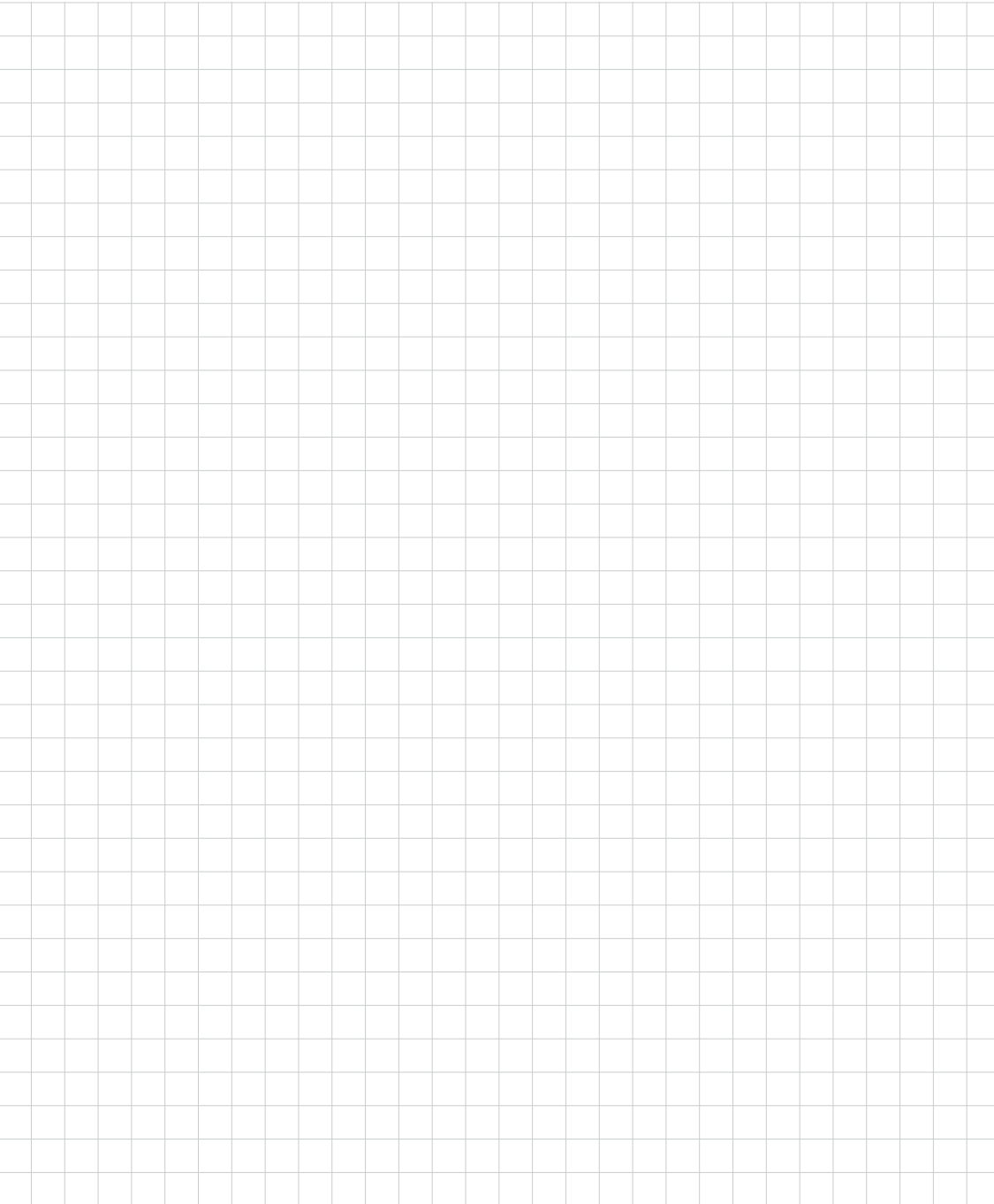
Pour la CCI de Toulouse, l'élargissement progressif du champ territorial de la promotion toulousaine constitue un véritable chantier d'envergure. Idéalement, pour tendre vers une cohérence et une identité territoriale, le champ de la promotion devra par la suite être étendu aux SCOT périphériques et aux villes moyennes concernées.

Interface naturelle entre les entreprises et les collectivités, nos compagnies consulaires départementales, aujourd'hui regroupées sous la même entité de Chambre de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées, proposent une intégration plus forte des entreprises dans la gouvernance et la mise en œuvre d'une politique de marketing territorial ambitieuse. La poursuite d'une politique de réalisation de grands équipements métropolitain et l'instauration d'un événement majeur constitue également des points à valoriser. C'est bien de notre capacité de mise en synergie des différentes gouvernances que dépend l'efficacité d'un marketing territorial métropolitain ambitieux.

Enjeux majeurs et prioritaires

- ⊙ Montée en puissance de l'agence d'attractivité avec une politique de marketing territorial ambitieuse
- ⊙ Développer une gouvernance élargie du marketing territorial

NOTES





- V -

DÉVELOPPER
UN QUARTIER
D'AFFAIRES
DANS LE CŒUR
MÉTROPOLITAIN



L'opportunité Matabiau

L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse et la restructuration nécessaire de la gare Matabiau dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest offrent l'occasion de repenser un morceau de ville et de s'interroger sur les fonctions à lui attribuer.

Véritable pôle d'échanges multimodal de centre-ville, la gare Matabiau accueille environ 9.5 millions de voyageurs chaque année. Avec la mise en service de la ligne à grande vitesse Toulouse Bordeaux, la fréquentation annuelle devrait atteindre 18 millions de voyageurs. Ainsi, de 55 000 voyages par jour, le site devra accueillir 110 000 voyages par jour en 2024 et 165 000 lorsque la ligne sera prolongée vers Narbonne. Si la volonté de créer un véritable pôle économique au cœur de la ville est actée, la nature des activités pressenties ainsi que les espaces d'accueil qui leur seront réservés ne sont pas définis. S'agit-il de développer une offre de bureaux pour des activités tertiaires, ou s'agit-il de constituer un véritable quartier d'affaires ? L'absence d'un quartier d'affaires à Toulouse est régulièrement évoquée, et cette carence constitue un handicap pour attirer les « grands comptes », les fonctions de décision et de commandement, les sièges sociaux, les grands groupes industriels et bancaires.

Vers la définition d'un programme ambitieux

Fortement impliquée aux côtés des professionnels de l'immobilier d'entreprises et des collectivités locales, notre compagnie consulaire s'est toujours positionnée en faveur de la création d'un quartier d'affaires ambitieux dans la métropole toulousaine. Au regard des enseignements et des expériences passées, la création d'un quartier d'affaires dans le cadre de Toulouse EuroSudOuest peut être l'occasion de faire émerger et de porter un véritable projet de développement économique reposant pour partie sur l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

L'implantation d'un tel équipement en milieu urbain dense soulève de nombreuses problématiques quant à son articulation avec les multiples fonctions du site. L'insertion du futur quartier d'affaires dans son environnement, et en particulier son accessibilité, son périmètre, ses cibles, sont autant de questions qui impliquent la concertation d'une multitude d'acteurs, parmi lesquels notre compagnie consulaire se propose d'apporter ses capacités d'expertises économiques, commerciales, immobilières...

Pour rivaliser avec l'offre proposée dans les autres métropoles nationales et européennes, nous estimons que la surface dédiée aux activités tertiaires doit atteindre un minimum de 500 000 m² de bureaux. A titre de comparaisons, le quartier d'affaires Euratlantique à Bordeaux proposera également à terme 500 000 m² de bureaux. Lyon La Part Dieu, 2^e quartier d'affaires de France offre actuellement 850 000 m² et Euroméditerranée à Marseille 650 000 m².

Compléter le développement d'un quartier d'affaires par la réalisation d'un nouveau centre des congrès

Nous proposons l'engagement d'une réflexion approfondie entre les acteurs publics et privés afin de préciser les contenus thématiques et les complémentarités fonctionnelles à mettre en œuvre dans le futur quartier d'affaire.

Centres de décisions et services à valeur ajoutée aux entreprises ? Banques, assurances ? Entreprises du numérique ? Les activités ciblées au cœur de ce nouveau hub européen d'affaires devront proposer une haute qualité environnementale et des services : conciergerie, crèches, restaurants d'entreprises et commerces de proximité. Ils seront constitutifs d'une ville créative, habitée, ouverte et connectée. Le quartier d'affaires devra associer une image d'excellence économique des secteurs phares de la métropole toulousaine à des spécificités innovantes et porteuses telles que « smart city (ville intelligente) » par exemple.

Parmi les complémentarités fonctionnelles envisageables, l'aménagement du nouveau centre des congrès à Toulouse EuroSudOuest permettrait de proposer un vaste espace de promotion pour les activités regroupées dans le quartier d'affaires. Dissocié du nouveau parc des expositions en cours de réalisation, un centre des congrès à cet emplacement représenterait un formidable levier d'attractivité économique. Cette nouvelle infrastructure d'accueil pourrait également constituer une vitrine pour la promotion économique de l'espace métropolitain. Il s'agit de faire de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire un outil de développement économique en proposant aux entreprises un espace d'accueil toulousain et national inédit et une vitrine du savoir-faire régional.

Réaliser une liaison en transport en commun performante entre Matabiau et l'aéroport de Toulouse – Blagnac

L'aéroport de Toulouse-Blagnac étant considéré comme un aéroport de centre-ville, la métropole toulousaine dispose, avec la gare TGV de Matabiau, de deux infrastructures majeures de transports de voyageurs situées en centre-ville. Cette situation particulière dans le paysage métropolitain de l'hexagone peut constituer un avantage déterminant pour attirer les « grands comptes », les fonctions de décision et de commandement et les sièges sociaux. Ces activités, à la recherche d'une hyper-centralité urbaine sont en effet attentives à la proximité et à la complémentarité des grandes infrastructures de transports. Cependant, actuellement, le temps d'accès entre l'aéroport et la gare est trop long et l'aménagement d'un quartier d'affaires, dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest, ne peut pas se concevoir sans une amélioration significative de l'accessibilité par la réalisation d'une liaison en transport en commun performante entre les deux infrastructures. La mise en relation directe de l'aérien et du ferroviaire à grande vitesse représente un facteur d'attractivité économique particulièrement important pour la métropole toulousaine et constitue un des enjeux majeurs auquel le projet de 3^e ligne de métro devra répondre.

Enjeux majeurs et prioritaires

- ⊙ Aménager un quartier d'affaires ambitieux complété d'un centre des congrès
- ⊙ Réaliser une liaison en transport en commun express entre l'aéroport et Toulouse EuroSudOuest (gare LGV Matabiau)



- VI -

ÉLABORER UNE
STRATÉGIE ET UN
SCHÉMA DIRECTEUR
D'OFFRE D'ESPACE
D'ACCUEIL POUR
LES ENTREPRISES
ET FAVORISER
LES OPÉRATIONS DE
REQUALIFICATION
DES PARCS
D'ACTIVITÉS
VIEILLISSANTS



Les espaces d'accueil des entreprises

Une Zone d'Activité Economique désigne la concentration ou le regroupement d'activités économiques (artisanales, tertiaires, industrielles et logistiques) sur un périmètre correspondant à une opération d'aménagement réalisée par un maître d'ouvrage public ou par des promoteurs / investisseurs privés qui vont céder ou louer les terrains et les bâtiments à des entreprises.

Multiplés et variés, les espaces d'accueil des entreprises se sont successivement dénommés zones artisanales et/ou industrielles, puis « Technoparc » dans les années 1990 pour devenir « Eco-parc ou Eco-zone » actuellement.

La diversité des appellations témoigne de l'évolution des besoins et des activités des entreprises, mais également des modes de réalisation pour les collectivités et les acteurs privés de l'aménagement de ces espaces dédiés. Schématiquement, les Parcs d'Activité Economique ont supplanté les Zones d'Activité Economique en proposant des produits immobiliers différents. A l'échelle de l'espace métropolitain, l'analyse de l'espace foncier réservé aux activités économiques révèle naturellement des situations extrêmement contrastées en fonction des territoires considérés et en fonction de la nature des activités.

Ainsi, le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine compte, à ce jour, 2 800 hectares de zones d'activités dédiées à vocation industrielle, 750 hectares à vocation technologique et 450 hectares à vocation tertiaire (source : Atlas des Parcs d'Activités). Selon les estimations de l'agence d'urbanisme de Toulouse, l'aire urbaine toulousaine disposerait de plusieurs décennies de réserves foncières dédiées à l'économie alors que paradoxalement, les entreprises des secteurs d'activités fonctionnels (logistiques, approvisionnement, livraison, fret, gestion des déchets, recyclage, production énergétique, circuits courts, loisirs urbains...) éprouvent des difficultés pour trouver du foncier disponible adapté à leurs besoins afin de s'installer ou se développer.

Elaborer une stratégie d'offre globale et un schéma directeur des espaces d'accueil d'activités économiques

Le paradoxe entre l'existence de foncier économique disponible et les difficultés rencontrées par certaines entreprises pour s'installer illustre l'absence d'une lisibilité claire et efficace en matière d'offre foncière et immobilière. En réponse aux enjeux de réduction de consommation foncière et d'amélioration de la visibilité des disponibilités foncières et immobilières pour les entreprises, la CCI de Toulouse préconise la mise en place d'une stratégie d'offre globale et d'un schéma directeur d'espaces d'accueil d'activités économiques :

- Pour décliner sur les territoires la politique de développement économique pour plus de lisibilité, visibilité du territoire pour les entreprises et les acteurs.

- Pour hiérarchiser les interventions sur les sites économiques, concentrer les efforts publics sur les sites à enjeux et limiter les effets de concurrence,
- Pour structurer dans le temps la production de l'offre immobilière, pour la définition et la réalisation des opérations (avec les autres collectivités, avec les professionnels de l'immobilier, avec les utilisateurs, avec les entreprises).

Ces espaces d'accueil devront :

- être lisible, visible, accessible,
- disposer de services aux entreprises et aux salariés,
- être adaptés aux besoins des entreprises et disposer de tous les équipements,
- être localisés sur des espaces dédiés clairement identifiés,
- privilégier l'intégration d'une gestion économe de l'espace.

Proposer une offre complète d'espaces d'accueil apte à répondre aux besoins de toutes les entreprises et à la variété de l'activité économique

Du fait de la croissance métropolitaine et de l'étalement urbain, de nombreuses entreprises éprouvent de plus en plus de difficultés pour exercer leur activité dans un milieu urbain qui se densifie. La ville rattrape les zones industrielles du siècle dernier, les conflits d'usage se développent et certaines activités deviennent totalement incompatibles avec leur environnement proche. Pourtant indispensables au bon fonctionnement métropolitain, certaines entreprises relevant des activités dites fonctionnelles (logistiques, approvisionnement, livraison, fret, gestion des déchets, recyclage, production énergétique, circuits courts, loisirs urbains) deviennent indésirables aux yeux des collectivités locales. Elles sont généralement consommatrices de foncier et, pour la plupart, difficilement conciliables avec l'habitat. Pour les activités les plus à risque, (entreposage d'hydrocarbures) et les entreprises ayant un impact maîtrisé sur l'environnement (ICPE de niveau III), la situation apparaît totalement bloquée. Leur localisation en milieu urbain constitue une incohérence majeure en termes de sécurité pour les populations et aucun territoire ne souhaite les accueillir. Afin de ne pas compromettre le bon fonctionnement économique métropolitain, l'implantation ou la relocalisation de ces activités doit relever de sites d'accueil préférentiels clairement identifiés. Ainsi, la gamme de l'offre proposée devra répondre à la variété de l'activité économique et aux besoins de toutes les entreprises en identifiant des espaces spécifiques dédiés.

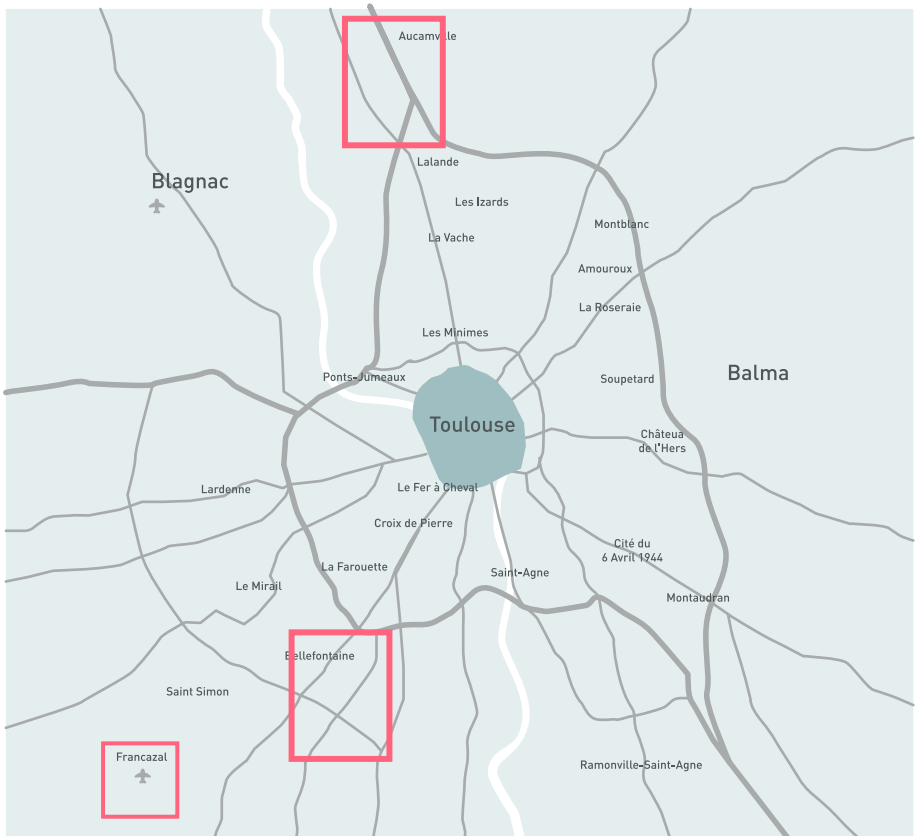
Favoriser les opérations de requalification des parcs d'activités vieillissants

L'intégration d'une gestion économe de l'espace dans les pratiques d'aménagement doit inviter les collectivités locales et les différents acteurs privés à s'engager plus fermement dans des opérations de requalification de parcs d'activités vieillissants.

La requalification consiste à développer un projet d'aménagement économique permettant de redonner une image attractive à un site, pour conforter les entreprises présentes, rassurer le marché et attirer de nouvelles implantations. Elle doit être appréhendée comme un véritable projet urbain au service du développement économique. Ainsi, selon Toulouse Métropole, plus de 60 % des parcs d'activité économique du territoire seraient vieillissants.

Cependant, les projets de requalification de parcs d'activités vieillissants ne peuvent constituer qu'une partie de l'offre d'accueil proposée aux entreprises. En raison de la complexité des situations et de la variété des composantes territoriales, les opérations de requalification nécessitent une évaluation de la mutabilité des espaces et une hiérarchisation des interventions fondées sur des critères de desserte, d'équipements, d'intégration environnementale, d'intérêts économiques...

Dans le cadre de cette hiérarchisation, deux secteurs apparaissent prioritaires. Ils sont situés aux portes d'entrées de la métropole toulousaine et façonnent l'image de la métropole lorsqu'on arrive à Toulouse. Il s'agit des secteurs au nord de Toulouse, le long des axes RN820 nord et A62 et au sud de Toulouse le long des axes RN820 sud et A64.



Un troisième secteur en cours de requalification fonctionnelle apparaît stratégique. Il s'agit du secteur de Francazal. Rendus en partie aux acteurs privés, 3 secteurs d'activités complémentaires se sont développés au cours des dernières années. Aujourd'hui, l'activité militaire, la maintenance et l'aviation d'affaires pourraient être complétés grâce aux drones et à la robotique. Une étude de la Préfecture conclut à la faisabilité d'un tel projet. Encore naissants, ces deux secteurs offrent des potentiels très importants en termes de chiffre d'affaires et de création d'emplois. La robotique, par exemple, devrait représenter un marché de 20 milliards de dollars en 2020 en France. Le marché du drone civil devrait multiplier son chiffre d'affaires par dix à la même date.

Une implication forte de la CCI de Toulouse

Pour accompagner les entreprises à la recherche d'un site d'implantation, la CCI de Toulouse propose depuis plusieurs années 2 outils spécifiques, consultables par le grand public, l'Atlas des Parcs d'Activité de la Haute-Garonne et la Bourse de l'Immobilier et du Foncier d'Entreprise. Parallèlement, en tant que Personne Publique Associée à l'élaboration des documents de planification urbaine et aux côtés des multiples acteurs intervenant dans les politiques d'aménagement et dans les choix de localisation des activités économiques, notre compagnie consulaire joue un rôle d'interface entre les collectivités, les territoires et les entreprises. Sans nul doute, l'instauration des Plan Locaux d'Urbanisme Intercommunaux permettra de rechercher davantage de cohérence entre la planification économique et sa traduction spatiale, en limitant le développement concurrentiel des parcs d'activités, en établissant une stratégie d'implantation des entreprises selon les fonctions et vocations économiques souhaitées, dans les secteurs géographiques les plus adaptés à leurs besoins de déplacements. Au-delà des réflexions stratégiques, il apparaît nécessaire d'élaborer des outils de pilotage, de cadrage et de discussions (type Programme Local de l'Habitat) avec l'ensemble des partenaires. En effet, il n'existe pas de documents « opposables » qui structurent l'offre d'accueil économique territoriale. La question de l'échelle de pertinence de cette concertation partenariale est essentielle. Dans un premier temps, elle doit se caler sur les périmètres des schémas de développement économique avant d'être déclinée par la suite à l'échelle de la nouvelle grande région Midi-Pyrénées / Languedoc Roussillon.

Enjeux majeurs et prioritaires

- ⊗ Proposer une offre complète d'espaces d'accueil pour toutes les entreprises, apte à répondre à la variété des activités économiques
- ⊗ Prioriser les opérations de requalification de parcs d'activités aux portes d'entrées de l'agglomération toulousaine
- ⊗ Accompagner la requalification de Francazal

NOTES

A large grid of graph paper for taking notes, consisting of 20 columns and 30 rows of small squares.



- VII -

PRÉPARER
LES TERRITOIRES
DE L'ESPACE
MÉTROPOLITAIN
À L'EXPANSION
DE « NOUVELLES
ÉCONOMIES »



La métropolisation de l'économie

Au cours des dernières décennies, les transformations de l'appareil productif français, les mutations économiques et la mondialisation de l'économie ont opéré une redistribution de la carte des emplois et des activités. Schématiquement, le secteur industriel traditionnel, implanté dans les petites et moyennes villes de l'hexagone disparaît alors qu'une tertiarisation de l'économie renforce l'influence économique des métropoles. Bien entendu, la seule observation de l'évolution de la répartition des secteurs primaire, secondaire et tertiaire, ne suffit pas à expliquer les profondes restructurations sectorielles.

L'influence grandissante des métropoles sur l'économie et sur les espaces qui les entourent est évidente. L'analyse de l'évolution des périmètres des aires urbaines entre 1999 et 2008 indique une poursuite de la périurbanisation. Les emplois se concentrent davantage dans les grands pôles urbains, alors que de nombreux ménages font le choix de s'en éloigner. Résultat de ces deux effets conjugués, un grand nombre de communes entre dans l'espace d'influence des grandes aires urbaines. Une hiérarchisation fonctionnelle des territoires s'installe et s'étend entre ces grands centres urbains, pourvoyeurs d'emplois productifs, de services et d'équipements, et les espaces périurbains, principalement résidentiels. La croissance des déplacements pendulaires ainsi que l'allongement des distances moyennes parcourues observés par l'INSEE, entre le lieu de résidence et le lieu de travail témoignent de cette évolution.

L'économie, demain...

Dans le cadre de l'exercice incertain mais nécessaire de prospective économique, divers acteurs publics et privés ont identifié les secteurs et les branches d'activités qui devraient constituer notre paysage économique au cours des prochaines décennies. Ainsi, l'aéronautique, l'espace, les systèmes embarqués, le numérique, les industries de la santé et l'agro-alimentaire, entre autres, représentent certainement les filières d'excellence économique pourvoyeuses d'activités et d'emplois de la sphère productive. La CCI de Toulouse a mené en 2013 une réflexion stratégique sur le développement industriel et les filières du territoire toulousain, en concertation avec les entreprises locales et les acteurs institutionnels. L'objectif était de se doter d'une vision prospective et d'élaborer un plan d'actions à moyen terme.

10 Domaines d'Activités Cibles (DAC) potentiels, permettant de consolider les positions des entreprises locales et de conquérir de nouveaux marchés ont été identifiés :

1 - Mobilité durable et intelligente. La mobilité durable et intelligente vise l'optimisation des systèmes de transport (individuels et collectifs). Celle-ci s'applique aussi bien au niveau du véhicule qu'à l'échelle des différentes modalités. Elle englobe les questions de sécurité, d'infrastructures et de mise en réseaux des systèmes de transports, en intégrant les apports des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication et des Systèmes Embarqués.

- 2 - E-santé appliquée au maintien à domicile des personnes âgées. L'e-santé, appliquée au maintien à domicile, englobe les technologies et les services dédiés au suivi et au soutien des patients à domicile en garantissant un niveau de qualité de vie et en favorisant l'autonomie quand cela est possible.
- 3 - Dispositifs médicaux appliqués au cancer et à la cardiologie. Les dispositifs médicaux regroupent un ensemble hétérogène de produits couvrant un champ thérapeutique et opérationnel vaste et étendu. Ils jouent un rôle prépondérant dans la prévention et la détection des maladies ainsi que dans la facilitation du traitement.
- 4 - Nutraceutiques et aliments santé. Les « nutraceutiques » sont des aliments ou ingrédients alimentaires ayant un bénéfice pour la santé, tel que la prévention ou le traitement d'une maladie (compléments alimentaires...).
- 5 - Ville intelligente et durable. La ville intelligente (ou « smart city ») répond à l'enjeu de la réduction de la consommation énergétique et du « mieux vivre en ville ». « Intelligente », la ville devient un espace numérique et interactif facilitant la gestion des flux urbain (circulation, pollution) par la collecte et la diffusion d'informations en temps réel, partout et pour tous, grâce à des logiciels, des capteurs ou des outils de simulation ou de modélisation.
- 6 - Transmedia et contenus numériques. Le transmédia désigne les applications de communication et de loisirs grand public qui utilisent de façon conjointe et sous des formes complémentaires, différents modes de communication (Web, téléphone mobile, jeux vidéo, dvd, diffusion broadcast HD, cinéma...).
- 7 - Agriculture durable et précise. L'agriculture durable vise à assurer la fourniture pérenne de nourriture, de bois, de fibres et d'aménités en respectant les limites écologiques, économiques et sociales qui assurent le maintien dans le temps de cette capacité de production.
- 8 - Applications spatiales. Les applications spatiales constituent une source d'innovation importante et représentent un marché mondial en forte croissance. L'arrivée à maturité opérationnelle de nouvelles infrastructures spatiales (GMES, Galileo, EGNOS, etc.) offre de réelles opportunités pour les applications spatiales, en matière de géolocalisation et positionnement par satellite, de surveillance, de télécommunications, d'aménagement et cartographie du territoire, de météorologie, etc.
- 9 - Défense. L'industrie de la défense reste un moteur de croissance pour le tissu industriel national, malgré une perte régulière de capacité d'entraînement (le secteur civil devient de plus en plus moteur). Le poids économique de l'industrie de la défense en France est très important, par la diversité du tissu industriel, les emplois générés et par l'importance de l'activité en matière de recherche et d'innovation dans les hautes technologies. De plus, les stratégies de développement dual (civil / militaire) se révèlent souvent différenciantes et compétitives.

10 - Ingénierie et conception numériques. La conception et l'ingénierie numériques sont aujourd'hui des outils fondamentaux pour la compétitivité et la capacité d'innovation des entreprises industrielles et de services. La combinaison de la simulation numérique et du calcul haute puissance, utilisée pour répondre à des projets industriels stratégiques, comme dans l'industrie aéronautique ou automobile, permet aujourd'hui de développer des produits et des services sans passer par les processus classiques d'expérimentation.

Ce travail a abouti à l'élaboration d'un rapport intitulé « Pour une stratégie offensive du développement industriel du territoire toulousain ». Ce rapport est consultable sur le site de la CCI de Toulouse.

Trois paramètres fondamentaux à prendre en compte pour l'aménagement du territoire

Pour compléter le tableau de prospective économique et imaginer ce que pourront être les activités de demain, trois paramètres majeurs doivent être pris en considération tant leurs impacts sur les organisations économiques, les façons de produire, les lieux de production et les produits et services proposés, devraient être déterminant. Il s'agit :

- du vieillissement de la population,
- de la nécessité d'économiser les ressources naturelles et de préserver l'environnement,
- de la montée en puissance de l'économie numérique et de l'hyper-connectivité

Vieillesse de la population et Silver Economie

L'aire urbaine toulousaine regroupe plus de 1 270 000 habitants selon les chiffres publiés par l'INSEE en 2015 et devrait accueillir 470 000 habitants supplémentaires d'ici à 2042 et plus de 500 000 si l'on se réfère à l'espace métropolitain.

Les scénarii de projection démographique réalisés par l'Insee au niveau de l'aire urbaine indiquent que la population de plus de 60 ans pourrait croître à un rythme extrêmement rapide. Selon les hypothèses d'ici à 2040, les plus de 60 ans représenteraient entre 250 000 individus et 307 000 individus supplémentaires et les plus de 80 ans compteraient entre 112 000 individus et 130 170 individus de plus. Le vieillissement de la population du bassin de vie métropolitain à l'horizon 2040 devrait donc constituer un réel choc démographique.

Parmi les « nouvelles économies » qui devraient accompagner notre quotidien au cours des prochaines années, la « Silver Economie » ou économie des séniors désigne l'ensemble des activités économiques liées aux personnes âgées. La forte augmentation du nombre de séniors dans la population peut en effet servir de levier à des pans entiers de l'économie.

Avec une croissance annoncée de 4 % par an en France, la Silver Economie est une économie transversale qui trouve des déclinaisons dans de nombreux marchés. Le vieillissement de la population va impacter tous les secteurs : loisirs, transport, alimentation, sécurité, santé, domicile, habitat collectif, assurance, assistance téléphonique, internet, sport, etc. Tous ces marchés sont déjà en train de s'adapter ou de se décliner sur des segments liés au bien-vieillir. Un rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective de 2013 indique que la Silver Economie représente en France 43 150 emplois et 55,7 milliards d'euros de chiffre d'affaires HT. Selon Senior Strategic, le marché global de la Silver Economy représentait 92 milliards d'euros en 2013 en France et dépassera les 130 milliards en 2020.

Une chose paraît certaine: les séniors vont constituer un marché en expansion, et les entreprises auront intérêt non seulement à s'y adapter, mais à anticiper les besoins, les produits et les services si elles veulent profiter de cette manne.

Protection de l'environnement et économie circulaire

Sous l'effet conjugué d'une désindustrialisation progressive de l'appareil productif traditionnel français et de la montée en puissance des préoccupations de protections environnementales et de développement durable, un nouveau concept de production industrielle est apparu il y a quelques années, il s'agit de l'économie circulaire.

Le concept de l'économie circulaire vise à modifier le modèle économique linéaire qui consiste à « extraire-fabriquer-jeter ». L'économie circulaire a pour ambition d'augmenter l'efficacité dans l'utilisation des ressources et de réduire l'impact sur l'environnement. Elle repose sur les piliers suivants :

- L'approvisionnement durable qui consiste à utiliser efficacement les matières premières en limitant l'exploitation des ressources,
- L'écoconception qui vise à concevoir des biens ou services en minimisant l'impact sur l'environnement,
- L'écologie industrielle et territoriale pour favoriser les échanges avec les acteurs et éviter les pertes de matières et d'énergie en mutualisant les besoins,
- L'économie de la fonctionnalité qui a pour objectif de favoriser l'usage à la possession du produit,
- Les circuits courts,
- La consommation responsable pour conduire le consommateur à adopter un comportement durable,
- La prolongation de la durée de vie des produits,
- Le recyclage afin de récupérer le plus de matière pour moins prélever dans les matières premières.

L'économie circulaire, tout comme l'écologie industrielle, sont des concepts souvent avancés comme des solutions à la crise économique et environnementale. Elle constitue un axe stratégique pour le développement économique des régions.

Selon une étude bibliographique de l'Institut de l'économie circulaire de 2015, le secteur de l'économie circulaire emploie entre 577 000 et 626 000 personnes en France.

Quelques chiffres permettent de cerner la tendance globale de création de valeur liée à l'économie circulaire.

La Commission européenne estime ainsi que :

- des améliorations sur l'efficacité des ressources tout au long de la chaîne de valeur pourraient réduire la demande en ressources de 17 à 24% pour 2030 ;
- un meilleur usage des ressources pourrait représenter une économie de 630 milliards d'euros par an pour l'industrie européenne ;
- le PIB pourrait être augmenté de 3,9% d'ici 2030 grâce à la création de nouveaux marchés et de nouveaux produits ;
- la réalisation des nouveaux objectifs en matière de déchets permettrait de créer 580 000 nouveaux emplois par rapport aux chiffres actuels.

Le rapport de la fondation Ellen MacArthur avance de son côté que l'économie circulaire permettrait de réaliser une économie nette annuelle en termes de dépense de matériaux :

- de 340 à 380 milliards de dollars au niveau européen pour un scénario de "transition",
- et de 520 à 630 milliards par an pour un scénario "avancé".

Différentes politiques économiques et environnementales œuvrent d'ores et déjà dans ce sens et d'importantes marges de progression subsistent dans le développement de filières industrielles de valorisation des déchets, mais aussi dans l'expérimentation de pratiques innovantes en matière d'écoconception, de réemploi, et d'usage des produits. Dans le cadre de ses missions de développement économique, la CCI de Toulouse a participé aux Rencontres Régionales de l'Economie Circulaire à Revel organisées en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Midi-Pyrénées ainsi qu'avec l'ADEME, l'ARDIAC, club d'entreprises du Lauragais, et Biovallée Lauragais, pôle d'activité du secteur bio et produits naturels qui fédère des entreprises implantées en région lauragaise.

L'économie numérique

La transformation numérique représente une nouvelle étape de la profonde réorganisation économique et sociale engagée depuis plusieurs décennies sous l'effet des technologies d'information. L'économie numérique possède de multiples dénominations : nouvelles technologies, NTIC, nouvelle économie, technologies de l'information et de la communication, économie électronique.

L'économie numérique ne se limite pas à un domaine d'activité en particulier, elle concerne des secteurs qui s'appuient sur les TIC, producteurs et utilisateurs. Dans ce cadre, quatre catégories d'acteurs sont concernés :

- Les entreprises des secteurs producteurs des services des technologies de l'information (STIC) et de la communication, dont les activités s'exercent dans les domaines de l'informatique, des télécommunications et de l'électronique. Chiffre d'affaires 200 milliards d'euros par an, en France.
- Les entreprises dont l'existence est liée à l'émergence des TIC (services en ligne, jeux vidéo, e-commerce, médias et contenus en ligne...). En 2014, le montant des ventes sur Internet est estimé à 57 milliards d'euros en France, soit une progression de 11,5 % par rapport à 2013.
- Les entreprises qui utilisent les TIC dans leur activité et gagnent en productivité grâce à elles (banques, assurances, automobile, aéronautique, distribution, administration et tourisme...).
- Les particuliers et les ménages qui utilisent les services des technologies de l'information dans leurs activités quotidiennes, pour les loisirs, la culture, la santé, l'éducation, la banque, les réseaux sociaux.

Aujourd'hui, plus de 2,5 milliards d'êtres humains sont connectés à Internet. Demain, ce seront des dizaines de milliards d'objets, de capteurs, de robots, qui dialogueront entre eux et prendront progressivement en charge des pans entiers de la gestion de notre vie quotidienne. Cette évolution influencera l'ensemble de notre économie, offrant de réelles opportunités de croissance mais obligeant des secteurs entiers à s'adapter.

L'IOT Valley est le parfait exemple local d'une association qui fédère startups et grands groupes autour de l'internet des objets. Elle accueille le Connected Camp (ex-Le Camping), un accélérateur de startups dédié aux objets connectés.

Quelles conséquences sur les territoires ?

D'une certaine manière, le vieillissement de la population représente un nouveau marché, l'économie circulaire, une nouvelle façon de produire et l'économie numérique un nouveau support de production et de services. Ce sont principalement dans ces nouveaux métiers du numérique que l'on voit naître de nouveaux lieux de travail, des espaces dédiés qui questionnent les nouvelles manières de travailler. Des espaces de travail différents sont à inventer : ils seront catalyseurs, plus connectés, reliés aux réseaux et aux hommes 24h sur 24h, en relation permanente avec le monde entier. L'entreprise de demain sera structurée différemment, elle devra penser transversalité, agilité et croissance rapide. On voit se développer de nombreux « tiers lieux », des lieux de connexion, de brassage comme la Cantine, la Mêlée, des lieux où le vivre ensemble est important, où le bien être est privilégié, où les énergies sont décuplées. Cela aura un impact sur l'aménagement du territoire, sur les secteurs d'activités, car pour répondre à ce besoin de rapidité de décision et de maîtrise, les espaces seront de plus en plus interpénétrés : entreprise, lieux de formation, ville et espaces publics se mêlent.

Les acteurs public doivent s'adapter à ces évolutions, La CCI de Toulouse sera moteur pour accompagner ce changement. Les bureaux de demain ne ressembleront pas à ceux d'aujourd'hui, car 65% des métiers de nos enfants n'existent pas aujourd'hui.

L'expansion de ces nouvelles économies est inéluctable et au-delà de leur dimension purement économique, elles auront un impact sur l'organisation des territoires, sur leurs relations et donc sur les politiques d'aménagement du territoire.

L'économie circulaire suppose de nouvelles logiques organisationnelles entre les acteurs économiques du territoire et les divers territoires. Elle peut permettre la mise en œuvre de nouvelles articulations pour le développement d'une économie locale plus robuste et plus sobre en matière de consommation de ressources. Economie circulaire et numérique plaident en faveur de l'amorce d'un rééquilibrage économique et démographique entre les espaces métropolitains centraux et les territoires ruraux et périurbains. En effet, ces activités peuvent s'exercer dans des territoires moins urbains. L'activité générée par ces nouvelles économies permettra de fixer de nouveaux actifs et de créer de nouvelles richesses. Le développement du e-commerce, qui devrait contribuer à diminuer les déplacements à usage de consommation et l'essor du télétravail, qui pourrait être propulsé par les progrès attendus sur internet en termes d'universalité d'accès, deviendraient des outils d'aménagement des territoires (attractivité des zones rurales). Ils se conjugueraient aux progrès des technologies domestiques destinées aux personnes dépendantes pour favoriser leur maintien à domicile, notamment en milieu rural. Toutefois, ce mouvement en faveur de l'amorce d'un rééquilibrage économique et démographique entre les espaces métropolitains centraux et les autres territoires ne pourra s'opérer que s'il existe une couverture numérique satisfaisante. L'accès au Haut Débit et Très Haut Débit (THD) constitue désormais un facteur déterminant d'attractivité des territoires, de compétitivité des entreprises et d'équité citoyenne.

La mise en place d'un Schéma Directeur d'Aménagement Numérique au niveau départemental en 2014, avec pour objectif d'offrir un réseau très haut débit en 2030 accessible aux entreprises et aux individus devrait permettre de généraliser de nouveaux usages et de proposer de nouveaux services (télétravail, visio-conférence, maintien à domicile des personnes dépendantes, téléconsultation médicale, utilisation des espaces numérique de travail, universités connectées...).

En tant que représentant légitime des intérêts économiques des entreprises, la mission principale de la Chambre de Commerce et d'Industrie consiste à favoriser toute forme de développement économique. Parallèlement, en notre qualité de Personne Publique Associée dans l'élaboration des documents de planification territoriale, notre rôle est de promouvoir ces nouvelles économies pour faciliter leur intégration, leur diffusion et leur appropriation par les territoires. Notre compagnie consulaire s'attachera donc à jouer son rôle d'interface entre les collectivités locales, les entreprises et les pouvoirs publics. La promotion des nouvelles économies passe par de l'information, de la communication, de l'incitation, de la détection et de la mise en relation. Avec l'avènement des « Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux », ces nouveaux concepts vont disposer d'un cadre élargi de planification territoriale apte à répondre aux enjeux d'intégration et de traduction territoriale. A plus grande échelle, les Schéma de Cohérence Territoriale et les Pôles d'Équilibre Territoriaux et Ruraux devraient constituer des outils privilégiés pour détecter des opportunités, identifier et mettre en œuvre des synergies entre micro-territoires.

Adaptable à la diversité des situations, l'économie numérique, l'économie circulaire et la silver économie s'apprêtent à accompagner l'évolution des modes de vie et la répartition des habitants sur les territoires.

Enjeux majeurs et prioritaires

- ⊙ Réaliser une couverture numérique complète des territoires
- ⊙ Sensibiliser et accompagner les territoires
- ⊙ Créer les bureaux de demain, agiles, évolutifs, réversibles

NOTES

A large grid of graph paper for taking notes, consisting of 20 columns and 30 rows of small squares.



- VIII -

ACCOMPAGNER
L'ÉVOLUTION
DE L'APPAREIL
COMMERCIAL
ET SOUTENIR
LE COMMERCE
DE PROXIMITÉ



Quelques repères nationaux...

Au niveau national, selon l'INSEE, le parc commercial est estimé à 130 millions de mètres carrés en progression de 3,5 % par an depuis environ quinze ans. Parallèlement, la consommation des ménages ne progresse que de 2 % au mieux par an. Le pays se retrouve aujourd'hui en situation de suréquipement commercial. Il y a quelques années les objectifs de fréquentation des nouveaux centres commerciaux étaient atteints en 3 ans. Désormais, ils sont atteints en 5 ans. Les centres commerciaux de périphérie des années 80 et 90 avec l'hypermarché flanqué de grandes surfaces deviennent obsolètes.

Et locaux

En 2014, le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine comptabilise 1 144 000 m² de surface de vente en grandes surfaces (+ de 300 m²) et plus de 17 300 commerces et services de proximité d'une surface inférieure à 300 m². Sur ce périmètre le secteur du commerce y occupe plus 60 000 emplois salariés (Source : observatoire de l'aménagement commercial – Auat). Dans le département de la Haute-Garonne, le potentiel de consommation commerciale des ménages est estimé à 8 262 millions d'euros en 2014, soit 46% de la dépense commercialisable totale de la région Midi-Pyrénées (source enquête consommation des ménages CCI de Toulouse de 2014). L'agglomération de Toulouse représente un tiers du potentiel de consommation de la région.

Entre 2009 et 2014, la dépense commercialisable progresse de 12 % sur le département. Cette évolution s'explique essentiellement par la hausse du nombre de ménages de 12 % entre 2009 et 2014. Globalement le budget des ménages diminue sur la période. Les comportements d'achat des ménages en termes de formes de vente fréquentées sont plutôt orientés vers les grandes surfaces. Tous produits confondus, 72 % des dépenses sont réalisées dans ce type de points de vente.

Depuis 2009, on observe une émergence des drives, réduisant l'emprise des supermarchés et hypermarchés pour les produits alimentaires. L'emprise des commerces de proximité augmente d'environ 1 % entre 2009 et 2014. Ainsi en 2014, l'emprise des commerces de moins de 300 m² est de 16 % dans le département par rapport aux autres formes de ventes (17 % en Midi-Pyrénées et 15 % en France).

En non-alimentaire, les ménages se tournent plus vers les grandes surfaces spécialisées que vers les hyper ou supermarchés. L'emprise du commerce de moins de 300 m² diminue de 2 % entre 2009 et 2014 pour se fixer à 25 % en Haute-Garonne (27 % en Midi-Pyrénées et 26 % en France).

Le niveau d'activité commerciale totale (chiffre d'affaires) de la Haute-Garonne est de 8 154 M€ en 2014 (+ 12 % par rapport à 2009). Dans la Haute-Garonne, en 2014, les ventes à distance représente 206 M€ dont 168 M€ effectués sur internet (81 %). En 2009, les ventes à distance réalisaient 182 M€ dont 120 M€ sur internet.

Développer une concertation à l'échelle de l'espace métropolitain sur l'implantation ou le développement des grandes surfaces commerciales

Aujourd'hui, le commerce se trouve dans une phase de transition, il développe des fonctions de e-commerce. La stratégie des professionnels du commerce est de multiplier les points de vente de surfaces plus réduites : entre 250 m² et 1 000 m² de surface de vente dans les centres urbains, et entre 1 500 m² et 3 500 m² de surface de vente dans les territoires où la croissance de la population est importante.

Schématiquement, la répartition des surfaces et des fonctions commerciales reflète celle de la population et de l'emploi mais aujourd'hui, le développement des grandes surfaces est plus rapide que la croissance de la population. La montée en puissance de l'e-commerce, l'accentuation d'une tendance au suréquipement commercial avec une production effrénée de mètres carrés commerciaux, ainsi que l'évolution des stratégies des professionnels du commerce, fragilisent le concept vieillissant du centre commercial de périphérie des années 80 et 90. Les premières friches commerciales apparaissent.

L'analyse des résultats de la dernière enquête sur les pratiques de consommations commerciales des ménages de la Haute-Garonne pilotée par la CCI de Toulouse en 2014 illustre ce phénomène. Certains pôles commerciaux majeurs de la périphérie toulousaine enregistrent une diminution de plus de 10 % de leur niveau d'activité (chiffre d'affaires) entre 2009 et 2014. En 2008, en partenariat avec l'Interscot, la CCI de Toulouse a mis en place une structure de concertation regroupant les 4 SCoT de l'agglomération toulousaine et divers partenaires pour analyser les projets commerciaux supérieur à 5 000 m² de surface de vente avant leur passage en Commission Départementale d'Aménagement Commercial. Depuis cette date, la Conférence de l'Aménagement Commercial de l'Interscot (CACI) a ainsi permis d'initier un dialogue entre les collectivités et les professionnels du commerce et de faire évoluer les projets vers une réduction des surfaces demandées et une meilleure prise en compte des orientations de développement durable (accessibilité, intégration urbaine, économie foncière...).

Fort de cette expérience concluante, nous préconisons le maintien de cette structure de concertation et son élargissement à l'espace métropolitain, c'est-à-dire aux SCoT périphériques de l'aire urbaine toulousaine avec pour double ambition :

- de connaître et de faire connaître les principaux projets de développement commerciaux pour éviter des situations de concurrence,
- d'inciter les projets à plus de cohérence en matière d'aménagement du territoire et de développement durable.

Il s'agit d'accompagner une meilleure structuration territoriale de l'offre commerciale. Parallèlement, l'évolution des grands centres commerciaux de la périphérie ne doit pas être guidée par la recherche systématique de surfaces commerciales supplémentaires. Une bonne accessibilité en transport en commun ou une intégration urbaine réussie constituent désormais les principaux facteurs d'attractivité.

Dynamiser le commerce de proximité et maintenir la diversité commerciale

Le commerce de proximité est vecteur de cohésion sociale, il participe à l'animation locale des centres villes et centres-bourgs, des cœurs de quartiers. Il est également un facteur de sécurisation et d'attractivité résidentielle.

Concurrencé par la grande distribution, le petit commerce a dû s'adapter pour ne pas disparaître. Aujourd'hui, les administrateurs de nos centres villes déploient diverses mesures de sauvegarde et de soutien pour maintenir ou reconquérir une diversité commerciale facteur de développement économique, de citoyenneté et de cohésion sociale. Depuis quelques années, sous l'effet conjugué d'une amélioration des réseaux de transports en commun et d'une fréquentation accrue, l'attractivité des cœurs métropolitains a fait exploser le coût du foncier et des loyers commerciaux. Ainsi, la diversité et l'offre commerciale s'appauvrissent au profit d'une augmentation des enseignes nationales et de services uniformes.

Dans les moyennes et petites villes, c'est la quasi-totalité des commerces du centre qui a disparu ou qui s'est déplacée en périphérie, à proximité du nouveau centre commercial. Le maintien et le redéploiement de la diversité du commerce de proximité dans les centres villes constituent donc un enjeu d'aménagement du territoire de premier ordre. La reconquête des centres villes, entamée par les grandes enseignes de l'alimentaire traditionnellement installées en périphérie, illustre un nouveau besoin de proximité et ouvre une voie riche de promesse pour l'avenir.

Cependant, le redéploiement du commerce de proximité, ne pourra se réaliser que sous plusieurs conditions :

- une densité de population et de logements occupés suffisante dans les centres villes, particulièrement pour les petites et moyennes villes,
- une accessibilité en véhicule particulier et en transport en commun satisfaisante,
- le développement de fonction de e-commerce dans les commerces de proximité pour pérenniser et renforcer l'activité traditionnelle,
- une dynamique de complémentarité de l'offre : une offre commerciale diversifiée et complémentaire,
- le soutien du commerce de proximité (animation, trophées, soutien individuel...)
- la sensibilisation des associations de commerçants.

Ainsi, dans le cadre d'un objectif de dynamisation du commerce de proximité, la CCI de Toulouse s'attachera à sensibiliser et à informer les commerçants et les associations de commerçants sur l'intérêt d'intégrer des fonctions de e-commerce dans leur activité quotidienne.

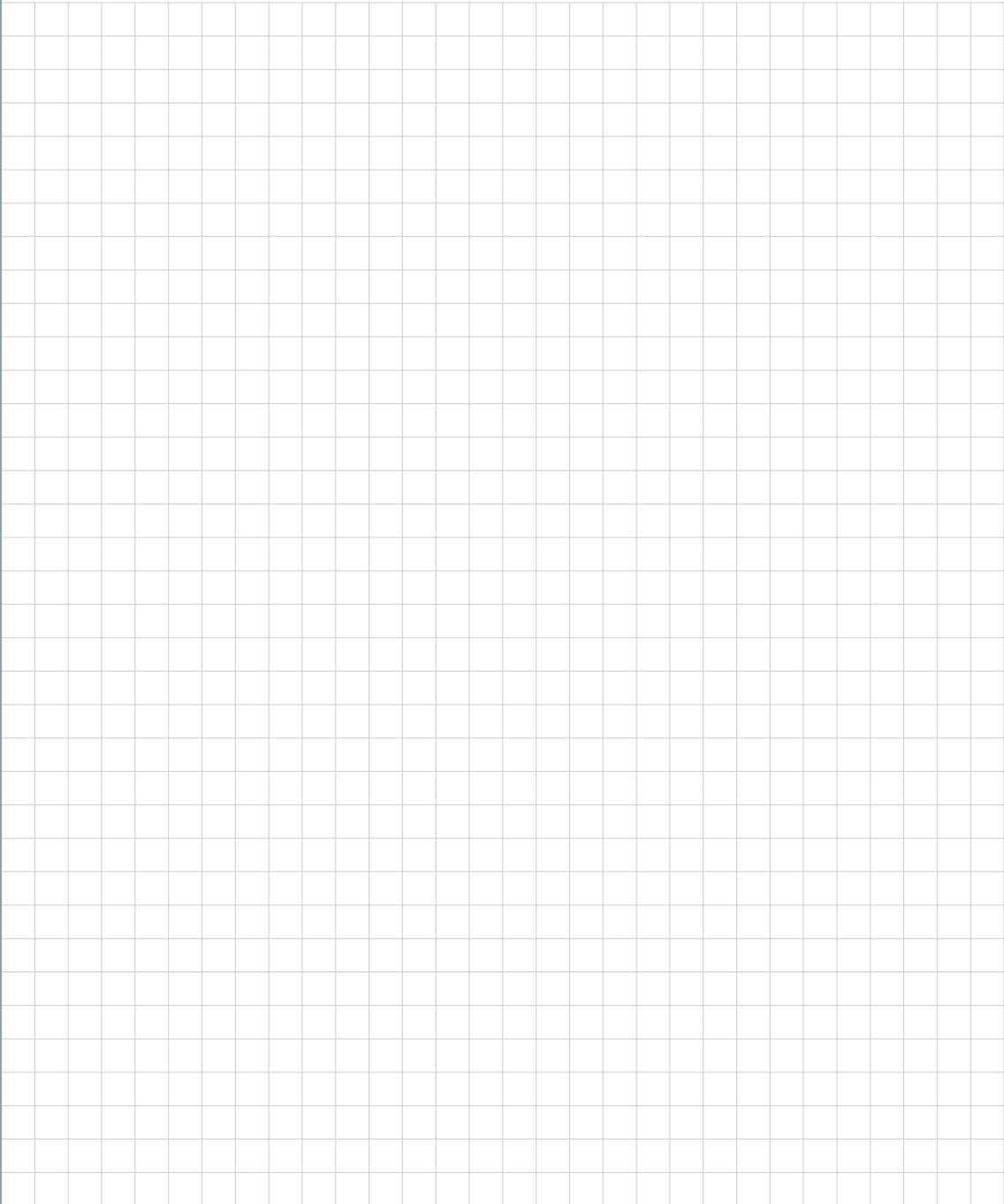
Parallèlement, nous poursuivrons nos actions phares en faveur du soutien aux acteurs du commerce (soutien tout au long de la vie des commerces de la création à transmission, opérations de diversification et de modernisation, Trophées du commerce, Grande Braderie de Toulouse, Toulouse à table, Rencontres Commerce et Territoire...).

Nous attacherons également une attention particulière au niveau de la définition des politiques de distribution de marchandises et des conditions de stationnement.

Enjeux majeurs et prioritaires

- ⊙ Avoir un développement commercial harmonisé
- ⊙ Réactiver la Conférence de l'Aménagement Commercial de l'Interscot et l'élargir à l'espace métropolitain
- ⊙ Soutenir le commerce de proximité
- ⊙ Accompagner l'implantation de Concept Stores ou de Concept places
- ⊙ Développer des fonctions de e-commerce dans les commerces de proximité

NOTES





- IX -

FAVORISER
LA MISE EN PLACE
D'UNE POLITIQUE
DU LOGEMENT
ADAPTÉE ET
D'UN URBANISME
RAISONNÉ



Une croissance démographique remarquable

L'attractivité et la croissance démographique de la métropole toulousaine sont remarquables. L'aire urbaine de Toulouse compte plus de 1,27 million d'habitants en 2012 (1,17 million en 2006). Véritable poumon économique et démographique régional, l'agglomération toulousaine étend son influence sur des territoires de plus en plus éloignés. L'aire urbaine de Toulouse s'étend à présent sur 453 communes, dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour de la ville-centre. Elle figure parmi les plus étendues de France, avec une superficie de plus de 5 000 km². Par rapport à 1999, elle déploie son attraction sur 111 communes supplémentaires.

L'aire urbaine de Toulouse est devenue la quatrième de France, derrière Marseille et devant Lille. Elle observe surtout le plus fort dynamisme démographique parmi les grandes aires urbaines de France (de plus de 500 000 habitants). Selon l'INSEE, cette croissance très soutenue devrait rester la plus forte de toutes ces grandes aires françaises jusqu'aux années 2040 au moins. Cette dynamique démographique est portée à la fois par un excédent naturel et par la capacité du territoire à attirer de nouvelles populations. L'aire toulousaine pourrait accueillir 470 000 habitants supplémentaires d'ici 2042.

En 2042, si les hypothèses de projections démographiques se vérifiaient l'aire urbaine de Toulouse, pourrait compter 1 660 000 habitants (contre un peu moins de 1 200 000 en 2007 au moment des projections réalisées par l'INSEE). Le logement, les infrastructures, les transports sont autant de domaines que les politiques publiques devront intégrer afin d'accueillir de nouvelles populations dans de bonnes conditions.

La crise du logement

Depuis la fin des années 90, on parle à nouveau de crise du logement. En France, selon les sources, il manque entre 500 000 et 1 500 000 logements.

La crise du logement résulte de la conjugaison et de l'interaction de multiples facteurs. Schématiquement l'offre est devenue insuffisante par rapport à la demande sous l'effet de « l'explosion » du nombre de ménage. Le vieillissement de la population et l'évolution des comportements traditionnels de cohabitation ont arithmétiquement multiplié le nombre de ménages en réduisant le nombre moyen de personnes par ménage. Depuis 1975, le ménage moyen français a perdu une demi-personne, il est passé de 2,88 à 2,31 personnes. La crise du secteur immobilier se caractérise également par une flambée du prix des logements, neufs et anciens, et par une véritable envolée des loyers du secteur privé, en particulier dans les zones à fort pouvoir d'attraction économique et universitaire ou en croissance démographique. En 10 ans, le revenu des ménages a progressé de 43 % alors que dans le même temps, le prix des logements anciens augmente de 143 % et celui des logements neufs de 84 %.

Le coût élevé de l'immobilier s'explique également par le niveau de la fiscalité française. Selon une étude de FIDAL sur la fiscalité applicable à l'immobilier en Europe, la France est le pays où la construction immobilière est la plus taxée avec des prélèvements fiscaux qui représentent 27% du prix d'un logement. L'écart avec nos voisins européens se situe en moyenne aux alentours de 12,5 points, mais atteint 17 points avec l'Allemagne.

Aujourd'hui, le logement représente une part de plus en plus importante dans le budget des ménages. Cette situation est particulièrement pénalisante pour les primo-accédants, sans apport personnel, à revenus modestes de la classe moyenne. Ces ménages sont condamnés à demeurer locataires ou, lorsqu'ils choisissent d'accéder à la propriété, à s'éloigner des centres urbains pour acquérir des terrains moins chers. Un fossé se creuse inexorablement entre le logement locatif social, le logement locatif libre et l'accession à la propriété. Il devient de plus en plus difficile de passer du parc locatif social au parc locatif libre, et du statut de locataire à celui de propriétaire.

La crise du logement affecte la compétitivité des entreprises

La crise du logement pénalise les entreprises qui ont parfois du mal à trouver les salariés répondant à leurs besoins d'embauche. Le logement des salariés apparaît également comme le frein le plus important à la mobilité géographique, en particulier pour les propriétaires de leur résidence principale et les locataires du parc HLM. Selon une étude du CREDOC, les problèmes de logements des salariés affectent 40 % des entreprises. Depuis 1953, les entreprises participent au financement du logement dans le cadre de la Participation des Employeurs à l'Effort de Construction. Cette contribution, gérée par le réseau Action Logement (anciennement « 1% logement » ou « 1% patronal »), a pour objet de faciliter l'accès au logement des salariés pour favoriser l'accès à l'emploi et la mobilité professionnelle.

Le prix du logement, qui a doublé en 10 ans, pèse sur les salaires et affecte la compétitivité des entreprises. Comme le souligne le Crédoc, dans une étude réalisée pour le Medef en 2012, la crise du logement affecte l'emploi, la mobilité professionnelle des salariés et la compétitivité des entreprises (70 % des salariés déclarent qu'ils refuseraient un emploi meilleur que celui qu'ils occupent actuellement si cela devait occasionner un surcoût financier en termes de logement).

La crise du logement est de nature à remettre en cause la compétitivité économique des métropoles. La disponibilité de la main d'œuvre constitue en effet un puissant facteur d'attractivité pour les entreprises. En l'absence d'une main d'œuvre qualifiée, pour qui le logement constitue une priorité économique, ce sont les entreprises qui se trouvent pénalisées. Le risque est grand que les jeunes diplômés se détournent des régions où les tensions immobilières sont trop prégnantes. À terme, c'est le dynamisme économique de ces régions qui est remis en cause.

De nécessaires réponses nationales à la crise du logement..

Au plan national, la relance de la production de logement passe par une multitude de mesures dont l'initiative et la mise en œuvre relèvent principalement de l'autorité de l'Etat. Cette politique globale de relance devra répondre à 4 enjeux fondamentaux :

- Réduire les prix de l'immobilier dans un contexte d'augmentation des coûts de la construction et des exigences normatives,
- Libérer du foncier dans un contexte de réduction de la consommation foncière,
- Faciliter l'accession à la propriété ou au logement des ménages aux revenus moyens à partir d'une réorientation des aides au logement et des dispositifs d'investissement locatif privé,
- Accélérer l'instruction des permis de construire et limiter les recours.

Et des adaptations locales

A l'échelle de l'aire urbaine toulousaine, l'accueil d'environ 470 000 personnes supplémentaires d'ici les années 2040 générera un besoin en logements évalués à plus de 200 000 unités, soit un effort de construction annuelle d'environ 13 000 logements supplémentaires. La construction annuelle de logements devra ainsi passer de 22 500 actuellement, à 35 500 unités dans l'aire urbaine toulousaine. A l'échelle de l'espace métropolitain toulousain, tel qu'il a été caractérisé par la DATAR, l'accueil démographique devrait allégrement dépasser les 500 000 personnes et le besoin en logement fluctuer entre 200 000 et 390 000 unités en fonction des hypothèses basses et hautes.

Si la relance de la production de logements relève principalement de l'autorité régaliennne de l'Etat, la traduction spatiale et locale de la production immobilière repose en partie sur les orientations définies par les collectivités territoriales et leurs partenaires en termes de produits proposés, de localisation, de densité et de formes urbaines.

Pour répondre aux enjeux locaux d'accueil de population et de production de logement, et dans le cadre de la prise en compte des besoins des salariés des entreprises de l'espace métropolitain toulousain, la CCI de Toulouse propose plusieurs pistes de réflexion :

- Instaurer une meilleure coordination et synchronisation des documents de planification urbaine

En effet, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le Plan Local d'Urbanisme (PLU), le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) participent chacun à leur niveau et dans leur domaine respectif à la production et à la localisation du logement. Selon un principe de compatibilité entre les différents documents d'urbanisme, (le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document de rang supérieur), le SCoT polarise, le PLU localise, le PLH définit les types de logement selon les besoins, et le PDU oriente, mais chacun à des échelles territoriales différentes. La recherche d'une synchronisation systématique, particulièrement entre le SCoT et le PLH, raccourcirait des délais administratifs pénalisant dans la chaîne de production du logement. A terme, la généralisation des PLU Intercommunaux permettra une concordance des périmètres avec les PLH.

- Instaurer un principe de « densité intelligente modulable et acceptable » particulièrement au niveau du SCOT

L'exercice actuel du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine a montré certaines limites. L'application stricto sensu des niveaux de densité, préconisés en fonction d'une hiérarchie de l'intensité urbaine, aboutit parfois à des incohérences :

- Ainsi, une opération de construction de logements située en territoire à « développement mesuré » ne peut pas dépasser, selon les préconisations du SCoT, une densité comprise entre 10 et 15 logements par hectare alors que le tissu urbain peut le permettre.
- A contrario, une opération de construction de logements dans un quartier résidentiel situé en « ville intense » doit atteindre un niveau de densité important, imposé par le SCoT, susceptible de dénaturer l'aspect du quartier et de susciter une opposition forte des habitants.

L'instauration d'un principe de densité intelligente, facilement adaptable en fonction des spécificités locales permettrait une densification de l'habitat en douceur, acceptable par les populations concernées.

- Réaliser un effort de pédagogie, d'esthétisme, d'intégration paysagère et environnementale dans les opérations de production immobilière

Nous estimons qu'un effort de pédagogie et d'esthétique doit être initié par les acteurs publics et privés de la production immobilière au niveau de la densité et des formes urbaines qu'elle peut revêtir. La nécessité de préserver l'environnement et d'économiser le foncier pour limiter l'étalement urbain est aujourd'hui admise par tous, mais la densification des centres villes et des communes rurales est rejetée par les habitants. Ils redoutent, en effet, une perte d'identité du quartier et une dégradation de leur environnement immédiat. Le travail de sensibilisation sur la densité doit permettre de modifier son image négative. La densité a mauvaise presse, elle se nourrit de représentations erronées qui font référence à l'urbanisme des grands ensembles. Cette densité urbaine est ressentie comme oppressante, alors qu'elle est nettement inférieure à celle des centres historiques par exemple. La densité perçue est trompeuse : ce qui n'est pas accepté n'est pas la densité en tant que telle, mais le fait qu'elle se voit.

De fait, des facteurs de perception comme l'image de la ville ou du quartier, la mixité fonctionnelle, la place du végétal, le climat social local, l'animation et l'ambiance urbaine... sont déterminants dans l'appréciation d'un lieu et de son urbanité. Il apparaît donc primordial, lors de la conception d'un projet, de porter attention à la qualité urbaine, c'est-à-dire à l'ensemble de ce processus qualitatif conjuguant qualité d'usage, qualité paysagère, confort des espaces, vie intime et commodités publiques.

- Produire des logements destinés aux familles avec enfants, à Toulouse et en 1^{ère} couronne, à prix abordable

Un tiers des ménages de l'aire urbaine de Toulouse est composé de 3 personnes et plus, et deux tiers de 1 et 2 personnes. Dans la ville de Toulouse, la part des ménages de 1 et 2 personnes atteint trois quarts. Le coût moyen d'un logement de 100 m² dans le cœur métropolitain, s'élève à 3 700 € par m² habitable en collectif, et à 2 800 € en individuel. Parallèlement, le budget moyen du logement neuf pour les ménages composés de 3 personnes et plus est de 217 000 € en 2015. Cette réalité financière contraint la majorité des ménages avec enfants à s'éloigner de la ville centre pour acquérir un logement. Afin de limiter cet exode résidentiel, en partie responsable de l'étalement urbain, un effort de production de logements en accession, à prix abordable, pour les familles avec enfants, doit être réalisé à Toulouse et en 1^{ère} couronne.

- Optimiser la localisation des programmes majeurs de production de logements en fonction de la proximité des principales zones d'emplois et d'une desserte performante en transport en commun –

Les déplacements pendulaires (navettes domicile / travail), réalisés en véhicule personnel, constitue la principale source d'encombrement du réseau routier de la métropole toulousaine. Parallèlement, ils contribuent à la dégradation de l'environnement et leurs impacts sur la santé publique sont préoccupants.

Véritable enjeu de santé publique et de préservation de l'environnement, la réduction du trafic automobile lié aux déplacements pendulaires, peut être favorisée par un rapprochement des zones d'habitat et des principales zones d'emplois. L'aménagement de parkings de stationnement adaptés aux abords des principales infrastructures de transports en commun devrait également faciliter l'usage des transports publics et limiter le trafic automobile.

- Définir dans les programmes immobiliers, une répartition équilibrée entre les logements locatifs sociaux, les logements destinés aux primo-accédants et le marché classique

L'accès social à la propriété sous la forme d'un Prêt Social Location-Accession (PSLA) associée aux dispositifs de logements locatifs sociaux (PLAI, PLUS et PLS) facilite l'intégration et l'acceptation du logement social par les habitants d'un quartier et les élus locaux. Une juste répartition entre les logements aidés (PSLA et logements locatifs sociaux) et les logements issus du marché classique (logements privés et logements en défiscalisation) assure un certain équilibre entre les catégories de population et favorise la mixité sociale et le parcours résidentiel et générationnel des ménages.

Enjeux majeurs et prioritaires

- ⊗ Simplifier et synchroniser les documents de planification urbaine
- ⊗ Moduler et adapter les principes de densité des opérations d'habitat en fonction du contexte local
- ⊗ Equilibrer la répartition des catégories de logement dans les opérations d'habitat pour favoriser la mixité sociale.



- X -

DÉVELOPPER
UNE VÉRITABLE
CULTURE
DE LA COOPÉRATION
ET DE LA
COMPLÉMENTARITÉ



L'espace métropolitain n'a pas de frontières clairement établies. Pour certains, ses limites se situent à une heure de distance parcourue en voiture depuis le cœur métropolitain, pour d'autres son espace de référence statistique et géographique (unité urbaine ou agglomération) doit atteindre 400 000 habitants. Si le vocable métropolitain s'est répandu dans le discours des acteurs des politiques territoriales, l'accord sur ce qu'il recouvre précisément reste flou.

Quoiqu'il en soit, le fait métropolitain est une réalité prégnante qui tend à devenir la référence, et la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles de janvier 2014 (MAPAM) introduit un nouveau statut pour les métropoles afin de leur permettre d'exercer pleinement leur rôle en matière de développement économique, d'innovation, de transition énergétique...

En 2009, l'espace métropolitain défini par la DATAR, dans la Revue Territoriale Métropolitaine de Toulouse, regroupe 2,25 millions d'habitants et devrait accueillir 500 000 personnes supplémentaires d'ici à 30 ans.

Le maintien de cette attractivité démographique, parmi les plus remarquables en France, constitue immanquablement un formidable atout de développement économique qu'il convient de ne pas gâcher ou compromettre. Ainsi, le logement, les infrastructures, les transports, les équipements, l'emploi, sont autant de domaines que les politiques d'aménagement du territoire devront intégrer et adapter afin d'accueillir les nouvelles populations dans de bonnes conditions, et permettre simultanément un développement économique en rapport avec cette expansion.

Les entreprises de l'espace métropolitain toulousain sont prêtes à relever le défi de la croissance pour créer des emplois. Elles s'illustrent déjà dans les secteurs traditionnels ou nouveaux de l'économie toulousaine et régionale. Leur dynamisme et leur compétitivité ont permis de résister à la crise des années 2010, de conquérir de nouveaux marchés et de préparer un terrain économiquement fertile pour les prochaines décennies.

Dans un contexte de diminution persistante des dotations de l'Etat, de complexification réglementaire et administrative, d'allongement des délais de réalisation des grandes infrastructures et des grands équipements métropolitains, les collectivités locales, les territoires, les acteurs publics et privés ont plus que jamais intérêt à dialoguer, à s'entendre et à se comprendre pour identifier, choisir et porter des projets communs fédératifs dans un espace territorial de référence élargi, l'espace métropolitain.

Une véritable culture du dialogue, de la coopération et de la complémentarité doit être mise en œuvre et se développer entre les multiples territoires de l'espace métropolitain. Leur diversité et leurs compétences multiples constituent des richesses qu'il convient d'utiliser et de fédérer pour rechercher la satisfaction d'un intérêt général durable.

Le développement d'une culture de la coopération et de la complémentarité ne doit pas se limiter à la sphère publique ou territoriale. Les entreprises, le monde économique et associatif, l'ensemble des représentants de la société civile regorgent, en effet, de talents, de pratiques et de savoir-faire susceptibles de porter et d'enrichir cette orientation.

Aujourd'hui, les formes et le cadre d'un dialogue élargi entre les territoires et les acteurs publics et privés ne sont pas définis. Les coopérations restent à imaginer, les complémentarités à renforcer ou à découvrir et les transversalités à organiser.

Le déploiement de cette culture suppose également une évolution radicale de nos pratiques d'échanges et de collaborations. Cependant, le temps presse et la récente fusion des régions Languedoc Roussillon et Midi-Pyrénées, impose d'accélérer le processus de mise en œuvre de ce dialogue collaboratif en élargissant le champ territorial de la concertation. Il s'agit d'identifier le plus rapidement possible les potentialités et les complémentarités économiques, touristiques, agricoles, environnementales, territoriales, ou autres, pour mettre en place une organisation fonctionnelle et structurelle efficace et pérenne.

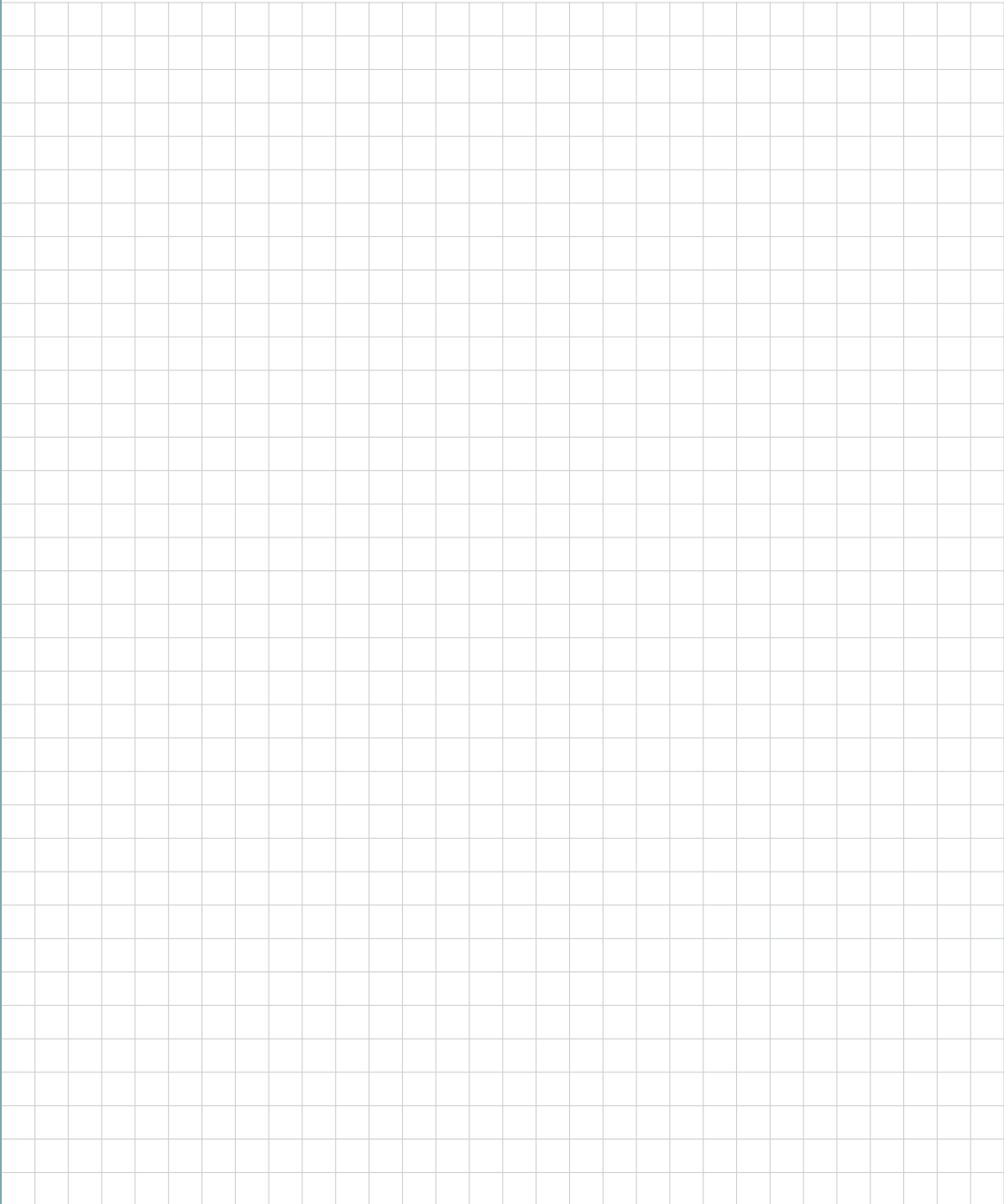
Cette nouvelle grande région de 5,6 millions d'habitants et de près de 2,2 millions d'emplois, organisée autour de deux pôles métropolitains (Montpellier et Toulouse) constituera une entité territoriale d'un poids économique et démographique équivalent aux autres grandes régions européennes (Catalogne, Rhône-Alpes...).

Dans le cadre de la construction de cette nouvelle grande région, le prolongement de la Ligne à Grande Vitesse vers l'arc méditerranéen (Narbonne, Montpellier, Barcelone...) trouve une légitimité supplémentaire. Il apparaît en effet peu concevable que deux pôles métropolitains majeurs au sein d'une même région ne soient pas reliés par la grande vitesse ferroviaire.

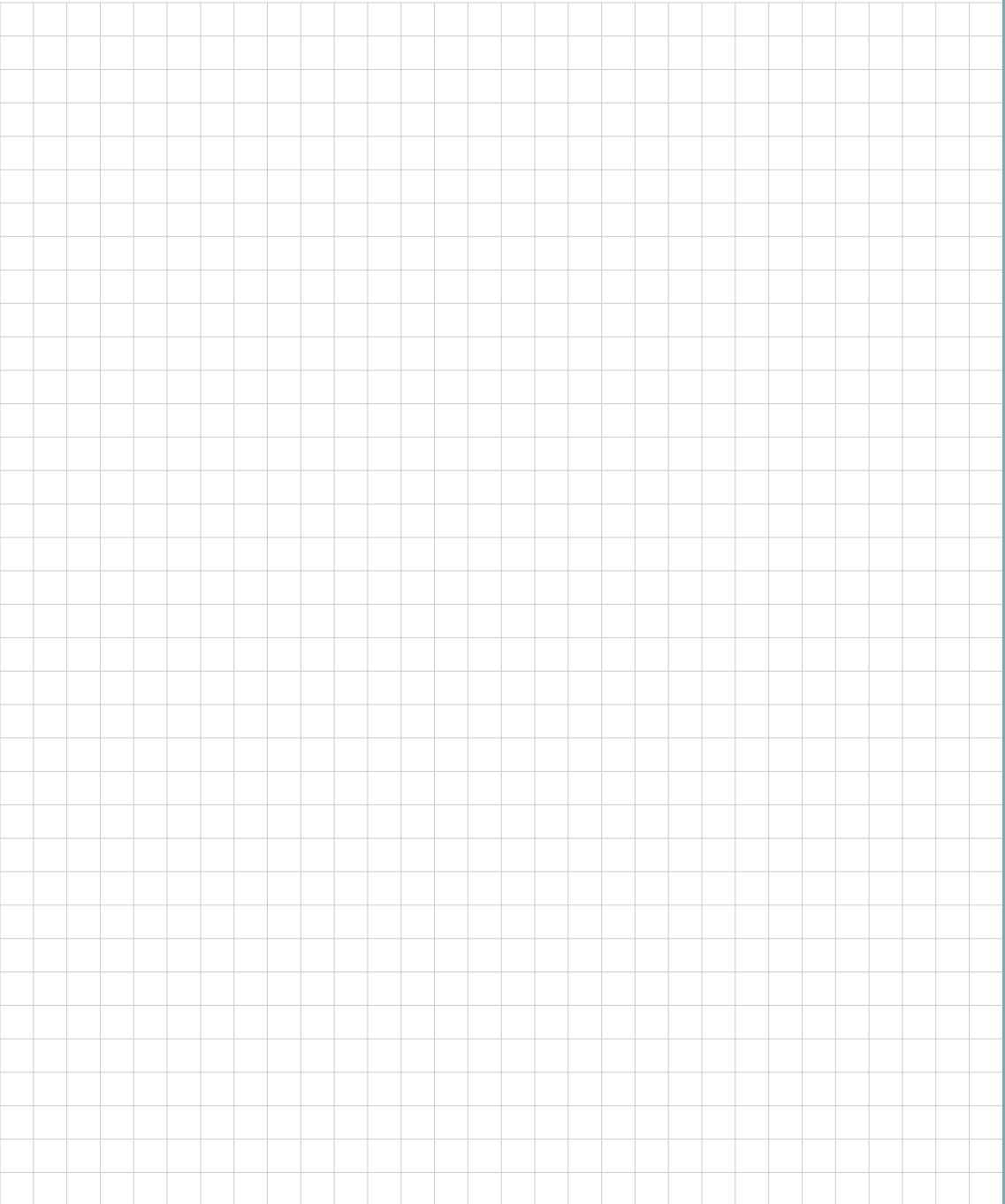
Conscientes des enjeux prospectifs de cette réorganisation territoriale, nos compagnies consulaires, languedociennes et midi-pyrénéennes se sont récemment engagées dans le vaste chantier de la fusion régionale et ont renforcé leurs échanges et leurs coopérations. Une culture du dialogue, de la coopération et de la complémentarité s'est développée entre nos structures réciproques, et nous nous tenons prêt à partager le fruit de cette expérience avec l'ensemble des acteurs.

L'avenir dépend de ce que nous en ferons.

NOTES



NOTES



LIVRE

Vision prospective de l'aménagement
du territoire de l'espace métropolitain toulousain

BLANC