

les ateliers de Toulouse aire urbaine

Observatoire partenarial **économie et emploi**

mai 2009

les territoires de **l'économie** quels enjeux dans les **SCoT** ?

Les agglomérations s'étalent de plus en plus et les distances domicile - travail s'allongent sans cesse... Un desserrement des activités économiques du centre vers la périphérie s'opère, mais il concerne pour l'essentiel des pôles d'emploi proches ou disposant d'atouts spécifiques.

Cette distorsion entre lieux d'habitat et lieux d'emploi est au centre des préoccupations des politiques d'aménagement. Dans ce contexte, quelles sont les activités susceptibles de se desserrer ? Quelles sont les politiques à mettre en œuvre, notamment dans les SCoT, pour réduire les déplacements domicile-travail et améliorer le ratio habitants-emplois ?

"Planifier" l'économie ? Ce n'est sans doute pas souhaitable, et d'ailleurs la loi nous l'interdit. En revanche, nous avons, nous élus, la possibilité d'agir sur le futur de nos villes ; les collectivités locales peuvent influencer durablement sur le développement urbain, en déterminant les lieux privilégiés pour accueillir l'habitat. Elles peuvent aussi – c'est même une nécessité – créer un environnement favorable à l'activité économique : favorable à son maintien, sa croissance, son évolution, sa diversification.

Les SCoT doivent ainsi nous permettre de "mettre en musique" notre vision de l'agglomération toulousaine, et nous savons que les politiques liées aux déplacements jouent un rôle-clé dans le processus de localisation des activités. Nous disposons donc de leviers, à la fois pour conforter notre attractivité métropolitaine, mais aussi pour mieux répartir la croissance espérée. À ce titre, il y a des enjeux très importants de complémentarité et de hiérarchisation des grands sites d'activité. Il nous appartient de bien évaluer les réalités économiques et leurs échelles territoriales respectives : les intercommunalités, les SCoT, l'interSCoT, voire parfois au-delà.

Louis Germain

*animateur de l'observatoire partenarial de l'économie et de l'emploi,
élu de Colomiers, chargé du développement économique,
conseiller du Grand Toulouse*

SOMMAIRE

Développement économique : quels enjeux pour l'aire urbaine de Toulouse ? 2

Le point de vue des experts

Anne Aguiléra

Lieux d'habitat et implantation des activités 3

Alain Lalau Keraly

L'activité économique dans le SCoT de Rennes 4

Emmanuel Cellier

Planification et économie : l'expérience lyonnaise 5

Ce qu'ils ont dit... 6

Quel chemin parcourir ? 8

Atelier du 18 septembre 2008
au Muséum d'Histoire Naturelle
de Toulouse

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE : QUELS ENJEUX POUR L'AIRE URBAINE DE TOULOUSE ?

Un grand défi se pose à l'aire urbaine de Toulouse : développer l'attractivité et la compétitivité métropolitaine, tout en améliorant la répartition géographique des activités et en garantissant l'accès à la formation et à l'emploi pour tous. Pour faire face à ce défi, un nouveau modèle de développement économique est à définir, supposant une plus grande coopération entre le cœur de l'agglomération toulousaine et les territoires périurbains.

Une aire urbaine en forte croissance

Chaque année, près de 20 000 habitants supplémentaires viennent peupler l'aire urbaine de Toulouse. Ce développement sans précédent s'accompagne d'une forte évolution de l'activité et des d'emplois (+ 10 000 à + 12 000 par an), portée par un secteur tertiaire très dynamique.

La rapidité du développement de l'aire urbaine de Toulouse vient questionner les politiques d'aménagement local, confrontées à de

nouveaux défis. En concentrant les emplois et les services, l'influence du cœur de l'agglomération se renforce, en particulier autour de Toulouse et des polarités de Blagnac, Colomiers et Labège. Sur les dix dernières années, ces quatre pôles d'emploi ont généré 65 % des nouveaux emplois salariés privés de l'aire urbaine. La dépendance des autres territoires envers ces pôles s'intensifie, notamment en périurbain, où l'accueil résidentiel se développe et le déficit d'emploi se creuse.

Le desserrement de l'activité, mythe ou réalité ?

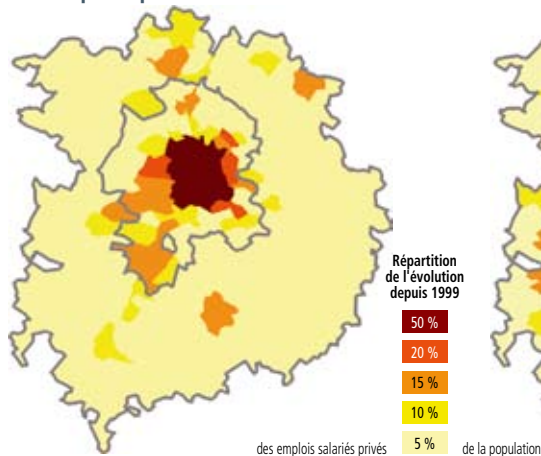
La pression foncière en cœur d'agglomération entraîne un desserrement des entreprises traditionnelles consommatrices d'espace, mais également des entreprises de services qui suivent les donneurs d'ordre tout en recherchant de meilleures conditions pour exer-

cer leur activité : accès, stationnement, possibilités d'extension... Selon une étude CCIT-AUAT sur le desserrement des activités, les transferts d'établissements engageant un déplacement physique de l'activité ont encore peu profité aux territoires périurbains. Quelques 11 000 transferts d'établissements ont eu lieu en 8 ans, représentant 70 000 emplois. Les SCoT périphériques, dans les limites de la Haute-Garonne, enregistrent plus d'entrées d'établissements que de sorties dans leurs échanges avec le SCoT de la grande agglomération toulousaine, mais le solde reste faible : 170 établissements pour 600 emplois supplémentaires. En effet, 80 % des transferts d'établissements et 90 % des mouvements d'emplois s'opèrent dans le SCoT central, plus particulièrement en cœur d'agglomération, entre communes "pôles" ou à l'intérieur de celles-ci.

Les questions de l'Atelier :

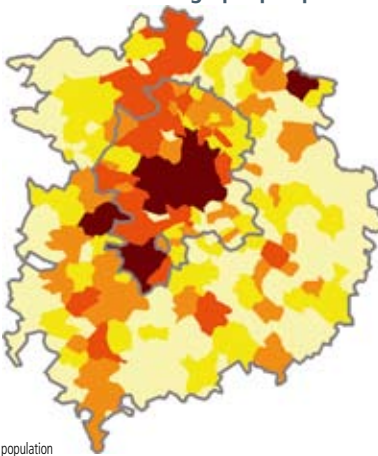
- Comment avancer dans l'objectif de rapprocher l'habitant et l'emploi ?
- Quels sont les facteurs d'attractivité des territoires ? Que recherchent les entreprises, quels sont leurs besoins et quels facteurs peuvent jouer sur leur localisation ?
- Quelles politiques publiques, à travers notamment les SCoT, pour accompagner le desserrement des activités et le développement économique ?

Des emplois qui restent concentrés...



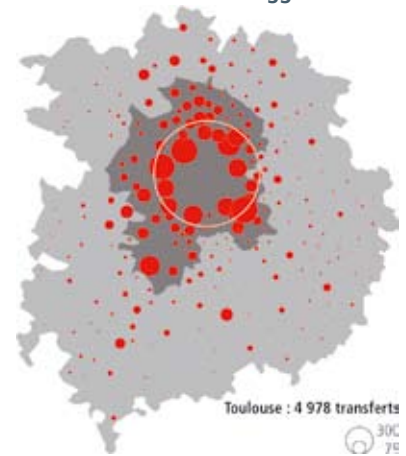
Source : Unedic

... un accueil démographique qui s'étale



Source : Insee

Des transferts essentiellement en cœur d'agglomération



Sources : CCIT, de 1999 à 2007

LE POINT DE VUE DES EXPERTS

Anne AGUILERA, Chercheuse au laboratoire Ville-Mobilité-Transport (LVMT), initié conjointement par l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), l'École nationale des Ponts et Chaussées et l'Université de Marne-la-Vallée.

Lieux d'habitat et implantation des activités

La multipolarisation de l'activité économique a des conséquences sur les stratégies de localisation des ménages et les distances domicile-travail. Éléments d'analyse.

De la déconcentration...

Au cours des dernières décennies, le desserrement des activités économiques a été important, mais d'ampleur toutefois fortement variable selon les secteurs d'activité : forte demande de centralité pour le tertiaire, déconcentration plus prononcée pour les activités dites "spacivores" (logistique, construction, industrie) et implantation au plus près de la population pour les services aux particuliers.

...à la multipolarisation

Ce desserrement n'est pas homogène, et induit la constitution de pôles d'emploi en périphérie. On observe ainsi qu'à Lyon, Lille ou encore Aix-Marseille, 85% de l'emploi hors centre se concentre dans quelques communes relativement proches de la ville-centre, surtout pour le tertiaire haut de gamme. Dans les aires urbaines étudiées, l'emploi localisé hors des pôles et hors du centre pèse moins de 10 % du total.

La manière dont s'effectue cette multipolarisation dépend de l'histoire de l'agglomération et de la configuration des axes de transport. Emergent à la fois des centralités anciennes, à l'instar de Givors dans l'agglomération lyonnaise, ou des zones ayant bénéficié d'un aménagement fort, comme l'implantation d'un aéroport ou celle d'une ville nouvelle. Autour de ces pôles d'emploi périphériques commence à s'opérer un mouvement d'étalement résidentiel.

Le centre conserve ses atouts

Ce desserrement de l'activité ne provoque pas pour autant un effondrement de la centralité, comme constaté dans certaines métropoles nord-américaines ; en France, le centre s'est restructuré sur des activités haut de gamme et conserve des atouts spécifiques. Il existe, de plus, une forte valorisation de la centralité en tant que telle, notamment en terme d'image.

Des déséquilibres dans la répartition des actifs et des emplois

- au centre, un fort excédent d'emplois par rapport aux actifs résidents (1,5 à 2 emplois pour un résident).
- dans les pôles : un relatif équilibre
- en périurbain : un fort excédent d'actifs

Des distances "raisonnables"

Statistiquement, la distance domicile-travail augmente. Cela est dû à certains actifs, peu nombreux, qui effectuent de grandes distances. Il faut donc relativiser ce phénomène ; beaucoup de gens restent relativement proches de leur emploi, y compris dans des métropoles de grande taille, comme la région parisienne.

Environ un tiers des périurbains travaillent dans leur commune de résidence ou à proximité. Les deux autres tiers parcourent des distances plus élevées pour accéder aux emplois offerts par le centre ou les pôles d'emploi. Au final, ce sont

les périurbains qui parcourent la plus grande distance domicile-travail. Les habitants des pôles périphériques et surtout du centre admettent des distances moins élevées du fait de leur proximité aux emplois.

Améliorer les dessertes dans et vers les pôles d'emploi

L'usage de la voiture reste dominant pour aller travailler, sauf en centre ville et pour les trajets internes aux pôles d'emploi. Toutefois, des écarts importants existent entre aires urbaines, qui tiennent notamment aux performances des systèmes de transport.

Par exemple, dans l'aire urbaine de Manchester, l'utilisation des transports en commun est nettement supérieure à celle de Lille, une agglomération pourtant comparable en termes de taille et de géographie des emplois. C'est principalement à l'intérieur des pôles d'emploi que les performances sont meilleures dans l'aire urbaine de Manchester, grâce à un système de bus très efficace.

Des pistes :

- améliorer les dessertes en bus à l'intérieur des pôles d'emploi ;
- connecter ces grands pôles par des liaisons en transports collectifs.

85 % des emplois périphériques de l'aire urbaine sont concentrés dans ...

32 communes

... à Lille



71 communes

... à Lyon



25 communes

... à Marseille - Aix en Provence



Légende
ville centre
concentration des emplois
reste aire urbaine

LE POINT DE VUE DES EXPERTS

Alain Lalau Keraly, économiste, directeur-adjoint de l'agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise (AUDIAR).

L'activité économique dans le SCoT de Rennes

Revenir sur les idées reçues et porter collectivement un projet d'accueil économique à l'échelle du SCoT : avec un peu de prospective et beaucoup de concertation, la méthode rennaise, pragmatique, devrait porter ses fruits.

Une rétrospective... pour mieux lire l'avenir

L'Audiar a retracé l'évolution de l'emploi dans l'agglomération rennaise au cours des vingt dernières années ; en corrélant ces données avec l'évolution du PIB, un scénario moyen d'évolution de l'emploi a été établi par filières pour les quinze prochaines années, soit la durée d'un SCoT.

Sans surprise, le secteur agricole s'effondre, tandis que les services aux entreprises continuent leur croissance, de même que les services aux particuliers, qui "explo-sent", et qu'il faudra accueillir.

« C'est probablement une illusion de vouloir rapprocher les ménages de leur lieu de travail. Ce qui est possible, c'est de rapprocher certaines activités des lieux de peuplement ; c'est ce qui se passe aujourd'hui dans le cœur des métropoles. »

SCoT du Pays de Rennes : localisation préférentielle des établissements spacieux à l'horizon 2020



Etablissements spacieux et accessibles
Transport logistique / commerce de gros, Automobile
Industrie Agro Alimentaire

- Rang 1 : localisation privilégiée
- Rang 2 : localisation secondaire
- Pôle en émergence

Les stratégies de localisation

Ce scénario permet de mieux répondre aux stratégies de localisation des entreprises en fonction des filières.

Si les services aux particuliers se répartissent au plus près des populations, le transport logistique et le commerce de gros se concentrent autour des axes structurants ; c'est donc là qu'il faudra les installer demain...

Les activités informatiques demeurent très concentrées dans le noyau urbain ; hormis quelques parcs tertiaires de très haute qualité qui pourraient être créés, ces activités nécessitent une proximité immédiate des "nœuds de commutation", c'est à dire l'aéroport ou la gare centrale.

"Saupoudrer" ou polariser ?

Les collectivités peuvent difficilement maîtriser la localisation des entreprises : leur rôle, c'est avant tout de créer l'environnement le plus favorable au développement de l'activité.

Les collectivités peuvent par contre agir sur le peuplement du territoire ainsi que sur la localisation des services et équipements. Il faut donc faire émerger des pôles de vie, des polarités, et progressivement y faire venir les activités. Et ce qui va organiser le territoire, c'est l'accessibilité, avec notamment le développement des transports en commun.

En "désamorçant" un certain nombre d'illusions, et notamment le trop théorique rapprochement

habitat-emploi, ce constat a permis d'identifier ensemble les futurs pôles de développement.

Une méthode pragmatique

L'élaboration d'un diagnostic prospectif impose de se "confronter" aux acteurs économiques : non seulement aux chefs d'entreprises, mais plus généralement à tous ceux qui sont à proximité des créateurs de richesse.

Ce dialogue a permis d'identifier quelques pôles en émergence disposant d'une bonne accessibilité depuis le centre de Rennes, ainsi que des localisations préférentielles dédiées à certains secteurs d'activités : le SCoT de Rennes réserve ainsi plus de 300 ha aux activités "spacieuses", comme la logistique et l'industrie manufacturière.

C'est en tenant compte des aspects environnementaux, démographiques et bien sûr de leur accessibilité que les principaux pôles de développement de l'agglomération rennaise ont ainsi été définis. Le SCoT fait de plus figurer le nombre d'hectares à réserver pour l'activité économique dans chacun de ces sites stratégiques.

« Le renchérissement des coûts de la mobilité induit une hyper-concentration des emplois : c'est donc le transport collectif qui devra être organisé afin d'être accessible au plus grand nombre ».

LE POINT DE VUE DES EXPERTS

Emmanuel Cellier, chargé des questions métropolitaines à l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise (Urbalyon).

Planification et économie : l'expérience lyonnaise

Positionner la région métropolitaine comme l'échelle stratégique pour promouvoir, accueillir et re-déployer l'activité économique : en jouant les complémentarités, Lyon met progressivement en place les conditions d'une gouvernance métropolitaine.

Pas de concurrence des territoires au sein d'une même aire métropolitaine

Une étude réalisée avec la CCI de Lyon montre que les transferts d'établissements se font généralement du centre vers la banlieue proche, c'est-à-dire dans un périmètre de cinq ou dix kilomètres, et non vers la périphérie lointaine comme on le croit souvent.

En effet, la notoriété de Lyon, sa capacité à rayonner à l'échelle internationale, bénéficient à l'ensemble du territoire, puisque l'essentiel des créations d'établissements dans les grandes zones d'activité périphériques situées à vingt ou trente kilomètres de l'agglomération relèvent d'investissements nationaux ou étrangers. Les délocalisations internes en Rhône-Alpes, notamment entre Lyon, Grenoble et Saint-Étienne, sont en nombre limité.

Une vision métropolitaine commune aux onze SCoT

La démarche InterSCoT vise à unir autour d'une même vision métropolitaine les onze SCoT : une métropole de 3 millions d'habitants à l'horizon 2030 (soit 500 000 habitants supplémentaires) structurée par un réseau ferré performant et "traversant", avec un réseau vert bien identifié. Ce schéma général métropolitain figure dorénavant dans chacun des onze SCoT.

Déterminer ensemble des pôles d'intérêt métropolitain

Une vingtaine de pôles économiques d'intérêt métropolitain a été identifiée dans la grande agglomération lyonnaise. Il s'agit

ensuite de définir une stratégie pour ces pôles, de les positionner en fonction de leurs facteurs d'excellence, de manière à créer une offre complémentaire portée et "vendue" collectivement, par les élus – à commencer par le maire de Lyon – et par les agences de promotion. L'enjeu de demain, c'est d'imaginer des formes de coopération pour mieux porter ces sites, avec une mise en commun des ressources fiscales.

Gouvernance métropolitaine : "l'architecture lyonnaise"

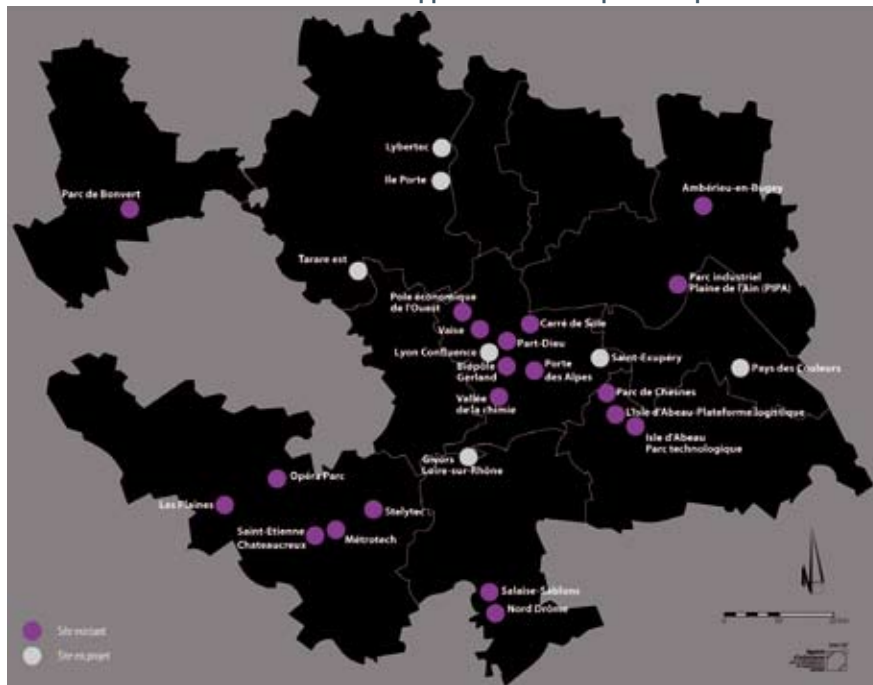
- **Région Urbaine de Lyon (RUL)** : association regroupant la communauté urbaine de Lyon, les communautés d'agglomération et les départements qui porte des projets communs (exemple du REAL, Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise)
- **InterSCoT** : 11 SCoT réunis pour réfléchir ensemble au devenir métropolitain
- **Grand Lyon** : communauté urbaine de Lyon menant une expérience de gouvernance économique « Grand Lyon - l'esprit d'entreprise »

Les grandes orientations en matière d'économie pour maintenir la compétitivité de la métropole lyonnaise

Afin de compenser une baisse attendue de l'emploi industriel (textile, chimie), l'agglomération lyonnaise souhaite accompagner l'accueil d'activités ciblées :

- créer de nouveaux quartiers tertiaires dans le cœur de l'agglomération (Part-Dieu redynamisée, Confluent, Porte des Alpes, Carré de la Soie, aéroport Saint-Exupéry) ;
- réaliser un schéma de cohérence logistique, en ciblant les activités logistiques à haute valeur ajoutée ;
- imaginer des formes nouvelles d'urbanisation plus mixtes, afin de favoriser la proximité entre les services, l'artisanat et la population
- reconquérir l'urbain : réflexion sur le renouvellement des espaces délaissés.

InterSCoT lyonnais : les sites de développement économique métropolitains



Quatre critères retenus pour la définition des pôles économiques d'intérêt métropolitain :

- concentration de fonctions stratégiques
- excellente connectivité aux infrastructures autoroutières et ferroviaires
- capacité d'extension ou de renouvellement, par reconquête des tissus en déprise
- présence de facteurs d'excellence, notamment la proximité de formations de bonne qualité

DÉBAT

VERS UNE RECOMPOSITION DE L'ECONOMIE

Sommes-nous en train "d'avaliser" la disparition des emplois industriels au profit des services à la personne, qui ne sont pas créateurs de plus-value ?

"L'atelier" est devenu mondial – Pierre Veltz parle de "fragmentation à haute résolution" – et le tissu industriel français a entamé sa mutation depuis longtemps. C'est paradoxalement en délocalisant une partie de leur production que les grandes entreprises réussissent à maintenir des emplois en France...

On ne renonce pas pour autant à la base industrielle : économistes et urbanistes cherchent au contraire à conforter la capacité du territoire à conserver de l'activité productive, car c'est le moteur – indispensable – de l'activité globale. Sans elle, il n'y a pas de revenu à redistribuer.

L'économie de la connaissance et de l'innovation

C'est sur de nouveaux secteurs industriels qu'il faut investir, en mettant l'accent sur l'innovation, sur la création d'entreprises.

L'économie change, elle se dématérialise, mais reste créatrice de richesse ; nous rentrons dans l'économie de la connaissance, et c'est pour cela que les métropoles sont si importantes : parce qu'elles possèdent cette capacité d'apprentissage collectif, ce "frottement" entre les hommes qui permet d'inventer, d'innover, et finalement d'avoir toujours un peu d'avance sur les pays émergents.

C'est l'objectif n°1 pour l'économie européenne, tel que fixé par le traité de Lisbonne.

Identifier les compétences

Tous les acteurs économiques travaillent ensemble dans le cadre de la démarche Grand Lyon – l'esprit d'entreprise pour développer justement de nouvelles filières de compétitivité : numérique, chimie verte, technologies propres, nouveaux tissus fonctionnels...

Cela exige des arbitrages politiques assez cruels dans la mesure où certains segments industriels qui ne sont plus assez compétitifs sont moins accompagnés. Le choix est fait d'investir sur quelques activités spécifiques, sachant que nous avons sur le territoire lyonnais la compétence (main-d'œuvre, université, recherche...) pour accompagner ce développement, et c'est là que les pôles de compétitivité joueront certainement leur rôle.

L'ATTRACTIVITE

Innovation, créativité, recherche : les nouveaux facteurs d'attractivité

Le taux des taxes, notamment la taxe professionnelle, n'est plus un facteur d'attractivité, au sens où un territoire qui aurait une taxe professionnelle faible serait beaucoup plus compétitif qu'un autre.

Le marché est un des premiers facteurs d'attractivité. L'existence d'une main d'œuvre qualifiée dans une zone donnée joue également un rôle très important. Il y a aussi les "effets d'agglomération", qui permettent à des entreprises, des salariés, des chercheurs, de se rencontrer et de travailler en réseau.

Les démarches technologiques en sont des exemples, qui consistent à créer des communautés d'intérêt, entre privé, public, université, entreprises, etc.

Autrefois, la main d'œuvre et la matière première déterminaient l'implantation des entreprises industrielles. Maintenant, l'attractivité d'un territoire réside dans sa capacité à fournir des hommes innovants, créatifs, productifs, et de la recherche scientifique.

D'où cette compétition pour être reconnu parmi les dix meilleurs campus. Ceci explique aussi les différences entre un territoire métropolitain et un "entre-deux".

Taxe professionnelle : faut-il rebattre les cartes ?

Dans les communautés urbaines, la taxe professionnelle unique a considérablement réduit les écarts entre les taux d'imposition des communes. Cette mutualisation des ressources économiques, réalisable au sein d'un EPCI, est beaucoup plus difficile à mettre en place dans un SCoT, et a fortiori à l'échelle d'un interSCoT, c'est une question de maturité politique.

Il est fondamental de ne plus s'affronter entre territoires : les entreprises mettent aujourd'hui les agglomérations en concurrence, et même des sites au sein de ces agglomérations. C'est pourquoi une plus grande coordination est toujours préférable, à l'instar de la démarche de Lyon, qui vise l'échelle de la région urbaine.

LA MIXITE DES FONCTIONS : COMMENT CROISER L'HABITAT AVEC LA FONCTION TRAVAIL ?

Rapprocher emploi et habitat : une illusion ?

Aujourd'hui, la bi-activité constitue pour les ménages un facteur de stabilité, parce que ce sont les femmes qui décident du lieu de résidence. L'homme peut être amené à faire des kilomètres, la femme non. Car c'est encore elle qui s'occupe majoritairement des enfants, qui les amène à l'école, qui va faire les courses, etc.

C'est pourquoi le choix résidentiel se construit en réalité avec la femme et non pas en fonction du lieu de travail.

La moitié de l'activité n'est pas en zone d'activité

Les zones d'activité spécifiques vont probablement se raréfier ; on s'oriente de plus en plus vers des quartiers mixtes qui mélangent différents types d'activités, notamment aux abords des axes lourds de transports en commun, d'où le concept de quartier-gare qui peut être amené à se développer.

Deux expériences :

1/ Porte des Alpes, à Lyon

cette opération regroupe, ou plutôt juxtapose sur 600 ha, l'ensemble des fonctions urbaines : une implantation commerciale historique (Auchan, Ikea), prolongée par un parc technologique innovant, et, toujours en prolongement mais avec des coupures vertes, une occupation résidentielle un peu dense, avec de nouvelles formes urbaines.

2/ Région parisienne : activité artisanale en pied d'immeuble

des activités de menuiserie ou d'herboristerie cohabitent ainsi avec de l'habitat (R+2, R+3) ; une opération réussie, mais qui nécessite un fort volontarisme politique pour éviter que ces locaux en pied d'immeuble ne "rebasculent" vers du commerce.



MOBILITE PROFESSIONNELLE ET POLARITES

On constate une sorte de résistance à la mobilité des habitants pour trouver un emploi. Est-ce un phénomène purement français ?

Fondamentalement attachés à leur territoire, les Français ne sont pas prêts, majoritairement, à changer de ville pour trouver du travail. Aux États-Unis, le marché du travail fonctionne nettement mieux parce qu'il est nettement plus fluide : les gens se déplacent et vont là où il y a du travail !

Cette résistance à la mobilité plaide en faveur des polarités : créer des bassins de vie pour permettre aux habitants de trouver à la fois les équipements et services, et bien sûr un emploi.

Allons nous vers une concentration de la ville, due au renchérissement des déplacements ?

Des enquêtes ont montré que quand les temps de transport devenaient trop importants, il y avait des stratégies de relocalisation plus près de l'emploi qui s'opéraient.

L'augmentation du coût du pétrole va-t-elle amener les gens à changer leur stratégie de localisation ? C'est un peu tôt pour répondre, ces changements de localisation ne pourraient s'observer que sur plusieurs années.

Pour sa part, l'urbaniste Marc Wiel n'évoque pas le coût de transport, mais imagine plutôt une limitation de la vitesse, ce qui finalement revient à renchérir le coût de la mobilité. Pour lui, c'est cette condition qui permettra un resserrement de la ville.

Comment définir et organiser ces polarités ?

Un SCoT est un acte de réflexion sur l'aménagement à très long terme d'un territoire. Or ce qui structure, ce qui donne une réelle marge de manœuvre, c'est l'accessibilité et la mobilité. C'est donc bien la politique des déplacements qui organise tout le territoire.

C'est probablement une illusion de vouloir rapprocher l'emploi de l'habitat, mais globalement, on peut rapprocher l'activité des lieux de concentration urbaine, avec certaines réserves toutefois pour les activités nuisantes.

Cela ne signifie pas qu'on "abandonne" les territoires moins denses, mais il faut justement organiser l'accessibilité et effectuer des choix : c'est le rôle des SCoT.

Il est important que tout le monde puisse s'exprimer sur ces grandes réflexions stratégiques, et donc que les meilleurs pôles de développement de demain puissent être choisis et positionnés ensemble, dans le cadre d'une conférence métropolitaine par exemple.

Il faut également organiser "la ville des proximités" c'est-à-dire des formes d'intercommunalité d'un niveau inférieur où les communes se rassemblent et partagent leurs équipements. L'exercice est difficile et il revient aux élus de mettre en place cette concertation éminemment politique.

QUEL CHEMIN PARCOURIR ?

Les « enseignements » de l'atelier

Au travers notamment des expériences rennaises et lyonnaises, cet atelier propose un certain nombre d'éclairages sur les bonnes pratiques et les « chemins du possible ».

Créer un environnement favorable au développement de l'économie

Les collectivités ont toute latitude pour créer l'environnement le plus favorable au développement de l'activité et rendre attractif un territoire. En s'appuyant sur les politiques d'aménagement, que ce soit en matière de planification (SCoT, PLU), de programmation (Plan Local de l'Habitat, Plan des Déplacements Urbains, Schéma de Développement Commercial, etc.) ou de projet urbain, les collectivités locales ont les capacités d'organiser un territoire.

Politique publique des déplacements : un levier fondamental

Les politiques publiques portant sur les déplacements jouent un rôle clé dans le processus de localisation des activités et demeurent étroitement liées au développement économique.

Des projets de territoires à rapprocher

Les gains de compétitivité passent aussi par une meilleure coordination des différents projets de développement des territoires. C'est pourquoi il est important de jouer les complémentarités et la cohérence entre les espaces économiques, tout en sachant hiérarchiser les grands sites d'activité et parfois même renoncer à certains projets.

Si certains enjeux se jouent à l'échelle des structures intercommunales, d'autres ne peuvent être traités qu'à l'échelle des SCoT et même de l'InterSCoT, voire au-delà à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Des « pistes » pour l'aire urbaine de Toulouse

Quelle localisation préférentielle des activités ?

Par la connaissance fine de la localisation des activités et des emplois, l'exemple rennais a démontré des logiques d'implantation différentes selon les secteurs d'activité. Ces logiques économiques, qui répondent à des besoins spécifiques des entreprises (de rapprochement pour certaines, de foncier pour d'autres, etc.), sont à intégrer dans les exercices de SCoT, notamment dans leur traduction spatiale.

Si les zones dédiées sont nécessaires à l'accueil de l'activité, un travail est à engager sur la définition de quartiers mixtes. L'intérêt est de rapprocher l'emploi des habitants autour d'activités intégrées (bureaux, services...) et de pallier à la trop grande spécialisation des espaces.

Quelle perspective d'évolution de l'emploi ?

À travers les SCoT, les territoires se projettent à l'horizon des 20-30 prochaines années. Faire le choix

de la croissance démographique soutend aussi le développement de l'économie et de l'emploi. Mais quelles seront les activités à accueillir, à quel rythme, avec quels besoins (foncier notamment) ? Telles sont les questions auxquelles doivent répondre un SCoT.

Quelle échelle de coordination des projets ?

Une cohérence d'ensemble est à rechercher pour dépasser les démarches concurrentielles et dégager des gains de compétitivité. À l'image du modèle lyonnais, il s'agit de rationaliser le développement économique par une hiérarchisation de l'offre foncière en fonction de critères établis et partagés (accessibilité, vocation, rayonnement, etc.). Un SCoT est un outil qui peut permettre de répondre à cette question de l'articulation et de la cohérence d'ensemble des projets. Il est l'expression d'une ambition collective et d'un projet commun au service de tous.

Bibliographie

- La grande transition, La France dans le monde qui vient, Pierre Veltz, le Seuil, Mars 2008.
- Domicile – Travail, Les salariés à bout de souffle, Éric Le Breton, Carnets de l'info, col. modes de villes, mai 2008.
- Mobilité quotidienne et inégalités. Polycentrisme et mobilité domicile-travail, Dominique Mignot, CERTU, 2004.
- Les villes ont-elles achevé leur transition ?, Anne Aguiléra, Jean-Loup Madre, Dominique Mignot, Col. de l'Inrets, 2003.
- Étalement urbain et mobilité, Anne Aguiléra, Dominique Mignot, Revue d'économie régionale et urbaine, n°5, 2003.

Articles

- Pour créer des formes urbaines plus propices à l'économie d'énergie, Anne Aguiléra, Jean-Loup Madre, Dominique Mignot, Fiches d'actualité scientifique de l'Inrets, novembre 2007.

- Formes de la croissance urbaine et mobilités : une comparaison Lille – Lyon – Marseille, Anne Aguiléra, Danièle Bloy, David Caubel, Jean-Loup Madre, Dominique Mignot, Florian Vanco, Fiches d'actualité scientifique de l'Inrets, novembre 2007.
- Services aux entreprises, centralité et multi-polarisation, le cas de Lyon, Anne Aguiléra, Revue d'Économie Régionale et Urbaine, 2002.

Sites

- <http://www.inrets.fr>
- Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise <http://www.urbalyon.org>
- SCoT de l'agglomération lyonnaise <http://www.scot-agglolyon.fr>
- InterSCoT, les SCoT de la métropole lyonnaise <http://www.urbalyon.org/sip6InterScot>
- Agence d'urbanisme et de développement intercommunal du Pays de Rennes <http://www.audiar.org>

Les ateliers de Toulouse aire urbaine

Séances de travail sur les pratiques urbaines, les ateliers de Toulouse aire urbaine ont pour objectif d'étudier les manières de faire dans d'autres agglomérations, afin de s'en inspirer pour améliorer nos pratiques locales. Ils visent à rassembler élus et professionnels des différents métiers de la ville : constructeurs, représentants des milieux économiques, urbanistes, universitaires et traitent des sujets qui font la ville : l'habitat, les transports, l'environnement, l'économie, le commerce, l'immobilier d'entreprises...

auat

Le Belvédère, 11 bd des Récollets

31078 Toulouse cedex 4

Tél 05 62 26 86 26 - Fax 05 61 52 71 36

www.auat-toulouse.org

