

Atelier 1

Axe « Méditerranée Rhône Saône » :

Quelles perspectives pour les villes moyennes ? Éléments de prospective

Partenariat
Commissariat général à l'égalité des territoires



cgēt

Synthèse



I | H | E | D | A | T | E

Institut des hautes études de développement
et d'aménagement des territoires en Europe

Cet atelier s'est penché sur la commande conjointe du délégué interministériel à l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (MRS), M. Jean-Christophe BAUDOUIN, qui a débuté en juin 2017 sa mission sur le développement de cet axe structurant, et du Commissariat général à l'égalité des territoires, missionné par le Ministère de la cohésion des territoires sur les villes moyennes. À partir de l'étude de deux villes situées aux confins de cet axe, mais « réunies » par leur statut de ville moyenne, Sète et Villefranche-sur-Saône, cet atelier a ainsi cherché à répondre à **deux questions** :

- ✓ les deux villes moyennes peuvent-elles (re)trouver de l'attractivité économique via leurs ports et via le développement du fret (routier, fluvial, ferroviaire) sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône ?
- ✓ au travers des deux cas particuliers étudiés, quelle pourrait être la stratégie publique pour le (re)développement des villes moyennes ?

Pour répondre à ces questions, il nous aura fallu dépasser la complexité du croisement des deux problématiques, le constat que ce sujet s'est avéré peu identifié de prime abord par les acteurs locaux rencontrés et le fait que les problématiques des deux villes étudiées sont très différentes. L'exercice aura été au final riche d'enseignements, nous permettant d'aborder les enjeux liés à la concurrence portuaire, au report modal vers le fluvial, au positionnement de l'hinterland¹ portuaire et aux stratégies que les villes moyennes proches d'une métropole peuvent développer pour rester attractives.

1. LES ENJEUX MARITIMES ET FLUVIAUX GLOBAUX A L'ECHELLE DU BASSIN RHONE-SAONE ET LE POSITIONNEMENT DES VILLES DE SETE ET VILLEFRANCHE-SUR-SAONE SUR L'AXE MEDITERRANEE-RHONE-SAONE

• *L'axe Méditerranée-Rhône-Saône (MRS)*

La question de la structuration de l'axe MRS a revêtu une actualité particulière ces dernières années avec la publication en juillet 2016 d'un rapport parlementaire par M. François-Michel LAMBERT et Mme Elisabeth LAMURE à la demande du Premier ministre et la création d'un Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'axe MRS au Journal officiel du 11 mai 2017. Les enjeux identifiés sont doubles :

- ↳ Améliorer la coordination de l'axe logistique Rhône-Saône ainsi que l'articulation avec les ports de la façade méditerranéenne ;
- ↳ Accroître la compétitivité de cet ensemble portuaire et du réseau de plateformes logistiques auquel il est relié.

¹ L'hinterland (ou arrière-pays) désigne la zone d'influence ou d'attraction économique d'un port.

- **Marseille, le grand port de la façade méditerranéenne française, et son positionnement dans la concurrence portuaire européenne**

Au cours des 25 dernières années, le trafic portuaire européen a augmenté de 65 % en tonnage, soit 2% par an en moyenne. Ces moyennes recouvrent de très importantes disparités : 89% du trafic maritime européen sont effectués par les ports du Nord de l'Europe et particulièrement du Benelux (Rotterdam, Anvers, Hambourg, Bremerhaven, ...).

Tous trafics confondus, le grand port maritime de Marseille-Fos (port d'Etat) figure, avec un tonnage annuel de 82 millions de tonnes, toujours dans les 50 plus grands ports mondiaux. Néanmoins, il est passé de la 2^{ème} à la 6^{ème} place européenne entre les années 1970 et 2015. Cette régression est surtout le fait des hydrocarbures, bien que Marseille-Fos reste le port pétrolier mondial. Le trafic de conteneurs enregistre une évolution soutenue : il progresse plus vite que celui des autres ports, bien que toujours inférieur de moitié à celui de Gênes et Barcelone. Enfin, avec 2,5 millions de passagers, il confirme son importance pour les liaisons avec le Maghreb et la Corse et présente un secteur de la croisière en hausse spectaculaire depuis quelques années (+ 11 % sur 2015). Marseille-Fos peut être comparé à Gênes et Barcelone sur le Range Sud. Ce sont, comme Marseille, des portes d'entrée sur le territoire (gateway) et non des ports de transbordement (hub) comme Algésiras près de Gibraltar ou Gioia Tauro à la botte de l'Italie.

En synthèse le grand port maritime de Marseille « se positionne comme l'alternative Sud aux ports du Nord de l'Europe pour l'accès aux marchés français et européens ». Partant de l'adage partagé que « la bataille des ports se gagne à terre », Marseille doit développer son hinterland, c'est-à-dire l'axe MRS : les connexions multimodales avec notamment le sud de l'Allemagne, la Suisse ou encore les régions françaises doivent être améliorées afin de rendre plus efficace (en coût et en temps de parcours) le transport de marchandises en provenance de/vers Marseille et de la façade méditerranéenne. L'enjeu est de permettre à la France de faire jeu égal avec ses concurrents européens. L'accroissement de compétitivité doit également bénéficier aux autres ports de marchandises de la façade méditerranéenne (notamment Sète, Toulon et Port-la-Nouvelle).

- **L'axe Méditerranée-Rhône-Saône : un potentiel sous-exploité**

La perspective de développement de l'axe MRS semble encore lointaine quand on constate que le transport fluvial sur le Rhône n'est aujourd'hui développé qu'à 25% de sa capacité selon les voies navigables de France. À titre d'illustration, seuls 10% de la marchandise qui arrive au port de Marseille-Fos repart selon un mode fluvial ou ferroviaire, les 90% restant partant par camions.

Pourtant, l'axe Méditerranée Rhône-Saône, qui représente plus de 1000 kilomètres dont 743 kilomètres à grand gabarit, est un atout différenciant dont les autres ports d'Europe du Sud ne sont pas pourvus. Marseille-Fos en constitue la porte d'entrée maritime et est à l'origine de 40% du trafic en volume, et de 100% du trafic conteneurs.

Les trafics visent principalement l'approvisionnement de l'agglomération lyonnaise, du couloir de la chimie. Ils proviennent également de l'export de l'activité céréalière bourguignonne vers les marchés méditerranéens et du Moyen-Orient.

- **Villefranche-sur-Saône et Sète : deux villes aux confins de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, pour lesquelles l'axe ne présente pas les mêmes enjeux**

Directement positionné sur l'axe fluvial Méditerranée Rhône-Saône, le port de **Villefranche-sur-Saône** est le 2^{ème} port fluvial de l'axe MRS et de l'association Medlink. 1.850.000 tonnes sont manutentionnées chaque année, dont 700.000 tonnes par voie fluviale et 50.000 par voie ferrée du fait de son statut de plateforme multimodale. Il est en liaison directe avec les pays du pourtour méditerranéen en mode fluviomaritime. Comme l'indique le rapport de Voies Navigables de France sur le schéma portuaire lyonnais, le fonctionnement en réseau du port reste assez limité avec l'agglomération lyonnaise, bien qu'il ait le potentiel pour en constituer une base arrière logistique importante (BTP). Exploité par la Chambre de commerce et d'industrie du Beaujolais, son hinterland est davantage tourné vers le Nord et le Sud de l'axe Rhône-Saône que vers Lyon : Rhône Nord, Ain, Jura, Loire, Nord Auvergne. Le positionnement du port de Villefranche par rapport au système portuaire lyonnais est donc un enjeu. Le futur SRADETT (2018) devra, sur ce sujet, se placer dans une logique de bassin impliquant trois grandes Régions et des acteurs multiples pour gérer les projets de développement.

Sète se positionne comme le plus petit des grands ports de la façade méditerranéenne. Relié à l'axe Rhône-Saône par le canal de Rhône à Sète, seule une partie mineure de son trafic (400 000 tonnes par an)² transite actuellement vers l'arrière-pays par le mode fluvial. La mise au gabarit européen du canal de Rhône à Sète constitue un élément potentiel d'attractivité du port pour le trafic de conteneurs. Son financement est inscrit dans deux contrats de projet interrégional État-Région successifs (2007-2013 et 2015-2020), et d'importants travaux sont programmés mais loin d'être achevés.

Quoi qu'il en soit, Sète et son port sont aujourd'hui davantage tournés vers la région Occitanie et le sud de la Méditerranée que vers l'axe Rhône-Saône. Le port maritime a d'ailleurs fait l'objet d'importants et récents financements par la Région Occitanie, dont relève l'établissement public régional portuaire qui gère le port de Sète-Frontignan, pour développer ses capacités. C'est donc davantage la question de son positionnement vis-à-vis du Grand Port Maritime de Marseille et de Port la Nouvelle, autre port régional de la Région Occitanie, qui constitue aujourd'hui un enjeu.

2. TYPOLOGIES ET DEFINITIONS DES « VILLES MOYENNES » ET PRESENTATION DES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES ET AXES DE DEVELOPPEMENT DES DEUX VILLES MOYENNES ETUDIEES

- ***Typologies et définitions des « villes moyennes »***

La notion de ville moyenne ne fait pas l'objet d'une acception clairement définie quant à son périmètre et ses caractéristiques. De fait, le concept s'est surtout développé en réaction à l'émergence des métropoles et s'est intercalé entre ces dernières et le monde rural. Une ville moyenne recouvre dès lors une diversité de situations, desquelles l'INSEE (2011), puis la FNAU (2017) ont tâché de faire émerger des typologies.

Si pour l'INSEE, une ville moyenne est une agglomération allant de 20 000 à 100 000 habitants, la FNAU porte la limite à 200 000 habitants. Néanmoins, cette dernière semble s'inscrire en continuité du travail de l'INSEE en précisant trois types de villes moyennes et en ajoutant une quatrième catégorie :

² Actuellement, seuls des bateaux de commerce de 250 tonnes (type Freycinet) à 1 000 tonnes (type Rhodaniens) l'empruntent, effectuant des transports essentiellement en vrac (céréales, charbons, sel, sables et graviers), à l'exclusion des transports de conteneurs.

- l'agglomération post-industrielle ou néo-industrielle,
- l'agglomération centralité tertiaire d'un espace à dominante rurale,
- l'agglomération péri-métropolitaine (c'est clairement l'exemple de Villefranche-sur-Saône),
- l'agglomération touristique ou patrimoniale (catégorie dans laquelle on peut inclure Sète).

Cette catégorisation n'empêche cependant pas les villes moyennes de présenter un certain nombre de caractéristiques communes, telles qu'une population plus âgée et moins qualifiée que la moyenne nationale, une tendance à la spécialisation, un essoufflement des villes centres/centres villes par rapport à leurs périphéries, etc.

Cependant, la proximité des métropoles s'avère un facteur clef de différenciation, souvent positif en termes démographiques, comme nous pourrions le voir concernant Villefranche-sur-Saône et Sète.

En effet, au-delà de ces approches globales qui éclairent la problématique générale des villes moyennes, il convient de se pencher plus finement sur les réalités des deux villes moyennes qui constituent notre sujet d'étude et les axes de développement qu'elles se sont choisis.

• ***Villefranche-sur-Saône, une ville péri-métropolitaine, dont le développement passe par la mise en valeur de ses propres atouts et de sa proximité avec la métropole de Lyon***

Située en région Auvergne-Rhône-Alpes, Villefranche-sur-Saône est la seule sous-préfecture et la principale ville du Nouveau Rhône. Depuis les années 2000, la ville est intégrée à l'aire urbaine de Lyon, qui rassemble 78% de la population du Beaujolais (Source INSEE Rhône-Alpes – Juillet 2015).

Ville-centre de la communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône, qui compte 19 communes et 74 000 habitants, Villefranche compte plus de 36 000 habitants (2012). C'est une ville moyenne de type péri-métropolitain selon la typologie FNAU, et une ville moyenne proche d'une grande aire selon la typologie INSEE. Son rythme de croissance démographique est le même que celui de Lyon (+0,8% par an), mais est porté par un fort accroissement naturel (+1,2% par an) et un déficit migratoire (-0,4%). Elle est située dans le Beaujolais, territoire rural marqué par une urbanisation croissante sous l'influence de Lyon, et par une tertiarisation corrélée à une profonde restructuration industrielle qui a vu, entre 2006 et 2011, reculer les emplois industriels (textile) et agricoles.

Villefranche-sur-Saône, qui souhaite se donner un nouvel essor, oriente principalement son développement vers trois axes : le développement économique et touristique, la qualité de vie des habitants et la solidarité territoriale. Ainsi, la ville compte sur le développement de son port, dans le cadre du schéma portuaire Lyonnais et ses territoires d'influence établi par VNF en 2015 et dans le cadre plus global du développement de l'axe Méditerranée Rhône Saône. Le tourisme fluvial présente un potentiel intéressant et la ville engage des investissements pour mieux accueillir paquebots et croisiéristes. Deux projets sont prévus : l'aménagement d'un site d'hivernage au port de Frans et la création d'un port d'accostage au lieu-dit La Plage.

Villefranche-sur-Saône met en valeur également, en lien avec l'agglomération, un tourisme vinicole important autour de la marque « trèsBeaujolais ».

En partenariat avec la CCI Beaujolais, Villefranche-sur-Saône développe des formations permettant de mettre en adéquation l'offre et la demande d'emplois sur le territoire, en particulier grâce à la création du Campus Martelet, dédié à la formation professionnelle.

Enfin, toujours au sein de la communauté d'agglomération, l'amélioration de la qualité de vie des habitants est au coeur des préoccupations, en particulier par la fluidification des déplacements entre la métropole lyonnaise et la ville de Villefranche.

En termes de solidarités territoriales, l'objectif est de mettre en place un pacte fiscal et financier entre les communes de l'agglomération et d'optimiser les ressources et investissements au sein de l'agglomération.

• ***Sète, une ville moyenne touristique et patrimoniale, mais aussi péri-métropolitaine, qui renoue avec la croissance démographique et fait valoir ses atouts***

Située en région Occitanie, Sète est une sous-préfecture de l'Hérault située à proximité immédiate de la métropole de Montpellier, même si elle ne relève pas de la typologie « agglomération péri-métropolitaine », selon la FNAU. Elle possède sa propre aire urbaine.

Sète, l'île singulière, est aujourd'hui la ville centre de la communauté d'agglomération Sète agglomère Méditerranée, qui compte 14 communes et 150 000 habitants. Après avoir perdu une partie importante de sa population durant la décennie 90 – un fait unique pour une ville de l'arc littoral méditerranéen –, Sète retrouve une attractivité depuis quelques années. Elle compte à nouveau 45 000 habitants.

La politique volontariste locale n'y est pas étrangère : opérations de renouvellement urbain, constructions de logements « partout où cela est possible » dans un contexte de foncier restreint, nouveau quartier en projet à l'entrée Est de la ville...L'objectif est bien d'attirer une nouvelle population à Sète, des retraités et des actifs, tous de catégories sociales moyennes et supérieures. La proximité immédiate avec la locomotive Montpellier (10 minutes en train) et la taille humaine de Sète l'aideront sans nul doute à gagner ce pari.

Sète entend également profiter pleinement de ses atouts naturels. Son climat et sa situation géographique en font une station balnéaire populaire l'été. Grâce à une activité de croisière en croissance exponentielle (100 000 passagers attendus en 2018) et à la prochaine construction d'une marina de luxe pour méga-yachts, Sète se positionne sur un autre segment touristique. « Le tourisme sera sans nul doute le principal vecteur de développement pour la ville dans les années qui viennent », selon Tiphaine Collet, directrice de l'Office du tourisme de Sète. L'enjeu pour le commerce local sera de s'adapter à cette nouvelle clientèle et d'en tirer pleinement parti pour créer des emplois ; le taux de chômage de 15 % étant l'un des points faibles de la ville moyenne. La ville continue par ailleurs de s'appuyer sur un patrimoine riche (constitué notamment de figures du patrimoine national : Paul Valéry, Jean Vilar ou encore Georges Brassens) et sur une activité culturelle forte, riches de traditions locales (les joutes de fête de la Saint Louis) et d'une programmation culturelle diversifiée (développement d'établissements muséaux, accueil d'artistes, nombreux festivals de musique...).

Toujours dans le but de créer ces emplois qui lui manquent, Sète compte surfer sur la vague de l'économie bleue. Deux projets phares sont sur le point d'aboutir. Le premier est un centre d'activités de recherche autour de la mer – CELIMER – avec l'Ifremer et l'IRD³. Dès 2018, il complètera l'offre locale existante, soit le plus grand lycée maritime de France et un IUT Chimie de l'eau, dans l'objectif de constituer, à terme, un campus de la mer. Le second projet est celui d'une pépinière et d'un hôtel d'entreprises qui accueilleront en 2019 des entreprises spécialisées à haute valeur ajoutée autour du sport-tourisme, de la sécurité-sûreté maritime, des ressources énergétiques et thermales, de l'aménagement du littoral, des transports maritimes...

Comme un symbole de ce renouveau, le tournage de la série quotidienne de TF1 « Demain nous appartient » véhicule une très belle image de la ville et constituera, en cas de succès d'audience sur

³ Ifremer : institut français de recherche pour l'exploitation de la mer ; IRD : institut de recherche pour le développement

le long terme, une promesse d'emplois supplémentaires : 200 emplois directs seront créés grâce à l'installation des studios de la maison de production Telfrance.

3. APPROCHES COMPAREES DES DEUX TERRITOIRES D'ETUDE : ACTIVITE PORTUAIRE, SYSTEME TERRITORIAL ET LOGIQUES DE COOPERATION

• L'activité portuaire de Villefranche-sur-Saône et de Sète :

- Villefranche-sur-Saône

Le port de Villefranche-sur-Saône est situé en rive droite et à 25 km au nord de Lyon. Il est d'une surface de 19,3 ha dont 2,6 ha disponibles. Il présente une activité dominante de granulats, mais aussi des trafics de céréales, de produits recyclables et de sel, pour un total de 700 000 tonnes de trafic fluvial en 2015 (contre 900 000 tonnes en 2011). Géré par la Chambre de commerce et d'industrie du Beaujolais, le port embauche environ 20 salariés et regroupe 27 entreprises sur son site. Son chiffre d'affaire dégage aujourd'hui un résultat positif avec une activité complémentaire à celle des autres ports de la région lyonnaise, mais toutefois davantage liée aux aléas climatiques (récoltes, enneigement, ...) et à la concurrence de la route pour le fret de retour.

Sa localisation lui permet de potentiellement jouer un rôle dans l'approvisionnement de l'aire métropolitaine en tant que base arrière d'une logistique urbaine. Cependant, sa relation avec l'agglomération lyonnaise est limitée : hormis l'approvisionnement de produits BTP transformés sur place, les flux visent plutôt le sud et le nord du bassin Rhône-Saône, voire l'export en fluvio-maritime. Le port de Villefranche-sur-Saône est marqué principalement par :

- ✓ Une darse en dehors du lit de la Saône
- ✓ un foncier disponible limité, mais avec une évolution possible, notamment sur la rive opposée en zone inondable (réserve de 5,5 ha en PPRI⁴) ;
- ✓ une trimodalité avec une bonne accessibilité routière, mais une desserte ferroviaire difficile à améliorer (voies courtes) ;

Le port de Villefranche-sur-Saône a un rôle à jouer dans le système métropolitain lyonnais. Il est nécessaire de moderniser ses infrastructures et ses outils de manutention afin de conforter sa vocation de grand port vraquier du nord de Lyon sur les filières du BTP et de l'agro-alimentaire essentiellement. Il doit ainsi s'inscrire dans une coordination plus globale de logique économique du foncier pour le développement des plates-formes portuaires publiques et privées du Val de Saône fournissant des services à la métropole pour l'économie circulaire du BTP et du recyclage de matériaux. En revanche, le développement de la filière conteneurs est exclu, car traitée en Bourgogne.

⁴ Plan de prévention des risques d'inondation

- Sète

9^{ème} port français par son tonnage, le port de Sète-Frontignan est à la fois un port de commerce de marchandises (3,8M de tonnes) et de passagers (158 500 dont 37 000 croisiéristes), un port de pêche (21 thoniers, 16 chalutiers et 200 « petits métiers » sur la mer et l'étang de Thau) et de plaisance (capacité de 732 postes d'amarrages et 1100 anneaux régularisés, occupés à 98,5%). Il s'agit d'un port de niches (import-export Izmir, bétail, ro-ro, fruits et légumes, transport passagers vers Maroc, etc.).

L'activité de port de pêche a fortement marqué l'histoire de la ville même si elle devient résiduelle particulièrement depuis 2008 avec la raréfaction de la ressource, la diminution des flottes liées aux plans de casse et aux quotas européens (thon rouge).

Le port de Sète-Frontignan est aujourd'hui à la croisée des chemins d'un certain nombre d'opportunités et de menaces. En termes d'opportunités, on peut mettre en exergue l'importance des investissements publics (Région) et privés (terminal conteneur et marina), des projets immobiliers sur le port (nouvelle gare maritime avec une interface ville-port améliorée) ou à proximité du port (nouveau quartier Est), des opportunités de marché (filière éolienne, produits frais, souhait de captation de la logistique des activités de Toulouse) et la perspective d'amélioration des connexions intermodales (mise à grand gabarit du Canal de Rhône à Sète – 75M€ sur 2007-2020). Les menaces sont liées aux conflits d'usage entre activités portuaires et urbaines (avec un port totalement imbriqué dans la ville), aux risques environnementaux, aux freins réglementaires portés au développement portuaire et à la concurrence potentielle entre le Port de Sète et de Port-La Nouvelle. Se pose en effet la question de la priorité donnée par la Région entre ses deux ports régionaux.

Les problématiques de développement portuaire des deux villes n'ont ainsi que peu en commun.

• **Systèmes territoriaux et logiques de coopérations interterritoriales**

La présentation des deux villes a mis en évidence leurs différences de positionnement et leurs points communs. Toutes deux sont situées à proximité d'une métropole, mais l'une fait partie de l'aire urbaine métropolitaine et l'autre pas. Quoi qu'il en soit, il est intéressant de se pencher sur le dialogue que chacune de ces villes entretient avec sa métropole voisine et ce que cela peut apporter à son développement.

A cet égard, il est notable que les deux villes se sont engagées récemment dans un rapprochement avec leur grande voisine.

Villefranche a ainsi rejoint en 2016 le pôle métropolitain lyonnais. Celui-ci se présente comme un espace de coopération pour traiter de sujets d'intérêt métropolitain et de construction d'une dynamique métropolitaine. Il vise également à mutualiser des ressources pour mener plus facilement des projets communs. S'agissant du financement à venir de ses infrastructures portuaires, Villefranche-sur-Saône devra toutefois intégrer de nouvelles contraintes : une diminution des ressources de la Compagnie Nationale du Rhône (en retrait actuellement sur les projets), un écrêtement des réserves de la CCI avec un transfert à la CCI métropolitaine de Lyon – Saint-Etienne de la gestion du port (la CCI locale ayant perdu son statut de CCI territoriale) ainsi qu'une grande Région contrainte de prioriser ses investissements (transports scolaires, lycées, formation continue...).

Ce cadre est ainsi potentiellement porteur pour faire du positionnement de Villefranche-sur-Saône sur l'axe MRS un atout de leur développement conjoint. 8 IHEDATE – Promotion 2017

Quant à Sète, après un premier rapprochement en 2015 de la métropole de Montpellier dans le cadre d'un « Parlement des territoires » à visée défensive face à la grande Région Occitanie,

l'agglomération a conclu le 21 juin 2017 un accord-cadre avec Montpellier Méditerranée Métropole,

Alès Agglomération et Nîmes Métropole afin notamment de structurer un réseau urbain qui constitue un pôle d'équilibre de la région Occitanie (rapport à Toulouse, capitale régionale) et de faire émerger des projets de développement communs sur quelques axes prioritaires. La synergie entre les infrastructures aéroportuaires, ferroviaires et portuaires figure parmi ces priorités. Ainsi, cet accord affiche l'ambition d'un accueil de 260 000 passagers et 4,6 millions de tonnes de marchandises par an grâce à des travaux (quai H), l'inauguration de la nouvelle gare passager en 2020 et l'amélioration de la desserte de l'infrastructure portuaire de la RD600 vers l'A9. Le rapprochement de Montpellier pourrait permettre d'affirmer Sète comme le grand port régional d'Occitanie, sans prétention à concurrencer le port de Marseille. Il devrait permettre à Sète de peser dans le dialogue avec la Région sur sa stratégie portuaire.

4. NOS PRECONISATIONS

• Nos préconisations concernant l'axe Méditerranée-Rhône-Saône

Pour renforcer la structuration et l'attractivité de l'axe MRS, le groupe de travail formule les préconisations suivantes :

✓ **Développer et moderniser les infrastructures de transport massifiées de marchandises desservant les ports de Sète et Villefranche-sur-Saône** ainsi qu'un réseau performant de plateformes logistiques le long de l'axe. L'offre de transport ferroviaire et fluviale pourrait être améliorée en modernisant le noeud ferroviaire Lyonnais, en développant une stratégie offensive d'exploitation du réseau ferré du port de Sète et en achevant la modernisation du canal du Rhône à Sète afin de permettre le passage des navettes fluviales de conteneurs. La réalisation d'un schéma directeur d'implantation de plateformes logistiques permettrait également de structurer une offre de services logistiques compétitifs à forte valeur ajoutée pour le développement économique des territoires.

✓ **Renforcer la gouvernance de l'axe** en associant davantage les collectivités locales à sa stratégie de développement dans le cadre du Conseil de coordination interportuaire et en s'appuyant sur l'association Medlink Ports pour assurer la promotion de toute la chaîne logistique. Le rôle du délégué interministériel est essentiel pour faciliter ce dialogue.

✓ **Miser sur la complémentarité des ports** et non sur la concurrence pour gagner des parts de marché dans une logique de compétition mondiale en développant les avantages comparatifs des ports.

• Nos préconisations concernant le (re)développement des villes moyennes

Des problématiques communes aux villes moyennes sont souvent identifiées : logement, mobilité, accès aux services publics, qualité de vie, redéveloppement des centres villes etc. Toutefois, l'étude des deux sites démontre sans ambiguïté, qu'il ne saurait y avoir de réponse unique et stéréotypée pour toutes les villes moyennes.

L'action des pouvoirs publics en faveur du (re)développement des villes moyennes doit être adaptée en fonction des spécificités des territoires concernés. Cette adaptation pourrait être envisagée à l'aune d'une **contractualisation entre l'Etat et les territoires**, tout en ciblant sur **ceux qui en ont le plus besoin**.

L'enjeu est pour chacune des villes moyennes de définir des stratégies équilibrées de développement local, à la bonne échelle. Cela passe par une identification partagée des enjeux, la définition d'une stratégie de restructuration du centre-ville - uniquement là où la question se pose de manière tangible -, et la mise en place d'un cadre contractuel associant l'ensemble des acteurs sur la base d'objectifs de développement et d'un plan d'actions partagés. Cette contractualisation doit notamment permettre de déployer des **moyens en ingénierie et des outils** visant à accompagner les territoires dans la définition et la mise en oeuvre de projets ambitieux de développement local.

L'État doit faire confiance aux élus en leur permettant d'adapter le cadre général aux spécificités de leur territoire. Un des moyens les plus efficaces pour y parvenir est le **recours à l'expérimentation**. L'expérimentation doit permettre aux villes moyennes de lever les freins réglementaires à la mise en oeuvre de leurs projets de développement. Un assouplissement du cadre constitutionnel de l'expérimentation est nécessaire afin de laisser les innovations locales s'exprimer et de permettre une meilleure adaptation des politiques publiques aux territoires.

Les groupes de travail Villefranche-sur-Saône et Sète de la promotion 2017 de l'IHEDATE Pour Villefranche-sur-Saône

Mathias Cadot, Directeur de RésO Villes

Sandrine Delsol, Directrice de projet - Eurométropole Strasbourg

Jean Deysson, Chargé de mission, France Urbaine

Christopher Fabre, Chargé de mission affaires institutionnelles, Enedis

David Marquet, Directeur délégué Ile-de-France, Linkcity Ile-de-France

Eric de Mollans, Officier concepteur opération/emploi, Direction générale de la Gendarmerie nationale

Agnès Naton, Co-directrice, CGT Auvergne Rhône-Alpes

Clotilde Terrible, Secrétaire générale de Canalisateurs de France

Cyril Vanroye, Directeur adjoint de la Direction départementale des territoires de la Lozère

Venet Henri, Délégué général de l'UIMM de Franche Comté

Pour Sète

Anne Sophie Boisgallais, Chargée d'études, Agence d'urbanisme Caen Normandie Métropole

Marie Cuq, Chargée de pilotage financier et stratégique, Caisse des dépôts

Vanessa Delevoye, Journaliste, Agence d'urbanisme de Dunkerque

Gwennaëlle Guerlavas, Directrice de cabinet, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Eric Jean Baptiste, Directeur adjoint urbanisme, Ville de Paris

Alexandra Mahé, Collaboratrice parlementaire, Sénat

Elodie Nourrigat, Architecte libérale, Sarl NBJ Architectes

Sophie Renard, Directrice générale adjointe, Conseil départemental Loire-Atlantique

Benoît Sénéchal, Chargé de développement territorial, Caisse des dépôts Ile-de-France

Raphaël Tamponnet, Directeur du développement et partenariats, La Poste Business unit silver économie

Yannick Vissouze, Directeur du développement économique et tourisme, Communauté urbaine de Dunkerque