

STRATÉGIE RÉGIONALE DU RÉSEAU
DES CCI D'OCCITANIE

Schéma sectoriel 2022-2026

Gestion d'équipements



CCI OCCITANIE
PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

1^{er} ACCÉLÉRATEUR DES ENTREPRISES

Table des matières

I.	INTRODUCTION.....	3
II.	CONTEXTE ET ENJEUX DE TERRITOIRE.....	4
A.	Les ports.....	5
B.	Les routes.....	9
C.	Le ferroviaire.....	10
D.	Les aéroports	14
E.	Les plateformes logistiques	15
III.	POSITIONNEMENT DU RESEAU DES CCI DANS SON ECOSYSTEME POUR LA MISSION CONCERNEE	18
A.	Un engagement historique	18
A.	SWOT	22
IV.	ETAT DES LIEUX AU 1ER JANVIER 2022.....	23
A.	Organisation du réseau des CCI d’Occitanie.....	23
B.	Liste des missions	25
C.	Opérations phares	26
V.	PLAN DE MANDATURE.....	31
A.	Liste des actions proposées (collectives ou individuelles)	32
B.	Indicateurs	36

I. INTRODUCTION

D'après l'Art. L710-1, les établissements du réseau des CCI ont chacun une fonction de représentation des intérêts de l'industrie, du commerce et des services auprès des pouvoirs publics. Le réseau doit ainsi contribuer activement au développement économique, à l'attractivité et à l'aménagement des territoires ainsi qu'au soutien des entreprises en remplissant toute mission de service public et toute mission d'intérêt général nécessaires à l'accomplissement de ces missions.

Fixés par Décret n°2016-1894 du 27/12/2016, les schémas sectoriels qui doivent être élaborés par les Chambres de commerce et d'industrie de région sont au nombre de cinq :

- Appui aux entreprises.
- Formation, enseignement et emploi.
- Appui aux territoires.
- Gestion d'équipements.
- Représentation des entreprises.

S'inscrivant dans le cadre de la stratégie régionale des CCI, ils fixent les principaux objectifs poursuivis par le réseau régional des Chambres de commerce et d'industrie ainsi que leurs modalités de mise en œuvre pour la réalisation des missions prévues.

Ce schéma dédié aux équipements, élaboré au plan régional, entend donc décrire les équipements et infrastructures gérés par les CCI d'Occitanie. Il définit dans ce domaine l'organisation du réseau consulaire, les modalités de gouvernance, les projets à implémenter en matière de développement territorial et les champs de collaboration pertinents à mettre en œuvre.

Élaboré en cohérence avec les documents de planification pilotés par la Région Occitanie tels que le SREC (Schéma Régional Emploi et Compétitivité) et le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement et Développement Durable du Territoire adopté par la Région en août 2022), ce schéma prend en compte les différentes infrastructures qui témoignent d'un impact conséquent sur le territoire régional pour les entreprises et qui doivent, à cet égard, être soutenues et accompagnées dans l'intérêt premier des acteurs économiques et du développement territorial.

II. CONTEXTE ET ENJEUX DE TERRITOIRE

Fondée sur une richesse patrimoniale indéniable et une situation géostratégique à la confluence des principaux courants d'échange, l'attractivité économique et touristique de l'Occitanie ne se dément pas et alimente une intense vitalité démographique qui stimule l'économie mais transforme aussi villes et territoires.

Cette situation impose d'agir durablement pour maîtriser le dynamisme élevé de la population et la consommation foncière induite, et répondre aux besoins croissants de mobilité en assurant l'évolution et le développement des infrastructures nécessaires dans une logique de cohérence territoriale et de maintien de l'attractivité spatiale.

Malgré une dotation importante en infrastructures de communication et de transport diversifiées, l'Occitanie est une région étendue qui demeure marquée par les fortes distances et l'existence de territoires isolés et enclavés autant éloignés de Paris que de la capitale régionale, une forte dépendance à la voiture individuelle et des dynamiques territoriales qui favorisent l'éloignement croissant des emplois et des services et suscitent nécessairement des besoins importants en mobilité.

Bien que la Région Occitanie soutienne par une volonté politique forte d'importantes initiatives de densification des réseaux de transports collectifs (réouverture de lignes TER, projets LGV, prise de compétence régionale du transport interurbain, etc.), l'accessibilité interne et externe de la région constitue une priorité pour l'ensemble des acteurs dont l'activité et le potentiel de croissance dépendent étroitement de l'offre en matière d'équipements de production et de la qualité des infrastructures de transport associées.

Si le numérique et les différentes évolutions technologiques vont indubitablement transformer la nature et les besoins de mobilité, et peut-être permettre à terme de rationaliser les déplacements des voyageurs et le transport des marchandises, ce sont toujours aujourd'hui l'aménagement du territoire et les infrastructures de transport qui concourent à la qualité et au cadre de vie des habitants et constituent l'élément clé permettant de consolider la capacité de résilience des espaces, d'amortir les déséquilibres et d'améliorer la compétitivité des territoires.

Il s'avère donc essentiel d'adapter continuellement les capacités des réseaux à la croissance des flux d'échanges, afin que la congestion des infrastructures de transport ne devienne pas une réalité régionale, quels que soient les modes considérés, au risque d'entraîner une fragmentation de l'espace économique susceptible d'obérer la compétitivité territoriale de la région et de saper son attractivité.

Les enjeux en matière d'infrastructures de transport et de logistique de la Région Occitanie apparaissent donc particulièrement prégnants et nécessitent à cet égard d'être analysés séparément, mode par mode, mais également au travers de leurs interconnexions et leurs mises en cohérence potentielles, afin de déterminer de nouvelles approches inclusives et efficaces valorisant des solutions alternatives multimodales.

A. Les ports

Atout majeur du développement régional, le littoral méditerranéen d'Occitanie abrite de nombreux ports de commerce qui s'affirment comme de réelles opportunités pour les entreprises, mais également pour les territoires dont ils constituent de véritables leviers de croissance économique en ouvrant des zones d'influence bien au-delà des limites régionales.

La région dispose en effet de 4 ports maritimes de commerce dont Sète-Frontignan et Port-la-Nouvelle (propriétés de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée), le port de Port-Vendres (propriété du Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, sans oublier le port fluvial de Laudun L'Ardoise (propriété de Voies Navigables de France)

Vecteurs majeurs du développement économique, ces ports de commerce qui s'affirment comme des éléments éminemment structurant des territoires bénéficient d'investissements majeurs directs en matière d'infrastructures destinés à favoriser le développement économique, l'emploi, la création de filières d'activité innovantes et l'installation de nouvelles entreprises.

Plus de 550 projets ont ainsi été soutenus dans le cadre le Plan littoral 21 mis en place par la Région et ses partenaires (Etat, Caisse des Dépôts), notamment la restructuration du port de Sète-Frontignan (réhabilitation du Quai Maillol, restructuration du Mole Saint-Louis, mise en service de la capitainerie flottante...) ou les travaux d'extension de Port-la-Nouvelle afin d'accueillir de nouveaux projets en lien avec les énergies marines renouvelables. Des investissements lourds et conséquents, consentis pour développer le potentiel de l'économie bleue régionale et faire de l'Occitanie une réelle puissance maritime.

Certes, les ports régionaux se caractérisent encore par une progression de leur trafic plus modeste qu'au niveau méditerranéen, une certaine hétérogénéité, un défaut de coopération régionale, des problématiques foncières quelquefois délicates et un manque de connexion aux réseaux, par ailleurs sous déployés sur le territoire.

Pour autant, la fonction exercée par les ports de lien bidirectionnel entre terre et mer et la présence en base arrière de sites pouvant soutenir l'activité des territoires constituent malgré tout un des atouts majeurs du développement régional.

Clé de voute de l'écosystème de l'économie bleue, les ports sont des lieux d'interface modaux qui génèrent de nombreux emplois, témoignent d'un impact économique direct et indirect certain et crée de la valeur ajoutée par transformation ou intégration de services à l'usage du client final. Points d'appui de l'hinterland, ils irriguent le territoire, et s'affirment comme des pôles structurants majeurs de l'aménagement régional, en consolidant la vocation logistique évidente d'une région, située géostratégiquement au cœur de l'Arc méditerranéen et à la confluence des principaux courant d'échanges nord-sud et est-ouest.

Vecteurs essentiels du développement économique régional, les Ports de commerce d'Occitanie contribuent, par leur offre logistique et de transport, à la création de valeur et à la compétitivité des entreprises clientes qui les valorisent dans le cadre de leurs activités.

- **L'éolien en mer flottant, un enjeu du développement portuaire et territorial**

La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, adoptée à l'été 2015, fixe un objectif ambitieux et réaliste de développement des énergies renouvelables à l'horizon 2030 : 32 % d'énergies renouvelables dans le bouquet énergétique français, contre 15 % aujourd'hui.

C'est dans cet objectif que l'ADEME a lancé en août 2015 un appel à projets « fermes pilotes éoliennes flottantes » qui s'est clôturé en avril 2016. Trois zones ont été identifiées en Méditerranée dont 2 au large des côtes régionales (Leucate-Barcarès et Gruissan).

Deux projets d'éolien offshore flottant ont été retenus dans le cadre de cet appel à projets : le consortium « Eolmed » sur la zone de Gruissan, piloté par le groupe Qair, et « Les Eoliennes flottantes du golfe du Lion » sur le secteur de Leucate, porté par Ocean Winds et la Banque des Territoires.

La région Occitanie peut ainsi poursuivre l'ambition de devenir la première région d'Europe à énergie positive à horizon 2050. Aujourd'hui, 13 844 GWh de production électrique sont déjà issus des énergies renouvelables en Occitanie, ce qui représente 38 % de taux de couverture moyen de la consommation (chiffres SER – juillet 2016).

Pour répondre à cet enjeu de la transition énergétique, d'importants travaux d'aménagement ont été entrepris sur le **port audois de Port-la-Nouvelle** afin d'y créer une plate-forme dédiée aux énergies renouvelables, autour d'un nouveau quai destiné à l'assemblage des éoliennes et des digues d'un nouveau bassin en eau profonde, dûment dimensionné pour accueillir de plus grands navires.

Une SEMOP a également été créée en 2019 afin de prendre en charge la gestion et le développement du site, un consortium au sein duquel la Région Occitanie est présente à hauteur de 34 % du capital avec la Banque des Territoires à hauteur de 15 %, le reste du capital étant réparti entre les membres du groupement d'entreprises *Nou Vela* qui se compose d'entreprises de pointe du secteur des énergies renouvelables et des activités portuaires tels que les groupes belges DEME Concessions (hydrogène vert) et Europort Group BV (logisticien portuaire), Qair (énergies renouvelables), Epico (fonds financier), mais également de la **CCI Aude**, gestionnaire historique du site.

Bénéficiaire d'une délégation de 40 ans, la feuille de route de la Semop affiche ainsi un programme ambitieux : *« le développement des trafics et développement durable du port via le développement d'un hub de la logistique pour l'éolien en mer flottant ; développement d'un hub de l'hydrogène vert utilisant l'énergie produite par les éoliennes flottantes, mais également en devenant un site de référence pour l'importation d'hydrogène vert ; repositionnement du port comme un pôle de vracs solides et de marchandises de l'hinterland de Toulouse ; renforcement du port comme pôle de vracs liquides et développer l'acheminement de biocarburants et des carburants de nouvelle génération [...] »*.

Dans cet objectif, une première tranche des travaux, consistant en la construction des digues du nouveau bassin et du quai de 250 m qui doit accueillir les premières éoliennes flottantes, est en cours et se terminera en 2022. La seconde tranche, livrable pour 2024, prévoit la réalisation de deux nouveaux quais d'un tirant d'eau de 15,9 mètres, d'une jetée pour le déchargement des vracs liquides et de postes à quai afin de permettre un lancement des parcs commerciaux d'éoliennes en mer d'ici 2025. La construction d'une nouvelle zone logistique portuaire reliée au réseau ferré national est également programmée afin de permettre de mieux connecter le port à son hinterland industriel.

Au-delà des nombreux emplois qui sont générés par ce chantier d'infrastructures d'ampleur inédite, ce projet d'extension préfigure l'avènement d'un espace portuaire d'envergure moderne, polyvalent et compétitif qui transformera le port de commerce en véritable « hub » des énergies vertes.

En faisant de Port-La-Nouvelle la future base avant et arrière des éoliennes flottantes, cette nouvelle dynamique de développement conduira également à une amplification majeure de son rôle logistique en Méditerranée, les travaux engagés permettant d'opérer de plus grands navires, d'augmenter les zones de manutention et de stockage, de spécialiser les terminaux et de proposer des espaces logistiques optimisés.

Moteur régional de la transition énergétique, Port-La-nouvelle actuellement géré par une société d'économie mixte à opération unique (avec la Banque des Territoires et le consortium Nou Vela auquel participe la CCI Aude) pourra ainsi accueillir de nouvelles activités économiques, non seulement les industries émergentes et les

services liés à l'éolien en mer, à la maintenance des parcs, à la production d'hydrogène vert et au stockage d'énergies renouvelables, mais également de nouveaux trafics commerciaux...

Port multi-activités vrac solides, vrac liquides et colis lourds, à la 18ème place du classement national (1,6 millions de tonnes de flux par an), Port-la-nouvelle s'affirme aussi comme le premier port céréalier français en Méditerranée et le premier port national exportateur de blé dur, même si les produits pétroliers constituent 50 à 60% de son activité générale.

- **Une opportunité pour la production d'hydrogène vert**

Exploitant l'avantage absolu apporté par la qualité, la force et la constance des vents qui balayent le littoral d'Occitanie, les projets d'éoliennes flottantes en Méditerranée promettent des rendements remarquables en produisant jusqu'à 60 % d'énergie de plus que les dispositifs terrestres, plus impactant, qui suscitent, en outre, d'importants mouvements d'opposition locale.

Energie parmi les moins émettrices de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie d'un projet (construction, installation, exploitation, démantèlement), l'éolien en mer flottant n'engendre, de plus, que des impacts mineurs sur les milieux, essentiellement liés à la phase des travaux, et ne génère aucun déchet, à l'exception du recyclage des pales où les technologies doivent encore progresser pour permettre une réutilisation de l'ensemble des matériaux utilisés.

Enfin, ces initiatives qui se développent selon des technologies aujourd'hui fiables, matures et en perpétuelle amélioration affichent des coûts de production d'énergie en perpétuelle baisse, attendu que des solutions soient développées pour stocker l'énergie éolienne produite par intermittence à l'aune de la force du vent et optimiser la rentabilité et la compétitivité des futurs parcs.

Le projet Hyd'Occ s'inscrit précisément dans cet objectif en projetant la construction, dès 2023 à Port-La-Nouvelle, d'une première unité de production d'hydrogène reliée à la future éolienne exploitée par Eolmed qui fournira une solution énergétique durable pour tous les usages du port et, à terme, pour le transport décarboné de marchandises et de passagers sur un axe Méditerranée-Mer du Nord (projet de corridor européen H2).

En permettant le déploiement de cette production et de ses usages, les projets d'éoliennes flottantes en Méditerranée contribueront ainsi à l'émergence d'une nouvelle filière d'avenir autour de l'hydrogène vert, un atout stratégique complémentaire promis à un rôle essentiel dans la transition énergétique et le développement industriel, également porteur de croissance économique et d'emplois.

- **L'enjeu du transport fluvio-maritime**

Dans l'objectif de transition vers une économie décarbonée, le développement du transport par voie fluviale fait partie des enjeux d'avenir qu'il est important de prendre en compte. Sur le plan fluvio-maritime, le canal du Rhône à Sète et le Port de Laudun-L'Ardoise peuvent en effet être considérés comme de potentiels vecteurs de développement pour le fret marchandises, chaque infrastructure offrant une multimodalité parfaitement compatible avec les impératifs de la transition écologique dans le transport.

Ainsi, implanté stratégiquement sur une friche industrielle de près de 120 ha située sur la rive droite du Rhône et relié de manière directe et rapide (moins 10 heures, une seule écluse à franchir) au port de Sète par le biais du Canal, le **port fluvial de Laudun-l'Ardoise** constitue potentiellement l'une des plates-formes multimodales les plus structurantes du territoire régional (fluvio-maritime, embranchement ferroviaire sur la magistrale éco-fret et routier).

Ayant bénéficié d'un programme de travaux de rénovation de l'apponement nord et des diverses actions prévues dans le protocole de sortie de concession avec Voies Navigables de France, l'activité est aujourd'hui

entrée dans une phase de fonctionnement normal et assure un équilibre d'exploitation. Pour autant, différentes options ont été étudiées afin de développer l'activité du site, dont le projet « L'Ardoise Eco-Fret » dit « LEF » (auquel la CCI Occitanie était directement associée), visant à établir les conditions de faisabilité économique, technique et juridico-financière d'une plateforme multimodale rail-route.

C'est finalement le projet porté par l'enseigne spécialisée GIFI qui sera retenu par le Conseil Communautaire du Gard Rhodanien en avril 2021, et qui verra la réalisation d'une plateforme logistique de 120 000 m² soit un investissement de près de 60 millions d'euros qui devrait permettre la création de près de 300 emplois.

Pour autant, les études en cours pour soutenir la formalisation du Schéma régional Fret du Rhône méridional auxquelles la CCI Occitanie est activement associée, ont relevé de nombreux atouts à ce site portuaire qui qualifient l'infrastructure comme une zone potentiellement propice au développement d'une offre multimodale performante pour le transport des marchandises (tissu économique de proximité dense avec la ZAE Lavoisier (80 ha) et la ZI de St Génies ; foncier mobilisable SNCF réseau mobilisable en arrière du quai 3 pour un réaménagement de site avec ITE: 84 000 m²...).

Reliant l'étang de Thau à la hauteur de Sète au Rhône à Beaucaire, le **Canal du Rhône à Sète** est une infrastructure à grand gabarit, gérée par Voies Navigables de France, qui constitue la prolongation historique du Canal du Midi.

Long de 72 km, d'un tirant d'eau relativement faible de 2,2 m pour un tirant d'air de 5 m, ce canal « plat » sert à la navigation de plaisance, mais offre également la possibilité d'un transit rapide pour tous types de marchandises, en interface avec les ports maritimes régionaux, tels que le port de Sète dont l'activité industrielle conditionne les trafics attendus.

Élément fondamental d'un réseau reliant la Méditerranée à l'Europe du Nord modernisé suite au lancement de vastes travaux par VNF budgétés à 100 millions d'euros dans le cadre du CPER 2007-2013, il constitue une solution efficace et opérationnelle pour développer la compétitivité et les capacités du trafic fluvial, favoriser le report modal tout en répondant à la demande croissante de transport et au final et développer l'attractivité des ports méditerranéens face à ceux d'Europe du Nord.

- **Un tourisme littoral marqué par la plaisance**

Première région au niveau national en termes de fréquentation touristique, l'Occitanie possède une façade littorale des plus attractives où se concentrent plus de 8 millions de touristes chaque année, profitant d'une offre dense et performante en termes d'hébergement touristique, que l'on considère l'hôtellerie de plein air (1er rang national en nombre de nuitées), les résidences de tourisme ou les résidences secondaires (1er rang national pour sa capacité d'accueil).

20 200 emplois sont ainsi directement liés au tourisme littoral qui génère, d'après les estimations, plus de 2,5 milliards d'euros de consommation touristique.

Concernant l'accueil des croisiéristes, deux ports de la région sont actuellement positionnés sur le trafic passagers lié aux croisières (ainsi qu'aux ferrys), autre enjeu majeur du développement régional.

Porte d'entrée régionale, le port de Sète entend s'affirmer comme une escale de croisières attractive (en 2021, le Port de Sète représentait 99,9% du flux de passagers débarqués ou embarqués à l'échelle régionale même si les activités de croisières ne représentent qu'un peu plus de 5% du flux passagers entrant sur le port). Le site dispose pour cela de quais ad hoc, tels que le quai d'Alger et le quai du Maroc, accessibles aux paquebots jusqu'à 210 mètres de longueur et 7,70 m de tirant d'eau. Entièrement rénové en 2010 et doté d'un nouveau parking de stationnement sécurisé pour les autocars, le terminal croisières assure l'accueil et l'information des

passagers. Les escales en rade étant possibles pour les grands paquebots, il propose en outre des transferts réguliers par tenders, permettant aux croisiéristes d'accéder au centre historique de la ville.

Escale privilégiée et très appréciée des bateaux de plaisance pratiquant la navigation hauturière, le port de plaisance de Port-Vendres accueille également chaque année une vingtaine de navires de croisières, activité qui contribue à la notoriété du port, ainsi que de toute la côte.

Pour autant, d'importants efforts restent à faire pour valoriser au mieux ces escales et maximiser les retombées économiques de ces trafics, que ce soient en termes d'équipements, d'aménagement mais également au niveau de l'organisation et du marketing territorial, pour consolider, renforcer et promouvoir, comme il se doit, l'offre d'accueil régionale et conforter la vocation de ports passagers de Sète et de Port-Vendres.

En outre, le tourisme de croisière a été fortement ébranlé par la crise sanitaire du Covid-19 et continue à être sévèrement impacté par la crise énergétique. En Occitanie où le secteur était en plein essor, l'impact a été vivement ressenti, l'année 2020 s'étant ainsi soldée par une baisse drastique du flux sur le port de Sète (-64,5% au global, -77,7% en passagers débarqués et -74,1% en passagers embarqués) et par la disparition du flux passagers sur Port-Vendres (flux uniquement constitué par l'activité croisière).

Dès l'année suivante, on a néanmoins constaté une certaine reprise des flux passagers sur le port de Sète (+170,4% au global, +188,3% en passagers débarqués et +155,4% en passagers embarqués) de même que sur celui de Port-Vendres où l'activité croisière refaisait son apparition, bien qu'au final, ces derniers s'inscrivent en baisse globale de 5% par rapport aux flux constatés en 2019.

B. Les routes

Les enjeux dans le domaine routier demeurent particulièrement prégnants car si la région Occitanie bénéficie d'un réseau routier et autoroutier régional plutôt dense, offrant ainsi une bonne couverture et un maillage correct du territoire, les flux de transport y connaissent des progressions supérieures aux moyennes nationales, principalement au niveau des métropoles et du littoral.

Sous l'effet conjugué de l'augmentation des trafics de transit et des trajets quotidiens interurbains, les axes routiers majeurs de la région tendent progressivement vers la saturation. L'urbanisation étant en pleine expansion dans les communes périphériques, la multiplication de la demande de déplacement entraîne une multiplication des points de congestion sur le territoire, plusieurs agglomérations ou zones de forte attractivité touristique frisant l'asphyxie durant certaines périodes de l'année.

Si les réseaux routiers affichent une bonne ossature principale avec les axes autoroutiers est-ouest Nîmes-Narbonne, Narbonne-Perpignan, Narbonne-Toulouse, Toulouse-Tarbes, Toulouse-Bordeaux et les liaisons nord-sud via l'A20, l'A75 et l'A7, nous retiendrons néanmoins comme exemple la saturation de certains axes comme l'A9 (malgré la mise en œuvre de l'A709 au droit de l'agglomération montpelliéraine) et l'A61.

A noter également que la région Occitanie dispose de 4 axes permettant d'assurer la traversée des Pyrénées et le développement des échanges avec la péninsule ibérique :

- Un axe principal l'A9 par lequel transite la majorité des flux de transport (prolongement du corridor rhodanien permettant les échanges Nord/Sud Europe) assurant la liaison entre Narbonne-Barcelone,
- Un axe secondaire l'A66/N20 (prolongement de l'A20 / axe central Paris-Orléans-Limoge-Toulouse POLT) assurant la liaison Toulouse-Barcelone,
- Deux axes assurant une desserte « de proximité » entre les territoires situés de part et d'autre de la chaîne pyrénéenne (N125 / D929-D173).

Les flux de transport y connaissent des progressions supérieures aux moyennes nationales, principalement au niveau des métropoles et du littoral. Sous l'effet conjugué de l'augmentation des trafics de transit et des trajets quotidiens interurbains, les axes routiers majeurs de la région tendent progressivement vers la saturation.

De la même manière, notons que les territoires du nord de Nouvelle Aquitaine nord et de l'ouest de l'ancienne région Midi-Pyrénées, parfaitement désenclavés d'ouest en est par l'A89, l'A62 et l'A64, sont en rupture de développement tant démographique qu'économique et qu'un facteur aggravant de ce décrochage réside précisément dans l'absence d'un axe nord/sud à bon niveau de services et sécurisé que représente la RN21.

La mise à 2X2 voies concédée de la RN 21 que défend l'association EURO 21 (qui regroupe depuis 1992 les CCI françaises et espagnoles situées sur l'axe de la RN21 de Limoges aux Pyrénées), est un sujet primordial pour répondre à quatre enjeux majeurs :

- Maintenir et développer les emplois des territoires traversés ;
- Améliorer l'accessibilité des territoires concernés pour permettre :
 - La venue d'une main-d'œuvre qualifiée,
 - La poursuite des politiques d'investissements des entreprises, notamment, de l'économie productive,
 - L'accessibilité sécurisée aux principaux sites touristiques ;
- Eviter la fracture territoriale qui se dessine tant en Nouvelle Aquitaine qu'en Occitanie ;
- Faciliter les transports au quotidien en sécurisant les usagers.

Autre type de saturation, d'ordre urbain mais tout autant facteur de forte limitation des flux, l'engorgement croissant des roclades toulousaines et les phénomènes récurrents de congestion sur les principales artères de desserte des territoires et aux abords des grandes zones métropolitaines d'Occitanie telles que Montpellier.

L'offre territoriale en matière de transport s'avérant aujourd'hui globalement insuffisante pour absorber le surcroît de trafic, ce qui nuit aux échanges à l'intérieur du territoire régional et à son accessibilité extérieure, ces engorgements constituent de véritables goulots d'étranglement qui, au-delà de paralyser trop souvent le trafic domestique, sont de véritables freins aux flux nord-sud et est-ouest de la nouvelle région.

A ce stade de diagnostic global sur la situation des équipements routiers, nous relèverons enfin :

- L'idée relancée dans certaines régions d'instaurer une écotaxe, dont le rapport peut contribuer au financement des infrastructures ;
- La question du covoiturage, pratique en forte évolution mais qui ne trouve pas aujourd'hui encore de réponse appropriée en termes d'aires dédiées en périphéries des métropoles, de la plupart des villes moyennes et de manière générale sur les grands axes autoroutiers et routiers.

C. Le ferroviaire

Sur la dimension infrastructures, la question du ferroviaire peut être abordée, par analogie avec le routier, via le niveau des autoroutes ferroviaires, véritables épines dorsales du réseau, et celui des lignes capillaires qui assurent l'irrigation des territoires.

Dans le premier cas, nous sommes en présence, en région Occitanie, des deux grands corridors européens, le 4 (Atlantique) et le 2 (Mer du Nord Méditerranée), raccordé à Lyon au 6 (Méditerranée).

En raison de l'inéluctable saturation dès 2030 de ces deux corridors Nord/Sud, l'alternative de la ligne POLT (Paris/Orléans/Limoges/Toulouse) doit être d'ores et déjà envisagée.

A l'échelle européenne, la création et la mise en service d'un Nouvel Axe à Grande Capacité Transpyrénéen (NAFGCT), tunnel ferroviaire de basse altitude en prolongement du POLT et de la RN 21 pourra répondre de manière crédible à la saturation des deux corridors Nord/Sud existants et aux conflits d'usage entre fret ferroviaire et trains de passagers. La révision du Réseau Trans Européen des Transports (RTE-T) avec la définition des nouveaux projets inscrits au « *Core Network* » nécessitera un positionnement fort des Régions (Nouvelle Aquitaine et Occitanie) via leurs SRADDET et des Etats français et espagnol sur ce projet.

L'observation de l'infrastructure ferroviaire laisse également apparaître de manière criante l'urgence de la liaison grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne ainsi que la réalisation de la Ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan.

Ce dernier projet d'infrastructure, chaînon manquant de l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe, présente plusieurs défauts majeurs qui peuvent obérer sa capacité à répondre aux attentes des acteurs économiques des territoires, en particulier en matière de développement du transport de fret ferroviaire.

En effet, la non-mixité de la ligne entre Béziers et Perpignan ne permettra pas d'absorber la forte progression du trafic fret transfrontalier mise en lumière par les études de trafic et conduira à maintenir un goulet d'étranglement sur la ligne existante, handicapant de facto le développement du trafic TER sur la ligne classique où les flux marchandises et voyageurs devront continuer à cohabiter.

Une mixité de bout en bout induirait certes des investissements plus importants en termes de génie civil, mais permettrait par ailleurs de constituer un axe logistique transeuropéen de haute capacité et de haute qualité, propice à une réelle amélioration des performances du transport ferroviaire du fret de longue distance et au développement de liaisons internationales massifiées sur cet axe logistique majeur éminemment structurant de l'espace européen.

Cette opportunité de mixité totale, très largement plébiscitée au moment du Débat Public et dans le cadre de l'enquête publique pour le lancement de la première tranche Montpellier-Béziers, permettrait ainsi non seulement la libération de capacités sur la ligne classique afin d'étoffer l'offre régionale TER et d'irriguer au mieux les territoires, mais également d'optimiser le report modal de trafic depuis la route vers le ferroviaire, dans le respect des principes élémentaires du développement durable.

Ce besoin impérieux de grande vitesse, pour le voyageur et le fret, met alors en exergue la situation assez unique de Narbonne, à la jonction des deux grands axes précédents. Ainsi que le traitement à prévoir sur Toulouse qui ne pourra raisonnablement pas absorber ces connexions avec POLT, Bordeaux, Narbonne et Tarbes à partir de la seule tranchée Guilheméry, un véritable goulet juste avant d'arriver en gare. Cette situation remet au premier plan le projet de contournement ferroviaire de Toulouse par l'Est et la vallée de l'Hers pour le passage de trains de marchandises, une infrastructure qui ne nécessiterait pas la réalisation de gares et de haltes et longerait le périphérique (rappelons qu'un fuseau a été préservé le long du périphérique Est depuis le début des années 80).

Pour ce qui concerne les réseaux capillaires, leur impact sur les territoires dont ils assurent la desserte, est essentiel tant au plan du voyageur que sur celui des marchandises. Leur préservation et leur modernisation sont donc impératives si l'on veut éviter toute rupture de chaîne.

A noter également la présence de nombreux embranchements ferrés sur le territoire régional, souvent faiblement valorisés quand ils ne sont pas purement et simplement oubliés et qui risquent en conséquence d'être démantelés à plus ou moins brève échéance. Certains, propriété de l'Etat (notamment de l'armée), pourraient, à n'en point douter, constituer un véritable levier de développement économique à moyen terme, en permettant de relancer le ferroutage.

Face aux défis de la saturation autoroutière, de la transition écologique et du développement durable, le ferroviaire trouve donc, de manière évidente, une place déterminante pour le transport des personnes et le fret de marchandises.

Le discours sur la transition énergétique consacre également une place de choix à la relance du fret ferroviaire. Que l'on considère le pacte vert Européen, la loi LOM, la Convention Citoyenne pour le Climat, l'alliance 4F (*Fret Ferroviaire Français du Futur*) constituée de l'ensemble des professionnels du secteur, tous les acteurs s'accordent sur des objectifs très ambitieux pour le développement du fret ferroviaire, à savoir doubler sa part dans le transport de marchandises pour la faire passer de 9% à 18% en France (moyenne européenne actuelle).

Si l'Etat a d'ores et déjà pris des mesures concrètes en 2020/2021 en réduisant de manière significative les redevances de circulations, les chargeurs de leurs côtés semblent également suivre cette tendance, si l'on en juge de l'augmentation du nombre de demandes d'études pour du transport ferroviaire ou multimodal.

Le contexte semble donc favorable au retour du fret ferroviaire, mais cette opportunité ne pourra se concrétiser sans améliorer notablement l'offre de transport dans les prochaines années, une progression qui reposera sur deux principaux piliers :

- Des acteurs agiles et intégrés, pour proposer de nouvelles offres compétitives en profitant de l'émulation liée à la libéralisation du secteur. Dans ce cadre, il importe de renforcer notablement la formation des collaborateurs de demain afin de pouvoir répondre aux besoins croissants du secteur, tant au niveau opérationnel et technique qu'en matière d'encadrement ;
- Des infrastructures performantes à disposition des opérateurs pour garantir l'expansion des trafics (qualité des sillons, voies secondaires, gestion équilibrée trafics fret et passagers...), un domaine où les Régions s'investissent déjà pour contribuer au développement et moderniser le réseau ferroviaire national.

En Occitanie, la Région s'est engagée aux cotés de l'Etat et SNCF Réseau pour moderniser les infrastructures ferroviaires en initiant des programmes d'investissements d'envergure afin de revitaliser et développer le mode sur l'ensemble du territoire (**Plan d'urgence Petites lignes** 76 M€ en 2016, **Plan rail** -1,6 milliards d'euros à l'horizon 2030, dont 50% apportés par la Région Occitanie- pour préserver et rénover les lignes de desserte fine du territoire).

L'État doit ainsi apporter 257 millions d'euros pour soutenir ces petites lignes et participera également à leur financement via le Contrat de Plan État-Région 2023-2027 (second protocole signé le 22 janvier 2022 pour acter cet engagement).

De nombreuses lignes sont directement concernées, en particulier :

- Brive - Rodez et Foix - Latour-de-Carol (travaux de régénération entièrement financés par SNCF Réseau à partir de 2023) ;
- Montréjeau - Luchon et Alès - Bessèges, gérées par la Région Occitanie (qui financera 100% des travaux de régénération) ;

La Région Occitanie a franchi une nouvelle étape mi 2022 avec la mise en œuvre par de conventions de financement à travers le CPER (dont 66,5 % financés par la Région et 33,5 % par l'Etat) pour 11 lignes supplémentaires. Il s'agit des dessertes :

- Le Monastier - Mende - La Bastide-Saint-Laurent-Les-Bains
- Villefranche-de-Conflent – Latour-de-Carol (ligne touristique Train Jaune)
- Perpignan – Villefranche-de-Conflent,
- Nîmes St-Césaire- Le Grau du Roi
- Carcassonne – Limoux,
- Toulouse Empalot – Auch,
- Tessonnières – Rodez,
- Tessonnières – Capdenac,
- Saint-Sulpice – Mazamet,
- Saint-Denis-près-Martel – Lamativie,
- Figeac – Bagnac-sur-Célé.

Deux lignes interrégionales feront, elles, l’objet d’un protocole d’accord entre les Régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes et l’Etat :

- Béziers – Neussargues (ligne Aubrac),
- Nîmes – Clermont (Le Cévenol).

La Région investit donc aujourd’hui massivement dans la décarbonation du secteur des transports, ce qui l’a conduit récemment à adopter un ensemble de délibérations pour accélérer le développement du transport ferroviaire en Occitanie et *booster* les marchés pour les entreprises régionales.

Il s’agit notamment :

- Des projets de réouverture des lignes gérées par la Région Occitanie Montréjeau-Luchon (travaux de rénovation initiés au second semestre 2023 pour réouverture voyageurs en 2024) et Alès-Bessèges (programmée en 2026);
- De la conduite d’une étude sur la réouverture de la ligne Tarbes-Bagnères-de-Bigorre (à l’échéance 2024, projet de réactivation de ligne qui répond à un objectif environnemental et de développement économique local puisque sur les 18 kilomètres d’infrastructures ferroviaires concernés, l’usine CAF de Bagnères-de-Bigorre pourra alors acheminer son matériel roulant autrement que par la route...);
- Des projets LNMP (Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan) et LGV Bordeaux-Toulouse (les travaux pourraient démarrer en 2024 par l’aménagement de la portion Montauban-Toulouse, et plus particulièrement entre la gare Matabiau et Castelnau-d’Estrétefonds);
- De la prochaine motorisation des trains à hydrogène, soutenue par le gouvernement (4 M€ de l’État pour développer la filière ferroviaire à énergie hydrogène en Occitanie), une initiative portée par la Région Occitanie (qui a donné lieu à une commande de SNCF Voyageurs à Alstom, pour le compte de 4 Régions, - Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est et Occitanie -, des 12 premiers trains bi-mode électrique-hydrogène -plus deux rames optionnelles-, pour un montant total de près de 190 millions d’euros)

Globalement, il y avait ainsi près de **50 chantiers majeurs**, répartis sur l'ensemble du territoire programmés en 2022 pour poursuivre la régénération de l'ensemble du réseau : à la fois les lignes les plus circulées où se concentre l'essentiel du trafic, mais aussi les lignes de desserte fine du territoire afin de maintenir et améliorer l'offre dans les zones moins denses (soit 326 millions d'euros d'investissements avec les contributions du plan de relance du gouvernement et des partenaires financiers, au premier rang desquels la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée).

Les 1 800 km de lignes de desserte fine du territoire continueront à être modernisés. La ligne des Cévennes, dans le Lot, le Trans lozérien, la ligne des Causses, la ligne du Train Jaune ou celle reliant Nîmes au Grau-du-Roi continueront à accueillir aussi d'importants travaux de modernisation.

D. Les aéroports

L'avènement de la grande région Occitanie a modifié considérablement les enjeux de l'organisation aéroportuaire et du transport aérien de demain.

La taille importante de l'espace régional, la redistribution démographique et économique au sein de ce territoire, le renforcement induit des liaisons infra régionales de tout type, les nouvelles interconnexions avec les territoires périphériques (accès à la mer, liaisons avec régions voisines) ont eu un impact significatif sur les besoins et attentes de la population et des entreprises dans ce domaine.

Si l'on ajoute à cela la loi NOTRe, et plus particulièrement le retrait des Départements des liaisons aériennes, les restrictions budgétaires de l'Etat, des collectivités territoriales et des CCI, dont certaines interviennent en financement et gestion, l'évolution du modèle économique des compagnies aériennes (avec notamment le développement des lignes à bas coût), ainsi que les impacts sur le trafic de la crise sanitaire du Covid-19, on mesure l'urgence de repenser l'organisation actuelle et l'offre de transport.

Avec deux aéroports à vocation internationale, sept plateformes régionales (auxquelles nous ajoutons dans l'analyse celles de Brive et Pau en raison de leur localisation) et une dizaine d'aérodromes, la région présente une offre particulièrement dense puisque pas moins de onze équipements proposent des liaisons commerciales régulières.

Pour autant, cette dispersion de l'offre aéroportuaire met en lumière l'enjeu primordial de la définition d'une stratégie coordonnée visant à mettre en œuvre une synergie efficace entre plateformes afin d'éviter une concurrence prédatrice néfaste au développement des territoires et l'émiettement de la demande entre les différents sites aéroportuaires.

A l'instar des ports, plusieurs éléments de fragilité sont donc à relever :

- Une multiplicité de configurations avec des propriétaires et surtout de nombreux gestionnaires publics et privés, n'ayant pas permis jusqu'à ce jour de développer une approche et une stratégie communes, basées sur un diagnostic factuel et partagé ;
- Des développements opérés souvent par opportunité mais pouvant créer, par la proximité des plateformes, des concurrences contre-productives.

Véritables portes vers l'Europe et le monde, les aéroports ont pourtant toujours été au cœur des stratégies de développement métropolitaines. Ils recouvrent donc des enjeux économiques très importants, à la fois locaux, régionaux, nationaux et internationaux car ils interagissent très fortement avec le développement des agglomérations et s'incarnent comme de véritables facteurs de hiérarchisation territoriale.

Outils privilégiés d'aménagement pour l'Etat, d'attractivité et de développement territorial pour la Région Occitanie mais également pour les collectivités locales, les aéroports, par leur fonction et l'image qui leur est associée, constituent de véritables leviers du développement économique régional, des outils qu'il importe de soutenir pour :

- Consolider l'accessibilité nationale, européenne et internationale du territoire régional et renforcer ainsi son attractivité pour les entreprises dans leur choix de localisation,
- Soutenir l'attractivité territoriale et optimiser la valorisation du potentiel touristique régional,
- Favoriser le développement de pôles d'échanges régionaux multimodaux intégrés autour de la fonction aéroportuaire, misant sur une complémentarité entre les différentes infrastructures de transport,
- Tirer le meilleur parti de l'aménagement des parcs d'activités aux abords des sites aéroportuaires en suscitant l'implantation de nouvelles unités de production et/ou de services et la croissance des entreprises déjà installées.

E. Les plateformes logistiques

Si les voies de communication n'amènent pas directement le fret, elles jouent bien sûr un rôle déterminant puisque c'est à leurs interconnexions que vont pouvoir être implantées les plateformes logistiques, qui, elles, ont un effet d'entraînement direct.

Situées en toute rationalité aux portes d'entrée de la région, notamment portuaires, ainsi qu'en base arrière aux différents points névralgiques (interconnexions des infrastructures de transport), la lecture de la carte régionale permet de situer :

- Des plateformes « mères » répondant par leur nombre, leur positionnement, leur taille (> 100 ha) et leur multimodalité aux différents enjeux de la future région : dimension de cette dernière avec une distance est-ouest considérable nécessitant une bonne couverture territoriale, accompagnement du développement de l'aéronautique et de l'ensemble des pôles d'activité constitués ou non en clusters :
 - Montbartier (82), porte d'entrée Nord de la nouvelle Région et son rôle d'interface avec Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes, d'interconnexions ferroviaires avec la ligne POLT, les corridors 4 (Atlantique) et 6 (Méditerranée) ainsi que la liaison avec l'Espagne et les interconnexions autoroutières avec le nœud formé par A20, A62, A61 et plus indirectement avec le carrefour Toulousain sur A61 avec A68 / A680 et A645 / A66 ;
 - Laudun-l'Ardoise (30, en projet), porte d'entrée Est de la nouvelle Région pour sa multimodalité exceptionnelle ferroviaire, routière et fluviale ;
 - Saint Charles International (66), porte d'entrée Sud de la nouvelle Région pour l'interconnexion avec l'Espagne ;
 - Eurocentre, pôle multimodal logistique nouvelle génération, située au nord de Toulouse à 30 km par autoroute de la plate-forme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac.

Ces quatre plateformes constituent, avec les deux ports de Sète et Port-La-Nouvelle à Narbonne -qui bénéficie comme Montbartier d'une fonction particulièrement stratégique de nœud-, l'ossature « fret » de l'Occitanie, s'appuyant sur l'infrastructure ferroviaire en colonne vertébrale de cette architecture. En tant que portes d'entrée (et sortie) de la région, ces plateformes et les ports doivent être reliés entre eux par des infrastructures complétées et modernisées. A noter le cas singulier de Séverac le Château (12) qui peut être considéré comme plateforme « challenger » à ce stade.

- Des plateformes « filles » reliées aux précédentes et bénéficiant des investissements structurants réalisés pour ces dernières. De dimension plus réduite (30 à 40 ha) et plus nombreuses pour une

desserte complète du territoire, elles se situent à Caussade (82, en projet, fille de Montbartier), Vias (34, en projet, fille du Port de Sète), Saint-Sulpice Portes du Tarn (81, en cours de réalisation), Pamiers (09, Gabriélat en cours de développement), Beaumont-de Lomagne (82, à l'étude sur la ligne ferroviaire Castelsarrasin / Beaumont), Nîmes (30, en projet), Colombier/Cazouls (34, ligne ferroviaire départementale) et Lannemezan (65, en projet sur la base des travaux du chantier ferroviaire Toulouse-Tarbes).

L'existence d'une offre structurée en termes de plateformes logistiques se double d'une forte concentration régionale en termes de zones d'activités économiques (artisanales, tertiaires, industrielles et logistiques). Réparties dans une logique de capillarité et donc d'irrigation des territoires en activité économique et en emploi, ces zones d'activités, sont des outils centraux des politiques locales et régionales de développement économique et des vecteurs importants du développement des entreprises. Remplissant également une fonction de vitrine chargée de promouvoir la ville et sa région, en France ou à l'étranger, les ZAE se différencient avant tout par leur vocation et par les équipements et services aux entreprises qui y sont offerts.

Ces dernières années, le développement de projets d'aménagement des zones d'activité au sein des Ports d'Occitanie a été accéléré, un engagement régional qui s'est avéré porteur d'une nouvelle vitalité pour la dynamique des territoires et du transport ferroviaire, avec en particulier :

- Création d'une plateforme multimodale rail-route à Sète d'une surface de 5 hectares, constituée de quatre voies de 400 mètres de longueur chacune, dotées d'engins de levage, dédiées à la manutention des conteneurs et remorques.

Objectif : traiter trois trains par jour, soit faire transiter environ 40 000 caisses, remorques ou conteneurs par an, soit la moitié des volumes échangés avec la Turquie afin d'accompagner, l'accroissement du trafic vers ce pays.

Ce projet s'inscrit dans la politique de l'Etat français de créer une autoroute ferroviaire Calais-Sète (liaison d'environ 1 300 km transitant par Lyon, Dijon, Metz, Charleville-Mézières, Valenciennes et Lille afin d'éviter les réseaux saturés d'Ile-de-France via un itinéraire rallongé d'une centaine de kilomètres mais entièrement électrifié ; temps de parcours de 20 heures contre 36 heures par la route) et sera, par ailleurs, l'origine-destination de deux allers-retours hebdomadaires vers Gennevilliers, zone portuaire et commerciale de Paris.

Une cinquième voie a été posée en 2022, dotée d'un système de transfert sans levage de type *Cargo Beamer* qui permet de charger les remorques de poids-lourds horizontalement sur un même niveau (appel à projet lancé par le ministère des Transports, avec date-butoir de dépôt des candidatures le 16 mai pour mise en service en 2022), inaugurant une nouvelle ligne ferroviaire entre Sète et Cologne, à raison de deux trains par semaine.

Concernant le port de Sète, il est intéressant de noter que l'importation de clinker depuis la Turquie, est en constante croissance avec un trafic susceptible d'atteindre 400 000 tonnes par an d'ici 2024 (réexpédition par Cem'In Log vers son usine de Portes-lès-Valence par voie fluviale - canal du Rhône à Sète et Rhône- et par voie ferrée vers la même usine et celle de Chalon-sur-Saône).

- Déploiement d'une plateforme multimodale rail-route et mise en œuvre d'une nouvelle gestion du réseau ferré portuaire appuyée par de nouveaux investissements à Port-La-Nouvelle.

Deuxième port pétrolier français après celui de Marseille traitant environ 2 millions de tonnes par an, le port de Port-la-Nouvelle génère des activités maritimes avec une trentaine de pays d'Europe, de

Méditerranée, de la Côte Ouest Afrique, traitant d'importantes quantités de vrac liquide (produits pétroliers) ou secs (céréales), pour lesquels le rail est particulièrement adapté.

Tous les terminaux sont embranchés fer et le port est doté d'une liaison très courte vers l'axe ferroviaire principal du réseau ferré national, offrant une gestion rapide des trains entre la zone portuaire et les voies principales. Afin de fiabiliser les circulations ferroviaires, de mieux irriguer le territoire et d'accroître les capacités de distribution par trains, la Région continue à s'impliquer fortement avec SNCF Réseau dans la rénovation du réseau ferré national de l'arc languedocien (modernisation de l'infrastructure, rénovation des voies, sécurisation des passages à niveau, intervention sur les ouvrages d'art, etc.)

Alors que le programme d'extension des bassins est toujours en cours, la région Occitanie a en outre mis en place une nouvelle gestion du réseau ferré portuaire, appuyée par de nouveaux investissements, en déléguant la gestion de ce réseau jusqu'en 2023 à SFERIS qui sera en charge de gérer les circulations ferroviaires et d'assurer la maintenance des voies. SFERIS est mandataire pour un groupe réunissant, outre cette société privée filiale de SNCF Réseau, RDT13 (tractionnaire), ETF (groupe Vinci) et SNCF Réseau.

Cette desserte ferroviaire s'intègre dans le projet d'aménagement en eau profonde de l'infrastructure, en cours de construction pour permettre la prise en charge de plus grands navires, visant à augmenter les zones de manutention et de stockage, spécialiser les terminaux et proposer des espaces logistiques optimisés. Le port passera ainsi de 60 à plus de 230 hectares :

- Création de nouveaux terminaux vrac liquides et secs ;
- Création d'une zone industrielle ;
- Aménagement de deux darses au sein d'un plan d'eau nouvellement créé avec un tirant d'eau porté de 8,60 m à 16 m permettant l'accueil de navires jusqu'à 80.000 tonnes de port en lourd à l'horizon 2025.

En conclusion, les infrastructures et les équipements structurants constituent la clé du développement économique régional, que l'on considère la vocation logistique des territoires historiquement ouverts sur les échanges, la valorisation de son potentiel touristique qui implique une parfaite accessibilité aux richesses patrimoniales qui fondent l'attractivité de la région, ou tout simplement, les besoins des entreprises en termes d'équipements structurants.

L'enjeu à l'échelle territoriale s'avère donc évident : pour répondre aux attentes des professionnels, il faut favoriser le développement d'un environnement de la production efficient, dynamique, structuré et attractif, propre à accroître la compétitivité territoriale des entreprises qui s'y inscrivent et à consolider la croissance économique régionale sans compromettre la qualité du cadre de vie. Cet objectif ne peut être atteint sans la mise en œuvre d'une politique d'aménagement volontariste et ambitieuse, visant autant à redonner fluidité et fiabilité aux axes de transit qu'à mailler le territoire pour y fonder une véritable dynamique de réseau.

III. POSITIONNEMENT DU RESEAU DES CCI DANS SON ECOSYSTEME POUR LA MISSION CONCERNEE

A. Un engagement historique

Historiquement dévolue aux CCI, la gestion des équipements portuaires, aéroportuaires et autres s'inscrit désormais dans le cadre d'une réglementation concurrentielle. Par leur expérience, leur expertise et leurs connaissances des problématiques liées à ces infrastructures, les Chambres de Commerce et d'industrie d'Occitanie contribuent de manière claire à accompagner et soutenir le développement local, à favoriser le désenclavement des territoires, et jouent de fait un rôle essentiel et incontournable pour le développement régional.

Points d'appui de l'hinterland, ces équipements contribuent à l'attractivité régionale et à l'implantation des activités économiques et des populations. En irriguant le territoire, ils permettent la création de pôles structurants majeurs de l'aménagement régional, consolidant les vocations économiques et logistiques d'une région située à la confluence des principaux courants d'échanges nord-sud et est-ouest.

Les CCI soutiennent donc un grand nombre d'actions dans le domaine des équipements du territoire afin d'être en mesure d'apporter des réponses cohérentes aux préoccupations et aux attentes du monde économique et des territoires. Dans cet objectif, le réseau consulaire continue à affirmer sa volonté d'accentuer ses collaborations avec les collectivités locales, tant au niveau de la définition des politiques publiques que de leur mise en œuvre.

Cette action se décline pour les CCI par une implication accrue dans les prises de décisions en matière d'aménagement du territoire au travers de :

- La réalisation d'actions de lobbying, en fonction des grandes échéances de réalisation des projets, afin d'alerter notamment les pouvoirs publics sur la nécessité de réaliser des infrastructures structurantes, car elles constituent des éléments primordiaux de l'aménagement et de l'équilibre des territoires (lobbying adapté en fonction du contexte : groupe de travail, courrier, presse, rencontres ciblées, tenue de manifestations, participation à des salons internationaux tels que le SIL à Barcelone, le WWC, ...);
- La production d'avis réglementaires en tant que Personne Publique Associée pour participer activement aux politiques d'urbanisme et à la prospective territoriale - dans le cadre de la révision des PLUi et des SCOT par exemple, de la Loi ALUR, de la réforme des valeurs locatives, de l'urbanisme commercial, ...- à destination de l'Etat et de ses services décentralisés, de la Région Occitanie et des collectivités territoriales, afin de porter la voix et de défendre les intérêts des entreprises ;
- L'impulsion de projets d'aménagement visant à la structuration et au développement des territoires (on retiendra pour exemple Purple campus, la Cité du design, l'Hôtel du numérique, Coworkin'in Tarn, Innoveum, CREAude...);
- La production d'avis non réglementaires et l'implication des CCI dans les instances de concertation et de décision relatives aux schémas de planification et politiques territoriales (contributions au SREC-SRDEII, au SRADDET, rédaction de contributions techniques dans le cadre des grands documents de programmation, participation active aux réunions préparatoires et aux consultations publiques, ...);
- La participation active à des programmes européens dédiés et/ou des appels à projets stratégiques visant à appuyer la mise en œuvre de projets d'équipements structurants et/ou promouvoir le développement de services logistiques intermodaux efficaces, compétitifs et durables pour améliorer le transit au sein de l'espace méditerranéen ;

- La réalisation d'expertises, d'analyses territoriales et d'études techniques afin d'établir et de proposer des solutions pertinentes dans le cadre de la mise en œuvre et/ou de l'évaluation des politiques d'aménagement et de développement économique des territoires ;
- La représentation des intérêts des entreprises au travers de la collaboration aux travaux et réflexions menés dans les instances groupes ou associations liées à l'aménagement du territoire, avec :
 - Au niveau régional et interrégional :
 - . Eurosud TEAM,
 - . Observatoire Régional des Transports (ORT),
 - . Conseil Interportuaire et Logistique Méditerranée Rhône Saône (CCIL),
 - . Conseil maritime de façade,
 - . DIRM-Commission spécialisée chargée du suivi du développement de l'éolien flottant en Méditerranée,
 - . Observatoire de la saturation ferroviaire,
 - . Office des Transports et des Communications du Midi,
 - . Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est,
 - . Comités partenariaux et ateliers techniques LNMP,
 - . Voies navigables de France,
 - . Euro 21 (Association lobbying RN 21 Limoges-Pyrénées),
 - . Orquasi (Observatoire Régional de la Qualité de Service des Infrastructures),
 - . CESER Occitanie,
 - . Commissions thématiques de l'INTERSCOT,
 - . Commission interrégionale du Canal du Midi,
 - . Parlement de la Mer, Région Occitanie
 - . Parlement de la Montagne, Région Occitanie
 - . Conseil maritime de façade méditerranéen.
- La réalisation d'études techniques, de diagnostics de territoires et d'expertises afin de contribuer à la définition des stratégies d'urbanisme commercial et économique, de répondre aux attentes des collectivités et de leurs regroupements en matière d'implantation d'entreprises, de définition et de mise en œuvre de projets de développement territorial ;
- L'animation de Commissions régionales dédiées à la mobilité et aux transports, à l'appui aux territoires et à l'information économique ainsi que de groupes techniques régionaux thématiques afin d'identifier et d'exprimer les besoins et attentes des territoires et des entreprises, de définir les projets et actions à mettre en œuvre pour y répondre en mobilisant et en déployant toute l'expertise technique nécessaire afin d'implémenter et de coordonner l'action au niveau le plus fin.

L'objectif premier de cette forte implication des CCI en matière d'aménagement du territoire consiste, avant tout, à soutenir les intérêts des acteurs économiques régionaux auprès des collectivités territoriales en valorisant leurs attentes et leurs besoins, tout en veillant à la bonne mise en œuvre et à la réalisation des projets structurants indispensables au développement de la région et de ses entreprises.

Fortes d'un savoir-faire et d'une connaissance approfondie des besoins des territoires et des entreprises qui s'y développent, les CCI agissent ainsi de manière toujours plus appuyée pour orienter les stratégies et les choix d'investissement vers la définition des prestations nécessaires au développement de l'économie régionale et à l'attraction des acteurs économiques (réalisation d'études - implantations d'entreprise, fiscalité, étude d'opportunité, stratégie de territoire, études filières, impulsion de projets ou d'initiatives d'aménagement, lettres d'information, gestion d'observatoires de zones d'activité, de bourses des locaux commerciaux et

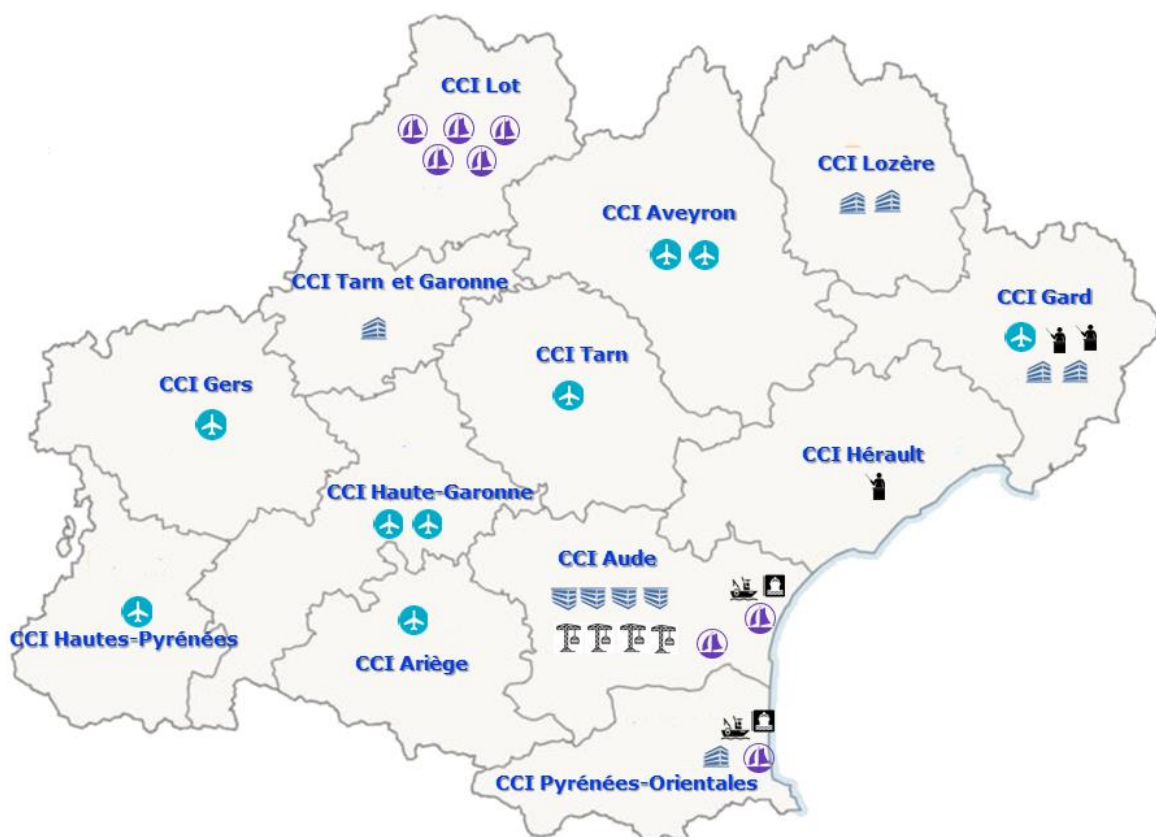
professionnels, accompagnement à la recherche de terrains professionnels, à l'implantation d'entreprise, actions de marketing territorial - participation à des salons, conférences, séminaires, comités d'experts et partenariaux...).

Enfin, certaines CCI assument également la gestion propre ou déléguée d'équipements structurants essentiels pour le développement des territoires. Vecteurs du développement économique local et régional, ces équipements qui répondent aux attentes et besoins des entreprises (pépinières, parcs des expositions, bâtiments industriels...), contribuent de manière directe à l'attractivité et à la création de valeur sur les territoires.

En 2022, le réseau des Chambres de commerce et d'industrie d'Occitanie assure l'exploitation ou est impliqué dans la gestion des infrastructures et équipements suivants :

- 9 aéroports ou aérodromes ;
- 12 ports (plaisance, commerce, pêche) ;
- 14 dispositifs d'immobiliers d'entreprises (pépinières, bâtiments industriels, bureaux, espaces de co-working...) ;
- 3 parcs des expositions/centre des congrès.

• **Carte I – Répartition territoriale des équipements gérés**



• **Tableau I – Liste synthétique des équipements gérés**

CCI	Nom de l'équipement	Nature de l'équipement	Catégorie de l'équipement	Commune de l'équipement	Propriétaire actuel de l'équipement	Implication de la CCI dans la gestion de l'équipement
CCI Ariège	Aérodrome Pamiers les Pujols	Aérodrome	Transport	Les Pujols	Syndicat Mixte de l'aérodrome d'intérêt départemental de Pamiers-les-Pujols	Participation de la CCI à une structure mixte
CCI Aude	Port de Port La Nouvelle	Port de commerce;Port de pêche;Port de plaisance	Transport	Port-la-Nouvelle	Conseil Régional d'Occitanie	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Aude	Port La Robine	Port de plaisance	Transport	Sallèles d'Aude	VNF	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Aude	Innoeuum à Narbonne	Pépinière d'entreprises	Immobilier et hébergement d'entreprises	Narbonne	GRAND NARBONNE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Aude	Bureaux Coste Reboulh Carcassonne	Bureaux	Immobilier et hébergement d'entreprises	Carcassonne	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Aude	Maison de l'Entreprise Corbières et Minervoies	Bureaux;Centre d'affaires	Immobilier et hébergement d'entreprises	Lézignan-Corbières	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Aude	Pépinières d'entreprise Créaude à Castelnaudary	Espace de Co-Working;Hôtel d'entreprises;Pépinière d'entreprises	Immobilier et hébergement d'entreprises	Castelnaudary	CCI	Gestion déléguée par la CCI à un tiers
CCI Aude	Sud Transit Narbonne	Batiments industriels	Autre Equipement	Narbonne	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Aude	Bâtiment Mediapost Narbonne	Batiments industriels	Autre Equipement	Narbonne	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Aude	Bâtiment Dascher Narbonne	Batiments industriels	Autre Equipement	Narbonne	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Aude	Bâtiment Euromaster Narbonne	Batiments industriels	Autre Equipement	Narbonne	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Aveyron	Aéroport Rodez-Aveyron	Aéroport	Transport	Salles-la-Source	Syndicat Mixte pour l'aménagement et l'exploitation de l'aérodrome de Rodez Aveyron	Participation de la CCI à une structure mixte
CCI Aveyron	Aérodrome Millau-Larzac	Aérodrome	Transport	L'Hospitalet-du-Larzac	Syndicat mixte pour l'exploitation de l'aérodrome du Larzac	Participation de la CCI à une structure mixte
CCI Gard	Aérodrome d'Alès Cévennes	Aérodrome	Transport	Deaux	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Gard	Port Fluvial sur le Rhône à Laudun l'Ardoise	Port de commerce	Transport	Laudun-l'Ardoise	Commune de Laudun L'Ardoise	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Gard	Parc de stationnement Poids Lourds KM DELTA	Parking	Transport	Nîmes	CCI	Gestion déléguée par la CCI à un tiers
CCI Gard	Parc des Exposition d'Alès	Parc d'exposition	Événementiel	Méjannes-lès-Alès	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Gard	Parc-Expo Nîmes	Parc d'exposition	Événementiel	Nîmes	Commune de Nîmes	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Gard	BIC Innov'up	Espace de Co-Working;Pépinière d'entreprises	Immobilier et hébergement d'entreprises	Nîmes	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Gers	Aéroport Auch-Gers	Aéroport	Transport	Auch	CCI	Participation de la CCI à une structure mixte
CCI Hérault	Parc des Exposition de Béziers	Parc d'exposition	Événementiel	Béziers	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Lot	Port fluvial de Bouzies	Port de plaisance	Transport	Bouzies	Commune de Bouzies	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Lot	Port fluvial de Cahors	Port de plaisance	Transport	Cahors	Commune de Cahors	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Lot	Port fluvial de Douelle	Port de plaisance	Transport	Douelle	Commune de Douelle	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Lot	Port fluvial de Luzech	Port de plaisance	Transport	Luzech	Commune de Luzech	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Lot	Port fluvial de St Géry	Port de plaisance	Transport	St Géry	Commune de St Géry	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Lozère	Ensemble 4 ateliers	Atelier Relais	Immobilier et hébergement d'entreprises	Mende	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Lozère	3 bureaux + 1 espace coworking	Bureaux;Espace de Co-Working	Immobilier et hébergement d'entreprises	Mende	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Lozère	Aérodrome Mende-Brenoux	Aérodrome	Transport	Mende	Communauté de communes Cœur de Lozère	
CCI Montauban	Centre d'affaires et Espace de Co-Working	Centre d'affaires	Immobilier et hébergement d'entreprises	Montauban	CCI	Gestion directe par la CCI
CCI Perpignan Pyrénées-Orientales	Port de Port-Vendres	Port de commerce;Port de pêche;Port de plaisance	Transport	Port-Vendres	Conseil Départemental des Pyrénées Orientales	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Perpignan Pyrénées-Orientales	Point Unique de Contrôle	Autre	Autre Equipement	Perpignan	Etablissements Gavignaud	Gestion déléguée par un tiers à la CCI
CCI Tarbes et Hautes-Pyrénées	Aérodrome de Laloubère	Aérodrome	Transport	Laloubère	CCI / Département/Ville de Tarbes	Gestion déléguée par la CCI à un tiers
CCI Tarn	Aéroport de Castres-Mazamet	Aéroport	Transport	Labruguière	Syndicat Mixte De l'Aéroport Régional De Castres Mazamet	Gestion directe par la CCI
CCI Toulouse Haute-Garonne	Aéroport Toulouse Francazal	Aéroport	Transport	Cugnaux	Société D'exploitation De Toulouse Francazal Aeroport. - SETFA	Société D'exploitation De Toulouse Francazal Aeroport. - SETFA / Actionnaire à 10%
CCI Toulouse Haute-Garonne	Aéroport Toulouse-Blagnac	Aéroport	Transport	Blagnac	Société Anonyme Aéroport Toulouse Blagnac	Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance / Actionnaire à 25%

A. SWOT

Points forts	Points faibles
<ul style="list-style-type: none"> - Connaissance approfondie des besoins et attentes des territoires et des entreprises ; - Compétences présentes dans le réseau aménagement (urbanisme, ingénierie de projet, financements européens...); fort ancrage territorial de proximité ; - Implication des CCI en tant que personnes publiques associées, aux documents d'urbanisme et schémas directeurs ; - Expertise des CCI reconnue en termes de planification territoriale, de fédération et d'accompagnement des acteurs pour la coconstruction de projets avec les entreprises et les collectivités ; - Gestion d'équipements structurants de type pépinières / hôtels d'entreprises / Atelier relais en faveur de l'attractivité économique locale ; - Nombreux outils d'animation territoriale dédiés, éprouvés et disponibles au sein des CCI (Observatoires, SIG, bourses, ...); - Mise en œuvre de l'offre de services SoluCCIo Territoires déployée sur l'ensemble du territoire régional par les CCIT ; - Expertise reconnue de la CCI Occitanie dans les projets européens d'aménagement et de planification stratégique ; - Engagement historique du réseau dans le soutien des initiatives liées au développement de fermes éoliennes flottantes et l'accompagnement des entreprises, donneurs d'ordre et sous-traitants (CCI Business) ; - Conventonnement de la CCI Occitanie avec l'Union des villes portuaires d'Occitanie 	<ul style="list-style-type: none"> - Capacité d'Investissements des CCI en forte décroissance ; - Cohérence méthodologique entre le niveau régional et territorial à affirmer ; - Effectifs CCI faibles sur la thématique relative à l'aménagement du territoire ; - Compétences en matière d'aménagement diffuses selon les CCI ;
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> - Poursuite de la mise en œuvre du contrat de plan Etat-Région ; - Adoption du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) intégrant le Schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) et le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ; - Loi NOTRe et nouvelles responsabilités des intercommunalités ; - Implication du réseau des CCI Occitanie dans les travaux en cours sur le schéma de développement fret du Rhône méridional ; - Mise en œuvre des grands projets d'aménagement du territoire : infrastructures ferroviaires LNMP et GPSO - lancement des sociétés de projet dédiées, programme d'extension du port de Port-La-Nouvelle... ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction de la dépense publique et des budgets consacrés au développement et à la maintenance des infrastructures ; - Forte hétérogénéité des territoires de la région Occitanie ; - Polarisation métropolitaine accentuée, fort déséquilibre dans la répartition de l'activité économique et des richesses ; - Concentration des trafics et augmentation de la taille des navires induisant des aménagements nautiques lourds pour accueillir des bâtiments à fort tirant d'eau ; - Conflits d'usage dus aux configurations des bassins et installations portuaires (croisière/pêche/commerce/plaisance) ;

IV. ETAT DES LIEUX AU 1ER JANVIER 2022

A. Organisation du réseau des CCI d'Occitanie

Le réseau consulaire d'Occitanie a établi, conformément au 3° de l'article L. 711-8 du Code de commerce, un schéma sectoriel indiquant l'implantation de tous les établissements, infrastructures, équipements et services gérés par une ou plusieurs Chambres de Commerce et d'Industrie dans la région.

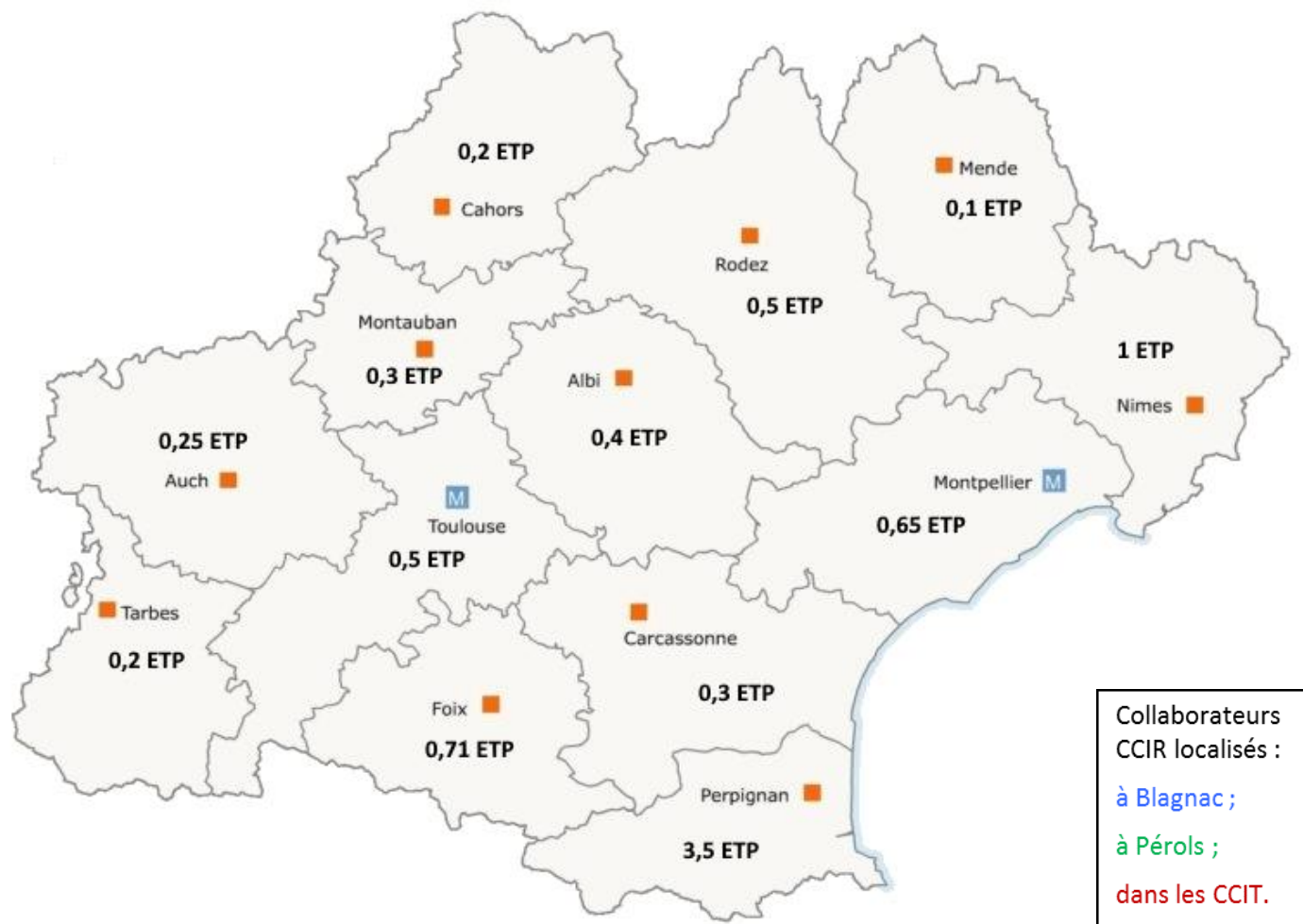
Ce schéma sectoriel définit la vision, la stratégie et le pilotage opérationnel des Chambres de Commerce et d'Industrie et indique les objectifs que se fixe le réseau consulaire régional pour les années à venir, les propositions d'actions permettant de les atteindre ainsi que les actions conduites et les moyens mobilisés. Il précise également le contexte dans lequel s'inscrivent ces objectifs.

Dans la gestion de ces équipements et infrastructures, le réseau entend pouvoir continuer à proposer une offre de services aux entreprises diversifiée, afin de favoriser durablement leur implantation et leur développement au niveau régional, mais, également, d'œuvrer à l'optimisation de l'efficacité et de la compétitivité de ces équipements structurants.

Pour assurer cette mission, les CCI d'Occitanie mobilisent actuellement **19,81 ETP** sur les problématiques liées à l'aménagement du territoire (ce qui inclut également les conseillers intervenant directement en appui aux territoires – au niveau de l'économie de la mer, de l'économie de la montagne et des territoires ruraux-, soit **33 conseillers**, mais également au niveau des équipements gérés – **soit 18 conseillers**-, à l'exception des personnels employés dans les structures sous gestion CCI).

Organisation actuelle du réseau des CCI d'Occitanie –

Aménagement du territoire



B. Liste des missions

Les actions et projets mis en œuvre par le réseau consulaire d'Occitanie se concentrent sur 4 principales missions :

- Mission d'information, de représentation et d'accompagnement des acteurs privés et publics des territoires :
 - Lettres d'information, gestion d'observatoires de zones d'activité, de bourses des locaux commerciaux et professionnels, accompagnement à la recherche de terrains professionnels, à l'implantation d'entreprise, ...
 - Productions d'avis et lobbying : avis réglementaires (révision des documents d'urbanisme et de planification territoriale (PLU, Scot, S3REN, SDAGE...), non réglementaires (contributions au SRADDET, Plan Littoral 21, SRDEII, 3S, schéma régional numérique, Schéma Interrégional Fret, Document de façade...), participation aux consultations et enquêtes publiques, production de cahiers d'acteurs, contributions techniques diverses ;
 - Participation active aux instances décisionnelles (Parlement de la mer, Assemblée, groupes de travail et forum, Conseil maritime de façade Méditerranée, ...) ;
 - Animation de Commissions régionales thématiques dédiées (Mobilités/transport, économie de la mer, Territoire ruraux et montagne...), en lien avec les fédérations professionnelles et les organisations dédiées ;
 - Réalisation d'études (implantations d'entreprise, fiscalité, étude d'opportunité, stratégie de territoire, études filières, ...), impulsion de projets ou d'initiatives d'aménagement, ...
 - Marketing territorial : participation à des salons, conférences, séminaires, comités d'experts et partenariaux.

- Gestion des équipements :
 - 9 aéroports ou aérodromes ;
 - 12 ports (plaisance, commerce, pêche) ;
 - 14 dispositifs d'immobiliers d'entreprises (pépinières, bâtiments industriels, bureaux, espaces de co-working...) ;
 - 3 parcs des expositions/centre des congrès.

- Mission de promotion des territoires/projets d'aménagement :
 - Participation aux sociétés d'aménagement ;
 - OITC Sud Est ;
 - Eurosud Transport ;
 - EURO 21 ;
 - SIG LR ;
 - TIGÉO ;
 - AURAV ;
 - AUDRNA.

- Mission d'accompagnement à la structuration des filières (nautisme, EMR, transport, logistique) :
 - Réalisation d'études techniques et informations économiques ;
 - Mise en œuvre d'actions collectives pour l'accompagnement des entreprises ;
 - Marketing territorial/promotion des territoires : participation à des salons, conférences, séminaires, comités d'experts et partenariaux, gestion de sites internet dédiés ;
 - Formations dédiées aux métiers des filières du transport (école ferroviaire...) ;
 - Accompagnement de donneurs d'ordre dans le cadre des marchés d'infrastructures (EOF...).

C. Opérations phares

Plusieurs opérations récurrentes et/ou exceptionnelles méritent d'être retenues, en particulier :

▪ **L'accompagnement des donneurs d'ordre et des sous-traitants dans le cadre des marchés dédiés à l'éolien flottant**

Développé par la CCI Normandie, le dispositif CCI Business est déployé sur le territoire régional par la CCI Occitanie en étroite collaboration avec la CCI de l'Aude, afin de favoriser les mises en relation entre donneurs d'ordre et sous-traitants potentiels, locaux et régionaux, dans le cadre des marchés d'infrastructures et de maintenance liés aux projets en cours dans le domaine de l'éolien en mer flottant (implantation de deux sites pilotes au large du littoral d'Occitanie, création des premiers fermes commerciales). Outil de référence pour l'animation économique de nombreuses filières (énergies marines renouvelables, hydrogène, nucléaire, industrie du futur), cette plateforme CCI Business constitue non seulement une réponse adaptée aux attentes des grands donneurs d'ordres à la recherche de savoir-faire locaux, mais s'affirme également comme une ressource indéniable dans la structuration d'une filière régionale de pointe autour des technologies innovantes des énergies marines renouvelables.

▪ **La production des contributions du réseau consulaire régional aux grands schémas/documents de planification territoriale, tels que :**

❑ **SRADDET** : document de planification précisant la stratégie, les règles et les objectifs qui devront impérativement être pris en compte par les documents locaux d'urbanisme et de planification, ce schéma adopté par la Région en aout 2022 intègre cinq schémas préexistants auxquels le réseau des CCI d'Occitanie a apporté une contribution notable dans leur phase d'élaboration :

- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE),
- Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE),
- Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT),
- Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI),
- Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD).

❑ **SREC 2022-2027 (schéma régional Emploi compétitivité)** : A partir des ressources qu'offre leur organisation régionale fondée sur un maillage de proximité et une présence territoriale sans équivalent, les CCI ont renouvelé leurs engagements dans le cadre de la future Stratégie Régionale pour l'Emploi et la Croissance 2022-2028 portée par la région Occitanie :

- À poursuivre et amplifier leurs actions d'animation économique,
- À remplir pleinement leur mission consultative auprès des Pouvoirs Publics,
- À renforcer leur efficacité dans les actions implémentées à toutes les échelles pertinentes du territoire,
- À contribuer davantage encore au développement régional via l'accompagnement des entreprises et des porteurs de projets, l'appui aux filières et aux mutations des grands secteurs d'activités, le soutien à l'innovation économique et à la résilience des entreprises, à la relocalisation de l'activité, au développement durable et à la transition écologique, l'appui aux stratégies d'aménagement du territoire et la gestion des infrastructures.

La contribution produite par la CCI Occitanie dans le cadre de ce schéma agrège les propositions du réseau des CCI d'Occitanie dans les domaines de l'attractivité, du développement durable et

de la résilience des territoires, de l'appui aux entreprises (environnement, tourisme, aménagement, financement, croissance, création-reprise, internationalisation...), de la transition écologique responsable, de l'emploi-formation, de l'information économique... pour répondre aux objectifs prioritaires en lien avec le Pacte Vert pour l'Europe :

- Accélérer la transition écologique tout en construisant un modèle de développement économique et agricole plus juste, solidaire et résilient pour s'ancrer dans l'économie de demain ;
- Restaurer l'autonomie et la souveraineté régionales en œuvrant à la relocalisation des activités (notamment industrielles) ;
- Promouvoir un développement équilibré des territoires et l'ouverture régionale sur l'Europe et le monde en amplifiant les efforts pour l'internationalisation des entreprises ;
- Créer les emplois de demain en anticipant les marchés d'avenir et en soutenant les filières à enjeux ; prévenir les difficultés et œuvrer à la résilience des entreprises ;
- Accélérer la transition écologique et numérique de l'économie régionale ; investir dans le tourisme durable.

Ce schéma sectoriel s'inscrit dans cette dynamique et, à cet égard, a donc été construit en parfaite cohérence et en complémentarité avec le SREC de la Région Occitanie afin de permettre la définition des priorités d'action et des engagements opérationnels de la Convention de partenariat que le Conseil Régional et les CCI d'Occitanie devront signer suite à l'adoption du SREC par l'Assemblée régionale et des Schémas sectoriels par la CCI Occitanie.

- ❑ **Plan littoral 21** : Les CCI d'Occitanie ont participé et activement contribué à la concertation régionale mise en œuvre par la Région Occitanie et l'Etat, avec l'appui de la Caisse des Dépôts, pour l'identification des grands enjeux du littoral languedocien et le recensement des projets pertinents à mettre en œuvre afin d'assurer son développement durable.

Elaboré par la CCI de région, le document produit dans ce cadre agrège différentes contributions territoriales des CCI littorales concernées et les résultats des études et analyses prospectives menées par le niveau régional dans le cadre des schémas sectoriels qui fondent la stratégie du réseau. Le document a été construit en fonction des trois grands objectifs transversaux fixés par la mission de préservation et de modernisation du littoral languedocien, à savoir :

- Le volet aménagement et économie maritime,
- Le volet environnemental,
- Le volet touristique : développement maîtrisé et durable de l'offre touristique.

L'ensemble des services dédiés des CCI territoriales ont été sollicités afin de contribuer à l'élaboration d'un état des lieux/diagnostic, une analyse de situation permettant la formulation d'un certain nombre de propositions d'actions, soit, en tout, 18 projets stratégiques visant à :

- Promouvoir le rôle des équipements portuaires dans l'aménagement et le développement du territoire (par exemple, organisation d'opérations concertées de promotion, réalisation d'un graphique des flux de l'hinterland portuaire...),
- Soutenir le développement d'une offre intégrée, efficiente et compétitive à l'échelle régionale en matière de logistique endogène et exogène (par exemple, création d'espaces d'échanges multimodaux, promotion du guichet unique, structuration et valorisation de la sous-traitance industrielle...),

- Identifier les scénarios innovants de développement de la façade portuaire afin d'optimiser les complémentarités, les synergies et les économies d'échelle (par exemple, étudier les potentialités du cabotage et de lignes feeder, conforter et spécialiser les trafics historiques, renforcer la coopération entre chargeurs-transporteurs-armateurs, etc.),
- Améliorer la multimodalité et l'accessibilité ferroviaire et fluviale des ports de la région (chantiers de transport combiné...),
- Etc....

Chaque projet se décline en plusieurs propositions d'actions susceptibles d'être portées par les CCI, à l'échelle régionale et/ou à un niveau plus local.

❑ **Document de façade Méditerranée** : Les CCI d'Occitanie ont activement contribué à l'élaboration du *Document Stratégique de façade Méditerranée*, qui a pour objectif de coordonner le développement des activités pour réguler les pressions exercées par l'homme sur les milieux marins et littoraux de façon à atteindre le bon état écologique et de prévenir les conflits d'usage. Il est élaboré par les préfets coordonnateurs de façade, le préfet maritime de la Méditerranée et le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'azur. Au travers de sa participation au Conseil Maritime de façade, la CCI Occitanie œuvre actuellement aux côtés de l'ensemble des représentants institutionnels, à l'élaboration de la **Stratégie nationale pour la mer et le littoral (2023-2029)** qui constitue un cadre de référence national des politiques publiques concernant la mer et le littoral en s'articulant avec toutes les stratégies sectorielles existantes. Ce document est ainsi structuré en 11 axes correspondant à des enjeux majeurs faisant chacun l'objet d'éléments de contextualisation et de propositions d'objectifs avec les leviers opérationnels identifiés :

- Protéger et restaurer les milieux marins, réduire les pollutions et déchets
- Gérer l'évolution du trait de côte, préserver les sites et les paysages, depuis la terre et la mer
- Contribuer à la sécurité énergétique de la France
- Poursuivre vers un modèle de pêche durable, développer l'aquaculture et la bioéconomie
- Développer une flotte de commerce et une industrie navale exemplaire
- Consolider les industries et activités de plaisance, loisirs, sports et tourisme maritime
- Mieux connaître et gérer les fonds marins
- Développer les ports et les services supports de l'économie maritime
- Outre-mer / International
- Enjeux transversaux : recherche océanique, digitaliser la mer et le littoral pour mieux les protéger et les valoriser, éducation/Formation/Sensibilisation, gouvernance

❑ **Délégation Interministérielle pour le développement de l'axe Rhône-Saône-Méditerranée (DIMERS)** : la CCI Occitanie s'est fortement impliquée dans le cadre des travaux à partir de 2017 par M le Délégué interministériel JC BAUDOIN dans l'objectif de mettre en place une gouvernance renforcée de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, enjeu majeur pour le développement économique de nos régions et de notre pays. 6 principaux thèmes étaient abordés dans le cadre de groupes de travail dédiés (Dynamiques socio-économiques ports et territoires ; Interfaces ports et flux massifiés ; Tourisme, culture et patrimoine naturel ; Réindustrialisation et économie durable ; Foncier et plateformes logistiques ; Recherche et innovation). M COLOMBIE, élu régional de la CCI Occitanie a ainsi

assumé avec l'appui de l'équipe régionale de la CCIO et de la CCI Aude la présidence du groupe de travail n°5 dédié aux problématiques du foncier et des plateformes logistiques afin d'identifier les objectifs à atteindre, les obstacles à lever et à proposer des solutions concrètes pour le développement cohérent de cet axe majeur du développement.

- **Schéma directeur du développement fret axe Méditerranée-Rhône-Saône (MeRS) :** la CCI Occitanie contribue activement aux réflexions et travaux en cours menés sous l'égide du Conseil de coordination interportuaire et logistique (CCIL) de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône concernant le schéma de développement des sites portuaires fret du Rhône méridional destiné à :

- Définir une feuille de route à horizon 2030 des ports sur le Rhône méridional : de Bollène jusqu'à la Méditerranée incluant l'ensemble des ports publics (Pontet, Arles), quais publics, SIP (Bollène, Mondragon Le Millénaire, Laudun l'Ardoise, Avignon Courtine, Tarascon, Beaucaire, Arles, Palavas-les-Flots), ainsi que les ports maritimes de Sète et de Marseille (bassins Ouest et Est) ;
- S'assurer de la cohérence des investissements par rapport au développement global du réseau de plateformes multimodales ;
- Repenser la stratégie des orientations de développement par filière, au travers de la multimodalité, l'intermodalité et la commodalité ;
- Dessiner les ports de demain dans une dimension spatiale des aménagements, ainsi que leur fonctionnement (orientations stratégiques, plan d'actions) ;
- Elaborer un projet collectif d'aménagement du territoire avec une vision systémique, en anticipation de l'évolution de la gouvernance des sites.

- **La participation de la CCI Occitanie à des programmes européens, suite à des appels à projet stratégiques de l'Europe**

- **CCI PIRINEUSMED II (2019-2022)**

Forts des résultats obtenus par un premier projet européen déployé sur le territoire transfrontalier entre 2016-2019, le réseau des CCI de Lérida, Gérone, Pyrénées Orientales et Andorre s'est associé avec la CCI Occitanie pour porter une nouvelle action européenne structurante pour le territoire transfrontalier. Retenu par l'autorité de gestion de POCTEFA en octobre 2019 sur l'axe 1 du programme innovation et compétitivité, ce projet cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre du Programme Interreg V-A Espagne-France-Andorre (POCTEFA 2014-2020) et mis en œuvre sur un territoire élargi à l'Ariège et à la Haute-Garonne grâce à l'intervention de la CCI Occitanie, a eu pour objectif principal *d'accompagner la structuration des territoires afin d'augmenter la compétitivité, l'internationalisation et la professionnalisation des entreprises transfrontalières, tout en créant de nouvelles opportunités commerciales.*

Dans ce cadre, la CCI Occitanie a produit une étude territoriale inédite de cet espace transfrontalier, composée d'un panorama d'indicateurs thématiques originaux et de nombreuses représentations cartographiques. Ce véritable outil d'aide à la décision a été élaboré afin d'analyser de manière fine les dynamiques de territoire, de projeter et suivre les évolutions du tissu économique transfrontalier, tant pour les acteurs économiques que pour les acteurs politiques et institutionnels, départements, provinces et départements qui souhaitent

approfondir la compréhension de leur environnement économique pour favoriser une structuration équilibrée de l'espace transfrontalier par la définition, la mise en œuvre et l'accompagnement de projets structurants pertinents en termes de développement et d'aménagement des territoires.

Cette étude transfrontalière inédite a ainsi pu mettre en lumière le réel potentiel de cet espace transfrontalier ouvert et dynamique du sud de l'Europe, qui rassemble plus de 3,3 millions d'habitants et compte 264 000 entreprises qui génèrent plus de 1,3 million d'emplois. Une zone éminemment stratégique du fait de la confluence de nombreux flux commerciaux, exportatrice nette avec un solde extérieur positif et une activité économique forte de plus de 106 milliards d'euros de PIB.

V. PLAN DE MANDATURE

L'activité de gestion d'équipements (sous concession ou autres modes d'exploitation) constitue une mission fondamentale des Chambres de Commerce et d'Industrie, participant, en relation étroite avec les collectivités, au développement économique des territoires.

Ce schéma sectoriel est donc l'opportunité pour le réseau des Chambres de Commerce d'Occitanie de réaffirmer son engagement historique en tant que gestionnaire d'équipements, garant d'une mission d'intérêt général au service des entreprises et des territoires.

Engagées pour offrir le meilleur service de proximité et garantir un accès aux infrastructures économiques et logistiques aux acteurs, les CCI d'Occitanie entendent également poursuivre leur mobilisation pour anticiper les besoins et défendre les projets clefs pour la région en termes d'infrastructures et d'équipements indispensables à l'aménagement et au développement économique des territoires, et des relations commerciales des entreprises.

Pour autant, les Chambres de Commerce et d'Industrie n'ont pas vocation à se substituer à l'initiative privée quand elle existe sur les territoires, un principe qui doit continuer à orienter les décisions d'investissement du réseau consulaire régional dans un contexte de raréfaction de la ressource fiscale.

Dans le cadre de cette mandature 2022-2027, le réseau des CCI d'Occitanie réaffirme donc sa volonté de maintenir et développer ses activités de gestion des équipements d'intérêt général équilibrées financièrement dans un objectif de création de valeur dans les territoires.

Le réseau consulaire régional d'Occitanie continuera ainsi à mobiliser son expertise territoriale et à faire valoir son expérience étendue pour gérer les infrastructures et autres équipements structurants qui favorisent durablement le développement, l'implantation et la croissance des entreprises au niveau régional et qui contribuent de manière essentielle à l'attractivité locale et la compétitivité des territoires.

Conséquemment, en termes d'allocation budgétaire des ressources, les CCI d'Occitanie se désengageront des structures et équipements locaux financièrement déficitaires afin de ne pas se contraindre à l'imputation de nouvelles ressources fiscales conformément à la stratégie établie dans le cadre de la COM, et en favorisant une reprise d'exploitation par les acteurs locaux quand cette possibilité existe.

Pour cette mandature, cette stratégie permettra ainsi de répondre à trois enjeux majeurs pour les CCI d'Occitanie :

- L'enjeu financier lié aux équipements gérés dans un contexte de baisse continue des ressources fiscales, en préservant les capacités financières des Chambres impliquées sur leur territoire en l'absence d'initiatives privées, aux côtés des collectivités, pour maintenir et développer un écosystème favorable au développement économique et à l'emploi ;
- L'enjeu politique qui consiste à affirmer l'ancrage territorial des CCI favorisant le déploiement de services en synergie, confirmant son rôle essentiel de réseau de proximité au cœur des espaces et légitimant son action au service du développement décarboné et de l'aménagement durable de l'environnement de production ;
- L'enjeu opérationnel, car les CCI entendent continuer à œuvrer pour accompagner l'offre immobilière à vocation économique (pépinières, parcs d'expositions...) et l'émergence de nouvelles activités adaptées au cœur des territoires (espaces de coworking, hôtels d'entreprises, plateformes

numériques...) afin de répondre à la problématique du numérique et favoriser le développement des nouveaux usages, pour consolider la capacité de résilience des entreprises et des territoires.

En matière d'affectation de la TCCI, le niveau prévisionnel validé par la Convention d'Objectifs et de Moyens (COM) signée entre l'Etat et la Chambre de commerce et d'industrie Occitanie est de 1%. En 2021, le réalisé s'élevait à 3%.

A. Liste des actions proposées (collectives ou individuelles)

L'élaboration d'une vision régionale de l'aménagement du territoire ne peut faire l'économie d'un diagnostic des forces et des faiblesses de l'écosystème d'Occitanie, ni s'affranchir de la nécessité d'identifier clairement au préalable l'ensemble des enjeux et des points bloquants qui le caractérise, qu'ils concernent directement le développement des territoires eux-mêmes ou les acteurs économiques intervenant sur ces espaces.

Au travers de la rédaction de ce schéma sectoriel unique propre à définir les missions et responsabilités précises des CCIT et de la CCI Occitanie en termes de déclinaisons opérationnelles, le réseau consulaire entend au préalable identifier les problématiques majeures qui sous-tendent l'organisation territoriale, marquent et influencent les différentes dynamiques qui y prennent naissance.

Afin de minimiser les écueils et les effets d'évitement au niveau de la définition et de la mise en œuvre de la stratégie consulaire en matière d'aménagement du territoire, il a donc été décidé de scinder la liste des propositions d'actions en matière d'aménagement du territoire en deux grands thèmes :

- Les équipements gérés, qui font l'objet de ce schéma sectoriel qui agrègera ainsi les projets relatifs au développement des infrastructures et équipements structurants au sens large, au transport et à la logistique, ainsi qu'à l'économie de la mer au sens large (incluant les initiatives relatives également aux entreprises qui interviennent sur ces espaces littoraux) ;
- L'appui aux territoires, qui intègrera les initiatives développées au sein des CCI et de la CCI Occitanie relatives à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, mais également au marketing territorial (cf. schéma sectoriel dédié « Appui aux territoires »).

Les travaux engagés par le réseau consulaire régional ont permis d'identifier de nombreuses problématiques de territoire et d'éclairer plus précisément celles relatives aux différents modes de transport. Sur cette base, il a été possible d'établir une première lecture des grands enjeux territoriaux des équipements et aménagements structurants de la région, susceptible d'éclairer les modalités et les conditions du déploiement des actions et projets portés par le réseau régional.

Contribuer au développement économique, à l'attractivité et à l'aménagement des territoires constitue une des principales missions du réseau des Chambres de commerce et d'industrie d'Occitanie. Dans ce cadre, ce schéma sectoriel « Equipements gérés » se veut une réponse à plusieurs enjeux majeurs nécessaires pour assurer le développement d'un écosystème favorable à la croissance économique et à l'emploi :

- Permettre l'épanouissement et le développement des activités économiques et de la production sur l'ensemble du territoire régional, et tout particulièrement, au sein des territoires isolés ou enclavés ;
- Proposer des solutions efficaces et performantes pour répondre aux besoins et aux attentes des entreprises en matière de mobilité, de connectivité, de gestion logistique et de problématiques foncières et immobilières ;

- Encourager l'émergence et le maintien de toutes formes d'activités économiques en tous points du territoire régional en accompagnant la consolidation des investissements dans les tiers lieux, au croisement de la révolution numérique, de la transition écologique, des transformations du travail et des formes d'apprentissages.

Dans la gestion de ses équipements, les Chambres de commerce et d'industrie d'Occitanie souhaite avant tout :

- Accentuer la prise en compte des impératifs du développement durable et de la transition écologique, en promouvant le développement de modes de transport et de solutions de mobilité innovantes plus respectueux de l'environnement ;
- Favoriser la transition numérique des territoires et les usages du digital dans les équipements gérés à destination des acteurs économiques pour accompagner la nécessaire transformation de l'environnement économique et développer l'attractivité, la compétitivité spatiale et la résilience des entreprises et des territoires.

De manière générale, les actions mises en œuvre par le réseau régional des Chambres de Commerce d'Occitanie se déclineront autour de deux axes principaux :

- L'appui à la gestion des infrastructures et autres équipements structurants des territoires ;
- L'appui au développement d'un environnement de production plus efficace et connecté pour les entreprises régionales

Parmi les nombreux projets qui seront mis en œuvre dans le cadre de cette mandature, on retiendra plus particulièrement :

- **Action 1 : Définition et mise en œuvre des orientations stratégiques et prioritaires en matière d'aménagement et de développement du territoire / Aide à la décision et contributions aux grands schémas de planification territoriale**

- **Description**

- . Identification des attentes des professionnels et des enjeux de développement par mode (routier, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire) et en matière d'équipements structurants (maillage logistique, implantations ZAE, couverture numérique, ...)
- . Définition des orientations stratégiques et prioritaires par échelle territoriale ;
- . Etablissement de schémas prospectifs centrés sur le renforcement de la compétitivité des entreprises et des territoires et la transition écologique ;
- . Création d'un observatoire régional pour accentuer la visibilité des disponibilités existantes en matière d'immobilier d'entreprises et de foncier économique, en lien avec les intercommunalités et les réseaux d'acteurs économiques afin de faciliter le marketing territorial et l'implantation ou la relocalisation d'entreprises (avec des possibilités de focus sur les friches industrielles et commerciales par exemple, ou par territoire - observatoire de la montagne, transfrontalier...)
- . Définition et mise en œuvre de partenariats régionaux avec les acteurs du développement territorial (pour exemple, établissement d'accords partenariaux avec les principaux opérateurs afin de faciliter l'accès des entreprises au THD) ;

- . Mise en œuvre d'actions d'influence pour la défense des attentes des entreprises et des territoires et la planification des chantiers/équipements nécessaires à la croissance et au développement local.
- **Intérêt pour les entreprises et le réseau**
 - . Être force de proportions vis-à-vis des collectivités territoriales ; consolider la capacité du réseau à intervenir au niveau de la prise de décision, dans la définition et la mise en œuvre des politiques d'aménagement et de développement territorial ;
 - . Renforcer les capacités des CCI à élaborer et impulser de manière proactive des projets de développement locaux (réalisation d'études de faisabilité, ...) ;
 - . Être en capacité d'intervenir sur les opportunités d'implantation, de relocalisation et de développement des entreprises.
- **Indicateurs d'activité et de performance**
 - . Optimisation fonctionnelle des équipements dédiés ;
 - . Nombre d'études, de notes et d'avis produits ;
 - . Indicateur d'efficience.
- **Action 2 : Déploiement des participations du réseau régional aux appels à projets et appels à manifestation d'intérêt des Programmes européens (INTERREG, POCTEFA, Euro-MED, SUDOE, IEV)**
 - **Description**
 - . Optimiser la participation de la CCI Occitanie et des CCIT aux projets financés par l'Europe, la Région Occitanie ou tous autres parties prenantes en matière d'aménagement du territoire et d'appui au développement local et régional ;
 - . Renforcer le rôle de « Project leader » de la CCI Occitanie pour la définition, la mise en œuvre et le suivi de projets partenariaux financés ;
 - . Appuyer le réseau régional des CCI dans la mobilisation des financements européens et autres afin d'accompagner le déploiement d'initiatives locales pertinentes et structurantes (centre de ressources...).
 - **Intérêt pour les entreprises et le réseau**
 - . Développement des financements européens dans la conduite de projets de territoire ;
 - . Déploiement d'actions et mise en œuvre d'initiatives européennes structurantes au niveau local et régional ;
 - . Consolidation de la dynamique de réseau entre partenaires institutionnels et privés à l'échelle interrégionale et européenne.
 - **Indicateurs d'activité et de performance**
 - . Nombre de participations aux appels à projets européens ;
 - . Nombre de projets financés sur le territoire régional ;
 - . Niveau des financements acquis.

- **Action 3 : Accompagnement à la structuration des filières d'avenir à fort enjeu territorial**

- **Description**

Dans le cadre du déploiement des projets pilotes d'éoliennes en mer flottantes en Occitanie et des futures fermes commerciales, le réseau consulaire régional souhaite poursuivre et amplifier les accompagnements spécifiques pour le développement de ce secteur d'avenir à fort enjeu local, régional et national, et accompagner les prises de décision sur la réalisation des équipements structurants nécessaires à l'émergence de nouvelles filières industrielles autour de ces projets d'EMR (y compris la production et distribution d'hydrogène vert par exemple...).

Cet accompagnement des donneurs d'ordre et des entreprises dans le cadre de ces marchés futurs est aujourd'hui réalisé par le biais de la plateforme CCI Business déployée par la CCI Occitanie sur le territoire régional et largement valorisée au niveau national pour des filières d'activité de premier plan (nucléaire, sous-traitance industrielle...). Outil de référence permettant d'informer efficacement les entreprises des projets d'investissements industriels porteurs d'opportunités économiques, ce dispositif est un facilitateur de mise en relation entre donneurs d'ordre et sous-traitants dans le cadre du développement de chantiers de grande ampleur (susceptibles de concerner également d'autres filières : nucléaire, nautisme/chantiers navals, hydrogène...). Il constitue à cet égard une réponse adaptée aux attentes de tous les grands donneurs d'ordre à la recherche de professionnels et de savoir-faire locaux, ainsi qu'aux besoins des entreprises régionales en termes de développement économique et commercial.

- **Intérêt pour les entreprises et le réseau**

- . Contribuer de manière active à la structuration de filières d'avenir sur le territoire régional propice à la diversification économique, à la création de valeur et d'emploi ;
- . Accompagner le développement et la compétitivité des entreprises de la filière ;
- . Favoriser les fertilisations croisées entre secteurs Aéronautique/Espace Systèmes Embarqués et Nautisme/Eolien industriel pour favoriser le développement technologique et industriel, la diversification de la production, l'émulation, le développement de l'activité économique sur le territoire régional.

- **Indicateurs d'activité et de performance**

- . Nombre d'entreprises intégrées dans une dynamique de réseau ;
- . Nombre d'entreprises accompagnées ;
- . Nombre de partenariats conclus entre entreprises.

- **Action 4 : soutenir le déploiement de l'écologie industrielle et territoriale afin de mettre l'économie circulaire au service de la compétitivité des entreprises et des territoires**

- **Description**

La CCI d'Occitanie soutient le déploiement régional de la plateforme ACTIF qui quantifie et géolocalise les ressources des entreprises et organisations, permet de créer des synergies de mutualisation inter-entreprises (emplois partagés et achats groupés) ou des synergies de substitution. Implémenté dans de nombreuses régions de France, cet outil suscite l'émergence d'activités structurantes au sein des territoires et constitue un dispositif efficace pour engager les entreprises sur les voies d'une croissance plus vertueuse et responsable.

- **Intérêt pour les entreprises et le réseau**
 - . Recensement des flux de matières (entrant et sortant) des structures privées et publiques sur un périmètre déterminé, en utilisant cet outil développé par le réseau national des CCI et régulièrement actualisé pour faire émerger des synergies entre parties prenantes, concrétiser la réalisation de partenariats entre les différents acteurs, trouver des solutions techniques, réglementaires, administratives et financières à la mise en œuvre de telles actions ;
 - . Affirmation du rôle des CCI dans l'économie de proximité, la mutation des infrastructures des territoires et la transformation des systèmes de ressources.

- **Indicateurs d'activité et de performance**
 - . Nombre d'entreprises intégrées au dispositif ;

B. Indicateurs

Selon la Loi du 23 juillet 2010, les schémas sectoriels doivent prévoir un suivi des indicateurs clefs définis par CCI France pour leur périmètre. Ces indicateurs d'activité liés directement à la vocation des équipements sur la base de la norme analytique nationale 4.9 sont recensés ci-dessous :

Axes d'actions	Indicateurs
Aéroports	Nombre de passagers Trafic fret & poste avionné Mouvements d'avion
Ports de commerce	Volume de marchandises en tonnes Nombre de véhicules de transport de marchandises Nombre de passagers
Ports de pêche	Volume de poissons débarqués
Pépinières et hôtels d'entreprises	Nombre d'entreprises suivies
Centres de congrès et de séminaires	Nombre de visiteurs Nombre de journées congressistes
Représentation des entreprises auprès des pouvoirs publics	Nombre d'avis

D'autres indicateurs pertinents à l'échelle des territoires pourront être définis ultérieurement pour assurer le suivi et l'évaluation des actions décidées et implémentées en Occitanie.