



# Quel avenir pour le bassin de Toul ?

## Rapport final



Séance plénière du 17 Novembre 2008

# Sommaire

Composition du groupe de travail.....	4
Glossaire.....	5
Préambule.....	6

## I. La fermeture Kléber en 2009 : quelles conséquences économiques et sociales ?

1. <u>Eléments d’histoire autour de la société Kléber.....</u>	8
2. <u>La fermeture du site : une décision prévisible depuis 2003 ?.....</u>	9
3. <u>Impact économique et social : les emplois concernés par la fermeture du site de Toul sont supérieurs aux 826 annoncés par la direction de Michelin.....</u>	10

## II. Portrait de la zone d’emploi de Toul

1. <u>Territoire géographique orienté Nord-Sud dont la partie haute est située sur le Parc Naturel Régional de Lorraine.....</u>	15
2. <u>La zone d’emploi de Toul possède des caractéristiques de croissance démographique dynamique mais attention aux conséquences de la fermeture de Kléber.....</u>	16
3. <u>Une population scolaire concentrée sur les niveaux IV et V.....</u>	17
4. <u>La formation : de plus en plus de femmes diplômées</u>	17
5. ....	
<u>Une offre de formation initiale très diversifiée mais sans filière complète identifiée sur le territoire.....</u>	19
6. <u>Une évolution de l’emploi tirée principalement par l’économie tertiaire.....</u>	20
7. <u>Un taux de chômage inférieur aux taux national et régional avec cependant une rupture entre mars 2007 et mars 2008.....</u>	21
8. <u>La création d’entreprises</u>	22
9. <u>Une activité économique jusque là dynamique tirée par une forte présence de PME-PMI.....</u>	23
10. <u>La bonne position du Toullois en termes de revenus.....</u>	26
11. <u>Les filières à enjeux.....</u>	26
12. <u>Le Toullois : au cœur d’un réseau stratégique d’infrastructures mais qui peut encore être développé.....</u>	27

### III. La revitalisation du territoire et son attractivité

1. <u>Les moyens mis en jeu</u> .....	28
<b>A. Immobiliers : les zones d'activités et leur bilan critique</b> .....	28
<b>B. Financiers : l'obligation de revitalisation</b> .....	31
<b>C. Humains : la reconversion des salariés de Kléber</b> .....	31
2. <u>Une orientation forte : les activités liées au cycle de vie du produit</u> .....	35
3. <u>Les autres scénarios envisagés</u> .....	37
<b>A. Résidentiel/artisanat</b> .....	37
<b>B. Tourisme</b> .....	37
<b>C. Plate-forme tri-modale pour un développement industriel</b> .....	38
4. <u>Améliorer les infrastructures</u> .....	39

### IV. Recommandations et conclusion

Les préconisations du groupe de travail	41
<b><u>Fiche revitalisation – N°1</u></b> .....	<b>42</b>
<b><u>Fiche revitalisation – N°2 : Dossier Kléber</u></b>	<b>43</b>
<b><u>Fiche revitalisation – N°3 : Revitalisation du bassin</u></b>	<b>46</b>
<b><u>Fiche attractivité du territoire – N°4</u></b> .....	<b>47</b>
<b><u>Fiche dimension sociale – N°5</u></b>	<b>55</b>
 Synthèse.....	 57
 <b>Annexes</b> .....	 59

## *Composition du groupe de travail*

---

Président	Raymond FRENOT
Membres	André BONAL Philippe BURON PILÂTRE Daniel CERUTTI Pierre CHARLES Frantz EHRLACHER Bertrand GOSSELIN Gilbert KRAUSENER Jean-Paul OTHELET Christian RICHTON Jean-Marie ROBERT Patrice SANGLIER Gérard TOUSSAINT

*Les membres du groupe de travail étaient assistés de Raphaëlle FRIOT,  
Chargée de Mission au Conseil Economique et Social de Lorraine.*

## **GLOSSAIRE**

**SODIE** : Société pour le Développement de l'Industrie et de l'Emploi

**SIDE** : Société d'Industrialisation et de Développement Economique /Michelin

**CUGN** : Communauté Urbaine du Grand Nancy

**TPU** : Taxe Professionnelle Unique

**CCE** : Comité Central d'Entreprise

**AFPA** : Association nationale pour la formation professionnelle des adultes

**CAP** : Certificat d'Aptitude Professionnel

**BEP** : Brevet d'Etudes Professionnelles

**BTS** : Brevet de Technicien Supérieur

**OREFQ** : Observatoire Régional pour l'Emploi, de la Formation et des Qualifications

**ZI** : zone industrielle

**ZAC** : Zone d'Activité Commerciale

**BA** : Base aérienne

**CCT** : Communauté de Communes du Toulousain

**AFPA** : Association nationale pour la formation professionnelle des adultes

**AFPI** : Association de Formations Professionnelles de l'Industrie

**EPFL** : Etablissement Public Foncier de Lorraine

**GPEC** : Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences

**SCOT** : Schéma de Cohérence Territoriale

## **Préambule :**

Le **choc industriel** que vit la **Lorraine** depuis plusieurs années (-20 000 emplois en 5 ans) a été **rendu encore plus visible** par les **annonces de suppressions de postes** dans la **pétrochimie** en Moselle-Est, dans la **sidérurgie** à Gandrange et le **pneumatique** à Toul avec Kléber.

Face à cette situation, le **Conseil économique et social de Lorraine s'est investi en prenant de nombreuses initiatives** (rapports sur la sidérurgie et la chimie en collaboration avec le Conseil Régional, séance exceptionnelle des deux assemblées régionales réunies en congrès sur l'industrie le 27 mars 2008...) et a jugé notamment utile de mettre en place un **groupe de travail sur le bassin de Toul**.

En effet, la **situation privilégiée** dont semble jouir le **bassin de Toul** (évolution de l'emploi total, taux de chômage,...) est en passe **aujourd'hui de se fragiliser** suite à l'annonce de la fermeture du site de Kléber à Toul en 2009. Ce choix industriel porté par Michelin va s'accompagner d'effets sociaux désastreux et d'un impact économique néfaste alors que le bassin est un pôle d'attractivité résidentielle important situé au cœur d'un nœud de voies de communication stratégiques.

Une **étude précise sur les conditions de la revitalisation** de ce bassin s'avère donc nécessaire pour faire face à l'avenir. **L'approche retenue est plurielle**. Elle concerne :

- l'économie : examiner les projets de reconversion prévus
- les infrastructures : prendre en compte les modes de déplacements susceptibles de contribuer à la dynamique du bassin
- le territoire : favoriser l'accueil de nouvelles entreprises
- l'innovation : mettre en place un environnement propice
- l'organisation et la gouvernance du bassin
- la formation initiale et la formation continue

Le travail conduit par les membres du groupe jusqu'à ce jour et qui reste à compléter, doit s'apprécier d'abord en tant que **réaction à une actualité** qui peut s'avérer dramatique pour l'avenir du bassin toulousin. Il s'agit aussi d'aboutir autant que de possible à **une méthode travail** à mettre en œuvre lors d'une démarche d'anticipation territoriale qui s'inscrit dans la continuité des travaux antérieurs du CES que sont l'anticipation des mutations économiques et sociales<sup>1</sup>, Sarrebourg-Lunéville<sup>2</sup>, la sidérurgie<sup>3</sup>, ....

Pour répondre aux enjeux définis par la lettre de mission, les membres du groupe ont donc procédé à une série d'auditions des acteurs concernés par la fermeture de l'usine Kléber d'une part et ceux impliqués dans la revitalisation du bassin et son avenir d'autre part.

.../...

---

<sup>1</sup> « Anticiper » adopté en avril 2005

<sup>2</sup> « Lunéville-Sarrebourg : une logique économique : deux territoires, deux reconversions » adopté en mars 2003

<sup>3</sup> « La sidérurgie en Lorraine : pour un nouvel avenir » communications en juin 2002 et juin 2003

Si le périmètre de la **zone d'emploi INSEE** a été retenu pour l'étude afin d'avoir une cohérence dans les données, il faut veiller à ne pas limiter la réflexion à cette seule zone mais à un territoire plus vaste recouvrant les zones géographiques d'origines des salariés notamment de Kléber allant de Nancy à Pompey et jusqu'à Commercy.

L'usine **Kléber** contribue à hauteur de **23% de l'emploi industriel** et à plus de 3,6% de l'emploi total de la zone d'emploi de Toul. Si l'industrie reste le premier employeur de cette zone, Kléber en est le premier contributeur. Le rôle socio-économique joué par l'établissement est à cet égard primordial : sa fermeture va donc entraîner un **déséquilibre du territoire**.

# I. La fermeture Kléber en 2009 : quelles conséquences économiques et sociales ?

## 1. Éléments d'histoire autour de la société Kléber

1870 : création de la compagnie BFGoodrich aux USA par Benjamin Franklin Goodrich

1889 : le 28 mai, fondation de Michelin et Cie par Edouard et André Michelin à Clermont-Ferrand

1895 : Michelin monte pour la première fois des pneumatiques sur une automobile

1907 : construction de l'usine Michelin de Cataroux à Clermont-Ferrand

1945 : à la fin de la seconde guerre mondiale, le siège de la société Goodrich Colombes est installé sur l'Avenue Kléber à Paris. La société devient Kléber Colombes.

1951 : avancée technologique importante de Kléber avec la sortie du premier pneu tubeless, pneu avec chambre à air incorporée. La société laisse alors les autres manufacturiers en retrait grâce à cette technologie

1960 : reprise d'une partie du capital de Kléber par Michelin

1965 : création de l'usine Kléber de Troyes dans l'Aube

**1969 : création de l'usine Kléber de Toul, situé à 25 km à l'ouest de Nancy, couvrant une superficie de 85 000 m<sup>2</sup> sur un terrain de 35 ha.**

1971 : mise en production du mélangeur Banbury à l'usine Kléber de Toul

1979 : le capital de Kléber est réparti en 33% de Michelin, 17% de Crédit Suisse, 16% des Ets Bergougnan et 34% d'investisseurs divers

1979 : le 18 mai, mise en place d'un plan de réorganisation de Kléber sur 3 ans : transfert de Colombes à Troyes (pneus tourisme et agricoles) et à Toul (pneus camionnettes et chambre à air). Les services techniques, administratifs, commerciaux, de recherche et de prototypes seront regroupés à Colombes qui continuera à produire les mélanges et les pneus d'avions. Cette réorganisation entraînera 500 suppressions de postes sur la région parisienne

1979 : Kléber est le deuxième manufacturier et la deuxième marque sur le marché français

1980 : création de l'atelier chambre à air à l'usine de Toul

1980 : fermeture de l'atelier Banbury de l'usine de Toul et transfert du mélangeur à l'usine Kléber de Troyes

**1981 : Michelin<sup>4</sup> devient l'actionnaire majoritaire de Pneumatiques Kléber**

1981-82 : prise de contrôle total du capital de Kléber par Michelin

**1982 : création du Centre technique de Toul**

1994 : Kléber est le seul manufacturier homologué sur TWINGO à sa création

1995 : Michelin devient l'actionnaire unique de Pneumatiques Kléber

1996 : intégration de Kléber dans le système commercial de Michelin

1996 : création de l'atelier Ilot à Toul

**1997 : fermeture du siège Kléber à Laxou avec reprise des activités de conception, d'industrialisation, de qualité et autres services par Michelin. Suppression d'environ 250 postes**

<sup>4</sup> Michelin est le plus grand fabricant français de pneumatiques. Multinationale, son siège social est à Clermont-Ferrand. Avec environ 20% du marché mondial, il est le leader mondial de pneumatiques. En 2005, ses ventes nettes se sont élevées à 15,6 milliards d'€. Implanté dans 19 pays, il emploie 123 975 personnes dont 31 000 en France. En 2007, Michelin a dégagé un bénéfice net de 774 millions d'€, soit 35% de plus qu'en 2006. Une progression due à la fois à la hausse des ventes en volume (+3%), à celle des prix et à la maîtrise des frais notamment de personnel.

**1998 : fermeture de l'atelier Chambre à Air de l'usine de Toul transféré en Hongrie**

2001 : Kléber compte encore 1 100 salariés

**2001 : fermeture du Centre technique de Toul et transfert des activités à Clermont-Ferrand**

**2006 : fermeture de l'atelier Ilot à Toul avec remplacement des ouvriers sur le site**

2006 : signature d'un accord prévoyant 6 jours de travail en plus par an, contre 6% de hausse salariale devant assurer la pérennité de l'usine de Toul

2007 : 24 janvier, déclaration à la sous-préfecture de Toul de l'association PAROLE D'ENTREPRISES (association loi 1901) qui a pour objet le rapprochement des responsables des entreprises de la Communauté de communes du Toulois et dont le 1<sup>er</sup> Vice-Président est Henri De la Gravière

**2007 : le 3 octobre, information aux représentants de personnel de l'usine de Toul lors d'un CCE (Comité Central d'Entreprise) du projet de Michelin d'arrêter la production de ce site.**

2007 : le 9 novembre, le site de Toul a un effectif de 826 salariés

2007 : le 3 décembre, annonce d'une enveloppe de 130 millions d'€ affectée au financement du volet social, aux coûts de dépréciation des équipements et bâtiments et à la ré-industrialisation du site de Toul et la revitalisation du bassin environnant

2007 : le 13 décembre, l'étude du cabinet d'expertise SECAFI, mandaté par le CCE, confirme que l'usine Kléber de Toul est économiquement viable aux conditions d'augmenter les productions pour saturer les outils (et non l'inverse) et d'utiliser des investissements judicieux pour passer progressivement aux outils Michelin

2008 : le 15 mars, les 826 salariés de l'usine Kléber à Toul reçoivent un courrier les informant de la « vague » à laquelle ils appartiennent (vague d'environ 150 personnes)

**Début 2009 : fermeture de l'usine Kléber à Toul.**

## **2. La fermeture du site : une décision prévisible depuis 2003 ?**

Le site de Kléber se positionne sur la 2<sup>ème</sup> ligne<sup>5</sup> appelée également segment milieu (prix/performance). La production annuelle en 2006 a été de 3 200 000 enveloppes de 13 à 16 pouces destinées principalement au marché du tourisme et du remplacement (80%) et de camionnette (20%). L'usine de Toul est spécialisée dans la seule production de pneumatiques de marque secondaire (Kléber ou BFGoodrich) ainsi que sur des modèles anciens et utilise le procédé mono temps qui n'est pas le procédé standard industriel du groupe Michelin (procédé en 2 temps).

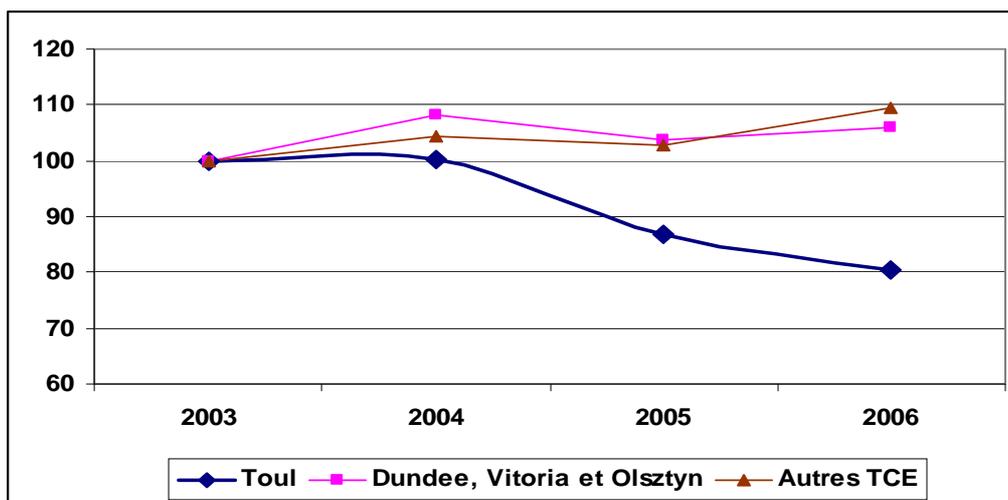
De plus, le segment 2<sup>ème</sup> ligne subit une importante concurrence asiatique aux coûts de production inférieurs de 50%. En 4 ans, Kléber a dû diviser ses prix de vente par deux pour rester compétitif mais ils demeurent néanmoins plus chers que les mêmes pneus asiatiques (respectivement 80€ contre 50€).

Enfin, la masse salariale représente 35% du coût de fabrication alors que la masse salariale du groupe Michelin tourne autour de 38%.

Les premiers signes de menace sur le site Kléber de Toul sont apparus dès 2002, à partir du moment où le groupe Michelin a acheté des usines dans les pays de l'Est et en y investissant massivement. Dès 2003, les documents annuels de l'expert financier missionné par le CCE de Kléber, mettait en garde les élus du personnel sur les risques de cette situation sur l'avenir de l'établissement.

<sup>5</sup> Une ligne est une offre produit en qualité et prix en réponse à une demande sur un segment de marché (tourisme par exemple).

Le site de Toul a vu sa production diminuer de 20% depuis 2003 alors que les unités directement concurrentes de ce site (Dundee, Vitoria et Olsztyn<sup>6</sup>) ont augmenté leurs productions de près de 6%, les autres usines Tourisme en Europe de près de 10% (elles bénéficient en outre de productions de la marque Michelin) comme le montre le graphique suivant :



Evolution des productions de pneumatiques (base 100 en 2003)

Cette baisse de production dans un segment de production très concurrentiel, conjuguée à des investissements relativement faibles par rapport aux sites concurrents, a entraîné une productivité déficiente en comparaison avec des unités de production équivalentes et engendrant des pertes financières de 20,6 millions d'€ sur le seul exercice 2006.

Le choix d'augmenter certaines capacités de production sur le site Kléber de Troyes peut être aussi une explication à prendre en considération ...

### **3. Impact économique et social : les emplois concernés par la fermeture du site de Toul sont supérieurs aux 826 annoncés par la direction de Michelin**

#### **• Un impact social fort mais qui pourrait être atténué au fil du temps par les actions de revitalisation**

Une première version de l'étude d'impact social et territorial a été réalisée fin 2007 par PLC-Demeter, filiale de SODIE, autour de 3 hypothèses : arrêt brutal de production, pas de reclassement du personnel, pas de revitalisation.

L'étude des données de l'entreprise montre que :

- la pyramide des âges est relativement équilibrée avec une moyenne d'âge de 42 ans
- l'ancienneté moyenne de la population est de 18,5 ans
- le salaire moyen de référence s'élève à 1 909€<sup>7</sup> (salaire mensuel brut de base + ancienneté mais hors prime)

<sup>6</sup> Respectivement en Ecosse, au Brésil et en Pologne

<sup>7</sup> La rémunération nette horaire des salariés de l'usine Kléber à Toul est inférieure aux rémunérations des ouvriers de la zone d'emploi toulouise, des départements voisins et de la région. Cependant, il convient de relativiser en raison des primes que perçoit la plupart des salariés.

- 60% des salariés ayant renseigné leur niveau de formation initiale ont un CAP ou un BEP

Les conclusions de l'étude sur **l'impact social** relèvent notamment que l'ancienneté, l'âge moyen et le niveau de salaire des employés de Kléber, légèrement supérieur aux moyennes locales et sectorielles, représentent une faiblesse pour leur reconversion. Néanmoins, il s'avère que la situation de l'emploi sur la zone d'emploi semble plutôt favorable :

- un niveau de chômage bas alors qu'il existe un niveau élevé des besoins de main d'œuvre exprimés par les entreprises (confirmées par d'autres enquêtes réalisées auprès de celles-ci),
- l'adéquation entre les compétences des salariés et les spécialités identifiées et demandées sur le territoire,
- les projets de recrutements très importants sur les zones limitrophes de Toul dans un rayon inférieur à 35 km.

En ce qui concerne les **fournisseurs, l'impact territorial** peut s'avérer significatif car certains des employés parmi les fournisseurs locaux sont présents sur le site Kléber tout au long de leur temps de travail. Sans remettre en cause la viabilité de ces entreprises, la fermeture du site Kléber entraînera une nécessaire reconversion de ces employés. Au total, 46 sous-traitants sont concernés dont les 13 employés de SAMSIC<sup>8</sup>, identifiés comme un personnel de très bas niveau de qualification, peu formés et d'employabilité faible.

A la demande conjointe de la direction de Kléber et du Préfet de Meurthe-et-Moselle, l'**étude** a été **actualisée courant juin 2008** et prend en considération les actions menées par Michelin sur la revitalisation du site et les bénéfices attendus :

→ Il apparaîtrait qu'à l'horizon 2013, le projet CAMPUS<sup>9</sup>, porté par SITA-SUEZ, engendrera la création de 300 emplois qualifiés et réutilisera la moitié du foncier et des bâtiments de l'usine Kléber dans une optique de développement durable.

→ De plus, la SIDE s'est engagée à recréer en 5 ans 900 emplois sur un périmètre défini par 50 km et 1h autour du site<sup>10</sup> (300 emplois seront directement implantés sur le site de Kléber).

### **• L'apport de l'étude de marketing territorial**

En réponse au souhait de Michelin de mettre en œuvre un plan de redéploiement économique qui assure la **création de 900 emplois** sur la période 2009-2013, le cabinet d'audit KPMG a été missionné par Michelin pour l'accompagner dans la réalisation de 3 objectifs :

#### 1. établir un diagnostic territorial :

Actuellement 4 secteurs dominants sont recensés : transport logistique, BTP, matériaux de construction, édition imprimerie

#### 2. définir les orientations sectorielles envisageables

5 secteurs d'activité ont été identifiés comme à potentiel de développement :

- \* **environnement** : recyclage, démantèlement et valorisation des matières
- \* **énergie** : production d'énergie renouvelable
- \* **BTP** : équipementiers de l'éco-construction
- \* **agro-ressources** : application alimentaire : céréale et laitière
- \* **services** : service de proximité aux entreprises et à la personne

<sup>8</sup> Groupe européen dans le secteur des services aux entreprises (propreté, sécurité, ...)

<sup>9</sup> Devenu depuis Ecorevia dont la description est donnée en page 34

<sup>10</sup> Périmètre qui n'est pas celui retenu dans la convention de revitalisation

### 3. faire des recommandations en termes d'organisation de revitalisation

L'étude propose une organisation à 3 étages dans le cadre d'un partenariat public-privé :

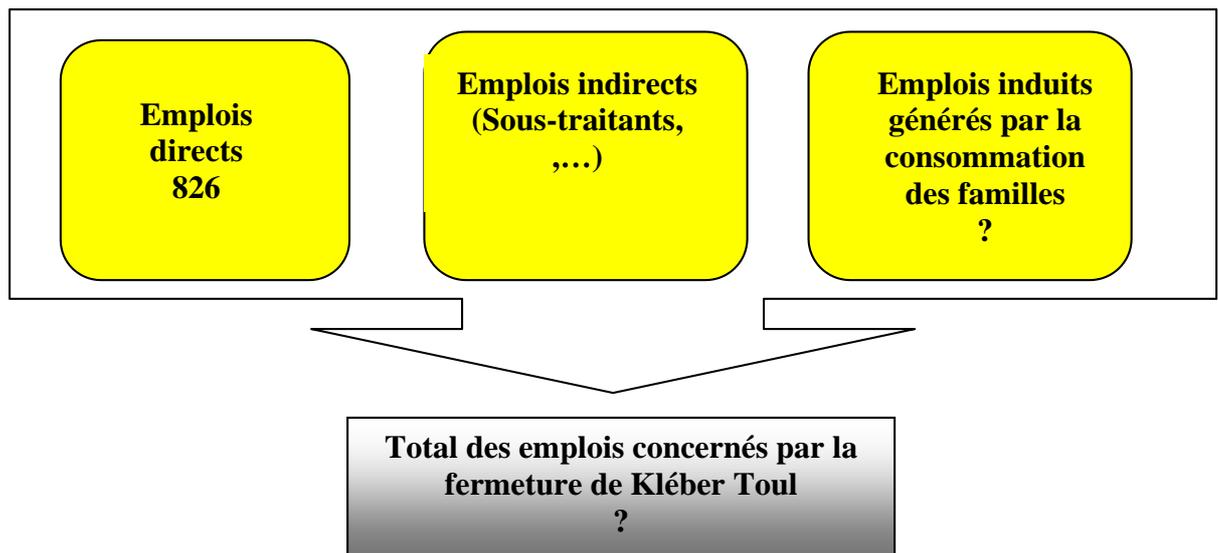
- comité de suivi
- comité d'action territoriale
- groupe projet

Cette proposition est à rapprocher de **l'organisation mise en place par la préfecture de Meurthe-et-Moselle** qui comprend :

- une équipe de revitalisation en charge de l'instruction, du pilotage et de la validation des projets, pilotée par la SIDE
- un comité d'accompagnement territorial en charge du compte rendu et de la mise en œuvre de moyens publics, piloté par le Sous-préfet de Toul ou le Sous-préfet chargé de la cohésion sociale et du développement économique
- et un comité de suivi en charge du suivi de l'engagement des moyens dans le cadre de la convention de revitalisation, piloté par le Préfet.

A la demande du Conseil général de Meurthe-et-Moselle, a été mis en place en parallèle un groupe de travail autour de la stratégie de développement du toulouais.

↳ **L'impact social de la fermeture du site Kléber à Toul dépassera largement le nombre d'emplois directs annoncé par la direction de Michelin**, puisqu'en plus des emplois directs, nous savons que des emplois indirects (sous-traitants, ...) sont concernés ainsi que des emplois induits par la consommation des ménages du personnel de Kléber (commerces, services, ...). On peut également évoquer l'impact négatif sur la vie associative (sport, culture, ...) et les emplois associés dû à la perte des ressources gérées par le CE de Kléber et consommées par les salariés. La direction estime qu'environ 200 familles pourraient quitter le bassin d'emploi.



↳ Le groupe de travail s'étonne que l'INSEE n'ait pas été sollicité dans le cadre de cette étude d'impact.

### **• Emplois directs concernés par l'arrêt de la production de pneumatique à Toul**

826 emplois directs seront supprimés d'ici à début 2009. Il faut noter qu'à la fin 2006, l'usine de Toul employait 898 salariés dont 709 ouvriers (soit 79%). A cette date, la pyramide des âges montre que 108 salariés ont plus de 55 ans (12%), et que les moins de 35 ans représentent 20 % de l'effectif de l'établissement. Près de 40 % de l'effectif de l'établissement a une ancienneté dans l'entreprise supérieure à 20 ans. En 2006 on notait 16 départs à la retraite.

<b>Effectifs par tranche d'âge à l'usine de Toul</b>			
	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
<b>Moins de 18 ans</b>	0	0	0
<b>de 18 à 25 ans</b>	29	17	10
<b>de 26 à 35 ans</b>	225	197	169
<b>de 36 à 45 ans</b>	357	351	349
<b>de 46 à 55 ans</b>	229	246	262
<b>de 56 à 65 ans</b>	93	107	108
<b>Total</b>	<b>933</b>	<b>918</b>	<b>898</b>

Source bilan social Kléber Toul 2006

### **• Le quart des salariés habite la ville de Toul**

Sur les 826 salariés concernés par la fermeture du site, 213 habitent Toul, et près de 65 % la zone d'emploi de Toul. Si l'on observe plus précisément l'origine géographique des salariés, on constate les résultats suivants :

- Zone d'emploi de Toul : 541, dont Communauté de communes du Toulois : 390, dont Toul : 213
- Val de Lorraine : 81
- Nancy Couronne : 83, dont CUGN : 69, dont Nancy : 27
- Lunévillois : 2

et environ 100 salariés résident hors de Meurthe-et-Moselle :

- Meuse : 88 salariés
- Vosges : 5 salariés
- Moselle : 2 salariés

L'impact de cette fermeture sera également important pour le département de la Meuse puisque 88 salariés sont concernés.

La disparition de la fabrique de pneumatiques entraîne donc la **destruction d'environ 8% de l'emploi salarié du toulois et d'1/4 des emplois du secteur industriel**. C'est un vrai drame humain et territorial puisqu'au-delà des 826 salariés de Kléber, ce sont 40 intérimaires mais aussi 46 sous-traitants qui sont touchés ; soit plus de 900 salariés dont 400 résident sur la Communauté de communes du Toulois et le reste dans les bassins limitrophes dont une partie conséquente dans le bassin de Commercy.

### **• Mesure de l'impact financier**

Toujours selon PLC-Demeter, en raison de la spécialisation fiscale du territoire depuis 2008, les conséquences en termes de taxe professionnelle n'affecteront que la Communauté de communes du Toulais alors que celles relatives à la taxe foncière concerneront uniquement la commune de Toul.

- Kléber est le plus gros employeur du territoire ainsi que le plus gros contributeur aux finances des collectivités locales avec une taxe professionnelle d'un montant de près de **2 millions d'€** ; ce qui représente, à partir de 2010, une perte de **33% de la taxe professionnelle unique (TPU) pour la Communauté de communes du Toulais soit 20% de son budget.**

- Kléber représente un poids non négligeable pour la commune de Toul en termes de revenu foncier. En 2007, les produits communaux issus de la taxe foncière s'élèvent à 2,7 M€ (pour environ 16,8 M€ de bases imposables). La taxe foncière versée par Kléber à la commune de Toul s'élève à **452,9 k€ soit 16,3% du produit de la taxe foncière de la commune de Toul.** La baisse de produit financier pour la ville de Toul pourrait s'avérer significative sauf à ce que des projets de ré industrialisation du site laissé par Kléber prennent corps...

A cela s'ajoutent des pertes financières relatives à la taxe sur les transports en commun qui s'élève à 140 k€, l'économie résidentielle...

### **• La situation du point de vue des syndicats**

Le CCE a rendu ses 2 avis sur le livre III et le livre IV le 28 avril 2008. La direction a donc procédé à la notification de licenciements individuels en se conformant à l'ordre des licenciements qui a été établi à l'issue des consultations. Plusieurs vagues de reclassement, comprenant environ 150 salariés, sont prévues. Les mesures accompagnant la première vague ont démarré le 19 mai dernier.

#### Les principales récriminations des syndicats portent sur :

- le blocage exercé par la direction du Groupe Michelin sur la transmission de l'information
- la pauvreté du dialogue social
- le manque de véritable solution alternative

L'avis négatif sur le **livre IV** est motivé par les constats suivants :

- le projet de licenciement n'est pas justifié par une anticipation de difficultés économiques tant chez Kléber que chez Michelin ;
- la réorganisation de la production de pneumatiques Tourisme et Camionnette en Europe au sein du groupe Michelin n'entre pas dans le cadre d'une mutation technologique ;
- la réorganisation projetée n'est pas indispensable à la compétitivité économique de l'entreprise et du Groupe ;
- les licenciements économiques qui seront prononcés sont sans cause économique réelle et sérieuse et le sont dans un souci de rentabilité à court terme du Groupe.

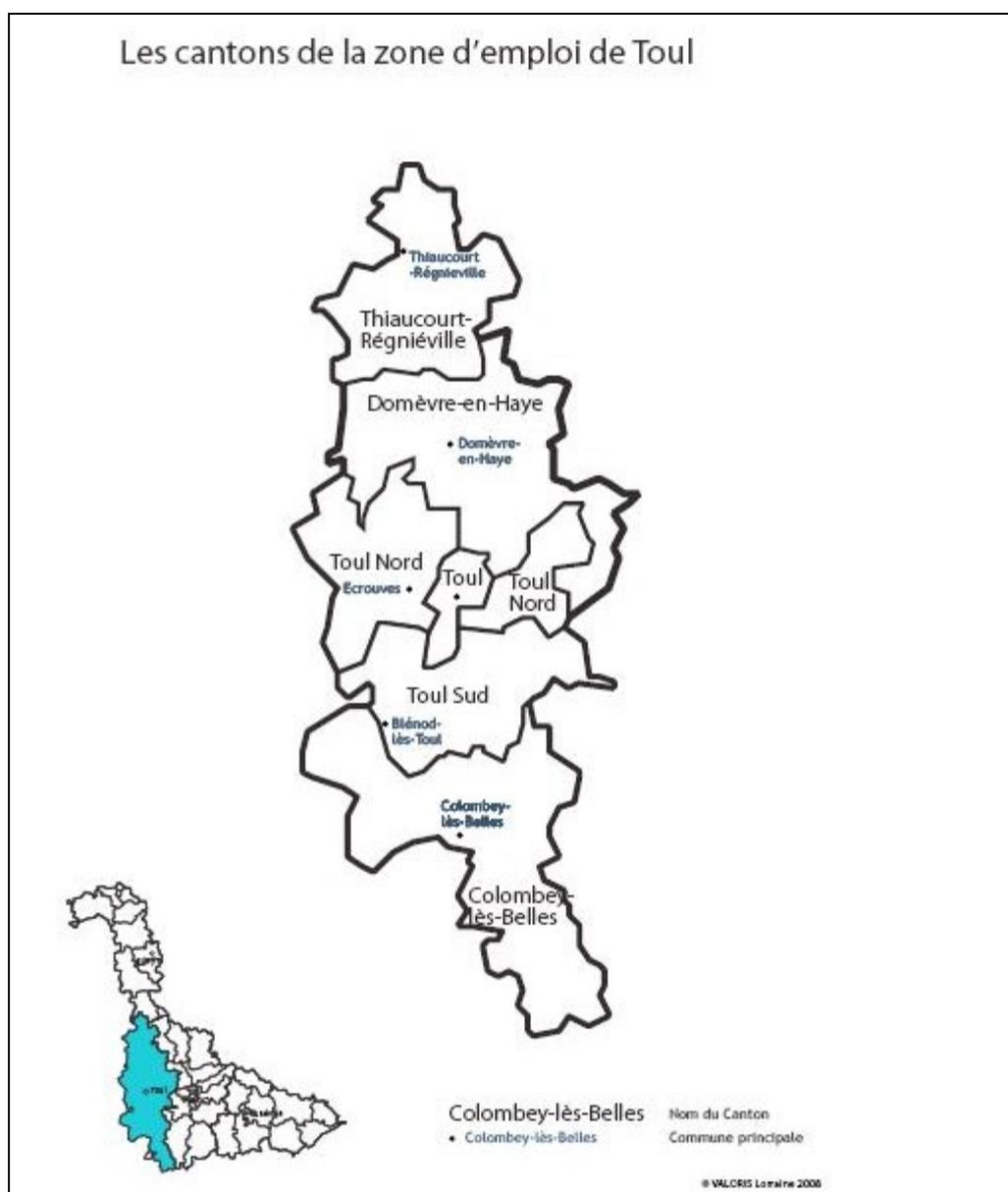
## II. Portrait de la zone d'emploi de Toul

### 1. Territoire géographique orienté Nord-Sud dont la partie haute est située sur le Parc Naturel Régional de Lorraine

La **Zone d'emploi** de Toul, composée de 112 communes<sup>11</sup>, comprend les cantons de : Colombey-lès-Belles, Toul Sud, Toul Ville, Toul Nord, Domèvre-en-Haye et Thiaucourt-Régniéville.

Sa superficie est de 1143 km<sup>2</sup> (4.8% du territoire lorrain) pour une densité de 57h/km<sup>2</sup> (98h/km<sup>2</sup> en Lorraine).

Située à l'ouest de Nancy et à l'est des côtes de Meuse, la zone d'emploi se caractérise par un territoire orienté Nord-Sud :



<sup>11</sup> Liste en annexe

## 2. La zone d'emploi de Toul possède des caractéristiques de croissance démographique dynamique mais attention aux conséquences de la fermeture de Kléber

La zone d'emploi de Toul a connu une croissance de sa population plus faible par rapport à la Lorraine au cours de la période 1962-1975, mais depuis 1975 elle connaît un **niveau de progression spectaculaire** (plus de 20 % de croissance de 1962 à 1999 contre seulement 5 % en moyenne pour la Lorraine).

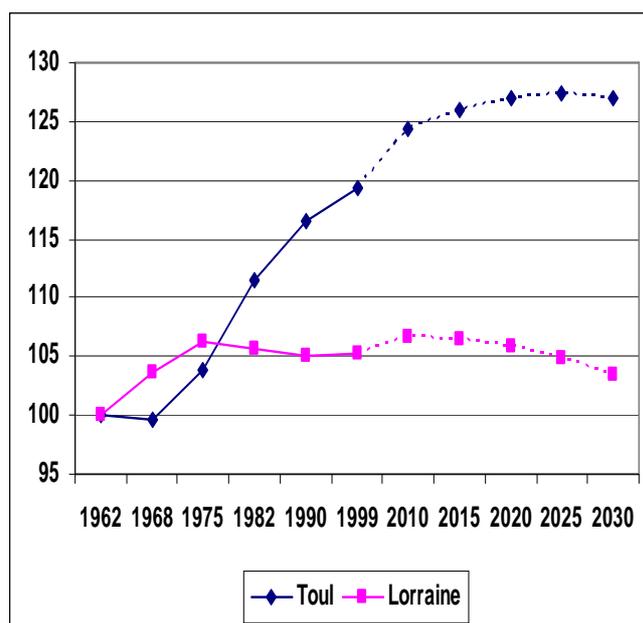
Sur la période 1990-1999, la zone d'emploi de Toul présente des caractéristiques de croissance démographique supérieures à celles observées en Lorraine et en France.

	Population (recensement 1999)	Evolution annuelle (%)	Superficie Km2	Densité Hab/km2
Zone d'emploi de Toul*	64 863	0,53	1143	57
Meurthe et Moselle	713 779	0,03	5246	136
Lorraine	2 310 376	0,02	23 547	98
France métropolitaine	58 518 395	0,3	543 965	108

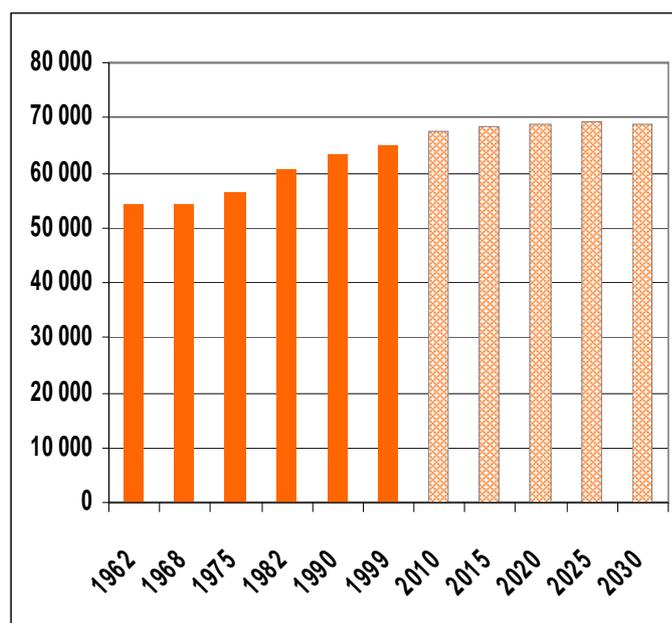
\* la ville de Toul comptabilise, au 1<sup>er</sup> juillet 2005, 16 300 habitants (soit près d'un quart de la population de la zone d'emploi).

C'est une **population relativement jeune** puisque 55% des habitants ont moins de 40 ans (territoire attractif pour les jeunes couples avec enfant(s) et ayant de hauts revenus).

Sur une période d'observation plus longue et dans les projections de population réalisées par l'INSEE, la zone d'emploi de Toul se démarque très nettement de la situation observée en Lorraine.



Evolution et projection de la population en Lorraine et dans la zone d'emploi de Toul (source Insee)



Nombre d'habitants dans la zone d'emploi de Toul et projection à l'horizon 2030 (source Insee)

↳ L'arrêt du site de Kléber-Toul d'ici 2009 risque d'impacter le capital démographique de la zone d'emploi, le suivi démographique sera révélateur de la capacité de résilience après la fermeture de Kléber.

### **3. Une population scolaire concentrée sur les niveaux IV et V**

Les effectifs scolaires en formation initiale en année terminale à la rentrée 2007-2008<sup>12</sup> sur la zone d'emploi de Toul sont faibles comparativement à son niveau de population en Lorraine (2.81%) et comparativement aux 2 autres bassins du SCOT Sud Meurthe-et-Moselle (Lunéville et Pont-à-Mousson) comme le montre le tableau suivant :

Formation initiale	Effectifs		
	ZE Toul	Lorraine	%
Niveau III (bac+ 2)	26	3457	0.75
Niveau IV (bac)	390	21614	1.80
Niveau V (CAP ou BEP)	191	11349	1.68

53,7% de cette population scolaire est féminine.

Les effectifs scolaires en formation professionnelle en 2006<sup>13</sup> suivent la même logique que pour la formation initiale :

FP + PI	Type d'organismes									
	CRL		CFA		LP		AFPA		Ensemble	
	ZE Toul	Lorraine	ZE Toul	Lorraine	ZE Toul	Lorraine	ZE Toul	Lorraine	ZE Toul	% Lorraine
Niveau I	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0
Niveau II	0	0	19	345	0	0	0	0	19	5.51
Niveau III	0	0	28	945	21	3469	0	425	49	1.01
Niveau IV	0	684	24	1920	105	4049	0	805	129	1.73
Niveau V	52	1130	44	4473	236	11614	0	2915	332	1.65
<b>Ensemble</b>	<b>52</b>	<b>1814</b>	<b>115</b>	<b>7703</b>	<b>362</b>	<b>19132</b>	<b>0</b>	<b>4145</b>	<b>529</b>	<b>1.61</b>

On peut constater que l'AFPA n'est pas présente sur la zone d'emploi de Toul. En revanche, les lycées professionnels ont une part de marché importante sur les niveaux IV et V. Aucune formation professionnelle de niveau I n'est dispensée.

### **4. La formation : de plus en plus de femmes diplômées**

En matière de formation initiale, les formations les plus représentées pour l'année 2007-2008 concernent :

- les spécialités pluriscientifiques pour 16% de l'effectif global

<sup>12</sup> Source : Rectorat base académique des élèves rentrée 2007-2008

<sup>13</sup> Sources : AFPA, Education nationale (enquête 51 et base académique des élèves), Conseil régional de Lorraine



On constate également entre 1990 et 1999, une très forte augmentation du niveau de qualification. Par ailleurs, le nombre de femmes ayant un diplôme de niveau supérieur a quasiment doublé dans cette même période :

	1999			Evolution 1990-1999 (%)		
	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes
Population non scolarisée	<b>21925</b>	11003	10922	<b>4.9</b>	5.2	4.6
Titulaire :						
- d'aucun diplôme	<b>21.0</b>	20.7	21.4	<b>-18.1</b>	-16.4	-19.7
- du CEP	<b>17.2</b>	13.7	20.8	<b>-16.2</b>	-22.7	-11.4
- du BEPC	<b>7.3</b>	6.8	7.7	<b>2.2</b>	-2.1	6.4
- du CAP ou BEP	<b>29.5</b>	34.6	24.5	<b>18.1</b>	21.8	13.2
- du Bac ou Brevet professionnel	<b>12.2</b>	12.2	12.2	<b>26.1</b>	26.4	25.8
- d'un diplôme du niveau Bac+2	<b>7.7</b>	6.6	8.7	<b>69.3</b>	46.0	92.5
- d'un diplôme de niveau supérieur	<b>5.1</b>	5.5	4.6	<b>85.2</b>	74.7	99.6

La zone d'emploi de Toul présente le plus faible taux de sans diplôme couplé au plus fort taux de diplômé de l'enseignement supérieur hors Nancy.

### **5. Une offre de formation initiale très diversifiée mais sans filière complète identifiée sur le territoire**

La nature de l'offre de formation initiale sur le bassin de Toul est la suivante :

Niveau	Etablissement	Filières
V et IV de type industriel	Lycée professionnel CUGNOT (Toul)  - CFA agricole	- BEP et Bac Pro en électrotechnique - BEP et Bac Pro en maintenance des systèmes mécaniques automatisés - CAP de serrurier, métallier - Bac Pro de pilotage des systèmes de production automatisée - Bac Pro d'étude et définition des produits industriels  - CAPA d'Entretien de l'espace rural et de Production agricole - CSA - Bac Pro Conduite et gestion de l'exploitation agricole
V et IV de type tertiaire	- Lycée Claudel (Toul)  - CFA agricole	- BEP Vente-action marchande - Bac Pro commerce « produits de l'habitat » - BEP et Bac Pro comptabilité - BEP et Bac Pro secrétariat  - BEPA
III	- Lycée d'enseignement général et technologique Majorelle (Toul)  - CFA agricole (formations dispensées sur site de Pixérécourt - Malzéville)	- BTS Transport  - BTS Agricole Analyse Conduite de Systèmes d'Exploitation, Production Animale et Industrie Alimentaire - Licence Pro Industrie agroalimentaire et Agronomie

Etant donné la proximité du bassin de Toul avec celui de Nancy mais aussi du Val de Lorraine (Pont-à-Mousson et Pompey) voire de Lunéville, l'offre de formation s'inscrit dans un périmètre beaucoup plus large que le Toulois. Dans cette configuration, la plupart des compétences de base relatives aux métiers traditionnels sont formées dans les lycées technologiques et professionnels de ces bassins limitrophes.

⇒ On constate une très forte attraction des jeunes pour les établissements situés à Nancy en réponse, peut être, à l'absence de filière spécifique complète sur le bassin.

## 6. Une évolution de l'emploi tirée principalement par l'économie tertiaire

Référence : RP 99	Toul	Meurthe-et-Moselle	Poids (%)
<b>Population active<sup>14</sup></b>			
Hommes	16 195	168 597	9.6
Femmes	12 179	140 901	8.6
<b>Total</b>	<b>28 374</b>	<b>309 498</b>	<b>9.2</b>
<b>Population active ayant un emploi</b>			
Hommes	14 882	151 605	9.8
Femmes	10 469	121 216	8.6
<b>Total</b>	<b>25 351</b>	<b>272 821</b>	<b>9.3</b>

Source : INSEE

Disparités selon les secteurs d'activité<sup>15</sup> :

⇒ Alors que la construction a été très dynamique sur la zone d'emploi entre 1995 et 2006, sa croissance a, depuis, marqué le pas. Toul a été la seule zone d'emploi à enregistrer un recul du nombre des salariés.

⇒ En ce qui concerne les services, après la plus forte progression des zones d'emploi jusqu'en 2006, Toul (2<sup>ème</sup> zone la plus tertiairisée après Nancy et la Meurthe-et-Moselle) enregistre une tendance à la baisse.

⇒ En 2005, les activités qui embauchent le plus dans la zone d'emploi de Toul renvoient aux secteurs tertiaires avec une forte contribution des services aux entreprises.

Au 01.01.2006, la zone d'emploi de Toul comptait **4.932 salariés dans le secteur secondaire** (industrie+construction), **dont 3.554 spécifiquement dans l'industrie** (soit 15.7% de l'emploi total).

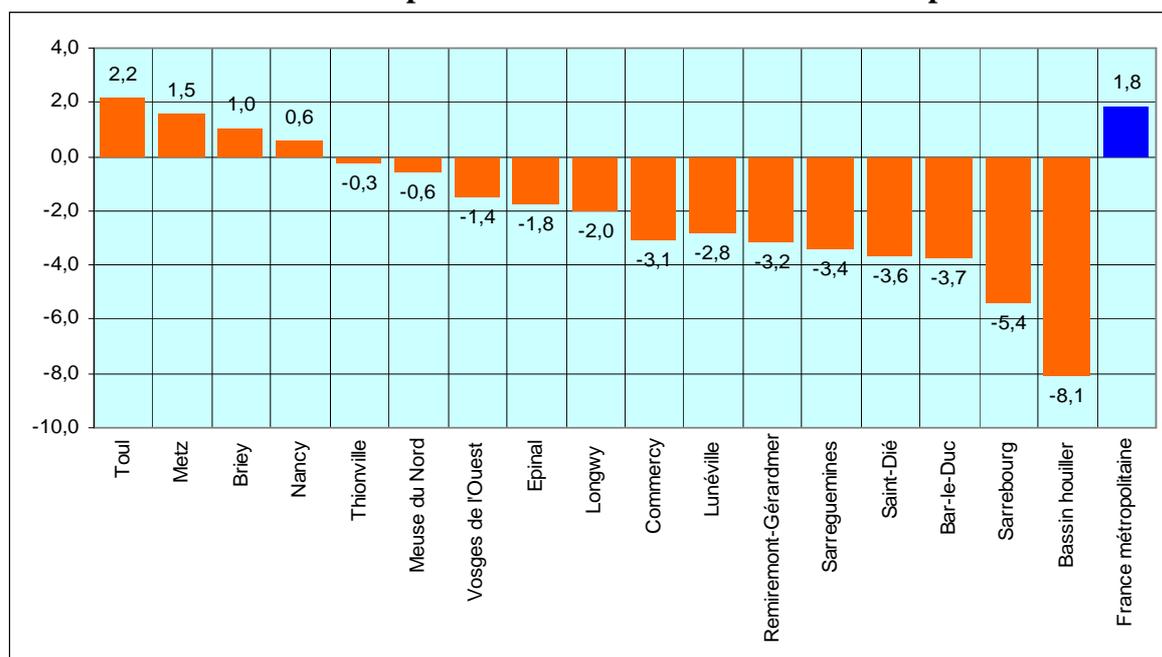
au 1er janvier	Salariés						Non salariés	Emploi total
	agriculture	industrie	construction	commerce	services	total salariés		
<b>2000</b>	289	4 189	1 127	1 960	12 061	19 626	1 882	<b>21 508</b>
<b>2006</b>	267	<b>3 554</b>	1 378	2 428	13 111	20 738	1 845	<b>22 583</b>

Source : INSEE

<sup>14</sup> La population active comprend les actifs ayant un emploi, les chômeurs et les militaires du contingent - mesurée au lieu de résidence.

<sup>15</sup> Source : étude pilotée par l'OREFQ (Observatoire Régional de l'Emploi, de la Formation et des Qualifications) et publiée en septembre 2008

## Evolution de la création d'emplois entre 2000 et 2004 : la zone d'emploi de Toul en tête



Jusqu'en 2004, le bassin de Toul affiche la croissance la plus dynamique en termes de création d'emplois comparativement aux autres zones d'emploi lorraines.

↳ La fermeture d'une usine telle que Kléber peut amener à fragiliser ce bassin de vie.

## **7. Un taux de chômage inférieur aux taux national et régional avec cependant une rupture entre mars 2007 et mars 2008**

Caractéristiques d'évolution de la demande d'emploi (source DRTEFP mars 2008)				
	Zone d'emploi de Toul	Meurthe et Moselle	Lorraine	France
<b>Taux de chômage</b> (2 <sup>ème</sup> trimestre 2007)	6,9 <sup>16</sup>	7,9	8,3	8
<b>Evolution annuelle du nombre de demandeurs d'emploi</b> (mars 2008/mars 2007)	+ 1,8	- 6	-5,9	- 6,5
<b>Part des moins de 25 ans</b> (mars 2008)	22,1	18,9	19,5	16,7
<b>Part des 50 ans et plus</b> (mars 2008)	13,3	14	15,3	15,5
<b>Part des femmes</b> (mars 2008)	50,9	44,5	46,2	48,3
<b>Part des cadres</b> (mars 2008)	5	5,3	4,2	7,6
<b>Part du Chômage Longue Durée</b> (mars 2008)	22,7	24,7	23,7	25,4

<sup>16</sup> 6,4% enregistrés à fin 2007.

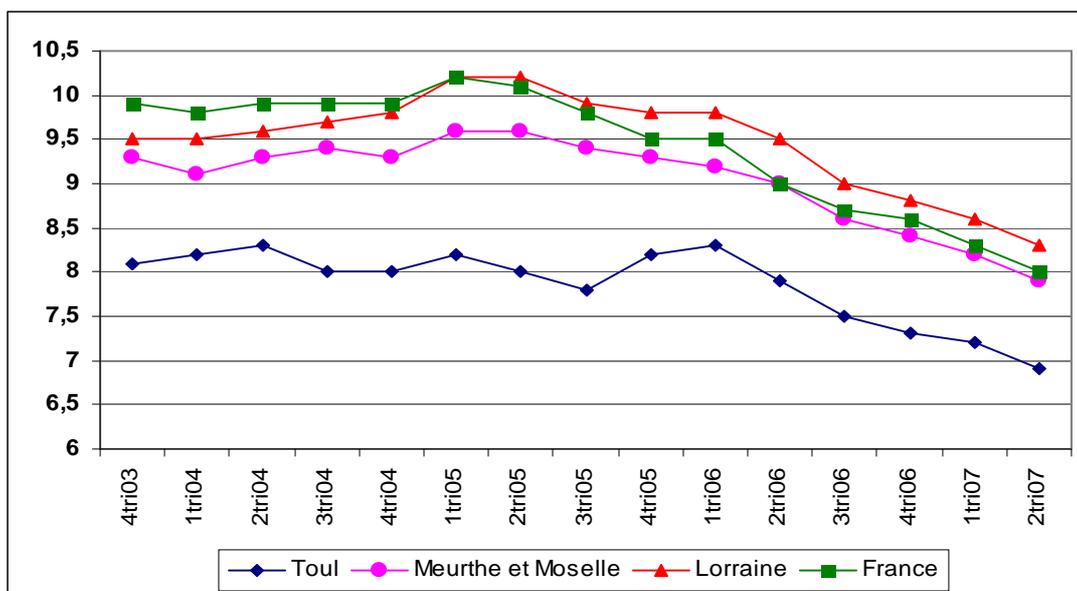
La zone d'emploi de Toul enregistre le plus bas taux de chômage du département depuis plusieurs années. A la fin du second trimestre 2007 la zone d'emploi de Toul connaît un taux de chômage de 6,9 % ce qui correspond à 1838 demandeurs d'emploi. **Le taux de chômage est l'un des plus faibles des 17 zones d'emploi de Lorraine.** Il faut cependant souligner que, sur la dernière période, de mars 2007 à mars 2008, c'est la seule zone d'emploi où le nombre de demandeurs d'emploi a progressé de 1,8 % contre une baisse de 6 % en Meurthe-et-Moselle et moins 5,9 % en Lorraine.

La principale caractéristique au niveau de la structure des demandeurs d'emploi est la forte proportion des employés (qualifiés ou non).

### Deux points faibles dans les chiffres du chômage : les jeunes et le travail des femmes

Nous observons de mars 2007 à mars 2008 que la part des demandeurs d'emploi de moins de 25 ans est supérieure à la moyenne régionale (22,1% à Toul contre 19,5 % en Lorraine et 16,7 % en France), et que la part des femmes dans les demandeurs d'emploi affiche un taux supérieur de 4 % par rapport à la moyenne régionale.

↳ L'emploi des jeunes et le travail des femmes pourraient représenter un enjeu fort du processus de revitalisation de la zone d'emploi de Toul.



Evolution du taux de chômage en % (source Insee et traitement CESL)

## 8. La création d'entreprises

<b>Répartition des créations et des stocks d'entreprises</b>							
Zone d'emploi	Stock au 01/01/2006		Créations			évolution (en %)	
	Nombre	en %	1993	2005	2006	2006/2005	2006/1993
<b>Lorraine</b>	<b>68 037</b>	<b>100,0</b>	<b>6 681</b>	<b>7 741</b>	<b>7 917</b>	<b>+ 2,3</b>	<b>+ 18,5</b>
Meurthe-et-Moselle	20 874	30,7	2 042	2 295	2 352	+ 2,5	+ 15,2
<b>Toul</b>	<b>1 875</b>	<b>2,8</b>	<b>168</b>	<b>212</b>	<b>204</b>	<b>- 3,8</b>	<b>+ 21,4</b>
Meuse	5 130	7,5	437	540	562	+ 4,1	+ 28,6
Moselle	28 690	42,2	3 035	3 495	3 554	+ 1,7	+ 17,1
Vosges	13 343	19,6	1 167	1 411	1 449	+ 2,7	+ 24,2

Source : INSEE, Répertoire des Entreprises et des Etablissements (SIRENE) - Champ ICS (Industrie, construction, commerce et services, hors agriculture et activités financières)

En 2006, la part de la création d'entreprises de la zone d'emploi de Toul correspond à 2,57% de la création d'entreprises en Lorraine, en léger décrochage en comparaison du poids démographique de ce bassin en Lorraine (2,80%).

D'après l'étude de l'OREFQ, le taux de survie des entreprises, trois ans après la création, s'élève à près de 71% dans le Toulouais.

## 9. Une activité économique tirée par une forte présence de PME-PMI

Le **tissu économique** est caractérisé par **une dynamique de croissance**

- plutôt des PME : en hausse de 69% entre 1993 et 2003
- peu de grands établissements : 7 ont plus de 200 salariés et 1 plus de 500 salariés.

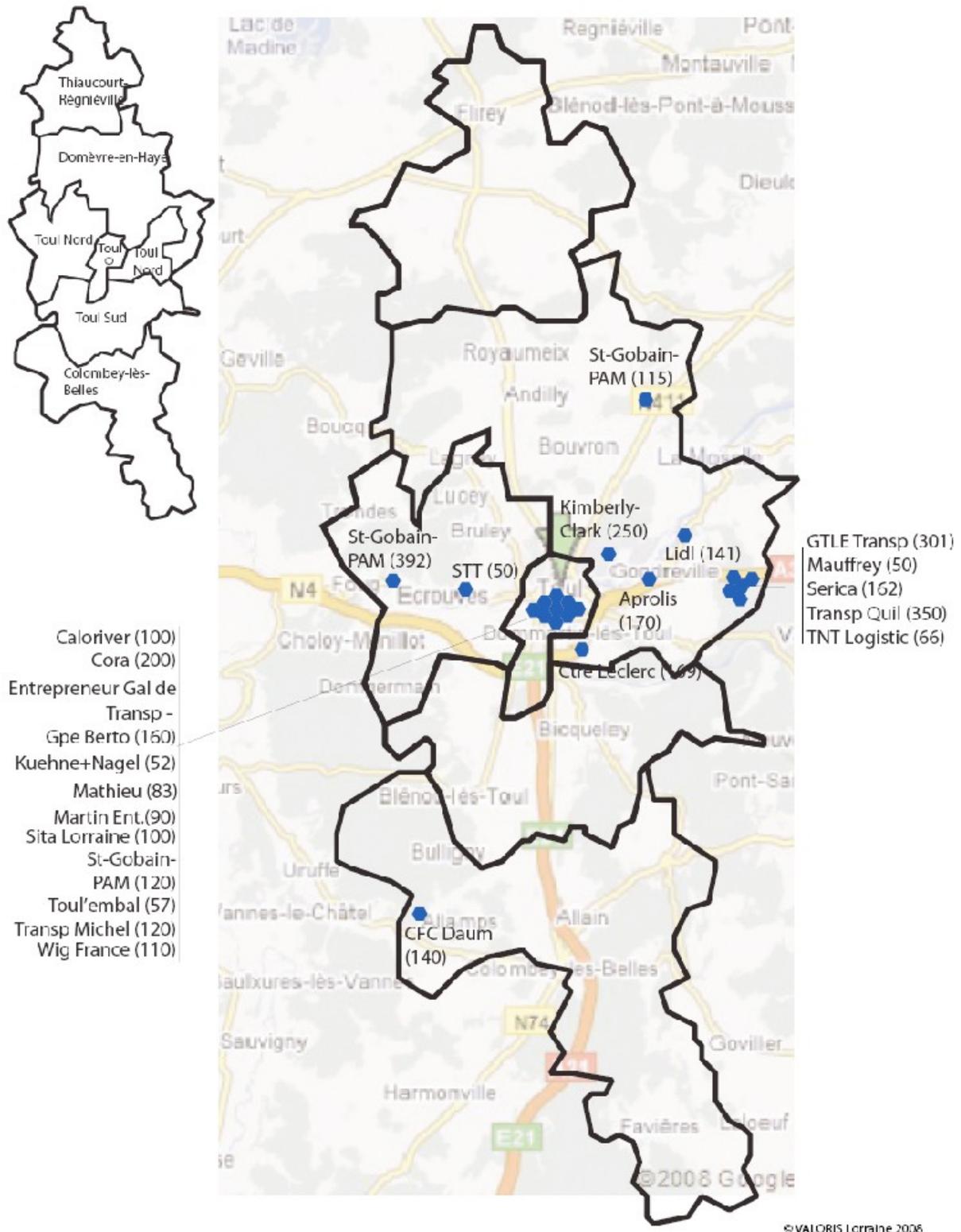
Jusqu'à l'annonce de fermeture, l'économie de la zone toulouaise, fortement industrielle, reste néanmoins largement dominée par Kléber.

### Entreprises-Etablissements

	<b>Zone d'Emploi Toul</b>	<b>Lorraine</b>	<b>%</b>
<b>Nombre d'établissements au 01.01.2006</b>	<b>2202</b>	81653	<b>2.69</b>
- Industrie	287	9451	3.04
- Construction	355	10408	3.41
- Commerce et répartition	557	23087	2.41
- Services	1003	28305	3.54
Dont > 10 salariés	171	7626	2.24
Dont > 500 salariés	1	49	2.04

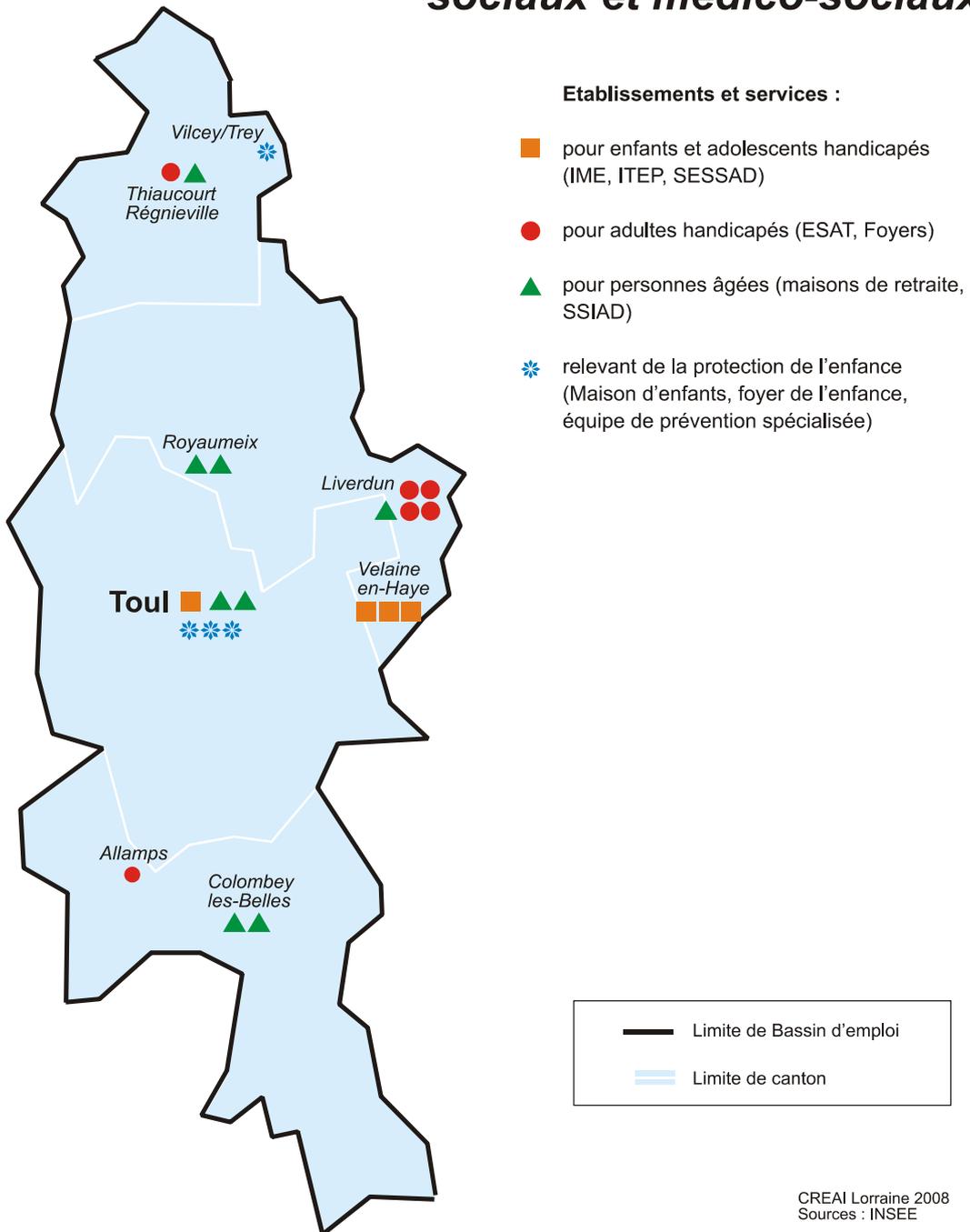
Source : INSEE

## Les principaux établissements de la zone d'emploi de Toul



Le découpage INSEE de la zone d'emploi de Toul ne traduit pas le développement économique puisqu'on observe une concentration des entreprises le long de la N4.

## Etablissements et services sociaux et médico-sociaux



## 10. La bonne position du toulinois en termes de revenus

Les revenus enregistrés par le Toulinois se situent au-dessus de la médiane départementale comme le montre le tableau suivant :

Revenus fiscaux – Année 2004				
Zone d'emploi	Nombre de ménages fiscaux	Revenu fiscal par ménage (médiane)	Revenu fiscal par personne (médiane)	Revenu fiscal par unité de consommation
<b>Toul</b>	<b>24 399</b>	<b>25 875</b>	<b>9 964</b>	<b>15 538</b>
Longwy	33 895	19 236	8 949	13 072
Briey	30 299	21 919	9 708	14 425
Lunéville	30 557	22 528	9 468	14 297
Nancy	166 157	24 251	11 202	16 636
Meurthe-et-Moselle	285 307	23 275	10 382	15 533
Lorraine	912 925	23 318	10 117	15 149

Source : travaux de l'OREFQ sur base données INSEE

Le revenu fiscal 2004 médian par ménage s'établit à **25 875€ dans la zone d'emploi de Toul** soit le niveau le plus élevé comparé à chacune des zones d'emploi du département malgré le nombre de ménages fiscaux le plus faible. Concernant le revenu fiscal par personne, il s'établit à 9 964€ en 2004 sur la zone de Toul en 2<sup>ème</sup> position derrière Briey.

### **Toul : point « noir »**

En effet, en 2006, 9 850 toulinois (soit 20% des habitants) de moins de 65 ans vivent sous le seuil de la pauvreté (845€)<sup>17</sup>. La zone « **Croix-de-Metz** » à Toul est l'une des 9 **ZUS** (Zone Urbaine Sensible) concernée par de faibles revenus et la pauvreté (taux de chômage supérieur à 20%, 8 438€ de revenu médian par unité de consommation en 2004 contre 14 000€ pour la ville de Toul et 16 000€ pour la Meurthe-et-Moselle et 64,5% des ménages non imposés sur le revenu en 2004). A cet égard, les zones « **Croix-de-Metz** » et « **centre médiéval** » ont été classées **quartiers prioritaires**<sup>18</sup>, ainsi que Chaudeney-sur-Moselle, Dommartin-lès-Toul et Ecrouves.

### **Une bonne dynamique de la construction**<sup>19</sup>

En matière de logement, entre 1999 et 2006, près de 3 fois plus de logements neufs (en tant que résidence principale) ont été construits que pendant la décennie 1990. A titre de comparaison, c'est 8 fois plus pour le Lunévillois mais en revanche 1,5 fois plus pour le département de la Meurthe-et-Moselle.

## 11. Les filières à enjeux

- L'économie touristique
- L'industrie agro-alimentaire : viticulture, arboriculture, vente à la ferme

Ces filières font l'objet d'un développement dans le paragraphe consacré au tourisme.

<sup>17</sup> Source : Caisse d'Allocations Familiales

<sup>18</sup> Les quartiers prioritaires font l'objet de programmes de renouvellement urbain et de cohésion sociale (éducation, accès à l'emploi, insertion, santé, culture, prévention), dans le cadre d'un contrat de ville

<sup>19</sup> Source : étude de l'INSEE sur le Sud-ouest 54 – juillet 2008

## **12. Le Toulois : au cœur d'un réseau stratégique d'infrastructures mais qui peut encore être développé**

La zone d'emploi de Toul présente un carrefour de voies de communication stratégiques qui favorise les relations extra-touloises :

- **A31** traversant du Nord au Sud (favorisant les relations entre Toul et Nancy)
- **N4** traversant d'Ouest en Est
- **N57** mise à 2X2 voies
- Projet de l'**A32** (itinéraire destiné au trafic international sans transit par Nancy par un tronçon Dieulouard-Toul)
- Projet du **contournement de Nancy** (CSN)
- Ligne **TGV Paris-Nancy** (Toul non reliée à la LGV-Est mais demande étudiée dans le cadre de l'observatoire)
- Fret fluvial grâce à la **Moselle canalisée**, au canal de la Marne au Rhin et au canal de l'Est.
- Projet de **plate-forme tri modale** à Gondreville.

### **↳ Conclusions sur la zone d'emploi de Toul :**

<b>FORCES</b>	<b>FAIBLESSES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Taux de chômage faible</li> <li>- Population jeune</li> <li>- Pôle d'attractivité résidentielle important (qualité de vie, ...)</li> <li>- Carrefour stratégique de communication</li> <li>- Territoire bénéficiant de l'attractivité nancéenne pour l'accès à l'emploi, aux services et aux grands équipements</li> <li>- Densité du réseau PME-PMI peu dépendant de grands groupes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Récent retournement de la dynamique positive en matière d'emploi, de créations d'entreprises, ....</li> <li>- Faible attractivité des capitaux étrangers</li> <li>- Zones d'activité d'insuffisante qualité et multiplicité des intervenants dans leur gouvernance</li> <li>- Taux d'emploi féminin plus faible que la moyenne lorraine</li> <li>- Absence de filière complète identifiée (hors agricole)</li> </ul>
<b>OPPORTUNITES</b>	<b>MENACES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obligation de revitalisation par Michelin</li> <li>- Surfaces disponibles sur les zones d'activité</li> <li>- Projets d'infrastructures : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plate-forme logistique trimodale/éco-industrie</li> <li>• Barreau autoroutier du contournement du Grand Nancy, Toul-Dieulouard lié au dossier A32, CSN ?</li> </ul> </li> <li>- Toul : ville TGV</li> <li>- Développement de l'économie résidentielle</li> <li>- Activité autour du cycle de vie des produits</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effet de la fermeture définitive de Kléber : <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Fragilisation du bassin (emploi, démographie)</li> <li>⇒ Impact financier et social sur la ville de Toul et de la Communauté de communes du toulois</li> </ul> </li> <li>- Menaces sur d'autres activités</li> <li>- Risque de perte d'attractivité et d'image</li> </ul>

### III. La revitalisation du territoire

#### 1. Les moyens mis en jeu :

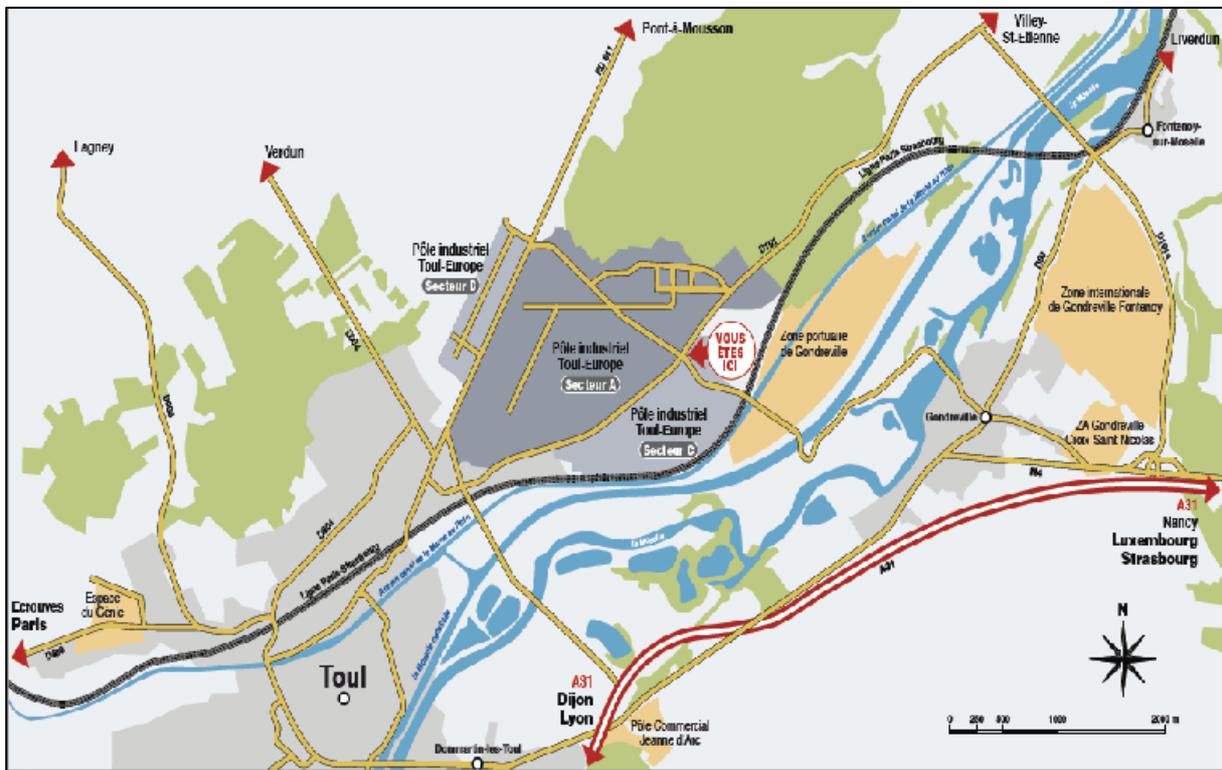
##### A. Immobiliers : les zones d'activités et leur bilan critique

Les zones existantes sont les suivantes :

- ZI Toul Croix de Metz
  - ZI Toul Croix d'Argent
  - ZI Le Taconnet
  - ZAC ex-Jonchery (Dommartin-lès-Toul)
  - ZAC Thouvenot Bautzen Polygone –Espace du Génie Ecrouves
  - Velaine-en-Haye
- } Constituant le Pôle Industriel Toul-Europe

Zones en devenir :

- Gondreville (zone multimodale)
- Site de l'hôpital Jeanne d'Arc à Dommartin-lès-Toul
- Toul Rosières (BA)
- ZI Kléber (35 ha) sur le pôle industriel Toul Europe
- Domgermain (restructuration du détachement du 1<sup>er</sup> Régiment du Matériel)



Source : Communauté de communes du Toulois

Caractéristiques :

- disparité des zones : emplacement géographique, taille
- problème de vocation
- maîtres d'ouvrage et propriétaires différents d'une zone à l'autre
- mise à niveau nécessaire des moyens à disposition (traitement des eaux, infrastructures routières voire ferroviaires, repérage, ...)
- TPU sur les zones gérées par la Communauté de communes du Toulois

Nom	Nombre d'ha	ha disponibles	Entreprises présentes	Salariés	Commentaires
Espace du génie	40 dont environ 6 pour des activités économiques	2 pour activités tertiaires 4-5 pour activités artisanales autour des secteurs du 2 <sup>nd</sup> œuvre	En cours d'aménagement		<b>Création d'un nouveau quartier mixte : habitat, équipements publics, activités économiques</b>
Pôle commercial Jeanne d'Arc	30	<sup>2</sup>	Activités commerciales		<b>Réseau routier à revoir pour une liaison directe avec l'autoroute A31</b>
Hôpital Jeanne d'Arc	45 dont 4 ha de bâti		Hôpital, propriété du CHU	450	<b>Départ annoncé fin 2010</b>
Pôle industriel Toul Europe :	350		80 (PAM, Charpentes Martin, Caloriver, Transports Michel,...)	2 700	<b>Réflexion en cours avec la CCT sur une desserte par un embranchement ferré déjà existant à rénover et connecté à la ligne Paris-Strasbourg</b>
- dont secteur Croix de Metz	226	25			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ZI Kléber : accueille le projet « Ecorevia » piloté par SUEZ et MICHELIN</b></li> <li>• <b>Terrains privés</b></li> </ul>
- dont secteur Croix d'Argent	30	3			
- dont secteur Le Tacconnet	100	75 ha : Tacconnet Est (en cours d'aménagement sur une 1 <sup>ère</sup> tranche de 24 ha) 25 ha : Tacconnet Est (en cours de maîtrise foncière)			
Base de Toul Rosières	535				<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Démarrage étude de vocation en juin 2008 pilotée par le CG54 en partenariat avec la MRAI</b></li> <li>• <b>Autorisation d'Occupation temporaire possible (convention d'installation de FETIA signée le 15.09.08) mais problème posé du mitage de la zone</b></li> <li>• <b>Modification du PLU problématique</b></li> <li>• <b>Obligation légale pour le Ministère de la Défense de dépolluer, à sa charge, le site pour l'aliéner mais dans quel délai ?</b></li> <li>• <b>Zone inscrite pour bénéficier du plan Armée</b></li> </ul>

Zone internationale de Gondreville Fontenoy	110 dont 77 dédiés au Magna Park (Gazeley)		Lidl, Dentressangle Pomona (février 2009)		<b>Le comité syndical de la Zone Internationale d'Activités de Gondreville-Fontenoy a demandé à la SNCF d'étudier la faisabilité d'une Installation Terminale Embranchée (ITE) à la zone (coût estimé : entre 4,4 M€ et 5,8 M€). Démarrage difficile de la zone : faible pourcentage d'occupation des locaux</b>
Zone portuaire de Gondreville	92	66 cessibles			<ul style="list-style-type: none"> <li>réflexion sur le positionnement + schéma fonctionnel engagé par le Syndicat Mixte</li> <li>potentiel de tri-modalité : route, fer, canal à grand gabarit à l'étude</li> </ul>
Zone d'activités de Velaine en Haye	253		80 (Serica, Transports Quil,...)	1 200	<b>Baux précaires, Problème de traitement des eaux</b>
Zone d'activités de Gondreville Croix Saint Nicolas et Bois du Tambour	13	4	20	170	
ZAC de Villey Saint Etienne	315		Kimberley Clark	240	<b>Réflexion de KCI pour augmenter ses flux par le fer, Fret SNCF étant revenu sur sa politique wagon isolé</b>
Domgermain	57 (dont 30 de terres agricoles)	27		250 puis 89 à partir de 2011	<b>Dans le cadre de la réforme de la carte militaire, le Détachement du 1<sup>er</sup> régiment du matériel supprime 162 emplois entraînant une fermeture partielle en 2011</b>

- Spécialisation envisageable, possible ?
- Diagnostic zonal à réaliser pour évaluer les actions, leur coût et les prioriser
- Regroupement de certaines zones trop « petites » ?
- Pas d'exonération possible.

↳ Le **Conseil général de Meurthe-et-Moselle** projette d'aménager avec le concours de la Communauté de communes du Toulois les 75 ha de réserve foncière du **Taconnet Est** en terrains industriels et d'acquérir 25 ha dans la partie ouest. Les terrains « Est » étaient exploités par des agriculteurs : leurs conventions d'occupations précaires ont expiré en juin 2008.

↳ Pour la Communauté de communes du Toulois :

- la spécialisation des zones est souhaitable
- l'organisation du développement d'une activité tertiaire sur l'ouest de Toul aurait un rayonnement sur le département meusien.

**La Communauté de communes du Toulois** a engagé une **planification stratégique des zones** en donnant une priorité d'aménagement et de requalification aux zones historiques : Croix de Metz, Tacconnet et Gondreville trimodale.

### **B. Financiers : l'obligation de revitalisation**

L'**obligation de revitalisation des bassins d'emploi**, issue de l'article 118 de la loi de modernisation sociale du 17 janvier 2002 (modifiée et complétée par la loi du 18 janvier 2005), est désormais inscrite dans le nouveau code du travail à l'article L 1233-88 (ex-L.321-17). Elle permet de fixer, par voie de **convention Etat-entreprise**, les conditions dans lesquelles les entreprises interviennent pour favoriser la création d'activité et d'emplois nouveaux sur les bassins d'emplois affectés par leurs restructurations afin d'atténuer les effets des licenciements collectifs auquel elles ont procédé, pour un montant minimum de 2 fois la valeur mensuelle du SMIC par emploi supprimé.

Selon Michelin, les coûts de restructuration liés à l'arrêt de la production de l'usine de Toul devraient s'élever à 130 M d'€ environ, somme provisionnée d'un point de vue comptable. Cette enveloppe doit à la fois pourvoir au financement du volet social, prendre en compte les coûts de dépréciation des équipements et des bâtiments ainsi que ceux nécessaires à la réindustrialisation du site de Toul et la revitalisation du bassin environnant.

Fin septembre 2008, un projet de convention établi entre Michelin et l'Etat a été soumis par le préfet de Meurthe-et-Moselle aux membres du comité de suivi Kléber pour observation avant son officialisation d'ici les semaines suivantes. Le document ne définit pas d'actions précises mais axe l'effort sur la création d'emplois. Le **périmètre de revitalisation**, concentré sur les **bassins de Toul et de Commercy**, a été étendu aux **cantons limitrophes de Dieulouard, Neuves-Maisons et Pompey**. La **contribution financière** de Michelin est équivalente à quatre fois la valeur mensuelle du SMIC par les 826 emplois supprimés, soit près de **4,3 millions d'€**.

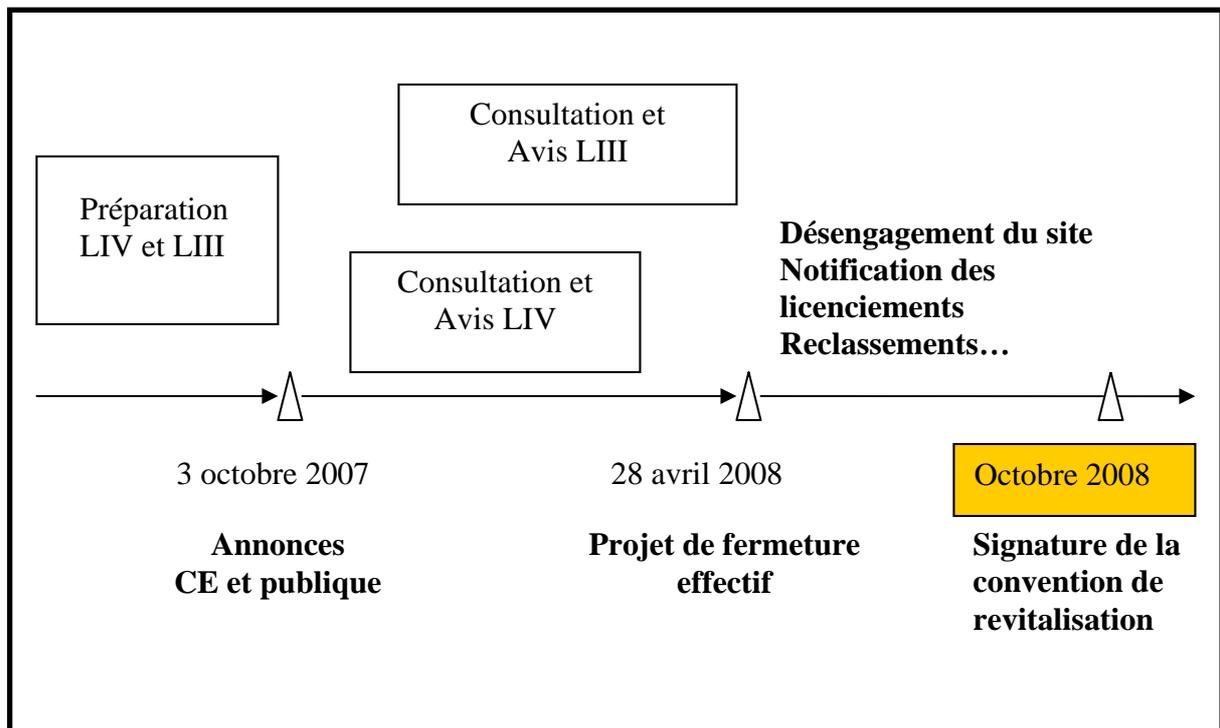
↳ Le CES s'est félicité de sa participation au comité de suivi chargé de veiller à la mise en œuvre de la convention.

### **C. Humains : la reconversion des salariés de Kléber**

L'accompagnement des salariés ne peut être unique et doit prendre en compte les logiques suivantes :

- Reconversion individuelle hors des métiers de l'industrie
- Reconversion collective en restant dans l'industrie mais nécessité d'identifier les compétences complémentaires à acquérir en réponse aux besoins des entreprises déjà en activité.

• Déroulement de l'ensemble de la procédure :



Le Plan de Sauvegarde de l'Emploi (PSE) dénommé PMK (Programme de Mobilité Kléber) mis en œuvre par Michelin est articulé autour de 2 types de mesures :

- des mesures accompagnant la **mobilité interne** : reclassement au sein du groupe Michelin par des aides au salarié, des aides au conjoint et des aides à la famille ;
- des mesures accompagnant la **mobilité externe** : reclassement sur le bassin par une aide aux salariés comprenant notamment une dispense d'activité rémunérée à 100% pendant 6 mois prolongée par un congé de reclassement de 4 à 7 mois selon l'âge, un accompagnement quotidien par un conseiller spécialisé, ...mais également des aides au nouvel employeur.

Pour rappel, la cellule de reclassement a été mise en place le 19 mai 2008.

• Le PMK : sa mise en œuvre est révélatrice du malaise entre la Direction et les Organisations Syndicales

Un **plan qui apparaît complet** et bien construit mais qui fait l'objet de vives critiques de la part des organisations syndicales. Celles-ci dénoncent une **dégradation forte du climat social** depuis l'annonce de la fermeture. Elles acceptent difficilement le PSE en pointant ses **insuffisances** : par exemple un manque de personnel pour l'accompagnement dans la démarche de création d'entreprise. De plus, la séparation physique des équipes en reclassement et encore en activité est mal perçue voire mal vécue. Enfin, il semble qu'aucune information sur les catalogues de postes à pourvoir sur les autres sites de Michelin n'ait été transmise.

↳ Pour les membres du groupe de travail, le traitement social des salariés relevant de la responsabilité de Michelin doit être impérativement couplé au traitement économique.

## • Un ensemble d'acteurs au service des salariés

La recherche d'une solution professionnelle en cas de choix d'une mobilité externe est conduite sous la responsabilité d'un directeur d'Atelier de Transition Professionnelle et deux cabinets de consultants. Chaque salarié Kléber a un référent.

Les cabinets s'appuient sur différents prestataires selon leurs compétences :

- **L'ANPE de Toul** intervient dans le cadre du volet « Entreprise » des Ateliers de Transition Professionnel sur la prospection d'entreprises et l'organisation de forums.

- **L'éducation nationale** Dans la perspective de transformation d'une activité industrielle telle que celle en cours avec Kléber, notamment dans sa mission de service public de formation continue, est en mesure d'apporter une contribution importante en matière d'orientation, de formation et d'adaptation (réalisation de bilans de compétences des salariés ; accompagnement vers la réinsertion, l'adaptation, la VAE ; formation diplômante ou qualifiante dans l'ensemble des domaines offerts par les structures existantes, voire adaptation à des demandes spécifiques.

A cet égard, **la DAFCO**<sup>20</sup>, sur sollicitation du GRETA Nancy-Lorraine Centre, a en charge la **réalisation d'environ 200 bilans de compétences auprès des salariés de Kléber**. La DAFCO est en capacité de proposer des formations complémentaires dans le cadre d'une mise en concurrence.

Néanmoins aucune suite de reconversion ne peut être envisagée à court terme sans besoins exprimés par des entreprises du bassin. Dans le cadre du projet européen CAMPUS de recyclage de produits industriels de Michelin-Suez (voir ci-après), le rectorat propose de développer **une plate-forme avec une approche européenne**. Mais problème d'échéance du projet dont le démarrage est prévu en 2011...

Le métier de recycleur de produits industriels n'existe pas en tant que tel dans les formations initiales et continues ; en fait, il est à considérer que dans le cadre de cette activité, plusieurs métiers sont engagés avec, en sus, un ensemble de compétences transversales sur les risques relatifs aux produits, à leur manipulation et à leur transformation.

Certains emplois et les formations y conduisant requièrent des habilitations spécifiques : électrique, chimiques, hydrauliques, nucléaires, ... Une grande partie de ces formations existe dans l'éducation nationale, dans les différents établissements du bassin.

Pour le DAFCO, il est opportun de mettre en place un **dispositif interne à l'entreprise** d'une durée égale à la transition industrielle.

- **L'AFPA**<sup>21</sup>, quant à elle, regrette qu'il n'y ait pas de réflexion sur la mise en œuvre d'un **socle de compétences** sur le territoire du toulousain pour répondre aux besoins identifiés des futures implantations industrielles à l'horizon 2011-2012. Ces actions de formations pourraient notamment être orientées vers les femmes jeunes qui sont les plus touchées par le chômage.

↳ comment gérer le court terme ?

- **Le Conseil régional de Lorraine** par l'intermédiaire de sa direction « transitions professionnelles » qui accompagne les personnes victimes de licenciements dans leur retour à l'emploi par des actions dites de transitions professionnelles portant notamment sur la mise en place d'un plan de formation par le biais du chèque de transition professionnel. Sous forme de

<sup>20</sup> Délégation Académique à la Formation Continue

<sup>21</sup> Association nationale pour la formation professionnelle des adultes

subvention, celui-ci permet, en lien avec les cellules de reclassement, la mise en œuvre du plan social en complément des mesures mobilisées par l'Etat et l'ANPE. Il prend en charge le coût pédagogique de la formation d'une durée inférieure ou égale à un an.

↳ De façon générale, il y a lieu de s'interroger sur le type de métiers et par conséquent sur les compétences et les qualifications exigibles dans les différentes activités envisagées dans le cadre de la revitalisation du bassin toulousain et en particulier industrielle.  
On peut également craindre une onde de choc sur les chercheurs d'emplois qui ne sont pas issus de Kléber : n'y-a-t-il pas un risque de difficulté d'insertion supplémentaire pour eux ?

## 2. Une orientation forte : les activités liées au cycle de vie du produit :

↳ Inventaire des projets :

Nom	Partenaires	Objet	Nombre d'emplois prévus	Coût-délai
<b><u>ECOREVIA</u></b>	Michelin Suez (porté par sa filiale SITA)	Pôle de compétences européen pour la conception et la production de nouvelles matières premières issues du recyclage : - Unité industrielle de granulation de produits caoutchoutés déclassés, issus des usines européennes de Michelin (poudre de caoutchouc aux multiples applications) - Unité industrielle de recyclage des plastiques - Unité de recyclage des Véhicules Hors d'Usage (VHU) avec un objectif de traitement de 10 000 VHU/an	135 emplois directs d'ici à fin 2010 et 300 dans les 5 ans à venir	18 + 3 M€ Démarrage prévu début 2010
<b><u>FETIA</u></b>	Wig France MJR Métal TIA	Etape 1. Centre de traitement et de valorisation de matériels et équipements industriels.  Etape 2. Centre de traitement des terres polluées et des matériaux issus des travaux de construction. Démarrage en mars 2010  Etape 3. Eco-construction : isolation et photovoltaïque pour le bâtiment (mais lié à la maîtrise du foncier sur Toul-Rosières).	- 30 emplois au démarrage puis 20 supplémentaires d'ici 2011.  - 20 emplois  115 emplois à terme pour l'ensemble.	Démarrage en octobre 2009 si la maîtrise foncière est acquise
<b><u>POWEO</u></b>		Production d'électricité de 420 MW fonctionnant au gaz naturel.	30 à 50 emplois (Plus de 500 personnes sur site en phase de chantier).	Démarrage enquête publique le 16 juin 2008 Mise en service prévue pour le second semestre 2011

⇒ La transformation des pneus en poudre dans le cadre du projet Ecorévia vient en concurrence directe avec l'activité de l'entreprise Henry de Chaudeney qui traite l'ensemble du marché lorrain en recyclant notamment les pneus non commercialisés par Kléber. Henry risque donc de perdre le marché des pneus Kléber...

### ⇒ le choix de l'éco-industrie :

Le Conseil Régional a lancé officiellement le cluster « Ecopôle Lorraine », le jeudi 13 décembre 2007. Son objectif est de favoriser le développement des filières liées à l'environnement en Lorraine autour de 3 thématiques clairement identifiées : l'eau, les friches industrielles, l'éco-construction.

Le choix de réindustrialiser le bassin de Toul au travers de l'éco-industrie doit être partie prenante de la réflexion et pourrait être lié à la 3<sup>ème</sup> branche de l'Ecopôle, voire être la 4<sup>ème</sup> branche. Toutefois, les projets initiés autour du **cycle de vie des produits** peuvent véhiculer une image négative en termes de pollution ou de gestion des déchets due à la transformation des engins usagés qu'il faudra travailler.

⇒ Le pôle de compétences Ecorévia participe de cette dynamique de seconde de vie des produits.

Il est intéressant de faire le parallèle avec la revitalisation du site de Métaeurop sur le bassin de Noyelles-Godault dont l'objectif est d'implanter des entreprises liées à l'éco-industrie. Actuellement on y trouve entre autres, l'Agence SITA SUEZ Nord (collecte de déchets industriels), SITA remédiation (dépollution des sols), ... et, en projet d'implantation, une unité de recyclage de VFV (véhicules en fin de vie) par la joint-venture Renault-Sita qui va acquérir 80% de la société Indra, spécialisée dans la déconstruction automobile<sup>22</sup>.

### Pôle d'excellence ou pôle de compétitivité ? :

Certains ont émis l'hypothèse<sup>23</sup> de la création d'un Pôle de Compétitivité à l'instar de Michelin et Suez qui proposent la création d'un « Pôle de Compétitivité Européen de valorisation de matières premières secondaires et d'éco-conception ».

Toutefois, derrière ce concept se trouve des critères bien identifiés et une réalité de mise en œuvre concrète. Le CIADT du 14 septembre 2004 a donné la définition suivante : un pôle de compétitivité est, sur un territoire donné :

- l'association d'entreprises, de centres de recherche et d'organismes de formation,
- engagés dans une démarche partenariale (stratégie commune de développement),
- destinée à dégager des synergies autour de projets innovants conduits en commun en direction d'un (ou de) marché(s) donné(s).

Il faut donc rester prudent sur le bien-fondé d'une telle démarche qui nécessite également le portage par une entreprise d'envergure nationale voire internationale.

La France comptabilise, depuis le CIADT du 5 juillet 2007, 71 pôles de compétitivité dont aucun ne porte la thématique proposée par Michelin et Suez. La Lorraine, pour sa part, présente deux pôles de compétitivité qui n'ont pas été retenus dans les pôles mondiaux ou à vocation mondiale. Néanmoins, le MIPI souhaite intégrer la catégorie pôle à vocation mondiale, vocation affirmée depuis sa fondation avec une orientation privilégiée vers l'espace de la Grande Région. 2008 verra cette vocation se réaliser par la mise en réseau des pôles et des clusters régionaux (Wallonie, Sarre, Luxembourg, Lorraine et Rhénanie-Palatinat) autour de l'éco-construction et de l'efficacité énergétique du bâtiment.

---

<sup>22</sup> Le Groupe Sita s'était déjà engagé dans la filière de déconstruction et de valorisation des véhicules en fin de vie il y a 9 ans, avec une prise de participations dans Indra SA. Ce partenariat avait été renforcé en 2006 avec le développement de Re-source Industries, site pilote de déconstruction industrielle des véhicules en fin de vie inaugurée en février 2007 à Romorantin (41).

<sup>23</sup> Comité de suivi du 22 février 2008 présidé par Madame la Ministre Christine LAGARDE

Le groupe de travail estime que la création d'un troisième pôle de compétitivité en Lorraine n'est pas réaliste. Par contre, créer un environnement favorable à la synergie d'acteurs en vue de l'émergence d'un **pôle d'excellence axé sur le cycle de vie des produits** apparaît pertinent et semble recueillir l'adhésion des chercheurs lorrains.

**Son positionnement et notamment son articulation avec l'axe stratégique de l'éco-construction retenu par le MIPI ou son intégration à l'Ecopôle nécessite une réflexion.**

Déjà, une étape préalable à toute analyse régionale d'opportunité passe par un recensement complet des laboratoires et établissements de formation supérieure en capacité d'intégrer un tel projet.

Un partenaire potentiel intéressant : L'Institut Carnot Environnement et Energie en Lorraine (ICEEL) :

L'Institut Carnot ICEEL a été labellisé par le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche en mars 2007. Ce label reconnaît la capacité de structures de recherche effectuant des missions d'intérêt général à collaborer efficacement avec des partenaires socio-économiques, notamment avec des entreprises. L'ICEEL associe trois fédérations de recherche Jean Lamour (Matériaux), Jacques Villiermaux (Mécanique, Energie, Procédés), Eau Sol Terre (Géosciences) regroupant 19 laboratoires CNRS et Nancy-Université (INPL, UHP) ainsi que le Pôle Régional de Transfert de Technologie (PRETT). L'institut s'appuie donc sur des compétences de haut niveau scientifique en chimie et physique des matériaux, géochimie, génie des procédés chimiques, biologiques et d'élaboration des matériaux, et des procédés innovants de transformation.

Ce regroupement de fédérations de recherche pourrait constituer un apport essentiel au renforcement des compétences du bassin toulousain en matière d'environnement dans le cadre de la constitution du pôle d'excellence.

### **3. Autres scénarios envisagés :**

#### **A. Résidentiel/artisanat**

La Communauté Urbaine du Grand Nancy a un effet péréquateur<sup>24</sup> fort qu'il faut conforter. Selon l'INSEE, la zone d'emploi de Toul doit continuer à tirer parti de son attractivité sur les jeunes ménages en :

- Préservant le cadre de vie
- Maintenant et développant les aménités à la population
- Ayant une réflexion dans le cadre d'une dynamique d'agglomération élargie avec le Grand Nancy et en consolidant son amarrage.

La notion d'aménité évoque les aspects agréables de l'environnement ou de l'entourage social, qui ne sont ni appropriables, ni quantifiables en termes de valeur monétaire. A cet égard, le tourisme et les loisirs ont besoin que les aménités soient conservées, développées et restaurées.

#### **B. Tourisme**

La diversité des patrimoines touristiques du Toulousain doit permettre le développement d'une nouvelle économie, créatrice d'emplois, de richesses et de l'affirmation d'une nouvelle forte

---

<sup>24</sup> Un mécanisme parfaitement péréquateur corrigerait 100% des inégalités.

identité originale. Le groupe de travail pense que les efforts doivent porter dans quatre domaines : **produits du terroir, nature, histoire et gastronomie**.

Ces domaines peuvent s'appuyer sur un vivier actif de ressources locales qui peuvent se développer à la faveur d'une mise en réseau. Il existe en effet un potentiel de richesses souvent insoupçonnées à mettre en valeur. On peut citer par exemple le Fort de Villey le Sec (guerre), Vannes le Châtel avec son pôle verrier, le vin avec 800.000 bouteilles produites par an et toutes en AOC<sup>25</sup>, la pratique du golf, la pêche, les sentiers botaniques, la randonnée, les gîtes ruraux, les boucles de la Moselle...la cathédrale Saint Etienne, la route des églises romanes, le musée d'art et d'histoire, le palais épiscopal (hôtel de ville).

Pour développer au mieux ces ressources, cela passe tout d'abord par une **mise en réseau des potentiels** et la **formation du personnel** pour vendre la destination (avec une utilisation d'internet pour la vente en ligne). Cela passe également par une **requalification nécessaire de l'offre d'hébergement** (aucun hôtel de luxe ou de qualité ou encore en capacité d'accueillir un groupe).

Des pistes existent déjà et doivent faire l'objet d'un soutien renforcé :

- **la route des vins** avec un centre d'interprétation et de dégustation à créer
- **le pôle d'excellence d'art verrier**, cristalleries et la mise en place de formation des verriers
- **le tourisme vert** sur des niches comme la randonnée ou la pêche avec 2,5 millions de clients allemands et d'Europe du Nord à conquérir
- **le tourisme fluvial** avec une remise à neuf du port de Toul, l'installation de nouveaux anneaux et la mise en valeur du canal de la Marne au Rhin

D'autant plus que la chambre d'Agriculture soutient déjà des petits producteurs, des auberges de pays, des produits de du terroir.

Le bassin toulinois pourrait constituer une opportunité de mise en application concrète du SRDET<sup>26</sup> alors que le bassin souffre d'un **manque de visibilité**, facteur clé d'un développement touristique, et de **lacunes en communication** et qu'il existe une clientèle de niches à capter.

### **C. Plate-forme tri-modale pour un développement industriel**

L'étude du développement d'une plate-forme multimodale a été inscrite dans le CPER 2000-2006 avec maîtrise d'œuvre assurée par l'EPFL. Cette étude a été réalisée en 3 phases :

1. étude d'opportunité : création de 2 équipements en Lorraine à terme
2. définition de la localisation et détermination du contenu
3. définition d'un plan d'affaires

Voies Navigables de France sont positionnées en maître d'ouvrage pour la réalisation de la plate-forme.

---

<sup>25</sup> Le réchauffement du climat entraîne un déplacement au nord de la zone géographique adaptée pour certaines espèces végétales. Bon nombre d'experts considèrent d'ailleurs que le Toulinois aura le climat de la Bourgogne d'ici à une vingtaine d'années.

<sup>26</sup> Schéma Régional de Développement de l'Economie Touristique adopté en séance plénière du Conseil régional de lorraine en juin 2007

La future plate-forme, de taille régionale (surface de 10 ha), pourrait s'ouvrir dans le cadre de la liaison Saône-Moselle (et permettre un trajet jusqu'à Marseille).

Quatre emplacements ont été identifiés dont deux semblent les plus crédibles. Le Nord de Metz, avec les ports d'Illange ou de La Maxe, potentialise tous les avantages mais se trouverait géographiquement trop proche d'Athus pour être pertinent.

⇒ **Gondreville** propose 100 ha de maîtrise foncière mais n'a pas d'accès finalisé entre chaque mode de transport. Par contre, c'est un emplacement logique et idéalement situé, où l'on dispose de l'espace, des infrastructures, du canal à grand gabarit, de l'autoroute, et des voies ferrées. Il **apparaît comme un aménagement indispensable à un développement territorial de portée européenne**, permettant les échanges de marchandises entre fer, eau et route. Ce positionnement permettrait aux gros porteurs et aux gros chargeurs de l'installer sur place, concrétisant ainsi la fonction de plaque tournante du Toulinois.

Pour autant, deux plates-formes en Lorraine ne sont pas à exclure, chacune portant une vocation différente. Néanmoins, le positionnement géographique de Gondreville, avancé par rapport à Rotterdam, participerait au désengorgement de l'A31 du fait de l'utilisation de l'axe fluvial pour le transport de containers.

#### **4. Améliorer les infrastructures :**

L'émergence d'activités nouvelles ne peut se faire sans une réponse plus structurée de l'offre en infrastructures de transports qui sont toutes présentes à Toul.

##### ↳ **Bilan zone par zone**

- **Zone de Gondreville : vers un raccordement à la voie d'eau ?**

La voie d'eau ne dispose pas de port ou au minimum de quais utilisables. La plate-forme pourrait être une réponse plus qu'intéressante et participerait à la liaison Saône-Moselle (réhaussement du pont de Pont-à-Mousson à réaliser).

- **BA 136 : impact du barreau Toul-Dieulouard**

Selon la DRE, il existe un consensus politique au niveau régional. Ce barreau permettrait un raccourcissement du parcours des poids lourds et donc mécaniquement un bilan carbone meilleur que par un passage par l'A31. Le choix d'un passage à l'ouest ou à l'est de Chaudeney n'est pas encore arrêté. Seul un fuseau de 1000 m est validé. Le rapport du CES sur la mobilité durable adopté le 4 juin dernier indique qu'afin de préserver l'avenir, si le projet d'A32 de bout en bout est validé au regard des normes du Grenelle de l'Environnement, il faudra pouvoir, dans les limites de la faisabilité juridique, réserver le foncier nécessaire.

En outre, il faut savoir que l'A31 sera complètement taxée pour les poids lourds et n'exercerait donc pas de distorsion de concurrence.

Contrairement à ce qui peut être lu dans la presse, le dossier n'est pas clos mais afin de répondre aux critères définis par le Grenelle de l'Environnement, l'Etat ne s'est pas encore positionné sur le sujet.

Il y a eu lieu de défendre un projet d'échangeur au niveau de la BA 136

- **Pôle commercial Jeanne D'Arc : un raccordement à l'A31 indispensable**

Un raccordement au réseau autoroutier est nécessaire avec une sortie et une entrée directes. La Communauté de communes du Toulais doit prévoir une requalification de la zone.

- **Toul-Europe**

Une réflexion sur la rénovation des embranchements ferroviaires dans la zone de la Croix de Metz pourrait être engagée sous réserve d'un diagnostic préalable déterminant avec précision les besoins des entreprises, les quantités de marchandises à acheminer et le coût.

⇒ Pour faire face, il apparaît nécessaire de mettre en place une véritable gouvernance qui doit se traduire par un dialogue transparent entre les différents porteurs des zones et une concertation des acteurs autour des projets d'implantation. Il ne s'agit pas de mettre en place un chef de file mais un facilitateur.

## IV. Conclusion et recommandations

Depuis plusieurs décennies, la zone d'emploi de Toul était entrée dans un cercle vertueux de croissance : augmentation de la population locale, des actifs et des emplois grâce à de nombreux atouts tant géographiques qu'économiques.

Néanmoins, on constate un recul de l'emploi dans les activités spécifiques au bassin entre 2003 et 2006, ce qui engendre une inquiétude et fait apparaître une possible fragilisation<sup>27</sup>.

**La fermeture annoncée pour début 2009 de l'usine Kléber est un choc mais le diagnostic de la zone d'emploi du Toullois a montré que ce territoire possédait des atouts et des opportunités pour rebondir :**

- territoire dynamique se traduisant par un taux de chômage le plus faible de Lorraine et une population jeune,
- territoire bénéficiant d'une forte attractivité résidentielle,
- territoire carrefour stratégique de voies de communication, facilitant l'accès à l'emploi, aux services et aux grands équipements nancéens.

De plus, le territoire présente des opportunités en termes de réserves foncières et de projets de développement économique.

**Les entretiens ont révélé également une forte volonté des acteurs en présence de ne pas subir ce choc.**

La dynamique économique et sociale du Toullois devrait se construire autour des **4 grands objectifs** suivants, s'inscrivant dans une démarche de développement durable :

- la construction d'une **identité propre** au bassin en misant sur une activité fortement créatrice d'emplois et orientée, entre autre, vers une économie articulée autour du cycle de vie des produits ;
- **l'inscription dans une dynamique d'agglomération** mettant en synergie le bassin toullois avec celui du Grand Nancy et, plus largement, insufflant une vitalité dans les territoires plus au sud et à l'ouest, tout en organisant au mieux l'accès des populations tant aux grands équipements et à l'emploi qu'aux services de proximité ;
- l'organisation, en cohérence, de la **gouvernance des zones d'activités** tant au niveau du foncier qu'au niveau de l'immobilier ;
- **l'amélioration de la gestion des flux des marchandises et des hommes** pour une meilleure mobilité et le renforcement de l'accessibilité du carrefour logistique du Toullois valorisant la complémentarité des différents modes de transport.

**Les actions qui en découlent peuvent s'articuler autour de 3 volets :**

- LA **REVITALISATION** liée à la **fermeture de Kléber** ;
- L'**ATTRACTIVITE DU BASSIN** et de l'équilibre territorial avec le Grand Nancy ;
- LA **DIMENSION SOCIALE** liée à la restructuration du site (et plus globalement liée aux spécificités du bassin).

Sur cette base, les fiches suivantes détaillent les actions que le Conseil économique et social préconise de mettre en œuvre :

<sup>27</sup> Source : INSEE étude sur le Sud-ouest 54 – juillet 2008

## FICHE REVITALISATION – N°1

De façon générale, le groupe de travail fait le constat de la difficulté à partager l'information sur les démarches mises en œuvre (bien que cela ne soit pas spécifique à la problématique du Toulinois).

<b>Problématique</b>	<p><b>L'anticipation de la fermeture plutôt que traitement à chaud</b></p> <p>Des signes sont apparus dès 2003 montrant que Michelin ne souhaitait pas poursuivre la production à Toul. Bien qu'informés, les Pouvoirs Publics n'ont pas agi en conséquence pour diverses raisons.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>↳ <b>Mettre en réseau les opérateurs économiques pour un contact renforcé entre les entreprises et les Pouvoirs Publics</b> (rapport du CES sur l'anticipation des mutations adopté en avril 2005).</p> <p>↳ <b>Mettre en place un Plan lorrain d'anticipation des mutations</b> qui fasse de la Lorraine une région pilote dans ce domaine. Il pourrait s'appuyer sur le fonds régional pour les mutations économiques, dont la Lorraine bénéficie (avec le Nord Pas de Calais) dans le cadre du Contrat de Projets. <b>L'Observatoire Régional des Mutations Economiques et sociales (ORME) pourrait être l'instrument de cette politique.</b> Il doit intégrer rapidement <b>un dispositif opérationnel stratégique.</b> Il pourrait être <b>animé par un Commissaire à l'Industrialisation</b> (Proposition du CES lors du congrès sur l'industrie tenu le 27 mars 2008).</p>
<b>Acteurs</b>	<p>Réseaux de Développeurs Economiques Observatoire Régional des Mutations Economiques</p>

## FICHE REVITALISATION – N°2

### Dossier Kléber

<b>Problématique</b>	<p><b>L'application des engagements pris par Michelin pour la ré-industrialisation du site</b></p> <p>A l'origine, deux projets avaient été présentés par Michelin : CAMPUS (en partenariat avec SITA-SUEZ) et INDRA (en partenariat avec RENAULT et SITA-SUEZ). Dans un premier temps et sur annonce de Michelin et Suez, une partie du site de l'ex-Kléber accueillera, à partir de 2010, un pôle de compétences européen pour la conception et la production de nouvelles matières premières issues du recyclage baptisé « Ecorevia » sous la forme de 3 unités reprenant notamment les objets de CAMPUS et INDRA.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>La mise en place de ce pôle « Ecorévia » ne doit pas être déconnectée de la réflexion sur le pôle d'excellence « cycle de vie des produits » et donc d'un rapprochement avec l'université et la recherche et en particulier avec l'Institut Carnot « Energie et Environnement en Lorraine ».</p> <p>Il paraît nécessaire de mener la réflexion avec l'enseignement supérieur et les laboratoires de recherche localisés actuellement dans le périmètre du Grand Nancy.</p> <p>De plus, cette synergie peut être créatrice d'une image positive pour le bassin d'emploi.</p> <p>↳ <b>Mettre en place un pôle d'excellence « cycle de vie des produits » dont « Ecorévia » est un élément structurant (et le suivi est réalisé dans le cadre du comité de revitalisation).</b></p> <p>↳ <b>Définir le projet en partenariat avec les acteurs privés et publics.</b></p> <p>↳ <b>Créer un environnement favorable entre les forces en présence : industriels, laboratoires, centres de recherche, CRITT, enseignement supérieur, formations... : les actions restent à définir dont l'identification des compétences présentes.</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Michelin-SIDE  Préfecture de Meurthe-et-Moselle  Conseil Régional de Lorraine  Conseil Général de Meurthe-et-Moselle  Conseil Economique et Social  Communauté de Communes du Toulois  Universités lorraines  Institut Carnot (ICEEL)</p>

<b>Problématique</b>	<p><b>La pertinence du pilotage du dossier de revitalisation Michelin</b></p> <p>Un comité de suivi à 3 niveaux a été installé par la Préfecture de Meurthe-et-Moselle mais il est apparu peu opérant car le rôle des différents acteurs n'a pas été prédéterminé dans le pilotage. De plus, la répartition des rôles entre les 3 niveaux a été jugée peu judicieuse.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>↳ <b>Clarifier le fonctionnement des différents niveaux.</b></p> <p>↳ <b>Revenir à une organisation dichotomique : politique (stratégie)/technique (mise en œuvre).</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Etat Michelin Partenaires sociaux Conseil Régional de Lorraine Communauté de Communes du Toulais Conseil Général de Meurthe-et-Moselle Commune de Toul</p>

<b>Problématique</b>	<p><b>Générer à nouveau de la taxe professionnelle et de la taxe foncière</b></p> <p>La Communauté de Communes du Toulais perd un tiers de ses ressources liées à la taxe professionnelle versée par l'usine Kléber et s'en trouve par conséquent très fragilisée.</p> <p>En outre, la Communauté de Communes du Toulais souhaite s'engager dans une politique volontariste de développement économique en aménageant les zones d'activités historiques (Pôle industriel Toul Europe, Pôle commercial Jeanne d'Arc, Espace du Génie) et futures (notamment la zone multimodale d'intérêt supra communautaire de Gondreville et la zone du Tacconnet).</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>Le territoire du Toulais a tout intérêt à réorchestrer la partition entre le développement économique et l'économie résidentielle :</p> <p>↳ <b>Favoriser l'implantation rapide de nouveaux projets par un accompagnement concerté et partagé entre les collectivités territoriales du Toulais (le nouveau pôle Ecorévia y répond pour partie).</b></p> <p>↳ <b>Bâtir un conventionnement entre les Communautés de Communes stipulant un reversement via un système de péréquation pour éviter une surenchère entre les zones. L'objectif est d'atteindre à terme une TPU sur l'ensemble du bassin de vie.</b></p> <p>↳ <b>Définir une stratégie d'investissement sur les zones en centrant l'effort sur l'aménagement et la qualification du foncier actuellement disponible, à recenser qualitativement et quantitativement.</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>L'ensemble des Communautés de Communes de la zone d'emploi de Toul</p>

<b>Problématique</b>	<p><b>L'impact sur les autres activités</b></p> <p>La fermeture de l'usine Kléber peut avoir des conséquences sur les entreprises sous-traitantes.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>Il s'avère que le niveau d'activité des entreprises de la <b>sous-traitance locale est faible</b> et que les emplois attachés à Kléber ne seront pas supprimés mais, pour la plupart, redéployés. Le bassin subirait donc peu d'impact.</p> <p>↳ <b>Organiser un accompagnement des sous-traitants dans la recherche de nouveaux marchés.</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Michelin  Partenaires Superforce Lorraine  Association PAROLES d'ENTREPRISES  Chambre de Commerce et d'Industrie de Meurthe-et-Moselle  Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Meurthe-et-Moselle  Etat</p>

## FICHE REVITALISATION – N°3

### Revitalisation du bassin

Etant engagé dans un plan de sauvegarde de l'emploi, Michelin a l'obligation légale de financer des actions afin de compenser les pertes d'emplois liées à la fermeture et la baisse des revenus financiers des collectivités qui en découle.

<b>Problématique</b>	<p><b>La nature de la convention de revitalisation (articles 1233 et suivants du Code du travail)</b></p> <p>L'objectif de la convention est de contribuer à la création d'activités et au développement économique dans les bassins d'emploi concernés. Le montant de l'enveloppe affectée est d'environ 4,3M d'€ (base : 4 SMIC bruts mensuels pour 826 personnes) sur les territoires des bassins d'emploi de Toul et de Commercy (au sens de l'INSEE), éventuellement étendu aux territoires des cantons de Dieulouard, Neuves-Maisons et Pompey.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>↳ <b>Répondre à la sollicitation du Préfet de Meurthe-et-Moselle à commenter les différents éléments du projet de convention avant la signature du document définitif. Engagement réalisé, une copie du courrier est reproduite en annexe dont les principales remarques sont :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- accord sur le périmètre d'intervention</li> <li>- choix des technologies propres en cohérence avec le pôle d'excellence « cycle de vie des produits »</li> <li>- faiblesse de l'enveloppe au regard des enjeux de la revitalisation</li> <li>- engagement complémentaire de l'Etat souhaité sur des actions de revitalisation hors convention</li> </ul>
<b>Acteurs</b>	<p>Michelin Etat Collectivités Territoriales Partenaires sociaux Conseil Economique et Social</p>

<b>Problématique</b>	<p><b>La mise en œuvre de la convention de développement socio-économique en Lorraine par l'anticipation des mutations industrielles (conclue pour la durée du CPER 2007-2013) en complément de la convention de revitalisation</b></p> <p>Pour rappel, la convention vise notamment les 2 objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Anticiper les conséquences sociales</u> en favorisant l'adaptation des compétences des publics concernés aux emplois de demain</li> <li>- <u>Favoriser la revitalisation économique</u> des territoires impactés par les mutations.</li> </ul>
----------------------	--

<b>Préconisations du CES</b>	<p>↳ <b>Réaliser une GPEC sur le Toulois dédiée au « cycle de vie des produits ».</b></p> <p>↳ <b>Obtenir l'affectation d'un fonds spécifique d'investissements de développement de projets innovants d'entreprises orientés « déconstruction », lié à l'émergence d'un pôle d'excellence « cycle de vie des produits ».</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Etat (Préfecture de région)  Conseil Régional de Lorraine  Conseil Général de Meurthe-et-Moselle  Michelin  SITA</p>

## FICHE ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE – N°4

<p><b>Problématique</b></p>	<p><b>La différenciation territoriale</b></p> <p>L'attractivité d'un territoire a une incidence forte dans les domaines de la création d'emplois et de la croissance. L'établissement d'un <b>avantage concurrentiel</b> dans le Toulinois repose sur la capacité du territoire à attirer l'implantation d'unités économiques sur ses zones car elles disposent encore d'hectares.</p> <p>D'une part, le Toulinois doit rester une <b>composante du tissu industriel lorrain</b>.</p> <p>D'autre part, l'attractivité du bassin tient également dans sa <b>proximité avec le bassin du Grand Nancy</b> et la facilité d'accès à des compétences spécifiques.</p>
<p><b>Préconisations du CES</b></p>	<p>L'objectif n'est pas d'augmenter l'offre foncière classique mais de pouvoir afficher une spécialisation forte sur le bassin d'emploi pour le rendre lisible et visible dans un contexte de concurrence exacerbée.</p> <p>↳ <b>Faire du Toulinois la terre d'accueil du pôle d'excellence « cycle de vie des produits ».</b></p> <p>↳ <b>Etudier l'intégration de ce pôle en tant que 4<sup>ème</sup> branche de l'Ecopôle (pour rappel 3 thématiques identifiées : l'eau, les friches industrielles et l'éco-construction).</b></p>
<p><b>Acteurs</b></p>	<p>Communautés de Communes Etat Conseil Régional de Lorraine ADIELOR CAPEMM CUGN Entreprises Universités</p>

<b>Problématique</b>	<p><b>Un pilotage territorial unique des zones d'activités pour contribuer à l'attraction des entreprises</b></p> <p>Il existe un problème de gouvernance des zones : le Toulois propose une surface foncière importante éclatée sur de multiples zones gérées par des structures différentes. De fait une <b>concurrence inter-zones</b> peut avoir comme conséquence la perte d'implantation d'activités nouvelles. La <b>multiplicité d'interlocuteurs</b> rend difficile le choix de l'implantation pour un industriel.</p> <p>De plus, la <b>dispersion des moyens</b> entraîne un manque d'investissements nécessaires et suffisants pour atteindre la qualité de services et d'aménagement physique des zones d'accueil attendue par les entreprises.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>↳ <b>Organiser et commercialiser, par un interlocuteur unique, l'offre foncière et l'offre immobilière et faire émerger une cohérence dans la proposition par la mise en œuvre d'un schéma territorial de zones d'activités<sup>28</sup>.</b></p> <p>↳ <b>Qualifier et doter les zones de services de qualité : voiries, accès, signalétique, haut-débit, services à la personne (cantines, crèches)...</b></p> <p>↳ <b>Développer des services mutualisés en organisant notamment le transport collectif des salariés sur les différentes zones, basé à minima sur les horaires administratifs.</b></p> <p>↳ <b>Réfléchir à la spécialisation des zones en tenant compte d'un délai nécessaire pour obtenir un fonctionnement optimal.</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Entreprises Communes concernées Communautés de Communes concernées Conseil Général de Meurthe-et-Moselle Conseil Régional de Lorraine CAPEMM ADIELOR</p>

<sup>28</sup> Dispositif sélectif à caractère contractuel par lequel un acteur territorial (le pilote) visant le développement durable du territoire, engage des ressources (financières, humaines et techniques) au profit de bénéficiaires (porteurs de ZA) en contrepartie d'efforts sur la qualité et la quantité de ZA ainsi que sur les services et prestations aux entreprises, afin d'améliorer l'adéquation entre l'offre de sites d'activités et la demande.

<b>Problématique</b>	<p><b>L’avenir de la base de Toul-Rosières</b></p> <p>La base totalise une des surfaces les plus importantes du territoire national avec 535 ha. Elle présente une position géographique qui lui permet de prétendre à devenir une zone d’activités d’intérêt départemental voire régional susceptible d’accueillir de grands projets structurants et donc porteurs d’emplois (sous réserve d’une mise aux normes de la zone et de la réalisation d’un accès routier adéquat).</p> <p>Par contre, la base sera confrontée à un problème de propriété et par la suite un problème de gouvernance puisque 4 Communautés de Communes (CC) sont concernées (CC des vals de Moselle et de l’Esch, CC de Hazelle, CC des côtes en Haye, CC du Toullois).</p> <p>Propriété actuellement de l’Etat, la zone est inaliénable à ce jour. Seules des AOT (Autorisation d’Occupation Temporaire) sont possibles. Dans ce cadre, la convention d’installation du projet FETIA a été signée officiellement le 15 septembre 2008.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>↳ <b>Avoir des garanties de l’Etat d’engagements forts (aliénation pour l’€ symbolique par exemple) lors de la commercialisation de la zone, au regard de la situation économique du bassin d’emplois, et qui interviendraient en compensation de la fermeture de Kléber et de la restructuration des armées.</b></p> <p>Plusieurs options sont possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pilotage départemental (dans le cadre d’un schéma départemental des zones d’activités ?) voire régional (nécessité pour la Région d’avoir une véritable politique en matière de zones)</li> <li>- pilotage par un syndicat mixte</li> </ul> <p>Si le syndicat mixte est retenu :</p> <p>↳ <b>Avoir une approche globale de la zone et définir une affectation des surfaces (réalisation d’un PIG<sup>29</sup> intercommunal par exemple).</b></p> <p>↳ <b>Définir une TPZ<sup>30</sup> gérée par le syndicat mixte ou dans le cadre d’un conventionnement entre les 4 communautés de communes.</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Communautés de Communes concernées  Conseil Général de Meurthe-et-Moselle  Conseil Régional de Lorraine  Etat  Etablissement Public Foncier de Lorraine</p>

<sup>29</sup> Projet d’Intérêt Général. Le PIG permet à l’Etat de faire prévaloir, dans un Plan Local d’Urbanisme, la prise en compte d’intérêts dépassant le cadre des limites territoriales d’une commune.

<sup>30</sup> Taxe Professionnelle de Zone

<b>Problématique</b>	<p><b>Les infrastructures de transport au service de l'attractivité du territoire</b></p> <p>Les infrastructures de transport sont un élément d'aménagement territorial fondamental qui contribue au développement économique en facilitant les flux et l'accès aux clients et dont la réalisation doit être faite en respectant l'environnement.</p> <p>Dans le Toulois, 4 infrastructures peuvent démultiplier l'attractivité de la zone d'emplois :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La construction d'un <b>barreau autoroutier Toul-Dieulouard</b> qui aurait deux impacts positifs : <ul style="list-style-type: none"> <li>- le désenclavement de la zone de Toul-Rosières, permettant son exploitation industrielle et de fait renforçant l'attractivité d'un territoire carrefour,</li> <li>- et par conséquent l'amélioration de la liaison avec Nancy du fait du délestage de l'A31</li> </ul> </li> <li>▪ Dans le cadre du SCOT Sud Meurthe-et-Moselle, tout comme le tronçon Toul-Dieulouard, le <b>Contournement Sud de Nancy (CSN)</b> contribuerait à l'organisation plus performante des relations entre les bassins grâce à une fluidification du trafic entre Toul et Nancy. L'actuel tronçon de l'A31 pourrait devenir une Voie Interurbaine Rapide avec des conséquences positives sur le marché du travail en facilitant les navettes domicile-travail (la voie ferrée a un tracé non attractif) ; en outre le CSN solutionnerait l'engorgement de l'A33 (Brabois).</li> <li>▪ A l'exemple de Kimberley Clark, il y a une volonté de certaines entreprises de réhabiliter les <b>embranchements ferrés</b> pour le transport de marchandises comme alternative aux camions sur la route, d'autant plus que Fret SNCF repense sa politique de wagon isolé (mais à condition de proposer des tarifs plus attractifs).</li> <li>▪ La <b>plate-forme trimodale</b> de Gondreville, en plus d'être un élément structurant, pourrait également participer au développement économique en attirant les grands projets. Enfin, elle prendrait tout son sens dans le cadre de la liaison Moselle-Saône en réponse aux enjeux de la circulation des flux Nord-Sud. A court terme, un premier projet de quai de chargement et déchargement lié à l'éco-industrie pourrait voir le jour ?</li> </ul> <p>Enfin, pour rappel, le CES s'est positionné à l'époque pour que Toul devienne <b>Ville TGV</b>.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Barreau Toul-Dieulouard</u> :</li> <li>↳ <b>Suivre le dossier dans le cadre du Grenelle de l'environnement (une évolution est attendue dans les 6 mois).</b></li> <li>↳ <b>Rechercher l'adhésion générale et organiser le débat entre les élus et l'Etat pour obtenir la garantie d'un tracé le plus qualitatif (solution acceptable pour Chaudeney, passage le plus au large des zones habitées de Gondreville et Francheville, pas d'atteinte à la forêt noble</b></li> </ul>

	<p><b>de Villey-Saint-Etienne, utilisation du foncier de la zone de Toul-Rosières plutôt que les terres agricoles, échangeur au niveau de la zone de Gondreville-Dommartin, échangeur au niveau de la zone de Toul-Rosières, aire de service au concept novateur, ...).</b></p> <p><u>• Embranchements ferrés :</u></p> <p>↳ <b>Définir et mettre en œuvre une stratégie de gestion de fret par la voie ferrée, celle-ci pénétrant les zones grâce à la rénovation des embranchements déjà existants ou à la création de nouveaux.</b></p> <p><u>• Plate-forme multimodale :</u></p> <p>↳ <b>Construire une plate-forme multimodale à Gondreville ou à minima une mise à quai liée à l'éco-industrie. La question de la maîtrise d'ouvrage reste posée : Chambres de Commerce et d'Industrie, Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, Communautés de Communes, Conseil Régional de Lorraine, le dossier étant lié à la gestion des ports en bord de Moselle (cf loi de décentralisation).</b></p> <p><u>• Toul : ville TGV :</u></p> <p>↳ <b>Toul doit-elle devenir une ville TGV ? Si oui : quelles dessertes, par quels trains et à quels horaires ? Mais les toullois le souhaitent-ils ? A minima, la gare doit rester une gare TER dynamique qui permette des correspondances avec le TGV en gare de Nancy (rénovation indispensable avec un accès pour les personnes à mobilité réduite et mise en place de services).</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Etat  Conseil Régional de Lorraine  Conseil Général de Meurthe-et-Moselle  Communautés de Communes et Communes concernés  Ville de Toul  Chambres de Commerce et d'Industrie  Elus concernés  Entreprises  Fret SNCF</p>

<b>Problématique</b>	<p><b>Le développement de l'économie résidentielle</b></p> <p>Le Toulois présente un cadre de vie de qualité qui permet d'attirer en majorité des classes moyennes et supérieures. Néanmoins, cette même population utilise les services intermédiaires, les équipements, ...du Grand Nancy.</p> <p>De plus, les actifs toulois qui occupent un emploi à l'extérieur sont principalement attirés vers le Grand Nancy pour cet emploi. Une étude de l'INSEE sur la problématique de la mobilité quotidienne des femmes a montré que celles-ci ont des trajets domicile-travail sensiblement plus courts que ceux des hommes, quel que soit le type d'espace de résidence, d'où l'importance de la géographie. En ce sens, le bassin toulois présente l'avantage de sa très grande proximité avec l'aire urbaine nancéenne.</p> <p>Une dynamique complémentaire d'agglomérations entre les 2 bassins s'impose. Les services de proximité sont-ils suffisants dans le Toulois ? Un schéma de services territorial est en cours d'élaboration (Cf Pays Terres de Lorraine). Mais quel serait le coût de ses services ?</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>↳ <b>Saisir les opportunités de développement d'emplois dans les services à la population (services à la personne liés au vieillissement, commerces...).</b></p> <p>↳ <b>Asseoir et conforter la vocation résidentielle, dans une logique « gagnant-gagnant » avec le Grand Nancy (l'agglomération et le centre ville restant suffisamment peuplés) tout en garantissant l'accessibilité aux services et aux équipements.</b></p> <p>↳ <b>Organiser, dans le cadre du SCOT Sud Meurthe-et-Moselle, une gestion plus durable de la mobilité des populations.</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Communautés de Communes concernées  CUGN  SCOT  Conseil Général de Meurthe-et-Moselle  Etat</p>

<b>Problématique</b>	<p><b>Le tourisme</b></p> <p>Dans le contexte actuel de mondialisation, chaque territoire souhaite renforcer ses différences pour être compétitif en termes d'attractivité. Les acteurs locaux du tourisme doivent promouvoir une authenticité, une revendication d'appartenance (type AOC<sup>31</sup> en réaction aux marchandises standardisées), en réponse à une demande de produits du terroir qui incluent directement la « consommation » du territoire ou du moins sa fréquentation (hébergements combinés à des dégustations ou découvertes de produits).</p> <p>La diversité des patrimoines touristiques du Toulinois doit permettre le développement d'une nouvelle économie, créatrice d'emplois pérennes, de richesses et l'affirmation d'une nouvelle identité originale forte. Néanmoins, pour accroître cette visibilité, le Toulinois trouverait un intérêt à jouer pour partie une offre « travaillée » en partenariat avec le Grand Nancy, au sein du SCOT.</p> <p>Le Parc Naturel Régional de Lorraine s'étend sur le nord du bassin toulinois, constituant ainsi un atout supplémentaire de découvertes de milieux naturels valorisés mais dont la promotion doit être encore mieux assurée.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p><b>Des pistes existent</b> qui doivent faire l'objet d'un <b>soutien renforcé à condition de conforter l'offre d'hébergement (y compris les hôtels), ses capacités d'accueil étant trop souvent insuffisantes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↳ <b>la route des vins, la fête de la vigne</b> avec un centre d'interprétation et de dégustation à créer (les « Toulaines » à l'exemple des « Médocaines » ?),</li> <li>↳ <b>le pôle d'excellence d'art verrier</b>, reposant sur des cristalleries et la mise en place de formation des verriers,</li> <li>↳ <b>le tourisme vert</b> sur des niches comme la randonnée ou la pêche, les boucles de la Moselle, avec 2,5 millions de clients allemands et d'Europe du Nord à conquérir,</li> <li>↳ <b>le tourisme fluvial</b> avec une remise à neuf du port de Toul, l'installation de nouveaux anneaux et la mise en valeur du canal de la Marne au Rhin.</li> </ul> <p>↳ <b>Revoir l'offre culturelle en proposant un événement de référence. La structuration de cette offre doit s'inscrire dans le cadre d'un dispositif de dimension régionale pour être visible.</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Maison du Tourisme de Toul  Comité Départemental du Tourisme de Meurthe-et-Moselle  Conseil Régional de Lorraine  Communauté Urbaine du Grand Nancy  Parc Naturel Régional de Lorraine</p>

<sup>31</sup> Appellation d'Origine Contrôlée

## FICHE DIMENSION SOCIALE – N°5

<b>Problématique</b>	<p><b>L'avancement du Plan de Sauvegarde de l'Emploi</b></p> <p>La mise en œuvre du plan de sauvegarde de l'emploi (PSE), dénommé Plan de Mobilité Kléber (PMK), est très complet d'un point de vue financier. Toutefois, les conditions de réalisation sont dénoncées par les syndicats.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p>↳ <b>Prendre mieux en charge l'aspect social et/ou psychologique du PMK.</b></p> <p>↳ <b>Disposer d'une meilleure visibilité quant à l'application du PMK.</b></p> <p>↳ <b>Mettre en place des indicateurs sur l'après PMK pour connaître l'impact social réel sur la zone.</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>Kléber - Michelin Syndicats Etat</p>

<b>Problématique</b>	<p><b>La dimension structurelle du faible taux d'emploi des femmes et le taux élevé du chômage des jeunes</b></p> <p>- Les jeunes sont le cheval de bataille du territoire. Le nombre de jeunes en demande d'emploi est très supérieur à l'offre.</p> <p>- Comparativement aux autres bassins, les femmes sont plus qualifiées, plus diplômées. Pourtant leur présence dans l'emploi est plus faible qu'ailleurs.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<p><b>Etant donné la complexité de la situation du bassin d'emploi :</b></p> <p>↳ <b>Réaliser une étude plus fine afin de déterminer les causes réelles du sous-emploi des femmes (migration quotidienne trop coûteuse ? spécialisation industrielle du bassin ? demandes supérieures à l'offre locale ?...).</b></p> <p>↳ <b>Recenser les outils d'accompagnement ou d'insertion à développer ou à redynamiser.</b></p> <p>↳ <b>Faire des jeunes un enjeu majeur du développement de l'emploi.</b></p>
<b>Acteurs</b>	<p>INSEE Acteurs de la formation (ANPE, Mission locale, Maison de l'emploi, AFPA, Conseil Régional de Lorraine, Etat, Conseil Général...)</p>

<b>Problématique</b>	<p><b>Le développement de formations spécifiques</b></p> <p>Le territoire doit être en capacité de gérer les conséquences de l'onde de choc créée par l'arrivée massive des salariés de Kléber dans la demande d'emploi locale, notamment dans les publics en difficulté (jeunes, femmes, seniors), par des solutions adaptées en termes de formations.</p> <p>Or, le bassin d'emploi de Toul présente une distorsion entre les besoins répondant à l'évolution des métiers liés au développement économique du territoire et en particulier de ceux relevant du domaine du « cycle de vie des produits » et les propositions des organismes locaux.</p>
<b>Préconisations du CES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>↳ <b>Anticiper par un diagnostic des publics et mettre en œuvre une GPEC territoriale en accompagnement de la revitalisation économique menée par Michelin et des projets des acteurs locaux.</b></li> <li>↳ <b>Rendre plus attractive l'offre de formation initiale par la mise en place de filières spécifiques complètes (niveau V à III) comprenant au moins une filière non agricole sous statut scolaire et une filière agricole sous statut d'apprenti (CFA Toul) de type BTSA Agrotourisme (lien entre les métiers de l'agriculture et le développement du tourisme dans le bassin du Toulinois).</b></li> <li>↳ <b>Créer un socle de compétences en prenant en compte le délai entre l'identification du besoin et la fin de la formation du salarié.</b></li> </ul>
<b>Acteurs</b>	<p>AFPA  Conseil Régional de Lorraine  AFPI  Etat (Rectorat, GRETA)  ANPE</p>

## SYNTHESE

Un équilibre entre une ré industrialisation assise sur un pôle d'excellence « cycle de vie des produits » et une vocation résidentielle.  
Un autre pari possible, la zone de Toul-Rosières.

Le 3 octobre 2007, Michelin annonçait la fermeture de l'usine Kléber à Toul pour début 2009. Près d'un an plus tard, les acteurs concernés par la revitalisation de cette zone d'emploi ont défini des mesures au regard des impacts attendus. L'étude menée auprès de ces acteurs et le diagnostic réalisé par les membres du groupe de travail ont permis de dégager les **points forts** et les **opportunités** du **Toulois**.

Alors qu'elle connaissait une phase de rattrapage, **la Lorraine**, à l'instar des autres régions françaises, voire peut-être plus durement, **va très certainement subir les conséquences de la crise financière mondiale sur son économie réelle**. Bien qu'étant une zone d'emploi parmi les plus dynamiques du territoire régional, le retour à l'activité pour les salariés de Kléber risque de s'allonger dans ce contexte, affaiblissant le niveau des indicateurs sociaux.

Aussi, un **accompagnement fort, par des actions à court et moyen termes** permettant de relancer la dynamique de croissance du bassin toulois, est impérative : **le développement du cycle des produits, l'achèvement des infrastructures, le tourisme** sont autant de domaines que le CES soutient et qui croisent les **thématiques mises en avant par le Préfet Hubert Blanc dans le cadre des compensations liées à la restructuration de la carte militaire**.

Pour ce faire, **un travail en amont de coordination entre les acteurs locaux** s'impose pour définir une stratégie de développement économique commune, notamment en matière de zones d'activité, et conforter les atouts de cette zone d'emploi.

Dans le cadre de sa réindustrialisation, le site Kléber va accueillir à partir de 2010 **le projet « Ecorevia »** avec 135 emplois durables en jeu. Cette initiative, espérons-le, constituera une première étape d'une **démarche de construction d'un pôle d'excellence « cycle de vie des produits »**, soutenu par le CES, qui pourrait devenir la 4<sup>ème</sup> branche de l'Ecopôle. Pour viser l'excellence, celle-ci devra, à notre sens, s'appuyer fortement sur les compétences en Recherche et Développement des laboratoires lorrains. L'émergence d'une nouvelle identité industrielle devrait être également l'occasion de **faire évoluer l'offre de formation initiale locale et l'employabilité des publics en difficulté (jeunes, femmes, ...)**.

Au-delà de son attractivité industrielle, **le bassin toulois** dispose d'un cadre **de vie de qualité** et doit, à ce titre, conforter son **positionnement résidentiel**, accompagné d'une politique adaptée en matière de **services de proximité** tout en organisant son développement dans une logique de **dynamique urbaine** « gagnant-gagnant » avec le Grand Nancy

A plus long terme, le CES estime que, pour l'avenir du Toulois, **un pari ambitieux** pourrait se jouer au travers de la requalification et du développement de la **zone de Toul-Rosières** à condition de dédier la zone à une fonction particulière (logique de filière type cycle de vie du produit). Mais le développement de cette zone n'a d'intérêt que s'il s'inscrit dans le

fonctionnement global du bassin toulais, comprenant une **desserte spécifique via la construction du barreau Toul-Dieulouard** et en modifiant parallèlement le tracé de la D611 afin de la rendre plus sûre.

L'intérêt du barreau est double pour la dynamique toulaise puisqu'il permettrait aussi de **fluidifier la liaison routière entre Toul et Nancy** et pourrait ainsi faciliter le développement d'un système de transport en commun plus rapide et plus cadencé entre les deux villes.

Enfin, la **revitalisation du Toulais et son développement** doivent être **cohérents** avec les prescriptions du **SCOT Sud Meurthe-et-Moselle** pour obtenir un effet d'entraînement maximal.

# *Annexes*

# Annexe 1

*Tableau des auditions ou des rencontres*

<b>Personnalités/organisation</b>	<b>Dates</b>
▪ Muriel VITTOZ, Bertrand DELECROIX - VALORIS	2 avril 2008
▪ Aurélie APOSTOLO – Communauté de communes du Toulois	Mars, avril, mai 2008
▪ Jean-François CARON - FETIA	8 avril 2008
▪ Jean-Philippe MORETEAU –VNF; Gérard GIACOMELLI–DRE ; Georges TEMPEZ, Jérôme GIURICI - DIREst	15 mai 2008
▪ Michel MEYER - ADIELOR	22 mai 2008
▪ Nicole FEIDT – Maire de Toul	22 mai 2008
▪ Dominique POTIER - Communauté de communes du Toulois	22 mai 2008
▪ Philippe MORENVILLIER - Député	24 mai 2008
▪ Bernard GENIN – DAFCO ; ▪ Jean-Jacques FRANÇOIS et Hervé MARCHI - DAET	26 mai 2008
▪ Henri de la GRAVIÈRE, M. BRAUD, Marcel LALITTE – Kléber ; Michel GERMAIN - SIDE	28 mai 2008
▪ Les organisations syndicales (CGT, CFE-CGC, FO, CFTC)-	28 mai 2008
▪ Jérôme NORMAND – Sous-préfet en charge de la cohésion sociale, Préfecture de Meurthe-et-Moselle	28 mai 2008
▪ René MANGIN – Conseil général de Meurthe-et-Moselle	6 juin 2008
▪ Sophie VALAITIS, M. VAN-KEIRSBILCK – AFPA Lorraine	11 juin 2008
▪ Catherine FILPA - OREFQ	18 juin 2008
▪ Philippe FRANÇOIS-STEININGER – CCI de Meurthe-et-Moselle	16 juillet 2008
▪ Jean-Paul FRANÇOIS – INSEE	18 juillet 2008
▪ Bernard BREYTON – Sous-préfet de Toul	8 août 2008

▪ Frédéric ZATKA – Conseiller auprès de Nadine MORANO	21 août 2008
▪ Laurence FLAMENT – Directrice ALE de Toul	27 août 2008

## Annexe 2

Code postal	Commune	Estimation au cours de l'année 2004, 2005, 2006 ou 2007	Pop 99
54 003	<a href="#">Aboncourt</a>	127	123
54 007	<a href="#">Aingeray</a>	607	637
54 008	<a href="#">Allain</a>	459	388
54 010	<a href="#">Allamps</a>	?	511
54 016	<a href="#">Andilly</a>	?	218
54 019	<a href="#">Ansauville</a>	85	79
54 022	<a href="#">Arnaville</a>	595	609
54 034	<a href="#">Avrainville</a>	231	171
54 041	<a href="#">Bagneux</a>	142	132
54 046	<a href="#">Barisey-au-Plain</a>	304	328
54 047	<a href="#">Barisey-la-Côte</a>	182	162
54 052	<a href="#">Battigny</a>	?	91
54 055	<a href="#">Bayonville-sur-Mad</a>	304	304
54 057	<a href="#">Beaumont</a>	71	63
54 063	<a href="#">Bernécourt</a>	?	181
54 068	<a href="#">Beuvezin</a>	113	125
54 073	<a href="#">Bicqueley</a>	856	792
54 080	<a href="#">Blénod-lès-Toul</a>	1018	958
54 086	<a href="#">Boucq</a>	376	334
54 087	<a href="#">Bouillonville</a>	102	91
54 088	<a href="#">Bouvron</a>	236	194
54 102	<a href="#">Bruley</a>	583	586
54 105	<a href="#">Bulligny</a>	510	462
54 119	<a href="#">Charey</a>	?	64
54 120	<a href="#">Charmes-la-Côte</a>	?	312
54 122	<a href="#">Chaudeney-sur-Moselle</a>	672	661
54 128	<a href="#">Choloy-Ménillot</a>	719	695
54 135	<a href="#">Colombey-les-Belles</a>	1390	1283
54 140	<a href="#">Courcelles</a>	84	101
54 143	<a href="#">Crépey</a>	?	272
54 146	<a href="#">Crézilles</a>	258	224
54 158	<a href="#">Dolcourt</a>	?	92
54 160	<a href="#">Domèvre-en-Haye</a>	439	353
54 162	<a href="#">Domgermain</a>	?	1084

54 166	<a href="#">Dommartin-la-Chaussée</a>	47	36
54 167	<a href="#">Dommartin-lès-Toul</a>	?	1644
54 174	<a href="#">Écrouves</a>	4068	3670
54 182	<a href="#">Essey-et-Maizerais</a>	?	370
54 187	<a href="#">Euvezin</a>	109	83
54 189	<a href="#">Favières</a>	577	501
54 190	<a href="#">Fécocourt</a>	106	102
54 200	<a href="#">Flirey</a>	193	173
54 202	<a href="#">Fontenoy-sur-Moselle</a>	350	195
54 205	<a href="#">Foug</a>	?	2740
54 208	<a href="#">Francheville</a>	287	285
54 218	<a href="#">Gélaucourt</a>	57	45
54 220	<a href="#">Gémonville</a>	72	91
54 223	<a href="#">Germiny</a>	210	180
54 225	<a href="#">Gézoncourt</a>	?	132
54 226	<a href="#">Gibeauveix</a>	147	136
54 232	<a href="#">Gondreville</a>	2841	2218
54 237	<a href="#">Grimonviller</a>	84	82
54 239	<a href="#">Griscourt</a>	119	119
54 240	<a href="#">Grosrouvres</a>	46	46
54 242	<a href="#">Gye</a>	?	187
54 248	<a href="#">Hamonville</a>	?	122
54 272	<a href="#">Jaillon</a>	350	302
54 275	<a href="#">Jaulny</a>	?	220
54 288	<a href="#">Lagney</a>	?	413
54 298	<a href="#">Laneuveville-derrière-Foug</a>	142	142
54 306	<a href="#">Lay-Saint-Remy</a>	?	355
54 316	<a href="#">Limey-Remenauville</a>	200	209
54 317	<a href="#">Lironville</a>	108	84
54 318	<a href="#">Liverdun</a>	5975	6393
54 327	<a href="#">Lucey</a>	573	579
54 340	<a href="#">Mamey</a>	310	223
54 343	<a href="#">Mandres-aux-Quatre-Tours</a>	179	170
54 346	<a href="#">Manoncourt-en-Woëvre</a>	211	203
54 348	<a href="#">Manonville</a>	230	206
54 355	<a href="#">Martincourt</a>	78	76

54 360	<a href="#">Ménil-la-Tour</a>	297	300
54 370	<a href="#">Minorville</a>	216	174
54 379	<a href="#">Mont-l'Étroit</a>	110	88
54 380	<a href="#">Mont-le-Vignoble</a>	392	358
54 392	<a href="#">Moutrot</a>	?	246
54 404	<a href="#">Noviant-aux-Prés</a>	247	177
54 405	<a href="#">Ochey</a>	419	324
54 414	<a href="#">Pagney-derrière-Barine</a>	?	563
54 416	<a href="#">Pannes</a>	?	146
54 426	<a href="#">Pierre-la-Treiche</a>	578	606
54 438	<a href="#">Pulney</a>	61	49
54 453	<a href="#">Rembercourt-sur-Mad</a>	195	190
54 460	<a href="#">Rogéville</a>	138	120
54 463	<a href="#">Rosières-en-Haye</a>	226	259
54 466	<a href="#">Royaumeix</a>	?	279
54 470	<a href="#">Saint-Baussant</a>	68	59
54 492	<a href="#">Sanzey</a>	?	138
54 494	<a href="#">Saulxerotte</a>	68	80
54 496	<a href="#">Saulxures-lès-Vannes</a>	373	378
54 499	<a href="#">Seicheprey</a>	98	81
54 500	<a href="#">Selaincourt</a>	?	182
54 505	<a href="#">Sexey-aux-Forges</a>	?	609
54 506	<a href="#">Sexey-les-Bois</a>	351	316
54 518	<a href="#">Thiaucourt-Regniéville</a>	1180	1040
54 523	<a href="#">Thuilley-aux-Groseilles</a>	?	219
54 528	<a href="#">Toul</a>	16300	16945
54 529	<a href="#">Tramont-Émy</a>	34	47
54 530	<a href="#">Tramont-Lassus</a>	76	92
54 531	<a href="#">Tramont-Saint-André</a>	51	42
54 532	<a href="#">Tremblecourt</a>	190	152
54 534	<a href="#">Trondes</a>	524	497

54 538	<a href="#">Uruffe</a>	348	326
54 544	<a href="#">Vandelainville</a>	147	152
54 545	<a href="#">Vandeléville</a>	198	202
54 548	<a href="#">Vannes-le-Châtel</a>	548	518
54 557	<a href="#">Velaine-en-Haye</a>	1492	1498
54 564	<a href="#">Viéville-en-Haye</a>	?	150
54 566	<a href="#">Vilcey-sur-Trey</a>	165	155
54 573	<a href="#">Villers-en-Haye</a>	177	181
54 583	<a href="#">Villey-le-Sec</a>	399	340
54 584	<a href="#">Villey-Saint-Étienne</a>	?	1052
54 594	<a href="#">Xammes</a>	122	121
			<b>64863</b>

## Annexe 3

### Liste des entreprises ayant plus de 100 salariés

Nom	NAF	Activité	Effectif	Localisation	Données à la date du :
Pneumatiques Kléber	251A	Pneumatiques et chambres à air	826	Toul	03.10.07
Saint-Gobain PAM	272A	Tuyaux et raccords en fonte ductile	392	Foug	28.01.08
Transports Quil	602M	Transports routiers de marchandises interurbains	350	Velaine-en-Haye	17.01.06
GTLE transports	602M	Transports routiers de marchandises interurbains	301	Velaine-en-Haye	26.09.06
Kimberley Clark SNC	212E	Fabrication de papier toilette, mouchoirs jetables et essuie-tout	219	Villey-Saint-Etienne	21.12.07
Daum (CFC daum)	261E	Création de modèle en verrerie, cristallerie, gobeletterie	190	Vannes-le-Châtel	17.01.08
Serica	222C	Impression	162	Velaine-en-Haye	08.02.08
Berto	602L	Location de véhicules industriels avec conducteur	160	Toul	12.09.06
LIDL	631 <sup>E</sup>	Plate-forme logistique	141	Gondreville	30.03.06
Transports Michel	602M	Transports routiers de marchandises interurbains	120	Toul	21.02.07
Saint-Gobain	291F	Fabrication de pièces de robinetterie industrielle	120	Toul	28.01.08
Martin Entreprises (4)	230Z	Fabrication de charpentes ; maisons préfabriquées	± 100	Toul	2007
CALORIVER	261C	Façonnage et transformation du verre plat (double-vitrage)	100	Toul	2008

### Liste des établissements publics, associations et commerces

Nom	NAF	Activité	Effectif	Localisation	CA :
Ville de Toul					
Hôpital Jeanne D'Arc		Etablissement d'hospitalisation		Dommartin-lès-Toul	
Centre Hospitalier de Toul (regroupant l'Hôpital Saint Charles, le Centre du « Chanoine Rion », la résidence « Les Ombelles »)		Etablissement d'hospitalisation Hébergement de personnes âgées	400	Toul	
ASS Toulois Nord Familial		Centre de soins infirmiers Maison de retraite	52	Royaumeix	
Lycée professionnel régional du Toulois (fusion en 2007 du LP Camille Claudel et du LP Joseph Cugnot)		Enseignement (commerce, gestion, informatique)	50	Toul	
Lycée professionnel Jean-Baptiste Vatelot			?	Toul	
Lycée Louis Majorelle		Enseignement général	?	Toul	
Lycée agricole Etienne Orly		BEPA Entretien et aménagement des espaces naturels et ruraux	?	Toul	
Institution Saint Camille		Formation professionnelle de déficients intellectuels	50	Velaine-en-Haye	
Etablissement pénitentiaire – centre de détention		Accueil de personnes détenues, condamnées à de longues peines	142	Ecrouves	
Association les amis de la chaumière		Hébergement social pour enfants en difficultés	50	Vilcey	
Centre communal d'action sociale (CCAS) de Toul		Administration régionale Aide aux familles et aux personnes en difficulté	45	Toul	
Foyers d'hébergement			28		
Casun 5		Activités de soutien au spectacle vivant	100	Gondreville	
SA Sportive professionnelle Nancy		Centre de formation des footballeurs	96	Velaine en Haye	

Lorraine		professionnels			
Le 516 <sup>ème</sup> Régiment du Train		Armée de Terre	904 dont 550 engagés volontaires	Ecrouves	
BA 133		Armée de l'Air	1960 dont 109 personnels civils	Ochey	
E. LECLERC	521F	Distributeur	169	Dommartin-lès-Toul	5 à 10 M€ (2006)
CORA	521F	Distributeur	200	Toul	
Intermarché					
Atlas			13		
Fly			35		

## *Annexe 4*

Réponse au préfet de Meurthe-et-Moselle sur le projet de convention de revitalisation signée entre l'Etat et Michelin.

*Le Président*

Références courrier : RF/AD

Dossier suivi par :  
Raphaëlle Friot  
Chargée d'Etudes  
Tél. : 03 87 33 60 25  
[Raphaelle.friot@lorraine.eu](mailto:Raphaelle.friot@lorraine.eu)

Monsieur Hugues PARANT  
Préfet de Meurthe et Moselle  
Préfecture de Meurthe et  
Moselle  
1, rue Préfet Claude Erignac  
N° 60031  
54038 NANCY CEDEX

Monsieur le Préfet,

Faisant suite à votre courrier du 29 septembre 2008, portant sur le projet de convention de revitalisation entre l'Etat et la société Michelin, j'ai l'honneur de vous informer de la volonté qui anime la seconde assemblée régionale sur ce dossier en vous faisant connaître mes observations sur le contenu du document que vous m'avez transmis.

Avant tout, je tiens à vous faire part de ma satisfaction sur le fait que le Conseil économique et social soit pleinement associé à la démarche.

Ce projet de convention est porteur de plusieurs mesures positives. Tout d'abord, je note la prise en compte des origines géographiques des salariés licenciés dans le périmètre de revitalisation. En effet, il est important de souligner la place centrale occupée par la zone d'emploi de Toul, au sens de l'INSEE, entre le bassin du Grand Nancy et celui du Sud meusien induisant des interdépendances fortes et des effets d'entraînements entre ces trois territoires.

Ensuite, le choix de technologies propres destinées à limiter l'impact environnemental des activités productives pour la reconversion du site industriel de Kléber me paraît pour le moins judicieux et en parfaite cohérence avec la volonté expresse du Conseil économique et social d'établir, sur le bassin du Toulois, un pôle d'excellence axé sur le cycle de vie des produits.

En revanche, je reste réservé sur le montant de l'enveloppe financière qui, bien que respectant les critères légaux, ne me semble pas être à la hauteur des enjeux de la revitalisation. Un groupe de la dimension de Michelin m'apparaît être capable de mettre en œuvre des moyens plus ambitieux à l'image, par exemple, de la convention signée entre l'Etat et Total Petrochemicals France pour accompagner la réorganisation de la pétrochimie en Moselle-Est. Le montant indiqué amène donc à un certain nombre de questionnements et d'interrogations.

En premier lieu, quelle est la part de l'enveloppe budgétaire dévolue aux deux chargés de mission de la SIDE ? Ensuite, quelle sera le montant de la part résiduelle qui sera réellement affectée à la mise en œuvre des actions décrites ? Enfin, est-il possible de déterminer d'ores et déjà le fléchage budgétaire envisagé pour les différentes mesures ?

En outre, il m'apparaît dommageable que les actions prévues ne soient pas plus explicites. S'il est aisément concevable que l'on ne souhaite pas, a priori, restreindre les champs d'actions, il eût été toutefois intéressant de retenir des priorités notamment en ce qui concerne la réindustrialisation du site après le départ de Kléber. Je regrette d'ailleurs sur ce point qu'aucune attention particulière ne soit portée aux sous-traitants directs de l'entreprise.

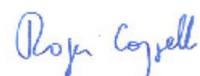
Je concède volontiers que ce projet puisse être satisfaisant dans sa dimension sociale du fait de la volonté affichée d'engager des mesures orientées fortement vers l'individu et le réemploi. Cependant, il reste, à mon sens, trop peu lisible pour se positionner comme un véritable outil de revitalisation.

C'est pourquoi il me paraît essentiel que l'Etat s'engage précisément, en partenariat avec la société Michelin sur l'accompagnement d'actions qui, aujourd'hui, n'apparaissent pas dans cette convention mais qui constituent autant d'éléments d'attractivité du territoire (garantie d'aliénation de la zone de Toul-Rosières pour l'Euro symbolique, réhabilitation d'embranchements ferrés sur la zone de Toul-Europe, etc.).

Je vous rappelle que le Conseil économique et social de Lorraine s'est saisi de la question de l'avenir du bassin du Toulais et qu'à cet égard, un groupe de travail rendra ses conclusions en le 17 novembre prochain en Assemblée plénière. Je serais d'ailleurs très heureux de vous y accueillir.

Soyez assuré, Monsieur le Préfet, que le Conseil économique et social, en tant que membre du comité de suivi de la convention, restera vigilant au sujet de sa réalisation et portera une attention particulière aux choix des actions et du budget affecté.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.



Roger CAYZELLE