

Reçu le 17 Avril 2012
Etablissement public du SCoT
de la région urbaine de Grenoble

Le Directeur
Philippe AUGER

Monsieur Marc BAIETTO
Président
Etablissement Public du SCoT
21 Rue Lesdiguières
38000 GRENOBLE

Grenoble, le 16 Avril 2012

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité l'avis de la Chambre de commerce et d'industrie de Grenoble, en tant que Personne Publique Associée, sur le projet de SCoT, par votre courrier du 17 janvier 2012. J'ai l'honneur de vous transmettre cet avis, fruit d'échanges et de réflexion de la CCI de Grenoble et de l'ensemble des ses partenaires (organisations professionnelles principalement). Notre avis s'organise en 3 volets : les déplacements, le tourisme, le commerce.

Volet Déplacements

Le SCoT 2030 prévoit une augmentation de la population de la RUG de 68 000 habitants, dont 50 000 pour l'agglomération. Cette augmentation, mécaniquement, va engendrer une croissance des déplacements de tous types¹.

La ville de Grenoble a fait le choix de ne plus accepter, ou au moins de réduire drastiquement, la circulation routière traversante : ce choix, que nous pouvons comprendre, entraîne un transfert des flux sur les voies de contournement existantes, déjà saturées.

Le système de déplacements de l'agglomération grenobloise, constamment congestionné, transforme notre région urbaine en zone de « non passage », hypothéquant ainsi son développement.

- En effet, aucune agglomération n'est à même d'exister, durablement et valablement, en étant située dans un « cul de sac ».
- Le dynamisme économique est forcément associé à la fluidité des échanges satisfaisant ainsi les habitants, les salariés, les entreprises, les touristes et les professionnels. Notre région se doit d'être une « zone de passage naturel ».

Aucune perspective crédible, à court et moyen terme, n'est prévue dans le SCoT pour améliorer la circulation routière, la situation est jugée dramatique par l'ensemble des acteurs économiques. Le projet ferroviaire « Lyon-Turin » va aggraver le positionnement de l'agglomération grenobloise, par comparaison à d'autres villes de la région comme Chambéry qui bénéficie déjà d'atouts en termes de moyens de communication (et qui devrait disposer demain d'un accès à Paris en 2 heures 20 minutes). Cette situation va, de manière relative, pénaliser davantage notre attractivité.

¹ La diminution du nombre moyen de déplacements par habitant entre 2002 et 2009 (moins 120 000 déplacements / jour) est elle un phénomène conjoncturelle ou structurel ?

La CCI de Grenoble constate, avec regret, que le projet de SCoT transforme les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, imposés par la loi, en un véritable arsenal « anti-véhicules », semblant ignorer les progrès faits ces dernières années en niveau de pollution avec des baisses très significatives (- 30 % en 3 ans dans l'agglomération) et avec des perspectives indéniablement encourageantes avec les nouvelles normes européennes, les voitures électriques (offre de Renault sur le marché) et les voitures à hydrogène qui circulent déjà à Berlin. Deux faits doivent être soulignés :

- Les véhicules polluent de moins en moins et resteront, pour longtemps, un moyen primordial au service de la liberté et du dynamisme économique, même si leur place dans les villes doit être encadrée, en freinant notamment les micro-déplacements². La référence au passé ne peut pas justifier des mesures déraisonnables pour l'avenir.
- La lutte contre la pollution en région grenobloise doit porter prioritairement sur celle générée par le chauffage au bois pour limiter, rapidement et efficacement, le nombre de personnes exposées.

Le volet déplacements du SCoT devient donc « antiéconomique », en pénalisant les entreprises par absence d'une réponse à leurs besoins fondamentaux en termes d'accès à leurs locaux ou chantiers, tant pour les marchandises que pour les salariés, clients et fournisseurs.

Les entreprises sont d'autant plus désabusées qu'elles apportent, chaque année, près de 100 M€ de versement transport sans retour sur investissement direct³.

La CCI de Grenoble déplore donc qu'aucune infrastructure routière d'envergure, susceptible de répondre aux besoins de la région grenobloise, ne soit projetée dans le SCoT. Cette carence contribuera à un engorgement supplémentaire des voies rapides urbaines, vers lesquelles les automobilistes sont renvoyés compte tenu de la baisse de capacité dans l'agglomération, et ira à l'encontre de l'objectif recherché en matière de pollution.

La CCI de Grenoble, et l'ensemble des acteurs économiques, demandent donc, avec la plus grande fermeté, que 2 projets, indispensables au bon fonctionnement de l'agglomération grenobloise, centre économique de la région urbaine, soient prévus dans le SCoT et menés à terme rapidement :

1. Mise à 3 voies de l'A 480 et de la rocade Sud, pour une vitesse nominale de 90km/h, avec un réaménagement urgent de l'échangeur du Rondeau, véritable goulot d'étranglement qui en fait une priorité absolue ; une régulation adaptée et intelligente des vitesses en fonction du trafic serait à même de compléter un tel dispositif.
2. Finalisation du contournement complet de la ville de Grenoble par le Nord, avec un nouveau projet à définir sur les mêmes bases techniques que l'A480 et la rocade Sud, afin de disposer d'un ensemble routier cohérent, à même de répondre aux besoins présents et futurs. Pour ce faire, les réservations foncières doivent être prévues pour les diverses variantes envisageables et le principe d'une telle réalisation clairement arrêté. Il est à noter qu'un tel projet se prête au mieux à une solution à péage, dans le cadre d'une concession, limitant ainsi l'appel sur fonds publics.

² En particulier ceux inférieurs à 3 kilomètres.

³ 92 M€ en 2011, 97 à 98 M€ en 2012, ceci sans prendre en compte les remboursements des abonnements TC à hauteur de 50 %.

dv

En complément de ces opérations clés, il convient également de prévoir le passage à 2 fois 3 voies de l'A41 sur la portion Crolles /Montbonnot, pour améliorer ainsi le système d'accès à l'agglomération.

Le SCoT devrait imposer, dans les PLU, des parkings situés aux points stratégiques (échangeurs autoroutiers ou gares...) afin de favoriser le développement de toutes les formes de covoiturage et les nouveaux usages de l'automobile.

La CCI de Grenoble déplore par ailleurs que des mesures organisationnelles, comme la création d'Ecocentres (également appelés « tiers lieux de travail ») et l'intensification des moyens dédiés aux Plans de Déplacement Entreprises et interentreprises, ne soient pas identifiés dans le projet de SCoT. Ils constituent des moyens incitatifs efficaces (et non coercitifs) pour réduire les déplacements en automobile.

Enfin, la CCI de Grenoble s'étonne que le projet se base sur des gains significatifs de part modale des TC, alors que les gains de la période passée ont été obtenus avec une amélioration très importante de l'offre elle-même liée à des investissements massifs des Autorités Organisatrice des Transports (AOT), grâce à la contribution des entreprises. Or, de nouvelles améliorations quantitatives sont rendues très difficiles par les fortes tensions sur le financement des transports publics, à peine évoquées dans le DOO. La CCI de Grenoble rappelle à cette occasion, bien que cela ne soit pas du domaine du SCoT, qu'elle est fermement opposée à toute nouvelle augmentation de la taxe transport.

Enfin, la CCI de Grenoble rappelle l'urgence d'une solution ferroviaire à la hauteur des enjeux économiques, en souhaitant une accélération de l'offre TER, à même de retirer des voitures de la circulation et, si les financements le permettent, une amélioration de la liaison TGV Lyon-Grenoble.

L'ensemble des mesures proposées par le projet de SCoT va renforcer l'isolement et la mauvaise accessibilité de l'agglomération grenobloise, en ne lui permettant pas d'assurer son dynamisme économique et en fragilisant ainsi les emplois.

Volet Tourisme :

La CCI de Grenoble a apprécié la prise en compte cette thématique, car cela donne une visibilité à ce secteur, important aux plans économique et social. Rappelons, pour illustrer ces enjeux, que l'Isère est le 7^{ème} département français pour le tourisme blanc et que de nombreux sites touristiques (thermalisme, tourisme culturel ou gastronomique).

Le tourisme est un gisement d'emplois significatifs (30 000 emplois dans le Sud Isère) et contribue largement au rayonnement du territoire. C'est la raison pour laquelle, nous partageons l'ambition de développement touristique affichée par ce projet de SCoT.

JV

L'accessibilité est un préalable au maintien ou au développement du secteur touristique que ce soit pour le tourisme blanc que pour le tourisme d'affaires. Deux points retiennent particulièrement l'attention des acteurs du tourisme :

- Il faut une ligne TGV performante et efficiente pour Grenoble,
- Grenoble est la porte d'entrée des stations iséroises. Le SCoT n'en tient pas suffisamment compte. A ce titre, il convient d'imaginer des dessertes entre pôles touristiques (grâce aux transports par câbles, par exemple).

Concernant l'évolution du parc hôtelier, il apparaît clairement que, sans projet structurant pour le Tourisme d'affaires, il n'y aura pas d'évolution de la demande et donc la capacité hôtelière sur l'agglomération ne pourra progresser.

Grenoble n'a plus l'infrastructure adaptée pour accueillir des congrès et manifestations d'une certaine dimension (plus de 500 personnes), ni pour des accueils de prestige. Il convient de reconfigurer Alpexpo aux nouvelles exigences du marché. C'est un préalable au développement du Tourisme d'Affaires et de congrès. Les opérateurs privés et publics du Tourisme d'Affaires doivent travailler en complémentarité et non pas en concurrence. La CCI de Grenoble rappelle, à toutes fins utiles, que Grenoble centre de congrès WTC est un de ses établissements.

De plus, le développement des résidences hôtelières a fragilisé quantitativement et qualitativement le parc hôtelier. Les taux d'occupation des hôtels de l'agglomération grenobloise sont situés à des niveaux très bas (entre 50 et 55 % de TO en 2011 contre une moyenne nationale proche de 70 %⁴). Il convient donc de maintenir l'équilibre du parc et d'agir pour éviter la dégradation des équipements hôteliers, notamment par la mise en place d'un plan de sauvetage de l'hôtellerie traditionnelle et rurale.

La CCI de Grenoble soutient les objectifs du SCoT en matière de valorisation du patrimoine car elle considère qu'il s'agit d'un vecteur important à privilégier et à valoriser (tourisme industriel et patrimonial)

Volet Commerce :

« Pour un développement équilibré du commerce, secteur majeur de l'économie locale »

Au niveau de la circonscription de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble, le commerce représente 10658 entreprises, (dont 3089 hôtels restaurants) soit 40 % du tissu économique. Ce secteur majeur de l'économie locale emploie régulièrement plus de 32000 collaborateurs, auxquels il convient d'ajouter les dirigeants et travailleurs non salariés soit près de 40000 actifs. Ces emplois s'exercent à 63 % dans le commerce de proximité (dont 35 % dans l'hôtellerie restauration) et 37 % dans la grande distribution.

⁴Source Observatoire des Performances de l'Hôtellerie DELOITTE

Ils sont de plus en plus qualifiés, non délocalisables et font souvent appel à des ressources locales. Il s'agit d'un secteur d'activité où la qualité de l'offre de produits et de services ne cesse d'augmenter ainsi que les innovations dans les domaines les plus variés. Les acteurs du commerce sont très impliqués dans l'évolution du cadre de vie (esthétique des vitrines ou des bâtiments, intégration des dernières technologies d'éco construction pour la réalisation de nouveaux bâtiments).

Le commerce, sous toutes ses formes, des marchés au commerce de proximité, en passant par la grande distribution et le e-commerce, remplit une fonction sociale primordiale et joue un rôle structurant quant à l'animation des territoires, des zones urbaines, des centres villes, de l'espace rural et des zones touristiques.

La CCI de Grenoble note avec satisfaction l'esprit général du volet commerce des documents préparatoires du SCoT qui préfigure une meilleure organisation du commerce recentrée sur les centres-villes et centres-bourgs.

Au regard des évolutions démographiques de chaque secteur, la CCI de Grenoble souhaite que soit privilégié également le renforcement des pôles commerciaux existants plutôt que l'émergence de nouveaux projets.

De plus, face à la raréfaction des espaces disponibles pour de nouvelles implantations commerciales dans les cœurs de villes et centres bourgs, la CCI de Grenoble invite les collectivités locales à prendre en compte cette situation, à rester vigilante sur ce sujet et à mettre en place des modalités permettant de faciliter la concrétisation des initiatives du monde du commerce.

la CCI de Grenoble réaffirme également :

- la nécessité d'améliorer la qualité et la fluidité des déplacements, impactant directement les clients, les fournisseurs et les salariés du commerce et la bonne gestion de l'offre de stationnement ;
- sa volonté de maintenir et de développer l'emploi dans le commerce existant.

Elle demande à être associée, le plus en amont possible, à l'étude de tous projets d'implantation ou de développements commerciaux.

la CCI de Grenoble demande aux élus locaux de s'engager à soutenir le commerce sous toutes ses formes et à respecter les principes d'équilibre du SCoT, conformément à la motion votée à l'unanimité le 20 Octobre 2011.

Observations par rapport au volet « commerce » du SCoT

Zones d'influence : le Document d'Aménagement Commercial (D.A.C.) prévoit une limite des surfaces commerciales, liée au nombre d'usagers des Zones. Si ce calcul est théoriquement intéressant, il subsiste des interrogations sur la définition des zones d'influence et, en particulier, sur la gestion du chevauchement de ces zones.

Le périmètre de ces zones se définit en prenant en compte la hiérarchie des pôles, leur situation en matière d'urbanisme commercial et celle de leurs voisins. Il prend en compte également l'ensemble de leurs usagers résidants, les travailleurs journaliers sur la zone et le poids du tourisme.

dv

Tout d'abord, cette terminologie « d'usagers » apparaît surprenante et peu parlante pour les acteurs du commerce car elle ne renvoie pas à la « zone de chalandise par type d'activité », notion la plus courante, ni à celle de « consommateurs » ou de « clients ».

Même si les documents d'urbanisme locaux devront préciser les périmètres d'influence des communes concernées et les pôles auxquels elles peuvent être rattachées, l'évaluation équitable du poids relatif de ces zones reste en suspens. Quel acteur, quel expert, réalisera cette évaluation ? Dans quelles conditions d'indépendance et avec quels moyens... les questions restent nombreuses. Comment sera apprécié ce « nombre d'usagers » ? Cela sera-t-il laissé à l'appréciation des maires ?

Surfaces : le D.A.C. prévoit des surfaces maximales pour la taille des implantations commerciales, « par zone d'usagers ». Il n'en limite pas le nombre. Ceci constitue un « non sens » en termes d'implantations commerciales puisque les ZACOM 1 et 2 pourraient se trouver en situation de suréquipement commercial si elles ne sont pas régulées.

Parkings : un nombre maximal de places de parking est prévu par unité commerciale, sur la base de 400 places pour 4000 m² de surface de vente, soit une place pour 10 m². Toutefois, aucun minimum de places n'est requis pour les commerces implantés dans les ZACOM 1 et 2, qui eux sont actuellement équipés en nombre de places de parking suffisantes. Ceci peut être extrêmement préjudiciable

En effet de nouvelles implantations sans place de parking (puisque aucun minimum n'est imposé) généreront l'utilisation des places existantes et porteront préjudice aux commerçants qui en avaient assuré le financement.

Recours : quelles actions de recours peuvent être engagées en cas d'acceptation en CDAC d'un projet non conforme au SCoT ? Pour résoudre cette délicate question, nous préconisons la **mise en place d'une instance de concertation regroupant les différents acteurs, dont les établissements consulaires**, représentant des acteurs économiques afin de pouvoir valider les zones d'influence de ces zones. Cette instance sera garante de la bonne application des préconisations du SCoT et évitera les dérives passées, lorsque certaines décisions non conformes au schéma directeur ont été prises. Cette instance pourrait être réunie à chaque fois qu'un de ses membres en fait la demande dans un délai à convenir.

L'évaluation de l'évolution de l'appareil commercial est peu traitée dans le projet de SCoT. Cette question est pourtant centrale. Des outils d'observation fiables et partagés doivent être mis en place afin d'éviter les dérives et faire respecter les préconisations du SCoT. Ces outils permettraient par ailleurs de mesurer avec davantage d'objectivité les « zones d'influence » et les « nombres d'usagers ».

Par ailleurs, si la démarche globale de régulation de l'appareil commercial apparaît salubre, la méthodologie choisie apparaît quelque peu excessive et technocratique. Au vu de la complexité de la démarche, nous préconisons une révision à trois ans du DAC afin d'examiner en particulier si les critères de régulation sont adaptés à la réalité commerciale de la région grenobloise.

JV

En conclusion, au regard des différents thèmes exposés dans la présente, notamment pour les déplacements, et compte tenu de l'importance majeure des infrastructures routières pour la pérennité du dynamisme économique en région grenobloise, la CCI de Grenoble émet un avis défavorable sur la version du SCoT qui lui a été présentée et demande, avec la plus grande fermeté, la reprise des textes en accord avec ses propositions ; il y va de l'emploi de demain.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Jean VAYLET

