

PRÉSENCES

LE MAGAZINE DES ENTREPRISES DE LA RÉGION GRENOBLOISE

www.presences-grenoble.fr

N° 236 | MAI 2012 | 4 €



JEAN VAYLET
PRÉSIDENT DE LA CCI DE GRENOBLE

**“DÉPLACEMENTS :
C’EST LE MOMENT
DE NOUS MOBILISER !”**

page 4

Enquête : **LA COMMUNICATION AUTOUR DE L'ÉVÉNEMENT PREND SES MARQUES** page 18

Services **MENTOR GRAPHICS : UNE DYNAMIQUE D'INNOVATION** page 31

Enquête **SPORT : CES ENTREPRISES QUI MISENT SUR LE SPORT** page 51





Déplacements : l'enquête d'utilité publique sera décisive !

Le projet de Schéma de cohérence territoriale (SCoT) qui définit les grandes options d'aménagement de l'agglomération grenobloise pour les 20 ans à venir a créé un choc en ce début d'année. Rien d'efficace n'est en effet prévu pour améliorer les déplacements et la desserte de l'agglomération. La situation peut-elle rester en l'état d'ici à 2030? Les acteurs économiques et les partenaires sociaux se refusent à cette fatalité! Mais il ne reste que quelques semaines pour infléchir le SCoT au travers de l'enquête d'utilité publique. Pour Jean Vaylet, président de la CCI de Grenoble: "C'est le moment de nous mobiliser!"

Ces derniers mois, quelques signes positifs avaient été enregistrés du côté des déplacements. Jean Vaylet, président de la CCI de Grenoble, s'en fait l'écho: "D'abord, nous avons acté l'accord décisif de l'État pour élargir l'A480 à 2x3 voies, qui a recueilli l'adhésion du Conseil général; puis un débat s'est ouvert à la Métro pour une desserte par câble, dont nous avons nous-mêmes retenu l'idée parmi nos dix propositions pour améliorer la desserte de l'agglomération. Du côté du train, si le problème de la ligne d'intérêt régional Grenoble-Lyon reste entier, comme la liaison TGV Grenoble-Paris, la modernisation de l'axe du Sillon alpin sud Chambéry-Grenoble-Valence, qui concerne de nombreux salariés, sera achevée d'ici la fin de l'année 2013." Jean Vaylet reconnaît donc que la mobilisation

"Stop Bouchons" des organisations professionnelles de l'Isère autour de 10 propositions concrètes pour améliorer les déplacements a commencé à porter. Une unicité d'actions du monde économique observée pour la première fois, et qui fédère 35 000 entreprises en Isère, représentant près de 322 000 emplois.

Le mécontentement des acteurs économiques

Le vote du projet de SCoT, le 19 décembre 2011, par les élus de l'agglomération grenobloise, a signé un brutal retour en arrière. Car le document décrivant les grandes orientations d'aménagement pour les 20 prochaines années ne contient aucun chapitre, aucune orientation stratégique consacré à l'amélioration des déplacements routiers. Il fige même la situation en l'état. Or l'agglomération grenobloise, ses entreprises et ses

salariés peuvent-ils encore supporter l'inaction dans ce domaine, au risque de l'asphyxie économique et de la détérioration durable des conditions de travail? Sans compter les nombreux dommages environnementaux. "Nous en avons assez de voir l'image de l'agglomération grenobloise associée à celle des bouchons et de la pollution qui s'y rattache, déplorent toutes les organisations professionnelles. Nous attendons de nos responsables politiques qu'ils présentent des perspectives à court, moyen et long termes et qu'ils proposent des solutions, forcément plurielles, concrètes, réalistes et opérationnelles, pour changer profondément les choses."

Des dommages économiques irréparables

De nombreux témoignages, tant du côté des dirigeants d'entreprise que des salariés, attestent qu'une situation de

non-retour est déjà atteinte. Des banques relèvent que des implantations d'entreprises se multiplient en large couronne grenobloise, voire en Nord-Isère ou dans les territoires limitrophes, vers Chambéry ou Valence, plutôt que dans l'agglomération grenobloise. "Regardez le développement autour de la gare TGV de Valence. Des infrastructures bien pensées constituent des leviers clés pour de nouvelles activités, prometteuses en termes de renouvellement d'emplois. Il faut impérativement que Grenoble reconquière sa position de zone de passage naturel, sans quoi le déclin économique est inévitable", martèle Jean-Pierre Gillet, vice-président de la CCI de Grenoble, en charge des infrastructures.

Pierre Noël, dirigeant du site Isochem de la plate-forme du Pont-de-Claix et vice-président de l'Union des industries chimiques

Rhône-Alpes, en témoignage : “Les transports routiers nous surfacturent le temps perdu sur les voies d'accès congestionnées. Certes, nous essayons d'utiliser le rail au maximum, mais tout n'est pas transportable par le fer. J'estime perdre entre 1 et 5 points de compétitivité du fait de ces pénalités ou des ruptures de charge, par rapport à d'autres sites de production en France. Et les 1 100 salariés de la plateforme pâtissent au quotidien de ces conditions.” Des organisations syndicales se sont d'ailleurs émues des situations vécues dans les transports. Derrière le slogan de la CFDT “pour la RTT, la réduction du temps de trajet”, elles soulignent les conséquences humaines en termes de stress, de perte de temps et de dégradations des conditions de travail.

La nécessité d'une approche pragmatique

Les principales limites du SCoT sont sans doute là. Certes, les acteurs économiques partagent les nécessaires objectifs de limitation de l'étalement urbain – à condition que la densification tienne aussi compte des exigences de qualité du cadre de vie, sans quoi les habitants rejeteront ce concept.

Ils acquiescent aussi à l'idée d'un développement maîtrisé, harmonieux, entre les fonctions d'habitat, les activités économiques et commerciales, et la préservation des activités agricoles à l'échelle du territoire. Mais dans les faits, rien n'est aussi simple. Un couple dont l'un des conjoints travaille chez Thalès, à Moirans, et l'autre au CHU de Grenoble, ou l'un à Montbonnot et l'autre

au CEA, est forcément perdant pour l'un des deux lorsqu'il gagne ou quitte son lieu de travail. Or ce sont bien les multiplications de ces situations individuelles qui rendent l'écheveau grenoblois des déplacements aussi inextricable. Sans compter que chasser la voiture du centre-ville revient à reporter la circulation sur des axes périphériques déjà asphyxiés. Tous les modes de transports en commun et transports doux doivent bien sûr être soutenus, et c'est aussi ce qu'ont défendu les acteurs économiques dans leurs 10 propositions – ils contribuent d'ailleurs à

hauteur de 44 % aux recettes de la Sémitag, soit 83,3 millions d'euros, contre 19 % pour le Conseil général et 19 % pour la Métro. Mais aucun réseau de transport collectif ne pourra répondre de façon satisfaisante à la complexité des situations particulières. “Les entreprises, majoritairement contributrices au financement des transports en commun, sont en droit

“Les entreprises sont en droit d'exiger des infrastructures équilibrées qui répondent vraiment aux besoins des habitants”

d'exiger des infrastructures équilibrées entre routes, bus, tramway, modes doux, et qui répondent vraiment aux besoins des habitants”, défendent les dirigeants.

Rééquilibrer le “tout pour les transports en commun, rien pour le routier”

“Nos positions sont claires, poursuit Jean-Pierre Gillet. Nous demandons que le SCoT prenne en compte l'amélioration des conditions de circulation routière dans la région grenobloise, en intégrant clairement, entre autres, l'aménagement à trois voies de circulation automobile de l'A 480 et de

la rocade Sud, l'aménagement de l'échangeur du Rondeau, la construction d'un contournement Nord, et l'ensemble sur la base d'une vitesse de circulation à 90 km/h. Ce qui n'est, pour l'instant, pas prévu. Peut-on accepter que nos atouts – Grenoble deuxième pôle de recherche français après Paris, une collaboration exemplaire entre acteurs privés et publics, des leaders mondiaux présents, un des taux de chômage les plus bas de France – se voient aussi compromis pour l'avenir?”

Obtenir une mobilisation massive

Face à ce constat, les acteurs économiques, unis aux partenaires sociaux, sonnent l'alerte. Ils appellent donc à une mobilisation massive des entreprises et des particuliers pour que chacun exprime son avis lors de l'enquête publique clôturée le 4 juillet. Objectif: des milliers d'avis remis au commissaire enquêteur! La CCI de Grenoble a également officiellement émis un avis négatif sur le SCoT. “Nous sommes maintenant dans le dernier wagon du dernier train. L'instant est décisif pour infléchir la tendance. Tous les entrepreneurs, tous les salariés qui ne se résignent pas à voir l'agglomération grenobloise devenir une zone conservatoire, mais au contraire, continuer de croître, prospérer, tout en respectant des équilibres nécessaires sur le plan environnemental, doivent maintenant s'exprimer dans l'enquête publique. Sinon, nous en prendrons encore pour 20 ans!” ■

L'enquête d'utilité publique, dernier levier d'action pour les entreprises et les salariés

Le SCoT est soumis à enquête publique entre le 4 mai et le 4 juillet 2012. C'est la dernière opportunité de faire connaître les besoins des entreprises et des salariés.

Il existe trois moyens de s'exprimer :

- **Rencontrer les commissaires enquêteurs** pour faire valoir votre point de vue.
- **Annoter** les registres de l'enquête publique.

• Par courrier, à l'attention de :

Monsieur le Président de la Commission d'enquête
Enquête publique sur le projet de SCoT de la
région urbaine de Grenoble

Aux bons soins de la CCI de Grenoble
1, place André Malraux - BP 297
38016 Grenoble cedex

 Pour plus d'informations : www.stopbouchons.fr