



SRADDET - Propositions des CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes

« Pour une attractivité
et un équilibre performant des territoires »

Par essence, les CCI sont particulièrement attentives au développement des territoires et, dans différents domaines, elles en sont un acteur. La Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale Auvergne-Rhône-Alpes et l'ensemble des CCI de la région se sont donc naturellement mobilisées pour participer à la première étape d'élaboration du **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires** qui a reposé sur l'organisation de réunions territoriales.

Elles ont également pris connaissance des orientations que la Région souhaite donner à ce schéma, suite à sa **délibération du 29 mars 2018**.

Les CCI partagent ces orientations stratégiques et notamment la volonté de bien connecter l'ensemble des territoires entre eux pour un fonctionnement en réseau, le soutien aux grands projets - infrastructures de transport notamment - dont Auvergne-Rhône-Alpes a besoin, l'importance fondamentale du numérique et de l'innovation, la cohérence nécessaire avec le SRDEII, la logique de transversalité, le souci de raisonner à long terme, l'importance des coopérations transfrontalières ou encore la volonté exprimée par la Région de bien articuler les différents documents de planification et de ne pas complexifier un système administratif qu'il l'est déjà trop pour les entreprises. Comme indiqué, le SRADDET doit être tourné vers l'avenir, permettre le rayonnement international de la région, être utile pour tous les habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes et l'ensemble de ses territoires. **Les CCI proposent néanmoins d'ajouter explicitement comme objectif transversal : « un SRADDET utile pour les entreprises »** ; celles-ci sont en effet le lieu où se crée la richesse et leur bonne santé est une nécessité pour promouvoir un réel développement durable de la région et le « mieux vivre » des habitants.

L'enjeu de ce nouveau document de planification est essentiel et il embrasse de nombreux champs. Alors que le projet de SRADDET est en phase de définition, il a donc paru nécessaire au réseau consulaire régional - en tant que représentant de plus de 360 000 établissements de l'industrie, du commerce, du BTP et des services - d'exprimer sa vision et ses propositions afin que le futur SRADDET réponde au mieux aux problématiques des entreprises et des territoires.

Pour les CCI, **le SRADDET se doit de marquer une ambition forte pour la région**, à la hauteur des nombreux atouts dont elle dispose : situation géographique au cœur de l'Europe, nombreuses filières et pôles d'excellence industriels et autres, patrimoine naturel et culturel exceptionnel... Auvergne-Rhône-Alpes est, et doit être plus encore, **une région attractive** où les entreprises, de tous secteurs d'activité, trouvent des conditions propices à leur développement. Ceci renvoie en particulier à la **qualité des services de transport, de la desserte numérique et du foncier économique disponible, ainsi qu'à différentes politiques sectorielles favorisant l'attractivité des territoires**.

Pour des raisons éthiques mais aussi – il faut le souligner – pour des raisons d’efficacité, le SRADDET doit nécessairement **promouvoir un développement multipolaire de la région, qui valorise les richesses de chaque territoire** : capitale régionale, métropoles, réseau d’une grosse trentaine de villes moyennes, nombreux bourg-centres, espaces ruraux, zones de montagne... La diversité de ses espaces géographiques est un atout exceptionnel dont la région doit savoir tirer parti, en ne reproduisant pas le schéma « à plusieurs vitesses », négatif et coûteux, que l’on connaît au niveau national, avec l’hyper concentration parisienne et la désertification de nombreux zones rurales. Pour les CCI, **promouvoir un aménagement du territoire qui n'oublie aucun territoire et permette de renforcer l’attractivité de la région doit être la règle de base, le fil conducteur du SRADDET.**

Le SRADDET doit également s’inscrire dans une logique de **développement durable** qui permette de concilier les besoins du présent et ceux du futur et de répondre à la fois aux **nécessités environnementales**, aux **aspirations de nos concitoyens** et aux **exigences de compétitivité** auxquelles sont soumises les entreprises.

Pour les CCI, le SRADDET se doit d’être **un document pragmatique**, ancré dans le réel et qui prévoit à la fois les conditions de sa mise en œuvre et de son évolution dans le temps, pour tenir compte des inévitables et rapides modifications de contexte dues par exemple à l’évolution des technologies.

Sur la base de ces quelques considérants, le présent document formule différentes observations et propositions des CCI. Elles sont présentées selon quatre grandes thématiques, sans ordre de priorité et ce découpage n’a pas d’autre objet que de faciliter la lecture ; en effet toutes les thématiques se rejoignent et doivent être abordées de manière coordonnée. Ces propositions ne couvrent pas l’ensemble des sujets que devra aborder le SRADDET mais se concentrent sur les principaux thèmes sur lesquels les entreprises expriment une attente forte.

La mobilité, premier facteur de localisation des entreprises

La qualité des services de transport des personnes et des biens est un **facteur de compétitivité essentiel** pour les entreprises. Avec les ressources humaines et la formation, la qualité de l'accessibilité d'un territoire est le **premier facteur de localisation des entreprises**, qu'il s'agisse d'accessibilité physique par les différents modes de transport ou d'accessibilité numérique comme on le verra dans la partie suivante.

Quel que soit le niveau territorial considéré, la politique des transports s'impose comme le premier vecteur d'action de l'aménagement du territoire et du renforcement de l'attractivité.

Les entreprises sont particulièrement sensibles au **coût**, à la **qualité**, mais aussi à la **fiabilité** des services de transport. Les perturbations ou les blocages des services ou des infrastructures **pèsent lourdement sur l'organisation des entreprises et leur rentabilité.**

Les enjeux de transport ne se concentrent pas sur une seule catégorie d'entreprises ou un seul type de mobilité ; ils concernent l'ensemble de l'économie et l'ensemble des déplacements, des échanges internationaux aux déplacements de très courte distance.

Les industriels mettent notamment en avant les enjeux de transport de fret. Les commerçants soulignent en particulier l'importance de l'accessibilité aux centres villes. Les entreprises exportatrices témoignent de leur sensibilité à la qualité et au prix des transports internationaux. Les chefs d'entreprise du tourisme observent combien le développement de leur secteur est lié aux conditions de déplacement proposées à leur clientèle, tant pour la venue en région que pour les déplacements internes, y compris parfois pour les derniers kilomètres (accès aux stations de ski par exemple). Les sociétés engagées dans la structuration de clusters ou de filières soulignent l'importance de la mobilité. Les chefs d'entreprise les plus concernés par le développement des fonctions supérieures tertiaires - formation, événementiel et autres - relèvent l'impact déterminant des services de transport sur le rayonnement de la région... etc.

Toutes les entreprises relèvent les enjeux relatifs à la mobilité de leur personnel ou de leurs cadres. Dans de nombreux cas, notamment dans des territoires mal desservis par les transports en commun, les chefs d'entreprise constatent que leurs difficultés de recrutement s'expliquent ou sont exacerbées par l'insuffisante qualité de la desserte, qui décourage de potentiels salariés. Les difficultés de transport favorisent également des taux de turn-over et d'absentéisme importants. L'importance du phénomène dont témoignent les chefs d'entreprise fait écho aux données statistiques de cadrage mises en avant au niveau national : deux personnes sur trois ayant un emploi quittent quotidiennement leur commune de résidence pour aller travailler ; la moitié de ces « navetteurs » résident à plus de 15 kilomètres de leur lieu de travail et cette distance tend à s'allonger.

Les tendances lourdes d'évolution de l'économie - développement des échanges internationaux, croissance du commerce électronique et des ventes omni-canal, exigences de la clientèle en termes de rapidité et de diversité des produits - **ne font que renforcer l'importance du transport et la sensibilité des entreprises à la qualité des services offerts.**

Les responsables économiques régionaux soulignent que **les enjeux de mobilité** sont forts en tout point du territoire national, mais qu'ils **prennent un relief tout particulier en Auvergne-Rhône-Alpes**, compte tenu des caractéristiques de la région : position géographique au cœur de grands flux d'échanges européens, région frontalière, importance des secteurs économiques de l'industrie, du tourisme et de la logistique, nécessité de cimenter la nouvelle région par l'amélioration des échanges Est-Ouest, reliefs de haute et moyenne montagnes sur une large partie du territoire, présence de nombreux bassins de vie souffrant d'enclavement, affirmation de plusieurs métropoles concentrant des fonctions de services internationales, fortes coopérations interentreprises et interuniversitaires se développant dans une logique de réseau entre différents pôles urbains et territoires de la région... etc.

Pour de nombreux produits, **les coûts de transport et de logistique constituent une part importante du prix de revient**. Le coût et la qualité des services de transport sont donc un élément essentiel de la compétitivité des entreprises, notamment celles de l'industrie et de la distribution. De manière générale, les responsables d'entreprise regrettent **le déséquilibre entre l'attention portée par les citoyens et les Pouvoirs Publics au transport de voyageurs et celle accordée au transport de fret**. Le transport de marchandises est également fondamental pour le bon fonctionnement de la société et de l'économie ; et il mérite le déploiement de politiques publiques ambitieuses, tant pour les échanges de longue distance que pour les échanges de proximité, y compris pour la logistique du « dernier kilomètre » en milieu urbain. La méconnaissance des enjeux liés à la circulation des marchandises conduit même parfois dans des cas extrêmes à des positions irrationnelles, comme la volonté exprimée par certaines communes d'interdire la circulation des poids lourds sur des axes desservant pourtant des sites industriels ou de distribution.

Le SRADDET doit donc promouvoir une politique des transports ambitieuse, s'appuyant sur l'ensemble des modes des transports et déclinée en fonction des caractéristiques de chacun des territoires de la région, notamment des grands bassins de vie.

Les responsables d'entreprise estiment en effet que **la politique des transports doit être « territorialisée »** et doit prendre en compte les besoins particuliers des différents territoires qui composent Auvergne-Rhône-Alpes. Au-delà des enjeux des liaisons avec la capitale régionale, il s'agit d'organiser des liaisons efficaces entre les territoires au sein de la région ainsi qu'avec les territoires voisins.

Les chefs d'entreprise estiment en second lieu que **l'ensemble des modes de transport doivent être soutenus, la coordination entre eux améliorée et le report modal de la route vers d'autres modes favorisé.**

Ils observent **néanmoins que le concept d'intermodalité ne doit pas être dévoyé, comme il l'est trop souvent, et servir de prétexte à une politique anti-voiture ou anti-camion**. Dans beaucoup de cas, et pour beaucoup de territoires de la région, **le mode routier est et restera irremplaçable**, tant pour servir les citoyens, résidents et visiteurs, que les entreprises. On peut relever ainsi que 80 % des marchandises sont livrées à moins de 50 km, c'est-à-dire sur des distances pour lesquelles, sauf exceptions, les modes massifiés ne sont pas adaptés.

Les CCI relèvent également que le report d'une partie du trafic routier vers d'autres modes massifiés suppose en préalable que ces modes (ferroviaire, fluvial, transports en commun urbains...) proposent des services performants, fiables et attractifs, notamment pour les trajets domicile-travail et pour les déplacements professionnels ; ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui sur de nombreuses liaisons.

Le SRADDET doit en particulier porter son attention sur les points suivants :

- **Il est indispensable de créer et d'organiser les lieux physiques de l'intermodalité**, et ce pour l'ensemble des modes et de leurs interfaces. Les témoignages des chefs d'entreprise sur ce sujet sont nombreux. Beaucoup relèvent l'**importance des parcs-relais** pour les déplacements quotidiens de leurs personnels. Ces parcs-relais à l'interface voiture/train, voiture/vélo ou voiture/transports en commun urbains ou encore voiture/voiture (aires de covoiturage) ne sont aujourd'hui **pas assez nombreux** et les parcs existants sont **souvent encombrés et mal sécurisés**. Il faut concevoir dès aujourd'hui les parkings du futur à différents points stratégiques du territoire : échangeurs autoroutiers, gares, aéroports, « portes d'entrées » des grandes agglomérations et lignes fortes (métro et tramway) des réseaux de transport urbain. Pour les salariés, il convient d'aller autant que possible vers **des parcs-relais dont l'usage est gratuit**. Dans certains cas, ces parcs-relais doivent être complétés par des **navettes**, éventuellement autonomes, ou autres solutions de desserte des pôles d'échanges multimodaux, à destination des principales zones d'activités économiques.
- Lieux d'intermodalité par excellence, **les aéroports et les gares doivent faire l'objet d'une attention toute particulière**. C'est le cas par exemple de la gare de Saint-Exupéry afin d'aller vers un rééquilibrage du trafic entre les différentes gares lyonnaises.
- De manière générale, **le SRADDET doit faire une place particulière au développement de l'aéroport international de Saint-Exupéry**, outil essentiel pour le rayonnement de la région, en intégrant les enjeux majeurs que sont sa bonne connexion avec les différents territoires de la région (avec l'aéroport Clermont-Ferrand Auvergne notamment), la liaison aéroport centre-ville et la nécessité de mise en place d'une billettique cohérente et lisible pour les usagers et la clientèle internationale ainsi que l'aménagement de l'espace plus global de la **plaine de Saint-Exupéry**, afin d'y poursuivre dans de bonnes conditions l'accueil d'activités économiques.
- **Pour les marchandises, l'existence de lieux d'échanges intermodaux bien situés, fiables et efficaces doit être une priorité** : ports, chantiers de transport combiné rail-route et sites d'embarquement de la ou des futures lignes d'autoroute ferroviaire. De manière générale, le **transport fluvial** doit faire l'objet d'une politique active et coordonnée de soutien au niveau du bassin Saône-Rhône. La situation du **fret ferroviaire** est préoccupante ; beaucoup d'entreprises qui souhaiteraient utiliser ce mode ne le peuvent pas aujourd'hui compte tenu des infrastructures ou de la qualité commerciale de l'offre (sillons inadaptés...).
- La difficulté globale, notamment en milieux fortement urbanisés, à construire ou aménager des lieux d'échanges intermodaux efficaces doit conduire à **intégrer les questions de mobilité dans la conception de tous les grands projets d'aménagement** et, parallèlement, à **préserver dans la durée les sites existants** et à **saisir les opportunités foncières et immobilières lorsqu'elles se présentent** ; ce qui suppose que les Pouvoirs Publics mettent en place des outils réglementaires et disposent des marges de manœuvres financières pour le faire.
Ceci est vrai pour les lieux d'interface pour les voyageurs mais également pour le fret, la réalisation de **centres logistiques urbains** mutualisés dans les années à venir étant un enjeu essentiel, pour conserver une activité logistique au plus près du tissu urbain dense et, dans une logique de développement durable, éviter ainsi de multiplier et d'allonger les tournées de livraison.

- **En milieu urbain dense et dans les zones d'activités, les modes doux - vélo et marche à pied - doivent être favorisés** par l'aménagement d'itinéraires cyclables et de cheminements piétons apaisés, notamment depuis les gares ou les pôles multimodaux, ainsi que par l'installation d'arceaux de stationnement pour les vélos.
- **Les plans de mobilité entreprises (PDE et PDIE)** sont un outil pertinent dont le développement doit être encouragé et accompagné. Ils permettent de provoquer des changements dans les habitudes de déplacement des salariés, en partant très concrètement de leurs usages. Il est essentiel d'agir en concertation avec les entreprises, les associations et clubs les représentant pour trouver les solutions adaptées aux spécificités des activités et des territoires. Engagées dans le soutien à plusieurs PDE/PDIE, les CCI soulignent que la mise en place de tels plans n'est pas adaptée à toutes les situations et demande une forte mobilisation dans la durée, les changements d'habitude n'étant pas toujours pérennes.
- **Il faut œuvrer à rendre compatibles et cohérentes** (connexions et correspondances, billetterie unique...) **les offres des différents opérateurs de la mobilité** : transport ferroviaire, opérateurs de transport urbains et interurbains, services de location urbains de vélos et de voitures, voire dans certaines zones les taxis...
- Comme mentionné précédemment, beaucoup d'entreprises rencontrent des difficultés de recrutement. **Pour garantir l'accessibilité à l'emploi de nombreuses personnes - notamment les citoyens peu qualifiés et les jeunes, stagiaires ou en apprentissage - il est nécessaire que celles-ci puissent bénéficier de services de transport adaptés.** Est notamment prioritaire l'amélioration de l'accessibilité des zones d'activités où se concentrent les activités industrielles et logistiques particulièrement en tension en termes de recrutement.
Le témoignage de terrain des professionnels rejoint les études nationales qui montrent que beaucoup de chômeurs ne disposent pas d'un moyen de locomotion motorisé personnel et que **les problèmes de mobilité sont un frein important à l'emploi**, notamment pour les plus jeunes. Ainsi une récente enquête du Crédoc (Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie) fait ressortir qu'en 2016, un quart des jeunes de moins de 30 ans ont renoncé à un emploi et 21 % à une formation en raison de difficultés de transport.
- Les chefs d'entreprise témoignent des **difficultés rencontrées par de nombreux bassins de vie** en raison de leur enclavement et de leur éloignement des services de transport collectif ou du réseau autoroutier. Ils attirent l'attention sur **l'importance des voiries routières secondaires ou sur les conditions d'accès - par la route et par les services de transport collectif - aux grandes métropoles ou aux grands équipements de transport**, à commencer par les aéroports et notamment celui de Lyon-Saint Exupéry.
- Les CCI soulignent **l'importance stratégique de certains services de transport pour divers territoires qui justifie une intervention spécifique de soutien des Pouvoirs Publics.** A titre d'exemples, on peut évoquer **la ligne aérienne Aurillac-Paris** qui est une priorité absolue pour le Cantal (*elle a battu un record de trafic en 2017 avec plus de 31 000 passagers et elle pourrait peut-être utilement s'accompagner à l'avenir d'une nouvelle liaison entre Aurillac et Lyon*), **la liaison aérienne Le Puy-Paris** dont l'existence conditionne la présence de plusieurs entreprises sur le bassin du Puy, **l'intérêt du maintien d'une desserte TGV dans différentes villes de l'Ain...**

- De manière générale, il convient de favoriser l'utilisation de nouvelles technologies et des solutions digitales innovantes qui permettent d'améliorer la capacité et la fiabilité des équipements et de créer de nouveaux services. **Le SRADDET doit favoriser l'expérimentation et la mise en place de services innovants, dans tous les territoires, y compris les plus ruraux.** Auvergne-Rhône-Alpes doit également avoir la volonté **d'être une région leader dans le développement technologique de nouveaux modes de transport « secondaires »** qui renforceront utilement la palette multimodale de services. Les CCI soulignent ainsi l'intérêt que peuvent avoir l'expérimentation puis le développement possible de la **livraison par drones**, de la **circulation de TGV fret (projet Lyon Carex)** ou encore l'adaptation des pistes cyclables pour développer l'usage des **vélos cargo** pour la livraison sur des courtes distances en milieu urbain dense. L'intérêt écologique du **transport par câble** est également à souligner. En milieu urbain, il permet de s'affranchir du relief et de la circulation routière tout en libérant de l'emprise au sol ; en milieu montagnard, il permet de connecter les stations de sports d'hiver aux gares et villes situées dans les vallées, au bénéfice des touristes et des salariés mais aussi des livraisons. Les CCI observent également que **les nouvelles technologies dans les transports constituent une forte opportunité de développement économique** pour la région compte tenu des compétences déjà présentes ou en cours de développement (CARA, Transpolis...).

Au-delà de points essentiels comme l'organisation des lieux d'intermodalité, l'offre de services, la politique tarifaire, l'émergence de nouveaux services ferroviaires ou fluviaux... les responsables d'entreprise observent que **le système de transport de la région ne pourra être efficace à l'avenir sans consentir un effort important en termes d'infrastructures. Le SRADDET devra intégrer quatre enjeux :**

- 1) **Augmenter la capacité des réseaux – routier mais aussi ferroviaire** - en certains points actuellement saturés ou en passe de l'être, notamment sur quelques grands axes de trafic et au droit des grandes agglomérations, à commencer par la métropole lyonnaise.
- 2) **Désenclaver certains territoires** handicapés aujourd'hui par un accès trop long ou trop difficile aux réseaux de transport structurants, et par la même aux fonctions tertiaires supérieures concentrées dans les métropoles. On peut citer, pour l'exemple, le département du Cantal (la plus grande partie du territoire de ce département est située à plus d'une heure d'une autoroute), la zone du Bugey Sud, diverses vallées ardéchoises... etc. Ces territoires doivent être la cible prioritaire d'une politique de soutien régional, compte tenu des handicaps qu'ils cumulent.
- 3) **Investir – on pense en particulier au réseau TGV et aux aéroports - pour assurer le rayonnement international de la région.** Historiquement, Auvergne-Rhône-Alpes tire sa richesse de sa position de carrefour européen de communication, et cette position de carrefour doit impérativement être confortée grâce à un faisceau d'infrastructures performantes.
- 4) **Garantir aux citoyens une plus grande sécurité** ; ceci concerne certains axes routiers mais également ferroviaires où, faute de contournements, des trains de marchandises dangereuses sont amenés à circuler en milieu urbain dense.

Le SRADDET doit donc affirmer la volonté de la Région de réaliser ou de favoriser la réalisation de diverses infrastructures dans les années à venir. Pour les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes, cet enjeu est primordial et elles relèvent en particulier, sans que cette liste soit exhaustive ou ordonnée, la nécessité de réaliser les projets suivants :

- la liaison transalpine Lyon-Turin avec son tunnel de base et l'ensemble de ses accès (sur ce sujet, les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes partagent totalement les positions de la Transalpine et sont en désaccord complet avec les préconisations du Conseil d'Orientation des Infrastructures de ne pas réaliser rapidement l'ensemble des accès),

- la ligne à grande vitesse POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon),
- la branche sud de la LGV Rhin-Rhône,
- des compléments ou aménagements indispensables au réseau ferroviaire : contournement ferroviaire Est de Lyon (CFAL, dans son intégralité du nord au sud), fluidification du « nœud ferroviaire lyonnais », contournements ferroviaires de Bourg-en-Bresse et Ambérieu-en-Bugey, aménagement et extension de la gare de la Part-Dieu, modernisation des infrastructures existantes et notamment le doublement des voies sur certains tronçons (exemples : Aix-les-Bains / Annecy ou Villars-les-Dombes / Bourg-en-Bresse)...
- des autoroutes ou barreaux autoroutiers : A45 Lyon-Saint-Etienne, contournement autoroutier Ouest de Lyon (COL), A48 Ambérieu-Bourgoin, achèvement de A51 entre Grenoble et Gap, liaison autoroutière Machilly/Thonon...
- les aménagements - notamment par la mise à deux fois deux voies - de grands axes routiers structurants : RCEA (Route Centre-Europe-Atlantique), RN7, RN88, RN122 permettant une meilleure jonction entre l'A75, l'A20 et le bassin d'Aurillac dans le Cantal...
- divers aménagements routiers urbains ou périurbains type périphérique, par exemple à Grenoble (A480 et échangeur du Rondeau) ou à Lyon (Anneau des Sciences...).

Le SRADDET doit marquer une volonté forte en matière de maîtrise foncière des terrains potentiellement nécessaires à la réalisation future de ces infrastructures de transport. Il en est de même pour la préservation des possibilités d'extension de grands équipements : aéroport de Lyon-Saint Exupéry, terrains attenants aux ports et grands sites logistiques... Le SRADDET doit permettre également de sauvegarder le patrimoine ferroviaire : lignes capillaires, installations terminales embranchées qui, même si elles ne sont pas utilisées aujourd'hui, pourront s'avérer utiles à l'avenir.

La réalisation de nouvelles infrastructures doit s'accompagner d'une **politique d'entretien des équipements existants à la hauteur des besoins. Ceci doit être une priorité affirmée du SRADDET.** Force en effet est de constater que dans l'ensemble les réseaux ne sont pas suffisamment entretenus depuis de nombreuses années et qu'ils se dégradent ; ce qui nuit à la fois à la sécurité et à leur performance.

Les résultats du récent audit commandé par le Gouvernement (audit Nibuxs et IMDM) sur l'état du réseau routier non concédé sont malheureusement alarmants : plus de la moitié du réseau dégradée, 17 % des routes nationales gravement endommagées, près d'un tiers des ouvrages d'art nécessitant des réparations... La région Auvergne-Rhône-Alpes n'échappe naturellement pas à ce constat.

Le numérique, un impératif : desservir de manière optimale l'ensemble des territoires

La qualité des services numériques sur un territoire est une condition indispensable à son **développement économique**. Le numérique n'est pas aujourd'hui "un plus" permettant d'élaborer des projets spécifiques de développement, mais **un préalable nécessaire à tout projet de territoire**.

Une couverture parfaite en téléphonie mobile et l'accès au très haut débit sont essentiels à la fois pour la compétitivité des entreprises et pour les habitants.

Les attentes des entreprises en la matière sont très fortes ; toutes, y compris celles exerçant dans des secteurs traditionnels comme le commerce et le tourisme, témoignent aujourd'hui de la nécessité d'être très bien connectées, ne serait-ce que pour leur promotion, leurs circuits de vente ou l'accueil de leur clientèle. **La fracture numérique est une réalité** dont souffrent au quotidien de nombreuses entreprises, ainsi qu'en attestent les témoignages reçus par les CCI, comme par exemple ceux de TPE-PME en milieu rural disant recevoir régulièrement leurs courriels avec un décalage de plusieurs heures. Trop de TPE-PME – apportant des emplois en milieu rural – sont encore pénalisées par un manque de connexion correcte, et sont menacées de fermeture.

Le SRADDET doit donc afficher une ambition forte de la Région en matière de numérique et de téléphonie mobile, avec l'objectif de mettre en place ou de favoriser une couverture complète, ou quasi-complète, du territoire. La desserte de l'ensemble des zones d'activités économiques qui maillent le territoire doit être prioritaire, y compris les principaux sites touristiques comme les stations de ski et, plus largement, les espaces de loisirs.

Il convient en particulier de veiller à ce que les objectifs nationaux de couverture en très haut débit soient atteints dans la Région. **Le SRADDET doit prévoir une politique ciblée de soutien aux réseaux d'initiative publique**, investissant en dehors des zones denses fibrées par les opérateurs nationaux, tel que le SIEA (Syndicat Intercommunal d'énergie et d'e-communication) de l'Ain.

Au-delà des infrastructures numériques, véritables « tuyaux de base », **le SRADDET doit encourager le développement de l'usage du numérique en favorisant l'ouverture, notamment en milieu rural, de lieux d'accueil des entreprises (et de salariés) où la connexion au très haut débit est garantie** et où peuvent être présents un certain nombre de services complémentaires, notamment en matière de soutien technique.

C'est là un outil important pour favoriser le développement du **télétravail** qui doit être encouragé et organisé dans des conditions économiques, techniques et sociales acceptables pour les entreprises et leurs salariés, mais également pour les travailleurs indépendants.

Dans une logique similaire de « **lieux d'excellence numérique** », beaucoup de chefs d'entreprise, notamment dans des bassins d'emploi excentrés, font part de leur intérêt pour une politique permettant de **développer des centres de visioconférence**, facilement accessibles aux entreprises qui pourraient éviter un certain nombre de déplacements.

De manière générale, comme le montrent différentes réalisations et différentes réflexions sur le coworking et les nouveaux espaces de travail, **les CCI estiment qu'une part significative de l'activité se concentrera à l'avenir dans des tiers lieux**, avec une transformation des modes de travail. Cette évolution est une opportunité historique pour de nombreux territoires qui peinent aujourd'hui à attirer des activités économiques. Mais cette opportunité ne pourra se concrétiser que si ces territoires sont parfaitement connectés.

Les CCI sont convaincues qu'un aménagement du territoire efficace et équilibré au sein de la région passe par un encouragement à la **création d'espaces de coworking (Fab labs et autres) dans des villes, petites ou moyennes**, afin d'éviter à certains professionnels de déménager dans les grandes agglomérations ou de venir y travailler quotidiennement pour y trouver les services dont ils ont besoin. **Ceci doit être un des axes d'action prioritaires du SRADDET.**

Thème n°3

Le foncier économique, une question centrale

Assurer le développement économique de tous les territoires de la région Auvergne-Rhône-Alpes est l'un des enjeux du SRADDET. Dans cet esprit, le rôle des Pouvoirs Publics, et plus particulièrement de la Région, est de créer un environnement favorable au développement des activités des entreprises. Les CCI souhaitent que l'action publique continue davantage encore à compléter et encourager l'initiative privée. En complément des priorités déjà identifiées sur la desserte des territoires, qu'elle soit physique (transport mais aussi eau, énergie...) ou numérique, ou sur la formation, les chefs d'entreprise recommandent un effort particulier sur le foncier économique disponible pour l'accueil et la croissance des entreprises.

La question du foncier économique doit être une question centrale du SRADDET.

Au-delà des **tiers-lieux** qui viennent d'être évoqués, les CCI souhaitent en particulier souligner plusieurs éléments :

- Il est indispensable que le SRADDET s'efforce de **développer le foncier économique dans l'ensemble des territoires, y compris les espaces ruraux, et en favorisant une diversité d'offres**, sachant que l'ambition économique d'une région puissante comme Auvergne-Rhône-Alpes ne peut se limiter à quelques secteurs d'activités économiques mais doit porter sur toutes les activités : ensemble des branches industrielles, tourisme, BTP, tertiaire supérieur, logistique... etc.

- **En matière de foncier économique, la logique d’offre est fondamentale.** Des terrains de qualité doivent être immédiatement disponibles pour répondre à la diversité des demandes des entreprises. Il faut que les acteurs de l’aménagement restent en veille permanente afin d’adapter en quantité et qualité l’offre disponible pour répondre aux besoins des entrepreneurs qui peuvent évoluer très rapidement, en fonction des marchés ou des évolutions technologiques. Il est constaté par les acteurs locaux qu’aujourd’hui dans certaines zones, le foncier disponible est insuffisant pour répondre aux besoins avérés des entreprises. C’est notamment le cas en zones urbaines denses et dans les espaces de montagne où le foncier aménageable est limité. La Haute-Savoie, par exemple, cumule ces deux types de difficultés.
- **Concernant les espaces d’activités existants, il est fondamental que le SRADDET permette de préserver leur vocation économique, au sein d’un environnement de qualité.** L’expérience montre que trop souvent ils sont progressivement « rejoints par la ville », ce qui est source de conflits de voisinage préjudiciables à l’activité des entreprises. Le phénomène est particulièrement aigu pour les activités dites « à risques ». Il faut être conscient que ce grignotage du foncier d’activités par l’habitat peut même aboutir à la délocalisation de sites d’entreprises dans d’autres régions, voire à l’étranger, alors qu’elles auraient pu se développer en Auvergne-Rhône-Alpes. Il faut permettre aux entreprises qui souhaitent se développer sur place de pouvoir le faire, en évitant par exemple des règles d’urbanisme trop contraignantes empêchant toute extension de bâtiment.
- **La création de nouveaux espaces d’activités apparaît indispensable** pour répondre au dynamisme régional actuel et recherché pour l’avenir pour l’ensemble des zones géographiques. L’offre existante encore disponible n’est en effet pas forcément suffisante mais aussi pas toujours adaptée aux nouvelles demandes des entreprises. **Les nouvelles zones d’activités doivent être conçues de manière à optimiser l’usage du foncier.** Il est essentiel que cette nouvelle offre foncière soit raisonnée dans l’espace et dans le temps (plan à moyen-long terme), avec le double objectif de **limiter les prélèvements et de prévoir la réservation et la préservation d’espaces.**
 En outre, il serait intéressant que le SRADDET impulse la création de zones **d’activités d’excellence environnementale** sur la région, en mettant notamment l’accent sur l’innovation en matière de construction durable. L’enjeu, suivant la taille et la nature des zones, est de prendre en compte les services à offrir sur place ou à proximité, la qualité de leur desserte (et son impact sur les territoires proches), les équipements et services qui permettront la mise en place de pratiques vertueuses en termes de développement durable et d’écologie industrielle et territoriale (EIT) : performance énergétique, gestion des déchets, qualité technique et architecturale du bâti, réversibilité dans le temps des constructions et des terrains... etc.
- **Les exigences de performances économique, sociale et environnementale ne doivent pas se traduire par le renforcement des contraintes réglementaires ou économiques.** Certains acteurs locaux souhaitant développer des projets disent se heurter à une forte **complexité administrative**, avec une multiplication des études préalables exigées lors de la création de zones d’activités ; ils déplorent surtout leur caractère itératif tout au long de la procédure, avec des demandes administratives répétées concernant la même problématique. Il apparaît essentiel, pour ne pas freiner le développement territorial, que les Pouvoirs Publics - Etat et Collectivités - aient le souci de proposer aux investisseurs, dès le départ d’un projet, une vision d’ensemble coordonnée des procédures à suivre et des études à conduire.

- Pour un certain nombre d'activités spécifiques, compte tenu notamment des forts enjeux d'inscription dans l'espace qui s'y attachent, **le SRADDET devra prévoir des schémas de cohérence**, en liaison avec l'ensemble des acteurs territoriaux et des représentants des entreprises afin de faciliter et guider efficacement l'implantation des nouvelles activités sur le territoire. C'est le cas pour les activités logistiques qui présentent des caractéristiques particulières : besoin de grandes parcelles de foncier, nécessité d'une desserte de transport plurimodale de qualité, forts besoins en main d'œuvre...
- **Le SRADDET devra porter une attention particulière à la question des friches et de leur réutilisation.** L'évolution naturelle des entreprises conduit inévitablement à l'abandon de certains bâtiments et terrains. Dans une logique de développement durable, la **réversibilité du foncier** peut constituer une nouvelle forme de mise à disposition du foncier économique, sachant qu'elle ne peut pas s'appliquer partout ; elle n'est notamment guère adaptée aux entreprises patrimoniales.
- Les responsables économiques attirent l'attention sur la nécessité **de laisser une place au foncier économique sur les zones les mieux desservies** par les transports. Ils soulignent l'importance du réseau routier secondaire pour accéder à de nombreuses zones d'activité et l'importance de l'ouverture de nouveaux échangeurs autoroutiers (par exemple sur l'autoroute A43 dans le Nord Isère) afin de « rapprocher l'autoroute » de certains territoires et certaines zones économiques.

Thème n°4

Favoriser l'attractivité du territoire par différentes politiques particulières, sectorielles, thématiques ou ciblées sur des espaces à enjeux

Le SRADDET a pour ambition de définir les principes permettant d'assurer l'aménagement, le développement durable et l'égalité des territoires. Par essence, ces questions obéissent à des logiques transversales et ne renvoient pas uniquement à des politiques spécifiques. Elles doivent être des **préoccupations constantes qui guident la définition de l'ensemble de l'action publique**. Les succès - ou les échecs - futurs vont résulter avant tout des différentes politiques sectorielles, et de leur application spatiale, menées par la Région et l'ensemble des acteurs publics.

Le SRADDET doit venir en appui de la mise en œuvre sur les territoires du SRDEII et du SRESRI, les deux politiques régionales adoptées par le Conseil régional en 2017.

Pour citer un exemple essentiel, en lien avec le SRESRI, on peut relever que la **localisation retenue pour les établissements d'enseignement supérieur et de recherche - mais aussi pour les lycées et les collèges** qui sont un déterminisme fort du choix résidentiel de nombreuses familles - joue un rôle clef dans la plus ou moindre grande attractivité des territoires. C'est aussi le cas, les chefs d'entreprise le soulignent fortement, **des formations professionnalisantes**. L'existence, au niveau d'un bassin de vie, de formations adaptées aux besoins des entreprises locales - et co-construites avec elles - est un atout déterminant dans le développement des territoires.

Cet enjeu d'aménagement équilibré et durable des territoires doit être affirmé avec force par le SRADDET et celui-ci doit prévoir les procédures qui permettent qu'il soit pris en compte dans l'ensemble des actions de la Région et des Collectivités. C'est ainsi, par exemple, que les coûts de construction et de fonctionnement de tous les équipements publics d'une certaine importance pourraient être appréciés en prenant en considération leur impact sur l'aménagement du territoire et le développement durable.

Dans ce contexte, les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes souhaitent souligner, sans ordre préférentiel, l'intérêt des recommandations suivantes :

- Concernant la **structuration de filières d'excellence spécifiques** - qui est un axe majeur du développement économique de la région - **le SRADDET doit définir une politique régionale qui encourage des démarches territoriales locales et, si besoin, assure la cohérence et la complémentarité de projets locaux portant sur les mêmes filières.** C'est particulièrement vrai dans la logique des pôles de compétitivité et autres clusters. Au niveau fin des territoires, la structuration des filières doit être recherchée, en lien avec les acteurs et les professionnels. Il est fondamental que le SRADDET favorise le repérage des filières en devenir et la fédération des acteurs, afin de répondre concrètement aux besoins spécifiques des entreprises.
L'action du SRADDET doit être guidée par le souci d'aider des territoires régionaux à rejoindre, à bénéficier ou à alimenter les dynamiques enclenchées par d'autres territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes (logique de « ruissellement »). Le SRADDET doit en même temps veiller à ce que le développement des filières ne se polarise pas au niveau des seules métropoles ; il doit permettre l'émergence de projets structurants et novateurs dans l'ensemble des territoires, y compris les plus excentrés. A titre illustratif, on peut citer l'action en matière de numérique menée dans le Cantal autour du Centre National de Formation au Très haut Débit.
- Son objectif fondamental étant d'accroître l'attractivité du territoire, **il importe que le SRADDET comporte aussi un volet « politique d'image et de promotion ».** Ceci est essentiel pour le tourisme et l'agroalimentaire, mais plus généralement pour l'ensemble des activités économiques, à la fois pour attirer des investisseurs et faciliter l'activité des entreprises régionales à l'extérieur. Il convient de définir une politique stratégique de **marques territoriales** qui permette de « vendre » Auvergne-Rhône-Alpes dans son ensemble (logique de « marque ombrelle »), tout en valorisant les spécificités exceptionnelles reconnues des différents terroirs qui la composent (exemples : le Mont Blanc, Lyon, l'Auvergne). Il convient néanmoins de ne pas multiplier le nombre de marques territoriales pour conserver un marketing territorial efficace.
- Au-delà d'actions spécifiques de communication, l'affirmation de l'image de marque de la région passe par l'accueil d'institutions ou de manifestations de dimensions nationale et mondiale, dans les domaines économique, social et culturel. Les CCI soulignent que le renforcement et le soutien à des **rencontres professionnelles, salons, séminaires et grandes manifestations sont un fort vecteur d'image et une source de retombées économiques importante pour la région et ses territoires.** L'affirmation d'Auvergne-Rhône-Alpes sur ce marché nécessite une politique ambitieuse et coordonnées des acteurs, tant au niveau du renforcement des équipements (parcs d'expositions, centres de congrès...), des moyens techniques et humains que des partenariats possibles entre structures concernées. Au-delà de la logique « événementielle », pour renforcer l'attractivité des territoires régionaux, le SRADDET pourrait utilement promouvoir la **réalisation ou le renforcement de grands projets structurants** dans différents territoires qu'ils soient à dominante touristique, recherche ou autres. A titre illustratif, on peut citer la Cité de la Montgolfière à Annonay.

- **Le SRADET doit définir des principes permettant de « fixer les populations », ce qui est la première condition à toute action de développement durable et équilibré des territoires.** L'atteinte de cet objectif fondamental suppose que perdure un socle minimal de services, et notamment de services publics, en milieu rural et dans les quartiers périphériques des agglomérations, notamment en matière d'éducation, de transport, de services de santé, de services postaux, d'activités culturelles ou sportives. La rentabilité financière ne peut pas être le seul critère de maintien des services publics dans les zones en difficulté et le développement des services privés doit être soutenu. Il est nécessaire de raisonner en termes de coût global pour la Collectivité. Pour diminuer les coûts, il convient de mettre en œuvre des solutions novatrices en suscitant des accords entre entreprises, professionnels et structures administratives. Pour, par exemples, développer la **télé médecine** ou la **multifonctionnalité**, en concentrant sur des structures existantes, privés ou publics, des services de natures différentes. Le **logement** doit faire aussi l'objet d'une attention toute particulière dans les zones en difficulté ; comme les services il participe en effet fortement à la **capacité d'un territoire à attirer des actifs**, et notamment des jeunes actifs. Beaucoup d'entreprises témoignent aujourd'hui de leur difficulté à recruter, à différents niveaux de qualification, compte tenu de la trop faible attractivité de leur territoire.

- Dans la même logique, les CCI souhaitent instamment que **le SRADET reconnaisse le commerce – et l'artisanat - comme un élément fondamental de la vie sociale et de la structuration des territoires**. Les tendances actuelles conduisent à la disparition de l'appareil commercial de proximité dans de trop nombreuses zones ; dans beaucoup de cas, on se trouve d'ores et déjà dans une situation de désertification demandant une action de reconquête. Le commerce et l'artisanat doivent faire l'objet d'une attention toute particulière pour les emplois et les activités qu'ils représentent, mais aussi parce qu'ils sont un **pilier fondamental de toute politique de développement des territoires**. **Le SRADET doit donc promouvoir l'équilibre entre les pôles commerciaux et le renforcement commercial des centres-bourgs pour un maillage de l'ensemble du territoire**. C'est une priorité pour les CCI et elles sont engagées auprès des Collectivités locales et des entrepreneurs pour faciliter le maintien ou la création d'activités commerciales : aide à l'élaboration des schémas d'urbanisme commercial, aide à la reprise de locaux ou d'activités existantes, conseil auprès des chefs d'entreprise...

- **Les CCI souhaitent que le SRADET trace un cadre permettant de maintenir et de développer l'activité agricole régionale dans une logique de filières valorisant les spécificités des territoires**. Agriculture et entreprises agroalimentaires sont en effet l'un des moteurs clefs du développement dans le monde rural et représentent toujours un des premiers enjeux de pérennité des espaces ruraux. Via le maintien de populations, la **filière agroalimentaire et la filière bois** contribuent au développement d'autres activités économiques et notamment le tourisme et les activités artisanales ou industrielles. Dès lors, des politiques structurantes sont nécessaires en matière de politique foncière, de gestion de l'eau, de développement de la pluriactivité pour les agriculteurs et leur familles, d'aide à la réorientation des cultures et de l'élevage vers des modes de production et de distribution plus en phase avec les attentes sociétales et le pouvoir d'achat des consommateurs. Naturellement, il faut souligner les possibilités évidentes de **valorisation conjointe de l'agriculture et du tourisme**, notamment dans les zones de montagne, à travers le développement des produits du territoire, dans une logique de circuits-courts, qu'ils soient agricoles ou agro-industriels.

- L'avenir de nombreux territoires ruraux mais aussi de centres urbains de petite taille passe pour une large partie par le **développement du tourisme et de l'économie résidentielle**. Il convient de tirer au mieux partie de l'atout touristique dont disposent de nombreux espaces de la région, en favorisant notamment l'amélioration des structures d'accueil. Les CCI tiennent ainsi à mettre l'accent sur la nécessaire modernisation et le développement de l'hôtellerie familiale et indépendante. De plus en plus à la recherche « d'authenticité » et de confort, les touristes, tant français qu'étrangers, doivent trouver satisfaction auprès de cette hôtellerie indépendante.
- **Le SRADDET doit afficher comme priorité, en lien avec le SRDEII, le soutien aux entreprises qui s'engagent dans la transition énergétique et écologique**, dans une logique territorialisée. Nombreux sont les chefs d'entreprise engagés dans des démarches de développement durable. Il faut **soutenir l'engagement volontaire en conciliant les exigences de compétitivité avec les exigences sociales et environnementales**. C'est ainsi que les TPE-PME ont besoin de l'adoption de **calendriers réalistes** pour la mise en œuvre de nouvelles mesures ; par exemple pour le rythme de renouvellement des flottes de véhicules industriels dans le cadre des plans de protection de l'atmosphère et des ZLE.
- **Le SRADDET doit soutenir les principes de l'écologie industrielle et territoriale (EIT)**. L'EIT peut se définir comme un mode d'organisation interentreprises au niveau d'une zone d'activités, ou d'un espace géographique plus large, favorisant les échanges de flux (valorisation des déchets et des effluents notamment) ou la mutualisation de services ou d'équipements, voire de compétences. Dans ce domaine, les CCI se sont fortement investies sur les territoires, depuis plusieurs années, afin de proposer une offre de services structurée aux TPE-PME. Pour ce faire, elles s'appuient sur leur expertise technique et les programmes et outils qu'elles ont mis en place (visites énergie, participation à différentes expérimentations nationales en matière d'EIT, prédiagnostics flux relatifs aux déchets, à l'eau, à l'énergie, aux matières premières... etc.), mais aussi sur leur statut d'acteur de proximité, habitué à élaborer et mettre en œuvre des démarches collectives et à favoriser la mise en réseau des entreprises. Ces démarches - c'est un point essentiel - sont menées en lien avec les acteurs institutionnels et territoriaux et notamment les Collectivités locales qui sont nombreuses à souhaiter impulser des actions. Conduites avec les entreprises, en fonction de leurs besoins et possibilités, sans logique coercitive, **ces démarches sont un levier de croissance durable permettant à la fois de renforcer l'attractivité du territoire, d'assurer le développement économique et la transition écologique et énergétique et de favoriser l'ancrage territorial des entreprises, notamment industrielles.**
- **Le SRADDET doit permettre de promouvoir et soutenir le développement de nouveaux modèles d'économie circulaire** pour accroître la performance et la compétitivité des entreprises. Dans les pays développés ou industrialisés, le coût des matières premières est faible par rapport au coût du travail incitant peu à l'utilisation rationnelle ou raisonnée des ressources. Pour autant, les acteurs économiques doivent faire face à une pression accrue sur les ressources naturelles qui se matérialise par la raréfaction de certaines d'entre elles, l'augmentation des prix des matières premières, la volatilité des prix et les risques de ruptures d'approvisionnement. Faire évoluer le modèle économique actuel linéaire vers un modèle économique circulaire constitue pour les entreprises une opportunité pour réduire leur dépendance aux matières premières et développer de nouvelles perspectives de valeur ajoutée. Ainsi, l'économie circulaire peut constituer un **levier de croissance et de prospérité** à la fois :

- pour les entreprises, car, outre le bénéfice écologique, les démarches d'économie circulaire relèvent d'une logique économique d'optimisation : réduire à la source la consommation de matières, d'énergie et la production de déchets, générer des revenus par la vente de sous-produits et réaliser des économies d'échelles par la mutualisation...
 - pour les territoires, car les démarches d'économie circulaire s'inscrivent dans une stratégie de développement économique durable par la création de filières, d'activités et d'emplois, de services et d'équipements, par l'ancrage territorial des entreprises et la valorisation des ressources locales et le renforcement de l'attractivité du territoire.
- **Le SRADDET doit être porteur d'un plan d'accompagnement de la transition énergétique ambitieux et réaliste.** Les CCI, acteurs engagés, ont identifié deux axes qu'il conviendra de mener en parallèle. Le premier est celui de **l'aide aux entreprises dans la réduction de leur consommation**. Le second concerne le **développement de « nouvelles » filières énergétiques sur les territoires** : bois-énergie, bio-carburants, méthanisation, hydrogène, éolien, solaire... etc. Les chefs d'entreprise sont convaincus que le développement de ces filières peut avoir un **impact très positif sur le développement économique et la création d'emplois dans de nombreux territoires**, notamment en milieu rural. Toutefois, il ne faut ni sous-estimer ni surestimer l'apport possible de ces filières complémentaires, qui ont chacune leur pertinence. Les critères d'éligibilité aux soutiens publics doivent être construits de manière à ne soutenir que les **projets économiquement viables**. Leur développement doit impérativement prendre en compte tous les autres enjeux économiques, tels que la production de bois d'œuvre destiné à la fabrication d'objets ou la nécessité de préserver le foncier destiné à l'agriculture et à l'industrie.
- **Pour ce qui concerne les déchets, le SRADDET, à travers le PRPGD, doit garantir les capacités de traitement, d'élimination et de stockage des déchets des activités économiques (DAE).** C'est une question essentielle pour nombre d'entreprises en lien étroit avec la problématique d'aménagement du territoire et notamment le principe de proximité du traitement des déchets et d'optimisation des transports. Les professionnels du BTP, par exemple, sont en attente de la création de zones de stockages de déchets inertes dans différents territoires, afin d'éviter le transport de ces déchets sur de longues distances. La planification des espaces réservés est indispensable pour faciliter l'émergence et la faisabilité de projets privés souvent difficiles à implanter, ou même à agrandir, compte tenu des réticences des populations environnantes.
- De manière générale, **le SRADDET doit garantir une approche convergente de la croissance des activités économiques et de la préservation de l'environnement et de la biodiversité.** Un équilibre doit être trouvé dans les usages de l'eau (à titre d'exemple on peut citer les réflexions menées au niveau de la rivière Allier), l'amélioration de la qualité de l'air, dans l'aménagement des zones d'activités et des grands équipements... etc. Beaucoup de progrès ont été faits ces dernières années. Les entreprises - ne serait-ce que parce que la qualité de l'environnement est un atout important pour l'attractivité de la région - sont prêtes à travailler à de nouvelles améliorations dans une démarche de progrès raisonnée.
- Les CCI soulignent que les **études d'impact sur l'environnement** des projets de développement économique sont indispensables. Elles observent qu'il conviendrait aussi, symétriquement, pour éclairer les décisions, de développer les **études préalables pour estimer les effets économiques et sociaux négatifs** que peuvent avoir l'introduction de nouvelles mesures contraignantes pour les entreprises (par exemples : mesures de restriction à la circulation des poids lourds ou mesures destinées à limiter les effets des risques naturels).

Certains sites ou espaces géographiques concentrent des enjeux majeurs ou très spécifiques. De plus, dans ces zones, l'action publique doit être menée dans un cadre particulier, compte tenu par exemples du rôle spécifique de l'Etat (DTA, maîtrise foncière à travers un de ses opérateurs...), de l'existence de métropoles ou, dans les zones frontalières, de la nécessité de nouer des partenariats avec des interlocuteurs étrangers.

Pour les CCI, il est légitime que le SRADDET prévoie et développe des politiques spécifiques pour certains espaces à enjeux particuliers. Pour n'en citer que quelques-uns, on peut mentionner :

- L'aménagement de la **plaine de Saint-Exupéry**, déjà évoqué dans la partie mobilité. Ce territoire central de la région doit être aménagé comme prévu par la DTA, avec la réalisation du foncier à usage économique et des infrastructures permettant de les desservir.
- **La partie française du Grand Genève**, dans l'Ain et la Haute-Savoie, avec notamment des enjeux d'infrastructures et de services de transport, de rééquilibrage des fonctions emplois et habitat de part et d'autre de la frontière et de développement de synergies économiques entre entreprises suisses et entreprises régionales.
- Les **zones de montagne**, avec notamment la problématique « des lits froids », de l'enneigement artificiel, de l'évolution de l'offre touristique des stations, de l'accès aux stations et villages de montagne...
- La **valorisation des espaces en bord de voie d'eau**, tant pour la logistique, le développement du transport fluvial, l'accueil des activités industrielles, les activités de loisirs et de tourisme... Les enjeux économiques sont importants et les CCI qui sont engagées dans la gestion de plusieurs ports fluviaux sont très attentives à cette question. Elles participent aux réflexions en cours sous l'égide du Conseil de Coordination Interportuaire et Logistique Méditerranée-Rhône-Saône. La logique de bassin étant très prégnante, il est de plus nécessaire que les SRADDET des différentes régions concernées s'articulent bien entre eux, de même, bien sûr, qu'avec l'action entreprise par l'Etat.

En conclusion

Quelques observations sur la mise en œuvre du SRADDET

Les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes, en tant que représentant des entreprises, et, à ce titre, partenaires des actions publiques territoriales, souhaitent terminer cette contribution par l'expression de leurs principales convictions, attentes et propositions, à la fois sur la définition et la méthode de mise en œuvre des recommandations du SRADDET :

- **Les entreprises, de par l'activité économique qu'elles génèrent, sont des acteurs du développement durable et de l'équilibre des territoires.** Le SRADDET, comme toute politique publique (SRDEII, SRESRI, etc...), doit veiller à créer les conditions permettant aux entreprises de prospérer au sein des territoires afin que leur performance soit non seulement économique mais aussi sociale et environnementale. Ce sont avant tout la richesse et les emplois créés directement ou indirectement par les entreprises qui attirent les populations au cœur des territoires, permettant ainsi d'engager dans la durée des actions et des modes de gouvernance en phase avec les améliorations sociales ou environnementales souhaitées.

- **Les entreprises, notamment pour leurs décisions d'investissement, ont besoin d'une visibilité temporelle longue de l'action publique.** Il importe donc que le SRADDET définisse clairement le rôle respectif de la Région et celui des autres acteurs publics (avec l'application du **principe de subsidiarité**), favorise au maximum la **permanence de l'action publique**, et affiche, pour les mesures les plus concrètes, des échéances calendaires, avec, si nécessaire, des étapes.
- **Le SRADDET doit permettre le dépassement des contraintes et freins induits par les limites administratives.** Cela doit être le cas à l'échelle infra régionale, en favorisant les coopérations entre les acteurs locaux, ainsi qu'à l'échelle supra régionale : coopérations transfrontalières, coopérations avec les régions voisines avec lesquelles Auvergne-Rhône-Alpes partage des enjeux majeurs (Massif central, axe Saône-Rhône et au-delà la zone méditerranéenne, espace alpin, Bourgogne-Franche-Comté et au-delà le Grand Est...).
- La mise en œuvre du SRADDET, et des différentes procédures d'aménagement notamment en matière d'urbanisme, passe par des démarches, plus ou moins formalisées, de **consultation publique**. Les CCI expriment le vœu **que les représentants du monde économique y soient étroitement associés** et sont prêtes, pour cela, à mobiliser les responsables d'entreprise à l'échelle géographique nécessaire.
- **Les CCI souhaitent que le SRADDET prévoie des actions auprès du Grand Public pour favoriser l'acceptabilité sociale des projets structurants retenus,** notamment en matière d'infrastructures et de foncier à vocation industrielle ou logistique.
- **Les CCI souhaitent que le SRADDET prévoie la mise en place d'observatoires, d'outils de suivi et de démarches d'évaluation** afin, si nécessaire, de renforcer ou de réorienter l'action publique. C'est notamment le cas pour les questions touchant au transport, au numérique, au foncier ou à l'énergie. Il est indispensable que les collaborations à nouer ou à développer entre l'ensemble des acteurs du développement territorial se fassent sur la base d'une information précise et partagée, qui sur beaucoup de sujets devra être portée à la connaissance des citoyens.
- Les orientations du SRADDET vont se concrétiser à travers de nombreuses actions portées par les Collectivités et autres responsables du développement territorial. **Les CCI, en liaison avec l'ensemble des acteurs publics et les autres représentants de la communauté des entreprises, sont prêtes à apporter leur concours pour de nombreuses actions de terrain demandant à informer, représenter, fédérer, associer les entreprises ou à leur apporter un appui particulier.** Les CCI sont en effet un acteur de proximité à l'écoute des professionnels et sont chargées de l'interface entre ceux-ci et les Pouvoirs Publics : elles sont habituées à travailler en équipe avec les acteurs locaux du développement, dans des milieux géographiques divers, allant de la métropole de Lyon aux territoires ruraux isolés, tant sur des thématiques pointues que transversales.