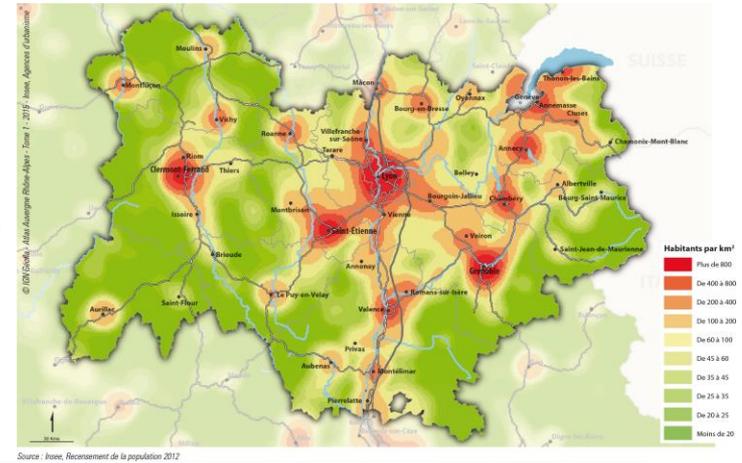
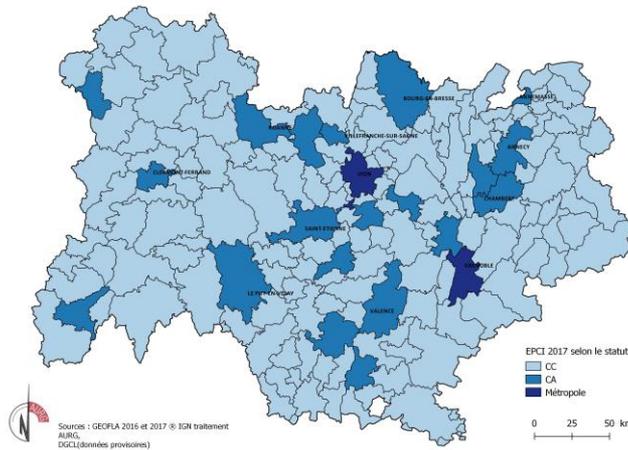




Comité syndical de l'EP SCoT de la RUG du 8 mars 2017

Département de l'Isère – salle Europe

- **Suites du séminaire du 10 février 2017**
- **Chantier co-voiturage**
- **Lancement d'une réflexion sur la logistique dans la grande région de Grenoble**



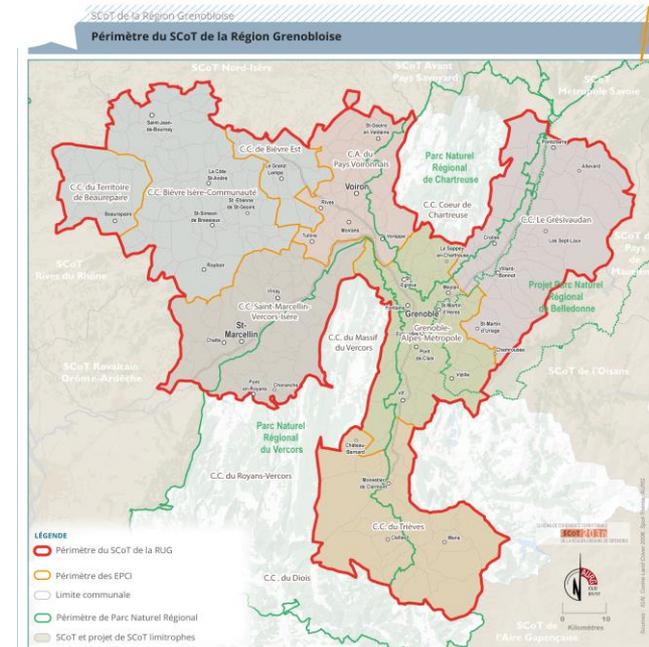
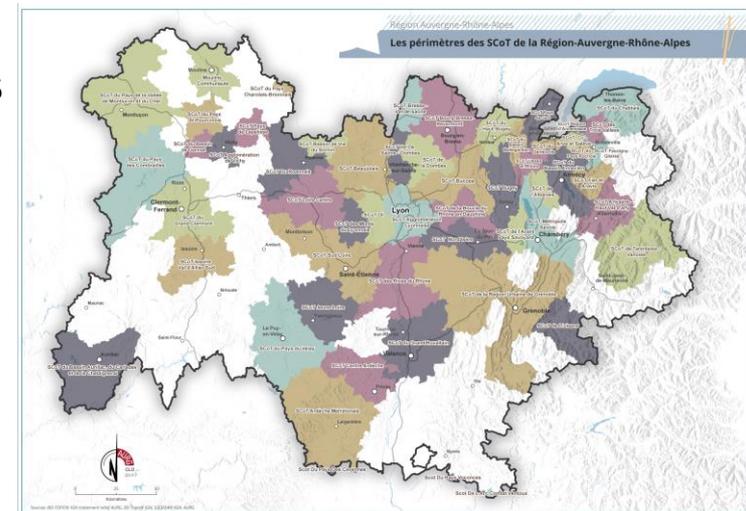
Retour sur le séminaire SCoT et métropolisation

- 1 / Déroulement de la matinée
- 2 / Sujets abordés
- 3 / Quels enseignements et questionnements sur le fond ?
- 4 / Quelques questionnements sur la forme

Sommaire de la matinée

- **Le fait métropolitain et les rapports avec les territoires voisins : une question pour les « centres et les franges » du SCoT**
 - Eclairages sur le fait métropolitain
 - Inter SCoT Lyonnais
 - Inter SCoT / PNR Sillon Alpin
 - Tour de table

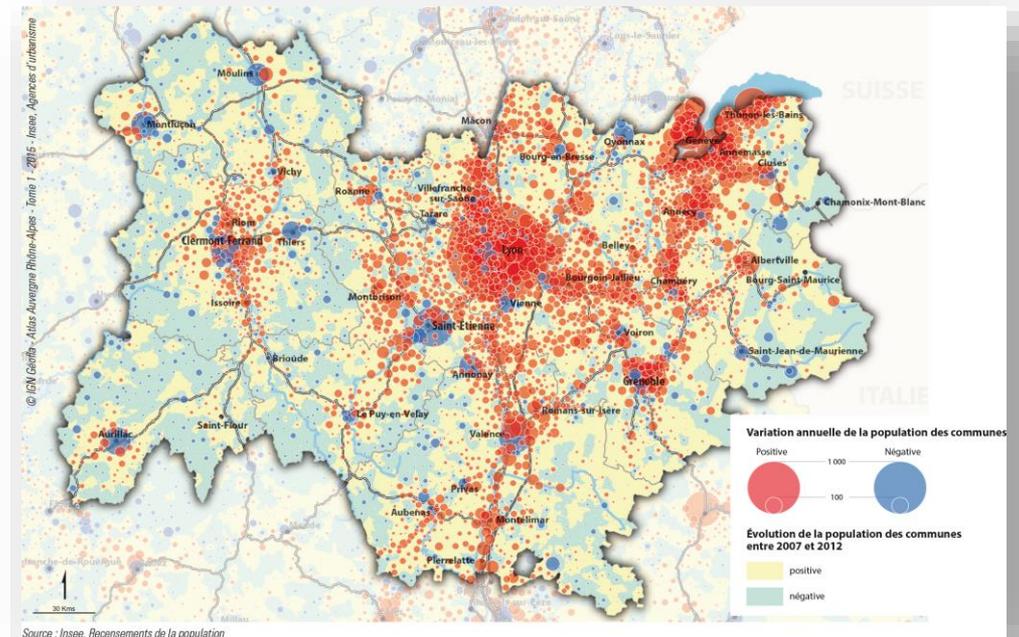
- **Opportunités et modalités d'un travail entre territoires de la région grenobloise : pôle métropolitain ? Actions à géométrie variable ? EP SCoT ?**
 - Actions inter territoriales en cours et rappel du protocole de mise en œuvre du SCoT
 - Pistes ouvertes par le SCoT Sud 54 (Nancy)
 - Tour de table



Fait métropolitain >> Benoît Parent de l'Agence d'urbanisme

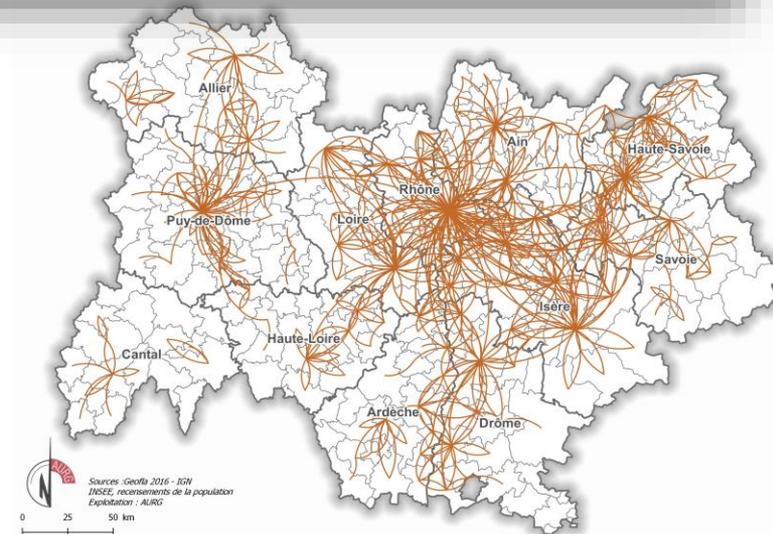
■ Éléments d'éclairages des dynamiques à l'œuvre sur AuRA :

- Évolutions des couvertures en SCoT, de la carte des EPCI
- évolutions démographiques et des emplois
- État des revenus d'activités et des taux de pauvreté
- Flux domicile-travail à l'échelle d'AuRA, au sein de la région grenobloise (entre EPCI), entrant dans la RUG et sortant de la RUG



■ Reconnaître le fait métropolitain :

- de la description du processus connu de concentration de la population et des emplois, de spécificité du lien centre-périérie...
- ... à l'intégration de processus différents : échanges, réseaux coopérations, innovations, créations de richesses



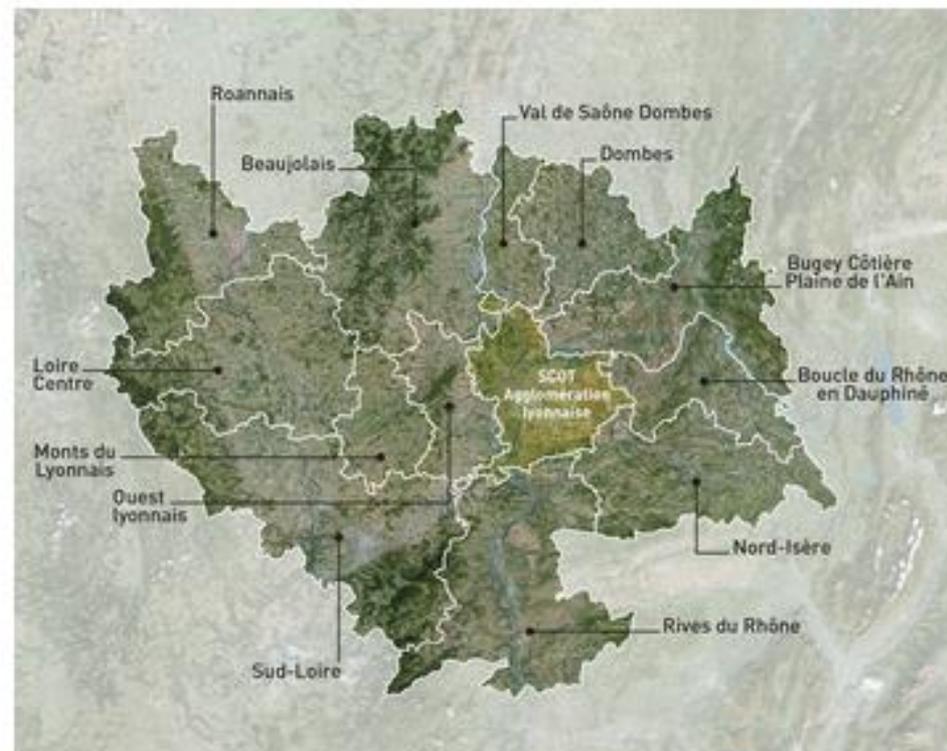
Inter SCoT Lyonnais >> Emmanuel Giraud du SEPAL

■ SCoT SEPAL et aire métropolitaine lyonnaise

- **Un SCoT de l'agglomération lyonnaise « étroit »** : 74 communes, 2 EPCI, 1 400 000 habitants, 715 000 emplois, nombreux pôles de recherche, 7 pôles de compétitivité labellisés, 145 000 étudiants
- **Une aire métropolitaine vaste** : 1 000 communes, 3.2 millions d'habitants, 1.4 millions d'emplois. L'agglomération lyonnaise représente : 6% du territoire 50% de la population et 50 % des emplois.

■ Inter SCoT et projet métropolitain

- **Démarche initiée en 2002 et officialisée en 2004 par la signature d'une convention** entre les 13 SM SCoT > articulation des projets de planification
- Rencontre des présidents 1 X/an et comités techniques toutes les 6 semaines (chefs de projet SCoT, DREAL, Région, Pôle métropolitain)
- Animation par le réseau des agences d'urbanisme (200 000 € financés au prorata population/SCoT)
- Mise en cohérence des orientations d'aménagement sous la forme **d'un chapitre commun, dans chaque SCoT, du projet métropolitain**
- **Démarche de coopération** : échanges, coopérations, innovations. Ex. : **Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité** de 2013

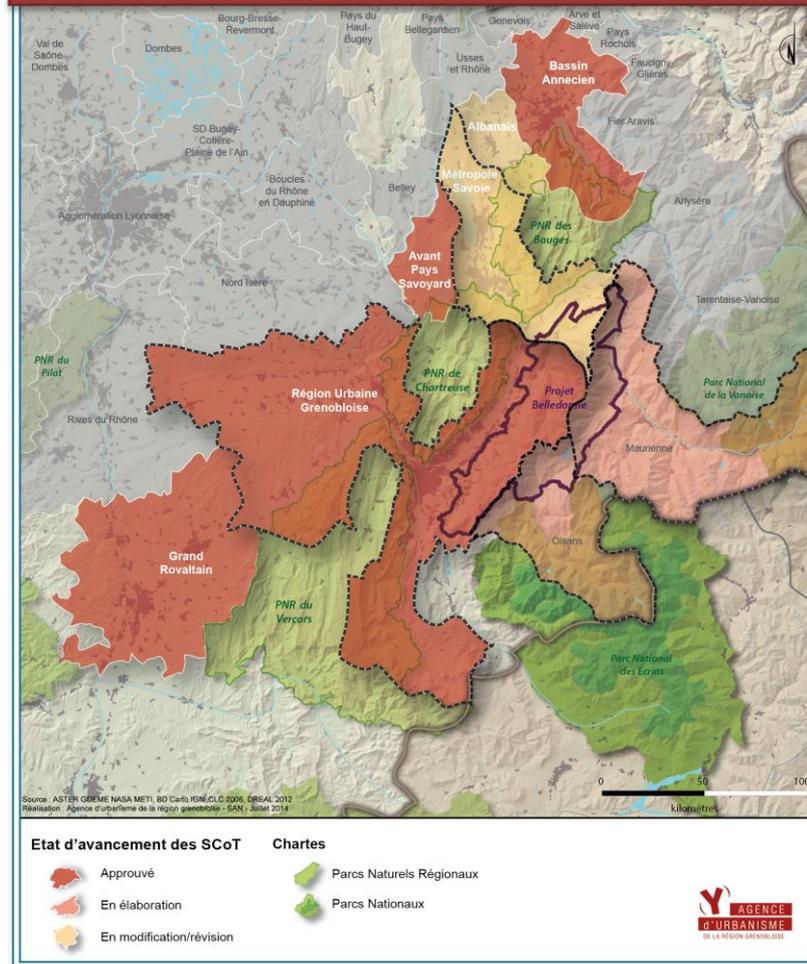


Inter SCoT PNR >> C. Buevoz et F. Pontoire de l'AURG, I. Dunod d'ASADAC-MDP

- **Origine** : poursuivre les travaux initiés de la démarche Inter SCoT - PNR du Sillon Alpin (2006/2010)
- **Démarche**
 - Analyse des thématiques transversales des documents-cadres (DOO des SCoT et contenus des chartes de parc) : habitat, espaces économiques, agriculture/forêt, TVB.
 - Entretiens auprès des territoires
- **Enseignements** : un cadre de dialogue à établir entre maîtrises d'ouvrage SCoT / PLUi et Parcs face :
 - aux besoins d'articulation des démarches notamment sur les « zones de recouvrement », dans le contexte d'élaboration des PLUi et de révision des Chartes
 - aux évolutions liées au « SCoT intégrateurs » (fin de la compatibilité directe PLU(i) / Chartes) et aux contenus des futures Chartes et SCoT à construire... ensemble ?
- **Quelles suites à la démarche ?**
 - Vers des relations et instances de discussions plus formelles entre SCoT (vallées) et Parcs (Montagne) ? Vers un InterSCoT-PNR structuré ?
 - Vers une instance de dialogue interterritoriale pour une contribution collective à la Région en vue du SRADDET ?

6 SCoT, 3 PNR, 1 projet de PNR

Que rapproche ces territoires ? Quelles thématiques se répondent « en miroir » entre territoires de vallée et cœurs de parcs ?



Actions inter territoriales >> Murielle Pezet-Kuhn de l'Agence d'urbanisme

■ Rappels sur le projet de protocole de mise en œuvre du SCoT de 2013

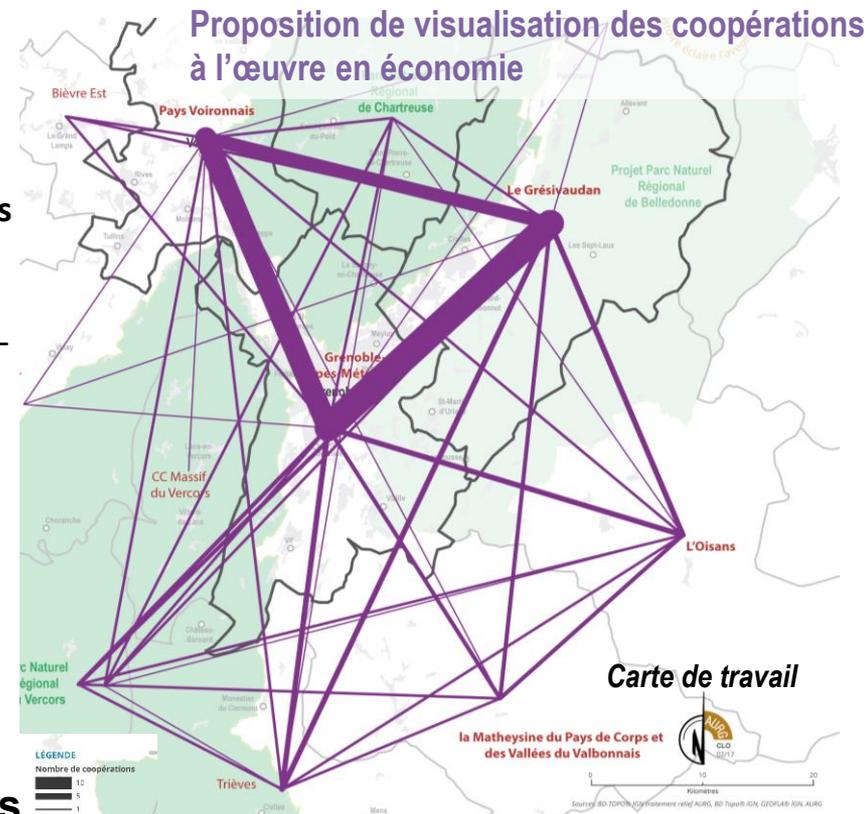
➤ Engagements généraux communs :

1. S'approprier le SCoT : « **Faire entrer le SCoT dans les territoires** »
2. Evaluer l'efficacité du SCoT
3. Evaluer la compatibilité avec le SCoT des POS/ PLU – PLH – PDU
4. « **Se donner les moyens de faire** » sur habitat, économie, commerce, déplacements, ressources naturelles, agricoles et forestières, qualité de vie

➤ Responsabilités de chacun sur ces 4 champs pour garantir la cohérence des politiques publiques et l'articulation entre les logiques de planification et de projet : EP SCoT, EPCI, ingénierie technique.

■ Repérage des nombreuses initiatives d'actions interterritoriales

- Un long historique de planification à large échelle
- Des initiatives de coopération autour du Sillon Alpin
- Une accélération de coopérations inter territoriales mais sur des champs souvent sectoriels :



- ✓ Economie : participation commune à différents salons (MIPIM, Moutain Planet...), au pôle de compétitivité Minalogic, mutualisation d'équipements agro-alimentaire...
- ✓ Environnement, déplacements, aménagement du territoire

SCoT Sud 54 >> Hervé Nadal et Vincent Cuffini-Valero de MENSIA

Les déterminants du développement des coopérations : le cas du Sud54

✓ L'élaboration du SCoT, une démarche qui a permis :

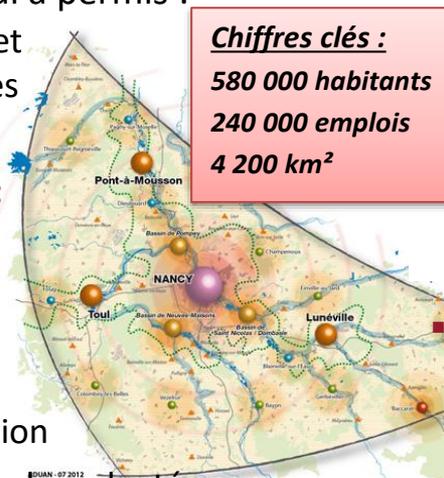
- de renouveler le regard sur le territoire et mettre en évidence les interdépendances
- de consacrer des thématiques partagées
- **de créer une scène politique commune: la « coopérative des 20 »**

✓ L'identification

- les limites de l'exercice
- des sources d'optimisation et mutualisation
- des échelles et modes d'intervention les plus adaptés par politique publique
- et le partage des données financières des EPCI

Chercher le type de valeur ajoutée attendu avec des réponses claires et concrètes

- **Coordination** : faire mieux avec ce que l'on a, faire mieux ce que l'on fait déjà en le faisant ensemble
- **Union** : faire +, avec + de moyens car unis à la bonne échelle
- **Innovation** : faire autrement, avec de nouveaux modèles, en partageant et diffusant l'innovation dans différents domaines



Exemples de cas des solutions concrètes et pragmatiques adoptées par les territoires :

- ✓ Pôle métropolitain lyonnais
- ✓ Assemblée régionale du Genevois français
- ✓ Nantes métropole
- ✓ Toulouse métropole >> **annexe**

Ex. de solutions concrètes et pragmatiques en termes d'économie :

- ✓ Meilleure coordination de l'offre économique
- ✓ Coordination des actions en matière d'implantation d'entreprise
- ✓ Coordination d'actions de promotion, marketing territorial
- ✓ Développement coordonné de filières économiques

En termes de déplacements >> **annexe**

Enseignements, constats et questionnements en séance

- Où en est le **réseau des 8 villes** (pm : Lyon, Grenoble, Valence, Chambéry, Annecy, Bourg-en-Bresse, Roanne, Saint-Etienne) ? Ne faut-il pas le relancer et intégrer l'Auvergne?
- Ce qui caractérise Grenoble, ce ne sont pas les contraintes géographiques (risques, éloignement des flux) mais bien les **synergies entre acteurs, les projets...**
- **De nombreuses coopérations** inter-territoires existent déjà:
 - ✓ face à l'inadéquation des périmètres de production des politiques publiques des EPCI avec les besoins
 - ✓ Travailler ensemble n'est pas un choix, c'est une nécessité pour la vitalité économique
 - ✓ L'absence de pôle métropolitain ne se traduit pas par un manque de coopérations > **ne pas confondre les outils et les objectifs de relations inter territoriales**
- Le **contexte** de recomposition intercommunale et d'évolution des compétences des collectivités est **peu propice à penser le long terme**
- Sentiment désagréable d'être « **un territoire de frange** »

Particulièrement liés au SCoT

- Vaut-il mieux un Inter SCoT, qu'un grand SCoT?
- Le SCoT met en évidence les interdépendances et les thèmes d'action partagés (mobilité, développement économique, eau)
- Comment favoriser des espaces de dialogue entre EPCI ?
- Dépasser la perception du SCoT coercitif

Pistes de travail identifiées en séance

- « **Construire des coopérations réelles** »
 - ✓ La vision de long terme peut être nourrie par les temporalités courtes à travers **des sujets concrets de coopération** (sans nécessité de transfert de compétence) créant une culture commune. Ex. de la Métropole grenobloise à travers ses coopérations en termes d'énergie, de mobilité, de circuits courts, de relations à la montagne
 - ✓ Trouver les sujets de rapport « gagnant/gagnant » entre territoires, de complémentarités
 - ✓ **Les bases du dialogue inter-territorial** : les enjeux à partager, les intérêts communs à trouver, sortir des débats techniques.
 - ✓ Volonté affirmée de travailler avec les PNR Chartreuse et Vercors, mais aussi avec les territoires voisins : Nord-Isère, bassin chambérien, Rovaltain...
 - ✓ Dans les relations montagne / vallée, les coopérations dépendent des sujets de travail trouvés dans un processus pragmatique : agriculture, tourisme, eau
- Sortir de la confrontation à la problématique des franges en **excluant la nécessité de continuité territoriale** des périmètres de coopération
- **La mise en œuvre des SCoT trouve sa pertinence à travers les PLUi.**
- Pour monter des coopérations, les EP SCoT conviennent pour répondre aux objectifs partagés de renforcer les capacités « de voisiner », « d'habitabilité », de « vivre ensemble » et pas seulement de conforter l'attractivité territoriale

Quelques questionnements sur la forme

- Des interventions éclairantes... mais nombreuses et parfois trop courtes



Diminuer le nombre d'interventions ? Changer leur forme ?

- La configuration des lieux et l'exercice proposé :
 - a placé les élus en situation de réaction individuelle,
 - a généré peu d'échanges entre eux, peu de co-construction



Revoir le format de l'exercice ?

- Prévoir **des temps d'ateliers** pour aborder en plus petit nombre et en format de co-construction/ débat ?
- Prévoir un modérateur / animateur élu ?

Pour aller plus loin qu'un séminaire par an : quelques pistes à débattre

Enjeux

- Le SCoT et ses travaux de suivi et de mise en œuvre ne se suffisent pas à eux-mêmes... :
 - ... mieux les connecter aux conditions de la réalisation du SCoT : PLUi, PLH, PDU...?
 - ... mieux les connecter aux projets sur des thèmes inter-territoriaux prioritaires?
 - ... travailler aux échelles les plus appropriées ?
- Aider à asseoir des relations inter-territoires apaisées s'opposant à une logique de relations constructives ?

PISTES

1. **Inscrire, dans la durée, à travers le SCoT, une scène de débat inter-territoire**
2. **Voir l'EP SCoT comme une structure pouvant :**
 - **Porter opportunément des projets de coopération volontaire ?**
 - dans une logique de complémentarités par rapport aux compétences des EPCI
 - à des échelles à géométrie variable selon les sujets permettant d'inclure des collectivités non membres (PNR, Département, Nord-Isère...)
 - dans une logique d'allocation efficiente des ressources et de fléchage de crédits de contractualisation nécessaires au montage de ces projets
 - **Relancer l'Inter SCoT / PNR** >> par rapport à l'actualité des démarches de planification
 - **Organiser le partage d'un discours commun pour peser** dans la représentation du « Sud-Isère » au SRADDET, par rapport à l'Etat... ?
 - **Contribuer à conforter le lien avec les massifs ?**
 - **Construire le dialogue avec l'Inter SCoT Lyonnais ?**

Pour aller plus loin : quelques préalables à débattre

DES PRÉREQUIS

1. Une validation / un portage politique de la poursuite de la démarche et du rôle de l'EP SCoT
2. L'organisation d'un prochain séminaire pour élaborer une feuille de route afin :
 - d'identifier les besoins, sujets et projets potentiels à partager (communauté de destins)
 - de travailler au cadre de gouvernance et aux échelles les plus appropriées
3. Le fléchage de quelques crédits de lancement ISSUS : du contrat Métropolisation ? des contrats avec l'Etat, avec la Région ? de participations de membres de l'EP SCoT ?

EN ATTENDANT...

- Des besoins d'expertise technique?
 - Conforter l'interconnaissance des EPCI, PNR (notamment données fiscales et financières)
 - Identifier les sources d'optimisation et de mutualisation des politique publiques
 - Déblayer les thématiques phares à investiguer en termes d'observation, de projets court terme de coopération (co-voiturage, logistique...)
- Des besoins d'animation d'un dispositif remontant et participatif du type « controverses métropolitaines » ?

Annexe du retour sur le séminaire SCoT et métropolisation : extraits MENSIA

1 /

De nombreuses solutions pragmatiques : la mobilité, le cas du Genevois Français



Assemblée régionale de coopération
du Genevois français

► Des enjeux uniques :

- La plus forte croissance démographique d'Europe : + 10 000 habitants / an, chaque jour 15 nouvelles voitures en circulation
- Une prégnance du phénomène transfrontalier : 42% des actifs travaillent en Suisse

► Une feuille de route qui fixe un cap politique à moyen terme, constitutive du pôle métropolitain :

- Aller vers un Autorité Organisatrice de la Mobilité unique à l'échelle de l'ARC
- Devenir l'interlocuteur unique du Canton de Genève sur le développement et le financement des transports urbains (3 tramways et 2 BHNS en projet)
- Porter pour le compte des membres de nouveaux services à la mobilité : autopartage, covoiturage ...

► En attendant, des rôles clairement définis :

- **EPCI membres AOM** : organisation, gestion et exploitation des transports publics sur leurs ressorts territoriaux respectifs
- **EPCI membres non AOM** : études
- **Pôle métropolitain** : coordination des actions, études d'intérêt métropolitain, préfiguration d'une AOM

GRAND LYON LA MÉTROPOLE SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE

Pôle métropolitain

VIENNAGGLO CAPI PORTE DE L'ISÈRE

- ▶ **Un outil au service de ses membres pour soutenir la performance économique de l'ensemble du territoire métropolitain à partir de 3 axes de travail :**
 - ▶ **Promotion du territoire**
 - Le Pôle métropolitain assure la promotion économique du territoire en lien avec les Agences
 - ▶ **Diffusion des outils de compétitivité**
 - Trois sujets prioritaires : la robotique et les objets connectés, l'innovation constructive et le design
 - Deux types d'actions pour l'instant : le soutien aux concours étudiants, l'accompagnement des entreprises dans leurs projets d'innovation
 - ▶ **Permettre le développement des territoires à enjeux**
 - Identification et mise en œuvre d'une stratégie coordonnée sur deux territoires d'intérêt métropolitain : la plaine de St Exupéry et la Vallée du Gier

Le Pôle peut également s'appuyer sur l'ADERLY qui joue désormais le rôle d'agence de développement et d'attractivité économique de l'ensemble du territoire métropolitain

Les phénomènes de métropolisation connaissent des inscriptions territoriales variées



Un exemple de métropolisation « gagnant-gagnant »

► La métropole nantaise rayonne et nourrit les territoires environnants ...

– **Nantes Métropole, un moteur économique** : +8% / an masse salariale (2009 à 2012)

– **Une richesse diffusée** : 7G€ créés sur Nantes Métropole en 2012 dont 1,7 G€ sont diffusés sur le reste du département

► ... sans empêcher leur croissance économique

Un jeu d'interdépendance se dessine.

Les territoires environnants profitent du dynamisme nantais, accueillent des habitants, développent des services de proximité qui limitent l'évasion des revenus

► ... tout en appuyant une partie de son attractivité sur la qualité de vie des territoires environnants



Un exemple de métropolisation puissante qui profite aux habitants mais peu aux territoires

► La métropole toulousaine, connectée à l'économie-monde est en très forte croissance et nourrit les territoires voisins ... :

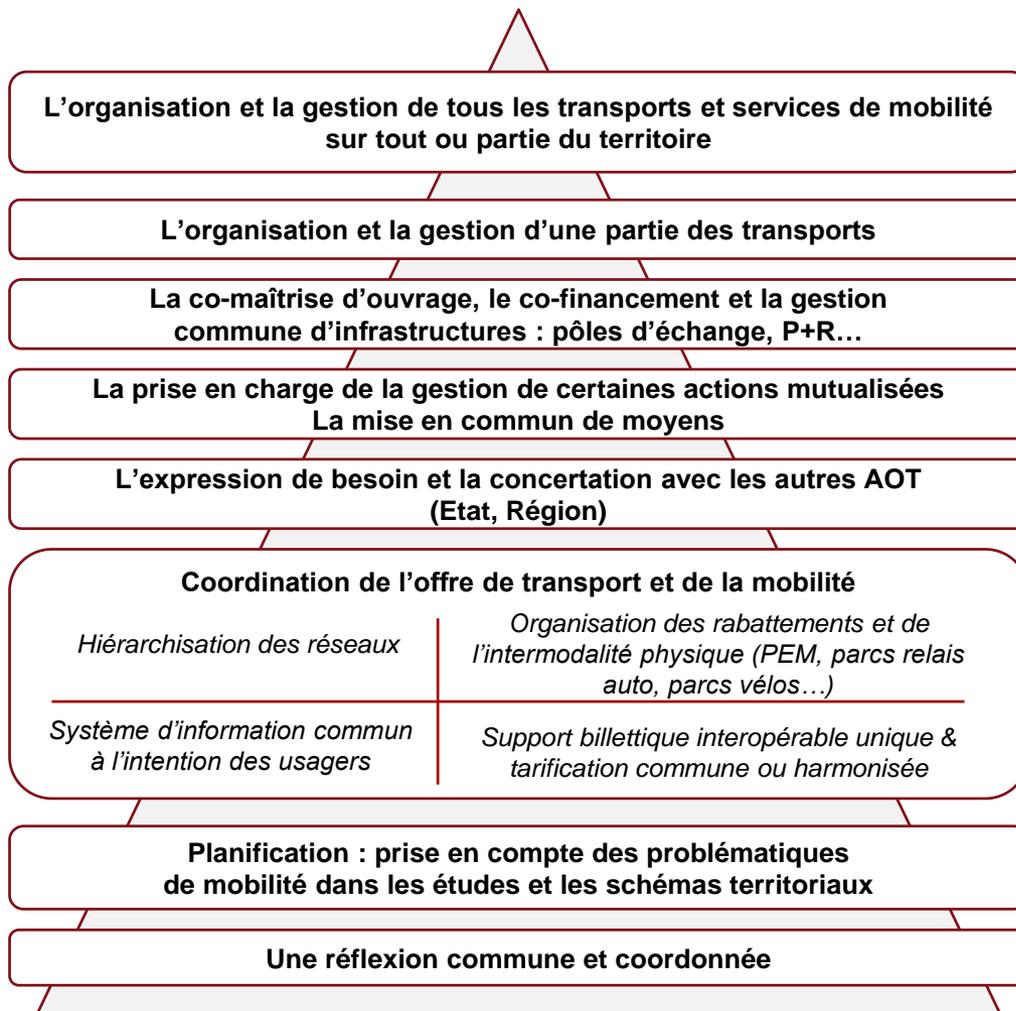
– **Toulouse Métropole, un moteur économique puissant** : + 9% / an masse salariale (2009 à 2012)

– **Une richesse largement diffusée** : 80% de la masse salariale versée en Haute Garonne est produite sur Toulouse Métropole

Une disjonction s'opère entre un cœur urbain dynamique et des territoires périphériques d'accueil résidentiel qui bénéficient de faibles retombées du fait de la faiblesse de leur tissu économique local

De nombreuses solutions pragmatiques : la mobilité, des solutions pragmatiques et adaptées à construire

Un niveau d'ambition partagé



Les outils institutionnels adaptés

AOM sur tout le territoire ou bien AOM inter-EPCI sur une partie seulement du territoire + SM SRU avec les autres AOM restées autonomes

Option 4

*Syndicat mixte SRU d'AOM et/ou d'AOT (Région)
Compétences facultatives*

Option 3

*Syndicat mixte SRU d'AOM et/ou d'AOT (Région)
Compétences obligatoires*

Option 2

Renforcement du SM de SCoT ou de coopération actuel

Option 1

SCoT et métropolisation à l'heure du développement des coopérations territoriales

- ▶ Des débats publics sur l'interaction SCoT / métropolisation souvent parasités par le fait que ces notions interpellent différents registres :

Différentes acceptions créatrices de confusion

SCOT

- Un document de planification territorial réglementaire
- Un projet de développement pour un territoire
- Un SM interterritorial qui porte des actions communes qui contribuent à sa mise en œuvre au-delà de la mission de gestion du document réglementaire
- Un espace de coordination et de régulation plus ou moins intenses

Métropolisation ?

- De nouvelles dynamiques territoriales, aux différentes échelles, et sous différentes formes, sous l'effet de la concentration de la production de richesse dans les grands centres urbains connecté à l'économie des échanges.
- Une nouvelle forme de l'urbanisation du monde dans une économie de plus en plus globalisée
- La traduction institutionnelle de l'évolution des relations de réciprocité entre territoires métropolitains et « métropolisés » ou l'accession au statut de Métropole par l'agglomération centrale

Des registres divers à intégrer pour permettre de questionner la capacité :

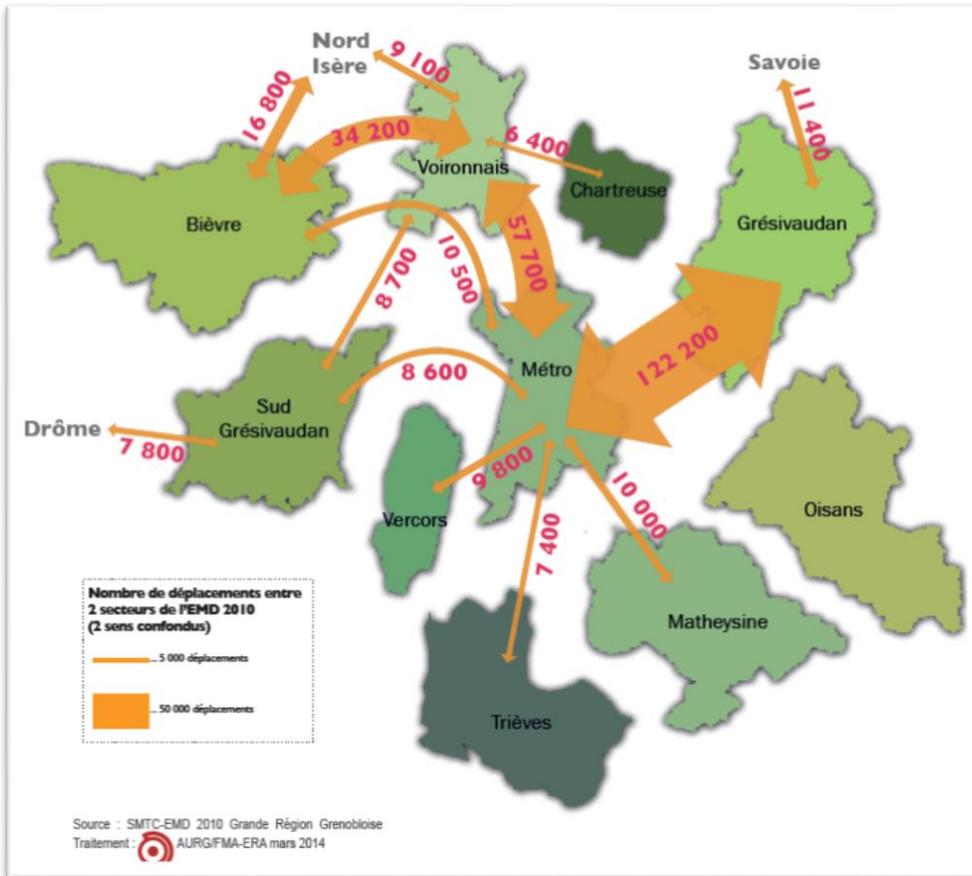
- ✓ ***des collectivités à répondre aux dynamiques territoriales rencontrées***
- ✓ ***d'un SCoT qui serait déconnecté des conditions de sa mise en œuvre***



Chantier covoiturage Commission déplacements

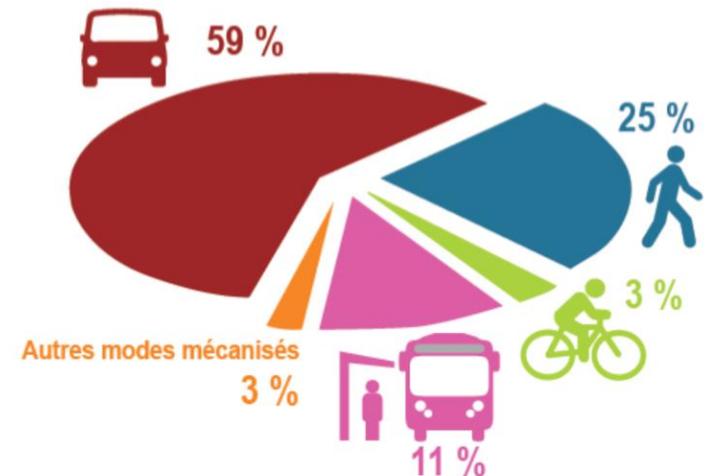
Elu référent : Luc rémond

Des déplacements quotidiens qui se font très largement en voiture

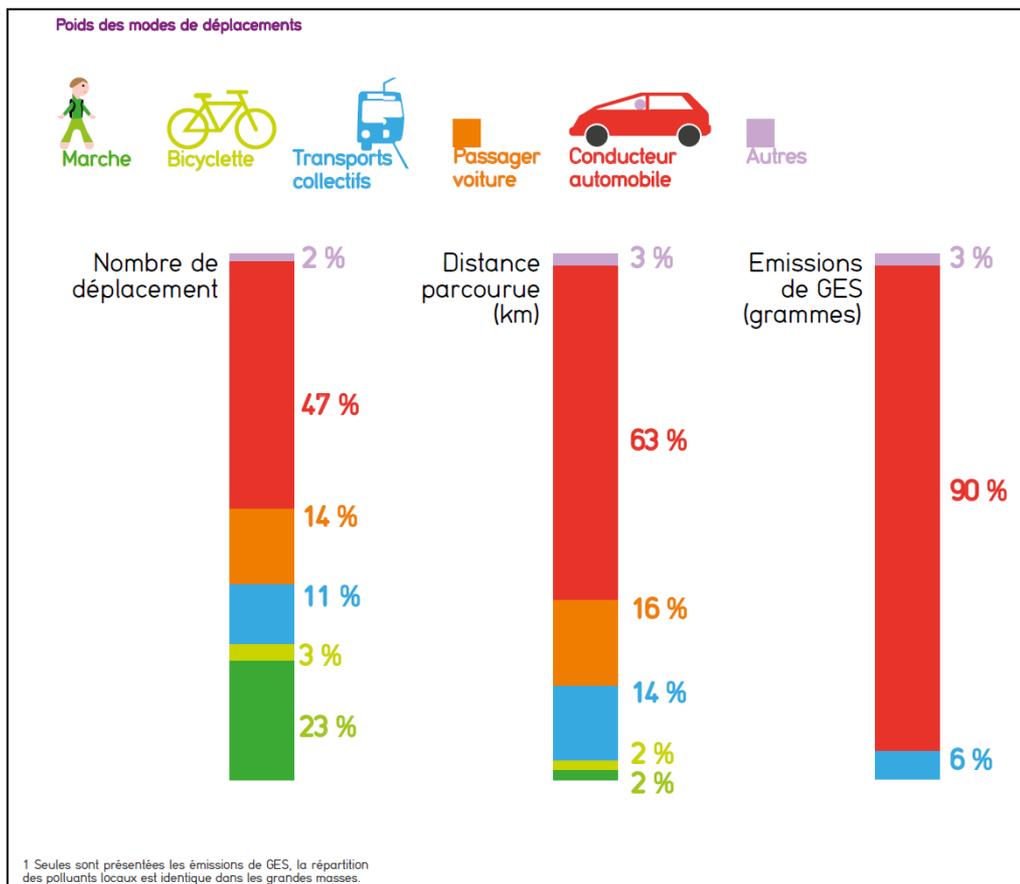


- ➔ 63% des 2,9 millions de déplacements par jour en semaine se font en voiture ou en modes individuels motorisés (conducteurs et passagers). *Src : EMD 2010*
- ➔ Des déplacements majoritairement en lien avec le cœur dense de la métropole mais aussi avec d'autres territoires, notamment le pays voironnais

Répartition des modes de déplacements utilisés



Un taux d'occupation très faible pour les trajets domicile - travail



➤ Pour un jour moyen de semaine scolaire en 2010 = **1,3 personnes par voiture** conduite par un habitant de la grande région grenobloise (tous déplacements confondus).

- Un taux qui descend à 1,06 pour les déplacements domicile-travail
- Le taux d'occupation des trajets réalisés dans le cadre professionnel est le seul qui ne croît pas avec la distance

Pourquoi une large échelle ?

Au regard :

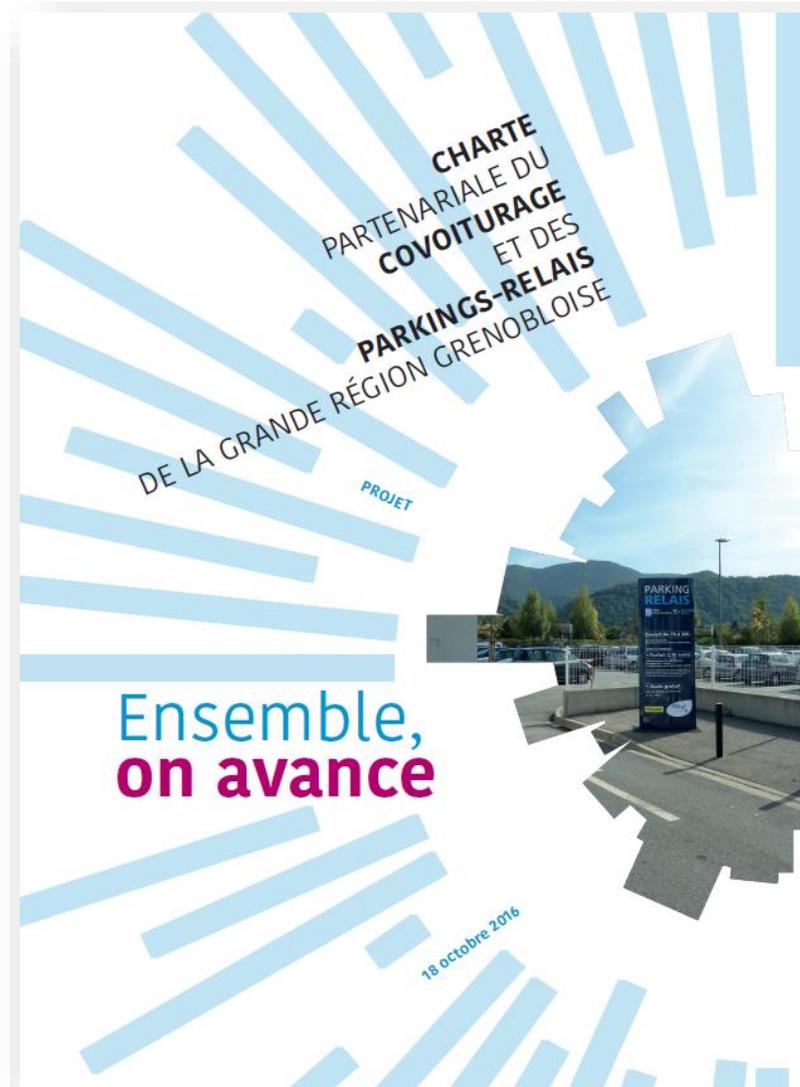
- des interdépendances entre les territoires,
- des travaux engagés par les autorités organisatrices de transport et de la mobilité et certaines intercommunalités,
- **Le périmètre de la grande région grenobloise** (avec Vercors, Chartreuse, Matheysine, Oisans) est apparu comme **une échelle pertinente de :**
 - ✓ **coordination des réflexions** sur le développement du covoiturage, des parkings-relais et de l'auto-stop organisé
 - ✓ **travail autour d'objectifs commun**
 - ✓ **travail collectif sur un document fixant un cadre d'intentions...** dont chacun pourra s'emparer opérationnellement

Animation et financement du processus de production du document-cadre d'intention = Etablissement Public du SCoT de la région grenobloise

- ✓ **avec le partenariat** des autorités organisatrices de la mobilité et des intercommunalités qui le souhaitent
- ✓ **avec l'appui** de l'Agence d'urbanisme.

Une Charte d'Engagements autour d'un « socle commun d'objectifs » auxquels le document cadre d'intentions devra répondre

1. Atténuer la congestion aux entrées de l'agglomération grenobloise
2. Limiter la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie
3. Offrir des solutions mobilité complémentaires aux transports collectifs
4. Favoriser l'intégration sociale des populations



Les engagements des signataires

1. Participer à la commission déplacements
2. Désigner un référent politique et un interlocuteur technique
3. Fournir les informations nécessaires à la réalisation du document cadre d'intention et à toute étude y contribuant
4. Intégrer la thématique covoiturage et des parkings-relais dans les différents documents de planification et politiques
5. Identifier des acteurs susceptibles d'avoir un intérêt au développement du covoiturage, des parkings relais, et du stop organisé dans l'optique de les associer à l'élaboration du document cadre d'intentions et de les mobiliser lors des déclinaisons opérationnelles dans chaque territoire

Les collectivités s'étant déjà engagées:

- ✓ Oisans
- ✓ Grenoble-Alpes Métropole
- ✓ Bièvre-Est
- ✓ Le Grésivaudan
- ✓ SMTC
- ✓ Département

A venir :

- ✓ CAPV
- ✓ ...

La perspective de construction collective d'un document cadre d'intentions pour la mise en cohérence des actions et réflexions autour de trois volets

1. Les grands principes de développement et de localisation d'un réseau de parkings-relais, d'aires de covoiturage et de points de dépose/ reprise
2. L'identification d'un panel d'actions à développer de manière coordonnée en matière de services (de stop organisé), de communication, de jalonnement, d'animation (valorisation des outils de mise en relation) et de partages d'expériences.
3. Le repérage des expérimentations et actions de « lobbying » à porter collectivement : pour mettre en place des avantages comparatifs incitant à la pratique du covoiturage.

*En complément :
Précision, à la demande
du Département, que la
création de voies
réservées au
covoiturage/ VSP ne
dégrade pas les
capacités de circulation.*

Proposition et perspectives... Profiter de la dynamique en cours

- Que le comité syndical mandate l'élu référent de la Commission déplacements, Luc Rémond, à signer cette Charte
- Quand prévoir la signature de la charte ?
- Qui associer à cette signature ?... Au-delà des EPCI et AOM ?
- Exemple de la réunion du 14 février à l'initiative du PDIE de la Presqu'île avec la présence, au-delà des EPCI et AOM, de la SNCF, d'APRR-AREA, de grandes entreprises (Schneider...), du CHU, du PDIE d'Innovallée, de Sociétés Coopérative d'Intérêt Collectif (Rezopouce, Cité Lib), d'associations...
- Proposition **d'organiser une Commission déplacements élargie** à l'ensemble de ces acteurs pour :
 - ✓ S'accorder sur le lancement du travail sur l'identification du réseau
 - ✓ Identifier collectivement les actions à développer à court terme : échange d'expériences, animation,...
 - ✓ Définir les modalités de valorisation et coordination des actions

ANNEXE - DÉFINITIONS

- **LE COVOITURAGE** : défini comme étant « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte* » (article 52 de la loi TECV du 17 août 2015).
 - **Le covoiturage est de proximité** quand il est réalisé dans la sphère familiale ou amicale (représente environ la moitié des trajets réalisés en covoiturage).
 - **Le covoiturage peut être anticipé** par une mise en relation des usagers via des différents services (plateformes internet ou téléphoniques, aires de covoiturage, ...).
 - **le covoiturage dynamique** est basé sur l'utilisation des nouveaux outils de communication et sur une mise en relation des usagers en temps réel.
- **UN PARKING-RELAIS** : lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transports public destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport collectif. On parle de « parking de rabattement TC ».
- **L'AUTO-STOP ORGANISÉ** s'apparente à du covoiturage spontané qui est structuré et facilité par un acteur privé, une collectivité ou un prestataire.

➤ Quelle feuille de route sur la logistique dans la grande région de Grenoble ?

- 1 / une réflexion sur les contours de ce futur schéma, des actions à mener et des modalités de son élaboration

Contexte du lancement de cette réflexion sur la logistique urbaine

CONTEXTE

- L'EP SCoT a été signataire du **plan d'actions de logistique urbaine durable de la métropole grenobloise** en 2015
- Il y est identifié comme pilote pour **élaborer un schéma des équipements logistiques à l'échelle du SCoT** (action n°4)
- La Commission déplacements avait identifié la logistique urbaine comme 1 des 2 sujets prioritaires à traiter pour apporter des réponses nouvelles aux enjeux de mobilité
- Au bureau de l'EP SCoT du 7 février, les élus ont proposé **un coportage de cette démarche d'élaboration d'un schéma des équipements logistiques entre les commissions déplacement et économie**

PROPOSITION DE PLUSIEURS ÉTAPES

pour faire émerger une vision commune de la chaîne logistique de la région grenobloise:

1. **Mener un travail exploratoire**
 - pour préparer la feuille de route pour la réalisation de ce schéma
 - pour créer une dynamique technique et politique autour de cette thématique
2. Développer une **approche plus fine et qualitative visant à explorer les spécificités de chacun des territoires**
3. **Dégager une stratégie globale de développement** de la logistique dans la région grenobloise
4. **La traduire de manière opérationnelle** avec la réalisation du « *schéma stratégique d'implantation de l'ensemble des activités de la chaîne logistique* »

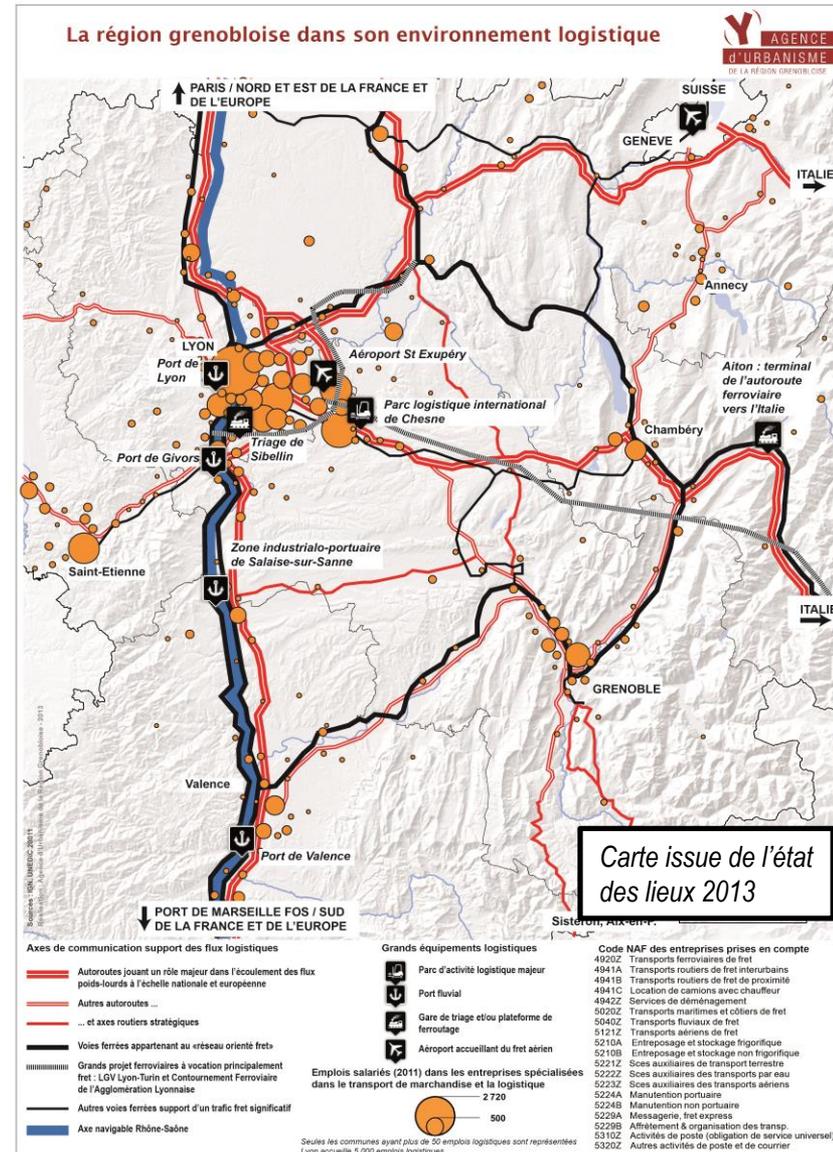
Le travail exploratoire : dégager les principaux enjeux et mobiliser les acteurs territoriaux

Proposition de réalisation d'une mise initiale sur la chaîne logistique de la région grenobloise pour apporter :

- des éléments de **définition** afin que tout le monde partage le le même langage
- une **analyse quantitative** des grands enjeux de la logistique dans la région grenobloise sur la base d'une consolidation de l'état des lieux (réalisé fin 2013) autour de 3 focales :
 - ✓ le **foncier** (zones économiques accueillant la logistique),
 - ✓ l'**emploi**
 - ✓ les **infrastructures de transport**.

Cette approche s'inspire du travail réalisé dans le cadre du *schéma de développement logistique de la zone Seine-et-Marnaise de Roissy*

Proposition d'organiser une Commission mixte pour restituer cette mise initiale, clarifier la feuille de route et créer une dynamique collective



Quelles modalités de gouvernance ?

- Le portage politique de ce schéma est une condition sine qua non à sa réussite.
- La Commission Mixte Economie-Déplacements peut permettre l'échange entre les différents territoires de la région grenobloise... mais elle mériterait d'être élargie aux territoires voisins.
- Des ateliers de travail sur des thématiques spécifiques pourraient réunir techniciens et élus.
- Un séminaire de la grande région grenobloise pourrait permettrait d'élargir la réflexion aux massifs voisins et aux filières économiques.
- Une instance inter-SCoT permettrait d'avoir une vision beaucoup plus large en conviant les acteurs territoriaux du Nord Isère, de la région lyonnaise, de la vallée du Rhône (démarche inter SCoT Lyonnais) et de la Savoie.

ÉTABLISSEMENT PUBLIC DU **scot 2030** DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

21 Rue Lesdiguières - 38000 Grenoble
Tél. 04 76 28 86 39 Télécopie 04 76 47 20 01
epscot@scot-region-grenoble.org
www.scot-region-grenoble.org