



Contribution des CCI de Nouvelle-Aquitaine à la révision du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Avis adopté par l'Assemblée générale des CCI de Nouvelle-Aquitaine du 27 octobre 2022

Contexte de la révision du SRADDET Nouvelle-Aquitaine

La Région Nouvelle-Aquitaine a lancé la procédure de concertation sur la révision partielle du Schéma d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), adopté le 16 décembre 2019. En vigueur depuis le 27 mars 2020, ce schéma est exécutoire et joue un rôle cadre d'orientation des stratégies et des actions opérationnelles des collectivités vers un aménagement plus durable, notamment à travers leurs futurs documents de planification (SCOT, PLUi).

Deux ans après sa mise en application, le SRADDET Nouvelle-Aquitaine doit être révisé pour intégrer les évolutions législatives et réglementaires récentes, notamment les évolutions introduites par la Loi n° 2021-1104 « Climat et Résilience » du 22 août 2021 et la Loi n° 2020-105 « Anti-gaspillage pour une économie circulaire » (AGEC) du 10 février 2020.

Par conséquent, la révision portera sur trois sujets :

1. La gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation des sols

La Loi Climat et Résilience fixe un objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050 (**Zéro Artificialisation Nette**, aussi appelé ZAN), avec **un objectif intermédiaire de diminution de moitié de la consommation d'espace sur la période 2021-2031** par rapport à la période 2011-2021.

Le SRADDET Nouvelle-Aquitaine doit **traduire ces objectifs nationaux au sein de ses propres objectifs**, en fixant une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050 ainsi que, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation. Cet objectif est à décliner entre les différentes parties du territoire régional, dans une logique de **territorialisation**.

Dans ce domaine, **le SRADDET fixe d'ores et déjà un objectif de réduction de 50% de la consommation d'espace à l'échelle régionale à l'horizon 2030**, en comparaison à la consommation foncière de la période 2009-2015 et tend à la neutralité foncière sur le long terme.

Toutefois, **des adaptations et compléments** s'avèrent nécessaires pour :

- La mise en cohérence du SRADDET avec les dispositions de la loi et les nouveaux termes de l'article L4251-1 du Code général des collectivités territoriales notamment :
 - La fixation de la trajectoire permettant d'aboutir à l'absence d'artificialisation nette en 2050 ;
 - La fixation d'un objectif de réduction du rythme d'artificialisation par tranches de dix années ;
 - La déclinaison de cet objectif entre les différentes parties du territoire régional.
- La mise en cohérence du SRADDET avec les nouvelles notions de « consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers » et « d'artificialisation » et les périodes de référence prévues par la loi.

La Loi crée une **conférence des schémas de cohérence territoriale** qui se réunit dans un délai de 6 mois à compter de sa promulgation. Cette conférence peut faire une proposition relative à l'établissement des objectifs régionaux en matière de réduction de l'artificialisation nette dans un délai de 2 mois suivant la réunion de la conférence et au plus tard 8 mois après la promulgation de la Loi.

La Région a mis en place **un groupe de travail « Territorialisation »**, ouvert aux collectivités membres de la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP), ayant pour objectif de définir la déclinaison de l'objectif de réduction du rythme d'artificialisation à l'échelle des SCOT.

2. Le développement et la localisation des sites logistiques

La Loi Climat et Résilience prévoit également que le SRADDET fixe **des objectifs de moyen et long termes en matière de développement et de localisation des constructions logistiques** en tenant compte des éléments suivants :

- Le flux de marchandises, notamment à destination des centres-villes ;
- La localisation des principaux axes routiers ;
- Le développement du commerce de proximité et du commerce en ligne ;
- L'insertion paysagère de ces constructions ;
- L'utilisation économe des sols naturels, agricoles et forestiers.

Dans ce domaine, le SRADDET fixe d'ores et déjà **un objectif de structuration de la chaîne logistique des marchandises** en favorisant :

- Le report modal vers le ferré et le maritime ;
- Le développement des plateformes multimodales.

Toutefois des compléments et adaptations sont nécessaires pour **fixer des objectifs contextualisés** en matière de développement et de localisation des constructions logistiques.

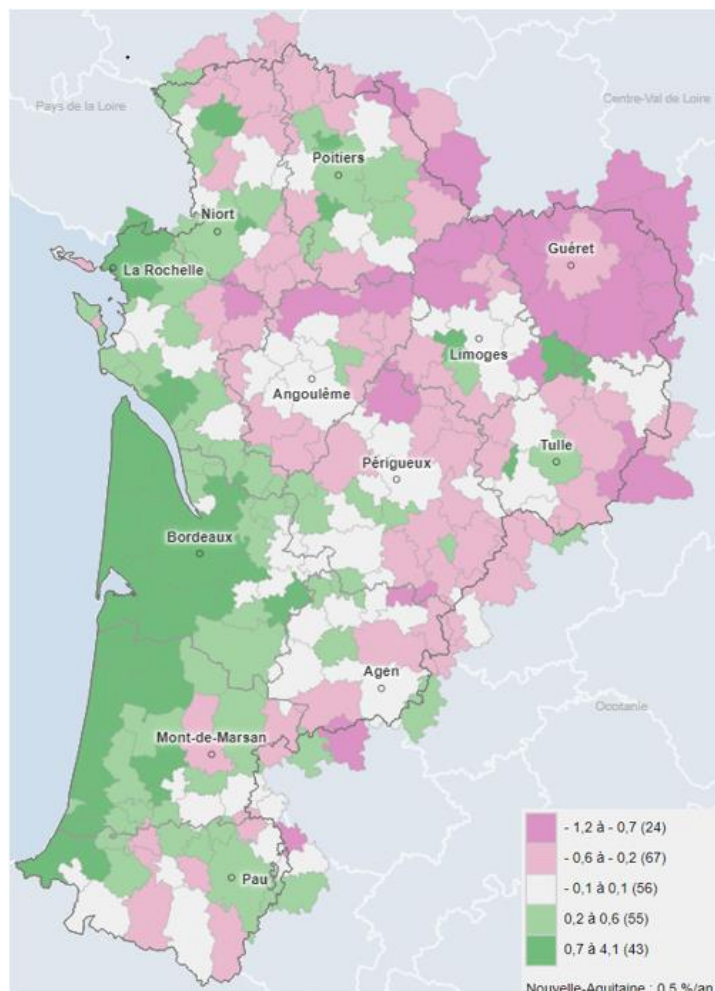
3. La prévention et la gestion des déchets

La Loi AGEC du 10 février 2020 et le Décret n° 2020-1573 du 11 décembre 2020 portant diverses dispositions d'adaptation et de simplification dans le domaine de la prévention et de la gestion des déchets impliquent des évolutions du SRADDET concernant :

- La mise en compatibilité du schéma avec les mesures du Plan national de prévention des déchets visant à **prévenir et à réduire l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement**, en particulier le milieu aquatique, et sur la santé humaine ;
- L'intégration de la notion de déchets abandonnés, en cohérence avec le Document stratégique de façade Sud-Atlantique et l'intégration, en annexe du schéma, d'une synthèse des actions menées par les autorités compétentes pour **prévenir et empêcher les abandons de déchets et pour faire disparaître les dépôts illégaux de déchets** ;
- **La mise à jour des différents objectifs chiffrés du volet déchets du SRADDET** en cohérence avec les objectifs nationaux chiffrés de prévention, de réduction et de recyclage des déchets ;
- **D'autres adaptations requises** pour répondre aux nouveaux attendus du code de l'environnement et aux éléments constitutifs du Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) intégré au SRADDET (articles R541-16, D541-16-1 et D541-16-2).

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine : une vision globale de l'aménagement du territoire en Nouvelle-Aquitaine

La Nouvelle-Aquitaine est la région la plus vaste de France, avec un enjeu important de cohésion territoriale et de développement équilibré de tous les bassins de vie. La région dispose de réels atouts présents dans chaque territoire, cependant le PIB régional se concentre encore fortement sur la métropole régionale et les territoires littoraux, qui bénéficient d'une attractivité forte. Certains territoires souffrent d'un enclavement plus marqué, y compris les grands centres-urbains de la moitié nord-est de la région, dont l'insertion dans les dynamiques régionales doit encore être consolidée.



Évolution annuelle moyenne de la population entre 2013 et 2018 (Source : INSEE - Traitement CCI Nouvelle-Aquitaine)

Pour faire de notre région une terre privilégiée pour les entrepreneurs, les CCI de Nouvelle-Aquitaine appellent à **un aménagement équilibré du territoire**, garantissant à chaque département et à chaque bassin de vie, une égalité d'accès aux conditions du développement économique.

C'est pourquoi les CCI de Nouvelle-Aquitaine souhaitent rappeler les grandes priorités suivantes :

- Définir une politique d'aménagement permettant de renforcer le développement équilibré et durable de tous les territoires de Nouvelle-Aquitaine, de consolider la cohésion territoriale et d'assurer le désenclavement de Limoges et du nord-est de la région ;

- Améliorer la mobilité de tous vers les centres urbains de la Région et permettre à tous les néo-aquitains de réaliser facilement leurs trajets intrarégionaux par le train ou la route ;
- Renforcer l'attractivité des villes moyennes et des territoires ruraux en proposant aux entreprises « un bouquet minimum de services » dans chaque territoire : numérique, foncier, compétences, accessibilité.
- S'assurer du déploiement effectif du très haut débit dans tous les territoires, notamment de la fibre, en maintenant la vigilance vis-à-vis des opérateurs.
- Encourager les collectivités à s'emparer des nouvelles possibilités en termes de foncier, telles que la réhabilitation de friches industrielles, la verticalisation de l'immobilier d'entreprise ou les réserves foncières.
- Compléter l'offre de formation traditionnelle par de nouveaux lieux de formation tirant parti du numérique et des logiques de tiers-lieux.

En complément, les CCI de Nouvelle-Aquitaine soutiennent des projets d'aménagement visant à renforcer l'attractivité globale de la région Nouvelle-Aquitaine à l'échelle nationale et internationale :

- Renforcer l'attractivité globale de la destination « Grand Sud Ouest » par la poursuite du projet GPSO vers Toulouse et l'Espagne ;
- Développer le fret ferroviaire, les plateformes multimodales rail/route/maritime et moderniser les lignes des Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) ;
- Poursuivre la mise en place d'une politique commerciale partagée entre les 4 ports de la région, afin d'améliorer leur visibilité auprès des transporteurs internationaux et de développer le transport de marchandises par voie maritime ;
- Améliorer l'accessibilité et la desserte des ports et des aéroports de la région.

En matière de développement durable, les CCI de Nouvelle-Aquitaine partagent également l'ambition de la Région de devenir la première région éco-responsable de France et souhaitent participer à ce mouvement en mettant la croissance durable au cœur de l'accompagnement des entreprises, pour :

- Encourager la transition énergétique des entreprises, avec une attention particulière pour le soutien aux démarches de sobriété énergétique ;
- Promouvoir le recours à l'économie circulaire : prévention des déchets, éco-conception, efficacité matières, mutualisation inter-entreprises y compris sur les mobilités ;
- Réduire la vulnérabilité eau des entreprises, en travaillant sur leur performance hydrique ;
- Accompagner le développement de stratégies RSE au sein des entreprises et le développement de démarches « achats responsables » ou « numérique responsable ».

1. Les propositions des CCI sur le volet foncier : « Gestion économe des espaces et lutte contre l’artificialisation des sols »

Concernant la sobriété foncière, le SRADDET révisé doit fixer la trajectoire permettant d’aboutir à l’absence d’artificialisation nette en 2050, fixer un objectif de réduction du rythme d’artificialisation par tranches de dix années et décliner cet objectif entre les différentes parties du territoire régional.

Les espaces « urbanisés » représentent **8,8% de l’espace régional**. D’après le Service Etudes et Prospective du Conseil régional, cette proportion varie fortement selon les EPCI (rapport de 1 à 20) : entre 2,4 % pour la Communauté de Communes de la Vallée d’Ossau et 50,9 % pour Bordeaux Métropole.

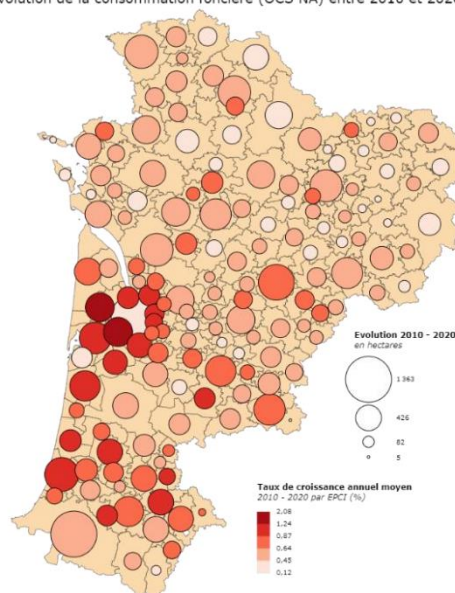
Entre 2010 et 2020, les surfaces urbanisées ont progressé de 0,63% par an, soit 45 646 hectares urbanisés supplémentaires.

Entre 2010 et 2020, la dynamique de consommation foncière des EPCI de la région varie entre 0,12 % par an (CC Portes de Vassivière) et 2,08 % par an (CC Médullienne). La valeur médiane s’élève à 0,56 % par an.

En valeur absolue, la consommation foncière moyenne des EPCI est de 273 hectares.

Hors projets d’envergure nationale et régionale

Evolution de la consommation foncière (OCS NA) entre 2010 et 2020



Source : Conseil régional

Les CCI Nouvelle-Aquitaine adhèrent aux objectifs de gestion économe de l’espace, en attirant toutefois l’attention sur la part relative de l’urbanisation économique dans l’urbanisation totale. D’après le Portail national de l’artificialisation des sols (Cerema), l’habitat est le principal consommateur d’espaces : à un niveau national, on urbanise principalement à destination de l’habitat (68%), suivi par l’activité (26%). De plus, l’augmentation d’efficacité dans la consommation d’espaces est avant tout portée par l’activité (+ 40%), et moins par l’habitat (+ 20%). En Nouvelle-Aquitaine, la part du résidentiel dans la consommation d’espaces est toutefois plus faible qu’en moyenne nationale : les espaces résidentiels représentent la moitié des surfaces urbanisées de la région (55%).

A. Concilier objectif de lutte contre l’artificialisation des sols et objectif de réindustrialisation

Le principal enjeu est celui de la conciliation de l’objectif légal de lutte contre l’artificialisation des sols et de la volonté politique de réindustrialisation, portée à la fois par le Gouvernement et le Conseil régional. Les CCI partagent pleinement cet objectif de reconquête économique et industrielle, qui implique de mettre en place des **logiques d’accélérateurs de projets de réindustrialisation**.

La priorité est de proposer aux investisseurs et aux industriels des services permettant de lever les obstacles réglementaires à l’installation, d’accroître l’acceptation des populations, mais aussi de **faciliter l’identification des parcelles disponibles**. L’enjeu de la disponibilité foncière est donc primordial.

Par conséquent, **les CCI de Nouvelle-Aquitaine appellent à conduire un travail partenarial avec les collectivités territoriales**, notamment les intercommunalités, afin d'identifier, territoire par territoire, des solutions permettant la conciliation des réalités économiques et la législation sur la lutte contre l'artificialisation des sols.

Les CCI proposent d'être des intermédiaires pour aider les collectivités et les entreprises à construire un Pacte autour des objectifs de sobriété foncière, afin de préparer au mieux le « Zéro Artificialisation Nette », tout en tenant compte des besoins fonciers des entreprises pour la relocalisation d'activités.

Pour cela, plusieurs pistes de réflexions et d'action sont identifiées par les CCI :

- La réhabilitation de friches commerciales, industrielles, ferroviaires et portuaires ;
- La conception de zones d'activité plus « verticales » et moins consommatrices en espace ;
- La densification du foncier économique, en augmentant le taux d'immobilier pouvant être accueilli sur les parcelles des zones d'activité ;
- La réversibilité immobilière et la façon de repenser l'aménagement autour des bâtiments ;
- La tertiarisation de nouvelles zones plus proches des habitations ;
- L'incitation au télétravail pour certaines activités et le coworking au sein des entreprises, en « prêtant » des m2 disponibles.

B. Réhabiliter les friches industrielles

Parmi ces pistes, **la réhabilitation des friches est certainement l'un des leviers les plus prometteurs**, bien que nécessitant une forte implication des pouvoirs publics pour simplifier les normes réglementaires et environnementales s'appliquant dans ce domaine.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine demandent :

- **La création d'un observatoire régional des friches**, pour faciliter l'identification de disponibilités foncières pour les investisseurs et les industriels souhaitant s'implanter. Il existe par ailleurs une base de données nationale « [Cartofriches](#) » accessible via le [portail de l'artificialisation des sols](#), qui pourrait être enrichie par les friches identifiées par l'ensemble des acteurs régionaux et territoriaux. A ce titre, l'article L318-8-2 du Code de l'Urbanisme est particulièrement intéressant, puisqu'il demande aux collectivités d'établir un inventaire des zones d'activité économique situées sur leur territoire,
- **Le lancement d'appels à manifestation régionaux pour des « sites industriels clés en main »**, sur le modèle des appels à manifestation nationaux lancés dans Territoires d'Industrie, afin de lever les principales difficultés administratives et réglementaires à l'installation,
- **La promotion du dispositif expérimental « Certificat de projet Friches » (CP Friches)** destiné à faciliter la réhabilitation des friches, mis en place par la loi Climat et résilience pour 3 ans,
- **Un accompagnement « accéléré » pour les industriels** ayant un projet de réindustrialisation.

Les certifications ISO des zones sont également des atouts à développer pour renforcer l'acceptabilité et le caractère durable des zones d'activité économique. Par exemple, un parc certifié ISO 14 001 peut offrir la possibilité de se connecter à un réseau d'eau industrielle (écologie industrielle territoriale).

C. Renforcer l'accessibilité foncière des entreprises de tous secteurs d'activité

Plus généralement, certaines mesures d'urbanisme pourraient faciliter l'accessibilité des entreprises au foncier :

- **Favoriser le « nettoyage » des surfaces foncières figées dans les PLU** en raison de la présence d'emplacements réservés parfois très anciens qui amputent et freinent les projets de développement, accélérer les délais de réponse des bénéficiaires qui sont souvent de 3 ans minimum (recours compris) ;
- **Revoir les dispositions de la Loi Barnier et son principe d'inconstructibilité en dehors des espaces urbanisés** des communes de part et d'autre des grandes voies de circulation, sur une bande : - de 100 mètres, aux abords des autoroutes, routes express et déviations au sens du Code de la voirie routière ; - de 75 m, aux abords des autres routes classées à grande circulation. Il existe aujourd'hui des possibilités de dérogations à cette loi, mais longues et coûteuses puisqu'il s'agit de produire une étude dérogatoire différente de l'étude d'impact produite par le porteur de projet.

Concernant le développement commercial, il pourrait être **pertinent d'encourager les collectivités à s'engager dans la création de SEM patrimoniales et notamment de foncières de redynamisation artisanales et commerciales**, encouragées par le Plan de Relance.

Ces sociétés patrimoniales permettent des effets d'amorçage en trouvant les futurs exploitants, avec possibilité de tarification locative spécifique (dans le maintien d'un équilibre global). Elles soutiennent les politiques de remise en commercialité de certains secteurs, en regard de la destination choisie et accompagnent la création d'activité en mettant à disposition des locaux pour de nouveaux porteurs de projets. Et plus spécialement dans la conjoncture actuelle, elles peuvent porter temporairement des locaux commerciaux et d'activités en se substituant aux propriétaires rencontrant des difficultés financières.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine peuvent jouer un rôle fondamental par leur expertise lors des phases d'études pré opérationnelles (vérification du potentiel de commercialisation et typologie d'établissement possible, adéquation projet du commerçant / niveau de loyer cible afférent, etc.) **et lors de la phase d'accompagnement du futur exploitant en tant que porteur de projet**. Les CCI de Nouvelle-Aquitaine et la Banque des Territoires Nouvelle-Aquitaine viennent de signer une convention de partenariat, afin que les CCI puissent accompagner les porteurs de projet s'installant dans les cellules commerciales restructurées par ces SEM et ainsi garantir la durabilité de l'installation.

* * *

Par ailleurs, **les CCI de Nouvelle-Aquitaine soutiennent la territorialisation de l'objectif de réduction du rythme de l'artificialisation des sols**, le poids des surfaces urbanisées étant à ce jour très différent d'un territoire à l'autre. Cette territorialisation est un moyen de prendre en compte ces disparités et peut constituer, dans une logique de cohésion territoriale, une opportunité pour les territoires ruraux peu urbanisés d'attirer de nouvelles activités économiques.

Dans un tout autre domaine, il pourrait également être intéressant de **soutenir les démarches de sobriété foncière dans les activités de formation**. Le partage des plateaux techniques entre organismes de formation, ou entre organismes de formation et entreprises, pourrait par exemple être encouragé, tout comme des solutions d'hébergement permettant de limiter la consommation foncière liée au logement des jeunes en alternance ou des personnes en mobilité professionnelle.

DES EXEMPLES D'ENJEUX FONCIERS IDENTIFIES PAR LES CCI TERRITORIALES

Les projets économiques identifiés par les CCI impliquant une dimension foncière importante

Territoire concerné	Exemples anonymisés d'entreprises souhaitant s'implanter sur le territoire ou étendre leur activité (besoins fonciers en termes de m2 ou d'ha, types de difficultés rencontrées...)
Charente (16)	La filière du Cognac a exprimé d'importants besoins en termes de foncier : 196 hectares à horizon 2039.
Charente-Maritime (17)	<p>Projets économiques par bassin d'activité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communauté d'agglomération Royan Atlantique : les entreprises de production (+ BTP, agencement, menuiserie, peinture...) sont nombreuses en pays royannais à être en recherche de foncier. Ce manque de locaux freine leurs recrutements et de fait, leur développement. Concrètement, seuls 5,8 hectares restent disponibles dans les zones d'activité communautaires royannaises. Les élus ont décidé d'un moratoire en début d'année 2022 sur la cession de parcelles, le temps de redéfinir les priorités et d'adopter une stratégie foncière économique, car si elle continue sur ce rythme l'aménagement de ses zones, la Communauté ne disposera plus de foncier économique dès 2024. Elle se donne donc jusqu'à l'automne 2022 pour cibler les activités et entreprises qu'elle acceptera à l'avenir sur ses zones. • Communauté de Communes d'Oléron : même situation qu'à Royan. La Communauté a décidé de ne plus vendre de terrain pour du foncier économique, mais de le mettre à disposition des entreprises, en gardant la propriété foncière. • A proximité, la Communauté de Communes du Bassin de Marennes devient attractive pour les entreprises des 2 bassins saturés (ci-dessus). • Communauté d'agglomération Rochefort Océan : un grand nombre de demandes d'entreprises pour du stockage (démantèlement de bateaux -3000m², agroalimentaire – 1500 m² de bâti, pièces pour l'aéronautique courte durée - 1500 m² de bâti, Stockage activité de coursier – 2000 m² de bâti...). Les demandes de bureaux sont fréquentes. <p>« Grands » projets CCI</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Rochelle : Construction du nouveau Campus Excelia Besoin = terrain 30 000 m² / Surface bâtie 15 000 m². • Saintes : Agrandissement pour la création du Campus CFA terrain (identifié, en cours d'acquisition) de 16 000 m² / Surface Bâtie 5 000 m².

<p>Creuse (23)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Peu de projets d’entreprises très consommateurs de foncier : lorsque la CCI est sollicitée par des porteurs de projet sur le foncier, la taille des parcelles demandés sont souvent petites (moins d’1 ha). • Projet d’extension du parc d’activité de « La Croisière » porté par le Syndicat mixte (extension de 40ha, qui suscite des oppositions de type « environnementales). Le parc est situé à cheval sur les départements de la Creuse et de la Haute Vienne, au croisement de la RCEA et de l’A20, et dispose donc d’une bonne visibilité et accessibilité propice à son développement.
<p>Gironde (33)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Laboratoire de R&D localisé à Pessac qui a pour objectif de passer de 6,5 M€ en 2022 à 10 M€ en 2025, recherche un terrain de 10000m2 pour construire son nouveau centre à la dimension de ses ambitions. • Entreprise de fabrication de pièces métalliques de précision qui recherche également un terrain de 10000m2 pour rassembler les 2 entités du Groupe (situées à Bordeaux et Blanquefort) sur un même site. • Entreprise de transport express de Mérignac, de + 250 salariés, recherche un terrain de 2 à 5 hectares pour poursuivre son développement. • CDC Lattitude nord Gironde : acquisition des terrains pour projet Flying Wales sur 50 à 70ha. • CDC Médulienne : projet de datacenter avec un besoin de foncier de 20 000 m². • Autres projets de Data center de plus grande ampleur en périphérie de la Métropole avec un besoin de 110 000 m² de foncier. • Relance de la plateforme industrielle « Ex Ford » à Blanquefort : Revente du foncier par Ford Industrie sous réserve d’accord de Bordeaux Métropole, qui priorise l’implantation d’activité industrielles « vertes » au détriment de projets logistique. <p>⇒ Au-delà de la pénurie foncière, les dirigeants se heurtent à des difficultés de la part de mairies de Bordeaux Métropole pour attribuer des permis de construire pour des activités considérées comme porteuses de nuisances (sonores, rotations de camions...).</p> <p>⇒ Difficultés remontées par de nombreux élus pour dégager du foncier économique face au service de l’Etat.</p>

Lot-et-Garonne (47)	Projets des entreprises de l'agglomération d'Agen situées dans la zone de l'Agropole / de l'aéroport
Bayonne Pays Basque (64)	<p>Projets économiques avec une dimension foncière importante sur le Port de Bayonne (Landes et Pays Basque)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Métallurgie/Chaudronnerie sur 4 hectares : problème de disponibilité foncière à proximité du port. • Implantation de production hydrogène (5 dossiers entre 1 et 10 hectares et +) avec plusieurs problématiques : problème d'acceptabilité, site SEVESO potentiel, difficulté de production d'électricité verte (ex : 5 à 7ha de panneaux photovoltaïques sont nécessaires pour 1 MW de production d'hydrogène). Très consommateur d'espace sans trafic maritime (port)/ usages nécessaires à identifier. • Production d'engrais sur 5 hectares : problème de disponibilité foncière sur le port. • Pyrogazéification (économie circulaire) sur 5 hectares : mêmes problématiques que la production d'hydrogène, avec un flux de camions de déchets entrants supplémentaires pour l'acceptabilité et un problème moindre pour la production d'électricité verte. • Centre de revalorisation de déchets du bâtiment (économie circulaire) sur 2 hectares : problème d'acceptabilité (poussière et bruit, camions...), besoin foncier à proximité immédiate du centre-ville. • Plateforme multimodale Fer-Route : 10 hectares (3 demandes) : problèmes d'acceptabilité (flux routiers de transit), proximité Corridor 4 + autoroute + foncier disponible. • Photovoltaïque 10 hectares et + : problème foncier important. • Logistique du dernier kilomètre (5 hectares) : problème de besoin foncier important à proximité du centre urbain. • Chantier naval (1ha) : acceptabilité et besoin foncier sans trafic maritime. <p>Difficultés générales : forte pression urbaine, foncier disponible pollué et/ou à forts enjeux environnementaux.</p> <p>Projets économiques avec une dimension foncière importante (hors port Bayonne) :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Entreprise d'origine québécoise récemment implantée avec une activité de démontage d'hélicoptères pour pièces et rénovation d'hélicoptères, une vingtaine de salariés en cours de recrutement. Malgré la multitude de recherches et de négociations pour un démarrage d'activité au Pays Basque, l'activité a été débutée dans le sud des Landes le temps de pouvoir intégrer un bâtiment en location qui se libère en fin d'année. En complément, l'entreprise recherche un foncier pour la construction d'un bâtiment de 3000 m². A ce jour, aucune opportunité concrète. A noter qu'il s'agit d'un projet soutenu par la Région Nouvelle Aquitaine car il y a un protocole de collaboration avec le Gouvernement du Québec. • Entreprise d'origine allemande avec une activité de production et de distribution de sauces de condiments et pimentées. L'écosystème est propice avec la plateforme Amikuze et le cluster agroalimentaire Uztartu (présence des infrastructures, de la capacité de production, des outils...). L'implantation était prévue en août 2022, mais a avorté faute d'avoir trouvé un logement aux conditions voulues pour installer la famille du porteur de projet. • Ponctuellement, il existe des opportunités de projets d'envergure mais ils sont impossibles à installer faute de foncier suffisant. En 2021, il y a eu un projet d'une entreprise française de construction de très grands dirigeables rigides avec un besoin de 2ha, et plusieurs dizaines d'emplois. Actuellement, une entreprise majeure japonaise spécialisée dans les domaines de conception et fabrication d'ordinateurs, matériels informatiques, robotique, télécommunications souhaiterait installer un global service center. • Idem pour des extensions d'envergure : en 2021, choix de création d'un établissement secondaire en délocalisation dans les Landes pour une entreprise existante avec activité de maroquinerie de luxe, 200 à 300 emplois prévus.
<p>Deux-Sèvres (79)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Projet d'électrolyseur (Airvault sur 5 ha). • Projet de plateforme logistique pour Hifi et électroménager (Communauté d'agglomération de Niort sur 5 ha). • 2 projets transport/logistique (Communauté d'agglomération de Niort sur 2 ha minimum). • Un projet d'atelier réparation de poids lourds (1.5 ha sur la Communauté d'agglomération de Niort). • Projet Industriel Métallurgie pour fin 2022 de 3.5 Ha à Chatillon Sur Thouet.

Haute-Vienne (87)	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin foncier pour l’A147 Grand Ouest. • Besoin de foncier économique le long de l’A20. • Besoin de foncier économique pour le parc technologique Ester Technopole à Limoges.
-------------------	--

Le potentiel foncier identifié par les CCI pour des activités économiques

Territoire concerné	Friches commerciales, industrielles, ferroviaires, portuaires présentant un potentiel de réhabilitation ou zones d’activités disposant d’un potentiel de densification
Charente (16)	<ul style="list-style-type: none"> • Ancien site SNPE (Société National des Poudres et Explosifs) sur Angoulême (200 hectares). Pas d’étude CCI sur le sujet à ce jour.
Creuse (23)	<ul style="list-style-type: none"> • Pour l’identification des potentiels, la CCI de la Creuse dispose d’un site dédié aux zones d’activité économique du territoire « zones-activites.creuse.fr » sur lequel les Zones d’Activité Economique (ZAE) sont localisées, caractérisées par un fiche synthèse identifiant les activités déjà présentes, le foncier disponible, les équipements et les informations de prise de contact. • Menace de déclassement de foncier jusqu’alors en zone à vocation économique sous prétexte que ce foncier n’aurait pas encore été urbanisé. • Autre menace pesant sur la disponibilité du foncier économique : certaines collectivités disposant de grandes réserves foncières inoccupées ont été approchées par des porteurs de projet photovoltaïque. Ce foncier encore non-mobilisé sera pourtant nécessaire pour demain de pouvoir le conserver afin de répondre de façon rapide et favorable à la réindustrialisation des territoires.
Dordogne (24)	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de reconversion de l’aéroport de Périgueux – Bassillac (CCI propriétaire), avec l’objectif de positionner l’aéroport comme outil permettant de répondre aux problématiques de lutte contre l’artificialisation des sols et de développement des sites logistiques dans la région. L’aéroport représente une emprise foncière potentielle de 70 ha au sein de l’agglomération de Périgueux. <p>Trois usages pourraient être envisageables selon les zones de l’aéroport :</p> <p>1/ Création d’une installation photovoltaïque dans la zone n°1</p> <p>2/ Maintien et refonte de la plateforme aéroportuaire dans la zone n°2</p>

	<p>3/ Création d'une zone d'activité économique sur la partie en friche dans la zone n°3.</p>
Gironde (33)	<ul style="list-style-type: none"> • CDC Médulienne : ZA Pas du Soc 30 à 40 ha. • CDC Estuaire : projet de création d'une zone de 50 ha. • CDC Cubzaquais : ZA de 45 ha. • CDC Sud Gironde : extension ZA.
Landes (40)	<ul style="list-style-type: none"> • Projet de plateforme logistique à Castets.
Lot-et-Garonne (47)	<ul style="list-style-type: none"> • Friche industrielle de 18 000 m² sur la commune d'Aiguillon.
Bayonne Pays Basque (64)	<ul style="list-style-type: none"> • Zone portuaire de Bayonne (Landes et Pays Basque) Friches industrielles pour plus de 35 hectares : <ul style="list-style-type: none"> - Terres polluées, contraintes environnementales fortes (espèces protégées, zones humides...), coûts prohibitifs et délais de mise en œuvre des mesures de compensation et de dépollution - Absence de maîtrise foncière (souvent privés) - Pression urbaine (port dans la ville) - Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) dans la zone - Coûts d'aménagement élevés pour un site clés-en-main.
Deux-Sèvres (79)	<ul style="list-style-type: none"> • Base de Gournay (départ ITM fin 2023). • Ex-France Champignon (Thouars). • Ex Leader Price (Chatillon sur Thouet). • Bases travaux ferroviaires de Romagné et Bouillounouze (Niort). • Ex-Hy Naave St Jean d'Y (Niort). • Ex-Coop des Pharmaciens Avenue de la Venise-Verte (Niort). • Ex Leclerc (St Maixent l'E). <p>Démarrage d'une nouvelle zone d'activité à Thouars en 2023. Communauté de Communes Val de Gâtine :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coulonges : extension de zone prévue mais stoppée car fouilles archéologiques importantes • Mazières : aménagement futur sur zone de l'Allière : études préliminaires en cours • Champdeniers : problème de surface disponible sur Montplaisir car rétention des propriétaires privés.
Haute-Vienne (87)	<ul style="list-style-type: none"> • Friche industrielle sur le site d'une ancienne usine à gaz Engie et Enedis au « 4bis Révolution » (Limoges) • Secteur Tréfilerie, rue Aristide Briand (Limoges) • Carrière de Gorceix • Ancienne carrière rue Babylone (Limoges) • Friche de la Clinique du Colombier (Limoges).

2. Les propositions des CCI sur le volet logistique : « Développement et localisation des sites logistiques »

Pour ce qui est de la logistique, le SRADDET adopté en 2019 fixe des objectifs de structuration des chaînes logistiques et de développement des innovations dans les transports :

- Objectif 47 du SRADDET : Structurer des chaînes logistiques de marchandises en favorisant le report modal vers le ferré et le maritime et le développement de plateformes multimodales.
- Objectif 18 : Développer les innovations dans les transports et la mobilité : véhicules autonomes, drones, fluvial, logistique urbaine innovante, innovations organisationnelles...
- Règle générale 20 : Préserver les espaces stratégiques pour le transport de marchandises (ports maritimes et fluviaux, chantiers de transport combinés, gares de triage, cours de marchandises, emprises ferrées, portuaires, routières, zones de stockage et de distribution urbaine) et préserver leur accès ferroviaires et routiers.

Identifier et prendre en compte les espaces nécessaires au développement du transport de marchandises, en priorisant les sols déjà artificialisés.

Les CCI Nouvelle-Aquitaine partagent les objectifs définis et adoptés.

En tant que gestionnaires de ports, d'aéroports, de plateformes multimodales et de zones d'activité, les CCI sont particulièrement engagées dans le développement de chaînes logistiques rapides, efficaces et de plus en plus décarbonées. Elles appréhendent les enjeux logistiques sous l'angle de l'accessibilité des infrastructures de transport, de leur connexion aux hinterlands et de leur performance.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine soutiennent plus particulièrement :

- **L'existence de plateformes multimodales rail/route/maritime ;**
- **Le développement du fret ferroviaire ;**
- **L'essor du fret maritime et du fret fluvial ;**
- **L'optimisation du transport routier de marchandises et sa transition énergétique ;**
- **La réhabilitation des friches pour la création ou l'extension d'entrepôts logistiques.**

Des compléments et adaptations sont également nécessaires pour fixer des objectifs contextualisés en matière de développement et de localisation des constructions logistiques, par exemple en tenant compte des flux de marchandises, la localisation des axes routiers, le développement du e-commerce.

A. Proposer aux entreprises des plateformes multimodales rail/route/maritime

Certaines CCI de la région sont particulièrement engagées dans la gestion de plateformes multimodales ou d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) – détails page 13. Par conséquent, les CCI sont particulièrement attentives à l'accessibilité et la qualité de ces infrastructures.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine demandent la réalisation des actions suivantes :

- **Pour l'OFP Atlantique du Grand Port Maritime de La Rochelle : moderniser la ligne de fret jusqu'à la plateforme multimodale Niort Terminal, située à un nœud ferroviaire à moins de 150 km des Grands Ports Maritimes de La Rochelle, Nantes et Bordeaux, et au carrefour de trois autoroutes ;**

- **Dans le Pays Basque et les Landes : rénover la ligne de fret Mont-de-Marsan-Tarbes et la ligne capillaire entre Lalauque et Tartas (zone pour laquelle des études de faisabilité d'espaces et de services rail-route sont en cours).** L'OFP Sud-Ouest, créé en 2016, joue un rôle stratégique pour le report modal des flux régionaux du sud des Landes (agroalimentaire/métallurgie/bois...). Outil complémentaire au Centre Européen de Fret (CEF) de Mouguerre, il permet d'organiser une logique de report modal différente de ce dernier (conteneurs VS conventionnel). Il serait nécessaire de structurer la multimodalité sur le secteur Bayonne Saint Bernard pour y consolider le fer en sortie du Corridor 4.

Les 3 terminaux du port de Bayonne sont embranchés fer. Ils sont gérés par la CCI Bayonne Pays Basque via une délégation de service public. Port dans la ville, contraint par l'urbain, Bayonne est particulièrement sensible à la nécessité de valoriser les pré et post acheminements par voie ferrée qu'il place au cœur de sa stratégie de développement. Il réalise ainsi aujourd'hui environ 10% (200 kt) de son trafic maritime par le fer depuis de nombreuses années et ambitionne de développer le report modal des pré/post acheminements à l'avenir.

- **Pour le port de Bayonne,** les travaux de régénération complets de la voie capillaire dite « du soufre » desservant les installations du port de Bayonne rive gauche doivent être réalisés dans les prochaines années afin de garantir l'accès permanent par le train à cette partie du port.
- **Pour le Centre Européen de Fret de Mouguerre :** le port de Bayonne et le Centre européen de Mouguerre, même s'ils sont gérés par des structures différentes, partagent un même hinterland et doivent faire face aux mêmes enjeux. La Communauté d'Agglomération Pays basque ayant souhaité constituer une société publique locale (SPL) pour gérer le CEF, la CCI Bayonne Pays Basque a été contrainte de céder les parts qu'elle détenait dans la MIVACEF. Toutefois, la CCI Bayonne Pays Basque reste engagée auprès de son partenaire pour trouver et mettre en place des stratégies de développement cohérentes à l'échelle de son territoire. La possibilité d'une gestion commune des deux infrastructures logistiques du territoire pourrait par ailleurs être étudiée.
- **Pour l'OFP Etoile ferroviaire d'Agen : relancer la ligne de fret Agen-Auch.** Le trafic ferroviaire avait été suspendu à cause du mauvais état de la voie, alors que cette ligne voyait passer entre 80 000 et 160 000 tonnes de fret par an. Elle était présentée comme primordiale pour les entreprises céréalières locales. Depuis, le trafic est assuré par environ 6 500 camions chaque année. Des réflexions sont actuellement menées pour trouver des solutions de mobilité pour les usagers de cette ligne, en lieu et place du fret.

La CCI a signé un courrier en faveur de la reprise du projet, auquel elle avait largement contribué il y a quelques années. Le Syndicat Mixte ligne ferroviaire Auch-Agen (2/3 Occitanie et 1/3 Nouvelle-Aquitaine) a financé un certain nombre d'études préalables à la réalisation des travaux. Les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie soutiennent la création de la Société Economique Mixte à Opération Unique (SEMOP) ayant pour objet le transfert de propriété de la ligne capillaire fret Agen-Auch. Elles sont en attente d'un retour des services de l'Etat.

- **Pour la Gironde** : les travaux de régénération des Installations Terminales Embranchées (ITE) constituent un enjeu stratégique pour le développement du fret ferroviaire en Gironde afin de permettre la desserte ferroviaire directe de sites d'activité économique et des sites industriels en évitant ainsi les « ruptures de charges ».

B. Augmenter la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises

Le Conseil régional souhaite mettre en place une politique de ferroutage volontariste. Afin d'offrir des possibilités d'acheminement des marchandises multimodales et moins carbonées, les CCI de Nouvelle-Aquitaine soutiennent l'objectif de la Région de développer le fret ferroviaire et d'encourager le report modal pour augmenter la part du ferroviaire, celui-ci représentant seulement 9% du transport de marchandises aujourd'hui.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine appellent à :

- **Réaliser les travaux du tronçon Bordeaux-Dax de GPSO simultanément à ceux du tronçon Bordeaux-Toulouse, et prolonger la LGV jusqu'à l'Espagne**, afin de permettre le développement du transport de marchandises par train entre l'Espagne et la France ;
- **Lever les principaux freins à l'essor du fret ferroviaire** : manque de régularité des trains, difficulté à trouver des chauffeurs, problème de compétitivité économique (le fret reste trop cher, avec des ruptures de charge et un manque de souplesse et de réactivité) ;
- **Accompagner les opérateurs et gros chargeurs** qui, du fait de la hausse des carburants, souhaiteraient s'orienter davantage vers le fret ferroviaire (regain de compétitivité), renforcer les services de report modal apportés aux entreprises ;
- **Identifier de nouvelles solutions de financement**, un plan de ferroutage volontariste impliquant des investissements considérables : par exemple, certains tunnels ne sont pas aux normes du fret ferroviaire, nécessitant des travaux importants ;
- **Soutenir des projets émergents de fret ferroviaire**, comme celui porté par la CCI Creuse autour du projet Railcoop : la CCI Creuse est entrée au capital de Railcoop dont le tracé du Bordeaux-Lyon passerait par Guéret. La CCI souhaiterait réaliser une étude pour évaluer le potentiel trafic voyageurs et fret ferroviaire dans le département, malgré des infrastructures à améliorer. L'objectif serait notamment d'identifier des moyens pour financer cette étude et évaluer les flux de marchandises sur le département de la Creuse afin structurer et soutenir les projets logistiques. En complément, ce travail permettrait d'évaluer la situation de la desserte logistique du territoire, les difficultés rencontrées par les entreprises, les coûts, ...

C. Développer le fret maritime et le fret fluvial

Le Conseil régional souhaite également favoriser et soutenir le report modal vers le maritime. La Région compte quatre ports – le Grand Port Maritime de la Rochelle, le Grand Port Maritime de Bordeaux, le port de Bayonne et le port de Rochefort Tonnay-Charente - dont l'accessibilité par le ferroviaire, la route ou le fluvial pourrait être améliorée.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine défendent le développement du fret maritime à travers :

- **Le renforcement de l’accessibilité des quatre ports de Nouvelle-Aquitaine par le ferroviaire, la route ou le fluvial** : à titre d’exemple, le Grand Port Maritime de la Rochelle reste le seul Grand Port Maritime de France non-desservi par une autoroute, contraignant les poids lourds à emprunter les départementales pour accéder à Nantes.
- **La poursuite de la mise place d’une politique commerciale partagée entre les 4 ports de la région**, afin d’améliorer leur visibilité auprès des transporteurs internationaux ;
- **La poursuite des réflexions et études concernant le développement du fret fluvial sur la Garonne, en Gironde et dans le Lot-et-Garonne** : dans le Lot-et-Garonne, la CCI participe à des réunions sur le fret fluvial et contribue à une étude sur sa relance, en complément des membres initiaux (élus de la Communauté de communes, Valorizon, chargeurs de COMPAS 47, Etat, Conseil Régional, VNF, CCI), en présence du Grand Port Maritime de Bordeaux, Bordeaux Métropole et les EPCI du 47 traversés par le canal (Agglomération d’Agen, Albret Communauté et Val de Garonne Agglomération).

D. Optimiser le trafic routier de poids lourds

En complément des frets ferroviaire, maritime et fluvial, le transport routier de marchandises reste la modalité principale d’acheminement des marchandises (91%). Ce constat invite les CCI de Nouvelle-Aquitaine à formuler des propositions concernant le fret routier.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine souhaitent **fluidifier le trafic de poids lourds** par :

- **Le désengorgement des principaux axes routiers, notamment de la rocade bordelaise** (19 000 poids lourds par jour sur la partie est de la rocade). Les CCI de Nouvelle-Aquitaine soutiendront les solutions pertinentes permettant une optimisation des usages sur la rocade, même si celles-ci ne seront sans doute pas suffisantes. La création d’une nouvelle infrastructure routière de contournement sera certainement nécessaire.
- **La diversification des itinéraires routiers disponibles pour les poids lourds depuis l’Espagne avec deux propositions soutenues par les CCI** :
 - La construction d’une autoroute Euro21 pour proposer un axe vertical traversant l’est de la région de Tarbes à Limoges, en passant par Agen, Bergerac et Périgueux ;
 - La construction d’une autoroute A147 entre Limoges et Poitiers.

Certains CCI attirent également l’attention sur **la nécessité des aménagements routiers suivants** :

- Sur la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) : poursuivre la mise en 2 X 2 voies de la RN 141 sur le tronçon Angoulême/Limoges à l’Est et Angoulême/Cognac à l’Ouest ;
- Aménager la RN 149 sur la partie deux-sévrienne, dans le cadre d’un enjeu commun d’amélioration des conditions de circulation routière entre Bressuire, Parthenay et Poitiers.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine souhaitent également **encourager le verdissement des flottes de poids lourds, accompagner l’évolution des motorisations et faire de la route un vecteur d’ecomobilité** : cela nécessite des investissements rapides pour construire un nombre suffisant d’équipements de distribution de nouveaux carburants (hydrogène, GNV, GNL, électricité...), ainsi que de bornes de recharge notamment pour les remorques frigorifiques.

Les CCI Nouvelle-Aquitaine soulignent également **l'importance de la logistique urbaine** pour livrer les commerces dans les centres-villes sur le dernier kilomètre. Le développement du commerce multicanal et la généralisation des ZFE (Zones à Faibles Emissions) vont accélérer cette problématique. Les CCI peuvent appuyer la structuration du dialogue public-privé entre les collectivités locales et les acteurs de la logistique urbaine (du commerçant final au transporteur, au logisticien, à l'entreprise de production). A ces flux de marchandises s'ajoutent ceux de l'avitaillement des chantiers, la collecte et l'évacuation des déchets.

E. Proposer des zones d'activité et des friches pouvant être utilisées à des fins logistiques

Dans le cadre de la révision du SRADDET, la Région a par ailleurs la volonté de recenser les sites logistiques existants et de définir la plateforme logistique idéale. La Nouvelle-Aquitaine est moins dotée que d'autres régions en entrepôts de plus de 5 000 m², ce qui pose la question de l'émergence de nouveaux sites logistiques ou du développement de sites existants.

Parmi les besoins des entreprises en matière de sites et d'entrepôts logistiques, les CCI de Nouvelle-Aquitaine ont identifié les besoins suivants :

- **Du foncier disponible dans des zones d'activité équipées** et dans lesquelles les procédures de mises en place d'installations classées seront raccourcies ou anticipées ;
- Des zones d'activité avec **une très bonne accessibilité routière et une connexion fluide et simple** avec plateformes multimodales rail/route /maritime ;
- Des espaces avec **des offres de services** (restauration, transport en commun facile pour les salariés, sécurité des hommes et des biens...).

Certaines zones commerciales en perte d'attractivité ou en voie de déqualification pourraient être reconverties en zones destinées à des entrepôts logistiques. Ces enjeux pourraient être intégrés dans le cadre de la révision des SCOT ou des PLUi.

LE ROLE DES CCI DANS LES SITES LOGISTIQUES DE LA REGION

	Rôle de la CCI territoriale
Fret ferroviaire / Plateforme multimodales	
OFP Sud-Ouest Bayonne	Actionnaire : CCI Bayonne Pays Basque : 35%, CCI des Landes : 10%.
Centre Européen de Fret de Mouguerre	Retrait de la CCI Bayonne Pays Basque, auparavant au capital du gestionnaire MIVACEF
Plateforme multimodale Niort Terminal	Actionnaire : CCI Deux-Sèvres à 25% des parts du syndicat mixte + 15 % de la SAEML d'exploitation
Projet Railcoop à Guéret	Actionnaire : CCI Creuse
Ports	
Port de Bayonne	Gestionnaire (concession jusqu'à fin 2023)
Grand Port Maritime de La Rochelle	Présidence et membre du Conseil de surveillance
Grand Port Maritime de Bordeaux	Membre du Conseil de surveillance
Port de Rochefort Tonnay-Charente	Retrait depuis le 1 ^{er} janvier 2022
Aéroports	
Aéroport de Périgueux Bassillac	Propriétaire
Aéroport de Bergerac Dordogne Périgord	Gestionnaire (concession jusqu'en 2032)
Aéroport Pau-Pyrénées	Gestionnaire (concession jusqu'en 2028)
Aéroport de Limoges Bellegarde	Gestionnaire (affermage jusqu'en 2027)
Aéroport de Bordeaux Mérignac	Membre de la S.A et actionnaire à 25%
Aéroport de La Rochelle Ile de Ré	Propriétaire des terrains et actionnaire à 5%
Aéroport de Biarritz Pays Basque	Membre du Syndicat Mixte
Aéroport d'Angoulême-Cognac	Actionnaire à 10 %
Aéroport d'Agen La Garenne	Actionnaire à 1%
Aéroport de Brive Vallée de la Dordogne	Actionnaire à 0,1%
Aéroport de Poitiers Biard	-
Aéroport de Montluçon-Guéret	-
Autres équipements	
Aire d'autoroute de Cestas	Gestionnaire
Nouvel Espace Aérodrome de Libourne	Propriétaire et gestionnaire
Entrepôt de stockage de vin à Blanquefort	Membre de la structure mixte
Centre routier à la Crèche avec parking sécurisé poids lourds Securipark et station-service poids lourds (bientôt du GNC et du GNL en 2023)	Propriétaire et gestionnaire
Parking Espace Atlantique à la Rochelle	Propriétaire et gestionnaire
Terrains à Castets dans les Landes (études sur la possibilité de création de bâtiments logistiques)	Propriétaire

Les études réalisées par les CCI de Nouvelle-Aquitaine

Sur les flux de marchandises et la logistique urbaine :

CCI Bayonne Pays Basque

- Etudes menées sur le port de Bayonne par l'Observatoire Régional des Transports de Nouvelle-Aquitaine pour le compte de la Région (partie études et statistiques) : <https://www.ornouvelleaquitaine.fr/>

- Deux publications CCI sur les enjeux et questions du projet LGV pour le Pays Basque, l'une datant de 2006 et l'autre de 2012.

CCI Bordeaux Gironde

- Etude sur la logistique entrante et sortante du commerce de proximité du centre-ville de Bordeaux
- Analyse de la logistique urbaine de la commune de Libourne et proposition d'actions
- ZFE : participation au copil aux ateliers de préparation à la mise en place de la ZFE.

Sur le développement du commerce de proximité et du commerce en ligne :

CCI Bayonne Pays Basque

- Réactualisation des chiffres-clés « Denda – Dynamiques Commerciales au Pays Basque 2022 » dans le cadre des Rencontres du Commerce le 19 septembre 2022
<https://www.bayonne.cci.fr/actualite/retour-sur-les-rencontres-du-commerce-la-cci>
<https://www.bayonne.cci.fr/sites/g/files/mwbcuj1516/files/2022-09/CONFERENCE%20Etat%20des%20dynamiques%20commerciales%20au%20Pays%20Basque.pdf>

CCI Bordeaux Gironde

- Chiffres clés du Commerce Gironde et Enquêtes Flash sur la situation du Commerce dans le Centre-Ville de Bordeaux
<https://www.bordeauxgironde.cci.fr/sites/g/files/mwbcuj1076/files/2021-04/CHIFFRES-CLES-BORDEAUX-METROPOLE-2021.pdf>
<https://www.bordeauxgironde.cci.fr/actualite/soldes-dete-bordeaux-des-resultats-contrastes>
- Développement d'un observatoire du commerce qui permet d'avoir une vision précise de l'offre commerciale ainsi que des données de marché.

CCI Limoges Haute Vienne

- Recommandation de l'étude Bérénice Polarités Commerciales de la Ville de Limoges.

3. Les propositions des CCI sur le volet déchets : « Prévention et gestion des déchets »

Concernant le troisième volet, le SRADDET révisé a pour finalité d'intégrer les nouvelles réglementations relatives à l'économie circulaire. Le modèle économique linéaire consistant à prélever, produire, distribuer, consommer et jeter est aujourd'hui remis en question au profit du **modèle d'économie circulaire** qui vise à améliorer la gestion des ressources en utilisant et réutilisant au mieux, réduisant ainsi la production de déchets.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine accompagnent les entreprises dans la mise en œuvre d'une démarche globale de réduction des déchets.

Les CCI sont particulièrement attentives aux **notions de prévention et d'évitement**. Notre ambition est d'**EVITER, REDUIRE ET COMPENSER** la production de déchets matières.

Pour cela, **les CCI encouragent les synergies interentreprises avec des démarches d'écologie industrielle et territoriale (EIT) et proposent un accompagnement dédié aux entreprises.**

Le conseil et l'accompagnement des CCI auprès des entreprises vise à :

- Eviter, réduire et compenser la production de déchets matières et améliorer le tri ;
- Eco-concevoir des produits et services moins consommateurs de ressources ;
- Diminuer la facture de collecte et de traitement des déchets produits par l'activité ;
- Identifier les non-conformités réglementaires et y remédier ;
- Recevoir des aides : financement, formation ;
- Sensibiliser et impliquer les salariés autour d'un projet fédérateur ;
- Bénéficier d'une image d'entreprise éco-responsable auprès des clients et partenaires.

Cet accompagnement permet à l'entreprise de mettre en place **un plan d'actions spécifique**.

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine souhaitent adapter l'accompagnement proposé aux entreprises pour intégrer les nouvelles réglementations « déchets » introduites par la Loi AGEC et la Loi Climat et Résilience, notamment les réglementations suivantes :

- **Le décret n° 2022-549 du 14 avril 2022, sur la réduction, la réutilisation et le recyclage les emballages en plastique à usage unique.** Il acte la « Stratégie 3R », qui vise à définir les actions à mettre en place par les entreprises, les collectivités territoriales, les éco-organismes et l'Etat pour atteindre les objectifs définis par le décret 3R d'ici 2025 :
 - 20 % de réduction dont au moins la moitié atteinte par le recours au réemploi,
 - 100 % de recyclage : l'objectif est que tous les emballages en plastique à usage unique soient recyclables en 2025 ;
 - Elimination totale des emballages inutiles.

La stratégie prévoit notamment l'élaboration par chaque grande filière de feuilles de route sectorielles 3R, qui pourront bénéficier d'un financement spécifique.

- **Le décret n° 2022-507 du 8 avril 2022, sur le développement des emballages réemployés mis sur le marché.** Il définit la trajectoire minimale d'emballages réemployés à mettre sur le marché annuellement en France pour la période 2023-2027 afin d'atteindre les objectifs fixés par la loi AGEC et viser ainsi 10 % d'emballages réemployés en 2027. ;

- **Le décret n° 2022-748 du 29 avril 2022, sur l'information du consommateur sur les qualités et caractéristiques environnementales des produits générateurs de déchets**
- **Les mesures pour prévenir et empêcher les abandons de déchets.**

Les CCI de Nouvelle-Aquitaine jouent également un rôle dans la création ou la mutation de structures qui traitent, transforment et valorisent les déchets. Elles proposent notamment **des formations aux nouveaux métiers de la transformation et la valorisation des déchets.**

En complément, certaines CCI alertent localement sur des difficultés liées au système de traitement des déchets : le département de la Creuse ne dispose d'aucun équipement de traitement des déchets, contraignant à un transport vers les départements voisins. Cette situation implique des surcoûts de transport pour les entreprises. Un projet d'un nouvel incinérateur porté par le Syded87, Limoges métropole et Evolis 23, pourrait couvrir une moitié nord-ouest de la Creuse. Une concertation préalable est en cours jusqu'à fin octobre 2022.