

DOO

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE **SCOT 2038** DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

Document d'orientation et d'objectifs

A blue-tinted photograph of a cloudy sky. The clouds are white and wispy, set against a deep blue background. The text 'MODE D'EMPLOI' is centered in the middle of the image in a white, bold, sans-serif font.

MODE D'EMPLOI

Le Document d'orientation et d'objectifs (DOO) est le troisième document constitutif du SCoT. Il définit les règles normatives permettant d'atteindre les objectifs stratégiques du PADD : en cela, il constitue la boîte à outils normative du SCoT.

Mode d'emploi du Document d'Orientation et d'Objectifs

Pour chaque thème abordé au sein de ce DOO sont déclinés, selon le code suivant :

- **Des éléments introductifs**

Éléments de présentation du contexte introduisant de manière synthétique des orientations et objectifs.

- **Des orientations**

Elles font référence au positionnement stratégique du SCoT avec lequel doivent être compatibles les politiques d'urbanisme et d'aménagement des collectivités locales.

- **Des objectifs**

Ils correspondent à la déclinaison des orientations stratégiques à travers à la fois : des objectifs chiffrés, des objectifs qualitatifs et des traductions spatiales, avec lesquels doivent être compatibles les politiques d'urbanisme et d'aménagement des collectivités locales.

- **Des recommandations
et modalités de mise en œuvre**

Le DOO propose des outils et procédures devant faciliter la mise en œuvre et le suivi de ses orientations et objectifs. Elles ont été, pour la plupart, largement travaillées avec les EPCI et avec les acteurs impliqués dans l'élaboration du SCoT.

Quelques précisions préalables sur la notion de compatibilité

L'appréciation de la compatibilité des documents devant être compatibles avec le SCoT s'effectuera au regard des seuls orientations et objectifs.

La notion de compatibilité s'apparente à la non-contrariété entre deux documents d'urbanisme, c'est-à-dire que la norme inférieure ne doit pas remettre en cause les orientations générales définies par la norme qui lui est immédiatement supérieure.

Au-delà de la compatibilité avec le SCoT des documents des collectivités locales (Plans locaux d'urbanisme, Plans locaux de l'habitat, Plans de déplacements urbains,...) et des décisions de la Commission départementale d'aménagement commercial, selon l'Article R*122-5 du Code de l'urbanisme, certains projets doivent également être compatibles avec le SCoT. Il s'agit des opérations foncières et des opérations d'aménagement mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme :

- 1** Les zones d'aménagement différé et les périmètres provisoires de zones d'aménagement différé.
- 2** Les zones d'aménagement concerté.
- 3** Les lotissements, les remembrements réalisés par des associations foncières urbaines et les constructions soumises à autorisations, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une surface de planchers de plus de 5 000 mètres carrés.
- 4** La constitution, par des collectivités et établissements publics, de réserves foncières de plus de cinq hectares d'un seul tenant.

PARTIE 1 Préserver et valoriser durablement les ressources naturelles, la trame verte et bleue, les conditions de développement de l'activité agricole et sylvicole

SECTION 1 P.99

Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers et favoriser des conditions durables de développement des activités et usages associés

- 1.1.1. Protéger et valoriser les espaces agricoles, naturels et forestiers P.102
- 1.1.2. Localiser et qualifier les limites entre les espaces naturels, agricoles et forestiers que l'on souhaite préserver à très long terme et les espaces potentiels de développement P.104
- 1.1.3. Conforter les conditions de la viabilité de l'agriculture P.107
- 1.1.4. Préserver l'intégrité des espaces ouverts de plaine pour leurs enjeux alimentaires, paysagers et de qualité de cadre de vie P.111
- 1.1.5. Encadrer l'urbanisation des espaces ouverts de coteaux en balcons et terrasses et des bassins d'élevage P.112
- 1.1.6. Valoriser la multifonctionnalité de la forêt P.114

SECTION 2 P.117

Préserver les enjeux de biodiversité et la structuration du territoire par la trame verte et bleue

- 1.2.1. Règles générales pour la protection des milieux naturels et de la biodiversité P.118
- 1.2.2. Protéger les réservoirs de biodiversité du SCOT en tant que richesses naturelles du territoire pour le long terme P.122
- 1.2.3. Préserver les réservoirs de biodiversité complémentaires du SCOT en tant

qu'« espaces de vigilance » en réponse aux enjeux de biodiversité P.124

- 1.2.4. Préserver et remettre en bon état les corridors écologiques pour assurer et garantir la fonctionnalité écologique du territoire P.125

- 1.2.5. Favoriser les continuités de la trame bleue P.129

- 1.2.6. Préserver une zone tampon autour des cours d'eau P.132

- 1.2.7. Protéger les zones humides P.133

- 1.2.8. Préserver et améliorer la biodiversité en ville et dans l'infrastructure verte du territoire P.135

SECTION 3 P.137

Protéger durablement les ressources en eau potable

- 1.3.1. Préserver les ressources en eau stratégiques et dont la qualité est à protéger dans le SCOT P.138
- 1.3.2. Protéger les périmètres de captage de toute atteinte par l'urbanisation et la pollution P.140
- 1.3.3. Favoriser la gestion quantitative des ressources P.145
- 1.3.4. Associer le confortement de l'urbanisation à l'amélioration de la structuration intercommunale sur la sécurité de l'alimentation en eau potable P.147

SECTION 4 P.149

Prévenir la pollution des milieux

- 1.4.1. Prévenir la pollution des sols et des sous-sols par les eaux usées et limiter les risques sanitaires générés P.150
- 1.4.2. Gérer les eaux pluviales en favorisant la filtration des polluants voire la dépollution des eaux de ruissellement P.151

- 1.4.3. Limiter la prolifération des espèces faunistiques et floristiques invasives P.153

SECTION 5 P.155

Promouvoir une exploitation raisonnée des carrières

- 1.5.1. Préserver la capacité de production des carrières pour l'avenir P.156
- 1.5.2. Favoriser les matériaux issus du recyclage P.158
- 1.5.3. Favoriser des projets partagés de réaménagement des carrières P.160
- 1.5.4. Promouvoir les modes de transport les mieux adaptés P.161

PARTIE 2 Améliorer les qualités du cadre de vie, en intégrant les exigences environnementales, paysagères, de sécurité et de santé dans l'aménagement du territoire

SECTION 1 P.165

Valoriser l'identité des territoires et les rapports entre les environnements urbains et naturels

- 2.1.1. Protéger et valoriser les sites paysagers remarquables P.167
- 2.1.2. Prendre en compte la sensibilité visuelle dans les aménagements et protéger/valoriser les points de vue emblématiques du territoire P.176
- 2.1.3. Délimiter et qualifier les coupures vertes paysagères P.181
- 2.1.4. Prévenir l'urbanisation linéaire le long des routes et valoriser la fonction de découverte des paysages depuis les principaux axes routiers P.183
- 2.1.5. Préserver et valoriser le patrimoine bâti et touristique ainsi que l'architecture traditionnelle P.189

SECTION 2 P.195

Lutter contre la banalisation des paysages urbains, rendre la ville désirable et l'adapter au changement climatique

- 2.2.1. Lutter contre la banalisation des paysages urbains et aménager les entrées de ville P.196
- 2.2.2. Adapter la ville au changement climatique P.202
- 2.2.3. Conforter les coulées vertes et la trame végétale en milieu urbain P.203
- 2.2.4. Valoriser la trame aquatique en milieu urbain et renverser la tendance au « tout tuyau » pour la gestion des eaux pluviales P.204

SECTION 3 P.207

Prévenir et limiter les risques majeurs

- 2.3.1. Prévenir et/ou limiter les risques d'inondation et de crues torrentielles P.209
- 2.3.2. Prévenir et/ou limiter les risques de ruissellement sur versant P.211
- 2.3.3. Prévenir et/ou limiter les risques de glissement de terrain P.212
- 2.3.4. Prévenir et/ou limiter les risques de chutes de blocs P.213
- 2.3.5. Prévenir et/ou limiter les risques technologiques P.214

SECTION 4 P.215

Prévenir et réduire l'exposition de la population aux pollutions et nuisances

- 2.4.1. Réduire à la source les pollutions atmosphériques, les nuisances sonores et leurs impacts sanitaires P.217
- 2.4.2. Prévenir l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores P.220

SECTION 5 P.223

Favoriser une gestion durable des déchets

SECTION 6 P.227

Favoriser les économies d'énergie et encourager la production d'énergie renouvelable

PARTIE 3 Conforter l'attractivité métropolitaine dans le respect des enjeux du développement durable

SECTION 1 P.233

Conforter l'ensemble des moteurs de l'économie

SECTION 2 P.235

Développer les grands équipements et services structurants

SECTION 3 P.237

Améliorer les conditions de déplacement à longue distance

SECTION 4 P.241

Développer le tourisme sous toutes ses formes

3.4.1. Mettre en place une stratégie globale et coordonnée de développement de l'offre touristique P.243

3.4.2. Rénover et diversifier l'offre d'accueil et d'hébergement P.250

3.4.3. Permettre la réalisation des Unités Touristiques Nouvelles (UTN) P.252

SECTION 5 P.257

Irriguer l'ensemble des territoires et des populations par les réseaux numériques

3.5.1. Développer une offre Très Haut Débit sur l'ensemble du territoire P.258

3.5.2. Intégrer la création des réseaux numériques à très haut débit dans les documents de planification et d'urbanisme, et dans les opérations d'aménagement P.259

3.5.3. Répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises et des particuliers en termes d'accès aux réseaux et aux services P.260

PARTIE 4 Équilibrer et polariser le développement des territoires pour lutter contre la périurbanisation et l'éloignement des fonctions urbaines

SECTION 1 P.265

S'appuyer sur une armature urbaine hiérarchisée, pour assurer un développement urbain plus équilibré

4.1.1. Une armature urbaine hiérarchisée pour guider la structuration du territoire et la localisation du développement futur P.266

4.1.2. Assurer un développement équilibré des territoires P.273

SECTION 2 P.287

Produire une offre en logements suffisante, accessible et répartie de façon plus équilibrée, polarisée et économe en énergie

4.2.1. Répondre aux besoins en logements des ménages P.288

4.2.2. Définir des objectifs de construction de logements en articulation avec les objectifs de structuration du territoire et de maîtrise des besoins de déplacement P.295

SECTION 3 P.301

Rééquilibrer et polariser l'offre commerciale en priorité dans les centres urbains mixtes

DAC : définir des Zones d'Aménagement Commercial préférentielles pour accueillir les commerces

Introduction sur la stratégie en matière de commerce

4.3.1. Organiser l'offre commerciale selon la nature des commerces et des pratiques d'achat P.302

4.3.2. Renforcer l'équilibre et la solidarité des territoires, en définissant des périmètres d'influence recherchés, et en maîtrisant le dimensionnement des commerces P.305

4.3.3. DAC - Document d'Aménagement Commercial P.313

4.3.4. Schéma de synthèse de la stratégie commerciale au travers du SCoT et du DAC et Recommandations pour la mise en œuvre et le suivi P.325

SECTION 4 P.327

Assurer un développement économique équilibré et répartir l'offre foncière en conséquence

SECTION 5 P.331

Concevoir une offre de déplacement qui contribue à une organisation plus équilibrée des territoires, améliore les fonctionnements urbains et les qualités du cadre de vie

4.5.1. Organiser l'offre et développer l'usage des transports en commun P.333

4.5.2. Inciter à l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité P.351

4.5.3. Maîtriser le développement de l'offre routière, fiabiliser les temps de trajet et réduire le trafic automobile P.353

4.5.4. Favoriser l'usage des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises P.367

PARTIE 5

Intensifier l'aménagement des espaces et renforcer la mixité des fonctions pour lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espace

SECTION 1 P.373

Poursuivre la réduction de la consommation d'espace non bâti pour les espaces urbains mixtes

SECTION 2 P.375

Lutter contre l'étalement urbain, intensifier et économiser les espaces urbains mixtes

5.2.1. Lutter contre l'étalement urbain P.376

5.2.2. Intensifier les espaces préférentiels du développement et à proximité des arrêts de transports collectifs P.381

SECTION 3 P.385

Favoriser la mixité urbaine et intensifier l'utilisation des espaces économiques

5.3.1. Localiser en priorité l'activité économique dans les espaces urbains mixtes et réserver, de manière générale, les espaces économiques dédiés aux activités incompatibles avec l'habitat P.386

5.3.2. Optimiser l'occupation et la qualité des espaces économiques P.390

SECTION 4 P.393

Maîtriser et dimensionner l'offre foncière dans les documents d'urbanisme locaux

5.4.1. Dimensionner les espaces urbains mixtes non bâtis dans les documents d'urbanisme locaux P.394

5.4.2. Maîtriser l'offre d'espaces économiques dans les documents d'urbanisme locaux P.395



INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le DOO se structure en cinq parties au sein desquelles ses orientations et objectifs précisent les modalités d'interventions suivantes.

1 Préserver et valoriser durablement les ressources naturelles et paysagères, la trame verte et bleue, les conditions de développement de l'activité agricole et sylvicole.

Il s'agit d'organiser le territoire de la région grenobloise autour de la protection durable des espaces naturels, agricoles et forestiers au regard de leur rôle structurant en matière économique, sociale, paysagère, patrimoniale et écologique, assurer le maintien et/ou la remise en bon état des continuités écologiques en s'appuyant sur une trame verte et bleue, protéger et gérer durablement ses ressources en eau, et enfin promouvoir une exploitation raisonnée des carrières.

2 Améliorer les qualités du cadre de vie, en intégrant les exigences environnementales paysagères, de sécurité et de santé dans l'aménagement du territoire.

Il s'agit de préserver l'identité paysagère la région grenobloise, de créer les conditions de l'attractivité urbaine en améliorant la qualité du cadre de vie, de prévenir les risques majeurs, de réduire l'exposition des populations à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores, de favoriser une gestion durable des déchets et de favoriser les économies d'énergie.

3 Conforter l'attractivité métropolitaine dans le respect des enjeux du développement durable.

Il s'agit de mobiliser l'ensemble des moteurs de l'économie, renforcer les grands équipements et services structurants, améliorer les conditions de déplacement à longue distance, développer le tourisme sous toutes ses formes et irriguer l'ensemble des territoires et des populations par les réseaux numériques.

4 Équilibrer et polariser le développement des territoires pour lutter contre la périurbanisation et l'éloignement des fonctions urbaines.

Il s'agit de créer les conditions favorables au renforcement des logiques de proximité dans le fonctionnement quotidien des territoires et à la réduction de la dépendance vis-à-vis de l'automobile. Ces conditions permettront à la région grenobloise d'améliorer son efficacité énergétique et de s'inscrire dans la lutte contre le changement climatique. Les modalités développées s'appuient sur la définition d'une armature urbaine et sur une organisation du développement de l'offre en logements, commerciale, de foncier économique et de déplacement qui soit tournée, notamment, vers l'atténuation des grands déséquilibres entre la localisation des emplois et celle des actifs, mais veille à une meilleure articulation de la localisation entre habitat, commerces, services, équipements et activités.

5 Intensifier l'aménagement des espaces et renforcer la mixité urbaine

et répondre aux besoins liés à son développement tout en **limitant la consommation d'espaces, l'étalement urbain** et la dispersion de l'habitat, des emplois, des commerces et des équipements en dehors des tissus urbains mixtes et en intensifiant l'usage des espaces déjà classés en zones U et AU des PLU. En localisant en priorité le développement dans et à proximité des centres villes et des principaux arrêts de transports en commun, tout en favorisant la mixité fonctionnelle des tissus urbains, la région grenobloise favorisera une plus grande proximité entre habitat, emploi, commerces, services et équipements, optimisera la fréquentation des transports collectifs, confortera le développement des modes actifs ; et créera les conditions pour améliorer son efficacité énergétique et s'inscrire dans la lutte contre le changement climatique.

Préserver et valoriser
durablement les ressources
naturelles, la trame verte et bleue,
les conditions de développement
de l'activité agricole et sylvicole

1

-
- SECTION 1 P.99 **Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers et favoriser des conditions durables de développement des activités et usages associés**
- SECTION 2 P.117 **Préserver les enjeux de biodiversité et la structuration du territoire par la trame verte et bleue**
- SECTION 3 P.137 **Protéger durablement les ressources en eau potable**
- SECTION 4 P.149 **Prévenir la pollution des milieux**
- SECTION 5 P.155 **Promouvoir une exploitation raisonnée des carrières**

Introduction

La région grenobloise souhaite organiser son territoire autour de la protection durable des espaces naturels agricoles et forestiers au regard de leur rôle structurant en matière économique, sociale, paysagère, patrimoniale et écologique. En lien avec leur protection, la région grenobloise a souhaité **définir et porter un véritable projet pour ces espaces**, en refusant de les voir comme « des espaces vides » correspondant à un potentiel foncier de développement urbain et à des activités à usage unique. Ce projet valorise au contraire les multiples rôles tenus par ces espaces qu'il s'agira de reconnaître, d'encourager ou au contraire de réguler.

Il vise notamment à :

- Préserver et favoriser le développement de l'agriculture et de la sylviculture en protégeant les espaces mais aussi les fonctions supports nécessaires à leur bon fonctionnement.
- Préserver et restaurer les fonctionnalités écologiques des trames vertes et bleues afin de faciliter la circulation des espèces animales et végétales (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, cours d'eau et leurs abords, zones humides).
- Permettre les usages de loisirs dans les espaces naturels et agricoles sous réserve de préserver leurs fonctionnalités écologiques ou agricoles.

Pour cela, le SCoT de la région grenobloise :

- délimite les espaces naturels et agricoles à protéger dans une perspective de long terme (cf. carte pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers) et demande aux documents d'urbanisme locaux de préciser ces limites à l'échelle du parcellaire ;
- définit des limites stratégiques que les documents d'urbanisme locaux devront matérialiser ;
- identifie et caractérise les espaces concernés par les enjeux relatifs à la protection de l'agriculture et de la sylviculture ; à la préservation des paysages liés ; à la protection de la biodiversité

(trame verte et bleue, continuités écologiques). Ces espaces ne se sont pas tous forcément situés à l'intérieur des espaces naturels et agricoles et peuvent aussi concerner des espaces urbains ;

- demande aux documents d'urbanisme locaux de préciser ces enjeux, de délimiter les espaces concernés et de les protéger par des zonages spécifiques.

La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers permet a contrario de définir les limites des espaces potentiels de développement à très long terme, et de s'engager sur la pérennité de celles-ci. De ce fait, les espaces actuellement naturels, agricoles ou forestiers, mais inclus dans les espaces identifiés comme potentiels de développement par le SCoT, ne pourront être consommés que de manière très parcimonieuse ; ils doivent être considérés comme une ressource rare et non-renouvelable.

Cela implique de favoriser l'intensification des espaces déjà construits et de privilégier des modes d'urbanisation qui, par leurs formes et leurs programmes, permettent d'économiser l'usage du foncier. Cela implique aussi de préserver les espaces naturels et agricoles inclus dans les espaces potentiellement urbanisables aussi longtemps que possible.

Les orientations et objectifs relatifs à la gestion économe des espaces préférentiels du développement sont détaillés dans la partie 5 du DOO page 371

La région grenobloise souhaite préserver ses ressources en eau, les gérer de façon économe et prévenir les pollutions des milieux aquatiques.

La région grenobloise souhaite prévenir les pollutions des milieux, notamment générées par les eaux usées et pluviales

La région grenobloise souhaite enfin promouvoir une exploitation raisonnée des carrières.

DOO PARTIE

1

SECTION

1

**Préserver les espaces
naturels, agricoles
et forestiers
et favoriser des
conditions durables
de développement
des activités
et usages associés**

1 | 1

Préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers et favoriser des conditions durables de développement des activités et usages associés

La diversité des espaces naturels et des paysages de la région grenobloise constitue un des éléments forts de son attractivité. L'étagement altitudinal, les différentes natures de substrats (roches et sols), de pentes et d'expositions expliquent cette diversité et fondent l'écrin paysager de la région grenobloise. La grande diversité de types d'agriculture joue un rôle majeur dans la formation de ces paysages, dans le maintien d'espaces ouverts au sein ou à proximité des forêts ou du tissu urbain.

Cependant, le développement urbain et des infrastructures génèrent une consommation de ces espaces. Même si, l'artificialisation des sols ralentit, elle sollicite encore fortement les espaces agricoles, qui représentent 90 % des espaces consommés (et plus de 1 000 ha entre 2000 et 2010). L'agriculture est fragilisée par le contexte économique et les pressions foncières qui s'exercent à proximité des zones urbaines.

Compte tenu de l'importance et de la sensibilité particulière de son site montagnard, les élus de la région grenobloise ont fait du devenir des espaces naturels, agricoles et forestiers un sujet de préoccupation majeure en les considérant comme un patrimoine à préserver sur le très long terme. Ils se sont positionnés sur la préservation, A minima, de l'ensemble des espaces inscrits au Schéma directeur de 2000, ainsi que sur le maintien de limites stratégiques et de principes entre espaces urbains et naturels.

Orientations générales

Les collectivités locales doivent veiller à :

1 Préserver l'ensemble des espaces naturels, agricoles et forestiers indiqués au sein de la carte pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (cf. SECTION I.1.) comme une ressource pour le territoire permettant de préserver les fonctions et vocations de différentes natures de ces espaces :

■ **Les fonctions patrimoniales et identitaires** pour que ces espaces contribuent à la diversité des paysages de la région grenobloise et à une identité commune. Un patrimoine commun peut être conforté par la présence d'espèces emblématiques

(Chouette-chevêche...) ainsi que par les productions du terroir (noix de Grenoble, Saint-Marcellin, tomme de Belledonne, navet de Flachères...), dont l'image et la notoriété sont à développer.

■ **Les fonctions économiques pour**

- que l'agriculture fournisse des biens alimentaires diversifiés produits par des entreprises travaillant aussi bien sur le marché local que sur des filières longues ouvertes sur l'extérieur, en prenant en compte les progrès environnementaux ;
- faire progresser la filière bois de production de bois d'œuvre et de bois énergie.

■ Les fonctions sociales et culturelles pour que les espaces naturels, agricoles et forestiers contribuent à la qualité du cadre de vie, procurent un sentiment de calme, de convivialité et qu'ils offrent ou puissent offrir l'opportunité de développer des sites récréatifs et l'économie solidaire (par exemple, jardins familiaux...).

■ **Les fonctions de qualité de vie et de santé publique** en raison :

- des conditions favorables ou potentielles offertes par ces espaces en faveur du développement des modes actifs et à la pratique d'activités sportives et de loisirs de plein air ;
- du renforcement encore nécessaire et présentant un défi pour les générations futures de l'offre en produits alimentaires de qualité et de proximité, ainsi que de l'accès pour tous à ces produits sur le marché local.

■ **Les fonctions environnementales** pour que la biodiversité et les milieux naturels continuent à rendre de multiples services à l'homme : épuration des eaux, limitation des risques d'inondation (infiltration, zones d'expansion de crues...) et d'érosion des sols, séquestration du carbone...

2 Offrir des conditions viables et pérennes pour les activités agricoles et sylvicoles.

Cette position permet de structurer l'organisation du territoire autour de son « infrastructure » verte.

Pour y parvenir, le DOO développe des orientations et objectifs pour :

- protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers remarquables (voir section I.1.1, p.102) ;
- réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles (voir partie 5, p.371) ;
- fixer les limites de long terme des espaces potentiellement dédiés au développement urbain (voir section I.1.2, p.104) ;
- créer les conditions de viabilité de l'agriculture et de la forêt (voir section I.1.3 p.107) ;
- préserver l'intégrité des espaces ouverts de plaine pour leurs enjeux alimentaires, paysagers et de qualité de cadre de vie (voir section I.1.4 p.111) ;
- encadrer l'urbanisation des espaces ouverts de coteaux en balcons et terrasses et des bassins d'élevage (voir section I.1.5 p.112) ;
- valoriser la multifonctionnalité de la forêt (voir section I.1.6 p.114).



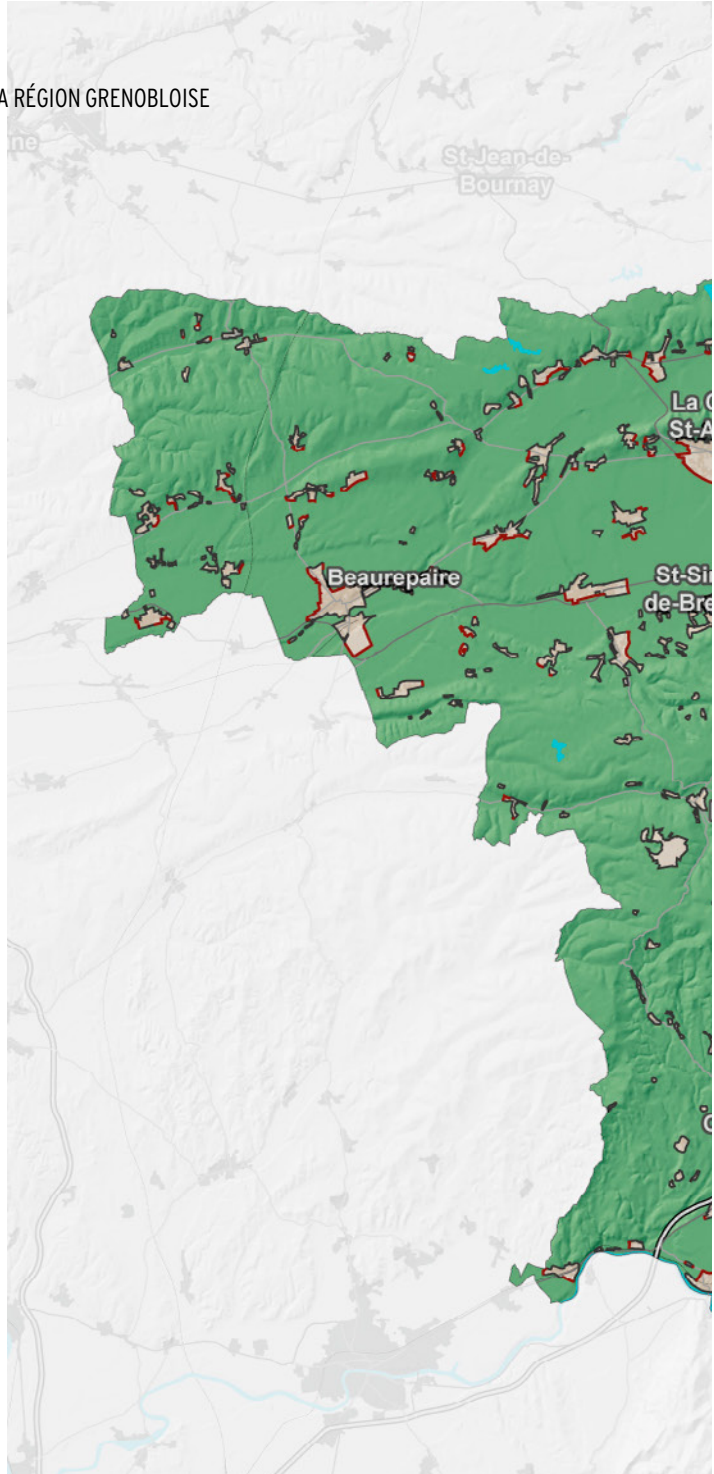
Protéger et valoriser les espaces agricoles, naturels et forestiers

Orientation





Les collectivités locales doivent concourir à la fois à préserver l'ensemble de ces espaces comme une ressource pour le territoire, mais aussi à offrir des conditions viables et pérennes pour les activités agricoles et sylvicoles et pour les activités de loisirs et de tourisme. Cette position permet de structurer l'organisation du territoire autour de son « infrastructure » verte.

Objectifs

La carte pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers ci-après indique la localisation, à l'échelle du SCoT, de l'ensemble des espaces qui doivent être préservés de l'urbanisation à très long terme. Ceci constitue un engagement au-delà d'une génération, soit pour les 50 prochaines années. Cette carte comporte tous les espaces agricoles, naturels et forestiers à préserver de l'urbanisation, symbolisés en vert. En définissant les limites des espaces à préserver, dont les limites stratégiques, (voir section 1.1.2, ci-après), cette carte détermine également « en creux » l'ensemble des espaces potentiels de développement à long terme, à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme locaux pourront définir les conditions et les règles de l'organisation et du développement urbain en compatibilité avec les orientations et objectifs développés dans les parties 4 et 5 de ce DOO.

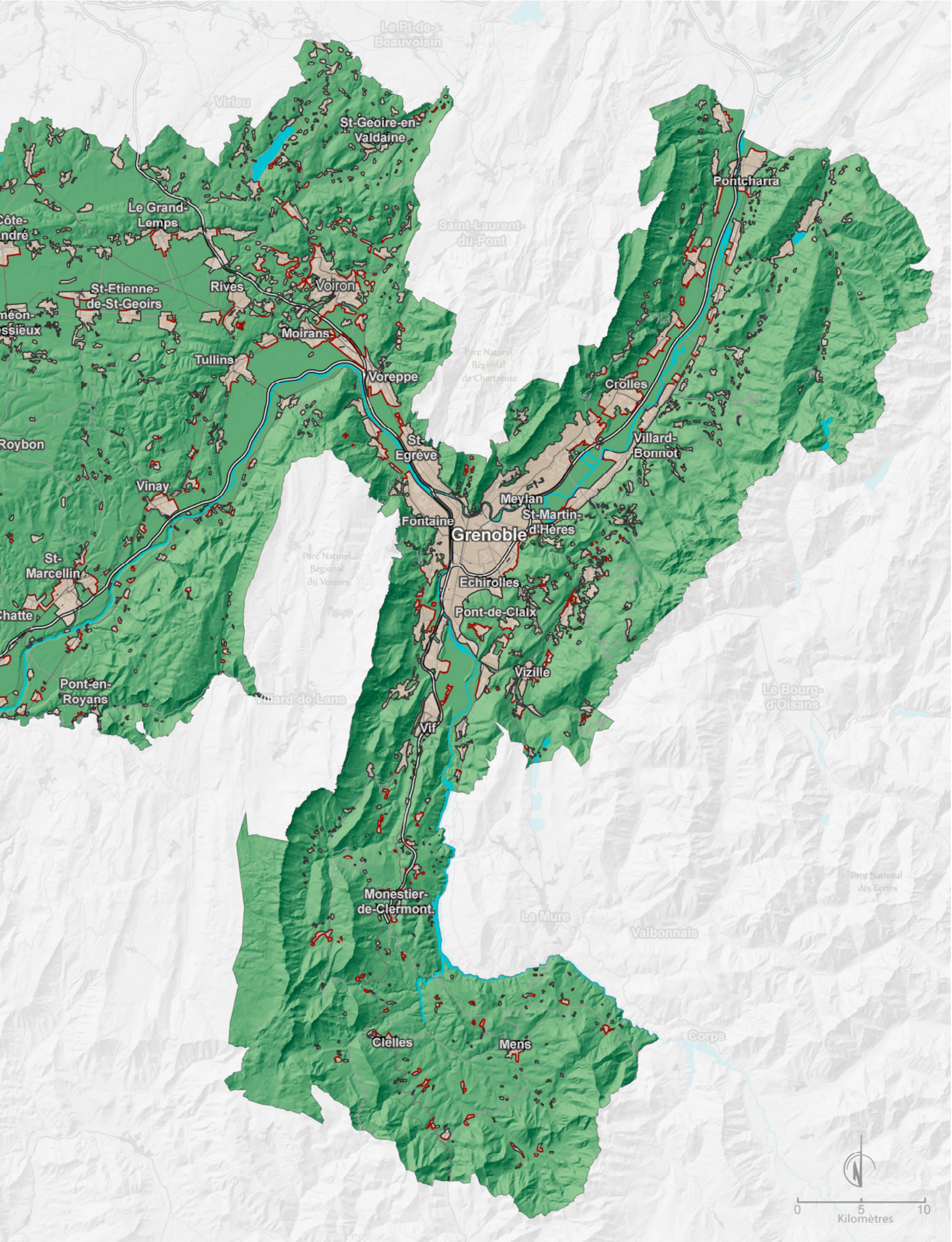


Préservation des espaces agricoles et forestiers

	Espaces naturels, agricoles et forestiers		Limites stratégiques
	Espaces urbains occupés et espaces potentiels du développement à long terme		Limites de principes à long terme

Sources : Fond relief AURG traitement BD-Altir® IGN, BD-Topo © IGN, Corine Land Cover 2006, Spot-Thema 2010 / Réalisation : Agence d'urbanisme de la région grenobloise - Décembre 2012.

Pour plus de lisibilité on pourra se reporter à la carte du DOO à grande échelle.



Toutefois notamment, ces espaces agricoles, naturels et forestiers comportent :

- les hameaux, groupes de construction et d'habitations, en sachant que leur extension est admise sous réserve d'être réalisée en continuité du bâti existant, selon un développement limité, et de ne devoir porter atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites et milieux naturels ;
- les activités de loisirs et sportives de plein air, ainsi que de tourisme. Ces activités et leurs équipements associés sont à localiser préférentiellement en périmètre urbain. Dans l'impossibilité, ces activités pourront être implantées en zone naturelle sous

réserve qu'elles soient compatibles avec la préservation des sols agricoles et forestiers adjacents, la sauvegarde des sites et milieux naturels. Ces activités devront être bien insérées dans leur environnement et être compatibles avec le maintien d'un caractère naturel de la zone concernée ;

- des équipements de production d'énergies renouvelables, en sachant que, le SCoT interdit le photovoltaïque au sol sur les espaces agricoles et forestiers, sauf s'il répond aux besoins domestiques et aux installations de service public.

Pour plus de lisibilité on pourra se reporter à la carte du DOO à grande échelle



Localiser et qualifier les limites entre les espaces naturels, agricoles et forestiers que l'on souhaite préserver à très long terme et les espaces potentiels de développement

La carte pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers localise les limites des espaces naturels, agricoles et forestiers que les territoires souhaitent préserver à très long terme, pour protéger notamment l'activité agricole et sylvicole, les paysages et la biodiversité. Les limites correspondent à un espace de contact entre les secteurs urbanisés et leur environnement rural et naturel. Elles méritent une attention particulière : elles constituent en effet un secteur privilégié de la perception de la qualité urbaine et du cadre de vie de chaque commune. Les limites ne peuvent pas correspondre à un simple trait sur une carte.

Orientations

Afin de limiter la diffusion du bâti, de protéger les espaces agricoles et la biodiversité et de préserver les paysages, la carte pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (de la section I.I.I de ce chapitre) localise deux types de limite entre les espaces naturels, agricoles et forestiers et les espaces potentiels de développement du SCoT :

- **les limites stratégiques**, qui une fois délimitées par les documents d'urbanisme locaux, deviennent pérennes. Elles sont représentées graphiquement comme suit



- **les limites de principe** dont la délimitation par les documents d'urbanisme locaux peut évoluer dans

le temps, à superficie d'espace potentiel de développement constante. Elles sont représentées graphiquement comme suit:

 Limites de principe à long terme

Les documents de planification et d'urbanisme locaux doivent préciser les limites à l'urbanisation localisées sur la carte pour la préservation des espaces naturels, agricoles et

forestiers. Cette délimitation doit s'appuyer, le cas échéant, sur des éléments existants du paysage **Les collectivités locales doivent traiter les franges urbaines** (espaces de contact entre les secteurs urbanisés et leur environnement rural et naturel) au regard du contexte géographique, des structures paysagères et du fonctionnement de l'activité agricole, et **travailler à la matérialisation des limites**, sur la base d'éléments paysagers existants ou à créer.

Objectifs pour la localisation et la définition des limites

Sur la base de la compatibilité avec la carte de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers qui localise les limites entre les espaces agricoles, naturels et forestiers et les espaces potentiels de développement, **les documents d'urbanisme locaux, doivent :**

1 Préciser la position des limites de leurs zones par rapport à celles du SCoT (mettre en évidence l'existence, ou non, de marges d'extension ultérieures, pour le zonage des documents d'urbanisme locaux), en tenant compte de la présence éventuelle d'éléments physiques susceptibles de matérialiser ces limites.

2 Délimiter ces limites stratégiques à l'échelle parcellaire (et les inscrire dans le plan de zonage) lorsque les limites de leurs zones coïncident avec les limites stratégiques localisées dans le SCoT. Ces limites délimitées précisément deviennent alors pérennes (seule une révision du SCoT peut les faire évoluer).

3 Délimiter à l'échelle parcellaire les limites de principe localisées dans le SCoT lorsque les limites de leurs zones coïncident avec ces dernières. Toutefois, les documents d'urbanisme locaux **pourront faire évoluer ces limites dans le temps, à superficie d'espace potentiel de développement constante**, pour les espaces urbains mixtes. Cette superficie d'espace potentiel de développement peut toutefois être dépassée pour l'accueil d'activités économiques stratégiques, que les espaces économiques actuels ne permettraient pas d'accueillir, sous

réserve de compatibilité avec les orientations et les objectifs du SCoT.

4 Matérialiser et qualifier les limites stratégiques, et pour cela :

- donner une épaisseur spatiale à cette limite et définir sa nature dans le document d'urbanisme local (cheminement, haie...) et prévoir, de part et d'autre de la limite, des espaces de transition dédiés notamment :
 - à des formes urbaines matérialisant la fin de la ville, une frange urbaine assurant le lien et l'intégration de la ville dans son environnement naturel et agricole,
 - à la création d'espaces publics,
 - à une nature jardinée servant de tampon entre espaces urbanisés et agricoles (potentiel de développement de jardins familiaux...),
 - à une nature spontanée favorable à la biodiversité ;

- anticiper, dans les choix d'urbanisme, le marquage spatial de ces limites même en présence d'espaces agricoles encore fonctionnels au sein des espaces potentiels de développement localisés par le SCoT. La matérialisation concrète sur le terrain peut, en effet, être différée.

5 Délimiter les zones urbanisables au sein des espaces potentiels de développement du SCoT en compatibilité avec les orientations et objectifs du SCoT (développés dans les parties 4 et 5 de ce DOO) en matière de répartition de la production de logements, de localisation prioritaire de l'offre de logements et de l'activité

économique, d'intensification du développement de l'urbanisation, de limitation de la consommation de foncier non bâti **(en limitant les disponibilités**

foncières d'espaces urbains libres aux besoins nécessaires).

Recommandations et modalités de mise en œuvre

■ **Le SCoT recommande que la délimitation des limites à l'échelle des documents d'urbanisme locaux soit réalisée en associant** la population et les acteurs locaux. La profession agricole doit être particulièrement sollicitée dans cette délimitation dans les espaces agricoles de proximité et les espaces agricoles intermédiaires. Ce doit être l'un des objectifs de l'étude agricole à réaliser dans le cadre de la révision d'un document d'urbanisme local.

■ **Le SCoT recommande d'identifier les points sensibles** et de proposer des solutions pour l'amélioration des franges urbaines existantes, qu'il s'agisse de secteurs d'habitat ou d'activités

■ **Un soin particulier est à apporter au traitement des espaces de contact ville-campagne, des fronts urbains** dans les projets de développement urbain. Ce soin sera favorisé par :

- la définition de limites d'urbanisation franches entre espace urbain et espace rural ;
- la préservation des éléments de maillage et de continuité depuis les espaces ruraux ou naturels : haies, chemins, ruisseaux... ;

- l'identification et le classement des éléments végétaux (isolés, en alignements ou en masse) qu'ils soient remarquables ou banals ;
- la construction de lisières urbaines s'appuyant sur des espaces plantés à conserver et/ou des compositions architecturales de qualité ;
- l'identification du patrimoine bâti (notamment les bâtiments agricoles faisant partie du patrimoine bâti à valoriser), en distinguant selon les contextes, les bâtiments méritant de conserver leur caractère isolé, et les éléments bâtis pouvant être insérés dans le tissu urbain ;
- la valorisation des réserves foncières par des opérations de pré-verdissement (plantations précoces, mise en valeur des points forts des sites...).

■ **Favoriser la plantation d'essences locales** (aulne, hêtre, merisier...). Pour atteindre ces objectifs, les collectivités peuvent s'appuyer sur le guide des haies élaboré par le Conseil général de l'Isère.

1|1|3

Conforter les conditions de la viabilité de l'agriculture

Orientation

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement doivent contribuer à assurer les conditions de viabilité des activités agricoles et de leurs différents rôles. Au-delà de l'enjeu fondamental de protection du foncier agricole, elles doivent veiller à la prise en compte du fonctionnement des exploitations agricoles dans l'organisation du territoire, car, quel que soit le type d'exploitation, elles ont besoin de liberté de déplacement, d'équipements de stockage et de distribution.

L'intégration d'une agriculture périurbaine variée et multifonctionnelle dans le(s) projet(s) de territoire est à atteindre afin que soient renforcées ses capacités à produire des biens d'alimentation de qualité, à développer les services et le lien social, l'accueil, les loisirs et le tourisme de proximité, à limiter ses impacts sur l'environnement et à contribuer à l'attractivité du cadre de vie de la région grenobloise.

Objectifs

1 Favoriser le développement d'une approche intercommunale de l'agriculture et identifier les zones où établir prioritairement notamment des ZAP (Zones agricoles protégées) et des PAEN (Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels) pour contribuer à y développer des politiques favorisant l'épanouissement de projets économiques à long terme.

2 Garantir la compatibilité avec la carte de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. De ce fait, les documents d'urbanisme locaux doivent :

■ **Contribuer à assurer les conditions de viabilité des activités agricoles** et de leurs différents rôles en prenant en compte les résultats du diagnostic agricole (Cf. Recommandations) réalisé lors de son élaboration ou de sa révision (lorsque des études pluri communales de ce type existent, le diagnostic à réaliser, a pour but de préciser ces conditions localement).

■ Protéger de l'urbanisation l'ensemble des espaces agricoles et naturels pour améliorer leur **lisibilité spatiale et pérenniser leur assise foncière**

à titre d'espaces de production. La protection des espaces agricoles et naturels doit se traduire par un classement approprié.

■ **Contribuer à concilier les activités économiques agricoles et les enjeux** paysagers, patrimoniaux, de biodiversité, de protection des milieux aquatiques, de non dégradation des zones humides et de protection de l'alimentation en eau potable.

■ **Respecter le fonctionnement quotidien des exploitations dans l'organisation du territoire et plus particulièrement permettre :**

- d'arrêter le mitage des espaces agricoles ;
- de prévenir l'enclavement des sièges d'exploitation et de protéger leurs parcelles de proximité
- de préserver et de valoriser des éléments du patrimoine agricole ;
- de protéger la circulation des engins agricoles et forestiers ;
- de maîtriser des changements de destination des bâtiments agricoles et de leurs parcelles de convenance. Les bâtiments n'ayant plus d'usage agricole dans les zones agricoles doivent être repérés et leur évolution ne doit pas compromettre

l'exploitation agricole ;

- de contenir le développement des hameaux (compris à l'intérieur des espaces agricoles naturels et forestiers localisés dans la carte de la préservation) en veillant à un développement limité et au comblement des dents creuses, seulement s'ils n'aggravent pas l'enclavement des bâtiments d'exploitation encore en activité ou potentiellement réutilisables pour l'activité agricole ;
- de préserver durablement les terres mécanisables en zone contrainte topographiquement (notamment montagne et coteaux) ;
- d'éviter les continuités urbaines de bas de coteaux et le long des routes qui enclavent les espaces agricoles et forestiers de coteaux ;
- de maintenir des réserves foncières à proximité immédiate des villes et villages afin de susciter et garantir une dynamique agricole autour d'activités diversifiées et de productions spécialisées ;
- de réserver des espaces à urbaniser pour l'accueil de projets d'implantation de bâtiments agricoles ;
- d'interdire le photovoltaïque au sol sur les espaces agricoles sauf s'il répond aux besoins domestiques et des installations de service public (Cf. section 6 de la partie 2 du DOO).

■ **Dans les zones urbaines et à urbaniser aujourd'hui mises en valeur par l'agriculture**, les documents d'urbanisme locaux doivent prioriser le maintien de la vocation agricole sur les espaces agricoles « stratégiques » : un espace peut être considéré comme stratégique dans la mesure où il joue un rôle prépondérant dans le fonctionnement des exploitations agricoles. Cela se traduit au travers de son potentiel agronomique et de tout investissement public ou privé en matière d'équipement, de structuration, d'engagement contractuel ou de capital végétal consenti sur cet espace. Il s'agit par exemple d'espaces de plaine et/ou ayant fait l'objet d'investissements (remembrement, irrigation...), des tènements de proximité en secteur d'élevage, des espaces mécanisables sur les terrains contraints topographiquement, des espaces de pâturages extensifs, de l'ensemble des alpages...

3 Garantir que le tracé des infrastructures démontre qu'il respecte au mieux l'intégrité des parcelles agricoles (particulièrement pour les espaces restructurés et les zones équipées : irrigation...), la circulation des engins agricoles et forestiers en évitant les aménagements contraignants (qualité des franchissements).

Recommandations et modalités de mise en œuvre

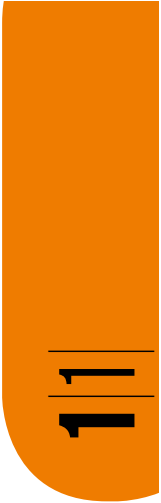
■ Il est conseillé que le diagnostic agricole réalisé lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme identifie les besoins spécifiques des activités agricoles par l'identification notamment : des espaces valorisés par l'agriculture (analyse fonctionnelle de ces espaces), de la dynamique agricole en cours, des sièges d'exploitation, des gisements fonciers stratégiques pour l'agriculture, des changements de destination des bâtiments agricoles et de leurs parcelles de convenance, des schémas de circulation des engins agricoles et forestiers.

■ À l'occasion de la concertation à mener dans le cadre de l'élaboration du document d'urbanisme, associer les associations locales et autres acteurs concernés (usagers et riverains notamment), dont la profession agricole, à la prise en compte du diagnostic agricole.

■ Afin d'anticiper l'évolution des sièges d'exploitation et des modes de développement de l'activité agricole et afin de ne pas créer de contraintes supplémentaires à celles pouvant être préexistantes, il est recommandé d'appliquer le principe de réciprocité et d'élargir le périmètre de protection autour des sièges d'exploitation au-delà de 100 m, en particulier pour les bâtiments d'élevage.

■ Préserver les lieux de stockage, d'approvisionnement et les grands outils collectifs (MIN, abattoirs...) en dehors des espaces agricoles et faciliter leur accessibilité.

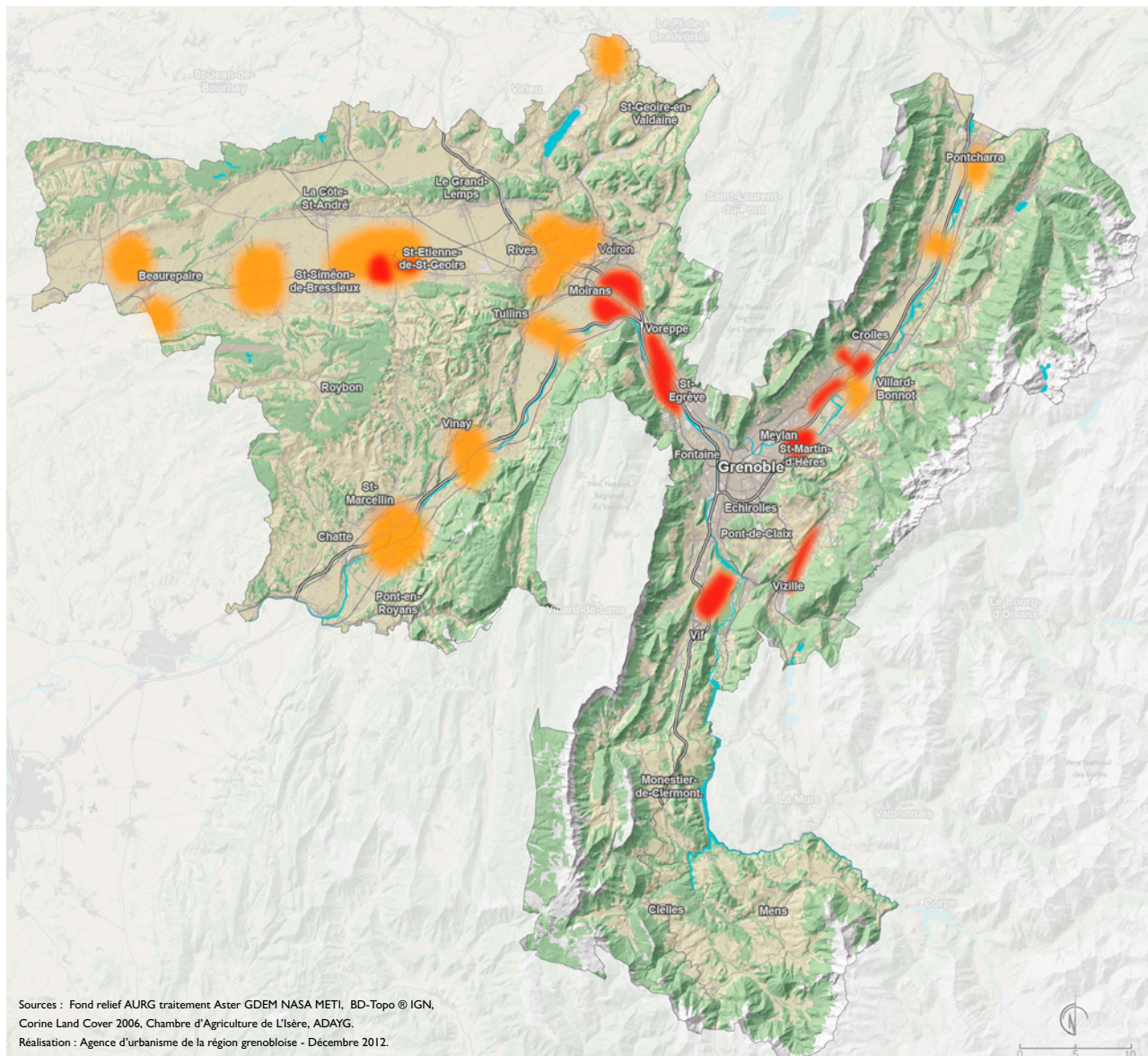
■ Favoriser une agriculture de service, une agriculture sociale (accueil pédagogique, agro-tourisme, circuits de découvertes, activités culturelles...) et combiner économie de grandes filières, filières locales, dont l'agriculture biologique, circuits courts



et services, que ce soient des filières de production ou de commercialisation.

■ Favoriser des activités agricoles développant un usage raisonné et économe de la ressource en eau, favoriser l'agriculture extensive et la reconquête des zones en cours d'enfrichement.

■ Prendre en compte les préconisations et les recommandations du guide « Agir ensemble pour le foncier agricole » signé en 2005 par l'État, la Région, le Département, l'Association de maires, la Chambre d'Agriculture, la SAFER et l'EPFL de la région grenobloise, le SMSD (désormais EP SCoT) et les Parcs naturels régionaux de Chartreuse et du Vercors.



Les principales zones à enjeux agricoles



Secteurs sous très forte pression urbaine (enjeu de protection avec des outils appropriés)



Secteur dont la préservation est nécessaire pour la fonctionnalité économique de grands espaces ouverts agricoles et pour l'image de ces territoires (enjeu complémentaire sur des continuités transversales)

■ **Pour favoriser le développement d'une approche intercommunale de l'agriculture :**

- Il est à signaler qu'un périmètre de préfiguration à grande qualité environnementale et agronomique s'étendant depuis les portes de Grenoble jusqu' à la commune de Tullins fera partie des espaces à travailler en priorité à l'échelle du SCoT. Les objectifs sont d'y limiter les pressions liées à l'urbanisation, de clarifier le devenir à long terme des espaces agricoles et naturels grâce à une protection renforcée, d'y conforter le développement agricole par la mise en œuvre de projets concertés entre acteurs de l'agriculture, de l'environnement et les élus.

- La carte informative sans portée juridique ci-dessous indique les principales zones à enjeux agricoles localisées lors de l'élaboration du SCoT, n'obérant pas l'identification de nouveaux sites en fonction des évolutions économiques et sociétales. Cette carte permet d'identifier des priorités :

- ♦ d'intervention pour les secteurs soumis fortement à la pression urbaine et qui nécessiteraient la mise en place de projets comme des PAEN ou des ZAP ;
- ♦ de préservation pour protéger la fonctionnalité économique des activités agricoles.

114

Préserver l'intégrité des espaces ouverts de plaine pour leurs enjeux alimentaires, paysagers et de qualité de cadre de vie

Les espaces ouverts de plaine, essentiellement agricoles, dans une région grenobloise au relief tourmenté, sont le lieu d'une forte concurrence entre ces activités agricoles, l'urbanisation, l'accueil des activités économiques, des grands équipements et des infrastructures. Ils offrent les vues fondamentales sur le grand paysage de la région grenobloise et aident à la compréhension de son organisation spatiale en strates. Ils ont été progressivement morcelés par l'urbanisation et les axes de déplacement fragilisant ainsi leurs différentes fonctions. Les vallées secondaires, si elles n'ont pas ce rôle emblématique, présentent néanmoins les mêmes enjeux au niveau local et, par leur échelle « accueillante », sont plus menacées par une urbanisation diffuse. Enfin, les espaces ouverts de piémont des plaines et les principales vallées permettent de dessiner les silhouettes des villes et villages adossés aux coteaux. Ils offrent des vues et des espaces de loisirs de proximité et présentent à ce titre un enjeu pour le cadre de vie des habitants. Bénéficiant d'une situation privilégiée et souvent d'un déficit d'usage, leur urbanisation est fréquente.

Orientations

Parmi les espaces agricoles, naturels et forestiers préservés par le SCoT (voir carte de préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers partie I section I.1 p.102), les collectivités locales doivent particulièrement préserver l'intégrité non bâtie des espaces ouverts de plaine, de vallée et de piémonts. Cette intégrité est fondamentale pour l'image de l'ensemble de la région grenobloise et pour offrir aux générations futures la possibilité d'un développement et d'une ville durables afin que ces espaces puissent continuer à jouer leurs différents rôles, notamment :

- de dernières réserves foncières pour une agriculture de proximité, réunissant excellent potentiel agronomique, accès facile à l'eau, proximité des marchés de détail et des outils économiques majeurs (MIN, projet de légumerie...);
- de préservation des vues sur le grand paysage;
- de respiration majeure pour tous et d'offre de loisirs de proximité;
- dans la prévention des risques naturels.

Objectifs

1 Parmi les espaces à protéger localisés sur la carte pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (voir partie I, section I.1.1, p.102), les documents d'urbanisme locaux doivent classer en zone agricole les espaces agricoles ouverts de plaine, de vallée et de piémonts. Ces secteurs ne sauraient accueillir de l'habitat, sauf exception prévue par la loi. Les projets d'implantation de logements doivent y être justifiés par la nature de l'activité agricole et la viabilité de l'exploitation agricole.

2 Par ailleurs, pour les espaces ouverts de plaine, de vallée et de piémonts identifiés au regard de leur intérêt paysager dans la partie 2 du DOO section 2.1.1 (entités paysagères n° 1, 2, 3, 4, 5, 9 et 11, p.168) et section 2.1.3 (entités paysagères n° 27, 35, 44 et 45, p.173) les documents d'urbanisme locaux doivent – au-delà de protection des espaces localisés sur la carte pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers – veiller à intégrer l'urbanisation dans le paysage et à limiter la fragmentation des

espaces ouverts par de nouvelles infrastructures ou des projets d'aménagement ce qui implique notamment :

- d'évaluer leurs impacts visuels et agricoles ;
- de définir des formes d'urbanisation adaptées

à leur intégration dans le site ;

- de positionner les limites stratégiques et les limites de principe ;
- de conserver des espaces d'articulation (notamment visuelle) avec les coteaux.

Recommandations

Pour préserver leur identité basée sur leur caractère multifonctionnel, il s'agira de :

■ permettre le développement de projets agricoles économiques viables en y instaurant des ZAP, des PAEN, etc. ;

■ réguler la fréquentation urbaine (sentiers, organisation de la desserte et du stationnement en périphérie, sensibilisation sur la multifonctionnalité de ces espaces et sur le respect des activités économiques présentes...).



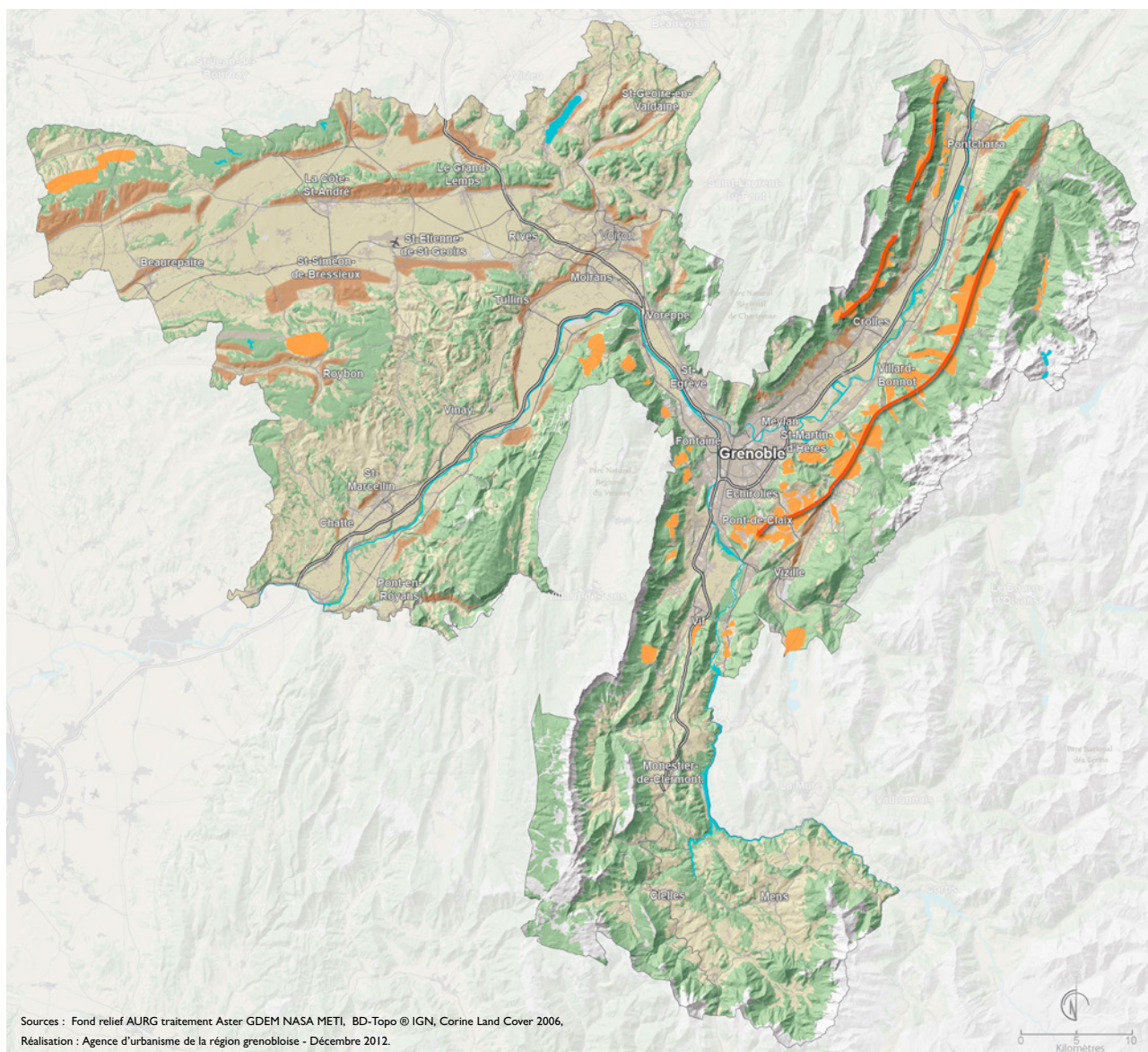
Encadrer l'urbanisation des espaces ouverts de coteaux en balcons et terrasses et des bassins d'élevage

Les espaces ouverts de coteaux en balcon et terrasses sont plus ou moins isolés de la plaine (à la fois visuellement et physiquement) et offrent ainsi des « havres de paix » avec des vues dominantes exceptionnelles. Ils présentent les mêmes problématiques et enjeux que les espaces de piémonts. Leur urbanisation a des impacts sur les grands paysages lorsque, en raison de contraintes de relief, un développement linéaire ou éparpillé (exemple des balcons de Belledonne) est développé. Plus largement, ces espaces permettent encore de distinguer les communes ou hameaux entre eux et donnent à apprécier les grands paysages. Ils permettent des respirations dans le tissu urbain.

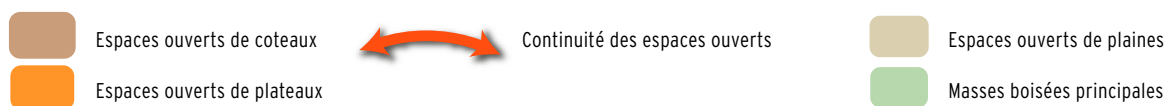
Orientation

Parmi les espaces agricoles, naturels et forestiers préservés par le SCoT (Cf. carte de préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers partie I, section I.I.I), les collectivités locales doivent veiller à encadrer l'urbanisation de l'ensemble des espaces ouverts de coteaux en balcons et terrasses, ainsi que des bassins d'élevage, souvent fragilisés, pour garantir leurs enjeux paysagers, agricoles, alimentaires et de loisirs.

La carte ci-après situe les espaces de coteaux, balcons et terrasses particulièrement concernés par ces orientations et objectifs.



Carte des espaces ouverts de plateaux et de coteaux



Objectifs

1 Parmi les espaces à protéger localisés sur la carte pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (partie I, section I.1.1), les documents d'urbanisme locaux doivent classer en

zone agricole ou naturelle les espaces ouverts situés sur les versants et assurer une protection de leur vocation.

2 Les espaces ouverts de coteaux en balcons et terrasses qui revêtent des enjeux spécifiques en termes d'activité agricole de proximité (enjeux alimentaire) et de loisirs (exemple : plateau du Peuil, de Saint-Ange, de Prélénfrey, de Champagnier, vallon

de Cossey...) **doivent faire l'objet de réflexions particulières concernant leurs accès, le maintien du lien avec les territoires naturels plus vastes et leur identité.**



Valoriser la multifonctionnalité de la forêt

La région grenobloise est très marquée par la présence d'une forêt diversifiée, composée d'une large variété de boisements : forêts alluviales, forêts de l'étage collinéen (frênaies, chênaies, châtaigneraies, charmaies...), hêtraies sapinières montagnardes, jusqu'aux peuplements d'altitude

Orientation

Le SCoT défend la préservation des espaces forestiers et avant tout la dimension multifonctionnelle de la forêt, essentielle à l'équilibre du territoire dans une région aussi densément habitée que la région grenobloise. Les collectivités locales doivent veiller à offrir les conditions nécessaires pour que soient maintenus et confortés les rôles diversifiés de la forêt, soit : de production (bois d'œuvre mais aussi bois énergie), de

protection face aux risques naturels, d'accueil des populations (usages récréatifs), de composante paysagère et environnementale (biodiversité, forêt alluviale de l'Isère pour l'équilibre écologique de la vallée...), de puits de carbone, de contribution au rafraîchissement lors des périodes chaudes et à la lutte contre les îlots de chaleur urbaine.

Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux doivent :

1 Réserver l'ensemble des surfaces forestières à la forêt et aux activités qui lui sont liées et favoriser les continuités boisées.

2 **Préserver une zone tampon non constructible à la lisière des forêts** dont le périmètre est à définir à l'échelle locale afin, à la fois, d'assurer une protection contre l'incendie, une préservation des enjeux paysagers et de biodiversité.

3 Repérer, protéger et gérer les forêts jouant un rôle de protection contre les risques naturels pour qu'elles continuent à jouer ce rôle de protection.

4 S'assurer que l'urbanisation ne contraigne pas les accès aux forêts de production et intégrer les réseaux de desserte forestière ainsi que les documents de programmation de desserte (problématique incendie et mobilisation du bois).

- 5** Réserver de l'espace :
- en dehors des espaces agricoles pour les projets d'implantation de plateformes (stockage, séchage, bois énergie, transformation...),
 - pour identifier des zones d'activités spécifiquement dédiées à la filière bois,
 - au contact d'infrastructures forestières pour accueillir les sites de stockage et de tri du bois (chargeoirs, écorçage) nécessaires.

- 6** Lutter contre l'avancée de la forêt et l'envahissement des espaces agricoles, prioritairement

lorsque sont présentes des zones humides (jouant un rôle de régulation, notamment lors de la fonte des neiges) ou des espèces patrimoniales (inféodées à l'ouverture des milieux naturels).

- 7** Identifier et valoriser les espaces de grande qualité écologique et/ ou en libre évolution.

- 8** En fonction du niveau d'accueil du public, prévoir des capacités d'accueil au contact de l'espace forestier ainsi que le renforcement, si nécessaire, de leur accessibilité multimodale.

Recommandations

■ Favoriser une approche intercommunale de la forêt et une approche intercommunale entre territoires voisins pour une meilleure gestion de la forêt. À titre d'exemple, on peut citer la collaboration entre les Communautés de communes du Pays Viennois, le Pays de Saint Jeannais, le Territoire de Beaurepaire et le Pays de Bièvre Liers.

■ Développer des schémas de desserte forestière ainsi que les documents de programmation de desserte concertés avec la profession forestière en adéquation avec les enjeux liés à la biodiversité et à la prise en compte des risques naturels.

■ Encourager la possibilité de la construction bois et/ou des revêtements bois et développer les projets locaux de valorisation du bois local (bois d'œuvre et bois-énergie) en tenant compte de la capacité de production des espaces forestiers du territoire. À titre d'exemple, on peut citer plate-forme bois du Pays Voironnais.

■ Lutter contre l'avancée de la forêt et l'envahissement des espaces agricoles, prioritairement lorsque sont présentes des zones humides (jouant un rôle de régulation, notamment lors de la fonte des neiges) ou des espèces patrimoniales (inféodées à l'ouverture des milieux naturels).

■ Favoriser le maintien des continuités forestières, mobiliser la profession forestière et les acteurs contre les coupes trop importantes d'un seul tenant

(surnommées les « coupes à blanc »).

■ Organiser la gestion de la fréquentation des espaces forestiers (sentiers, desserte en transport en commun, stationnement en périphérie...), en lien notamment avec le PDESI du Conseil général de l'Isère.

■ Préserver et renforcer la forêt alluviale, via le choix d'espèces autochtones afin de créer un continuum nécessaire à la circulation des espèces et agréable pour les habitants..

■ Valoriser le débardage animal.

■ Pour les massifs forestiers particulièrement soumis aux risques d'incendies, les documents d'urbanisme doivent traduire les arrêtés préfectoraux de classement* en préservant les lisières forestières de l'urbanisation de 50 m et en mettant en place des « discontinuités végétales horizontales et verticales » pour la protection des personnes et des biens. Cette obligation de débroussaillage concerne les parcelles et les voies incluses dans les espaces boisés (couvert végétal de 10 % minimum et d'une surface minimale de 4 ha comprenant également les friches, landes et reboisements) et à moins de 200 m d'un espace boisé.

* Portant sur l'obligation légale de débroussaillage dans le cadre de la prévention des incendies de forêt dans le département de l'Isère.

DOO PARTIE

1

SECTION

2

**Préserver
les enjeux
de biodiversité
et la structuration du
territoire
par la trame
verte et bleue**

121

Règles générales pour la protection des milieux naturels et de la biodiversité

Le territoire de la région grenobloise est riche en biodiversité : l'étagement altitudinal, la diversité de la nature des sols, des pratiques agricoles et la variété des expositions sont favorables à la présence de milieux naturels et de cortèges floristiques et faunistiques diversifiés. L'importance du nombre de sites naturels remarquables est une des expressions de cette biodiversité. On peut également noter la proximité des massifs de Chartreuse, du Vercors et de l'Oisans, grands réservoirs de biodiversité pour la région grenobloise.

Cependant, la fermeture et l'uniformisation des paysages, la fragmentation importante des milieux naturels du territoire de la région grenobloise par l'urbanisation et les infrastructures induisent un fractionnement des espaces et réduisent voire suppriment les possibilités d'échanges entre les milieux. Ils fragilisent la diversité biologique et les populations animales et végétales, y compris pour les espèces ordinaires.

Orientations générales

Afin d'assurer le maintien et/ou la remise en bon état des continuités écologiques (qui regroupent à la fois les réservoirs de biodiversité, les corridors écologiques, les cours d'eau et canaux), **le SCoT s'appuie sur sa trame verte et bleue.** Cette stratégie globale de préservation lui permet non seulement de conserver des sites naturels remarquables pour la flore et la faune qui s'y développent (sites souvent déjà reconnus et protégés), mais également de préserver les espaces naturels communs qui favorisent la connectivité entre sites remarquables et permettent donc les échanges entre les populations animales et végétales. Via sa trame verte et bleue, le SCoT reconnaît l'intérêt joué par ces espaces de connexion pour l'équilibre du territoire, en cohérence avec les territoires voisins, actuellement et dans le futur, dans un contexte de changement climatique. En adéquation avec les objectifs du « Grenelle », **les documents d'urbanisme locaux et les politiques menées par les collectivités locales doivent contribuer à la préservation et/ou à la restauration de la trame verte et bleue pour contribuer à :**

1 Diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèces et prendre en compte leur déplacement dans le contexte du changement climatique.

2 Identifier, préserver et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques.

3 Atteindre ou conserver le bon état écologique ou le bon potentiel des eaux de surface et des écosystèmes aquatiques.

4 Prendre en compte la biologie des espèces sauvages.

5 Faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces de la faune et de la flore sauvage.

6 Améliorer la qualité et la diversité des paysages.

Aussi, à des fins de préservation et/ou de remise en bon état des continuités écologiques, le SCoT identifie et demande de protéger et valoriser les composantes suivantes de la trame verte et bleue dont les orientations et objectifs sont développés ci-après :

■ les réservoirs de biodiversité : voir section 1.2.2, p.122;

■ les réservoirs de biodiversité complémentaires : voir section 1.2.3, p.124 ;

- les corridors écologiques permettant d'assurer la fonctionnalité écologique du territoire et les espaces dont la remise en bon état est importante pour la fonctionnalité de la trame verte et bleue : voir section 1.2.4, p.125 ;
- la trame bleue : voir section 1.2.5, p.129 ;
- les zones tampons autour des cours d'eau : voir section 1.2.6, p.132 ;
- les zones humides : voir section 1.2.7, p.133 ;
- mais aussi des composantes non localisées dans sa carte de la trame verte et bleue : la biodiversité en ville, les coupures vertes d'intérêt récréatif et paysager : voir section 1.2.8, p.135 ;



De manière générale, les documents d'urbanisme locaux doivent :

- préserver les espaces naturels du point de vue patrimonial et fonctionnel ;
- y favoriser les projets de remise en bon état ;
- y rejeter les projets pouvant impacter les espaces de la TVB, ou modifier ces projets pour les préserver ;
- accepter des projets d'aménagement à vocation éducative, pédagogique, scientifique ou récréative si et seulement si ces projets ne compromettent pas la qualité ou le rôle fonctionnel de ces espaces.



Carte de la Trame verte et bleue

Trame verte

Réservoirs de biodiversité pour préserver les richesses du territoire

-  Réservoirs de biodiversité (reconnus par un statut de protection, de gestion ou d'inventaire national)
-  Réservoirs de biodiversité complémentaires (enjeux de biodiversité identifiés par des expertises et inventaires locaux)

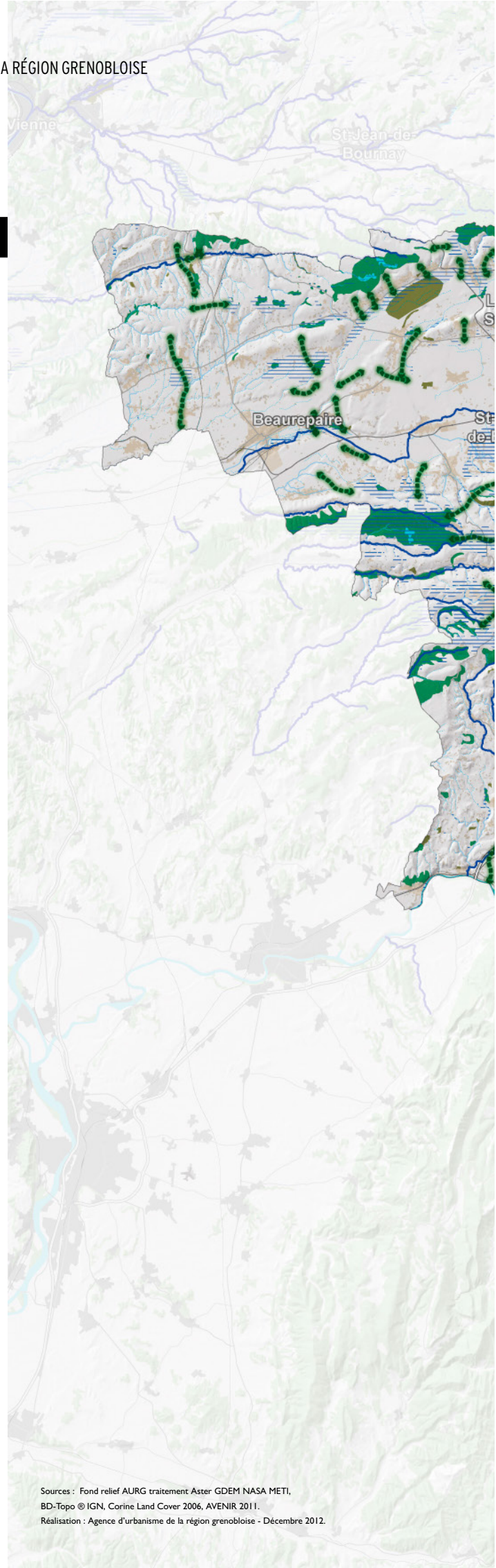
Corridors pour assurer et garantir la fonctionnalité écologique du territoire

-  Connexions naturelles d'intérêt écologique et/ou soumises à pression urbaine
-  Périmètres de projet pour le maintien et la remise en bon état des continuités écologiques (ex: « Couloirs de vie »)

Trame bleue

-  Zones humides identifiées par l'inventaire départemental (Avenir, 2010)
-  Cours d'eau et tronçons de cours d'eau reconnus comme réservoirs de biodiversité
-  Cours d'eau et tronçons de cours d'eau de la BD Carthage (permanent et temporaire) précision 1/50 000
-  Espaces potentiels du développement à long terme de la carte des limites pour la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers

Pour plus de lisibilité on pourra se reporter à la carte du DOO à grande échelle.





La Tour-du-P.

Le Pt de Beauvoisin

Virieu

St-Geoire-en-Valdaine

Pontcharra

Le Grand-Lemps

Saint-Laurent-du-Pont

St-Etienne-de-St-Geoirs

Rives

Voiron

la Côte-St-André

Siméon-Bressieux

Tullins

Moirans

Voreppe

Parc Naturel Régional de Chartreuse

Crolles

Roybon

Villard-Bonnot

Vinay

St-Egreve

Meylan

St-Martin-d'Hères

Fontaine

Grenoble

Echirolles

Pont-de-Claix

Chatte

St-Marcellin

Parc Naturel Régional du Vercors

Pont-en-Royans

Villard-de-Lans

Vizille

Le Bourg-d'Oisans

Vir

Parc National des Écrins

Monestier-de-Clermont

La Mure

Valbonnais

Cléves

Mens

Corps



0 5 10 Kilomètres

1|2|2

Protéger les réservoirs de biodiversité du SCoT en tant que richesses naturelles du territoire pour le long terme

Face aux enjeux présents sur le territoire et en application de la loi Engagement National pour l'Environnement, le travail mené dans le cadre du SCoT a permis d'identifier ces espaces de grande qualité écologique, aussi bien terrestres qu'aquatiques, que sont les réservoirs de biodiversité.

Orientation

Les réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleue du SCoT sont à protéger sur le long terme. Il s'agit des sites dont la richesse faunistique et floristique est avérée et qui sont désignés et reconnus par un statut de protection (arrêtés préfectoraux de protection de biotope, réserves nationales et réserves régionales), de gestion (périmètres de gestion des Espaces naturels sensibles, qu'ils soient départementaux ou locaux), d'engagement européen (sites Natura 2000) ou d'inventaire (Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de Type I et sites de tourbières recensés).

Au sein de la carte de la trame verte et bleue (dans la section 1.2.1 de ce chapitre), ils sont représentés graphiquement comme ci-après :



Réservoirs de biodiversité
(reconnus par un statut de protection, de gestion ou d'inventaire national)

Objectifs

1 Les documents d'urbanisme locaux doivent classer les « réservoirs de biodiversité » de la carte de la trame verte et bleue en zonage naturel. Ceux-ci permettent d'affirmer leur vocation de réservoir de biodiversité et de garantir une protection renforcée de ces espaces agricoles, naturels et forestiers et la valorisation auprès du public, sous réserve de la capacité des milieux à la recevoir. Ils acceptent des projets d'aménagement à vocation éducative, pédagogique ou scientifique et de loisirs si, et seulement si, ces projets ne compromettent pas la qualité ou la fonctionnalité écologique de ces espaces.

2 Les documents d'urbanisme locaux doivent adapter leur plan de zonage en fonction des évolutions que peuvent connaître les périmètres de

préservation de ces espaces composant les réservoirs de biodiversité du SCoT dans le cadre des réglementations en vigueur.

L'échelle de délimitation des réservoirs de biodiversité dans le SCoT laisse des marges d'appréciation locales, notamment pour ce qui relève des espaces issus d'inventaires (ZNIEFF de type I notamment). Des réajustements plus fins de leurs limites peuvent être réalisés lors de l'élaboration ou de la révision d'un document d'urbanisme.

Les documents d'urbanisme locaux rejettent les projets susceptibles d'impacter ces réservoirs de biodiversité, à l'exception :

■ des projets d'intérêt général, lorsqu'ils ne peuvent être situés en dehors de tels espaces de par leur nature et/ou leur fonction, mais dont la réalisation est assujettie à la réalisation d'une étude d'impacts et à l'application des modalités définies pour supprimer ou réduire les incidences ;

■ pour le bâti existant, des possibilités d'extension à vocation d'amélioration de l'habitat ;

■ le cas échéant, de secteurs de taille et de capacité d'accueils limités dont les périmètres et localisations sont respectivement délimités et déterminés par les documents d'urbanisme locaux. Les constructions peuvent être autorisées au sein de ces réservoirs de biodiversité à condition qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des milieux naturels, de la biodiversité ainsi qu'à la préservation des sols agricoles et forestiers.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Dans le cadre de la concertation sur le document d'urbanisme local, les associations locales et autres acteurs concernés, dont la profession agricole (et les acteurs environnementaux, économiques, sociaux) doivent être associés à l'occasion de la délimitation de ces réservoirs de biodiversité.

En ce qui concerne les réajustements plus fins des limites des réservoirs de biodiversité, les collectivités locales sont invitées à s'appuyer sur des études spécifiques.

Les collectivités locales concernées par les sites Natura 2000 suivants :

■ N° FR8201728, « Étang et tourbière du Grand-Lemps - Châbons (Oyeu, Le Grand-Lemps, Colombe, Châbons, Burcin, Bévenais).

■ N° FR8201729, « Marais alcalins de l'Ainan et Bavonne » (Massieu, Chirens).

■ N° FR8201743, « Prairies à Orchidées, tuffières et grotte de la Bourne et son cours » (St-Just-de-Claix, St-André-en-Royans, Rencurel, Presles, Pont-en-Royans, Choranche, Châtelus, Auberives-en-Royans).

Ces collectivités doivent être particulièrement vigilantes aux conséquences de leur développement spatial et de leurs choix en matière de prévention de la pollution des milieux en référence à l'application du décret n° 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000.

Recommandations et modalités de mise en œuvre pour les sections 1.2.2, 1.2.3. et 1.2.4

Utilisation conseillée, selon les besoins, des outils réglementaires à disposition dans les PLU pour protéger les éléments de patrimoine naturel ou bâti favorables à la biodiversité : zonage (zone naturelle, zone naturelle indicée scientifique...) ; espaces boisés

classés pour protéger et/ou créer la végétation arborée, L 123.I.5-7° pour préserver des éléments paysagers, protections d'éléments de patrimoine bâti favorables à la biodiversité...

1|2|3

Préserver les réservoirs de biodiversité complémentaires du SCoT en tant qu'« espaces de vigilance » en réponse aux enjeux de biodiversité

En adéquation avec les orientations nationales pour la trame verte et bleue et en référence avec les principes issus du Grenelle de l'environnement, le travail d'élaboration du SCoT a permis d'aller au-delà de la prise en compte de sites au patrimoine naturel déjà reconnu. Il a également permis d'approfondir et de valoriser des connaissances (expertises et inventaires locaux) sur les richesses faunistiques et floristiques avérées de la région grenobloise mais peu utilisées jusqu'à maintenant dans les démarches de planification du territoire.

Orientations

En plus des réservoirs de biodiversité, la trame verte et bleue du SCoT complète la stratégie de protection de la biodiversité par **des espaces intégrés à titre complémentaire** en raison de leur richesse faunistique et floristique également avérée. Ces espaces sont localisés essentiellement dans les zones naturelles et agricoles mais ils peuvent aussi concerner des zones urbanisées ou à urbaniser. Au sein de la carte de la trame verte et bleue (dans la section 1.2.1 de ce chapitre), ils sont représentés graphiquement comme ci-après :



Réservoirs de biodiversité complémentaires (enjeux de biodiversité identifiés par des expertises et inventaires locaux)

Les collectivités locales doivent s'engager à mieux connaître ces richesses, à développer tous les moyens pour les préserver, ainsi qu'à trouver le niveau de traduction adapté dans le cadre de leur document d'urbanisme local.

Objectifs

Les réservoirs de biodiversité complémentaires sont localisés par la trame verte et bleue du SCoT en tant qu'« espaces de vigilance », les documents d'urbanisme locaux devront :

1 Préciser l'intérêt et la nature de la zone concernée.

2 La délimiter à l'échelle parcellaire (en sachant que les contours proposés par le SCoT ont des niveaux de précisions différents selon la connaissance des sites : espaces désignés par un statut de protection, espaces correspondant à un inventaire scientifique...).

3 Traduire réglementairement ces enjeux de biodiversité de manière adaptée selon que l'on est en zone urbaine, à urbaniser, naturelle ou agricole, en privilégiant, le cas échéant, l'inscription d'un zonage naturel et l'inconstructibilité.

1|2|4

Préserver et remettre en bon état les corridors écologiques pour assurer et garantir la fonctionnalité écologique du territoire

1|2

Le projet porté par le SCoT sur les espaces naturels ne peut pas se réduire à la seule prise en compte des sites d'intérêt patrimonial (liés aux espèces ou écosystèmes protégés) mais bien à la préservation de l'ensemble des espaces naturels qui jouent un intérêt fondamental pour l'équilibre de nos territoires et pour le déplacement de la faune sauvage. Ces espaces constituent souvent la nature de proximité, c'est-à-dire la « nature ordinaire » sur laquelle chaque personne agit directement au quotidien.

Cela passe notamment par l'identification et la préservation des corridors écologiques permettant de relier entre eux les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité.

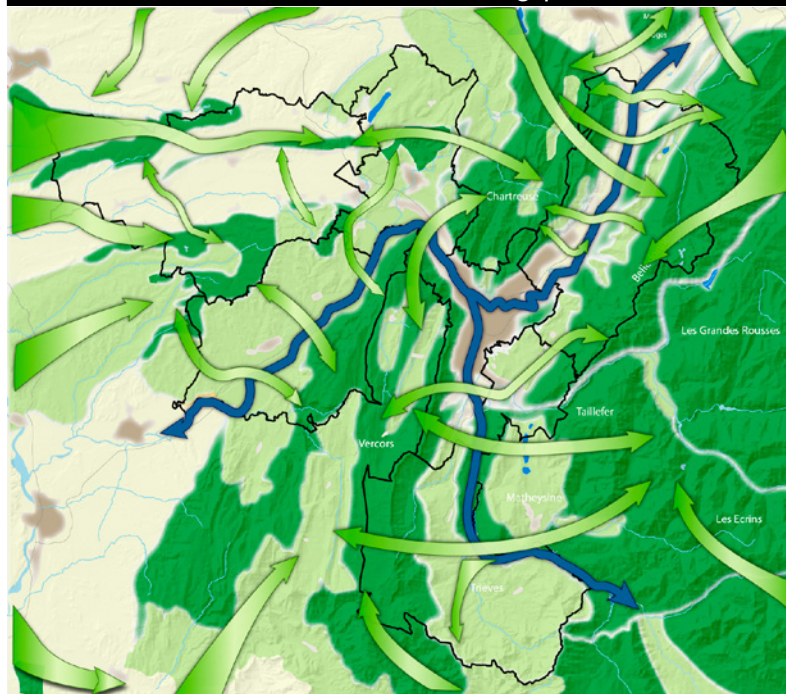
Orientations






La trame verte et bleue du SCoT préserve les espaces permettant d'assurer et garantir la fonctionnalité écologique du territoire actuellement et dans le futur, afin de préserver les potentialités écologiques du territoire pour les générations futures par l'intermédiaire de deux cartes avec lesquelles les

documents d'urbanisme locaux doivent être compatibles :

1 L'identification des continuités naturelles de cohérence écologique du SCoT dans le schéma ci-dessous.


Continuités naturelles de cohérence écologique du SCoT



-  Milieux naturels de montagnes ou grands ensembles forestiers
-  Mosaïques de milieux de type agro-pastoraux accompagnés de petits ensembles boisés
-  Espaces à dominante agricole
-  Connexions principales terrestres
-  Connexions principales aquatiques

Source : Agence d'urbanisme de la région grenobloise.

2 La localisation des corridors écologiques, nommés « connexions naturelles d'intérêt écologique » au sein de la carte de la trame verte et bleue (dans la section 1.2.1 de ce chapitre) et représentés graphiquement par des flèches dont les axes sont entourés de manière indicative par des « zones tampon », comme ci-après :

 Connexions naturelles d'intérêt écologique et/ou soumises à pression urbaine

Les collectivités locales doivent donner toute sa place à la nature dite « ordinaire » pour qu'elle puisse contribuer à structurer le territoire, à assurer la régulation des grands équilibres écologiques du territoire, à l'expression et l'épanouissement de la majorité des espèces, à jouer un rôle essentiel pour la qualité du cadre de vie. Les collectivités locales ne doivent plus les considérer comme une ressource foncière potentielle pour le développement urbain.

Objectifs pour la préservation des corridors écologiques

Pour mener résolument cette lutte contre la perte de biodiversité et pour préserver les multiples services que la nature rend à l'Homme (économiques, bien-être, loisirs, santé...), **les documents d'urbanisme locaux devront, en compatibilité avec la carte de la trame verte et bleue du SCoT :**

1 Préciser grâce à un travail à l'échelle locale, à traduire dans l'état initial de l'environnement du rapport de présentation et dans le PADD :

- L'intérêt et la nature de la zone concernée par le corridor écologique (nommé connexions naturelles d'intérêt écologique dans la carte de la trame verte et bleue) identifiée à l'échelle du SCoT.
- La fonctionnalité écologique du corridor selon les besoins des espèces présentes ou potentielles : faire notamment l'état des lieux de la perméabilité de l'espace au passage de la faune sauvage avec l'identification :
 - des éléments paysagers (végétation arborée et herbacée, différents types de milieux : arbres isolés, arbres alignés, masses boisées, haies, fourrés, bandes enherbées, prairies naturelles...) présentes, à renforcer ou à créer ;
 - des principaux obstacles ou points de conflits à la fonctionnalité.
- voire compléter la carte de la trame verte et bleue du SCoT par des corridors écologiques à l'échelle locale, en cohérence avec les territoires voisins.

2 Délimiter le corridor écologique à l'échelle du document d'urbanisme local :

- Les documents d'urbanisme locaux devront traduire dans le règlement et le plan de zonage parcellaire la présence de ces corridors écologiques (par exemple avec un indice spécifique, un tramage superposé au zonage habituel...) afin de préserver, voire conforter leur perméabilité favorable au passage de la faune sauvage.
- Les règlements et plans de zonage devront notamment identifier les éléments paysagers présents ou à créer nécessaires au maintien, au renforcement et/ou à la remise en bon état de la fonctionnalité écologique de ces espaces.

3 Les documents d'urbanisme locaux devront, sur la base de ce travail de délimitation plus fin à l'échelle locale de la trame verte et bleue du SCoT :

- **Pour les corridors déjà inscrits en zone agricole ou naturelle** du document d'urbanisme local en vigueur à la date d'approbation du SCoT : maintenir une vocation naturelle ou agricole et rendre inconstructible. En fonction de la largeur du corridor concerné, les documents d'urbanisme locaux devront identifier une zone en deçà de laquelle la fonctionnalité écologique ne peut être assurée : une zone « centrale » du corridor. Au sein de cette dernière, en plus d'un classement en zone naturelle ou agricole, il

s'agit, en cas de besoin, d'interdire toute construction, y compris pour les bâtiments agricoles et tout élément rendant imperméable le passage de la faune.

■ **Pour les corridors déjà inscrits en zone urbaine ou à urbaniser du document d'urbanisme local en vigueur à la date d'approbation du SCoT : autoriser les projets d'urbanisation, sous réserve** de la réalisation et de prise en compte des résultats d'une étude d'impacts orientée vers le maintien, le renforcement et/ou la remise en bon état de la fonctionnalité écologique de ces espaces en termes de perméabilité pour la faune sauvage. Les documents d'urbanisme locaux pourront définir des orientations d'aménagement et de programmation et/ou des zones « à performances* environnementales renforcées » pour préserver les corridors écologiques dans les secteurs qu'ils ouvrent à l'urbanisation, à imposer aux projets de constructions, de travaux, d'installation et d'aménagement.

4 Faire ressortir les besoins de remise en bon état en fonction du niveau de fonctionnalité ou de fragmentation de ces corridors écologiques (identification d'obstacles ou points de conflits).

5 Traiter de manière distincte les corridors écologiques mis en valeur par l'activité agricole. Dans ce cas les documents d'urbanisme locaux peuvent classer les dits espaces en zone agricole mais avec un règlement qui conciliera les fonctions de production et les fonctions écologiques.

6 Prendre en compte les démarches et travaux de préservation et de remise en bon état déjà menés par des collectivités locales. La carte de la trame verte et bleue (dans la section 1.2.1 de ce chapitre) localise ces démarches existantes sur le territoire selon la représentation graphique suivante :



Périmètres de projet pour le maintien et la remise en bon état des continuités écologiques (exemple : « Couloirs de vie »)

Recommandations et modalités de mise en œuvre

À l'occasion de la concertation à mener dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, associer les associations locales et autres acteurs concernés (usagers, riverains, profession agricole notamment) au travail de délimitation locale des corridors écologiques et de traduction réglementaire.

* La notion de performance faisant appel à la fixation d'objectifs dépassant les règles et usages actuels.

Rappel : utilisation conseillée, selon les besoins, des outils réglementaires à disposition dans les PLU pour protéger les éléments de patrimoine paysager naturel ou bâti favorables à la biodiversité : zonage (zone naturelle, zone naturelle indicée scientifique...) ; espaces boisés classés pour protéger et/ou créer la végétation arborée, L. 123.1.5-7° pour préserver des éléments paysagers, protection d'éléments de patrimoine bâti favorables à la biodiversité...

Objectifs pour le maintien et la remise en bon état des corridors écologiques

Les collectivités locales doivent prioriser leurs projets de remise en bon état des corridors écologiques terrestres et aquatiques sur les corridors

écologiques de la carte de la trame verte et bleue contribuant aux continuités écologiques d'intérêt régional majeures identifiées dans le Schéma p.125.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Le SCoT incite les collectivités locales et leurs partenaires :

- à monter des projets de remise en bon état sur les zones de connexions principales terrestres et aquatiques indiquées dans le schéma des continuités écologiques d'intérêt régional de la carte de la trame verte et bleue pour renforcer les espaces utiles à la fonctionnalité écologique de la trame verte et bleue au travers : de projets de plantation de haies, de maintien des haies existantes, de maintien et de développement des bandes enherbées, de renforcement de la perméabilité des obstacles (passages petites faunes...), de projets de remembrements... ;

- sur les espaces des corridors écologiques, à limiter au strict minimum voire interdire l'éclairage public, et à le limiter lorsqu'il est déjà implanté. Pour ne pas aggraver la pollution lumineuse, les collectivités locales devraient privilégier la sobriété de l'éclairage (limitation des points lumineux et de la puissance installée) et des lampadaires n'émettant pas de flux lumineux vers le ciel ;

- sur les espaces des corridors écologiques, à prendre les mesures de gestion limitant les pollutions chroniques et nuisances et à prendre des mesures de prévention des pollutions accidentelles ;

- à valoriser, le cas échéant, l'offre récréative de proximité et renforcer l'accessibilité des sites, en compatibilité avec les enjeux de fonctionnalité écologique de la TVB.

1|2|5

Favoriser les continuités de la trame bleue

1|2

Orientation

Le SCoT est compatible avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée approuvé le 20 novembre 2009 (SDAGE RM). Les collectivités locales doivent veiller à développer des politiques compatibles avec la trame bleue du SCoT pour contribuer à ne pas dégrader la qualité des masses d'eau, à atteindre le bon état écologique des masses d'eau grâce à la préservation des continuités aquatiques, à la préservation d'une zone tampon autour des cours d'eau (objectifs du SCoT dans la section 1.2.6, p.132) et à la protection des zones humides inventoriées (objectifs du SCoT dans la section 1.2.7, voir p.133).

À partir de la carte trame verte et bleue (dans la section 1.2.1 de ce chapitre), dont est extraite la trame bleue ci-après, l'orientation est **de favoriser les continuités aquatiques, c'est-à-dire le réseau écologique et paysager constitué par les cours d'eau, intégrant les zones humides adjacentes ou en dépendant**. Le but de cette carte est de protéger les fonctionnalités (rôle de continuités aquatiques) et la qualité des cours d'eau.

Objectifs

1 La trame verte et bleue du SCoT fixe des **objectifs de remise en bon état prioritaires des dégradations et/ou ruptures de continuités écologiques amont-aval et transversales** sur les cours d'eau identifiés comme réservoirs de biodiversité. Ces ruptures de continuités concernent particulièrement les continuités piscicoles permettant la circulation de l'amont à l'aval des poissons.

2 La trame verte et bleue du SCoT fixe des **objectifs de maintien des corridors rivaux** (bandes végétalisées généralisées le long de ces cours et masses d'eau) **et des continuités écologiques amont-aval et transversales** entre les cours d'eau identifiés dans la carte trame bleue du SCoT et leurs zones humides annexes, en évitant de

créer des obstacles ou en supprimant les obstacles existants à la continuité, aux échanges physiques et biologiques, tels que : modifications de morphologie (pente des berges notamment), modifications du transit sédimentaire, protections de berges, endiguements ou autres types d'aménagements propices à la canalisation des cours d'eau, déracinement de la végétation riveraine, coupes à blanc de cette végétation.

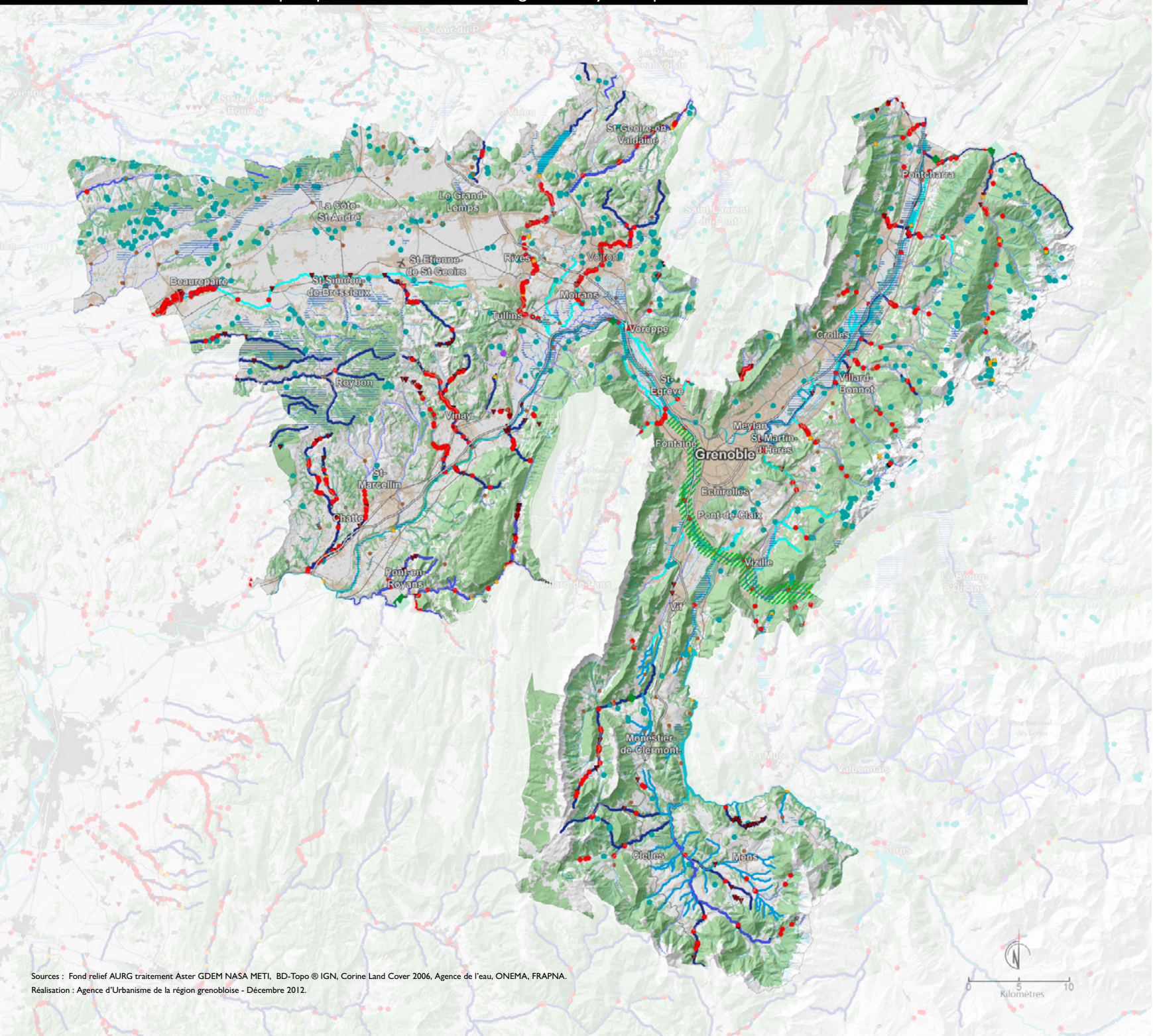
3 Ces objectifs ne sauraient faire obstacle à des projets de protections contre les risques naturels (inondations et crues torrentielles notamment) et de développement d'ouvrages hydroélectriques, sous réserve qu'ils respectent la réglementation spécifique de classement des cours d'eau.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Les collectivités locales sont invitées à engager des actions favorables au maintien des continuités écologiques aquatiques et à la remise en bon état. Dans ce cadre, elles peuvent contribuer à ce que le développement d'ouvrages hydroélectriques maintienne




les continuités écologiques par des projets de remise en bon état à développer concomitamment avec l'ouvrage hydroélectrique, et que les incidences sur les autres usages liés à l'eau soient limités et gérés en cohérence avec les acteurs concernés.

Les milieux aquatiques, humides et les aménagements hydrauliques









Trame bleue

Réservoirs de biodiversité et continuités aquatiques à préserver

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Réservoirs biologiques définis par le SDAGE Rhône-Méditerranée |  Tronçons hydrographiques et chantournes identifiés pour leur intérêt vis à vis de la faune piscicole (ONEMA) |
|  Classement des cours d'eau au titre de l'article L. S232-6 (code de l'environnement) retenus dans la proposition de classement de l'article L. 214-17 |  Tronçons hydrographiques avec présence d'écrevisses à pied blanc ou favorable à leur présence (Trièves) |

Les milieux aquatiques, humides et les aménagements hydrauliques

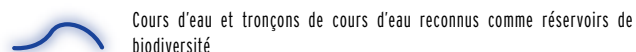
- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Priorités de l'État pour la restauration de la continuité aquatique |  Zones humides identifiées de moins de 1 ha (AVENIR-2010) |
|  Zones humides identifiées par l'inventaire départemental (Avenir, 2010) |  Passes à poissons |
|  Cours d'eau non classés proposés au classement par le SDVP non retenus comme réservoirs de biodiversité |  Stations de traitement des eaux usées ou lagunages |
|  Cours d'eau et tronçons de cours d'eau de la BD Topo (permanent et temporaire) précision 1/25 000 | |

Référentiel des obstacles à l'écoulement (ROE) :

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Seuil en rivière |  Obstacle induit par un pont |
|  Barrage |  Digue |
|  Grille |  Non renseigné |

Cette carte comprend :

1. Les cours d'eau et tronçons de cours d'eau reconnus comme réservoirs de biodiversité car essentiels au bon fonctionnement de l'écosystème aquatique. Ils sont représentés graphiquement par :



et sont composés :

- des réservoirs biologiques définis par le SDAGE Rhône-Méditerranée,
- des cours d'eau classés au L. 232-6, retenus dans la proposition de classement des cours d'eau au titre de l'article L. 214-17 du Code de l'environnement,
- des tronçons hydrographiques et chantournes identifiés selon leur intérêt pour la faune piscicole, confirmés avec les services de l'ONEMA et certaines collectivités locales.

2. Certaines zones humides, identifiées comme réservoir de biodiversité.

La carte ci-contre comporte aussi des éléments informatifs n'ayant pas de portée normative dans le SCoT : l'ensemble du réseau hydrographique, les obstacles à l'écoulement à partir des données fournies par le SDAGE (passes à poissons, barrages et seuils, usines hydroélectriques), les axes importants de migration pour les espèces, certains cours d'eau non classés proposés au classement par le SDVP (Schéma départemental de vocation piscicole) et non retenus dans le projet L. 214-17, les priorités de restauration de la continuité sur lesquelles s'est engagé l'État : Romanche aval et Drac, de la confluence avec la Romanche jusqu'à la confluence avec l'Isère.

1|2|6

Préserver une zone tampon autour des cours d'eau

Orientation

Les collectivités locales doivent préserver **une zone tampon inconstructible autour des cours d'eau en zone non urbaine** pour contribuer à ne pas dégrader la qualité des masses d'eau, à atteindre les objectifs de bon état écologique des masses d'eau

et à favoriser le maintien des corridors rivulaires, des continuités aquatiques et terrestres au bord des cours d'eau.

Les collectivités locales sont incitées à la requalification des cours d'eau dans les zones urbaines.

Objectifs

À partir de la trame verte et bleue du SCoT, les documents d'urbanisme locaux devront, en zone agricole et naturelle :

1 Préserver une zone tampon autour des cours d'eau en inscrivant une zone inconstructible :

- de l'ordre de 10 m au moins de part et d'autre des cours d'eau (à partir des berges) / ou correspondant au périmètre de l'espace tampon à préserver déterminé à partir d'une étude spécifique menée sur l'espace de liberté du cours d'eau ;

- **majorée** pour les réservoirs de biodiversité identifiés, de l'ordre de 5 m au moins (en plus des 10 m) de part et d'autre des cours d'eau (à partir des berges).

2 Classer en zone naturelle

ces espaces tampons autour des cours d'eau pour afficher leur vocation naturelle fondamentale.

3 Végétaliser ces zones tampons

le long des cours d'eau, par le développement, dans un premier temps, de bandes enherbées, puis par la recréation d'une ripisylve (arbres et buissons) avec des essences locales adaptées au cours d'eau, en adéquation avec la protection contre les risques naturels.

Recommandations

Le SCoT incite, dans les zones urbaines, à la requalification des cours d'eau : au-delà de projets d'envergure contribuant à renaturer les berges et supprimer les obstacles infranchissables, tout projet d'aménagement positionné aux abords d'un cours d'eau doit être l'occasion de questionner le lien avec la rivière, de projeter une renaturation des berges, une remise à l'air libre.

Concernant les zones de mobilité des cours d'eau (ou espaces de liberté), le SCoT encourage les structures compétentes à les définir précisément sur leur territoire. Pour les territoires « orphelins » de SAGE ou contrats de milieux (notamment : Rival, Trièves, Verderet...), le SCoT encourage les collectivités locales à se doter de ces outils fondamentaux de planification et d'action.

Protéger les zones humides

Les zones humides sont très menacées au niveau national et local. Elles sont porteuses d'enjeux multiples qui leur sont propres (développés au sein du rapport de présentation du SCoT), d'objectifs du **Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)** Rhône-Méditerranée de décembre 2009 concernant le maintien des surfaces en zones humides à l'échelle du bassin Rhône-Méditerranée, de non dégradation de ces zones humides et de leur bassin d'alimentation (y compris celles de petite taille n'ayant pas forcément fait l'objet d'inventaire, et/ou sans statut de protection réglementaire), et de définitions, dans les documents d'urbanisme, d'affectations des sols respectant cet objectif général de non-dégradation.

Orientations

Afin de préserver les zones humides pour leur rôle fonctionnel et leur intérêt pour la biodiversité et dans une logique de compatibilité avec le SDAGE, le SCoT contribue à éviter leur dégradation en :

■ localisant, à titre indicatif, les zones humides de plus de 1 ha inventoriées à l'échelle départementale* au sein de la carte de la trame verte et bleue du SCoT ;

■ donnant les objectifs définis ci-après à respecter par les collectivités locales ;

■ ayant mis en place une stratégie d'évitement de destruction des zones humides via l'identification des alternatives possibles lors de l'élaboration du projet de SCoT ;

■ rappelant les mesures s'appliquant en cas de maintien de projet sur une zone humide.

Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux doivent préserver les zones humides pour leur rôle fonctionnel et leur intérêt pour la biodiversité.

1 Ils doivent **prendre en compte l'inventaire départemental des zones humides** porté à connaissance par les services de l'État et localisé au sein de la trame verte et bleue du SCoT à titre indicatif en 2011 et ses mises à jour (l'inventaire des zones humides étant un « inventaire permanent », sa révision est possible) en :

- procédant à **une délimitation à leur échelle des zones humides inventoriées** (en référence à l'inventaire départemental et à l'aide d'études complémentaires selon les besoins) et à un repérage de leur zone d'alimentation ;
- complétant au mieux, l'identification de zones humides de moins à 1 ha (disposition 6.B1 du SDAGE Rhône-Méditerranée) à partir des données connues ou à améliorer.

* Les services de l'État ont porté à connaissance un inventaire départemental de ces zones humides afin d'aider les collectivités locales à prendre en compte les zones humides en amont de leurs projets. Dénué de portée réglementaire, non exhaustif (supposant que des zones humides peuvent être présentes en dehors des zones déjà inventoriées mais aussi que des espaces ont pu être classés en zone humide à tort), cet inventaire constitue un document d'alerte orientant vers l'évitement de projets en zones humides.

2 Les documents d'urbanisme locaux **doivent prioritairement les rendre inconstructibles, y compris en zone urbaine** (par exemple en identifiant la zone humide au titre de l'article L123-1-5.7° en évoquant le motif écologique et en définissant les prescriptions correspondantes) afin de protéger les zones humides ainsi délimitées, de prévenir leur destruction par artificialisation et de préserver les secteurs qui contribuent à leur alimentation en eau.

En cas de maintien, à titre exceptionnel, de la constructibilité au sein d'une zone humide :

- le rapport de présentation doit justifier des raisons pour lesquelles il n'y a pas d'alternative à la construction en zone humide et doit prévoir les mesures de compensation adéquates en fonction du projet prévu et en application de la réglementation en vigueur (rappelée ci-après) ;
- le règlement et le plan de zonage du document d'urbanisme doivent encadrer les capacités de construction ou d'extension du bâti existant de manière à limiter et compenser la dégradation de la zone humide.

3 Enfin, les documents d'urbanisme locaux **doivent mettre en place les mesures appropriées** (notamment dans le règlement du document d'urbanisme) pour éviter l'imperméabilisation (article relatif aux espaces libres), affouillement et exhaussement (interdiction ou autorisation sous conditions) et drainage (interdiction).

Rappel des prescriptions du SDAGE

Le SCoT, en compatibilité avec le SDAGE RM, rappelle les principes prévalant en cas d'atteinte prévisible à la fonctionnalité d'une zone humide générée par l'assèchement, l'imperméabilisation, le remblaiement... (Selon la rubrique 3 310) au-delà de 1 000 m². Les porteurs de projets de construction ou d'aménagement dans les zones humides inventoriées à l'échelle départementale et délimitées à l'échelle locale, devront :

- justifier les raisons du choix de la localisation du projet ;
- monter un dossier loi sur l'eau ;
- compenser les atteintes aux zones humides à hauteur d'une valeur guide de l'ordre de 200 % de la superficie perdue soit par :
 - la création de zone humide équivalente sur le plan fonctionnel et de la biodiversité,
 - la remise en état d'une surface de zone humide dégradée.

Les porteurs de projet contestant la nature humide de leur zone de projet peuvent procéder à une redélimitation selon les critères définis par arrêté ministériel et faire remonter leur contestation aux services de l'État, seuls habilités à valider les conclusions proposées.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Utilisation, par exemple, des EBC ou de l'article L. 123-1.7° CU pour protéger les boisements humides. Encourager les mesures agro-environnementales dans les zones humides.

Les collectivités locales sont invitées à sensibiliser l'ensemble des acteurs de l'aménagement et de la construction sur l'enjeu d'éviter la dégradation des zones humides. Afin d'appuyer les communes de leur territoire, les

secteurs du SCoT et les collectivités locales (particulièrement les communautés d'agglomération et de communes) en lien notamment avec les services publics compétents en matière d'eau, structures porteuses de SAGE et de contrats de rivière, sont invités à mettre en place un dispositif de suivi des zones humides (évolutions de l'inventaire, amélioration des connaissances...).

Préserver et améliorer la biodiversité en ville et dans l'infrastructure verte du territoire

La biodiversité n'est pas réservée aux seuls espaces naturels et forestiers (ni aux espaces composant la trame verte et bleue du SCoT), elle est également présente dans les bourgs, les villages et les villes sous des formes diversifiées. On parle de nature en ville.

Au-delà des objectifs assignés aux trames vertes et bleues des SCoT, l'un des autres enjeux du Grenelle de l'environnement était de répondre à des enjeux paysagers de structuration du territoire et sociaux d'accessibilité de « l'infrastructure verte » en jouant sur l'amélioration de la qualité et de la diversité des paysages, sujets qui sont développés notamment dans les chapitres : « Valoriser l'identité des territoires... » et « Rendre la ville désirable... » de la partie 2, et plus particulièrement dans les orientations et objectifs de la section 2.2.3 « Conforter les coulées vertes et la trame végétale en milieu urbain ».

Orientations

Au-delà des enjeux spécifiques à la biodiversité développés au sein de la trame verte et bleue, **les collectivités locales doivent contribuer à développer une infrastructure verte « à vivre » et renforcer la biodiversité en milieu urbain.** Elles doivent veiller, dans le cadre de leurs politiques d'urbanisme et d'aménagement :

■ **À approfondir les connaissances sur la biodiversité à l'échelle locale ou communale, pour développer des actions en faveur de sa protection, voire de sa restauration,** notamment par le biais des documents d'urbanisme locaux. Dans ce cadre, lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme local, les collectivités locales doivent systématiser les inventaires sur les zones limitrophes de l'urbanisation ou sur les zones allant changer de vocation.

■ **À favoriser le développement de l'interconnexion** (quelles que soient les échelles des polarités urbaines) **entre les différentes composantes de la trame verte et bleue, les espaces naturels et agricoles limitrophes des sites urbains et le maillage vert urbain, sans néanmoins que ces interconnexions ne constituent des pièges pour la faune sauvage** qui s'y aventurerait, sans que des « portes de sortie » ne soient présentes ou prévues. Ces interconnexions peuvent être privilégiées par le maintien voire le renforcement à programmer des grandes pénétrantes vertes et bleues en milieu urbain.

■ **Au développement de la nature en ville, au confortement des coulées vertes et de la trame végétale en milieu urbain.** Les collectivités locales doivent renforcer la trame végétale (végétalisation des espaces publics : parcs, allées plantées, alignements d'arbres...) et la végétalisation des bâtiments publics mais également encadrer et inciter à la végétalisation des espaces privés, de la construction neuve et de la réhabilitation pour appliquer les principes généraux suivants :

- augmenter, autant que possible, la diversité de l'écosystème en confortant la présence végétale pour que cette dernière joue un rôle dans l'équilibre écologique avec la constitution de formes de réservoirs de nature en plein cœur des espaces bâtis, contribuant au renforcement de la biodiversité. Les collectivités locales et documents d'urbanisme locaux s'appuieront notamment sur les objectifs développés au sein de la section 2.2.3 « Conforter les coulées vertes et la trame végétale en milieu urbain » ;
- limiter les pollutions issues du fonctionnement de la ville (traitements phytosanitaires des voiries, des espaces verts, des équipements sportifs et de loisirs...) et des dysfonctionnements des réseaux (eaux usées, eaux pluviales) ;
- développer les différents services éco systémiques rendus par la nature en ville, et particulièrement :
 - ♦ ses services de régulation qui permettent de limiter les excès engendrés par l'activité urbaine :

pollution de l'air, réchauffement climatique notamment. La végétation doit constituer un facteur de contribution à la régulation thermique locale (rafraîchissement et humidification de l'air) et de filtration / purification de la qualité de l'air en ville. Les milieux aquatiques doivent jouer un rôle pour réguler le régime des eaux de pluie et assurer une partie de l'épuration des eaux usées,

- ◆ ses services d'approvisionnement : en eau, mais également alimentaire grâce au maintien et au renforcement de jardins partagés, jardins ouvriers... en milieu urbain, ainsi que de l'agriculture périurbaine et des zones de refuge pour les abeilles,

- ◆ ses intérêts paysagers,
- ◆ et enfin les services à caractère social : la nature en ville contribue au développement des aménités urbaines, grâce aux espaces verts, lieux de pratiques sportives et de détente pour une utilisation à des fins récréatives, éducatives, spirituelles et/ou culturelles. Les écosystèmes urbains peuvent également favoriser l'éducation et la sensibilisation à la nature.

DOO PARTIE

1

SECTION

3

**Protéger
durablement
les ressources en eau
potable**

Le territoire de la région grenobloise bénéficie d'une ressource en eau abondante, mais souffre d'inégalités dans la répartition des réserves hydrologiques et dans la protection de captages d'alimentation en eau potable. L'alimentation en eau y est essentiellement assurée à partir d'eaux souterraines. Elle fait appel à la coopération intercommunale dans certains secteurs, mais globalement la compétence est morcelée (entre la production et la distribution). Les acteurs de l'eau de la région grenobloise travaillent ensemble sur la protection des ressources, le prix de l'eau et l'amélioration de la sécurisation des réseaux au sein d'une Communauté d'eau potable (CEP) fondée en 2007.

Orientations générales

Les collectivités locales doivent considérer l'eau potable comme un bien précieux qui constitue le socle du développement urbain et du développement économique.

Le SCoT doit être compatible avec le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée, donc à la fois avec ses orientations fondamentales, mais aussi avec les objectifs de qualité et de quantité des eaux, de pérennité de la ressource et de protection des milieux récepteurs.

Aussi, préserver les ressources en eau (section 1.3.1), protéger les captages d'eau potable et favoriser la distribution d'une eau de qualité à tous les usagers (section 1.3.2), protéger les quantités disponibles pour accompagner le développement (section 1.3.3), poursuivre la lutte contre les pollutions diffuses, inciter à l'organisation des acteurs en termes de sécurisation des réseaux (section 1.3.4) apparaissent comme des enjeux fondamentaux défendus au sein du SCoT.




Préserver les ressources en eau stratégiques et dont la qualité est à protéger dans le SCoT


Objectifs

1 Les collectivités locales (communes, inter-communalités, et syndicats producteurs et/ou distributeurs d'eau potable) **doivent préserver prioritairement les nappes d'eau souterraines suivantes.** Selon le SDAGE, ce sont les nappes destinées dans le futur à la consommation humaine correspondant à la fois aux ressources majeures à préserver pour l'alimentation en eau potable actuelle et future et aux ressources stratégiques. Il s'agit des nappes (localisées dans la carte ci-contre) :

- Complexe Bièvre-Liers-Valloire.
- Drac moyen - Gresse aval.
- Moyenne Romanche.
- Piémont de Chartreuse (situé en dehors du périmètre du SCoT).
- Marais de Chantesse.
- Cône de déjection du Bréda.
- Eau d'Olle, Karsts du Dévoluy et Vercors.

Aquifères à préserver prioritairement dans le périmètre du SCoT

 Aquifères à préserver prioritairement dans le SCoT de la RUG

 Masses d'eau souterraines affleurantes dans lesquelles sont à identifier les zones stratégiques à préserver dans le SDAGE

1 — Bièvre - Valloire - Liers

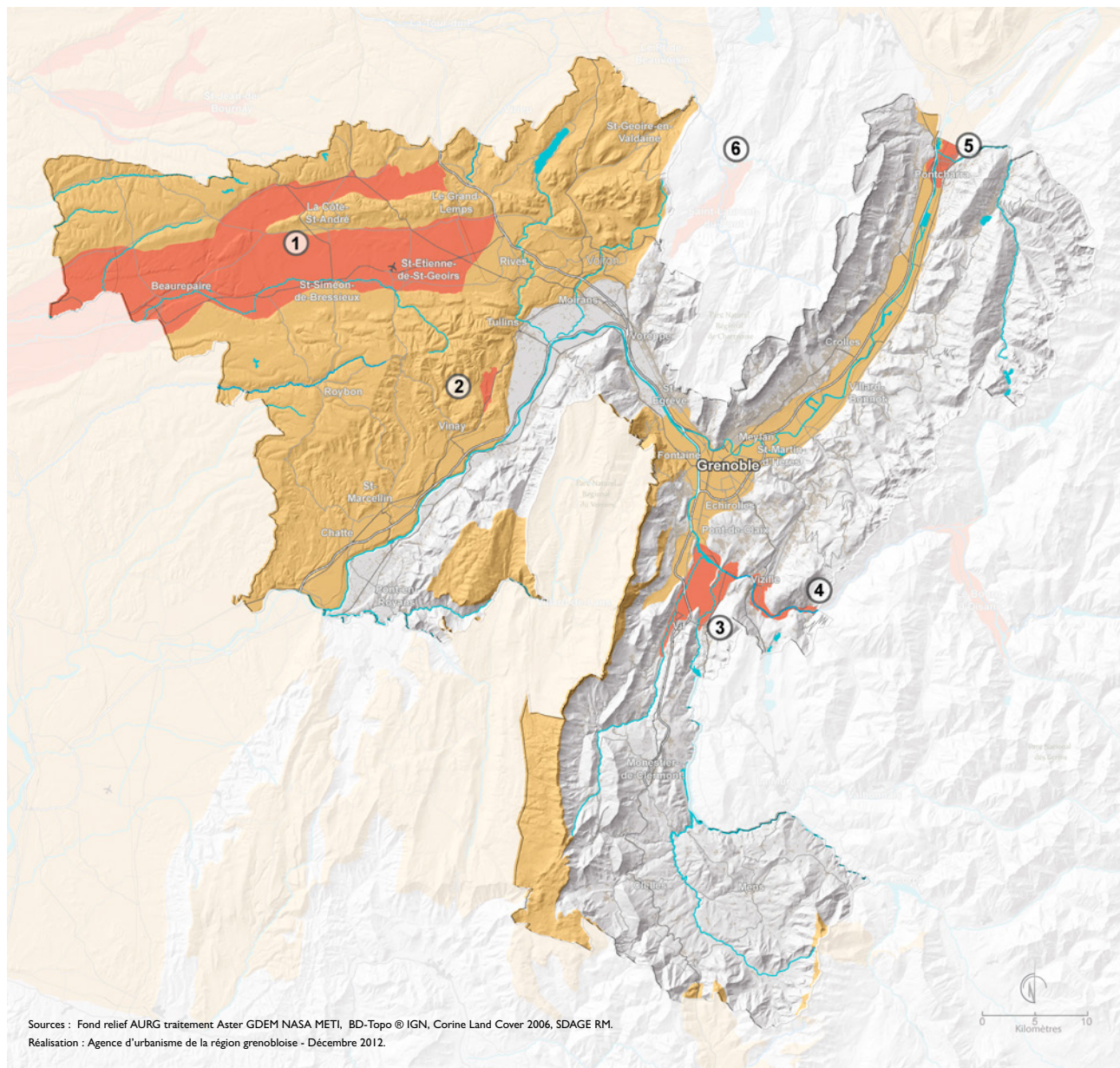
2 — Marais de Chantesse

3 — Drac moyen - Gresse aval

4 — Moyenne Romanche

5 — Cône de déjection du Bréda

6 — Piémont de Chartreuse



2 Elles doivent préserver les champs captant majeurs dans ces nappes puissantes que l'on retrouve principalement sur les communes de : Varcès / Vif, Vizille / Saint-Pierre-de-Mésage, Chantesse, Pontcharra, Paladru (et Saint-Joseph-de-Rivière, en dehors du périmètre du SCoT).

3 Les collectivités locales doivent cartographier et préserver de l'urbanisation les zones d'alimentation majeures en eau potable existantes ou potentielles pour protéger ces ressources sur le long terme :

■ Pour les périmètres couverts par un SAGE ou un contrat de rivière : elles doivent suivre leurs prescriptions à partir des résultats des études en cours et à

venir sur la nature des aquifères et des sols (impactant le type de protection à mettre en place).

■ Pour les zones où sont présents des captages prioritaires, se reporter aux objectifs spécifiques à la prévention de la pollution aux nitrates et pesticides définis ci-après.

■ Préserver les ressources gravitaires
Essentiellement présentes en Belledonne, dans le Trièves, sur les coteaux de la Bièvre, ces ressources ont des débits variables au cours d'une année et les prélèvements doivent particulièrement suivre le principe de solidarité amont/aval à l'échelle des bassins entre les utilisateurs d'eau.



Protéger les périmètres de captage de toute atteinte par l'urbanisation et la pollution

Comme en témoigne la carte de contexte informative sans portée juridique ci-dessous, les captages d'eau potable de la région grenobloise souffrent d'un niveau inégal de protection. Qui plus est, certains secteurs de la région grenobloise, souffrent de pollutions diffuses d'origine agricole et domestique.

Orientation

Les collectivités locales doivent mettre en œuvre au sein de leurs documents d'urbanisme locaux ou de leurs politiques locales toutes les mesures protégeant ou contribuant à protéger les zones d'alimentation des

captages d'eau potable et les ressources existantes ou potentielles. Elles doivent contribuer à prévenir les pollutions diffuses et protéger les captages d'alimentation en eau potable des pollutions chroniques.

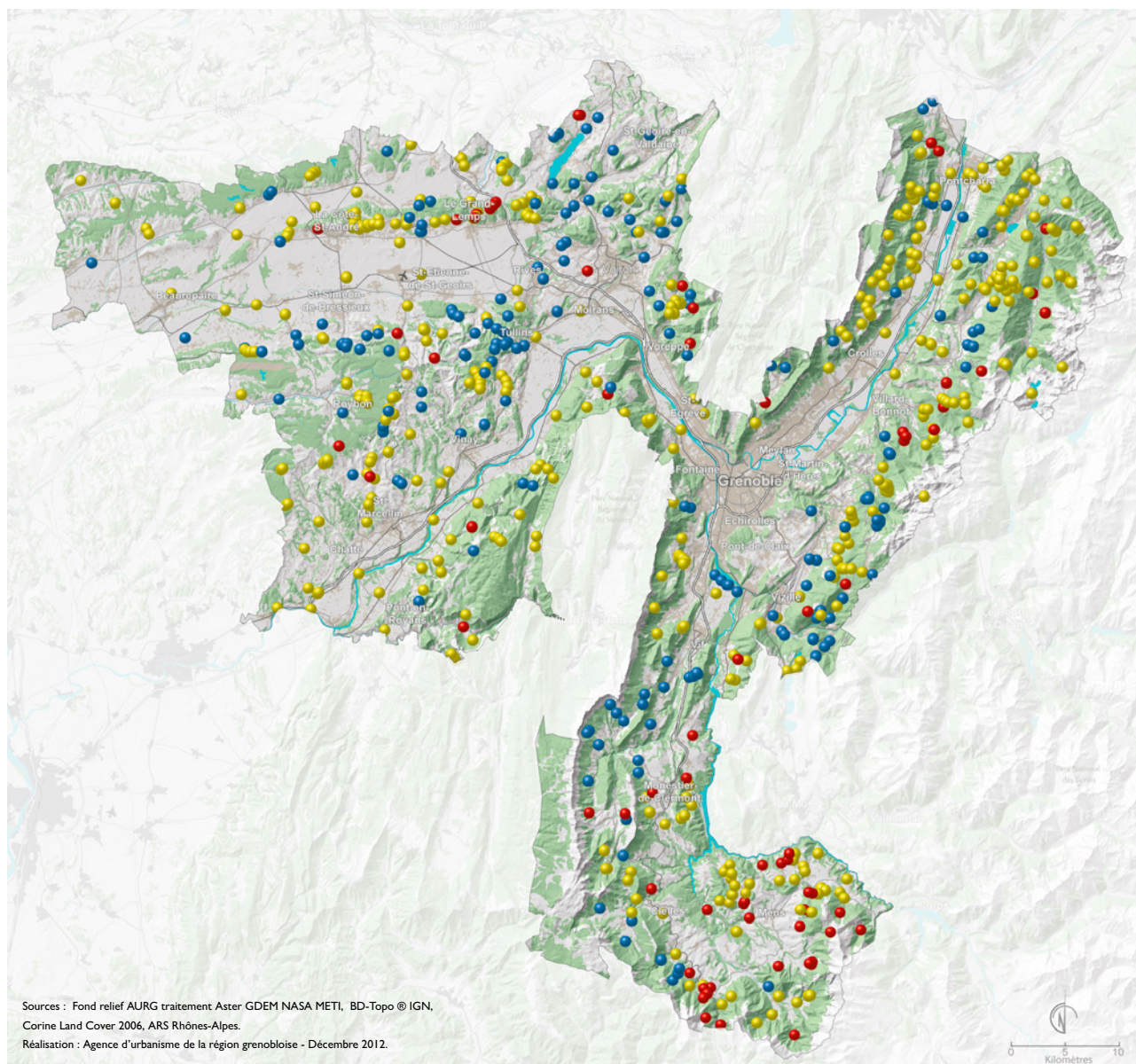
Objectifs

1 Les documents d'urbanisme locaux doivent traduire :

■ les périmètres de protection des captages d'eau potable (immédiats, rapprochés, éloignés) à l'échelle cadastrale au sein du document d'urbanisme (particulièrement dans le plan de zonage). Cette traduction

doit inclure les périmètres de protection des captages de communes voisines ;

■ les règles d'usage des sols fixées par les arrêtés préfectoraux sur les trois niveaux de protection au sein des documents d'urbanisme (particulièrement dans le règlement et le plan de zonage).



Répartition des captages destinés à l'alimentation humaine ayant des périmètres de protection avec ou sans Déclaration d'utilité publique

- Captages sans périmètres de protection
- Captages avec périmètres de protection sans DUP
- Captages avec périmètres de protection avec DUP

2 Les collectivités locales doivent mettre en œuvre les conditions d'usage des sols et de prévention de la pollution de la nappe phréatique adéquates (indiquées dans les DUP des périmètres de

protection des captages d'alimentation en eau potable) pour les travaux, projets et aménagements menés par la collectivité.

3 Quand les captages ne bénéficient pas de DUP d'arrêté préfectoral de protection, les collectivités locales doivent s'appuyer sur le rapport hydrogéologique existant pour mettre en place des règles de protection des espaces au sein du document d'urbanisme : zonage spécifique naturel ou agricole spécifiant la protection des captages d'eau potable et

proscrivant la constructibilité dans les zones correspondant aux périmètres de captage immédiats et rapprochés.

4 En cas de conflit d'usages, priorité doit être donnée à la préservation des ressources en faveur de l'alimentation en eau potable (SDAGE).

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Les collectivités locales sont incitées à communiquer régulièrement à l'ensemble des propriétaires et usagers de ces espaces (exploitants agricoles notamment) les règles liées aux conditions d'usage des sols et de prévention de la pollution de la nappe phréatique indiquées dans les DUP des périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable. Pour les périmètres de captage éloignés, les documents d'urbanisme locaux devraient interdire tout

projet d'aménagement susceptible d'accroître le risque de pollution des ressources, de réduire la capacité d'infiltration des eaux ou le pouvoir épurateur des sols.

Pour mettre en place l'ensemble de ces objectifs et recommandations, les collectivités locales peuvent s'appuyer sur les services publics compétents en matière d'eau potable et les structures porteuses de SAGE et de contrats de rivière.

Objectifs spécifiques à la prévention de la pollution des captages

1 Les collectivités locales concernées par les captages qualifiés de « prioritaires » repérés dans le cadre du SDAGE dont les captages du Grenelle de l'environnement par un carré rouge dans la carte indicative ci-après, et concernées par l'élaboration d'un programme d'action spécifique pour la reconquête de la qualité de l'eau potable doivent veiller, via leurs politiques d'aménagement du territoire à l'atteinte des objectifs du SDAGE, des SAGE et du Grenelle de l'environnement. En tant que porteur du projet territorial, ces maîtres d'ouvrage doivent :

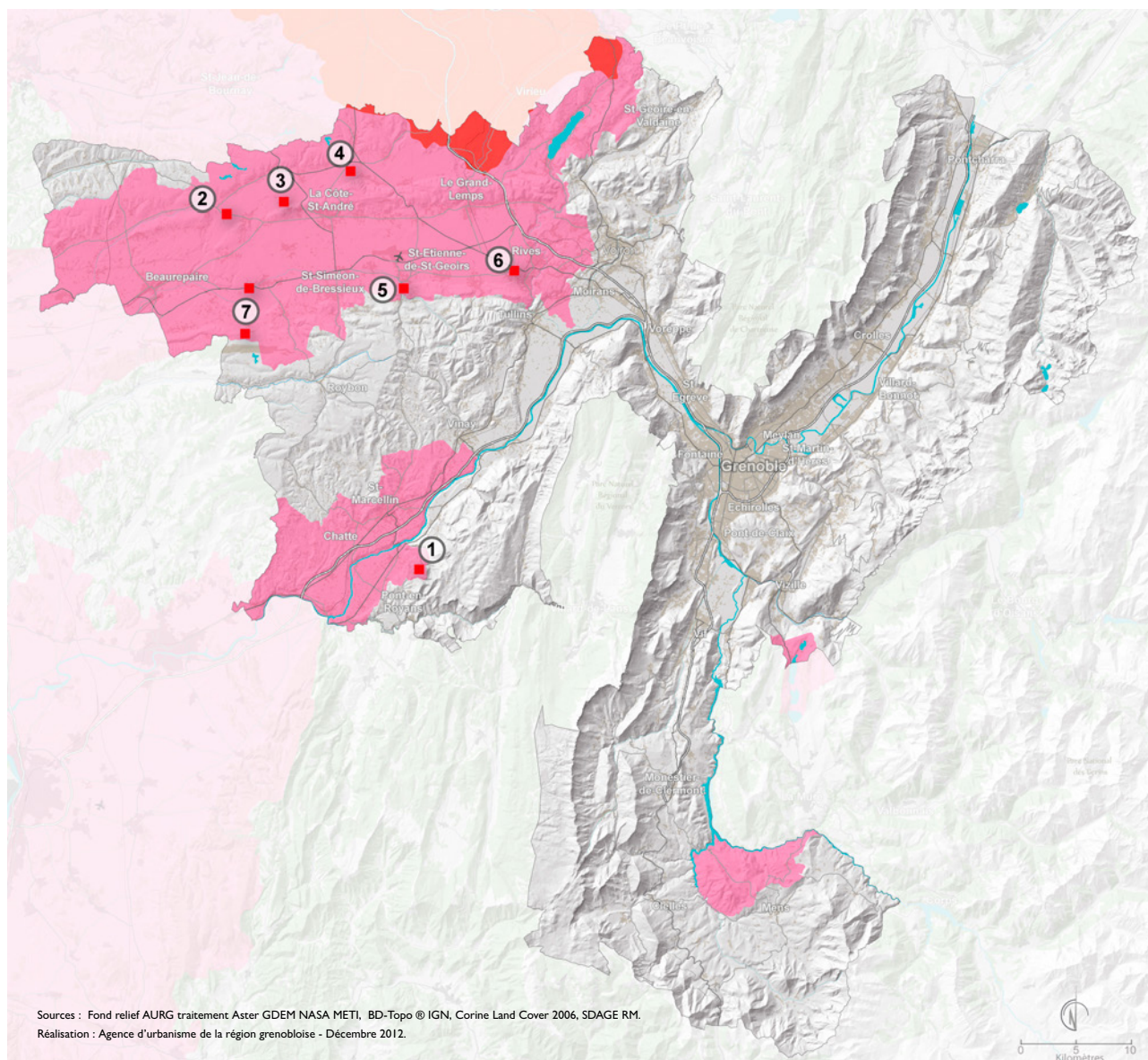
- être particulièrement vigilants au mode de développement de leur territoire au-delà des périmètres des DUP de protection des captages d'eau potable afin de ne pas grever les solutions pérennes à apporter aux problèmes de pollution ;

- préciser, dans leurs documents d'urbanisme locaux les périmètres de ces secteurs de vigilance à la parcelle et y interdire l'implantation d'habitats, d'équipements ou d'activités pouvant porter atteinte à la qualité de l'eau ;

- piloter et coordonner les réflexions et la concertation pour élaborer et mettre en œuvre les programmes d'action de reconquête de la qualité de l'eau ;

- prendre en compte les résultats des études (diagnostics des pressions, programmes d'actions : opérations agri-environnementales, restructurations de réseaux, traitement...) menées au niveau des aires d'alimentation des captages en eau ;

- mettre en place une stratégie foncière et d'acquisition, comprenant notamment la mise en place de baux ruraux à clauses environnementales dans les périmètres de captage.



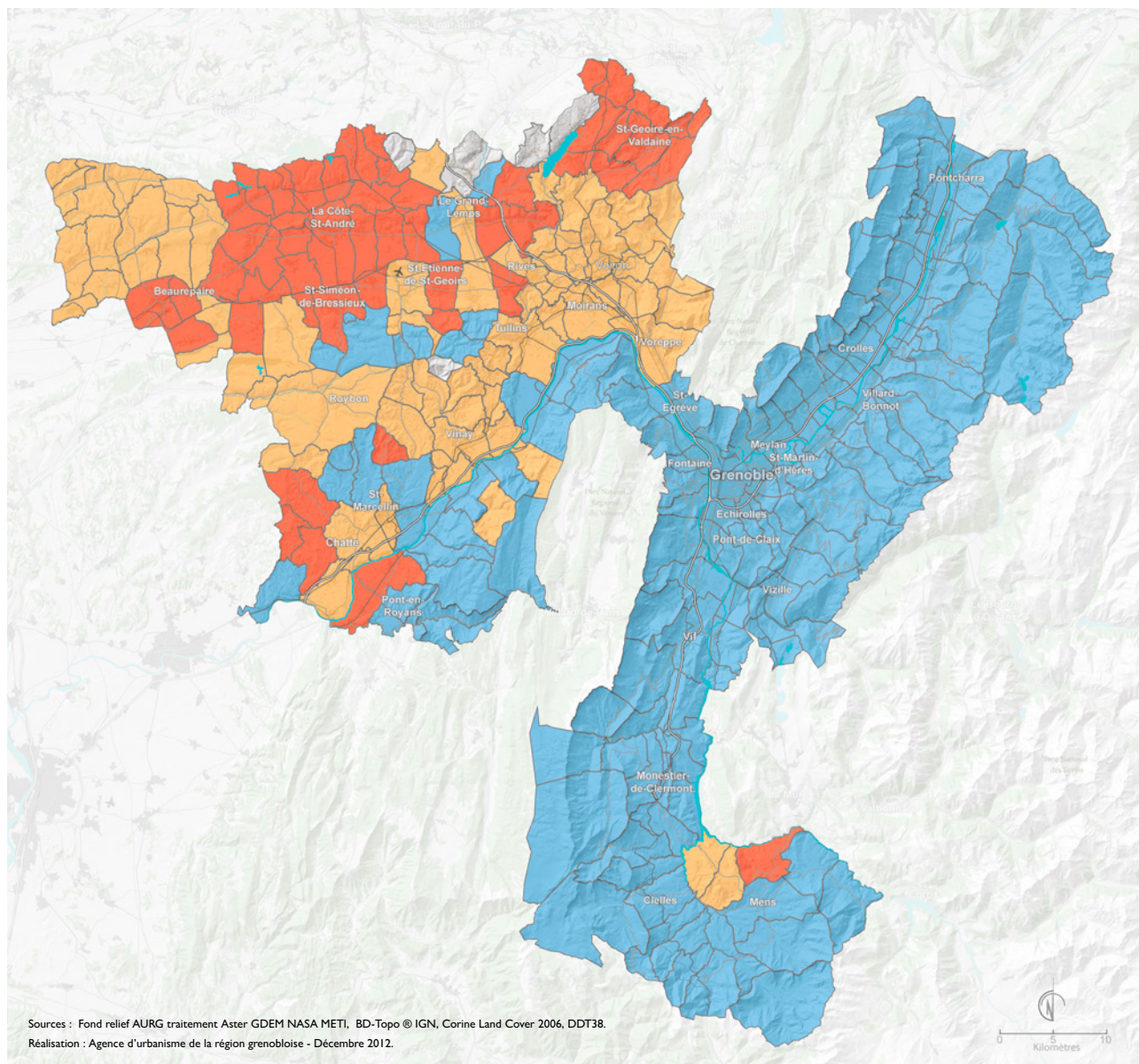
Captages prioritaires, zones vulnérables aux nitrates, zones sensibles à l'eutrophisation

- Captages prioritaires (impactés par une pollution diffuse d'origine agricole)
- ① Chirouzes - SIE de St-Romans (St-Romans)
- ② Ronjay CC du pays de Bièvre-Liers (Faramans)
- ③ Seyerz et Donis CC du pays de Bièvre-Liers (Ornacieux)
- ④ La vie de Nantoin (Champier et Le Mottier) CC du pays Bièvre-Liers (Le Mottier)
- ⑤ Les Biesses (Saint-Étienne de Saint-Geoirs)
- ⑥ Bains (Beaucroissant)
- ⑦ Michel et Melon (Thodure)
- Zones sensibles à l'eutrophisation
- Zones vulnérables aux nitrates définies en 2007

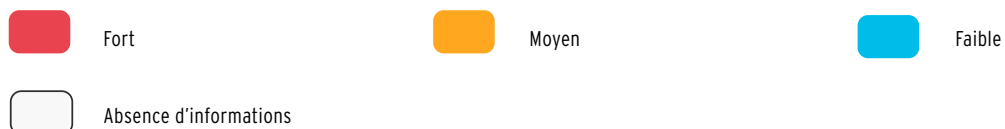
Recommandations et modalités de mise en œuvre

Dans ces espaces de vigilance vis-à-vis de la pollution, les collectivités locales inciteront au maintien des prairies existantes et éléments boisés. Elles y favoriseront la création de prairies permanentes et

de boisements, ainsi que les mesures agri-environnementales et opérations accompagnant la mise en place d'initiatives favorisant l'agriculture biologique.



Impact des pratiques agricoles sur la qualité de l'eau



Les collectivités locales doivent suivre les mesures des SAGE et préconiser des conclusions des études de prévention des pollutions des SAGE et contrats de rivières / contrats de milieux sur les zones au sein desquelles l'impact des pratiques agricoles sur la

qualité de la ressource en eau est identifiés comme « fort » ou « moyen » (en fonction de la présence de mg/l de nitrates et de la détection de traces de pesticides) dans la carte ci-contre.



Favoriser la gestion quantitative des ressources

À l'échelle de la région grenobloise, les ressources en eau sont jugées (selon le diagnostic de la ressource en eau réalisé par la Communauté de l'eau potable) abondantes mais mal réparties. Elles suffisent, dans la majorité des cas, à pourvoir les besoins actuels (cf. la carte de l'évaluation en 2006 et 2011 portée dans l'état initial de l'environnement du rapport de présentation). Aussi, certaines collectivités sont, ou seront, susceptibles de manquer d'eau. En effet, ces ressources doivent également pourvoir aux besoins futurs (cf. la carte portée dans l'état initial de l'environnement du rapport de présentation cumulant la prise en compte des étiages sévères et des consommations de pointe à 2025 et les évolutions de population tendancielle).

Orientation

Le SCoT invite les collectivités locales à veiller sur la gestion quantitative durable de la ressource en eau.

Objectifs pour veiller à une gestion quantitative en matière d'urbanisme

1 Dans le cadre de l'élaboration ou de la révision de leur document d'urbanisme local et/ou préalablement à toute ouverture à l'urbanisation de zone à urbaniser ou à toute création de zone urbaine, les collectivités locales doivent justifier de la capacité d'alimentation en eau potable au sein de leur document d'urbanisme local et de leurs politiques de développement local en lien avec les services publics compétents en matière d'eau potable et les structures porteuses de SAGE et de contrats de rivière. Cette justification doit se baser sur les documents référents existants (schéma directeur de distribution d'eau potable) et/ou les connaissances existantes ou à renforcer (devant être portées aux documents d'urbanisme) sur les sources, les réseaux et les besoins futurs.

Le principe d'économie des ressources par rapport à la recherche de nouvelles sources est à privilégier.

La maîtrise de l'évolution de la production doit être réalisée en lien avec la protection des zones humides.

2 **Pour les secteurs déficitaires vis-à-vis de leurs ressources en eau selon l'application d'un ratio entre le bilan des besoins et des ressources** (devant prendre en compte le cumul d'un étiage sévère et des consommations de pointes), les collectivités locales doivent mettre en place les dispositions suivantes (dans l'ordre de priorité indiqué) :

■ Suspendre toute nouvelle urbanisation (accueil de nouveaux logements ou nouvelles activités), sous réserve d'avoir les ressources correspondant à l'évolution des besoins.

■ Donner la priorité à l'économie d'eau.

■ Rechercher des solutions de sécurisation de la ressource.

Recommandations

■ Pour justifier leur capacité d'alimentation en eau potable, les collectivités locales sont invitées à faire un bilan des débits de chaque source en période d'étiage (priorité sur l'évaluation des impacts des prélèvements sur les zones sensibles écologiquement) ; des volumes prélevables dans les aquifères, à travers les études menées dans le cadre des SAGE et contrats de rivière ; des rendements de leurs réseaux...

réseaux : recherche de fuites, amélioration de la connaissance de la ressource en eau...

Les collectivités locales sont invitées, pour sécuriser leurs ressources en eau :

■ Pour donner la priorité à l'économie d'eau, il est recommandé d'améliorer les rendements des

- à rechercher de nouvelles ressources et des solutions pouvant être apportées en termes d'interconnexion de ressources pour sécuriser l'alimentation à l'échelle intra-ou inter-collectivités ;
- à identifier et protéger les zones potentielles d'alimentation complémentaires.

Orientations pour économiser la ressource en eau

Au titre des principes généraux du droit de l'urbanisme, dans leurs choix de planification, les collectivités locales doivent veiller à développer des politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire économisant la ressource en eau et favorisant l'adaptation au changement climatique. Les collectivités locales doivent **optimiser l'usage de l'eau potable** pour les activités (particulièrement industrielles et agricoles), la sécurité incendie et l'alimentation en eau des populations.

Les collectivités doivent se rapprocher des travaux menés par la Commission départementale de la ressource en eau et de ses usages (pilotee par les services de l'Etat départementaux) et encourager les initiatives allant dans le sens de la limitation de la consommation de l'eau, de la récupération des eaux pluviales et de leur réutilisation.

Objectifs liés à l'économie de la ressource

Les collectivités, en situation critique vis-à-vis de leurs ressources en eau, doivent déterminer l'évolution de l'adéquation entre leurs besoins de développement démographique, économique, urbain dans le

cadre des orientations et objectifs fixés par le SCOT et leurs ressources en eau en adoptant une marge de sécurité de prévention.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

■ Le renforcement et ou l'extension des réseaux pour permettre le développement urbain doit intégrer une réflexion économique sur **l'incidence sur le prix de l'eau des travaux de sécurisation** et

sur le prix acceptable pour l'utilisateur (dans un contexte de désengagement des financeurs publics).

■ Les collectivités locales **doivent contribuer à**

la connaissance des impacts des sécheresses sur le niveau de la ressource en eau en renforçant le suivi des niveaux d'eaux de surface et souterraines, en lien avec le réseau de surveillance mis en place par la Préfecture de l'Isère, avec le Comité de sécheresse (pilote par les services de l'État départementaux), ainsi qu'avec le réseau de suivi des sources gravitaires du Conseil général* :

- à des fins d'économie de la ressource en eau, les collectivités locales devraient **favoriser des choix raisonnés vis-à-vis de l'utilisation de cette ressource** : évolutions des pratiques culturelles, évolutions des process industriels, séparation dans la mesure du possible des différents

usages de l'eau, pour éviter de consommer de l'eau potable à des fins qui ne justifient sa qualité d'eau destinée à la consommation humaine... ;

- afin d'appréhender l'évolution de l'adéquation entre leurs besoins de développement démographique, économique, urbain (dans le cadre des orientations et objectifs fixés par le SCoT) et leurs ressources en eau, les collectivités locales peuvent s'aider des **cartes bilan besoins – ressources de 2006 et de 2011** portées à la section sur la ressource en eau* de l'état initial de l'environnement du rapport de présentation. Les secteurs déficitaires y sont indiqués en rouge et ceux étant dans une situation limite en jaune.



Associer le confortement de l'urbanisation à l'amélioration de la structuration intercommunale sur la sécurité de l'alimentation en eau potable

Le travail important de la Communauté de l'eau potable (CEP) sur la vulnérabilité des ressources en eau potable a permis, à l'échelle communale et intercommunale, d'identifier les secteurs sensibles du point de vue quantitatif et d'évaluer l'importance des populations non secourues et les risques de pollution accidentelle.

Orientation

Afin de mettre en place des plans de sécurisation des réseaux d'eau potable, les collectivités, à travers leurs syndicats producteurs et/ou distributeurs d'eau potable ou les communes autonomes dans la production et la distribution d'eau potable, doivent

se référer **au plan de sécurisation des réseaux d'eau potable ci-après**. Ce plan a été réalisé à l'échelle de la région grenobloise par la Communauté de l'eau potable, en partenariat avec les services de l'État (DDT et ARS).

Recommandations et modalités de mise en œuvre

En termes de sécurisation, de l'alimentation en eau potable, pour les secteurs n'étant pas visés par ce plan, les collectivités, à travers leurs syndicats producteurs et/ou distributeurs d'eau potable ou les communes

autonomes dans la production et la distribution d'eau potable, doivent s'engager dans des études et travaux pour sécuriser leurs réseaux d'eau potable.

* Mis en place selon les recommandations de la Commission départementale de l'eau.

Carte schématique de sécurisation de l'alimentation en eau potable

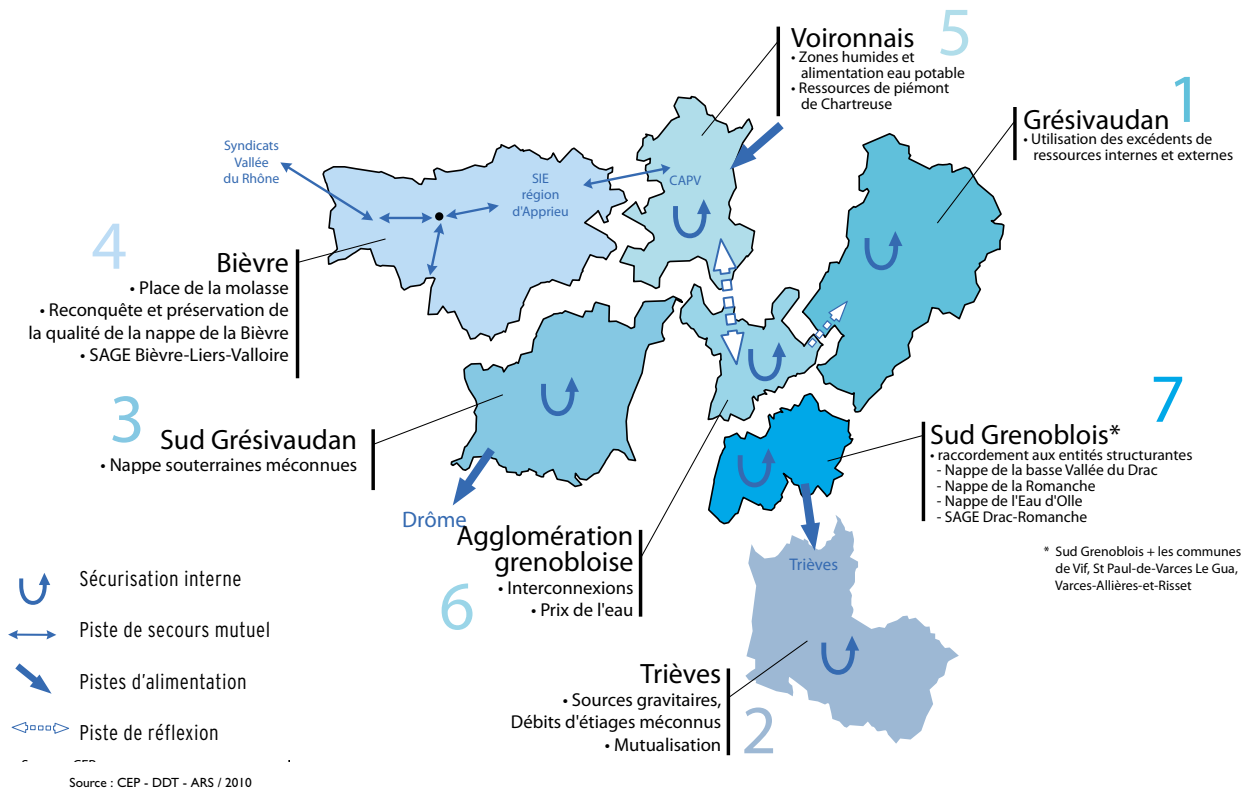
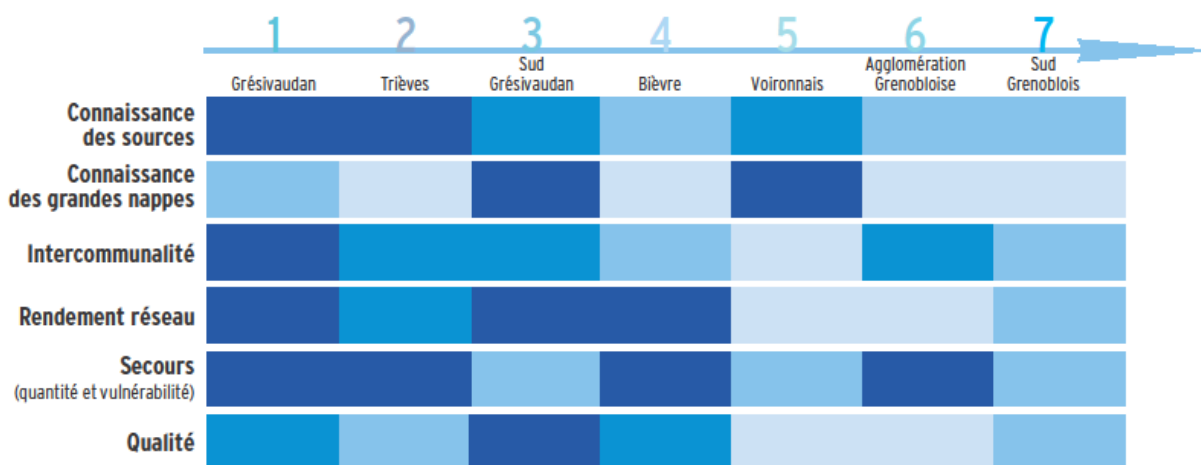


Tableau de sécurisation de l'alimentation en eau potable



Difficulté non résolue et / ou actions à impulser
 Problématique importante et/ou en partie prise en charge
 Action à poursuivre et/ou difficulté en voie de résolution
 Pas de difficulté ou bonne prise en considération

Les chiffres indiqués font référence au niveau de priorité affecté aux secteurs, en terme « d'urgence » de l'action à mettre en œuvre.

Sources : CEP - DDT - ARS / 2010.

DOO PARTIE

1

SECTION

4

**Prévenir
la pollution
des milieux**

1|4|1

Prévenir la pollution des sols et des sous-sols par les eaux usées et limiter les risques sanitaires générés

Pour mémoire, le cadre réglementaire riche avec la directive relative aux eaux résiduaires urbaines, la directive cadre sur l'eau (2000/60/CE) et le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée (SDAGE) est rappelé au sein du rapport de présentation. Par ailleurs, les risques de pollutions des milieux sont supérieurs lors de dysfonctionnements (en raison de la vétusté ou de la vieillesse des stations d'épuration...) ou de lacunes des systèmes d'assainissement collectif en place (réseau collectif sans station d'épuration) puisque les polluants sont rejetés concentrés dans les exutoires ou le milieu naturel.

Dans la région grenobloise, en matière d'assainissement collectif, les interrogations principales portent sur les stations d'épuration n'ayant pas pour exutoire l'Isère et qui sont obligées d'infiltrer dans la nappe ou de rejeter dans des rivières à faible débit, comme c'est le cas dans la Bièvre et dans Belledonne. En matière d'assainissement individuel, les acteurs évaluent à 80 % la part des installations jugées non-conformes dans la région grenobloise, générant à la fois des risques de pollution des milieux, mais également des risques sanitaires.

Orientation

En filiation avec les obligations réglementaires en vigueur en matière d'assainissement des eaux usées, les communes et/ou intercommunalités doivent mettre en œuvre, au sein de leurs documents d'urbanisme

ou de leurs politiques locales, toutes les mesures permettant de prévenir la dégradation des masses d'eau par les eaux usées.

Objectifs

1 Dans le cadre de l'élaboration ou de la révision de leur document d'urbanisme et/ou préalablement à toute ouverture à l'urbanisation de zone à urbaniser ou à toute création de zone urbaine (générant l'accueil de nouvelles populations), **les collectivités locales doivent justifier de leur capacité à assainir les eaux usées** dans le respect des obligations réglementaires de performances et en lien avec les services publics compétents en matière d'assainissement et les structures porteuses de SAGE et de contrats de rivière.

réflexions sur l'élaboration des documents de planification que sont les zonages d'assainissement (des eaux usées et pluviales).

2 **Pour l'urbanisation existante ou à venir, les collectivités locales doivent s'assurer que l'assainissement des eaux usées peut être réalisé par des systèmes :**

Ces objectifs doivent en particulier guider les

- **d'assainissement collectif** sous réserve de la capacité des milieux à recevoir les effluents traités et que le système d'assainissement (réseau et station d'épuration) puisse assurer l'assainissement des eaux usées dans de bonnes conditions (décrites ci-dessus) ;
- **d'assainissement collectif de proximité** (filtres à sable plantés de roseaux, filtres à sable enterrés... public ou privé) sous réserve entre autres de la capacité du milieu récepteur à recevoir les effluents traités ;

- **d'assainissement non collectif** sous réserve de l'aptitude des sols à recevoir l'assainissement et de l'assurance de gestion pérenne en lien avec les SPANC (Services publics d'assainissement non collectif). La priorité doit être donnée (selon l'arrêté ministériel du 7 septembre 2009) à l'évacuation des effluents par le sol dans la mesure où la gestion des risques naturels le permet.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Il est conseillé de baser la justification de la capacité à assainir les eaux usées :

- sur les connaissances existantes ou à renforcer (devant être portées aux documents d'urbanisme) sur le fonctionnement des réseaux de collecte (gestion des eaux claires parasites notamment), sur le fonctionnement de la station d'épuration, sur la capacité des systèmes d'épuration à traiter les volumes et charges de pollution, ainsi que sur la capacité des milieux récepteurs à en supporter les rejets ;

- en assurant que tout réseau collectif est relié à une station d'épuration et que ladite station d'épuration respecte ses obligations réglementaires de performances ;

- pour les zones où l'assainissement non collectif est la solution retenue, en prouvant que cette solution est bien possible (aptitude des sols, exutoire...).



1|4|2

Gérer les eaux pluviales en favorisant la filtration des polluants voire la dépollution des eaux de ruissellement

Au XX^e siècle, la tendance a été de développer des techniques de gestion des eaux pluviales (orientations et objectifs généraux au sein de la partie 2, section 2.2.4, p.204) augmentant souvent les risques d'inondation et de pollution des milieux récepteurs. Les eaux de ruissellement, particulièrement des zones urbaines et des voiries, contiennent une charge en polluants venant alourdir la pollution des milieux aquatiques.

Les bassins d'orage, publics ou privés, représentent la majeure partie des solutions retenues lors d'aménagements. Mais nombre d'entre elles souffrent d'un défaut de conception et s'avèrent mal entretenues ou sous-utilisées, générant alors des pollutions avérées des milieux.

Orientation

En filiation avec l'orientation fondamentale n° 5 « Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions » du SDAGE Rhône-Méditerranée, les collectivités locales **doivent utiliser ou développer des techniques de gestion des eaux**

pluviales favorisant la filtration des polluants.

Les aménagements ne doivent pas entraîner d'impact négatif sur l'eau et les milieux aquatiques (cours d'eau, aquifères et milieux associés), concernant les aspects quantitatifs et qualitatifs.

Objectifs

1 Les collectivités locales doivent initier des schémas directeurs des eaux pluviales sur lesquels les documents d'urbanisme locaux pourront s'appuyer.

2 En filiation avec le SDAGE, dans le cadre de l'élaboration ou de la révision de leur document d'urbanisme et/ou préalablement à toute ouverture à l'urbanisation de zone à urbaniser ou à toute création de zone urbaine (généralisant l'accueil de nouvelles populations), les collectivités doivent justifier que les études menées en matière de gestion des eaux pluviales :

- prennent en compte la capacité de réception des milieux naturels compte tenu des autres rejets, et de la période la plus sensible (étiage, pics de pollution saisonnière) ;
- favorisent la recherche de technologies propres, de techniques alternatives, la rétention à la source

des pollutions, ainsi que la séparation des eaux usées avec les eaux de refroidissement ou de ruissellement ;

- comportent une analyse spécifique des rejets directs.

Ces objectifs sont d'autant plus importants pour les milieux récepteurs particulièrement sensibles aux pollutions comme les milieux montagnards, les têtes de bassin versant, les milieux sous l'influence de grandes agglomérations...

3 Dans le cas où une source de pollution chronique des eaux pluviales a été identifiée, les collectivités doivent gérer ces eaux pluviales potentiellement polluées, séparément des eaux pouvant être rejetées ou infiltrées sans traitement. Le choix des ouvrages de traitement devra donc être adapté au site et au projet, et cohérent avec l'état initial et les enjeux.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Le SCoT recommande de développer des réflexions à l'échelle des bassins versants pour la gestion des eaux pluviales, et en particulier de prendre en compte les incidences de l'urbanisation en amont des bassins versants.

En l'absence de système séparatif, la vidange des eaux de piscine doit se faire en compatibilité avec les règles fixées par la DUP de protection des captages d'eau potable quand elle existe, ou en compatibilité avec la capacité des milieux récepteurs à recevoir ces effluents.

En matière de mise en œuvre, les collectivités doivent privilégier l'utilisation de techniques simples et fiables avec un dimensionnement des ouvrages hydrauliques adapté à la capacité du site et du milieu aval. À titre d'exemple, le traitement des hydrocarbures est rarement requis pour un lotissement d'habitations ou des voiries à faible trafic. La capacité épuratoire des premiers centimètres du sol enherbé des noues ou des bassins peut alors suffire. De la même façon, les fossés et noues de collecte, de stockage et/ou d'infiltration, sur-stockage sur espaces verts, sur parking ou voirie... peuvent être des solutions adaptées.

1|4|3

limiter la prolifération des espèces faunistiques et floristiques invasives

La tendance est à la prolifération des espèces invasives aquatiques (tortue de Californie, poisson-chat, perche soleil, écrevisse américaine, écrevisse de Californie) et floristiques (ambroisie, renouée du Japon, solidage géant, buddléia, robinier) qui mériterait d'être mieux maîtrisées à la fois pour des raisons liées à la protection de la biodiversité mais aussi de santé publique.

Orientation

Les collectivités doivent veiller à mettre en œuvre, au sein de leurs documents d'urbanisme locaux ou de leurs politiques locales, toutes les mesures

permettant de prévenir la prolifération des espèces faunistiques et floristiques invasives.

Objectif

Les collectivités doivent limiter les dérivations de cours d'eau ou créations d'étangs artificiels alimentés par dérivation des cours d'eau.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Le SCoT recommande de limiter la prolifération des espèces invasives en développant les mesures suivantes :

- pour les chantiers publics, le SCoT prescrit un « diagnostic infestation » et interdit la réutilisation des terres végétales infestées et préconise le lavage des véhicules provenant des sites infestés par des végétaux invasifs ;

- gérer les espaces publics à terre nue afin de prévenir l'infestation par ces espèces invasives ;

- les terrains agricoles en jachère et espaces privés doivent faire l'objet d'une vigilance par les collectivités.

1|4|

DOO PARTIE

1

SECTION

5

**Promouvoir
une exploitation
raisonnée
des carrières**

Les ressources géologiques sont abondantes dans la région grenobloise et correspondent à de véritables richesses naturelles. Leur exploitation via la production de granulats, sables, graviers, ciment, chaux ou roche ornementale, soutient le développement économique et participe à l'aménagement du territoire en pourvoyant aux besoins locaux importants en matériaux pour la construction et l'industrie (ciment et chaux).

L'ensemble du périmètre du SCoT est doté d'un **Schéma départemental des carrières** datant de 2004 et dont la révision doit être lancée début 2012. Ce document prend en compte les ressources et les besoins en matériaux du département (et des départements voisins) et donne des orientations pour assurer une bonne gestion des ressources minérales tout en assurant la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe également des objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites. Il constitue un outil d'orientation pour les exploitants et services instructeurs.

Le SCoT prend en compte ce Schéma départemental et donne des orientations et objectifs complémentaires permettant : de préserver la capacité de production des carrières pour l'avenir tout en incitant à la réduction des impacts des carrières sur l'environnement et l'agriculture (voir section 1.5.1, p.156) et à une utilisation économe et rationnelle des matériaux répondant à l'évolution des besoins (voir section 1.5.2, p.158) ; d'améliorer la réhabilitation et le devenir des sites (voir section 1.5.3, p.160) ; de promouvoir les modes de transport les mieux adaptés (voir section 1.5.4, p.161).



151

Préserver la capacité de production des carrières pour l'avenir

L'évaluation de l'état des réserves réalisée en 2011 présente une situation de production de matériaux différenciée selon les secteurs, allant d'une situation équilibrée de production pour les 7-8 ans à venir pour la production de granulats à 10-15 ans à venir pour la production de ciment et de chaux.

Orientation

Aussi, étant donné l'évaluation de l'état des réserves réalisé en 2011, les besoins de production de matériaux et la durée de montage des dossiers d'extension ou d'ouverture de carrière, **les collectivités locales de chaque territoire de la région grenobloise doivent se mobiliser de manière solidaire pour que les capacités d'extraction**

des carrières à proximité des besoins soient en mesure de continuer à répondre à ces besoins, en particulier des villes centres et des pôles urbains principaux de la région grenobloise, voire de favoriser l'anticipation sur une baisse de capacité d'extraction.

Objectifs

Le SCoT n'identifie pas la localisation de nouveaux sites à exploiter ou de sites d'extraction à conforter pour assurer les besoins locaux actuels et futurs. Cependant, pour maintenir et préserver la capacité de production en matériaux pour l'économie locale, il inscrit le maintien des carrières actuelles et les possibilités d'extension des carrières notamment dans les secteurs du Grésivaudan, de Bièvre-Valloire et du Sud-Grésivaudan.

1 Les collectivités locales doivent s'assurer que les documents d'urbanisme locaux n'interdisent pas les installations classées pour la protection de l'environnement dans l'espace choisi, qu'il soit classé en zone agricole (A), naturelle (N), voire plus rarement urbaine (U) ou à urbaniser (AU).

2 Les collectivités locales de chaque territoire de la région grenobloise doivent privilégier des projets :

■ **D'extension des sites existants, en réservant de l'espace à leur proximité : à traduire dans les documents d'urbanisme, au sein du plan de zonage et du règlement afin :**

- de prévenir voire de limiter la pression urbaine, c'est-à-dire de l'extension de l'urbanisation venant jouxter les sites d'exploitation ;
- d'y distinguer :
 - ◆ les zones agricoles ou naturelles au sein desquelles tous dépôts de matériaux et carrières doivent être interdits ;
 - ◆ les zones agricoles ou naturelles spécifiques devant bénéficier d'un zonage indicé carrière (assortie d'obligations de remise en état de culture et de réhabilitation des milieux) ;
 - ◆ les zones pouvant bénéficier du développement des activités connexes aux activités d'extraction (concassage, tri, centrale de béton...) avec un zonage indicé spécifique garantissant la restitution possible à l'état initial.

■ **D'ouverture de nouvelles carrières** (en favorisant leur « moindre coût environnemental ») en privilégiant leur localisation dans ou à proximité de zones industrielles. **Par ailleurs, elles doivent privilégier l'ouverture de carrière en roche massive** (en raison notamment de l'intérêt que présente la capacité d'exploitation longue sur un seul site) permettant de réduire les prélèvements alluvionnaires et de garantir un approvisionnement de proximité pour le moyen et long terme, en la conditionnant par la prise en compte :

- des réserves décrites ci-dessous (limitation des impacts environnementaux, agricoles et paysagers) ;
- des nuisances vis-à-vis des riverains et dans l'environnement générées par les exploitations notamment grâce aux évolutions des techniques d'extraction, de restauration, de contrôle et de qualité de gestion des sites.

■ **Sous réserve :**

- **qu'ils respectent les préconisations environnementales** du schéma départemental des carrières en termes de prise en compte des « contraintes d'environnement », de protection des cours d'eau et ressources en eau souterraine (lits mineurs, lits majeurs, nappes alluviales, nappes d'eaux souterraines, périmètres de captage) ;
- **qu'ils excluent les zones agricoles à enjeux stratégiques** : ayant fait ou allant faire l'objet de Zones agricoles protégées et / ou de PAEN ;
- **qu'ils évitent les zones agricoles ayant fait ou allant faire l'objet d'investissements publics** : irrigation, remembrement, zones de cultures spécialisées, cultures biologiques, zones AOC... ;
- **qu'ils soient en cohérence avec les autres prescriptions de ce DOO** tendant à la protection et la valorisation des espaces naturels et agricoles, à la préservation de l'identité des grandes unités paysagères, à la limitation des nuisances au droit des zones urbanisées ou à urbaniser ;

- **qu'ils prévoient** la limitation des nuisances vis-à-vis des riverains et de l'environnement générées par l'exploitation en termes de poussières, vibrations, flux de camions...

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Le SCoT recommande que les extensions de sites d'extraction ou créations de nouveaux sites fassent l'objet :

- de phases de concertation entre le carrier et les acteurs locaux (élus, associations, agriculteurs, population riveraine...) en amont du projet (et durant l'exploitation) ;

- d'une coordination des phases de restitution ultérieure dans le cadre des Plans de réaménagement de manière concertée, avec au-delà des communes : les associations naturalistes, de cadre de vie, la profession agricole, l'échelle intercommunale...



Favoriser les matériaux issus du recyclage

À partir de plateformes, les déchets inertes du BTP (déblais inertes, matériaux de démolition) sont triés puis pour la partie ayant les qualités techniques suffisantes, sont recyclés en granulats. Ces plateformes sont situées en zones urbaines et périurbaines. Elles sont souvent liées à un dépôt de matériaux naturels ou implantées sur les sites de carrières.

Les entreprises du BTP valorisent également une partie de ces déchets inertes directement sur leur chantier. Les matériaux issus des chantiers de réfection de couches de roulement de chaussée (appelés fraisât) sont également valorisés directement dans les centrales d'enrobés.

Concernant la partie des déchets inertes non recyclable en granulats, elle sera valorisée par les carrières de la région grenobloise qui se sont engagées à réaménager leur site pour mieux les intégrer dans le paysage.

Cependant, la région grenobloise souffre d'un contexte défavorable lié à un manque de zones utiles au stockage et au tri de ces matériaux inertes et à la disparition progressive des plateformes d'échanges en milieu urbain (notamment au profit de production d'habitat).

Orientation

Les collectivités locales doivent veiller à limiter les extractions et dépôts de matériaux en privilégiant au premier chef le recyclage des matériaux inertes, en

sachant que 70 % des déchets devront, à terme, être réutilisés par obligation réglementaire.

Objectifs

Les collectivités locales doivent privilégier les matériaux issus du recyclage des déchets inertes et la réutilisation des matériaux de déconstruction :

1 En conservant des plateformes et micro-plateformes d'échanges existantes en milieu urbain (particulièrement dans l'agglomération grenobloise, les villes centres et pôles principaux) et en favorisant leur développement à la hauteur des besoins.

2 En conservant et/ou en mettant en place des sites de stockage à proximité des milieux urbains et plus particulièrement des villes centres et pôles principaux de la région grenobloise.

Pour les dépôts de matériaux inertes, le SCoT demande de :

- prioriser des sites non agricoles (anciennes carrières non réhabilitées, zones non exploitées...) et de privilégier l'exclusion des espaces naturels patrimoniaux (particulièrement les réservoirs de biodiversité de la carte de la trame verte et bleue) ;

- n'admettre en zone agricole que les matériaux qui contribuent à améliorer les terrains agricoles (par exemple : par compensation de l'absence de fond de terre par dépôts de plus de terre végétale, ou réunion de parcelles séparées par une dépression topographique...) ou les ISDI (installation de stockage de dépôts inertes) correspondant à des dépôts définitifs. Pour ces dernières, ce type de dépôt doit être géré sous l'égide des collectivités (en régie ou par délégation) de façon à s'assurer qu'ils répondent aux besoins de toutes les entreprises et chantiers d'un territoire.

3 En traduisant dans les documents d'urbanisme locaux, dans le plan de zonage et le règlement, les espaces où sont possibles ces dépôts afin de distinguer :

- les zones agricoles au sein desquelles tous dépôts de matériaux et carrières doivent être interdits ;

- les zones agricoles spécifiques devant bénéficier de zonages indicés carrière assortis d'obligations de remise en état de culture.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

Le SCoT recommande que les maîtres d'ouvrages publics intègrent à toutes leurs commandes / projets, générant l'utilisation de matériaux, les exigences environnementales suivantes : favoriser le recyclage, réaliser un bilan global d'utilisation des matériaux de l'extraction à l'acheminement...

Le SCoT recommande que soient passées des conventions (avec la Chambre d'agriculture comme partenaire ou prestataire) concernant la surveillance, le suivi, le contrôle des dépôts et de la remise en état de culture.

1|5|3

Favoriser des projets partagés de réaménagement des carrières

Les réaménagements de carrières menés par le passé ont conduit à la duplication du même type de solutions (re-conversions agricoles, étangs de pêche dans les vallées alluvionnaires, réaménagements ayant abouti à des milieux artificiels sans contribuer à la recrudescence des milieux humides riches écologiquement et au rétablissement d'un ensemble de milieux associés : rivière, bras morts, ripisylves...) participant de manière relative aux projets de territoire des collectivités locales.

Ces réaménagements peuvent cependant répondre à de nombreux projets de territoire. En effet, les carrières peuvent être réaménagées en zone agricole, naturelle, de loisirs, en bassin d'écrêtage de crue, être urbanisées ou être le support de zones d'activités, susceptibles d'accueillir des activités peu compatibles avec l'habitat dont des sites de stockage de déchets.

Objectifs

1 Les Plans de réaménagement de carrière doivent intégrer des critères de réversibilité et de multifonctionnalité des carrières.

2 Le SCoT rappelle **l'interdiction des remblayages**, excepté par des matériaux naturels et des matériaux exclusivement issus de terrassements et sous réserve de l'absence d'impact sensible sur l'écoulement des eaux et les zones humides.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

■ Les Plans de réaménagement de carrière doivent impliquer, au-delà de la commune, l'échelle intercommunale, les associations naturalistes, de cadre de vie, la profession agricole, etc. L'objet est d'inciter les réflexions collectives intégrant aux Plans de réaménagement des orientations en lien avec les projets de territoire locaux et évitant la redondance d'aménagements semblables sur le territoire.

■ Les Plans de réaménagement annonçant une reconversion agricole, doivent prévoir la restitution des terrains avec aménagement des accès, aménagement foncier et mise à disposition au profit des agriculteurs par conclusion de baux ruraux ou vente aux agriculteurs. Pour faciliter ces reconversions, le SCoT

préconise la mise en place d'une convention multipartite entre, notamment, l'exploitant, le propriétaire, l'agriculteur, la collectivité locale, les services de l'État et la Chambre d'agriculture.

■ Pour les sites de grande ampleur, le SCoT incite à une remise en état agricole au fur et à mesure de l'avancée de l'extraction.

Dans le cadre du suivi du SCoT, le SCOT pourrait mettre en place un groupe de travail pour conduire une réflexion plus approfondie sur ces espaces et leur devenir. Il faudrait donc laisser la possibilité de réinscrire ces espaces en vocation économique, en fonction des conclusions du groupe de travail ad hoc.



Promouvoir les modes de transport les mieux adaptés

Recommandations et modalités de mise en œuvre

- Privilégier, pour les exploitations de grande taille (supérieures à 500 000 t/an), le raccordement direct aux lieux de consommation principaux actuels et futurs (villes centres, pôles urbains principaux) par des transports en site propre.
- Favoriser l'exploitation de gisements situés à proximité des axes en site propre.
- Recommander le raccordement ferroviaire et le transport ferré, pour les dessertes locales et l'importation des roches éruptives.

Améliorer les qualités du cadre
de vie, en intégrant les exigences
environnementales, paysagères,
de sécurité et de santé dans
l'aménagement du territoire

2

-
- SECTION 1 P.165 **Valoriser l'identité des territoires et les rapports entre les environnements urbains et naturels**
- SECTION 2 P.195 **Lutter contre la banalisation des paysages urbains, rendre la ville désirable et l'adapter au changement climatique**
- SECTION 3 P.207 **Prévenir et limiter les risques majeurs**
- SECTION 4 P.215 **Prévenir et réduire l'exposition de la population aux pollutions et nuisances**
- SECTION 5 P.223 **Favoriser une gestion durable des déchets**
- SECTION 6 P.227 **Favoriser les économies d'énergie et encourager la production d'énergie renouvelable**

Pour améliorer les qualités du cadre de vie, la région grenobloise souhaite intégrer les exigences environnementales, paysagères, de sécurité, et de santé dans l'aménagement du territoire. Pour cela, le SCoT définit notamment des orientations et des objectifs permettant de :

- Valoriser l'identité des territoires, notamment en préservant et mettant en valeur les atouts paysagers liés aux espaces naturels et agricoles et au patrimoine bâti remarquable, en :
 - protégeant et valorisant les sites paysagers remarquables ;
 - prenant en compte les sensibilités visuelles et en valorisant les points de vue remarquables ;
 - maintenant, voire en renforçant les coupures vertes paysagères, qui participent notamment au cadre de vie et à l'identité de la région grenobloise et de ses territoires ;
 - prévenant l'urbanisation linéaire le long des axes routiers et en valorisant la fonction de découverte des paysages par les routes.
- Lutter contre la banalisation des paysages urbains, notamment
 - en préservant et améliorant la qualité paysagère des entrées de ville ;
 - adaptant la ville au changement climatique et conforter les coulées vertes et les trames végétales en milieu urbain ;
 - valorisant la trame aquatique en milieu urbain et en renversant la tendance au « tout tuyau » pour la gestion des eaux pluviales.
- Prévenir et limiter les risques majeurs (naturels et technologiques).
- Prévenir et réduire l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques et aux nuisances, liées notamment au trafic.
- Favoriser une gestion durable des déchets.
- Favoriser les économies d'énergie et encourager la production d'énergie renouvelable.

En termes de recommandation générale, les communes les plus impactées par le confortement de l'accueil de population et d'activités sont enjointes à développer une vigilance particulière concernant les enjeux paysagers en générale et la mise en œuvre des orientations et objectifs du SCoT en particulier.

DOO PARTIE

2

SECTION

1

**Valoriser l'identité des
territoires et les rapports
entre les environnements
urbains et naturels**

2 | 1

Valoriser l'identité des territoires et les rapports entre les environnements urbains et naturels

La région grenobloise est marquée par un environnement écologique et paysager exceptionnel et par la présence de deux Parcs naturels régionaux dans ses franges. Elle se caractérise, par une charpente paysagère composée de deux éléments structurants que les documents d'urbanisme locaux, de même que tout projet d'aménagement ou de construction doivent intégrer :

■ **Le relief**, qui prend des facettes multiples, coteaux d'agglomération, falaises du Grésivaudan, buttes du Voironnais, collines de la Bièvre, etc. **La lisibilité de ces reliefs qui constituent la silhouette familière de l'agglomération est très dépendante de l'occupation des plaines et des plateaux qui constituent leur socle de faire valoir.**

■ **L'eau** : l'implantation originelle du bâti trouve bien souvent sa logique dans un rapport direct au domaine de l'eau, mais au fil du temps, **ce lien à l'eau s'est perdu et les extensions urbaines se sont progressivement affranchies de cette logique, niant ainsi le caractère de nombreux espaces et gommant la présence de l'eau dans la ville.** Le cours des rivières s'est aussi progressivement effacé des plaines cultivées, où on les retrouve réduites à l'étroitesse de fossés et de canaux. **Avec la disparition des cours d'eau, c'est la structure même du territoire que l'on perd de vue.**

Plus largement, la qualité des paysages et de leur perception est un élément majeur de l'attractivité et de l'identité de la région grenobloise.

Au-delà de la protection des espaces naturels et agricoles (qui incluent notamment la protection d'éléments majeurs dans la perception des paysages comme les espaces ouverts de plaine, les espaces ouverts de coteaux, en balcon ou en terrasse, forêts, trames vertes et bleues, etc.), la région grenobloise a souhaité définir des orientations et des objectifs spécifiques pour la protection et la mise en valeur des paysages et patrimoine afin de :

- préserver et valoriser les sites paysagers remarquables ;
- prendre en compte la sensibilité visuelle dans les aménagements et protéger/valoriser les points de vue emblématiques du territoire ;
- délimiter et qualifier les coupures vertes ou coupures paysagères ;
- préserver et valoriser la fonction de découverte des paysages des routes ;
- préserver et valoriser le patrimoine bâti et touristique ainsi que l'architecture traditionnelle.



Protéger et valoriser les sites paysagers remarquables

Les sites paysagers remarquables correspondent :

- Aux 15 sites paysagers d'enjeux majeurs en raison de leur localisation aux entrées de la région grenobloise ou des secteurs ainsi que de leur situation en forte visibilité depuis les grands axes de communication.
- Aux espaces ruraux patrimoniaux, identifiés notamment par l'observatoire régional des paysages de la région Rhône-Alpes, qui correspondent aux espaces marqués par une forte tradition agricole ayant donné lieu à des modalités particulières d'occupation de l'espace et qui participent fortement à l'identité des territoires concernés et de la région grenobloise.
- Aux entités paysagères singulières et aux sites d'intérêts paysagers locaux qui jouent un rôle important dans l'identité des territoires et leur attractivité touristique.

2|1|1|1 ● Valoriser les 14 sites d'enjeux majeurs

Ces 14 sites d'enjeux majeurs composent l'écrin paysager de la région grenobloise et participent à l'identité et à l'image de ses secteurs notamment en raison de leur localisation aux entrées des territoires ou autour des axes de communication les plus empruntés.

Orientations

Les collectivités locales ainsi que les documents d'urbanisme et de planification veilleront à identifier et à **préserver les caractéristiques paysagères des 14 sites paysagers d'enjeux majeurs** de la région grenobloise pour qu'ils continuent à être les vecteurs de l'image et du rayonnement du territoire. Ces 14 sites sont localisés sur la carte ci-après en prenant notamment en compte les orientations définies comme suit pour chacun des sites (la numérotation reprend celle des sites identifiés sur la cartographie) :

1 Entrée de la région grenobloise par le Grésivaudan (verrou de Chartreuse et fort Barraux) : préserver la vue sur le fort Barraux depuis l'autoroute.

2 Entrée d'agglomération grenobloise par le Grésivaudan :

- Préserver la pénétrante naturelle constituée par la boucle de la Taillat, la boucle des Sablons, le parc Paul Mistral et les berges de l'Isère à Grenoble (ripisylve).
- Préserver les perspectives sur la Tour Perret depuis le carrefour de la Carronerie et la RD1090.

Sites paysagers d'enjeux majeurs pour la Région grenobloise



Sites d'enjeux majeurs pour la RUG

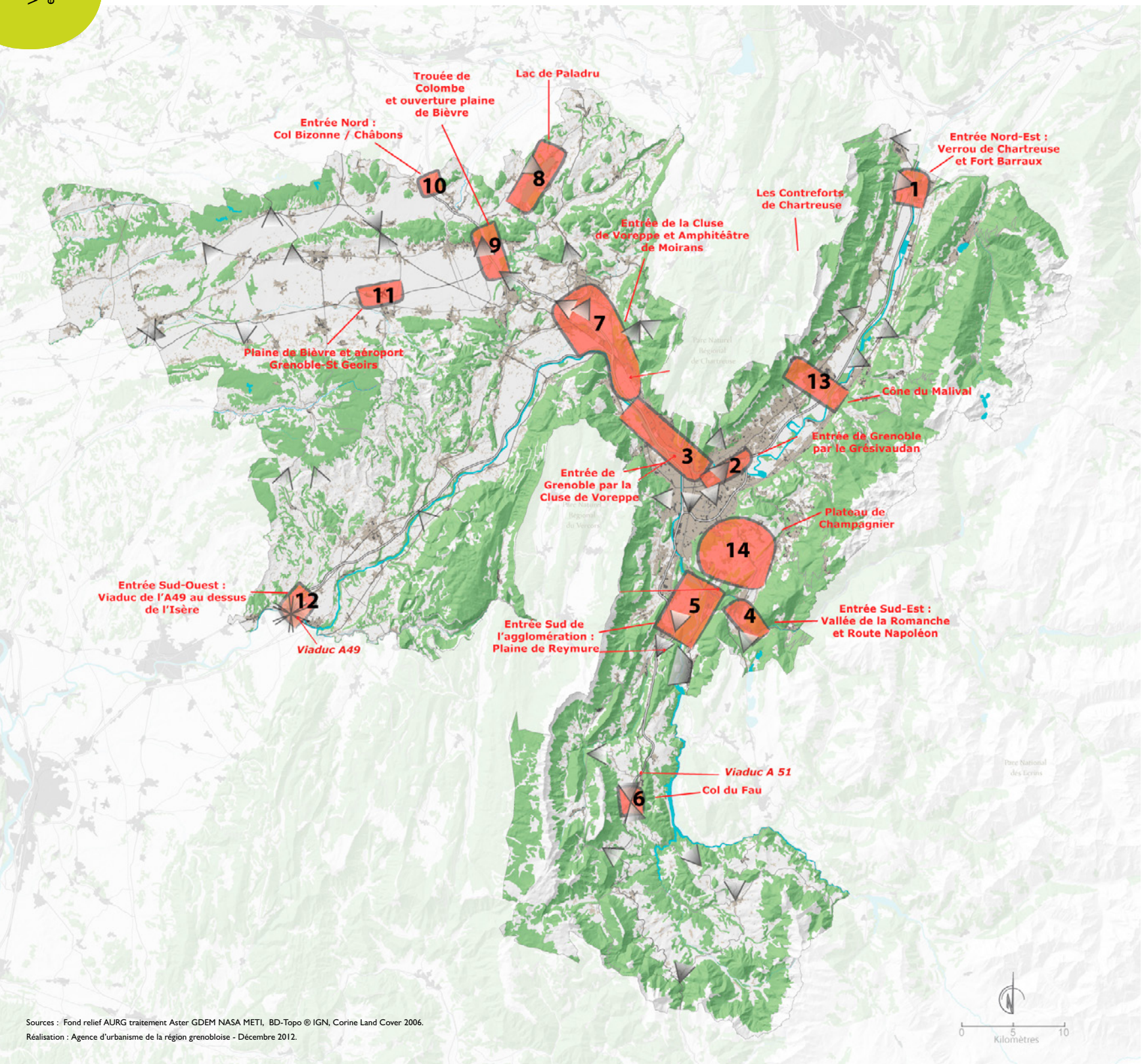


Panoramas



Points de vue

Valoriser l'identité des territoires et les rapports entre les environnements urbains et naturels



3 Entrée de Grenoble par la cluse de Voreppe et site de la Bastille :

- Préserver les caractéristiques du site de la Bastille (point de jonction entre la roche et l'Isère).
- Préserver les vues et les perspectives sur la Bastille et son téléphérique depuis les grands axes qui convergent vers le centre-ville de Grenoble ainsi que depuis les berges de l'Isère.
- Mettre en valeur la confluence de l'Isère et du Drac ainsi que le Synchrotron depuis les axes autoroutiers.
- Valoriser la plaine agricole et naturelle de Noyarey/Sassenage.

4 Entrée Sud-Est de la région grenobloise (vallée de la Romanche et route Napoléon) :

- Préserver et mettre en valeur la présence des cours d'eau et les canaux.
- Limiter, intégrer et requalifier l'urbanisation le long des axes RN85 et RDI091 afin de préserver les vues sur le grand paysage et la relation étroite avec la Romanche et l'extrémité du Domaine de Vizille.

5 Entrée Sud de l'agglomération grenobloise (plaine de Reymure) :

- Préserver la plaine de l'urbanisation.
- Préserver et mettre en scène les vues depuis le tunnel du Petit Brion marqué par la plaine ouverte, elle-même bordée par le Drac et mis en scène à la sortie du tunnel sous le Petit Brion.

6 Entrée Sud de la région grenobloise (col du Fau) : préserver les vues depuis la RDI075 et la voie ferrée.

7 Cluse de Voreppe et amphithéâtre de Moirans :

- Limiter le développement de l'urbanisation sur les coteaux et veiller à son intégration paysagère.
- Maîtriser le développement de l'urbanisation dans la plaine et veiller à son intégration paysagère.
- Préserver les vues depuis les axes autoroutiers (A48 et A49), la RDI085 et les voies ferrées.

8 Lac de Paladru :

- En dehors des noyaux villageois, limiter le développement de l'urbanisation autour du lac et sur les coteaux qui le bordent, et veiller à son intégration paysagère.
- Préserver les vues sur le lac depuis les axes qui le longent ou le surplombent.

9 Entrée nord de la plaine de Bièvre : (trouée de Colombe et entrée sur la plaine de Bièvre par l'A48 et la RD520) :

- Préserver les vues sur les massifs montagneux et la plaine de Bièvre depuis les axes cités précédemment.
- Veiller à l'intégration paysagère du développement de l'activité autour de l'échangeur de Rives.

10 Entrée nord de la région grenobloise (col de Bizonne / Châbons) : préserver les vues sur la plaine de Liers depuis l'autoroute.

11 La plaine de Bièvre au niveau des accès de l'aéroport Grenoble St-Geoirs : maîtriser le développement de l'urbanisation et veiller à son intégration paysagère pour préserver les vues depuis l'axe de Bièvre (RD119).

12 Entrée sud-ouest de la région grenobloise (viaduc de l'A49 au-dessus de l'Isère) : préserver les vues depuis le viaduc franchissement de l'Isère par l'A49.

13 Le cône du Manival : préserver les coupures d'urbanisation entre Villard-Bonnot, Saint-Ismier et Bernin afin de mettre en valeur la silhouette des villages et le cône, tout en préservant les vues depuis l'autoroute.

14 Le plateau de Champagnier :

- Limiter la dispersion de l'urbanisation sur le plateau et le long des axes.
- Préserver les espaces naturels et agricoles du plateau et de la vallée qui relie Vizille à Uriage.
- Préserver les points de vue sur les massifs environnants (Belledonne, Vercors, Chartreuse, Taillefer et montagne de Serre...) et sur le cœur de l'agglomération grenobloise notamment depuis les axes routiers.

21112 ● Protéger et valoriser les paysages ruraux patrimoniaux

Ces paysages, localisés sur la carte ci-après, se caractérisent par l'articulation entre une forte spécialisation agricole inscrite dans l'histoire, qui a fortement marqué le paysage et favorisé l'émergence d'une architecture et d'un patrimoine vernaculaire particulier.

Orientations

Les collectivités locales ainsi que les documents d'urbanisme locaux veilleront à **identifier et à préserver les caractéristiques paysagères des espaces de paysages ruraux patrimoniaux** localisés sur la carte ci-après en prenant notamment en compte les orientations définies pour chacun des sites (**la numérotation reprend celle des sites identifiés sur la cartographie**).

15 Haute Vallée de la Varèze (et collines de Montseveroux) :

- Maîtriser l'urbanisation sur les crêtes et les versants et veiller à son intégration paysagère.
- Limiter l'urbanisation linéaire le long des axes routiers en fond de vallée (RD37 notamment).
- Préserver un mode de gestion agricole ainsi que la présence de haies et d'espaces boisés.

16 Plateaux de Bonneveaux :

- Préserver un mode de gestion basé sur le triptyque « agro-sylvo-pastoral », et conforter l'activité piscicole.
- Protéger le patrimoine bâti et veiller à l'insertion paysagère des constructions et des aménagements.
- Valoriser les accès aux sites naturels et le tourisme vert.

17 Val d'Ainan :

- Préserver un mode de gestion agricole basé sur l'élevage et la polyculture.
- Maîtriser le développement de l'urbanisation sur les fonds de vallon et sur les crêtes pour garder l'identité des bourgs concentrés à mi-pente.
- Préserver et valoriser le patrimoine bâti et les friches industrielles.

18 Plateau et balcons des Chambarans :

- Préserver les terres les plus aptes à

l'agriculture et un mode de gestion basé sur la coexistence entre agriculture et sylviculture pour éviter l'enfrichement et la fermeture des paysages.

- Maîtriser la dispersion de l'habitat et veiller à son intégration paysagère.
- Veiller à l'intégration paysagère des grands aménagements prévus (parc de loisirs de Roybon).

19 Noyeraies de la vallée de l'Isère

(Plaines du bas Grésivaudan et du bas Royans) :

- Préserver un mode de gestion agricole basé notamment sur la culture de la noix.
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti rural et vernaculaire associé (séchoirs, etc.).
- Veiller à ce que la réhabilitation et l'extension des carrières préserve la naturalité des arrière-plans visuels (contreforts du Vercors).

20 Vignoble de Chapareillan :

- Préserver un mode de gestion agricole basé sur la viticulture, qui participe à la qualité paysagère globale de l'espace d'articulation entre la Combe de Savoie et la région grenobloise.
- Limiter le développement des constructions sur les versants et veiller à leur intégration paysagère.

21 Rebord Est du Vercors :





- Préserver le pastoralisme et éviter l'enfrichement et la fermeture des paysages.
- Veiller à l'intégration paysagère des constructions.

22 Bocages de Laffrey :




- Préserver un mode de gestion agricole basé sur le pastoralisme.
- Favoriser le maintien d'un paysage de bocages.
- Préserver et mettre en valeur les vues (notamment sur le lac) depuis la RN85.

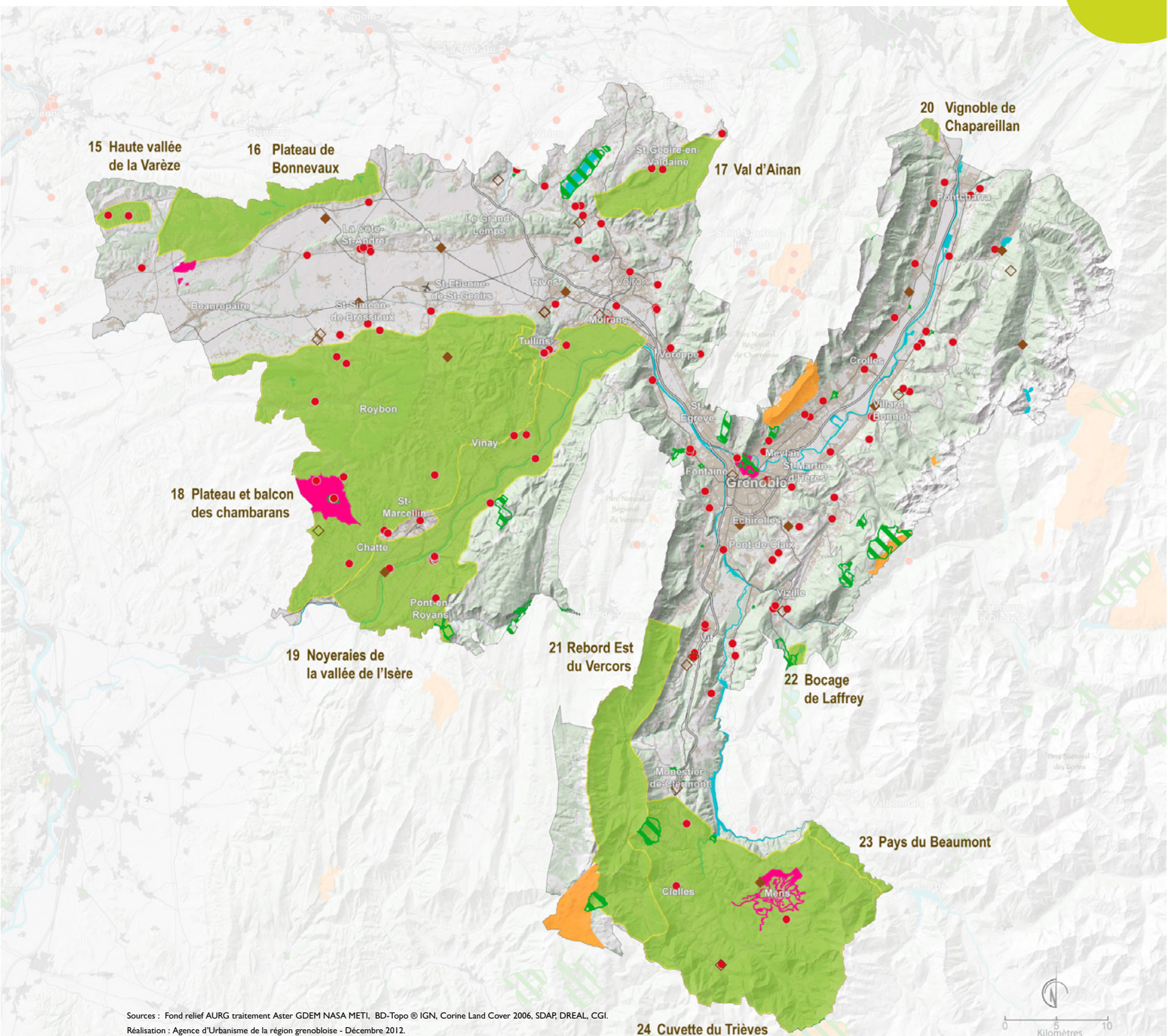
Patrimoine : inventaire des éléments protégés et des paysages ruraux patrimoniaux

Sites et monuments protégés

-  Sites inscrits
-  Sites classés
-  ZPPAUP
-  Monuments historiques

Label « patrimoine en Isère » du CGI

-  En cours de labellisation
-  Labellisé
-  Paysages ruraux patrimoniaux



Sources : Fond relief AURG traitement Aster GDEM NASA METI, BD-Topo © IGN, Corine Land Cover 2006, SDAP, DREAL, CGI.
 Réalisation : Agence d'Urbanisme de la région grenobloise - Décembre 2012.



23 Pays du Beaumont : préserver la qualité paysagère des versants de la vallée du Drac qui participe à l'ambiance perçue depuis la RN85.

24 Cuvette du Trièves :

- Préserver un mode de gestion basé sur l'équilibre entre agriculture, pastoralisme et espaces

naturels, en limitant notamment l'enfrichement et la fermeture des paysages.

- Veiller à limiter la dispersion des constructions et à favoriser leur intégration paysagère.
- Favoriser le développement du tourisme vert.

21113 ● Protéger et valoriser les unités paysagères singulières et les sites d'intérêts paysagers locaux

Les unités paysagères singulières et les sites d'intérêts paysagers locaux participent aux singularités, aux identités locales et à l'image des territoires de la région grenobloise. Certains d'entre eux participent également à leur rayonnement touristique.

Orientations

Les collectivités locales ainsi que les documents d'urbanisme locaux veilleront à **identifier et à préserver les caractéristiques paysagères des unités paysagères singulières et des sites d'intérêt paysagers locaux** localisés sur la carte ci-après en prenant notamment en compte les orientations définies pour chacun des sites.

25 Collines de Montseveroux :

- Préserver les points de vues depuis les sommets.
- Limiter l'enfrichement.
- Limiter l'urbanisation en sommet de crêtes et intégrer l'urbanisation dans la pente.

26 Vallée humide et plaine de Beaurepaire :

- Préserver et mettre en valeur l'espace humide situé au centre de la vallée.
- Intégrer ces espaces dans les projets urbains à venir.
- Valoriser la végétation existante.
- Préserver les espaces de coteaux de toute urbanisation, limiter l'urbanisation en sommet de crêtes.

27 Noyeraies de la vallée de l'Isère :

- Préserver un mode de gestion agricole basé notamment sur la culture de la noix.
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti rural et vernaculaire associé (séchoirs, etc.).

28 Cœur vert du Voironnais :

- Préserver l'intégrité agricole de la plaine comprise entre Moirans, Sant-Jean-de-Moirans, La Buisse, Voreppe et la zone d'activité de Centr'Alp.
- Préserver les boisements et petits espaces forestiers existants.

29 Mont et fort du Saint-Eynard :

- Préserver les vues sur le fort et depuis le fort.
- Limiter le développement de la végétation.
- Intégrer le développement de l'urbanisation.

30 Vignoble de Chapareillan :

- Préserver un mode de gestion agricole basé sur la viticulture, qui participe à la qualité paysagère globale de l'espace.
- Limiter le développement des constructions sur les versants et veiller à leur intégration paysagère.

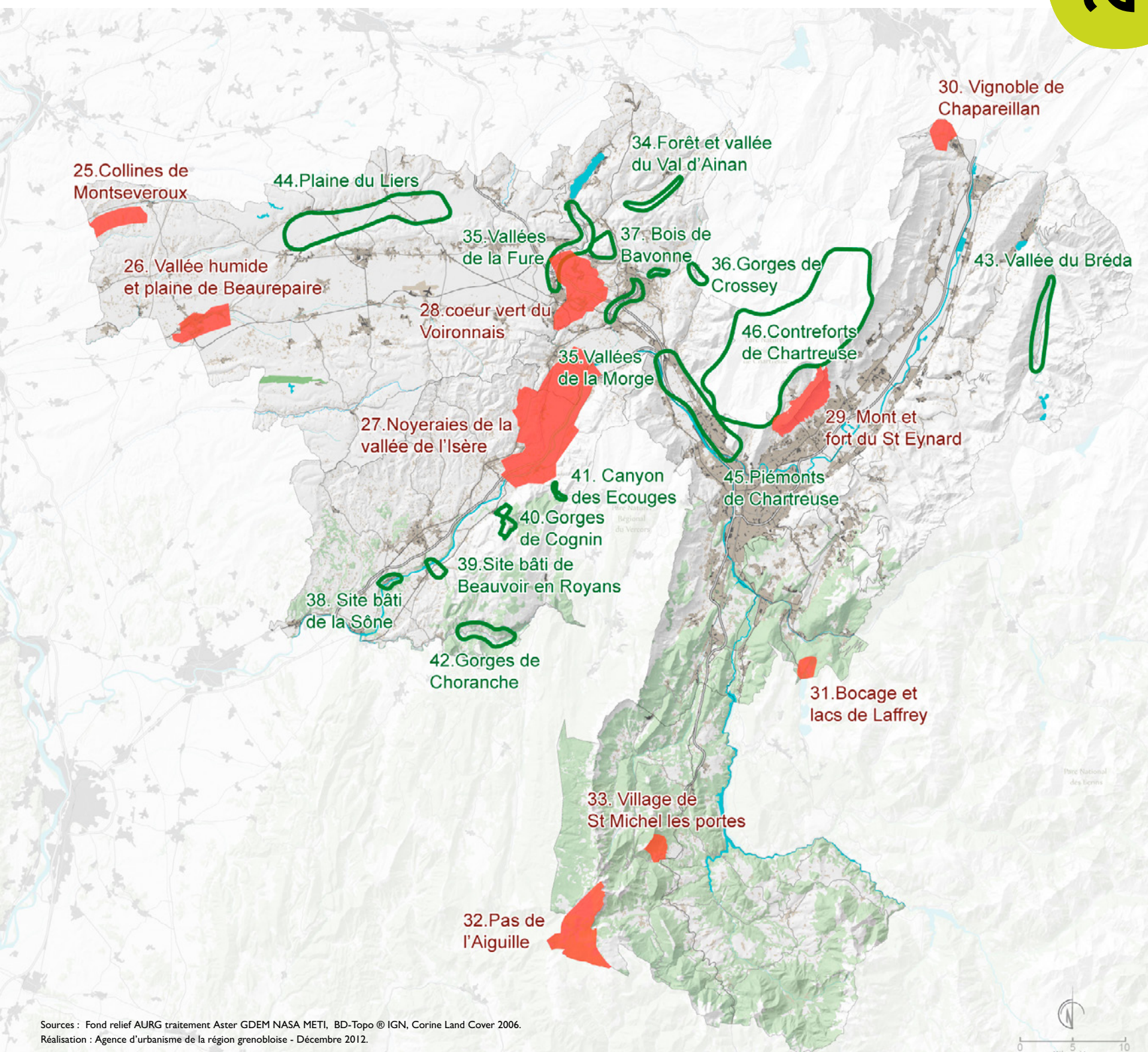
Enjeux paysagers pris en compte dans le DOO



Sites d'intérêts paysagers locaux à préserver



Unités paysagères singulières à préserver



- Préserver les vues sur les espaces de plaine ainsi que sur les sites de montagnes.

31 Bocage de Laffrey :

- Favoriser le maintien d'un paysage de bocages, préserver la végétation existante.
- Préserver et mettre en valeur les vues (notamment sur le lac) depuis la RN85.

32 Pas de l'Aiguille :

- Préserver les vues sur et depuis les contreforts du Mont Aiguille.
- Maîtriser l'enfrichement et la fermeture des paysages.

33 Village de St-Michel-les-Portes :

- Préserver les vues sur et depuis le village.
- Préserver les caractéristiques architecturales et patrimoniales du cœur de village.

34 Forêt et vallée du Val d'Ainan :

- Préserver les forêts situées de part et d'autre du Val d'Ainan, qui soulignent la structuration du territoire.
- Valoriser les vues sur ces forêts et limiter le développement de la végétation dans la vallée.

35 Vallées de la Fure et de la Morge :

- Préserver et valoriser la présence de l'eau (rivières, zones humides et ripisylves associées).
- Valoriser et requalifier le patrimoine industriel
- Préserver des vues sur les coteaux et versants de la vallée.
- Requalifier et restructurer l'urbanisation.

36 Gorges de Crossey : préserver la qualité paysagère des entrées des gorges (abords de la RD 520) et les vues sur ces dernières depuis les routes qui les traversent.

37 Bois de Bavonne : préserver ces boisements qui participent à la structuration paysagère du seuil de Rives et du site de Voiron

38 Site bâti de La Sône :

- Préserver et mettre en valeur le village et l'urbanisation traditionnelle présente le long de l'Isère.
- Préserver et mettre en valeur les vues depuis le pont et la RD71 ainsi que depuis l'Isère.
- Veiller à l'intégration paysagère des nouvelles constructions le long de l'Isère et sur les versants de la vallée.

39 Site bâti de Beauvoir-en-Royans : préserver et mettre en valeur le village perché et les vestiges du Château delphinal

40 Gorges de Cognin : préserver la qualité paysagère des entrées des Gorges du Nan et les vues sur ces dernières depuis la RD22 qui jouent notamment un rôle de porte d'entrée sur le massif du Vercors.

41 Canyon des Écouges : préserver et valoriser le site du canyon et le point de vue associé.

42 Gorges de Choranche :

- Préserver les vues sur les gorges depuis la RD53 et les principaux points de vue et sites touristiques.
- Maîtriser le développement de l'urbanisation le long de la RD53 et veiller à son intégration paysagère.
- Préserver et valoriser les maisons suspendues de Pont-en-Royans.

43 Vallée du Bréda :

- Préserver la vallée avec son caractère sauvage et intimiste.
- Préserver et valoriser les hameaux qui y sont nichés.
- Maintenir des vues sur la station du Pleynet qui ouvre sur de grands espaces et sur le domaine skiable des 7 Laux.

44 Plaine du Liers :

- Préserver la diversité agricole de la plaine (dont les parcelles de vignes).
- Préserver les vues dégagées sur les massifs boisés (forêts de Bonnevaux et des Chambarans) environnants ainsi que sur les cimes éloignées (Vercors, Chartreuse, Mont-Blanc).
- Préserver le patrimoine bâti local.

45 Piémonts de la Chartreuse : préserver les fronts visuels des piémonts du massif de la Chartreuse, limiter l'avancée de la forêt, maintenir les espaces agricoles de pieds de coteaux.

46 Les contreforts de la Chartreuse Petites Roches, col du Coq, balcon sud de Chartreuse, Le Sappey-en-Chartreuse) : limiter le développement de l'urbanisation sur les versants et veiller à son intégration paysagère.



Prendre en compte la sensibilité visuelle dans les aménagements et protéger/valoriser les points de vue emblématiques du territoire

La forte présence du relief multiplie les situations de co-visibilité entre, d'une part, les plaines, vallées, plateaux et, d'autre part, les versants et les crêtes des coteaux et des massifs. Cette co-visibilité doit être particulièrement prise en compte.

Par ailleurs, dans une optique de mise en scène et de mise en valeur de l'identité des territoires de la région grenobloise, il s'agira de protéger et de valoriser les principales vues : « vues emblématiques », vues depuis les principaux axes de communication et les ponts, relations visuelles entre espaces urbanisés et espaces naturels ou agricoles et relations visuelles entre points bas et points hauts.

2|1|2|1 ● Limiter l'urbanisation dans les secteurs de sensibilité visuelle et veiller à son intégration paysagère

La forte présence du relief induit de forts liens visuels entre d'une part les plaines, vallées et plateaux et, d'autre part, les versants et les crêtes. À ce titre, l'urbanisation des versants et des crêtes peut dans certains cas générer d'importants impacts paysagers.

Orientations

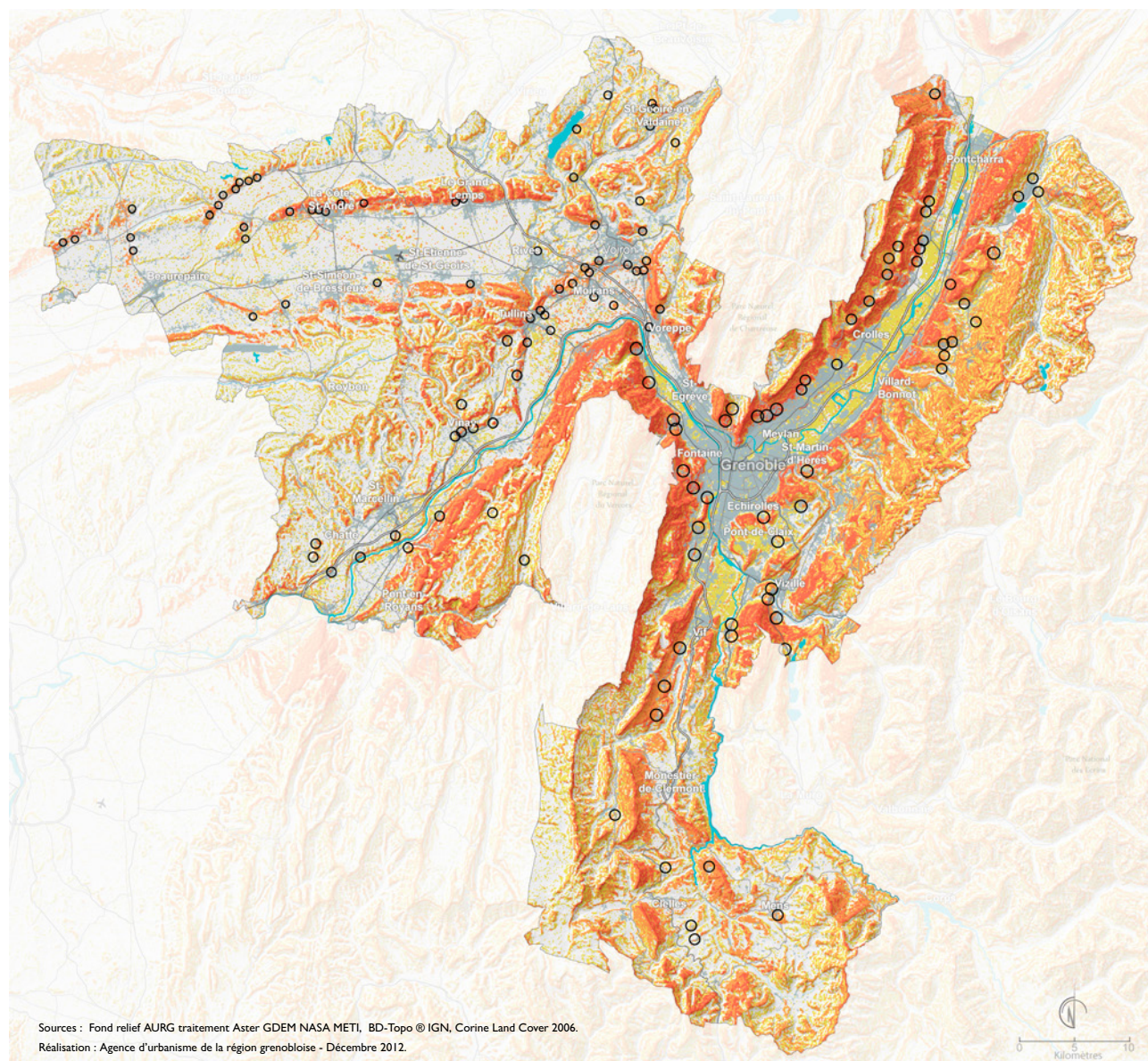
Les collectivités locales ainsi que les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

■ **Limiter l'impact paysager de l'urbanisation dans les « secteurs d'espaces urbains actuels et prévus sur le long terme pouvant avoir une incidence importante sur le paysage » localisés** sur la carte ci-contre.

■ **Traiter les limites de l'urbanisation située en ligne de crête, sur les cols, ou sur les versants en intégrant la réduction de ses impacts paysagers.**

■ **Circonscrire l'urbanisation des espaces ouverts de balcons après avoir :**

- évalué son impact visuel, agricole et environnemental,
- précisé des limites conservant des espaces d'articulation avec les coteaux,
- indiqué les formes d'urbanisation adaptées.



Carte des sensibilités paysagères

Sensibilité forte, exposition importante

Sensibilité moyenne

Sensibilité faible

Zone d'urbanisation actuelle

Zone de conflits : secteurs d'espaces urbains actuels et prévus sur le long terme pouvant avoir une incidence importante sur le paysage

Recommandations

Les documents d'urbanisme locaux sont invités à :

- Intégrer la maîtrise de l'urbanisation et l'intégration paysagère des constructions dans leur règlement et leurs orientations d'aménagement.
- Limiter l'extension de l'urbanisation sur les versants et prévoir des règles spécifiques pour l'implantation du bâti sur les terrains en pente afin de préserver la qualité paysagère des territoires.
- Limiter l'extension de l'urbanisation sur les crêtes et veiller à son intégration paysagère.

21122 ● Préserver et mettre en valeur les vues emblématiques de la région grenobloise

Les vues emblématiques de la région grenobloise participent de son identité et de son attractivité. Elles correspondent aux points de vue majeurs que l'on peut avoir depuis :

- les grands axes de communication, notamment aux entrées du territoire et de ses secteurs, en lien avec les 15 sites paysagers d'enjeux
- majeurs identifiés plus haut, certains points hauts particulièrement fréquentés ou mis en valeur,
- certains espaces urbanisés (grandes perspectives par exemple).

Orientations

Les collectivités locales ainsi que les documents d'urbanisme locaux veilleront à **identifier, préserver et mettre en valeur les vues localisées sur la « carte des vues emblématiques »** et pour cela, à préserver les cônes de vue associés notamment par :

- La maîtrise du développement végétal pouvant interférer avec la vue.
- La maîtrise et l'intégration paysagère de l'urbanisation (implantation, aspect extérieur, hauteur, volume des bâtiments), notamment sur les versants en ligne de crête ; ainsi que le long des axes de communication.
- La maîtrise et l'intégration paysagère des aires et terrains de campings et de caravaning, des cabanes et équipements légers, des clôtures, des enseignes et panneaux de publicité.
- La préservation des points de vue depuis les ponts et les principaux axes de communication.
- La protection des espaces (et de l'activité) agricole ainsi que des espaces ouverts situés dans le cône de vue, y compris en milieu urbain.

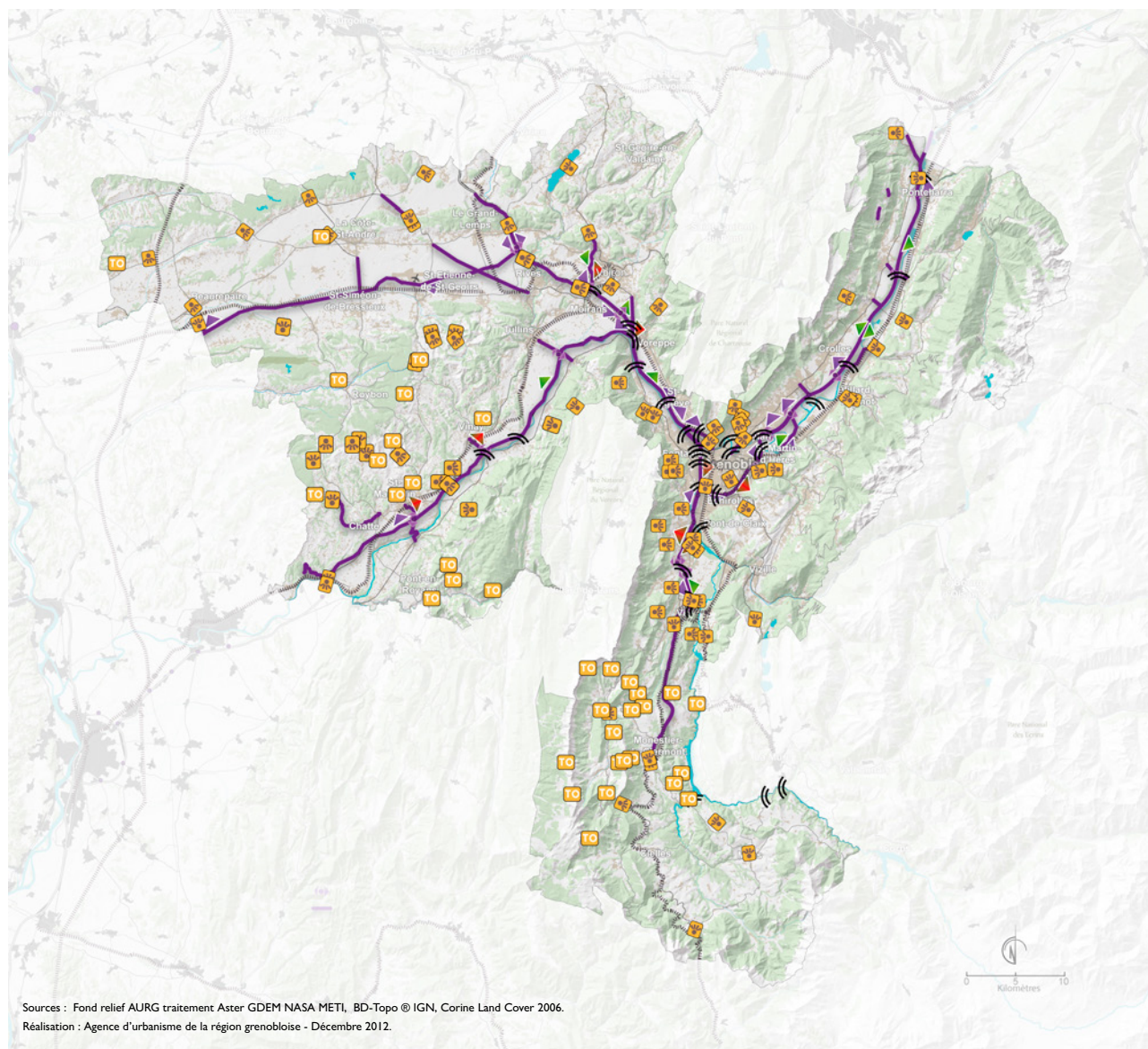
Recommandation

Le SCoT recommande que les documents d'urbanisme locaux localisent les cônes de vue associés aux vues emblématiques localisées sur la carte et les

protègent par un classement en zone agricole ou naturelle ; ou par des orientations d'aménagement en zones urbanisables ou à urbaniser.

21|2|3 ● Protéger et mettre en valeur les vues depuis les principales voies de communication et les ponts

Les ponts routiers ou ferrés sont des points de perception privilégiés des éléments de cours d'eau ou de vallées et des voies de communication.



Carte des vues emblématiques

- | | | | | | |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------|
| | Perceptions depuis les coteaux, les massifs, les routes (l'ouverture donne le sens de la vue) | | Perceptions depuis les voies ferrées | | Zone de contact entre la route et une zone d'activité à améliorer |
| | Perceptions depuis les tables d'orientation | | Bandes de dégagement visuel sur le grand paysage le long des axes de transit | | Façade urbaine à valoriser depuis la route |
| | Perceptions depuis les ponts, passerelles, tunnels | | Échangeurs | | Zone de contact entre la route et un espace naturel à valoriser |

Orientation

Les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux ainsi que les maîtres d'ouvrages et gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires veilleront, en cohérence notamment avec la carte des

vues emblématiques, à **préserver les vues depuis les ponts, ouvrages d'art et sections surélevées des axes routiers et ferroviaires.**

211214 ● Protéger et mettre en valeur les points de vue sur le grand paysage depuis les espaces urbanisés ainsi que les relations visuelles entre, d'une part, les coteaux et montagnes et, d'autre part, les plaines, vallées, plateaux

Orientations

Au-delà des vues emblématiques localisées sur la carte, les collectivités locales ainsi que les documents d'urbanisme locaux veilleront à identifier, préserver et mettre en valeur :

■ Les points de vue sur le grand paysage depuis les espaces urbanisés et les axes de communication.

■ Les vues et relations visuelles entre, d'une part, les coteaux et montagnes et, d'autre part, les plaines, vallées et plateaux.

Pour cela, ils veilleront notamment à :

■ Le long des axes, maintenir les séquences paysagères non bâties ouvrant les perspectives et des vues vers et depuis les points hauts.

■ En milieu urbain, protéger, mettre en valeur, voire développer les perspectives et les échappées visuelles vers le grand paysage (en jouant par exemple sur la préservation de fenêtres paysagères non construites et sur la hauteur des bâtiments).

■ Maîtriser le développement végétal qui pourrait interférer avec la préservation des cônes de vue (exemple des plantations de peuplier).

■ Maintenir les séquences de co-visibilité d'un versant à l'autre du territoire.

■ Préserver les bords de fleuve de toute urbanisation dans les secteurs à dominante naturelle ou agricole.

Recommandations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux sont invités à protéger, mettre en valeur et développer les chemins permettant de relier les plaines et les coteaux.

Pour préserver les vues emblématiques et les points de vue et relations visuelles entre espaces urbanisés

et grand paysage ainsi qu'entre les espaces de plaine, de vallée ou de plateau et les espaces de coteaux ou de montagne, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux pourront notamment recourir aux outils suivants :

- Espaces boisés classés.
- Guide de végétalisation.
- Préservation d'espaces non constructibles, avec inscription de cônes de vues dans les documents d'urbanisme locaux.



Délimiter et qualifier les coupures vertes paysagères

Le développement d'une urbanisation linéaire dans les vallées, sur les piémonts et le long des routes perturbe la lecture des paysages, tout en portant atteinte à la circulation des espèces animales et végétales sur le territoire. De ce fait, en complément des corridors écologiques, il s'agira de ménager des coupures vertes ou coupures paysagères. En effet :

Les coupures vertes principales sont suffisamment larges pour être occupées par des espaces naturels et agricoles ou, dans certains cas, des parcs urbains de taille importante.

Les coupures vertes secondaires, plus étroites, sont parfois insérées dans les tissus urbains au travers d'un réseau de parcs, jardins ou alignements végétaux qu'il s'agira de mettre en valeur.

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

■ Conforter la lisibilité des fronts bâtis et des silhouettes des bourgs, ainsi que des entrées de ville.

■ Maintenir les coupures vertes principales et secondaires entre les espaces urbanisés localisés sur « la carte des coupures paysagères » ci-après.

■ Préserver ou améliorer la qualité paysagère des limites entre l'urbanisation et la coupure verte.

Objectifs

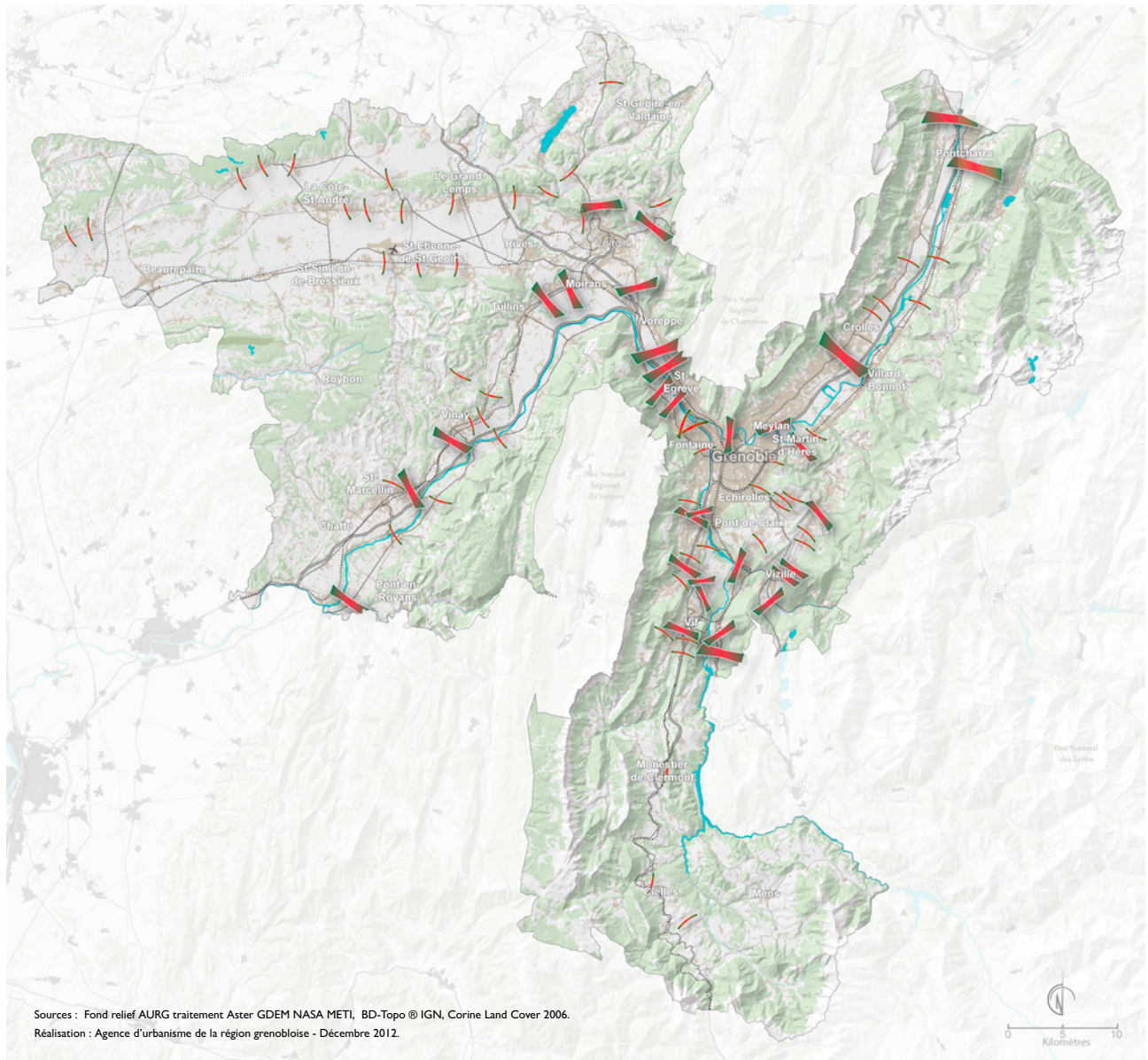
1 **Pour les coupures paysagères principales**, les documents d'urbanisme locaux devront :

■ Localiser ces coupures et les classer en zone agricoles ou naturelles.

■ N'y autoriser que la seule réhabilitation et extension des constructions existantes, ainsi que les constructions nouvelles uniquement liées à des activités agricoles dans la stricte mesure où elles sont

intégrées à l'environnement.

2 **Pour les coupures paysagères secondaires**, les documents d'urbanisme locaux devront localiser ces coupures et les classer en zone agricole, naturelle ou urbanisables **en prévoyant dans tous les cas une protection des espaces non construits et des espaces végétalisés ainsi que des mesures d'insertion paysagère et environnementale renforcées des constructions.**



Carte des coupures paysagères



Coupures paysagères prioritaires



Coupures paysagères secondaires

Recommandations

Les documents d'urbanisme locaux sont invités à identifier et à protéger des coupures paysagères d'intérêt local en complément de celles identifiées par le Scot, notamment pour préserver les points de vue depuis les axes routiers vers le paysage environnant.

Les coupures vertes ou coupures paysagères peuvent être valorisées de multiples manières : agriculture, espaces naturels, espaces verts publics, bassins paysagers de rétention.

Les documents d'urbanisme locaux pourront avoir recours notamment aux dispositifs suivants pour conforter leur protection :

- EBC (articles L. 130-I et R. 123-II du Code de l'urbanisme).
- Alignements boisés / arbres remarquables (articles L. 130, L. 123-I-5.7 du Code de l'urbanisme).
- Création d'Emplacements Réservés aux espaces verts (article L. 123-I-8 du Code de l'urbanisme).
- Localisation des terrains cultivés dans les zones urbaines à protéger et inconstructibles (article L. 123-I-9 du Code de l'urbanisme).
- ZAP (Zone agricole protégée).



Prévenir l'urbanisation linéaire le long des routes et valoriser la fonction de découverte des paysages depuis les principaux axes routiers

2141 ● Prévenir l'urbanisation linéaire le long des axes routiers

Orientation

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à **limiter le développement linéaire de l'urbanisation le long des**

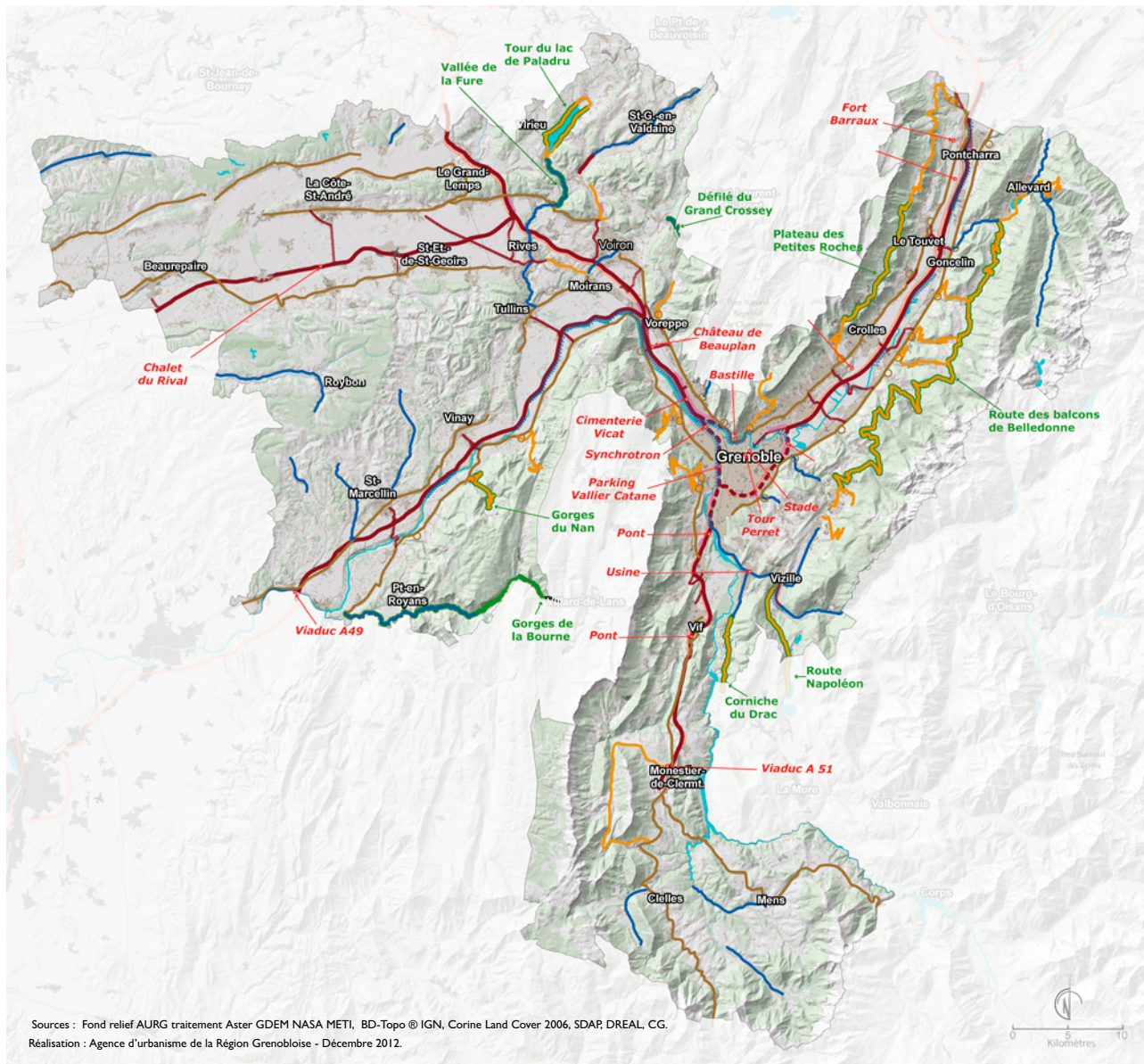
axes routiers, notamment en prévoyant des coupures d'urbanisation et des fenêtres paysagères le long des axes.

Recommandation

Les coupures d'urbanisation pourront être perpendiculaires à l'axe (interruption de l'urbanisation des deux côtés de l'axe pour marquer une transition entre deux noyaux d'urbanisation) et, dans certains cas, parallèles à ce dernier (interruption de l'urbanisation d'un seul côté de l'axe afin de préserver une

fenêtre paysagère sur les espaces bordant l'axe).

Le SCoT recommande que le développement des villes, bourgs et villages de piémont et de balcon se fasse en profondeur plutôt qu'en longueur le long des voies de liaison intercommunale, afin de préserver les coupures d'urbanisation.



Routes et paysages: patrimoine, axes structurants et de découverte des paysages

- Routes de transit
- - - Routes de transit traversant l'agglomération
- Voies de contournement et accès autoroutiers
- Contact avec une zone d'activités
- - - - - Lien étroit avec une rivière
- Éléments identitaires
- Routes de balcon
- Routes historiques de piémont
- Portes d'accès aux massifs
- - - Routes encaissées / défilés
- Routes pittoresques

21|4|2 ● Améliorer la qualité des abords et préserver les vues sur le grand paysage depuis les autoroutes et les grands axes assurant la continuité du réseau autoroutier

Les axes autoroutiers (A48, A49, A480, A51, A41, RN87 – Rcade Sud de Grenoble) et les grands axes assurant la continuité du réseau autoroutier :

- axe de Bièvre – composé de Beaurepaire à l'échangeur de Rives sur A48 par la RD 519D, la RD73, la RD519 et la RD119 ;
- liaison axe de Bièvre - Vienne composée de la RD71, de la RD518A et de la RD518 ;
- RD3 et la RD1075 entre l'échangeur de Voreppe et la zone d'activité de Centr'Alp et RD1085 entre la zone d'activité de Centr'Alp et la limite nord du SCoT (en direction de Bourgoin) ;

- RD1076 et RD1075 au nord de Voiron (en direction de Bourg-en-Bresse) ;
- RN481 (ex. A48 entre Grenoble et St-Égrève) ;
- RN85 ;
- RD1091 ;
- RD1075 au sud de Monestier-de-Clermont

Ces axes jouent un rôle majeur dans la perception et la découverte du territoire car ils accueillent une part importante des déplacements quotidiens des habitants ainsi que l'essentiel des flux d'échanges et de transit liés à la région grenobloise.

Orientations

Les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux ainsi que les maîtres d'ouvrages et gestionnaires des axes autoroutiers et des grands axes assurant la continuité du réseau autoroutier veilleront à :

- Donner à voir les territoires traversés par l'infrastructure notamment en préservant voire en développant les points de vue sur le grand paysage et, plus largement, sur les espaces naturels, ruraux et urbains traversés par ces axes ainsi que sur les rivières et plans d'eau.
- Aménager les emprises et les abords de ces axes de manière à rythmer les perceptions des automobilistes (par exemple en maintenant des coupures d'urbanisation le long de l'axe ; ou en prévoyant des alternances entre écrans végétaux et ouvertures sur le paysage).
- Favoriser l'intégration paysagère voire la mise en scène des éléments bâtis existants ou à créer qui bordent ou sont visibles depuis l'axe.
- Garantir l'intégration urbaine et paysagère des zones d'activité, des enseignes et des équipements

publicitaires le long des axes autoroutiers et des voies express ; de leurs échangeurs et bretelles d'accès ; ainsi que le long des autres grands axes assurant la continuité du réseau autoroutier.

- Favoriser l'intégration urbaine et paysagère de l'infrastructure tout en réduisant les nuisances générées par le trafic automobile.

- Interdire ou réglementer l'affichage publicitaire.

Pour les axes non-autoroutiers n'ayant pas un statut de route express, les collectivités territoriales ainsi que les maîtres d'ouvrages et gestionnaires de voirie veilleront à :

- Préserver et mettre en valeur les abords immédiats de l'axe (arbres d'alignement, clôtures, patrimoine vernaculaire, etc.).
- Requalifier les traversées d'agglomération et de hameau.
- Favoriser un partage modal de la voirie.

21143 ● Requalifier les principales voies de liaison intercommunale

Orientations

Pour les principales voies de liaison intercommunales (en dehors des autoroutes et des grands axes assurant la continuité du réseau autoroutier), les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux ainsi que les maîtres d'ouvrages routiers veilleront à :

■ Préserver, valoriser, voire développer les points de vue offerts depuis l'axe sur le grand paysage ainsi que sur les espaces naturels, ruraux et urbains traversés et sur les rivières et plans.

■ Préserver et mettre en valeur les abords immédiats de l'axe (arbres d'alignement, clôtures, patrimoine vernaculaire, etc.).

■ Interdire ou réglementer l'affichage publicitaire.

■ Requalifier les traversées d'agglomération et de hameau.

21144 ● Requalifier les axes urbains majeurs, les boulevards urbains et les traversées d'agglomération

Orientations

Le long des principaux axes non-autoroutiers en milieu urbain ou en traversée d'agglomération, les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux ainsi que les maîtres d'ouvrages routiers veilleront à :

■ Interdire ou réglementer tout affichage publicitaire le long des axes urbains majeurs.

■ Développer les plantations le long des axes et requalifier leurs espaces publics dans un souci de qualité paysagère et urbaine et de sécurité.

■ Requalifier les zones d'activité économiques et commerciales bordant l'axe et organiser le développement de ces zones d'activité en intégrant les orientations du SCoT en matière de développement économique et commerciale et en améliorant leur intégration paysagère.

■ Valoriser les espaces urbains centraux et leur activité commerciale.

■ Maintenir des points de vue dégagés vers les grands paysages et les points de repères du territoire (éléments du patrimoine bâti et naturel).

21145 ● Préserver les vues sur le grand paysage depuis les routes pittoresques, touristiques, de balcon et qualifier leurs abords

Les routes pittoresques, touristiques, de balcon et encaissées jouent un rôle particulier dans la découverte du territoire comme espaces de promenade (motorisée ou non) en raison des vues particulières qu'elles offrent sur le grand paysage (routes de balcon), de leur passage par des sites paysagers spectaculaires ou pittoresques (exemple des gorges et défilés) ou encore par leur caractère d'itinéraire touristique (exemple de la route Napoléon).

Orientations

Les collectivités territoriales, les documents d'urbanisme et de planification locaux ainsi que les maîtres d'ouvrages routiers veilleront à mettre en valeur les routes pittoresques et touristiques notamment en :

- Préservant les vues qu'elles offrent sur le grand paysage.
- Favorisant la réhabilitation et l'intégration architecturale et paysagère des constructions qui les bordent ainsi que la requalification paysagère des bourgs et villages traversés.

■ Préservant et mettant en valeur les abords immédiats de l'axe (arbres d'alignement, clôtures, patrimoine vernaculaire, etc.).

■ Prévoyant des points d'arrêt permettant d'admirer le paysage et un jalonnement incitant l'automobiliste à profiter de l'offre touristique locale.

■ Favorisant le développement d'une offre touristique (hébergement, restauration) en lien avec ces axes.

21146 ● Préserver les caractéristiques paysagères des routes rurales

Orientations

Les collectivités territoriales, les documents d'urbanisme et de planification locaux ainsi que les maîtres d'ouvrages routiers veilleront à :

- Préserver les caractéristiques paysagères des routes rurales (faible largeur, sinuosité, arbres

d'alignement, etc.) dans les projets d'élargissement ou de mise en sécurité.

■ Intégrer en amont les impacts de l'urbanisation sur le fonctionnement de ces routes rurales.

Recommandations

Les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux et les gestionnaires de voirie sont invités à mieux valoriser et mettre en scène les axes donnant accès aux massifs de la région grenobloise (Belledonne, Chartreuse, Vercors, Chambarans...) pour matérialiser

le concept de ville à la montagne.

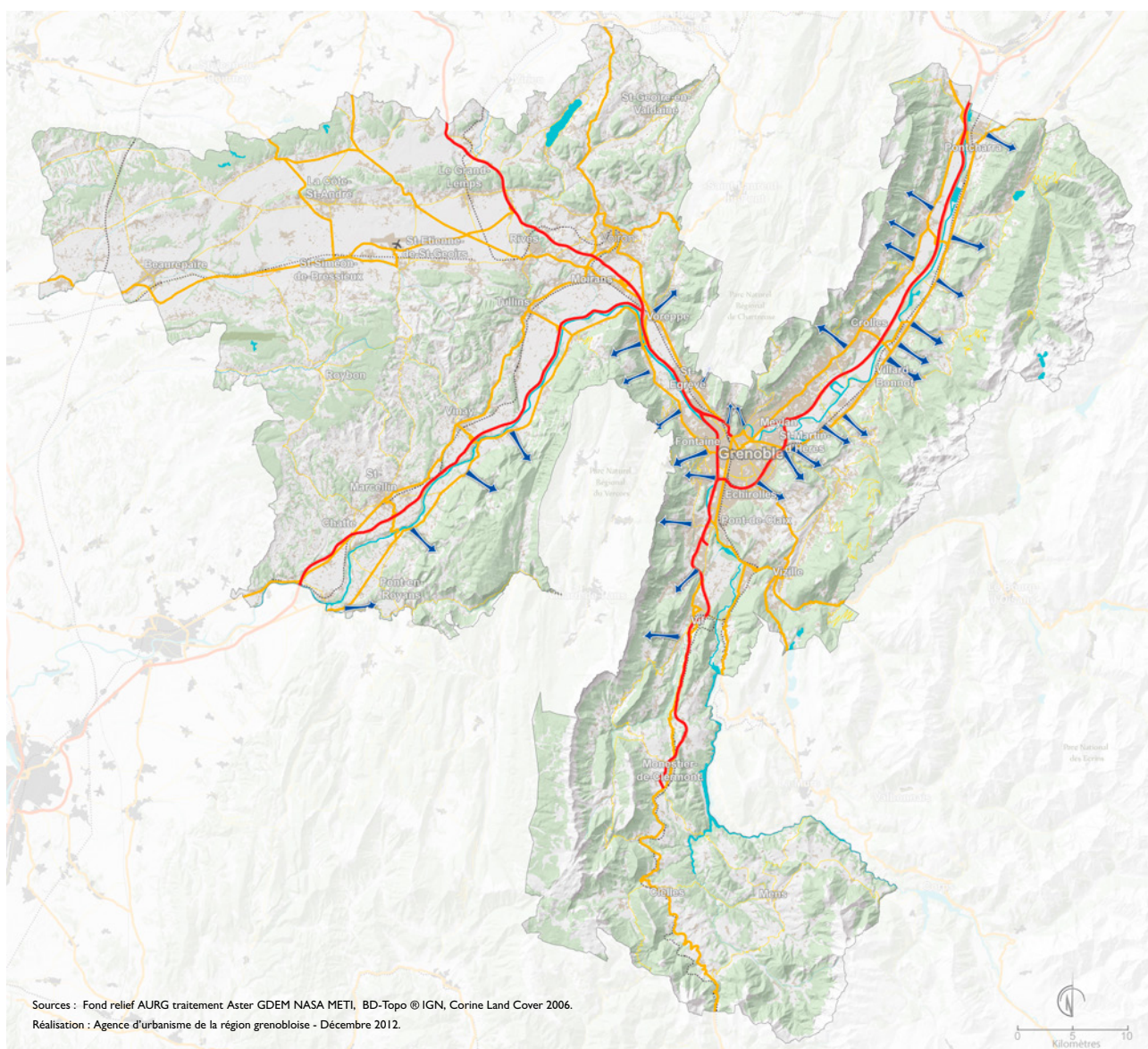
Cette valorisation intégrera les aménagements en faveur des modes actifs ainsi que des transports collectifs sur les axes les plus circulés ou faisant l'objet de fortes pointes de fréquentation touristiques.

21147 ● Valoriser les routes « portes de massif »

Recommandations

Les portes d'accès aux massifs soulignent les principaux accès motorisés vers les sites de montagne. Les collectivités territoriales, les documents de planification et d'urbanisme et les gestionnaires de voirie sont invités à mieux valoriser et mettre en scène les axes donnant accès aux massifs de la région grenobloise (Belledonne, Chartreuse, Vercors, Chambarans ...) pour matérialiser le concept de ville

à la montagne. Cette valorisation intégrera les aménagements en faveur des modes actifs ainsi que des transports collectifs sur les axes les plus circulés ou faisant l'objet de fortes pointes de fréquentation touristique. Cette valorisation incitera à l'aménagement paysager, de manière identitaire et similaire, des départs de voirie vers les sites de montagne



Carte des accès vers les massifs

- Portes d'accès aux massifs d'enjeux prioritaires, à valoriser
- Autoroutes
- Routes secondaires



Préserver et valoriser le patrimoine bâti et touristique ainsi que l'architecture traditionnelle

2|1|5|1 ● Valoriser les éléments du patrimoine bâti emblématique ainsi que les sites touristiques et de loisirs

Orientations

Les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

■ Protéger et mettre en valeur les éléments du patrimoine bâti emblématique et les sites qui les entourent indiqués au sein de la carte « des éléments repères patrimoniaux » ci-après.

■ Préserver et mettre en valeur la qualité paysagère des sites touristiques et de loisirs et de leurs abords indiqués sur la « carte des sites touristiques et de loisirs » ci-après.

■ Préserver les vues sur et depuis les monuments et sites touristiques.

■ Favoriser la valorisation touristique du patrimoine bâti emblématique ainsi que des sites touristiques et de loisir, en autorisant notamment des aménagements adaptés à leur accès et leur fréquentation tout en veillant à leur intégration paysagère.

■ Définir des zones de publicité restreinte permettant de limiter les impacts des enseignes aux abords des voies d'accès aux principaux sites touristiques et de loisirs.

Recommandations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux sont invités à :

■ Développer une offre touristique de découverte permettant de valoriser la diversité et de la qualité du patrimoine et des espaces naturels et ruraux de la région grenobloise, sur le modèle des « parcs naturels régionaux ».

■ Préserver la qualité de sites de loisirs diffus (massifs et leurs versants, plaines, proximité des cours d'eau), de permettre, voire d'accompagner des projets.

■ Améliorer sensiblement les conditions d'accueil et de visites pour tous les publics (accessibilité des sites, sécurité, aménagements de parkings, signalisation, tables ou panneaux de lecture du paysage, espaces à enjeux récréatifs ou pédagogiques pour l'accueil du public).

■ Favoriser les équipements à vocation pédagogiques et d'animation pour permettre une meilleure sensibilisation des publics à la protection des milieux naturels et du patrimoine bâti.

- Définir des orientations permettant l'intégration paysagère et environnementale des sites.

Orientations pour les monuments historiques

« Un monument historique est indissociable de l'espace qui l'entoure. Toute modification sur celui-ci intervient sur la perception et donc sur la conservation de l'édifice.

Les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme veilleront autour de ces monuments à :

- avoir un droit de regard sur toute intervention envisagée à l'intérieur d'un périmètre de 500 mètres de rayon autour des monuments historiques ;
- toute construction, démolition, déboisement, restauration, destruction effectuée dans le champ

de visibilité de l'édifice classé monument historique (rayon de 500 m) doit obtenir l'accord de l'Architecte des bâtiments de France (ABF) ;

- protéger la relation entre un édifice et son environnement en veillant à la qualité des interventions (façades, toitures, matériaux...), au traitement des sols, du mobilier urbain et de l'éclairage, et aussi en contrôlant la publicité et les enseignes. »

Carte des éléments repères patrimoniaux



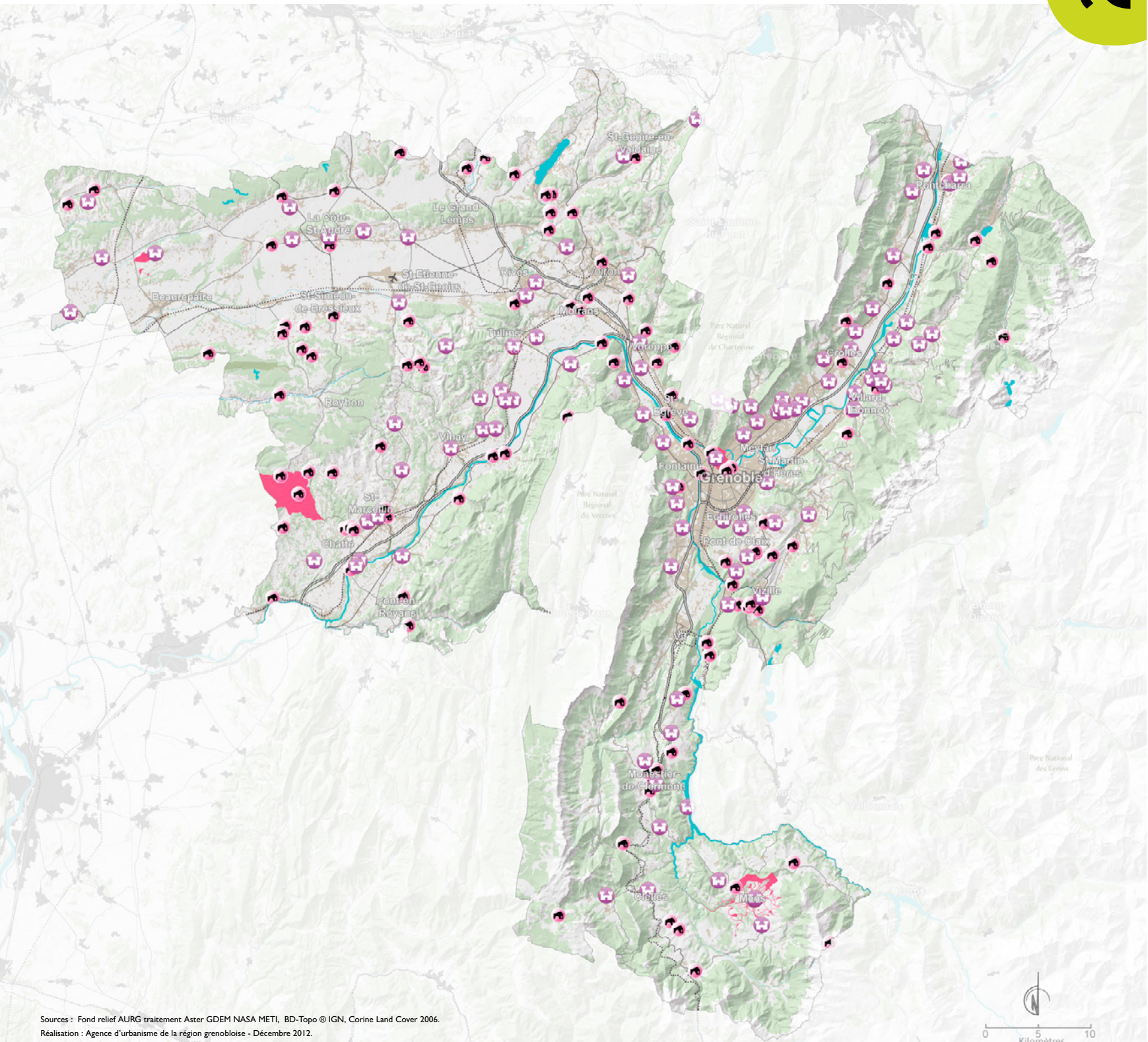
Forts, châteaux, tours



Sites patrimoniaux divers

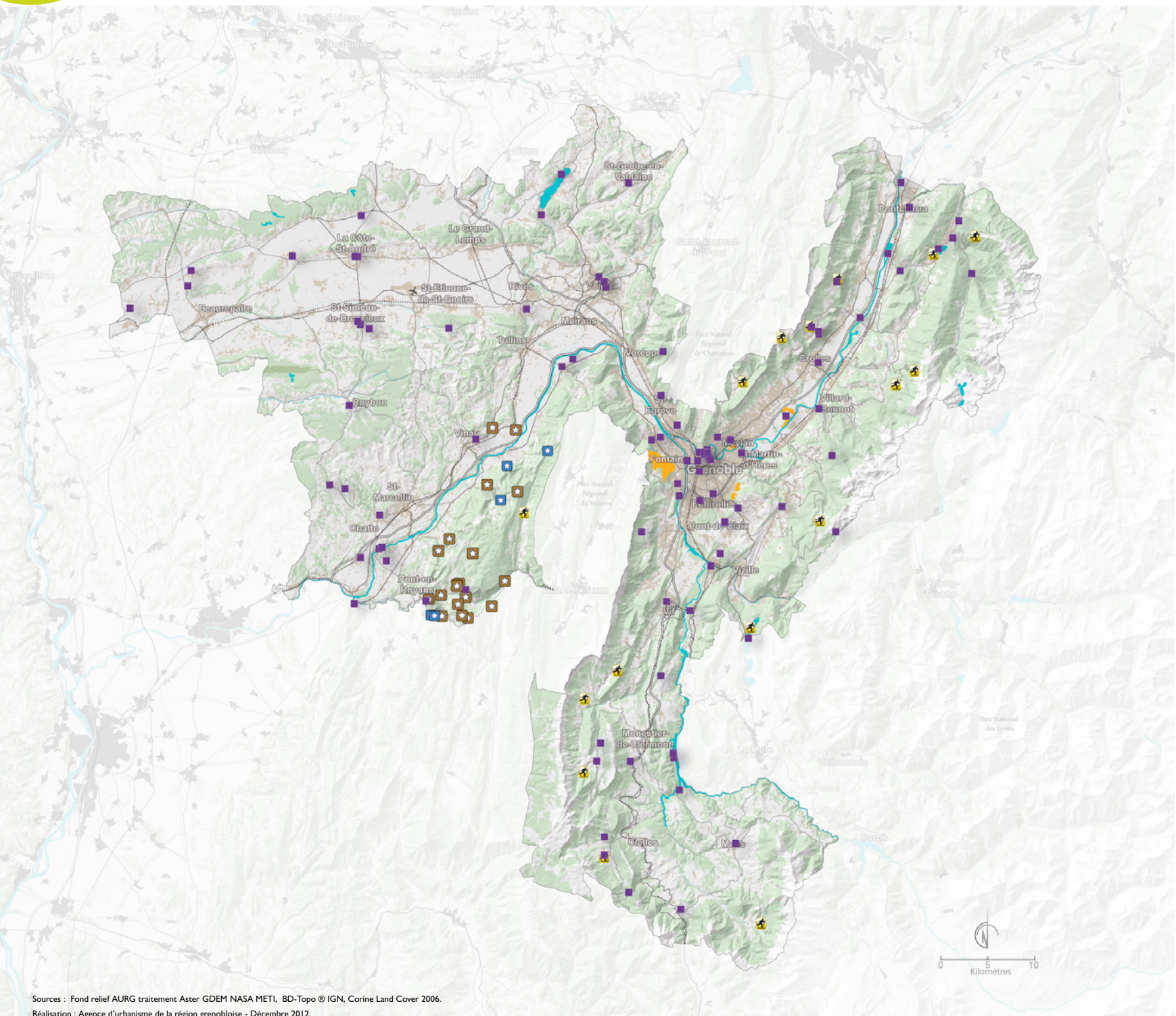


ZPPAUP



Carte des sites touristiques et de loisirs d'intérêts paysagers

- Musées, sites de loisirs, curiosités
- Sites de loisirs de l'agglomération grenobloise
- ★ Cascades
- ★ Grottes
- ⚡ Station de montagne, éléments repères du territoire



Sources : Fond relief AURG traitement Aster GDEM NASA METI, BD-Topo © IGN, Corine Land Cover 2006.
 Réalisation : Agence d'urbanisme de la région grenobloise - Décembre 2012.

211512 ● Préserver l'architecture traditionnelle et le patrimoine ordinaire ou vernaculaire

Orientations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- Identifier les éléments paysagers, les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection.
- Identifier les secteurs représentatifs d'une urbanisation « traditionnelle » de village ou de hameau et définir les règles ou orientations d'aménagement

permettant leur évolution tout en conservant leurs spécificités et leur identité.

- Repérer les abords des sites et monuments dont la valeur est liée à leur inscription paysagère dans le territoire et mettre en place des procédures de protection ou d'accompagnement de l'urbanisation à proximité.
- Identifier et protéger si nécessaire les éléments du patrimoine vernaculaire (ex : murets en pierre, fontaines, croix, etc.), un patrimoine ordinaire vecteur d'identité.

Recommandations

Pour les secteurs représentatifs d'une urbanisation « traditionnelle » de village ou de hameau, groupée et dense et leurs abords, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux sont invités à mettre en œuvre les objectifs d'aménagement suivants :

- Privilégier la construction en limite séparative et en limite du domaine public.
- Maintenir des formes urbaines en rapport avec l'urbanisation traditionnelle sans pour autant faire obstacle à une architecture contemporaine.

DOO PARTIE

2

SECTION

2

**Lutter contre
la banalisation
des paysages urbains,
rendre la ville désirable
et l'adapter au
changement climatique**



Lutter contre la banalisation des paysages urbains et aménager les entrées de ville

Traditionnellement les villes et villages de la RUG sont compacts, fortement minéraux et laissent peu de place aux espaces publics de type places, parcs, promenades. Les modes de développement urbain ont déconnecté progressivement les bourgs de leur accroche au territoire, de leur accès aisé à la nature proche et de leurs perspectives sur le grand paysage. Les ambiances urbaines ont été fortement impactées par la place laissée à la voiture.

2|2|1 ● Requalifier les tissus existants et prendre en compte la structure spatiale de l'urbanisation pour définir les projets de développement

Orientations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- Favoriser la production d'un tissu urbain de qualité et la requalification des tissus existants.
- Intégrer les nouveaux secteurs de développement

urbain dans l'agglomération actuelle et dans leur environnement naturel, agricole et paysager.

- Valoriser les centres villes, centres bourgs et quartiers existants.
- Améliorer la qualité des espaces publics et privés.

Recommandations








Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux sont invités notamment à :

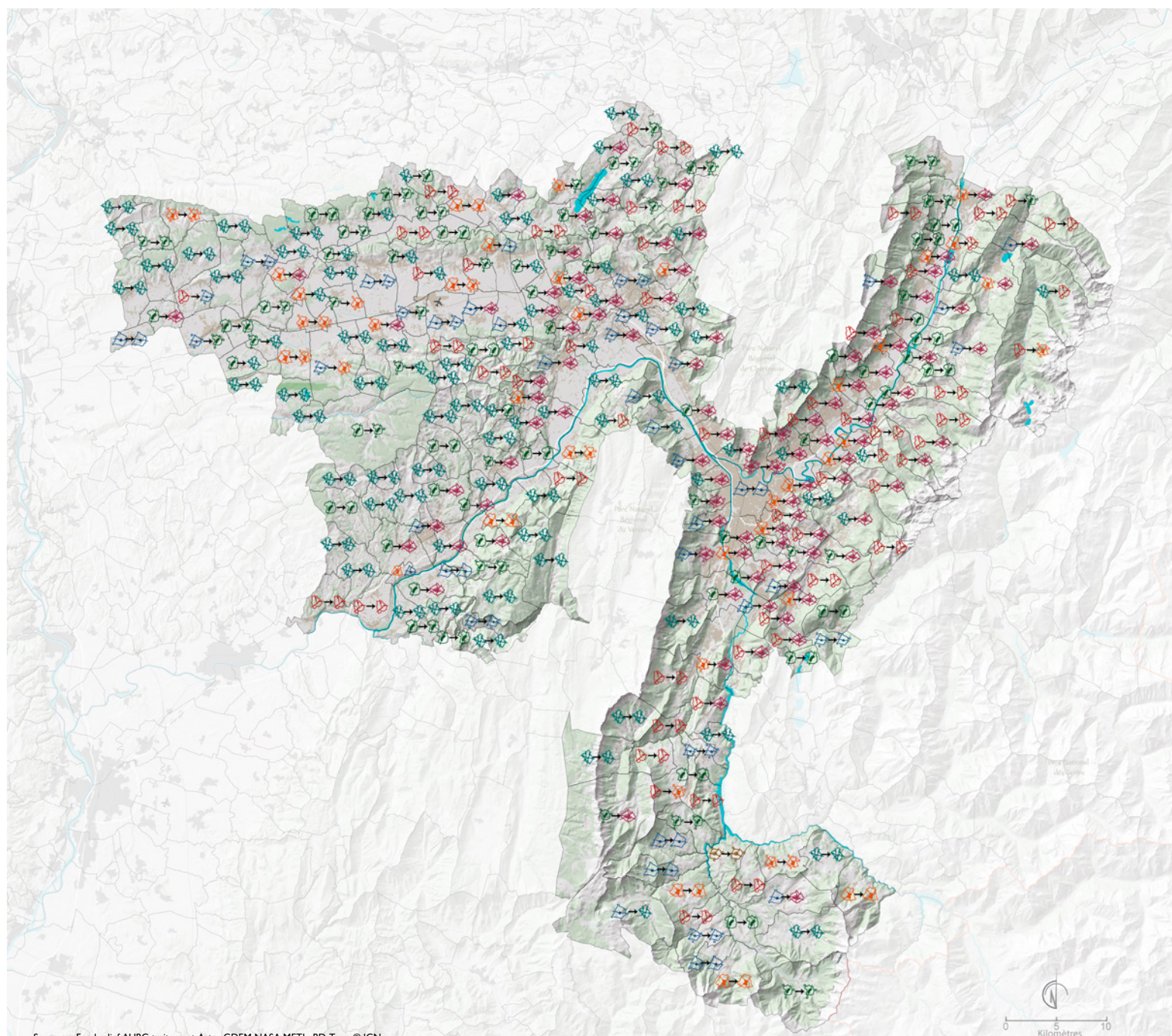
- **Définir des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs** notamment pour valoriser l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

- **Favoriser la structuration et la hiérarchisation du réseau viaire en lien avec la définition de l'aménagement des espaces publics.**

- **S'appuyer sur la structure spatiale traditionnelle de l'urbanisation (concentrée dans un seul noyau, linéaire, dispersée en plusieurs hameaux ...) pour définir le projet de développement et les orientations d'aménagement** des documents d'urbanisme locaux. La carte de la « typologie urbaine » ci-contre donne des éléments d'information sur ces structures spatiales.

Typologie urbaine : évolution au cours du XX^e siècle

	NOYAU tissu urbain dense et rassemblé autour d'un centre		CARREFOUR tissu urbain dense sur un croisement de routes		SATELLITAIRE un type prédominant et des hameaux satellites séparés par des espaces non urbanisés	
	POLYNUCLEAIRE hameaux de même importance et séparés par des espaces non urbanisés		CONTINU pas de centre ou indifférenciable dans le tissu urbain lâche, homogène et continu	Début XX ^e	→	Début XXI ^e
	RUE(S) tissu urbain dense sur un ou plusieurs axes parallèles		DISPERSE pas de centre, tissu urbain discontinu, ruralité			



2|2|1|2 ● Adapter les nouvelles constructions à la topographie et au contexte paysager

Orientations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- Prendre en compte et valoriser le contexte topographique et paysager dans lequel s'inscrit le développement de l'urbanisation.
- Maîtriser et veiller à l'intégration paysagère du développement de l'urbanisation sur les pentes et les crêtes, notamment dans les secteurs de forte et très

forte sensibilité visuelle identifiés sur la « carte des sensibilités paysagères » de la section 2.1.2.1 de cette partie 2, p.177.

- Prendre en compte les orientations sur les sites et les vues des sections 2.1.1 et 2.1.2 de cette partie 2, p.167 et 176.
- Prendre en compte les chartes paysagères existantes au niveau intercommunal.

Recommandations

Les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux sont invités notamment à :

- Définir des « prescriptions de nature à assurer la protection de leur patrimoine » dans les règlements de zone.

- Intégrer un volet architectural, urbain et paysager dans le diagnostic.
- Réaliser des chartes paysagères pour caractériser les paysages et pour identifier et valoriser les typologies architecturales.

2|2|1|3 ● Maîtriser la qualité des fronts urbains notamment aux abords des axes de communication

Orientations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- Limiter l'extension de l'urbanisation le long des routes.
- Préserver la forme compacte de chaque bourg.

- Afficher une limite claire entre les espaces naturels ou agricoles et les espaces urbanisés.
- Préserver ou améliorer la qualité urbaine et paysagère des fronts urbains.

Recommandations

Les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux sont invités à :

- Préserver les silhouettes des bourgs encore compactes et veiller à la qualité des entrées, des fronts bâtis et des limites naturelles ou agricoles : limites déterminées par une ligne de crête, le lit d'un cours d'eau, un point de vue spécifique, une infrastructure, les panneaux de publicité et d'orientation, etc.
- Identifier au mieux ce qui fait la spécificité, l'identité du lieu, afin que les aménagements futurs s'inscrivent dans une démarche permettant de les valoriser.

■ Inciter à la réalisation d'une analyse dans le cadre du volet paysager du PLU sur le traitement entre espaces urbains et ruraux dans les projets d'aménagement favorisée par :

- la prise en compte des limites naturelles ou des courbes de niveau ;
- la préservation des éléments de maillage et de continuité depuis les espaces agricoles ou naturels (haies, chemins...)
- la construction de lisières végétales ou d'architecture de qualité ;
- un travail sur la forme des zones à bâtir, le découpage parcellaire et l'organisation du bâti dans la parcelle, l'insertion dans la pente ;
- la valorisation des réserves foncières par des opérations de pré-verdissements.

2|2|1|4 ● Préserver et améliorer la qualité paysagère des entrées de ville, maîtriser l'évolution des paysages de carrefours et intégrer les zones économiques autour des grands axes

Orientations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à la qualité de l'intégration paysagère et urbaine des zones d'activité existantes ou futures situées :

- Le long des autoroutes et des voies express ; autour de leurs échangeurs ; autour de leurs bretelles d'accès et des carrefours entre ces dernières et la voirie locale.
- Le long des grands axes non autoroutiers assurant le prolongement du réseau autoroutier et des principales voies de liaison intercommunales ainsi que de leurs principaux carrefours.

Pour cela, les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront notamment à :

- Intégrer la dimension paysagère afin de limiter l'impact des aménagements dans le territoire ;
- Favoriser la requalification des zones d'activité existantes et de leurs façades situées le long des axes cités précédemment ;
- Privilégier une extension des zones d'activité « en profondeur » plutôt que « le long » de l'axe ;
- Réglementer l'affichage publicitaire le long des grands axes dans et aux abords des zones d'activité ;

■ Mettre en œuvre les dispositions de l'article L. 111-1-4 du Code de l'urbanisme qui réglemente les constructions ou installations de part et d'autre des autoroutes, des routes express, et des déviations au sens du Code de la voirie routière ainsi que des routes à grande circulation au sens du Code de la route. Conformément à la possibilité offerte par l'article

L. 122-1-5 du Code de l'urbanisme, le SCoT étend l'application de l'article L. 11-1-4 aux axes suivants :

- RD1075 entre Voreppe, Voiron et l'extrémité nord du SCoT;
- RD1092 entre Moirans et Saint-Marcellin.

Recommandations

1 Les collectivités territoriales compétentes sont invitées à mettre en place les actions suivantes pour les axes et les zones d'activité d'entrée de ville :

- Définir un règlement local de publicité et réglementer les zones d'affichage publicitaires en bordure des axes principaux.
- Élaborer une charte paysagère et architecturale, en lien avec le gestionnaire de l'axe routier.
- Apaiser les vitesses de circulation ; améliorer l'intégration urbaine des axes ainsi que la desserte alternative à l'automobile (transports collectifs, modes actifs) des zones d'activité.
- Améliorer l'éclairage public, tout en veillant à ne pas aggraver la pollution lumineuse, en privilégiant la sobriété de l'éclairage (limitation des points lumineux et de la puissance installée) et les lampadaires n'émettant pas de flux lumineux vers le ciel.
- Restructurer le stationnement et développer plantations et espaces verts.
- Intégrer la dimension paysagère dans les règlements de lotissement ou d'aménagement des zones d'activité (qualité architecturale du bâti, marges de recul, organisation des espaces de stockage et de stationnement, maîtrise de l'effet vitrine).

2 Les collectivités territoriales, les documents de planification et d'urbanisme locaux, ainsi que les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires sont invités à envisager la réhabilitation et la mise en valeur des abords

des voies ferrées qui contribuent également à la perception des entrées de villes et des grands paysages de la région grenobloise.

3 Les collectivités territoriales et les documents de planification et d'urbanisme locaux sont invités à définir des règles d'implantation des commerces et activités le long des axes en prenant en compte leurs spécificités :

■ Autoroutes, voies express ainsi que leurs échangeurs et bretelles d'accès.

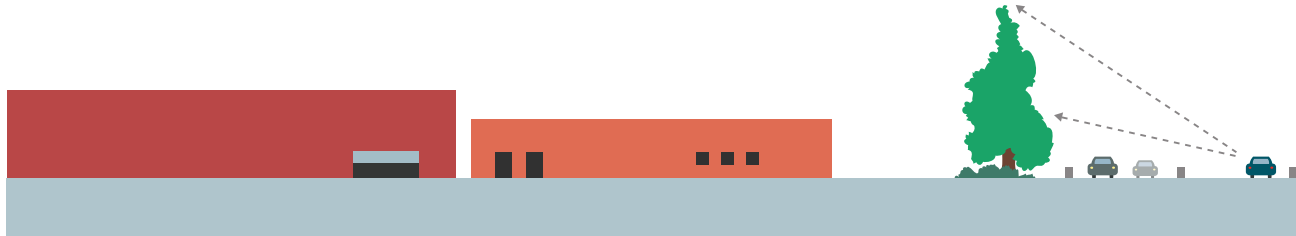
D'une manière générale ces grandes infrastructures routières n'ont pas vocation à servir de vitrine pour les implantations commerciales. Il conviendra donc d'interdire :

- les vues directes depuis la voie des bâtiments commerciaux ;
- tous les signes, visibles depuis la voie, de la fonction commerciale du site.

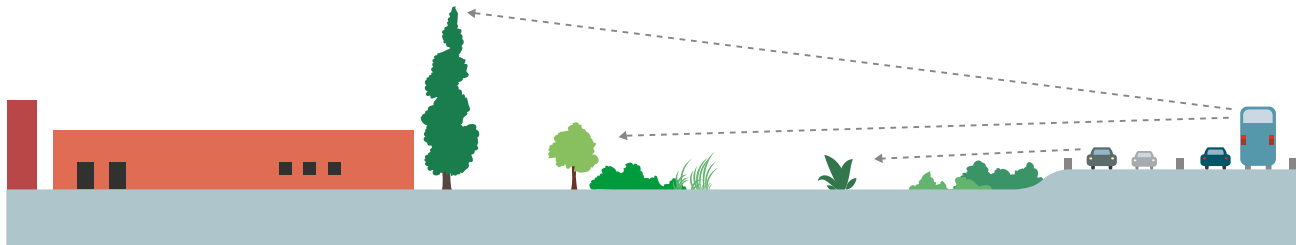
Le schéma ci-contre propose des principes de définition des marges de recul et de composition urbaine entre une autoroute et une zone d'activité.

■ **Boulevards urbains et axes de liaison intercommunaux, traités en zone 30 ou 50 en milieu urbain :** il s'agira d'engager des actions d'aménagement et de requalification, pour donner aux espaces publics et aux implantations commerciales actuelles et futures, un caractère plus urbain et qualitatif.

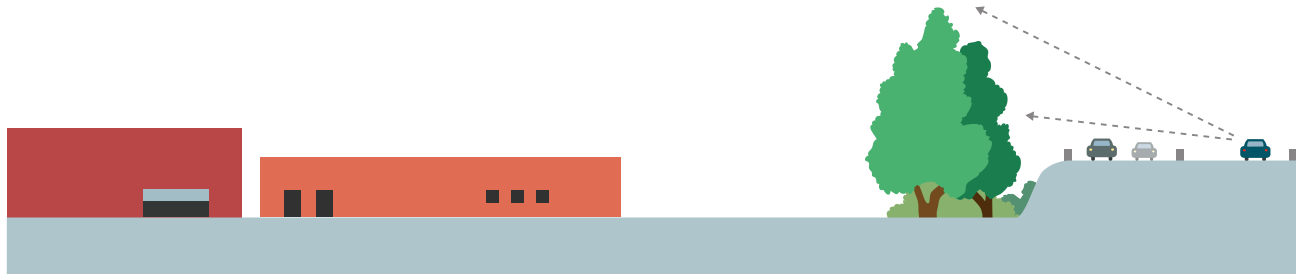
■ **Croisement d'un boulevard urbain et d'une voie rapide :** la perception de bâtiments et de leurs fonctions commerciales (vitrines, enseignes) est possible depuis la voie rapide, lorsque ces constructions participent effectivement à la composition urbaine du boulevard.



Peu de recul : végétalisation directive dans le sens de l'autoroute.



Recul : perception des strates végétales environnantes.



En contrebas : végétalisation forte du talus, aucune visibilité.



Adapter la ville au changement climatique

En été, le phénomène d'îlot de chaleur urbain (ICU) touche fortement les espaces urbains denses, en particulier le cœur de l'agglomération grenobloise.

Ce phénomène, causé par l'importance des surfaces minérales qui absorbent la chaleur, et par les formes de tissu urbain qui ralentissent le rafraîchissement par les vents, provoque une hausse des températures et diminue le rafraîchissement nocturne.

Les écarts de température entre zones urbaines et périurbaines sont alors conséquents. Ils ont des impacts sanitaires avérés (cf. canicule 2003), peuvent générer une surconsommation énergétique et contribuent à déprécier la qualité de vie des centres urbains. Ils s'aggraveront avec l'évolution à la hausse des températures l'été.

Orientations

Pour prévenir et atténuer la formation des îlots de chaleur urbains, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- Préserver et développer les plantations d'arbres, les espaces verts et la végétalisation au sein des espaces urbains.
- Préserver et développer la présence de l'eau au sein des espaces urbains.
- Favoriser le recours aux matériaux et aménagements de couleurs claires, afin de favoriser le renvoi de la chaleur et réduire les émissions de chaleur nocturne.
- Limiter l'imperméabilisation des sols.
- Prendre en compte l'objectif de confort thermique en amont de tout aménagement

Recommandations

Les collectivités territoriales sont invitées à :

- Développer la connaissance et l'expertise sur le niveau d'exposition et la sensibilité aux effets du changement climatique des territoires de la région grenobloise.
- Anticiper les effets possibles du changement climatique notamment sur la santé publique ; les risques naturels et la sécurité des personnes ; la pérennité des infrastructures et du cadre bâti ; l'accès aux ressources en eau ; la sécurité et l'approvisionnement énergétique ; les productions agricoles et forestières ; l'économie et le tourisme ; la biodiversité.

2|2|3

Conforter les coulées vertes et la trame végétale en milieu urbain

La végétation est un acteur vivant de premier plan, indispensable à notre équilibre. Ses fonctions urbaines sont multiples : paysagères, urbanistiques, sociales, écologiques et climatiques. Le végétal participe, au

même titre que le minéral, à structurer les lieux, à créer des ambiances. Il contribue à renforcer la structure urbaine, à améliorer l'image de la ville et à créer des espaces de respiration dans le tissu urbain.

Orientations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux, en lien avec les orientations de la section 2.8. Préserver et améliorer la biodiversité en ville et dans l'infrastructure verte du territoire de la Partie I du DOO, veilleront à :

■ Maintenir les espaces de nature au quotidien et la trame végétale (parcs, squares, places, aires de jeu, jardins, allées plantées, alignements d'arbres, etc.) au sein des espaces urbains.

■ Protéger et renforcer la présence du végétal dans les tissus urbains, développer la végétalisation des

bâtiments publics mais également encourager à la végétalisation des espaces privatifs, de la construction neuve et de la réhabilitation.

■ Constituer une trame verte urbaine permettant des liaisons entre les espaces urbanisés, les espaces naturels ou agricoles environnants et les différentes composantes de la trame verte et bleue en s'appuyant notamment sur la protection et le développement des espaces verts publics et privés, des plantations d'arbres et des aménagements végétalisés.

■ Préserver ou aménager des espaces verts dans le cadre des projets d'aménagement urbain.

Objectifs

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux doivent :

1 Imposer, lorsque cela est possible, un taux minimal d'espaces végétalisés sur les unités foncières privées et publiques ainsi que sur les espaces de stationnement (par exemple : ratio de plantation d'arbres par nombre de places de stationnement).

2 Établir une règle de maintien d'un pourcentage de surface de pleine terre, à végétaliser.

3 Réglementer le nombre d'arbres devant être planté par m² de surface en pleine terre.

4 Préserver les espaces de jardinage existants (du type des jardins familiaux) et favoriser leur développement au sein ou à proximité des zones urbaines.

5 Inciter à la végétalisation des pieds de façade, toitures et dalles.

Recommandations :

Les collectivités locales sont invitées à :

- Renforcer l'offre de parcs, jardins et espaces verts fonctionnels, notamment en milieu urbain dense.
- Intégrer le développement des espaces végétalisés et de la trame verte/écologique dans le cadre de la définition des projets de restructuration des secteurs urbains mutables.
- Prendre appui sur la trame aquatique (berges des canaux et rivières) pour structurer la trame verte urbaine et la réintroduction du végétal dans le tissu urbain.
- Protéger les parcs et squares publics, jardins spécialisés, ainsi que les jardins privés remarquables et espaces verts d'accompagnement.
- Conserver ou implanter des arbres générant de l'ombrage sur les espaces publics non végétalisés.



Valoriser la trame aquatique en milieu urbain et renverser la tendance au « tout tuyau » pour la gestion des eaux pluviales

Le développement urbain du XX^e siècle s'est le plus souvent accompagné :

- d'un effacement de la présence des cours d'eau et fossés d'écoulement des eaux, souvent canalisés ou busés ;
- d'une hausse très importante de l'imperméabilisation des sols perturbant le déroulement de l'écoulement de l'eau et générant l'augmentation des débits de pointe des eaux pluviales, qui alimente la saturation des réseaux d'eau pluviale, les risques d'inondation, tout en accroissant le risque de pollution des milieux récepteurs (développé dans la section 1.4.2 de la partie I). Pour la région grenobloise comportant des pentes et des risques de crues torrentielles, l'imperméabilisation des sols constitue un phénomène aggravant pour les petites crues ;
- de l'utilisation de techniques de gestion des eaux pluviales essayant de faire disparaître l'eau le plus vite possible par des ouvrages enterrés dont l'efficacité est relative sur le moyen et long terme. Les problèmes sont d'autant plus cruciaux lorsque les collectivités sont équipées de réseaux unitaires (ne séparant pas les eaux usées domestiques et les eaux pluviales) ou lorsque des surverses sont possibles entre réseaux d'eaux pluviales et usées. Face à de brutales variations de débit des eaux pluviales, les conséquences sont encore trop souvent le rejet du trop-plein d'eaux usées sans traitement dans l'environnement.

Enfin, le manque de gestion collective et l'inadaptation de la fiscalité pour la gestion des eaux pluviales dans la région grenobloise rend difficile la mise en place de politique au-delà du court terme et à l'échelle des bassins versants.

Orientations

Les collectivités locales doivent :

- Valoriser les cours d'eau, notamment en milieu urbain.
- Favoriser une gestion durable des eaux pluviales, abandonner la logique du « tout réseau », considérer les eaux pluviales comme une opportunité et une ressource.

- Lutter contre l'imperméabilisation des sols.

- Renforcer la qualité paysagère des espaces urbains, afin de favoriser l'articulation entre ville et nature, et de lutter contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Objectifs

1 Pour valoriser les cours d'eau, notamment en milieu urbain, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- Réaménager et requalifier les abords des principales rivières et plans d'eau en préservant, valorisant et développant des percées visuelles sur ces derniers (notamment depuis les espaces urbains et les axes de communication) et en aménageant des accès piétonniers ou cyclables aux berges lorsque cela est possible au regard du contexte local et de la fragilité écologique des milieux.
- Valoriser les petits cours d'eau (y compris les canaux, chantournes et fossés d'écoulement) favorisant l'aménagement d'espaces verts autour de ces derniers et en préservant les ripisylves existantes. Ceux-ci peuvent être aussi support de développement de modes doux.
- Imposer une implantation des habitations et constructions en recul par rapport aux cours d'eau.
- Prendre en compte les dispositions des SAGE concernant la protection et l'aménagement des berges et abords des cours d'eau.

2 Pour favoriser une gestion durable des eaux pluviales, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- **Prévoir l'intégration des dispositifs de gestion des eaux pluviales dès la conception** des projets d'aménagement, architecturaux et paysagers.
- **Privilégier une gestion des eaux pluviales à l'échelle de la parcelle** (ou de l'opération d'aménagement), c'est-à-dire traitée, qualitativement et quantitativement, au plus près de son point de chute. Il s'agit de privilégier les dispositifs appropriés (tranchées de restitution, puits perdus, fossés, noues...) favorisant l'infiltration (sous réserve d'être dans une zone exempte de risque de glissement de terrain) et permettant le stockage de l'eau pluviale pour la restituer de manière différée au réseau. Ce stockage présente également l'intérêt de favoriser la mise en place des dispositifs de réutilisation des eaux pluviales, permettant ainsi des économies de la ressource en eau et d'améliorer le cadre paysager des espaces.
- **Encourager la récupération des eaux pluviales** et leur utilisation en substitution de l'eau potable (arrosage, eau des toilettes et du lavage du linge...).
- **Privilégier une gestion des eaux pluviales en surface ou des ouvrages à l'air libre** pour qu'elle facilite l'infiltration et garde la mémoire de l'eau. Cette gestion des eaux pluviales peut être confortée

par la présence du végétal qui permet de créer des espaces tampons limitant les vitesses d'écoulement, de retenir l'eau et d'abaisser les charges polluantes.

■ **Favoriser le recours aux techniques alternatives des eaux pluviales** et intégrer une fonction hydrologique à des espaces urbains pouvant avoir un usage multiple, telles que toitures terrasses, puits d'infiltration, chaussées réservoirs, espaces verts inondables...

■ **Limiter l'imperméabilisation des sols**, notamment au travers d'un plafonnement du coefficient d'imperméabilisation, de la définition d'un pourcentage de pleine terre à la parcelle, de la mise en œuvre des objectifs et orientations de la section 2.2.3 de cette partie 2 sur le développement des espaces verts en milieu urbain.

Recommandation

Les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux sont invités à :

■ Aller vers une maîtrise foncière publique des abords des cours d'eau.

■ Définir des projets globaux de valorisation et d'ouverture au public des berges et/ou abords des cours d'eau.

■ Élaborer des schémas directeurs des eaux pluviales ainsi que leur articulation avec les documents d'urbanisme. Disposer d'un schéma directeur de ce type sert de référence pour l'ensemble des opérations et peut faciliter les solutions alternatives au tout tuyau et les solutions innovantes. Il peut également faciliter l'identification, pour tout aménagement, du « parcours à moindre dommage »... Les solutions prises en matière de gestion des eaux pluviales ne peuvent en effet pas s'exonérer d'une réflexion sur les débordements possibles, voire probables et sur la gestion des zones d'écoulement des eaux.

■ Tendre vers une logique de compensation des aménagements induisant une imperméabilisation des sols.

DOO PARTIE

2

SECTION

3

**Prévenir et limiter
les risques majeurs**



Prévenir et limiter les risques majeurs

Les risques naturels sont prégnants dans la région grenobloise qui cumule à la fois des risques d'inondations de plaine, de remontées de la nappe phréatique, de crues rapides de rivière, de crues torrentielles, d'inondations en pied de versant, de ruissellements sur versant, de glissements de terrains, de chutes de blocs, de séismes, d'incendies, d'avalanches et d'effondrement de galeries minières. Leur combinaison augmente le facteur de dangerosité. De nombreuses communes font l'objet de documents affichant les risques naturels : trois Plans de prévention des risques d'inondation (PPRI Isère amont, Isère aval et Romanche aval), de multiples Plans de prévention multi-risques (approuvés), de PER et de cartes R.III-3 valant PPR.

La région grenobloise, en raison de la dynamique économique de son tissu industriel et de la proximité de ce dernier avec les zones d'habitat, est confrontée à des risques technologiques (industriels, nucléaires, transports de matières dangereuses et rupture de barrages) pour la santé humaine en raison des risques d'accident et de pollutions.

Sur les 13 PPRT (Plans de Prévention des Risques technologiques) à réaliser en Isère, 6 concernent la région grenobloise sur les communes de Jarrie (PPRT approuvé), Pont-de-Claix, Domène, Veurey-Voroize, Voreppe et Vif. Accompagnant les dynamiques économiques et urbaines, les transports de matière dangereuses (TMD) par voie souterraine, routière ou ferrée sont indéniablement utiles. Cependant la configuration géographique des vallées alpines a tendance à faire se juxtaposer ces TMD avec des axes traversant des zones urbaines pouvant atteindre de fortes densités.

Orientations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à prendre en compte les risques naturels et technologiques en amont des réflexions et projets d'urbanisme, de développement, d'aménagement afin de :

- limiter l'exposition des personnes et des biens aux risques et aux pollutions ;
- éviter d'aggraver les risques à l'aval (notamment en maîtrisant l'imperméabilisation des sols).

Pour cela, les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux associeront :

- l'intégration des prescriptions de l'ensemble des documents réglementaires liés aux risques naturels et technologiques ;
- la prise en compte des objectifs complémentaires définis ci-après pour chaque type de risque et axés sur le renforcement du traitement de certains phénomènes ne faisant pas encore suffisamment l'objet d'encadrement réglementaire et/ou de phénomènes dépassant l'échelle communale.

Recommandations et modalités de mises en œuvre

Les collectivités locales sont incitées à lancer les études nécessaires (pouvant être complémentaires aux documents réglementaires) traitant des risques de pollutions, des périmètres de protection, ou encore des normes de sécurité à mettre en œuvre.

Pour favoriser la prévention des risques naturels à l'échelle de « bassins de risques pertinents », le SCoT incite à la fédération des acteurs à ces échelles.

Pour encourager les bonnes pratiques de prise en compte des risques dans les documents d'urbanisme, il est recommandé de se référer au guide « PLU et risques » de la Direction départementale des territoires (décembre 2009), proposant notamment une méthode simplifiée pour appuyer la décision sur la prise en compte des risques dans les communes qui ne sont pas couvertes par un PPR approuvé.



Prévenir et/ou limiter les risques d'inondation et de crues torrentielles

Objectifs

Au-delà de la prise en compte des documents réglementaires existants, les documents d'urbanisme locaux et projets d'aménagement doivent contribuer à :

1 Réguler le transfert des eaux pluviales par des systèmes d'écrêtement collectifs et préserver, dans les espaces urbains, les espaces nécessaires pour l'écrêtement des crues.

2 Favoriser la régulation naturelle des écoulements :

■ **Favoriser et maintenir les espaces de liberté des cours d'eau*** présents dans les cartes de zones d'aléas et d'espaces de mobilité. Ces cartes sont à prendre en compte pour l'élaboration et/ou la révision des documents d'urbanisme et pour des projets d'aménagement.

■ **Conserver les zones d'expansion des crues**** (pouvant correspondre à des zones humides, mais aussi souvent à des espaces agricoles) pour préserver leur fonction d'écrêtement des crues. Ces zones doivent faire l'objet de classements en zone

* « Espace du lit majeur à l'intérieur duquel le ou les chenaux fluviaux assurent des translations latérales permettant la mobilisation des sédiments ainsi que le fonctionnement des écosystèmes aquatiques et terrestres » (définition du SDAGE Rhône-Méditerranée) afin de :

- dynamiser les écoulements d'eau dans les massifs alluviaux pour favoriser les phénomènes d'érosion et de rajeunissement des habitats aquatiques et forestiers ;
- rétablir la continuité écologique des milieux aquatiques et les échanges d'eau entre les zones alluviales et les cours d'eau ;
- accroître dans le respect des exigences socio-économiques et de sécurité, la diversité du milieu physique des cours d'eau et de leur ripisylve ;
- améliorer la qualité physico-chimique des eaux d'écoulement superficielles et souterraines.

** Cette zone assure un stockage transitoire de l'eau et retarde son écoulement lorsque les débits sont importants. L'espace inondé temporairement joue aussi un rôle dans l'approvisionnement des nappes phréatiques ainsi que dans le fonctionnement des écosystèmes des zones humides.

naturelle ou urbanisable indicé, avec inconstructibilité, interdiction de drainage, d'assèchement, de comblement, de remblais/déblais. Ces obligations peuvent être levées à partir du moment où le porteur de projet prévoit des mesures compensatoires permettant la création de nouvelles zones de stockage des eaux de capacité au moins identique aux zones d'expansion des crues supprimées.

■ **Prescrire systématiquement et mettre en place des bandes naturelles et inconstructibles de part et d'autre des cours d'eau.** Au-delà de la prise en compte des documents réglementaires de protection contre les risques naturels fixant ces bandes d'inconstructibilité, la marge de recul sera,

dans les espaces naturels et agricoles, de l'ordre de 10 m au moins (cf. section 1.2.6 de la partie I relative aux zones tampons autour des cours d'eau). Dans les espaces urbains, elle sera modulée en fonction du besoin de conserver des zones complémentaires d'expansion des crues.

3 Assurer la protection des éléments du paysage qui contribuent à la bonne gestion du ruissellement et à la prévention du risque d'inondation (tels que les fossés, les haies, les bois ou les arbres), en utilisant les outils réglementaires des documents d'urbanisme à disposition (Espaces boisés classés, L. 123-1-5...).

Recommandations

Valoriser l'échelle du « bassin de risque pertinent » pour les crues torrentielles souvent traitées à l'échelle communale afin de traiter notamment la question de la concomitance des crues torrentielles et des inondations de plaine.

Le SCoT recommande aux collectivités locales de se procurer et d'utiliser les historiques d'inondations connues par leur commune ou leur territoire lors de l'élaboration ou de la révision d'un document d'urbanisme local, mais également pour enrichir l'information à délivrer aux administrés.

Le SCoT recommande que les PLU, ou à défaut les projets urbains, intègrent une étude et des objectifs de préservation ou conservation des espaces permettant l'écrêtage des crues.

Pour les bassins versants concernés par des risques d'inondation connus et ne faisant pas encore l'objet d'études ou de documents prescriptifs, des études hydrauliques devront être réalisées avant l'ouverture de

nouvelles zones à l'urbanisation.

Les collectivités locales sont incitées à contribuer à coordonner et fédérer les acteurs et usagers des espaces pour :

- conserver les fossés et les haies et maintenir l'entretien des réseaux de fossés (fauche, curage) ;
- gérer les boisements de berge ou inciter à leur gestion afin de prévenir les risques d'embâcles ;
- procéder à l'acquisition des digues et ouvrages de protection afin d'en garantir l'entretien.

Le SCoT recommande que les collectivités locales incitent à la prise en compte de la gestion des plages de dépôts en termes d'évacuation des matériaux et de réutilisation.

2|3|2

Prévenir et/ou limiter les risques de ruissellement sur versant

Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux et les projets d'aménagement doivent déterminer les modalités pour que les aménagements et modes de gestion de l'espace n'aggravent pas les risques de ruissellements sur versant à l'aval, en :

1 Réduisant les impacts des apports supplémentaires d'eaux pluviales générés par l'imperméabilisation des sols, notamment en favorisant la gestion des eaux pluviales à l'air libre et préférentiellement à l'échelle de la parcelle (pour les zones dépourvues de risques de glissement de terrain) en lien avec les orientations et objectifs de la section 2.4. de la partie II du DOO concernant la gestion des eaux pluviales. Elles doivent encourager la

recherche de projets alternatifs limitant les apports nouveaux d'eaux pluviales à l'aval.

2 Utilisant la notion du « parcours de moindre dommage » dans les projets d'aménagement afin que puissent être anticipés les débordements et prévenus leurs impacts sur l'urbanisation (localisation des exutoires potentiels).

3 Définissant des dispositions constructives adaptées pour limiter les incidences potentielles du risque, pour les communes ne disposant pas de PPR (par exemple, faire remonter les ouvertures...).

Recommandations

Le SCoT incite à développer, dans les secteurs sensibles au ruissellement sur versant, des réflexions collectives sur l'usage agricole des sols afin de développer des pratiques agricoles favorisant les infiltrations rapides des eaux pluviales et limitant les risques

d'inondation en aval. Il s'agit de prioriser la présence de prairies, de couverts végétaux denses et de sols fonctionnels.



Prévenir et/ou limiter les risques de glissement de terrain

Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux doivent **déterminer les modalités pour que les aménagements et modes de gestion de l'espace n'aggravent**

pas les risques de glissement de terrain, en identifiant les exutoires et en ne permettant pas les rejets d'apports d'eaux pluviales dans le sol en aval.

Recommandations

Le SCoT recommande que les documents d'urbanisme déterminent les modalités pour que les aménagements et modes de gestion de l'espace n'aggravent pas les risques de glissement de terrain, en :

- rappelant à tout aménageur et/ou constructeur qu'il est de sa responsabilité de faire procéder à toute étude géotechnique utile avant tous travaux, notamment en présence de secteurs pouvant présenter des risques ;

- exigeant que les travaux réalisés ne modifient pas la configuration du bassin versant, s'adaptent à la pente et n'aggravent pas les risques de glissement. En effet, la limite de partage des eaux peut se trouver modifiée par des travaux et par conséquent, les zones sensibles aux glissements de terrain se trouvent alimentées par de nouvelles arrivées d'eau.

Le SCoT incite à développer, dans les secteurs sensibles aux glissements de terrain et en amont des secteurs à risque, des réflexions collectives sur l'usage des sols (notamment agricoles).



Prévenir et/ou limiter les risques de chutes de bloc

Objectifs

Les collectivités locales doivent limiter les conséquences des chutes de pierres et de blocs pouvant impacter des espaces urbanisés ou des infrastructures **notamment par la protection des forêts qui jouent un rôle dans la protection des**

secteurs exposés à l'aval (en retenant les blocs). Ces forêts de protection doivent être classées en **Espace boisé classé**. Ces forêts de protection, même si elles contribuent à réduire le risque ne permettent pas d'ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation.

Recommandations

Pour ne pas aggraver l'impact des chutes de pierres, il pourra s'agir :

- de maîtriser l'envergure des coupes forestières afin que la végétation maintienne la cohésion du sous-sol, et de s'assurer de la gestion de la forêt ;
- d'assurer un suivi de ces sites afin d'anticiper les problèmes ;

- pour les communes de l'agglomération grenobloise : de prendre en compte les résultats du projet INTERREG sur la forêt de protection de Grenoble-Alpes-Métropole établissant une cartographie des forêts à fonction de protection.



Prévenir et/ou limiter les risques technologiques

Objectifs

1 Les documents d'urbanisme doivent maîtriser l'urbanisation à proximité des sites à risque existants et se positionner pour que l'implantation d'activités générant des risques tienne compte à la fois de la proximité des lieux d'habitation mais aussi de la sensibilité des milieux.

2 Les collectivités locales doivent préserver, créer ou inciter à créer des « zones tampons » inconstructibles autour des sites recevant des activités à risques et/ou nuisantes au sein des zones économiques

dédiées prévues dans le SCoT. Ces zones tampons sont à définir en fonction des documents réglementaires existants (les Plans de prévention des risques technologiques précisent les contraintes minimales à respecter) mais également du contexte local.

3 Les documents d'urbanisme doivent prendre en compte les risques générés par les transports de matières dangereuses aux abords des axes bâtis et maîtriser l'urbanisation le long de ces axes.

Recommandations

■ **En termes de prévention des risques industriels**, l'enjeu est de renforcer les périmètres d'inconstructibilité autour de ces ICPE au-delà des 30 m habituels en faisant jouer la notion de réciprocité : en privilégiant notamment le même principe que celui de la réciprocité entre l'urbanisation et les bâtiments agricoles.

■ **En termes de transports de matières dangereuses**, une coordination des acteurs publics et privés est nécessaire en lien avec les acteurs du Secrétariat permanent à la prévention des pollutions et des risques industriels (SPPPY) en cours de constitution pour trouver et mettre en place les actions de prévention adaptées : la question des itinéraires et les possibilités de cadencement des TMD routiers apparaissent comme les sujets à traiter en priorité.

DOO PARTIE

2

SECTION

4

**Prévenir et réduire
l'exposition
de la population
aux pollutions
et nuisances**



Prévenir et réduire l'exposition de la population aux pollutions et nuisances

Le paysage sonore de la région grenobloise est élevé en raison de la juxtaposition des espaces habités avec les circulations routières, voies ferrées, activités économiques, aéroports... **Ces nuisances ont des incidences sur la qualité de vie et la santé des populations** (troubles de l'audition, insomnie, hypertension artérielle, irritabilité et stress) et induisent des perturbations sur l'environnement. Ces sources sont particulièrement concentrées dans les espaces urbains mais constituent « le paysage sonore » commun majeur de la région grenobloise. **Le cas de l'aérodrome du Versoud** est à signaler en particulier en raison de l'extension de ses activités et de sa fréquentation dans une zone ayant connu un fort développement des espaces urbains à proximité des zones de survol et subissant déjà, du fait de la configuration géographique du territoire, la convergence de différentes sources de nuisances sonores proches (ferroviaire, automobile, aérien).

Dans la région grenobloise, la qualité de l'air est médiocre dans les secteurs urbanisés et à proximité des zones de trafic pour les taux d'oxyde d'azote, de particules fines et d'ozone, notamment. **En termes d'exposition de la population aux polluants atmosphériques, certains niveaux sont préoccupants, en raison de leurs impacts sur la santé :**

- La région grenobloise est particulièrement touchée par la pollution aux particules (secteurs sous l'influence du trafic automobile, des zones industrielles ou des installations de chauffage). Les particules irritent le système respiratoire. Plus elles sont fines, plus elles pénètrent dans l'appareil respiratoire et plus leur temps de séjour y est important pouvant provoquer des pathologies respiratoires et cardio-vasculaires. Dans l'agglomération grenobloise, la situation est encore plus préoccupante car, en plus d'une exposition à une pollution de fonds sur tout le territoire, les sites urbains situés en proximité des axes routiers à forte circulation connaissent une qualité de l'air nettement dégradée : sur une bande de territoire située jusqu'à 100 m, a minima, de part et d'autre des voies rapides urbaines (VRU) et jusqu'à 20 m, a minima, pour les grandes voies intra urbaines.
- Mais les secteurs ruraux et montagnards sont aussi très concernés par la pollution à l'ozone : Belledonne, Bièvre-Valloire, Sud-Grésivaudan, Voironnais connaissent un dépassement plus fréquent de la valeur réglementaire acceptable pour la santé humaine. L'ozone est un oxydant puissant. C'est un irritant des yeux, de la gorge et des bronches, dont les effets sont majorés par l'exercice physique.

Orientations

Au vue du contexte local, il est impératif que les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux et les projets d'aménagement **concilient les objectifs de polarisation du développement urbain et d'intensification urbaine** (notamment à proximité des

transports en commun) **avec les objectifs de limitation de l'exposition de la population aux pollutions atmosphériques et nuisances en :**

■ **Réduisant, à la source,** les nuisances sonores et pollutions atmosphériques en intervenant sur les émissions issues des trafics, des activités économiques et de l'habitat.

■ **Prévenant l'exposition des populations aux nuisances sonores et pollutions atmosphériques** notamment grâce à l'adoption de mesures d'urbanisme et d'aménagement définies comme suit.



Réduire à la source les pollutions atmosphériques, les nuisances sonores et leurs impacts sanitaires

24111 ● Réduire les émissions de pollution atmosphérique et les nuisances sonores liées aux trafics

Orientations

Les collectivités locales (notamment via leurs documents d'urbanisme locaux), les autorités organisatrices de transport public, les maîtres d'ouvrages et gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires veilleront à prendre en compte les orientations du DOO en matière d'organisation des déplacements (section 3 de la partie 3 et section 5 de la partie 4 du DOO) ainsi que les orientations suivantes, qui ont vocation à les compléter pour limiter l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores :

■ **Réduire le trafic** (en termes de kilomètres parcourus) **des poids lourds** en raison de leur contribution relative importante à la pollution atmosphérique en veillant à optimiser le transport de marchandises, la desserte des zones urbanisées et l'offre de conditions viables au ferroutage en lien avec les orientations de la section 4.5.4 de la partie 4 du DOO concernant les transports de marchandises.

■ **Réduire les besoins de déplacement**, par l'intermédiaire notamment de la mise en œuvre des orientations et objectifs du SCoT (parties 4 et 5 du DOO) sur l'équilibre des territoires, la limitation de la périurbanisation et la polarisation du développement urbain.

■ **Développer les offres d'alternatives à l'automobile** (transport en commun, modes actifs, covoiturage...) **et réduire le trafic automobile** en lien avec les orientations et objectifs des sections 4.5.1, 4.5.2 et 4.5.3 de la partie 4 du DOO.

■ **Réduire les nuisances sonores liées au trafic ferroviaire.**

■ **Réduire les nuisances en priorité pour les populations situées en bordure des axes à grande circulation** en développant l'ensemble des mesures pour traiter :

- la congestion : réduction des flux, apaisement des vitesses ;
- la voie et ses abords : murs anti-bruits, couverture des voies et traitement des gaz en sortie, végétalisation des abords...

Parmi les secteurs d'intervention en matière de réduction des nuisances et pollutions, une priorité doit être donnée aux espaces accueillant les **établissements recevant des publics sensibles** (établissements scolaires ou d'accueil de la petite enfance, établissements de soin, médico-sociaux, maisons de retraite).

■ **La programmation et la mise en œuvre de projets d'éventuelles nouvelles**

infrastructures de transport doivent limiter leurs impacts sur la qualité de l'air et le bruit (en lien avec les orientations de la section 4.5.3.3 de la partie 4 du DOO, voir p.360) :

- en prenant en compte les situations initiales en matière de qualité de l'air (cartes stratégiques de qualité de l'air), de nuisances sonores (classement sonore des voies, points noirs bruit, points noirs du Plan régional santé environnement), et d'estimation du nombre de population impactée ;
- en évaluant les impacts de la mise en œuvre du projet ;
- en associant ces projets aux objectifs de réduction des besoins de déplacement et des kilomètres parcourus (en véhicule particulier).

2|4|1|2 ● Favoriser la limitation des nuisances sonores liées à l'aérodrome du Versoud

Orientation

Les collectivités locales et les gestionnaires de l'aérodrome du Versoud, dans la configuration actuelle du site en zone urbaine, éviteront une extension des

activités de l'aérodrome tout en permettant le maintien des activités existantes.

Recommandations

Les gestionnaires de l'aérodrome et l'association des utilisateurs sont invités à poursuivre et amplifier leurs actions en matière de réduction des nuisances sonores, au-delà du respect strict des dispositions législatives et réglementaires, à la fois :

- Sur le matériel en munissant de plus en plus d'avions de dispositifs réducteurs de bruit.
- En favorisant le fait que les pratiques des pilotes :
 - respectent le tracé des trajectoires aériennes de l'aérodrome du Versoud évitant le survol au décollage des zones habitées définies ;
 - développent tous les moyens à disposition pour

diminuer les nuisances liées à leur activité (notamment lors du décollage, des tours de piste et de l'atterrissage), mais également par l'évitement du survol des villes et bourgs (au-delà des zones habitées indiquées dans le Plan d'exposition au bruit) ;

- respectent les interdictions horaires pour l'activité de voltige.

- En faisant évoluer les plages horaires afin de diminuer les nuisances sonores pour les nombreux riverains.

2|4|1|3 ● Favoriser la réduction des émissions

de pollution atmosphérique liées aux activités économiques

Orientations

En cohérence avec les orientations et objectifs concernant la localisation des activités économiques (sections 5.3.1 et 5.3.2 de la partie 5 du DOO), les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme veilleront à :

■ Réserver les espaces dédiés à l'accueil d'entreprises (zones d'activités) en priorité pour les seules activités économiques qui ne sont pas compatibles avec la proximité de l'habitat en particulier quand elles sont génératrices de risques et de nuisances. Cela permet de prévenir l'exposition de la population émanant de ces grandes sources fixes de pollutions atmosphériques, par ailleurs soumises à la

réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement.

■ Privilégier la localisation des activités et équipements compatibles avec l'habitat (notamment au regard de leurs émissions sonores et en termes de pollution de l'air) au sein des espaces urbains mixtes. Les documents d'urbanisme locaux doivent favoriser l'installation des activités économiques non ou peu nuisantes (niveaux de bruit et de pollution admissibles) et définir les modalités d'aménagement des bâtiments d'activités et des aires de livraison afin de réduire les nuisances pour les riverains sur la durée.

Recommandations

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux sont invités à prévoir un éloignement suffisant entre les zones de développement de l'habitat et les

sites accueillant ou susceptibles d'accueillir des activités économiques génératrices de pollution de l'air et de qualité de l'air.

2|4|3|4 ● Favoriser la réduction des émissions

de pollution atmosphérique liées aux systèmes de chauffage

Orientation

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux prendront en compte les orientations du Plan de Protection de l'Atmosphère de la région grenobloise concernant la maîtrise des impacts sur la

qualité de l'air des systèmes classiques de chauffage au bois individuel (essentiellement cheminées à foyer ouvert et inserts) et de l'utilisation de bois non adapté (bois insuffisamment sec particulièrement).

2|4|2

Prévenir l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores

Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux et projets d'aménagement doivent :

1 Procéder, lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'urbanisme :

- à l'intégration du classement sonore des voies (infrastructures routières et ferroviaires) et autres documents à venir s'imposant aux documents d'urbanisme ;

- À la prise en compte :

- des points noirs bruit ;
- des points noirs environnement du Plan régional santé environnement (PRSE de Rhône-Alpes) ;
- des cartes stratégiques de bruit (des Plans de prévention du bruit sur l'environnement) ;
- des cartes stratégiques de qualité de l'air ;
- de tout autre document à venir devant être pris en compte par les documents d'urbanisme concernant le bruit ou la qualité de l'air.

- À l'identification, le cas échéant, des secteurs devant être traités en priorité au travers des différentes pièces du document (PADD, plan de zonage et règlement) : traitement des secteurs de conflits (notamment les abords d'une source de nuisances et/ou de pollution), préservation des secteurs sensibles.

2 Pour les zones urbaines déjà bâties aux abords des voies génératrices de pollution atmosphérique et de nuisances sonores repérées au sein des cartes stratégiques de qualité de l'air, du classement sonore des voies, des points noirs bruit, des points noirs environnement du Plan régional santé environnement (les cartes de bruit stratégique des Plans de prévention du bruit sur l'environnement peuvent

être prises en compte pour compléter) et autres documents à venir s'imposant ou devant être pris en compte par les documents d'urbanisme locaux :

- **Interdire toute nouvelle implantation d'activité économique ou d'équipement susceptible d'aggraver notablement la situation** vis-à-vis des polluants atmosphériques et nuisances sonores connus et déjà visés par des documents administratifs (cf. liste ci-dessus).

- **Protéger les établissements recevant un public sensible** (établissements scolaires ou d'accueil de la petite enfance, établissements de soin, médico-sociaux, maisons de retraite) existants en installant des protections contre les nuisances sonores et/ou des systèmes de traitement de l'air intérieur (VMC, filtration... ou tout équipement ayant une action équivalente).

- **Rendre possible la délocalisation de ces établissements vers des sites moins exposés** et plus adaptés en cas de difficultés pour protéger les sites déjà existants.

3 Pour toute opération d'urbanisme (que ce soit dans le cadre de constructions neuves ou d'opérations de renouvellement urbain / de requalification urbaine) **située aux abords des voies génératrices de pollution atmosphérique et de nuisances sonores** connues et déjà visées par des documents administratifs (cf. liste ci-dessus) :

- **Prendre en compte les contraintes liées aux nuisances sonores et à la qualité de l'air et concevoir l'opération de manière à :**

- améliorer, si la configuration du site et la nature du projet le permettent, la situation (réduction du nombre de personnes exposées aux dépassements de seuils de qualité de l'air ou de nuisances sonores une fois le projet réalisé), notamment en privilégiant l'éloignement des bâtiments par rapport aux axes routiers ;
- ne pas aggraver sensiblement la situation de l'exposition de la population (le nombre d'habitants exposés aux dépassements de seuils de qualité de l'air ou de nuisances sonores ne doit pas être notablement supérieur une fois l'opération réalisée) et à améliorer les conditions de vie ;
- ne pas dégrader les conditions de dispersion des polluants (cf. recommandations) ;
- favoriser un apaisement de la circulation sur les voies génératrices de fortes nuisances (sonores ou de qualité de l'air) et leur reconversion en boulevard urbain apaisé.

■ **Interdire l'implantation d'établissement recevant un public sensible** (établissements scolaires ou d'accueil de la petite enfance, établissements de soin, médico-sociaux, maisons de retraite) le long des axes générateurs de pollution atmosphérique et de nuisances sonores connus et déjà visés pas des documents administratifs (voir liste ci-dessus).

■ **Intégrer, a minima, la mise en œuvre de systèmes de protection contre les nuisances sonores et de traitement de l'air intérieur** (VMC, filtration... ou tout équipement ayant une action équivalente).

■ **Favoriser la mutation des zones à dominante d'habitat** (notamment lors de projets de renouvellement urbain) en zone d'accueil d'activités et/ou d'équipements dans les secteurs les plus exposés aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques, en excluant l'implantation d'établissement recevant un public sensible (cf. ci-dessus), et en privilégiant des projets qui limitent le temps de résidence des personnes dans ces zones.

■ **Prioriser le confortement urbain dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.**

4 Interdire l'implantation de zones à vocation d'habitat à proximité immédiate des zones d'activités dédiées du SCoT. Cette notion de « proximité immédiate » est à préciser à l'échelle locale au sein du document d'urbanisme local.

Recommandations et modalités de mise en œuvre

1 En termes d'étude à mener dans le cadre de l'élaboration ou de la révision d'un document d'urbanisme, il est recommandé :

- D'améliorer les connaissances pour aider à la décision :
 - inventorier les sources de bruit diurnes et nocturnes, permanentes ou non : transports, gares ; activités industrielles, artisanales,... ; établissements recevant du public (bar, restaurant, salle de jeux, salle de concert...), activités sportives, culturelles ou de loisirs bruyantes ; équipements de loisirs nocturnes ; équipements bruyants (extracteurs, ventilateurs, compresseurs...)... ;
 - inventorier ou mettre à jour l'inventaire des bâtiments et secteurs sensibles destinés à être préservés : établissements scolaires ou d'accueil

de la petite enfance ; établissements de soin, médico-sociaux, maisons de retraite ; parcs, jardins publics, zones « de détente » ; zones présentant une ambiance sonore calme, zone présentant une bonne qualité de l'air...

■ En s'appuyant notamment sur ces connaissances, il est possible d'identifier graphiquement les secteurs où les nuisances sonores sont le problème dominant (en utilisant par exemple un zonage U indicé b) afin d'assurer la protection des bâtiments futurs et de prévenir des situations de conflits en s'appuyant sur l'article R.111-2 du Code de l'urbanisme.

2 Afin de limiter l'exposition de la population, il est recommandé d'adapter les projets urbains le long des infrastructures à

l'ambiance sonore (au-delà du seul respect des règles d'isolation phonique) et au niveau de la pollution atmosphérique en s'appuyant notamment sur la mise en œuvre des principes d'aménagement et d'architecture suivants, à choisir et ajuster selon le contexte du site :

- Éloigner le bâti des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique en imposant un retrait par rapport à la voie. Dans ce cadre, le traitement de cette zone « tampon » doit être intégré à la réflexion sur le projet. Ce secteur peut être, par exemple, dévolu à l'implantation de zones de stationnement, de voies de dessertes, de zone verte, d'implantation d'activités diurnes (type tertiaire), d'implantation d'équipements publics mais excluant l'accueil de populations sensibles...

- Ne pas générer les conditions des « rues canyon », défavorables à la dispersion suffisante des polluants atmosphériques.

- Favoriser l'implantation de murs anti-bruit ou de bâtiments écrans non dédiés à l'habitat, de type parking en ouvrage, pour protéger les zones d'habitat existantes ou à venir.

- Adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit (épannelage) afin d'assurer la protection des bâtiments situés à l'arrière. La détermination des règles d'implantation et des hauteurs peut, si nécessaire, s'appuyer sur une étude acoustique.

- Interdire le changement de destination (vers l'habitat) des rez-de-chaussée dédiés à l'activité économique donnant sur les axes bruyants ; et faciliter le changement de destination des rez-de-chaussée vers des locaux d'activités, le long des axes bruyants (cf. PLU de la ville de Grenoble).

- Adapter l'agencement du bâti et des pièces en

prenant en compte ces nuisances et pollutions : localisation des balcons, terrasses et loggias ; organisation des pièces ; éloignement des prises d'air et systèmes d'aération par rapport à la voirie et aux sources de pollutions.

- Permettre la construction à l'alignement de la voie pour dégager des espaces calmes à l'arrière du bâti (accompagné d'un bon respect de la réglementation sur l'isolation acoustique des façades et d'une réflexion sur la distribution des pièces).

3 Aux abords des axes les plus impactés selon les cartes stratégiques de qualité de l'air et dont les nuisances dépassent les normes de santé publique, il est recommandé que les projets d'aménagement diffèrent la phase de livraison de ces opérations sur le marché.

4 Il est recommandé aux communes du secteur de l'agglomération grenobloise de se coordonner avec la Communauté d'agglomération Grenoble Alpes-Métropole en charge du Plan de prévention du bruit sur l'environnement et de l'expérimentation d'une Zone d'action prioritaires pour l'air, afin de délimiter un espace du territoire dans lequel elle mettra en œuvre des mesures d'amélioration de la qualité de l'air (PM_{10} , NO_2) pour respecter les valeurs réglementaires le plus rapidement possible, et pouvant notamment se traduire par des restrictions de la circulation.

DOO PARTIE

2

SECTION

5

**Favoriser une gestion
durable des déchets**



Favoriser une gestion durable des déchets

Au-delà des Plans régionaux d'élimination des déchets industriels et d'élimination des déchets d'activités de soins (cf. État initial de l'environnement du rapport de présentation), le SCoT doit prendre en compte les Plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés (2008) et le Plan de gestion départementale des déchets du BTP (2004).

Le PEDMA fixe des objectifs (identifiés à l'échelle départementale et déclinés, à l'échelle de chaque EPCI, à travers des contrats d'objectifs bilatéraux entre le Conseil général et les EPCI en fonction de leurs caractéristiques et niveaux de performances) pour la production des déchets des ménages (et collectés avec les déchets des ménages) :

- produire le moins de déchets possible en ramenant la quantité d'ordures ménagères résiduelles et de refus de tri de 284 kg/hab./an en 2004 à 235 en 2012, puis tendre vers 200 kg/hab./an en 2017 ;
- recycler au maximum suivant des coûts acceptables : en stabilisant les apports en déchèterie (220 kg/hab. an) et en augmentant le taux de valorisation ;
- écarter les déchets dangereux des ménages et des entreprises (et administrations) des déchets résiduels.

Orientations

Les collectivités locales et documents d'urbanisme locaux doivent contribuer à :

- Réduire la production de déchets.
- Renforcer la valorisation (notamment énergétique) des déchets et optimiser le recyclage.
- Favoriser l'ouverture de centres de stockage des déchets et accroître les espaces de stockage.
- Réduire les transports de déchets en favorisant la proximité et en améliorant l'accessibilité.
- Renforcer l'intégration voire la valorisation paysagère des sites.

Objectifs

Les collectivités locales et documents d'urbanisme locaux doivent :

- 1 S'assurer que les documents d'urbanisme locaux n'interdisent pas les installations classées pour la protection de l'environnement dans l'espace choisi, qu'il soit classé en**

zone urbaine (U) ou à urbaniser (AU), voire plus rarement en zone naturelle (N) ou agricole (A).

2 Contribuer à identifier les contraintes notamment spatiales liées au mode de collecte ou de tri développé. Cette identification comportera entre autres localement les contraintes à prendre en compte en matière de voirie ; elle portera également sur le niveau d'accessibilité actuelle ou prévue des sites d'apport volontaire (aires de stockage/lieux d'apport volontaire, intégration du mobilier urbain spécifique aux déchets...) et la réserve des espaces en faveur de la gestion des déchets (pour les sites ou ouvrages permettant le traitement, le stockage, le recyclage, le tri des déchets, mais également pour les espaces de compostage partagés dans les opérations de construction).

3 Contribuer à optimiser le traitement et le stockage des déchets en prévoyant, en fonction des besoins émanant de chaque secteur :

■ De préserver du changement de vocation des sols les sites de gestion des déchets, de préparation et de transfert des déchets, de recyclerie-ressourcerie, de regroupement des déchets industriels banals, de plateforme d'échange et de stockage de matériaux inertes et d'équipements de concassage actuels...

■ De s'assurer que des espaces de réimplantation à proximité puissent être trouvés en cas de changement prévu de la vocation urbaine d'un site de gestion des déchets, de préparation et de transfert des déchets, de recyclerie-ressourcerie, de regroupement des déchets industriels banals, de plateforme d'échange et de stockage de matériaux inertes et d'équipements de concassage.

■ D'identifier et de réserver les espaces susceptibles d'accueillir de nouveaux centres de stockage de petite capacité mais supérieurs au seuil de rentabilité en cours (il est de l'ordre de 40 000 tonnes en 2011) : les centres accueillant les déchets non dangereux (ISDND) des centres destinés aux déchets inertes (ISDI).

■ De développer des sites pouvant recevoir des plateformes de préparation et de transfert des déchets

pour favoriser l'accueil en déchetterie et diminuer l'enfouissement, au plus près des zones de production des déchets.

■ D'identifier et réserver des espaces en milieu urbain, préférentiellement au sein des zones industrielles ou d'activités pour appuyer le développement de sites de ressourcerie-recyclerie, de regroupements des déchets industriels banals...

■ En zone rurale : favoriser des sites permettant le regroupement (favorables à la réduction des distances de transport).

■ De favoriser le tri des déchets, en intégrant des prescriptions dans les documents d'urbanisme locaux qui permettent :

- de rendre obligatoire, sur chaque terrain faisant l'objet d'un permis de construire, la réalisation d'un local dimensionné pour la collecte sélective ;
- d'imposer à la construction neuve de logements collectifs de disposer d'un tel local intégré à la construction.

4 Contribuer à renforcer l'acceptabilité sociale et l'intégration des centres de stockage et plateformes en :

■ Favorisant le maintien (pour les sites existants) ou la création (pour les nouveaux sites) de « zones tampons » autour des sites recevant des déchets afin de limiter les nuisances. Limiter les zones à urbaniser au-delà du périmètre des ICPE déjà présentes, périmètre déjà imposé et souvent d'une trentaine de mètres.

■ Développant la valorisation paysagère des sites recevant des déchets pour favoriser la meilleure intégration possible.

■ Implantant de manière préférentielle ces sites de gestion des déchets au sein de zones dédiées à l'accueil d'activités économiques (non compatibles avec la proximité de l'habitat).

5 Prévoir l'évolution fonctionnelle, voire la réversibilité, des centres de stockage et la diversification des filières de déchets.

Recommandations

Afin de contribuer à réduire la production de déchets, les collectivités locales sont invitées à améliorer la caractérisation des déchets permettant de mieux les valoriser et réduire l'ampleur des déchets ultimes.

Afin de favoriser le maintien ou la création de **zones tampons autour des sites recevant des déchets**, les collectivités locales et documents d'urbanisme locaux sont invités à limiter les zones à urbaniser en dehors du périmètre réglementaire des ICPE déjà présents, de l'ordre d'une trentaine de mètres au moins.

Les collectivités locales sont invitées à favoriser les pratiques de recyclage en matière de travaux en **incitant au recyclage dans les procédures de marchés publics**.

Afin de réserver des espaces dans les Plans locaux d'urbanisme en faveur de la gestion des déchets (pour les sites ou ouvrages permettant le traitement, le stockage, le recyclage, le tri des déchets), il est conseillé de traduire les besoins identifiés et réponses apportées au sein des documents graphiques et du règlement par l'intermédiaire notamment des emplacements réservés.

Afin de favoriser le tri des déchets, il est recommandé aux PLU d'être compatibles avec les objectifs fixés ci-avant en intégrant ces obligations au sein de l'article de règlement des zones relatif à la desserte par les réseaux.

Il est recommandé que les collectivités locales et documents d'urbanisme locaux gardent la mémoire des décharges brutes réhabilitées afin de faire l'objet d'un zonage particulier.

DOO PARTIE

2

SECTION

6

**Favoriser les économies
d'énergie et encourager
la production d'énergie
renouvelable**



Favoriser les économies d'énergie et encourager la production d'énergie renouvelable

Le SCoT s'inscrit dans les objectifs des 3 x 20, fixés à l'échelle nationale : augmenter de 20 % l'efficacité énergétique, diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre et produire 20 % d'énergie à partir de sources d'énergie renouvelable à l'horizon 2020, par rapport à 1990. Il s'inscrit également dans la dynamique des plans-climat territoriaux existants, en cours ou prévus.

Orientations

Les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux et projets d'aménagement, pour contribuer à la stratégie d'efficacité énergétique du SCoT, doivent :

■ **Mettre en œuvre les orientations et objectifs visant à équilibrer et polariser le développement des territoires pour lutter contre la périurbanisation et l'éloignement des fonctions urbaines** (partie 4 du DOO) en termes d'organisation de l'armature urbaine et du développement par secteur, de production de logements et de sa localisation, de rééquilibrage, à la polarisation et à la localisation de l'offre commerciale, de rééquilibrage de la répartition territoriale de l'emploi et au dimensionnement de l'offre d'espaces économiques, d'organisation de l'offre de déplacement.

■ **Mettre en œuvre les orientations et objectifs visant à intensifier l'aménagement des espaces et renforcer la mixité des fonctions pour lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espace** (partie 5 du DOO, et particulièrement la sous-section 5.2.1.2, « Localiser en priorité l'offre nouvelle de logements dans les espaces préférentiels du développement », et la section 5.2.2, « Intensifier les espaces préférentiels du développement et à proximité des arrêts de transports collectifs »).

■ **Développer un habitat économe en énergie** : les orientations et objectifs liés à la réduction de la consommation d'énergie et au confortement du recours aux énergies renouvelables dans l'habitat sont développés au sein de la section 2 de la partie 4 « Produire une offre en logements suffisante, accessible et répartie de façon plus équilibrée, polarisée et économe en énergie », et plus particulièrement des sous-sections : 4.2.1.1, « Poursuivre l'effort de production de logements en renforçant l'articulation entre développement résidentiel et développement économique » et 4.2.1.2, « Requalifier et améliorer le bâti existant ».

■ **Développer des formes urbaines économes en énergie** en se reportant, dans la partie 5, aux orientations et objectifs de la sous-section 5.2.1.3 « Diversifier les formes bâties et les concevoir de manière plus compacte », de la section 5.2.1 « Lutter contre l'étalement urbain ».

■ **Favoriser, dans les zones à urbaniser et projets d'aménagements** (dès la conception), les systèmes mutualisés de production d'énergie et de chaleur décentralisée, soit par raccord à un réseau de chaleur existant, soit par création.

■ **Rechercher le développement du recours aux énergies renouvelables** (solaire, hydraulique,

géothermique, biomasse, éolien) dans l'habitat collectif et individuel, dans la construction et la rénovation. Les documents d'urbanisme locaux peuvent délimiter des secteurs spécifiques dans lesquels les installations de photovoltaïque peuvent être admises à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites et milieux naturels.

■ **Réduire la consommation de l'énergie générée par l'éclairage public** : les collectivités locales doivent privilégier la sobriété de l'éclairage via une limitation des points lumineux et de la puissance installée.

Objectifs

Au-delà des objectifs en référence ci-dessus, les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux et projets d'aménagement doivent privilégier le

développement urbain de zones raccordées (ou raccordables) au réseau de chaleur urbain lorsqu'il existe ou qu'il est en projet.

Recommandations

En cas d'antagonisme, les actions en faveur de la qualité de l'air devront être préférées à celles relatives au climat.

Les collectivités locales sont encouragées à **mettre en œuvre des programmes ambitieux de réhabilitation thermique du parc existant.**

Les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux et les projets d'aménagement sont incités à définir et respecter des **performances énergétiques et environnementales renforcées.**

Les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux et projets d'aménagement sont incités à utiliser **la possibilité de dépassement de COS de 20 %** (s'il en a été défini un) pour des constructions neuves répondant aux critères des niveaux très haute performance énergétique ou de Bâtiment basse consommation. Ils peuvent également, pour ce même type de constructions, établir des autorisations de dépassements des règles de densité du CES (s'il est limité) et/ou de hauteur (si elle est limitée).

Les collectivités locales, les documents d'urbanisme locaux et projets d'aménagement sont incités à **privilégier le raccordement des constructions**

nouvelles au réseau de chaleur urbain s'il existe ou prévoir le raccordement quand le réseau est en projet. Les collectivités locales sont incitées à **valoriser les potentiels locaux (bois-énergie, chaudière collective, solaire...)** dans le développement du recours aux énergies renouvelables dans l'habitat collectif et individuel, dans la construction et la rénovation. Ce choix de filières d'approvisionnement locales (faiblement émettrices de gaz à effet de serre) doit être réalisé avec la prise en considération des objectifs et orientations liés à la prévention et la réduction de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique (cf. section 2.4.2).

La production d'énergies renouvelables est encouragée, en intégrant les équipements nécessaires de manière préférentielle dans les zones urbaines, et notamment dans les friches industrielles ne pouvant accueillir d'autres activités (en raison, par exemple, de la pollution des sols).

Afin de limiter la pollution lumineuse, les collectivités locales doivent associer à la réduction de la consommation d'énergie générée par l'éclairage public des actions pour que les lampadaires n'émettent pas de flux lumineux vers le ciel.

Conforter l'attractivité
métropolitaine
dans le respect des enjeux
du développement durable

3

-
- SECTION 1 P.233 **Conforter l'ensemble des moteurs de l'économie**
- SECTION 2 P.235 **Développer les grands équipements et services structurants**
- SECTION 3 P.237 **Améliorer les conditions de déplacement à longue distance**
- SECTION 4 P.241 **Développer le tourisme sous toutes ses formes**
- SECTION 5 P.257 **Irriguer l'ensemble des territoires et des populations par les réseaux numériques**

Pour conforter les moteurs de son développement dans le respect des enjeux de développement durable et préserver son attractivité métropolitaine, la région grenobloise souhaite :

- conforter l'ensemble des moteurs de son économie (économie productive, économie présentielle, attractivité résidentielle et touristique, « écosystème » de l'innovation et transferts de technologie) ;
- développer les grands équipements et services structurants ;
- améliorer les conditions de déplacement à longue distance ;
- développer le tourisme sous toutes ses formes et permettre la réalisation d'unités touristiques nouvelles (UTN).

DOO PARTIE

3

SECTION

1

**Conforter l'ensemble
des moteurs de
l'économie**

3|1

Conforter l'ensemble des moteurs de l'économie

Classée parmi les **12 principales aires métropolitaines nationales**, la région grenobloise dispose d'une **économie attractive**, se caractérisant par le rôle moteur du triptyque local associant **recherche, université et haute technologie** et de **nombreuses fonctions métropolitaines** situées principalement dans le cœur de l'agglomération grenobloise et sur quelques espaces et pôles de périphérie.

Mais son économie est également **très diversifiée**, avec une place encore importante pour les **activités productives**, allant de la chimie aux puces électroniques.

Orientations

En complément des orientations formulées en matière de déplacement, d'habitat, de tourisme et de commerce, quatre orientations de politique générale sont formulées en matière d'économie.

■ Pérenniser et développer l'économie productive

Pour permettre le développement de l'économie productive, en s'appuyant sur les spécificités locales, les collectivités veilleront à prévoir dans les documents d'urbanisme locaux des espaces adaptés, en qualité, quantité et localisation.

■ Faciliter le développement de l'économie présentielle* et la répartir de manière plus équilibrée.

Les collectivités veilleront à prévoir les espaces nécessaires pour renforcer, densifier et diversifier les activités et les emplois présentiels, et tout particulièrement dans les secteurs périphériques à la Métro et au sein des espaces urbains.

■ Renforcer l'attractivité résidentielle et touristique de la région grenobloise

Les documents d'urbanisme locaux veilleront également à préserver les espaces nécessaires au développement du tourisme de montagne, naturel et urbain, ainsi qu'au renforcement des aménités urbaines les plus qualitatives et attractives ; mieux attirer, retenir et faire circuler les flux financiers liés aux dépenses effectuées localement par les visiteurs, les résidents et les entreprises.

■ Conforter l'écosystème grenoblois de l'innovation et les transferts de technologies

Les collectivités veilleront aussi à prévoir les espaces et les conditions permettant de renforcer les capacités d'innovation des territoires et favoriser l'émergence d'outils permettant le brassage, la rencontre et « l'hybridation » des groupes sociaux locaux (chercheurs, entrepreneurs, artistes, ingénieurs, élus, groupes sociaux, etc.).

* L'économie présentielle concerne les entreprises tournées vers la production de biens et de services qui sont principalement vendus aux habitants et aux visiteurs de la région grenobloise.

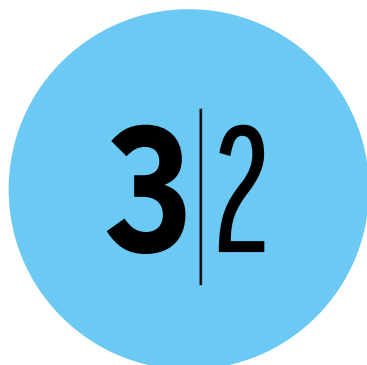
DOO PARTIE

3

SECTION

2

**Développer
les grands équipements
et services structurants**



Développer les grands équipements et services structurants

Les grands équipements et services structurants répondent à la fois aux besoins des populations et contribuent au rayonnement et à l'attractivité du territoire ; préserver, pour chacun de leurs maîtres d'ouvrage respectifs, les conditions et les moyens de les améliorer et de les développer, est donc une mission importante du SCoT.

Orientations

La région grenobloise veut encore améliorer les conditions et les moyens permettant de renforcer son offre en matière de grands équipements et de services structurants, qu'ils remplissent des fonctions métropolitaines (tel le Campus universitaire, le CHU...), ou des fonctions de desserte plus locales à l'échelle de chacun des secteurs de la région grenobloise.

Cette orientation concerne tous les types d'équipements et de services structurants nécessaires aux

populations et au rayonnement de la région grenobloise, comme par exemple, les grands équipements et services concernant :

- l'enseignement supérieur (universités, grandes écoles...), la recherche... ;
- la santé (centres hospitaliers, cliniques...) ;
- la culture, le sport, la justice... ;
- les équipements de desserte aéroportuaire et ferroviaire... ;
- les grands services de l'État, de la Région, du Département et des collectivités locales...

Objectifs

Pour respecter cette orientation générale :

1 Les grands équipements et services métropolitains, bien que fréquemment localisés au centre du grand bassin de vie, peuvent également s'implanter, selon leurs caractéristiques et leur rayonnement, dans chacun des territoires, au bénéfice de l'ensemble.

2 Les grands équipements et services qui desservent et structurent chacun des secteurs, s'implanteront, en priorité dans leurs pôles les plus structurants (villes centres, pôles principaux et pôles d'appui) ; les équipements et services de proximité pourront également s'implanter dans les pôles secondaires et locaux, selon leurs caractéristiques particulières et les territoires qu'ils doivent desservir.

3 Les documents d'urbanisme locaux prendront en compte et prévoient les espaces nécessaires au développement de l'ensemble des grands équipements et services structurants existants ou prévus sur leurs territoires.

4 Les documents d'urbanisme locaux préserveront, autour des grands équipements et services existants, les espaces nécessaires à leurs éventuels besoins d'exécution et d'extension.

5 Les documents d'urbanisme locaux prévoiront des règles d'aménagement adaptés aux besoins scientifiques des grands équipements et services structurants qui les concernent.

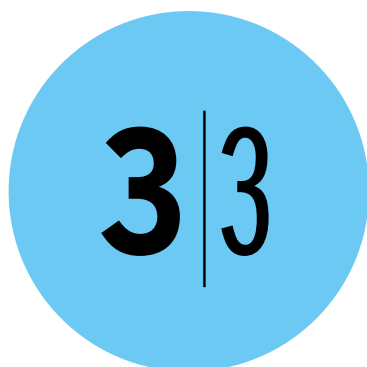
DOO PARTIE

3

SECTION

3

**Améliorer les conditions
de déplacement à longue
distance**



Améliorer les conditions de déplacement à longue distance

Orientations

En matière de grande accessibilité ferroviaire, les collectivités de la région grenobloise et les documents de planification et d'urbanisme locaux veilleront à :

- prendre en compte et accompagner la réalisation et la mise en service du projet de LGV Lyon-Turin ;
- préserver la possibilité de réaliser le projet de « nouvelle voie du Voironnais » (connexion ferroviaire directe entre le secteur de Rives et le secteur de Moirans) ainsi que de la mise à 4 voies de l'axe ferroviaire entre Grenoble et Moirans (ces projets permettant notamment d'améliorer le temps de parcours des TGV et de développer l'offre ferroviaire vers les métropoles voisines) ;
- défendre, dans le cadre de la coopération métropolitaine à l'échelle du Sillon alpin, l'amélioration du niveau de desserte ferroviaire vers l'Italie y compris avant la mise en service de la future LGV Lyon-Turin ;
- défendre, dans le cadre de la coopération métropolitaine à l'échelle du Sillon alpin, le niveau de desserte TGV de la gare de Valence (notamment pour les liaisons vers le Sud : PACA, Languedoc, Sud-Ouest, Espagne) ; l'amélioration des dessertes sur l'axe du Sillon alpin (de Valence à Grenoble, Chambéry, Annecy et Genève) ; et la mise en place de liaisons à grande vitesse directes entre les villes du Sillon alpin et le Sud de la France une fois que la ligne du Sillon alpin sera entièrement électrifiée et modernisée.

En matière de grande accessibilité aérienne, les collectivités de la région grenobloise veilleront à :

- valoriser l'aéroport de Grenoble-Isère (y compris comme site potentiel de délestage de la plateforme de Lyon Saint-Exupéry à long terme) et d'améliorer son accessibilité par les transports collectifs ;
- renforcer les liaisons en transports collectifs (bus, train) vers les aéroports de Chambéry, Lyon Saint-Exupéry et Genève.

En matière de grande accessibilité routière, les collectivités de la région grenobloise soutiendront les aménagements permettant :

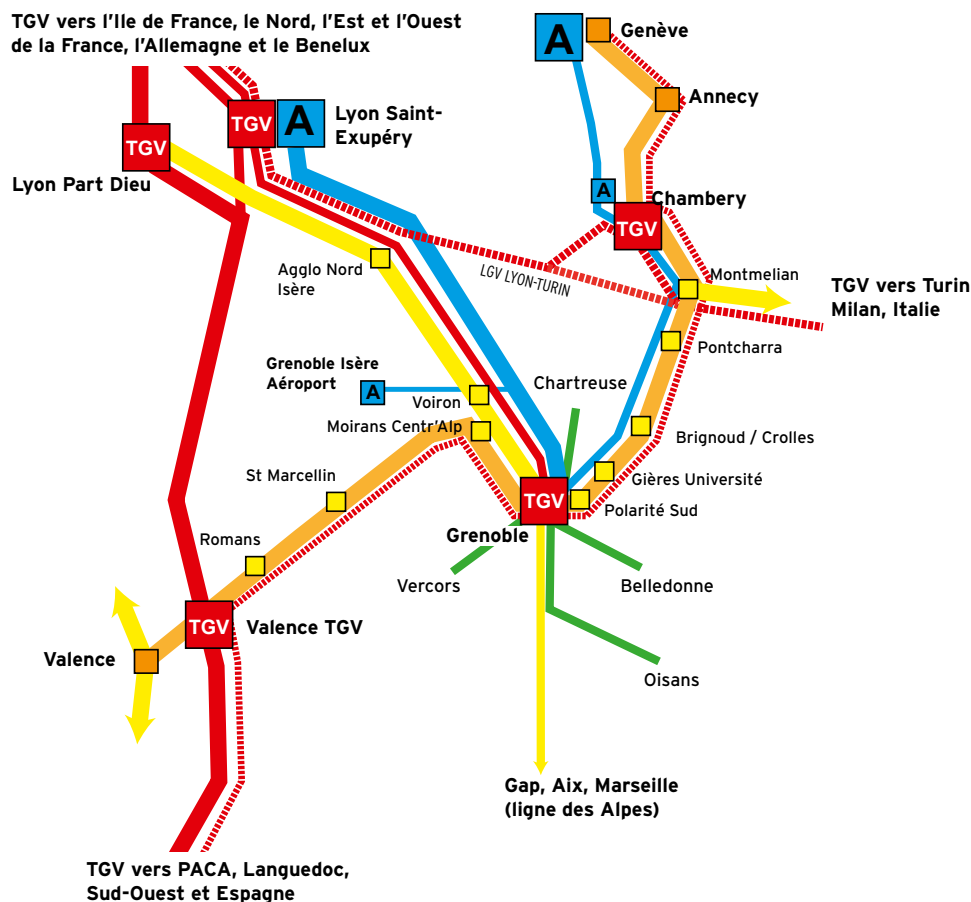
- d'améliorer les liaisons vers le sud ;
- d'améliorer les conditions d'accès et de traversée de l'agglomération grenobloise grâce au réaménagement sur place des axes autoroutiers existants, au développement des systèmes de gestion dynamique du trafic, et aux actions visant à réduire le trafic automobile pour les déplacements internes à la région grenobloise ;
- de conforter les liaisons vers les territoires limitrophes en s'appuyant sur les axes existants et sur l'amélioration ou le prolongement de l'axe de Bièvre.

En matière d'accès aux grands sites touristiques, les collectivités de la région grenobloise veilleront à :

- renforcer les liaisons en transport collectif avec les massifs (Oisans, Belledonne, Vercors, Chartreuse) et leurs ressources touristiques y compris en ayant recours à des modes innovants (câble) ;

- étudier les aménagements nécessaires et l'intérêt d'un prolongement de certaines dessertes TGV vers le sud de l'agglomération grenobloise pour faciliter l'accès aux stations touristiques de l'Oisans.

Ces orientations sont détaillées dans le schéma « Principes d'organisation de la grande accessibilité de la région grenobloise à l'horizon 2030 » ci-dessous.



Principes d'organisation de la grande accessibilité de la région grenobloise à l'horizon 2030

Conforter la grande accessibilité ferroviaire

- Valoriser les améliorations du réseau ferroviaire pour améliorer la desserte « grande vitesse » de la région grenobloise et créer des liaisons SR-GV entre le Sillon alpin et la Méditerranée
- **TGV** Conforter l'accès ferroviaire aux gares TGV de Grenoble, Lyon, Valence et Chambéry et leurs nombreuses destinations nationales et internationales
- Prévoir et accompagner l'arrivée de la future liaison Lyon-Turin (fret et voyageurs)
- Valoriser et accompagner la modernisation et l'électrification de l'axe du Sillon alpin et le développement associé de l'offre ferroviaire

- Améliorer la desserte des grands pôles économiques, des villes centre et des pôles urbains principaux par les TER Intercité
- **A** Améliorer l'accès en transport collectif vers les aéroports
- Améliorer l'accès en transport collectif vers les massifs et leurs ressources touristiques

Les objectifs relatifs à la grande accessibilité routière (gestion des autoroutes et grandes liaisons) sont décrits dans le schéma « principes d'organisation des liaisons routières à l'horizon 2030 ».

Réalisation : Agence d'urbanisme de la région grenobloise- Décembre 2012.

DOO PARTIE

3

SECTION

4

**Développer le tourisme
sous toutes ses formes**

3|4

Développer le tourisme sous toutes ses formes

La région grenobloise souhaite renforcer son économie touristique en lien étroit avec les territoires et massifs environnant (**Vercors, Chartreuse, Belledonne, Oisans**) et en filiation avec le schéma interrégional d'aménagement et de développement du massif des Alpes (SIMA), adopté en 2006 s'appuyant sur la Convention Interrégionale pour le Massif des Alpes (signée le 17 juillet 2007) ainsi que sur le Programme opérationnel interrégional du massif des Alpes (POIA) réservée aux territoires éligibles (zones de montagnes) des régions Rhône-Alpes et Provence - Alpes - Côte d'Azur, **afin de :**

- conforter l'attractivité touristique des territoires et ainsi « capter » des revenus et des dépenses venant de l'extérieur de la région grenobloise ce qui permettra de stimuler l'économie présente ;
- inciter les résidents de la région grenobloise à privilégier les pratiques locales de loisir, d'excursions et de séjours ce qui permettra par ailleurs de limiter l'évasion des dépenses en dehors du territoire ;
- contribuer à l'économie technopolitaine grâce à un tourisme d'affaires adapté aux besoins des entreprises locales.

La région grenobloise souhaite également évoluer vers un tourisme plus durable, car moins consommateur d'énergie, d'espace et de ressources naturelles, plus respectueux des territoires dans lequel il s'insère, et accessible à tous.

Elle souhaite enfin anticiper les grandes tendances qui pourront modifier l'attractivité et les pratiques touristiques sur son territoire, à commencer par le **changement climatique** qui impactera fortement l'économie des sports d'hiver notamment en moyenne montagne.

L'ensemble de ces sujets passe avant tout par **des compétences touristiques qui ne concernent pas le SCoT** (stratégie de positionnement, marketing, conception de produits, promotion, commercialisation...). Pour autant, ils nécessitent **des actions**

d'aménagement de l'espace que le SCoT se propose de traiter dans les espaces concernés (espaces naturels touristiques et de loisirs, espaces urbains, stations de ski...). À ces fins, le DOO identifie plusieurs sujets sur lesquels il émet des orientations, objectifs et recommandations en lien avec les documents d'urbanisme locaux :

- la stratégie de développement de l'offre touristique notamment pour les espaces de montagne et les stations de sport d'hiver ; les loisirs de plein air dans l'ensemble des territoires de la région grenobloise ; le tourisme urbain et patrimonial ; le tourisme d'affaire et de séminaire ; et les conditions d'accès aux sites touristiques ;
- la rénovation et la diversification de l'offre d'accueil et d'hébergement ;
- la réalisation des UTN (Unités touristiques nouvelles).



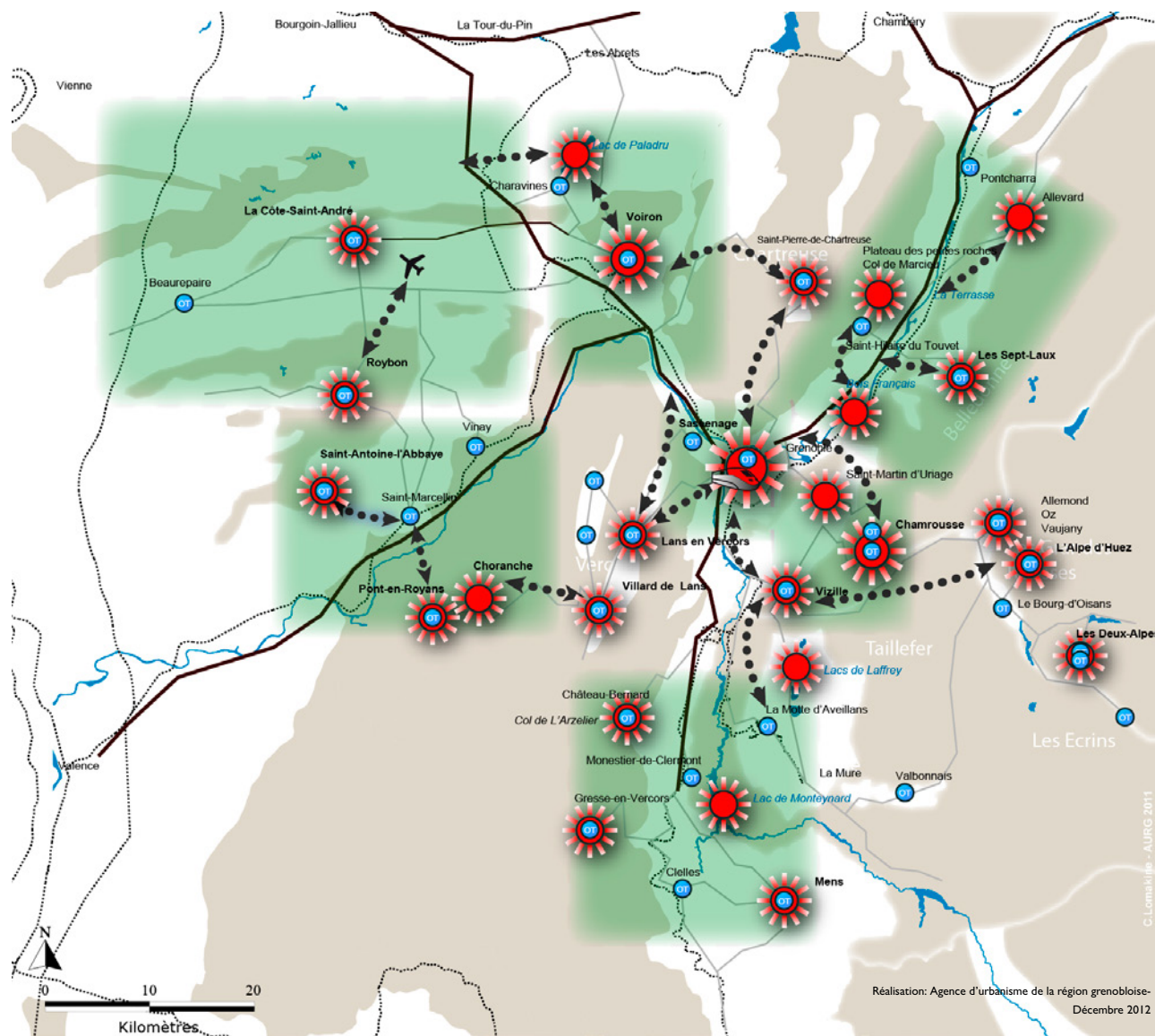
Mettre en place une stratégie globale et coordonnée de développement de l'offre touristique

Orientations

Les politiques publiques et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- **créer ou conforter les pôles touristiques et de loisirs structurants** de la région grenobloise tout en intégrant leur fonctionnement et leur rayonnement dans l'organisation territoriale de la région grenobloise notamment en matière de renforcement de l'organisation des centralités (équipements, hébergements, commerces et services associés) ainsi que des accès et dessertes en transports collectifs ;
- **renforcer les destinations-phare et les pôles d'attraction forts** de chaque territoire ;
- **investir dans le tourisme d'été et d'intersaison** : thermalisme, tourisme culturel et patrimonial, tourisme rural et familial (essentiels pour conserver, entretenir et valoriser le paysage, le patrimoine et le petit patrimoine dans tous ses aspects), lacs et plans d'eau, etc. ;
- **conforter l'activité thermique** (avec plusieurs axes : thermal médical, « mieux-être ») **par le réaménagement et la modernisation de l'offre des stations d'Uriage et Allevard**, en bénéficiant des atouts du massif de Belledonne (activités événementielles et culturelles, tissu associatif) ;
- **renforcer les activités offertes autour des lacs (Paladru, Monteynard)** et, plus largement, autour des plans d'eau et des cours d'eau ;
- **répondre aux enjeux de rénovation des formes d'hébergement obsolètes** (notamment l'hôtellerie traditionnelle, les centres de vacances, certains parcs de résidences secondaires en particulier dans les stations, etc.) ;
- **permettre le développement des activités de sport d'hiver tout en anticipant l'évolution et la diversification des activités offertes dans les stations de ski** pour leur permettre d'évoluer vers un « tourisme 4 saisons » ;
- **améliorer les conditions d'accès par les modes alternatifs** à l'automobile vers les principaux sites touristiques et espaces de loisirs ;
- **renforcer le tourisme urbain et patrimonial**
- **permettre le développement de nouvelles UTN** (unités touristiques nouvelles), essentiellement pour assurer la modernisation et la diversification des installations touristiques existantes situées dans le périmètre d'application de la loi montagne qui doivent pouvoir poursuivre leur développement. Les modalités de développement des UTN sont décrites en section 3.4.3.

Certaines orientations sont illustrées sur la carte en page suivante.



Principales orientations pour une stratégie globale et coordonnée de développement de l'offre touristique

- Territoires constitutifs du SCoT
 - Améliorer le fonctionnement des activités et des loisirs de plein air
 - Encourager les activités touristiques et de loisirs diversifiées
- Pôle touristique et de loisirs structurant à conforter ou à créer
- Présence d'un office de tourisme
- Améliorer les conditions d'accès par une offre performante OT

Recommandations

Le SCoT identifie le partage des compétences entre les secteurs et les territoires comme un point fort du développement touristique futur. Chaque territoire a son propre positionnement touristique mais certaines questions sont communes, comme le montre

la carte ci-contre. Une problématique de développement touristique sur un territoire doit être réfléchi non seulement en fonction du potentiel propre au territoire mais aussi en prenant en compte les réflexions et projets des autres territoires du SCoT.

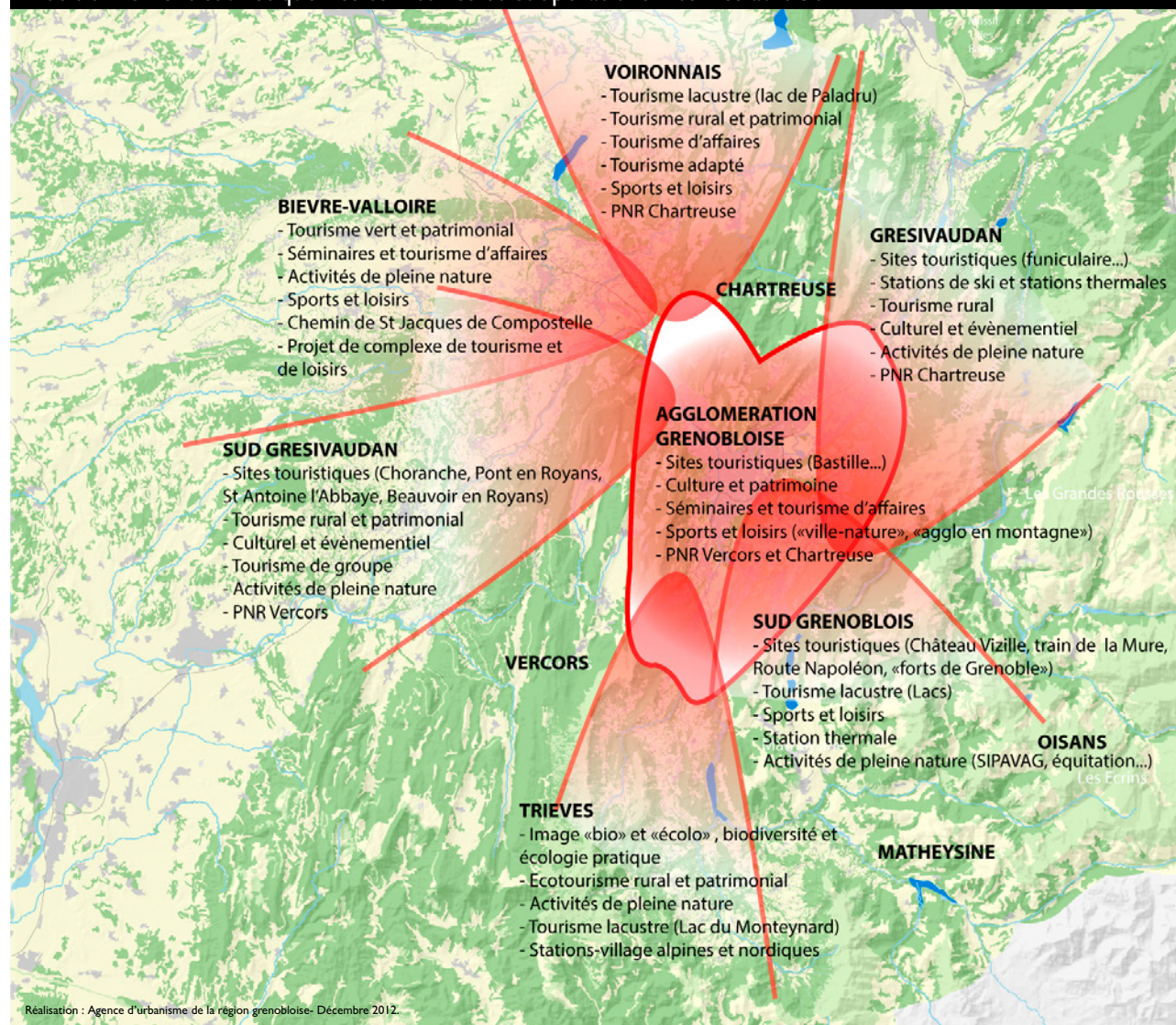
Pour conforter l'économie touristique, le SCoT recommande aux collectivités territoriales et aux documents d'urbanisme locaux de :

- renforcer les liens avec les acteurs du tourisme ;
- renforcer les liens entre les espaces urbains et leur environnement naturel et montagnard ;
- renforcer les solidarités et les liens entre les territoires du SCoT mais aussi avec les territoires voisins (Vercors, Chartreuse, Oisans notamment) qui, grâce à leur proximité avec la région grenobloise, contribuent pleinement à son image et son rayonnement touristique tout en bénéficiant de sa clientèle de proximité

et de ses infrastructures d'accès ;

- renforcer les complémentarités entre les politiques publiques qui contribuent à l'attractivité touristique (déplacements, culture, mise en valeur des paysages et du patrimoine, etc.) ;
- engager une réflexion prospective sur l'avenir des stations de ski qui sont des locomotives touristiques mais dont les activités sont aujourd'hui soumises à de profonds bouleversements ;
- initier et soutenir les formes émergentes de tourisme, comme l'itinérance.

Positionnement touristique des territoires et coopérations internes au SCoT



3|4|1|1 ● Conforter le potentiel économique des stations de sports d'hiver

tout en diversifiant l'attractivité touristique des espaces

de montagne pour y favoriser l'émergence d'un « tourisme 4 saisons »

L'équilibre économique des stations repose sur la fréquentation par la clientèle qui dépend de l'offre d'hébergement, de l'attractivité du domaine skiable et des prestations et autres services et activités proposées.

Dans cette logique, le domaine skiable est le principal catalyseur d'activités économiques pour la station, souvent le premier employeur. Il permet ainsi le maintien d'une population permanente pour les territoires de montagne.

Orientations

Les collectivités territoriales, les gestionnaires de domaines skiables et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

■ **conforter le potentiel économique des sports d'hiver et des principaux domaines skiables alpins** de la région grenobloise (Chamrousse, les 7 Laux, le Collet d'Allevard, stations-village...) en permettant les investissements nécessaires au maintien de leur attractivité : sécurisation de l'enneigement par la neige de culture en compatibilité avec les ressources en eau du territoire, restructuration des domaines skiables, renouvellement des remontées mécaniques, etc. ;

■ **favoriser la diversification des activités touristiques dans ces stations et, plus large-**

ment, dans les espaces de moyenne montagne pour favoriser l'émergence d'un « tourisme 4 saisons » ;

■ **favoriser l'ancrage et l'intégration des stations de sport d'hiver dans leur territoire ;**

■ conforter, dans la lignée des procédures contractuelles engagées entre le Conseil général et les stations, les actions de diversifications engagées en matière de :

- traitement qualitatif de l'urbanisme ;
- d'augmentation des activités estivales et hivernales complémentaires au ski en lien avec l'espace valléen ;
- de requalification de certains sites dégradés ;
- de réhabilitation du parc immobilier pour remédier à l'obsolescence.

Recommandations

Les collectivités territoriales sont invitées à anticiper **l'évolution de l'immobilier touristique**, qui est un sujet de préoccupation et doit faire l'objet d'une réflexion collective. De même, les communes doivent tout faire pour adapter les structures et équipements touristiques aux **exigences écologiques**.

Afin de sécuriser leur enneigement par la neige de culture en compatibilité avec les ressources en eau, les collectivités territoriales et gestionnaires de domaines skiables sont invités à respecter les Schémas de conciliation de la neige de culture et de la ressource en eau, avec les milieux et les autres usages existants (notamment du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Drac Romanche concernant les domaines skiables de Chamrousse et de Gresse-en-Vercors) ou à venir.

3|4|1|2 ● Développer les activités et loisirs de plein air dans l'ensemble des territoires de la région grenobloise

Les activités de pleine nature seront confortées car elles sont susceptibles :

- de contribuer à la qualité du cadre de vie et des conditions d'accueil touristique ;
- d'avoir un effet multiplicateur en termes de retombées socio-économiques locales. Elles représentent en effet une opportunité pour les territoires d'attirer des visiteurs, des pratiquants, des touristes qui vont consommer sur place, avec des retombées indirectes à ne pas négliger : hôtellerie, restauration, artisanat, agritourisme ;
- de réduire les besoins de déplacement liés à la pratique de loisirs et d'activités de plein air grâce à la proximité entre espaces naturels et espaces urbains.

Les activités de pleine nature sont aussi un moyen de valorisation des espaces naturels et agricoles. La région grenobloise bénéficie de richesses naturelles, d'un réseau des sites « espaces naturels sensibles », de connexions d'intérêt écologique, qui doivent aussi être valorisés auprès des habitants et des touristes.

Orientations

Les collectivités territoriales et documents d'urbanisme locaux veilleront à :

■ améliorer les conditions d'accueil et de fréquentation pour tous les publics. Une attention particulière sera portée aux services d'accompagnement (accessibilité, stationnement, signalétique, points d'eau,

toilettes...)

■ développer les activités de pleine nature tout en évitant de dégrader les milieux agricoles et naturels supports de ces activités et en recherchant une cohabitation réussie entre pratiques sportives de nature, protection de l'environnement et autres usages des espaces.

Recommandations

1 Pour le développement des activités de pleine nature, les collectivités territoriales sont invitées à s'appuyer sur le PDESI (Plan départemental des espaces, sites et itinéraires) mis en place par le Conseil général. Ce plan cherche à pérenniser les différents sites de pratique, en appréhendant les enjeux environnementaux (tenir compte des milieux naturels fragiles), et les enjeux économiques et touristiques (associer et valoriser les activités économique-touristiques concernées : hébergeurs, restaurateurs, loueurs de matériel, professionnels de l'encadrement sportif...).

2 Les collectivités territoriales sont invitées à anticiper les tendances qui commencent à avoir un impact dans les pratiques d'activités de pleine nature : multiplication des pratiques émergentes et non organisées par un opérateur, tendances au « fun » mais parallèlement aspirations à la découverte et à l'évasion, nouvelles règles d'organisation du temps de travail qui brouillent les limites entre travail et loisirs, multiplication des sorties à la journée favorisant les pratiques de type promenade face à la randonnée proprement dite, mais aussi montée en puissance de l'itinérance pédestre, vieillissement général de la population et des profils des pratiquants... sont autant de paramètres à intégrer dans la panoplie d'activités de pleine nature à offrir sur les territoires de la région grenobloise.

3|4|1|3 ● Développer le tourisme urbain et patrimonial

Objectifs

Pour favoriser le développement du tourisme urbain et patrimonial, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme devront :

1 Protéger et valoriser les éléments emblématiques de la région grenobloise et leur environnement direct pour leur intérêt patrimonial, historique,

architectural et culturel ; en cohérence avec les orientations et objectifs définis dans la section 2.1.4 de la partie 2 du DOO.

2 Promouvoir des aménagements d'espaces publics de qualité et adaptés aux standards contemporains et aux nouvelles pratiques.

Recommandations

Pour favoriser le développement du tourisme urbain et patrimonial, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme et de planification veilleront à :

- protéger et valoriser les éléments emblématiques de la région grenobloise et leur environnement direct pour leur intérêt patrimonial, historique, architectural, paysager et culturel (en lien avec les orientations et objectifs définis dans la partie 2 du DOO) ;

- coordonner les incontournables et lourds investissements en matière d'équipements touristiques structurants et de structures d'accueil (hébergement hôtelier notamment) ;

- favoriser l'émergence des lieux culturels appropriables pour stimuler la créativité locale qui peut avoir des effets bénéfiques sur la fréquentation ;

- intégrer le développement du tourisme patrimonial et urbain dans les autres documents-cadre ou procédures qui touchent à l'aménagement du territoire (PDU, PLU, charte paysagère et architecturale).

3|4|1|4 ● Renforcer le tourisme d'affaires et de séminaires

Recommandations

Pour favoriser le développement du tourisme d'affaires et conforter ainsi le rayonnement de la région grenobloise, les collectivités territoriales et les documents de planification et d'urbanisme locaux sont invités à :

- mettre en avant la proximité des grandes infrastructures de transport (TGV, aéroport) ;

- rechercher des structures d'accueil et des complexes adaptés à ce type de tourisme ;

- mettre en adéquation l'offre d'hébergement avec la clientèle visée, ce qui passe notamment par une amélioration qualitative et quantitative du parc hôtelier ;
- miser sur l'effet d'entraînement des fonctions métropolitaines de la région grenobloise ;
- miser sur la complémentarité entre tourisme d'affaires et tourisme d'agrément ; et aussi sur la complémentarité entre tourisme urbain, tourisme alpin et tourisme rural ;
- pour l'agglomération grenobloise : miser sur le niveau d'équipement et d'accueil de structures nouvelles ou requalifiées (téléphérique et site de la Bastille, Stade des Alpes, centre des congrès, Alpexpo, Halles Neyrpic...) ; et mettre en lien le tourisme d'affaires avec les fonctions métropolitaines de Grenoble (Université-Recherche-Technologie), mais aussi avec ses grands événements culturels, sportifs, économiques... ;
- pour les autres secteurs de la région grenobloise, jouer sur une image de tourisme de séminaire reposant sur la qualité du cadre naturel et de l'environnement pour s'imposer face à la concurrence.

3.4.1.5 ● Améliorer les conditions d'accès aux sites touristiques

Les AOT (autorités organisatrices de transport) sont incitées à promouvoir de nouvelles mobilités touristiques et de loisirs. Le « tourisme sans voiture » sera peut-être demain un produit d'appel et de compétitivité majeur.

Orientations

Les collectivités et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :

- limiter la dispersion des hébergements et équipements touristiques et à les localiser à proximité des noyaux urbains existants ou des arrêts de transports ;
- améliorer l'accessibilité aux grands sites et espaces de tourisme et de loisirs ainsi que des principaux espaces naturels de loisirs par les modes alternatifs à l'automobile ;
- améliorer les liaisons en transports collectifs vers les grands sites et espaces de tourisme et de loisirs depuis les gares (TGV et TER) et les aéroports ;
- favoriser l'usage des modes actifs pour l'accès et les déplacements internes aux grands sites et espaces de tourisme et de loisirs ainsi qu'aux espaces naturels de loisirs.

Recommandations

Les collectivités locales et les AOT sont invitées à :

- élaborer des plans de mobilité touristiques pour les grands sites et espaces de tourisme et de loisirs ainsi que pour les principaux espaces naturels de loisirs ;
- intégrer le déplacement comme une composante à part entière du produit touristique ;
- développer les services à la mobilité (comme la location de vélo, l'auto-partage ou le covoiturage) dans les gares ou stations de transport collectif situées à proximité des principaux sites touristiques et espaces naturels de loisirs ;

■ améliorer la connexion entre d'une part, les dessertes ferroviaires et les principales lignes de transport collectif urbain ou interurbain et, d'autre part, les lignes régulières ou les services de transport à la demande permettant l'accès aux sites touristiques ;

■ adopter des modes de transports innovants (comme le transport par câble, qui peut relever selon son importance de l'application des dispositions

de l'article R.145-3 du Code de l'urbanisme) pour l'accès aux sites touristiques de montagne ;

■ envisager une régulation de l'accès en voiture et/ou une priorité de circulation des transports collectifs pour l'accès aux principaux sites touristiques (en particulier les principales stations de ski) notamment pendant les périodes de pointe.



Rénover et diversifier l'offre d'accueil et d'hébergement

Orientations

■ **Pour répondre aux besoins d'hébergement, les collectivités territoriales veilleront à privilégier :**

- **une optimisation de l'usage des hébergements existants ;**
- **la rénovation et la requalification de la part vieillissante du parc d'hébergement touristique.**

Le développement de nouveaux hébergements pourra être envisagé, pour répondre aux besoins que le parc existant (même requalifié) ne peut pas satisfaire, pour susciter de nouveaux séjours ou pour développer un type d'offre inexistant et qui complète l'attractivité du territoire.

La localisation des nouveaux hébergements touristiques respectera l'ensemble des orientations et objectifs du SCoT.

■ **Pour diversifier l'offre d'hébergement, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à :**

- **maintenir et renforcer la capacité d'hébergement diffuse dans le territoire** notamment en encourageant le développement et la modernisation des gîtes ruraux, chambres d'hôtes, gîtes d'étape et de séjour, refuges, centres de vacances et autres structures liées au tourisme social ;
- **limiter le développement du parc hôtelier aux abords des échangeurs autoroutiers et dans les espaces dédiés aux activités économiques** (sauf si elle répond majoritairement aux besoins d'hébergement liés à l'espace économique).

Recommandations

1 Concernant la localisation des nouveaux hébergements touristiques, les collectivités territoriales et documents d'urbanisme locaux sont invités à privilégier l'optimisation de l'usage des tènements qui accueillent déjà de l'hébergement (par exemple au travers d'opérations de démolition-reconstruction) ; si impossibilité, les nouvelles constructions seront localisées en continuité immédiate de l'existant. Ces nouveaux hébergements sont à privilégier dans les « espaces potentiels du développement », en respectant des exigences d'insertion paysagère et environnementale.

2 Pour diversifier l'offre d'hébergement, les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme locaux sont invités à :

■ **combler les manques identifiés sur certains segments de l'hébergement touristique**, en tenant compte du potentiel de la demande et de la spécificité de chaque destination touristique ;

■ **rechercher une montée en qualité** pour tous les types d'hébergement ;

■ **maîtriser le développement du parc de résidences secondaires**, notamment dans les stations de ski, en favorisant :

- la diversification qualitative du parc d'hébergement touristique ;
- la réhabilitation du parc existant, notamment sur le plan énergétique ;
- le développement de la location touristique dans le parc existant et la mobilisation des « lits froids » des résidences secondaires qui, fermées la plus grande partie de l'année, ne sont plus accessibles, ce qui conduit les opérateurs à construire de nouveaux lits alors qu'un stock important n'est pas utilisé ;

■ **favoriser les formes d'hébergement sociales et financièrement accessibles** afin de permettre à chacun de visiter et de pratiquer ses loisirs en bénéficiant de conditions d'accueil selon ses envies et ses moyens ;

■ **préserver l'hôtellerie traditionnelle** qui doit progresser sur le plan qualitatif et environnemental en prenant en compte de nouveaux standards de qualité et faire face à la concurrence de l'hôtellerie implantée dans les zones d'activités ou près des échangeurs autoroutiers ;

■ **favoriser l'installation d'un établissement hôtelier 4 étoiles** dans l'agglomération grenobloise pour contribuer à renforcer l'image de la destination grenobloise, notamment à l'international ;

■ **favoriser la modernisation et la mise aux normes (sécurité, accessibilité) des centres de vacances et autres structures d'hébergement liées au tourisme social ;**

■ **accompagner l'évolution des hébergements de plein air (camping)** en permettant le développement des hébergements locatifs de nouvelle génération (habitation légère de loisirs, mobile home, bungalows, lodges, tentes meublées, chalets cabanes dans les arbres) tout en veillant tout en veillant :

- à préserver un nombre minimal d'emplacements nus aménagés ;
- au respect de critères qualitatifs : qualité d'insertion paysagère et environnementale ;

■ **améliorer la conception des hébergements touristiques et leur intégration dans les sites.**

3|4|3

Permettre la réalisation des Unités Touristiques Nouvelles (UTN)

Dans les communes classées en zone de montagne, (cf. carte ci-contre), les opérations d'aménagement et de construction liées au tourisme doivent s'inscrire dans le cadre d'Unités Touristiques Nouvelles Communes ou parties de communes soumises à l'application de la loi Montagne

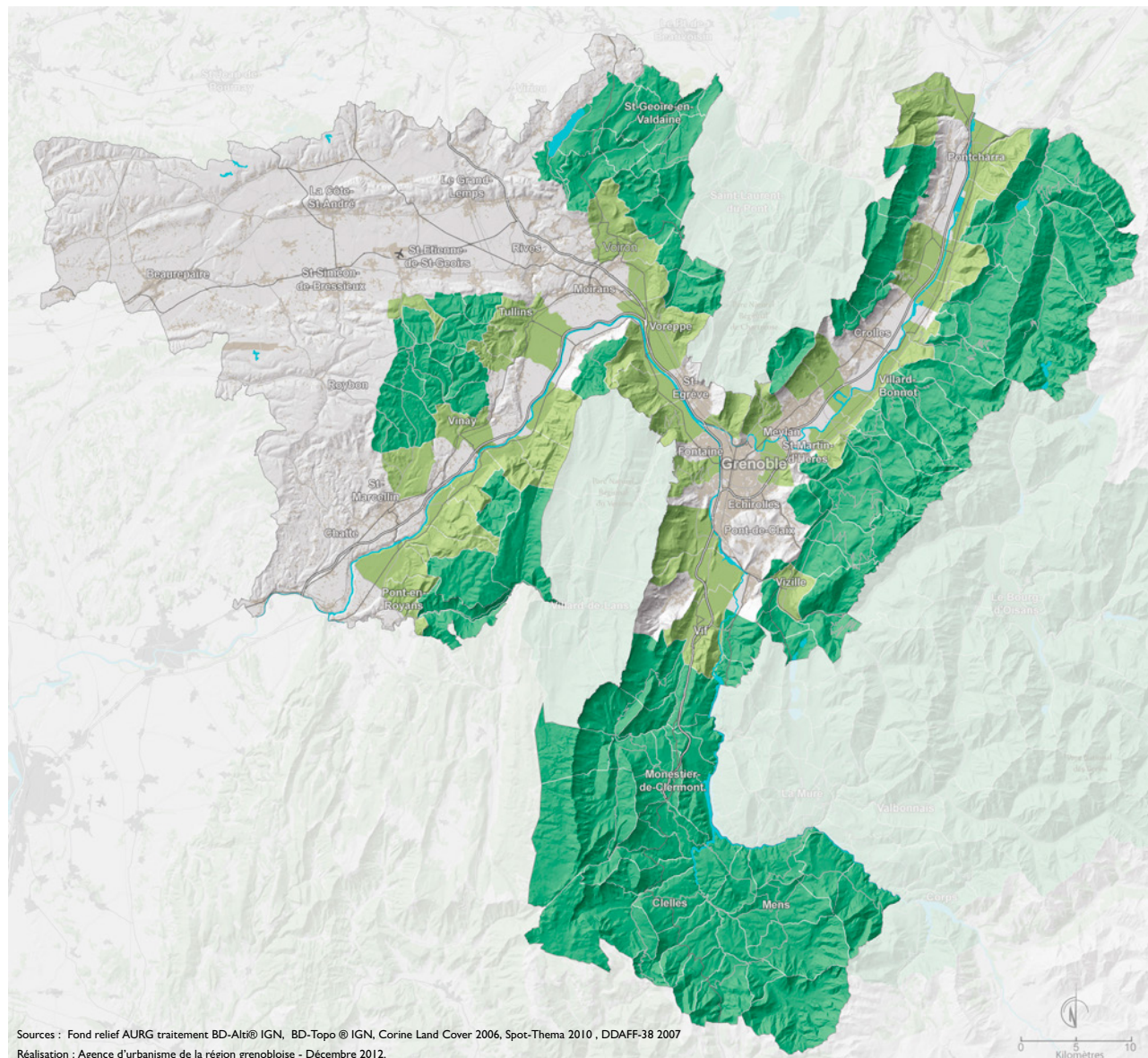
Seules les UTN de niveau départemental pourront être réalisées dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT selon les natures et principes d'implantation décrits dans les orientations de cette sous-section du DOO (selon l'article L.122-I-10). Ces projets ne seront soumis à aucune instruction ou vérification en dehors des procédures habituelles d'instruction de demande de permis de construire, de dossier loi sur l'eau... au niveau communal. La responsabilité de la décision sera de la compétence du maire. Le SCoT appuie l'instruction des projets au niveau intercommunal pour les EPCI qui ont compétence tourisme ou qui souhaitent partager à une échelle plus large les projets d'UTN.

Les potentielles UTN de massif, pour être intégrées, devront faire l'objet d'une modification ou d'une révision du SCoT. Pour elles, le PADD présente les grandes options de développement touristique dans lesquelles viendront s'inscrire de futurs projets touristiques par modifications successives, en application de l'article L.145-12 du Code de l'urbanisme

qui précise que « lorsqu'un projet d'unité touristique nouvelle concerne un territoire couvert par un schéma de cohérence territoriale ou un schéma de secteur approuvé et que ce schéma n'en prévoit pas la création, le représentant de l'État dans le département peut, à la demande de la commune ou du groupement de communes concerné et après avis de la commission spécialisée du comité de massif, demander la modification du schéma ».

Le SCoT définit les natures de projet et les orientations permettant d'encadrer les projets touristiques et de loisirs au regard de la prise en compte des enjeux :

- paysagers ;
- de préservation de la biodiversité ;
- de gestion et de protection des ressources en eau ;
- d'énergie ;
- de déplacements ;
- de réhabilitation, de diversification et de développement des hébergements touristiques ;
- de développement économique.



Communes soumises à l'application de la loi Montagne en 2007

- Total (99 dans le périmètre de la RUG - 180 en Isère)
- Partiel (48 dans le périmètre de la RUG - 49 en Isère)

Orientations

Les natures de projets d'aménagement et de construction liées au tourisme entrant dans le champ d'application des UTN de niveau

départemental et pouvant être réalisées dans le cadre des orientations du SCoT, sont les suivantes :

L'hébergement touristique et l'équipement touristique sur une SHON supérieure à 300 m² (hors secteur urbanisé ou hors secteur constructible situé en continuité de l'urbanisation) ;

- La création, l'extension ou le remplacement de remontées mécaniques ;
- L'aménagement de terrains de camping

comprenant plus de 20 emplacements (hors secteur urbanisé ou hors secteur constructible situé en continuité de l'urbanisation) ;

- La création de refuges de montagne mentionnés à l'article L.326-I du Code du tourisme ou leur extension sur une SHON supérieure à 100 m² (hors secteur urbanisé ou hors secteur constructible situé en continuité de l'urbanisation).

Objectifs

Ces projets devront respecter les principes d'implantation fixés ci-dessous :

1 De manière générale, les projets visant à améliorer l'offre pour les activités neige et pour le tourisme de nature en été seront prioritairement envisagés **dans une optique de requalification des installations touristiques. Ils devront par ailleurs être en adéquation avec les ressources naturelles.**

2 En matière de paysage, les opérations d'aménagement touristique et de loisirs **devront veiller à respecter et valoriser le cadre de vie et les sites** les accueillant qui peuvent être sensibles visuellement, notamment s'agissant de projets qui peuvent se localiser hors secteur urbanisé ou hors secteur constructible situé en continuité de l'urbanisation.

Les **vues emblématiques** de la région grenobloise constituent des caractères importants pour la compréhension et l'identité du territoire. **Certains sites et bâtiments** ont également ce même rôle pour la région grenobloise ; le **patrimoine vernaculaire** participe aussi pleinement à l'identité du territoire.

Dans ces situations, les projets touristiques et de loisirs devront donc être en accord avec les orientations et objectifs établis dans les sections 1 et 2 de la partie 2 du DOO afin de ne pas dénaturer le site d'implantation. **Les documents d'urbanisme locaux et l'architecture des projets devront porter ces préoccupations** : arrêt de l'urbanisation en ligne de crête, intégration dans le site, travail

sur l'implantation, aspect extérieur, volume et hauteur, qualité architecturale des constructions, proximité des voies d'accès, limitation des nuisances pour le voisinage, économie d'énergie.

3 En matière de préservation de la biodiversité, les opérations d'aménagement touristique et de loisirs devront rechercher une moindre perturbation des zones de richesses et de continuités biologiques identifiées dans la TVB et intégrer pour cela les orientations et objectifs établis dans les sections 1 et 2 de la partie I du DOO.

La fréquentation touristique et de loisirs est autorisée dans les réservoirs de biodiversité si seulement les projets ne compromettent pas la qualité ou le rôle fonctionnel de ces espaces. Pour les stations et les domaines skiables, le SCOT établit une différence entre les constructions lourdes avec artificialisation (qui sont soumises à autorisation) et les aménagements légers, les installations liées à l'exploitation du domaine skiable et des remontées mécaniques (pylônes, chalets-cabane de remontées mécaniques...) qui sont autorisés.

4 En matière de gestion de la ressource en eau, les opérations d'aménagement touristique et de loisirs devront prendre en compte l'ensemble des orientations du SCOT sur l'alimentation en eau potable, la prévention des pollutions et le traitement des eaux usées (sections 3 et 4 de la partie I du DOO) ainsi que la gestion des eaux pluviales (section 2.2.4 de la partie 2 du DOO).

Ceci concerne particulièrement les stations de ski, les installations de neige de culture, les refuges et les campings.

5 En matière de gestion de l'énergie, les opérations d'aménagement touristique et de loisirs devront rechercher des solutions économes en énergie, et avoir recours autant que possible aux énergies renouvelables (bois-énergie, solaire...).

6 En matière d'organisation des déplacements et de maîtrise du trafic automobile, les opérations d'aménagement touristique et de loisirs devront intégrer la pratique des modes doux et prévoir des solutions d'accès alternatifs à l'automobile lorsque cela est possible.

Ceci sous-entend de prêter une attention particulière à la localisation des nouveaux projets, notamment concernant les équipements, les hébergements et les campings.

7 Les opérations d'hébergement touristique (excepté hébergements de plein air, campings et refuges de montagne) devront donner la priorité :

- à la requalification des installations et infrastructures existantes ;
- au renouvellement urbain et à l'optimisation de l'usage des tènements déjà occupés par de l'hébergement touristique.

Les nouvelles constructions réalisées chercheront au maximum à se situer en continuité immédiate de l'urbanisation existante.

8 Les opérations d'aménagement touristique et de loisirs devront constituer des **outils d'action propices au développement et au rééquilibrage économique du territoire**, par les emplois qu'ils induisent localement, tant au moment de leur création (construction d'infrastructures, logements, équipements...) que durant leur mise en activité (besoin d'emploi lié au fonctionnement).

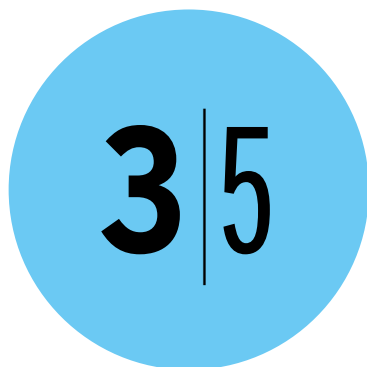
DOO PARTIE

3

SECTION

5

**Irriguer l'ensemble
des territoires
et des populations
par les réseaux
numériques**



Irriguer l'ensemble des territoires et des populations par les réseaux numériques

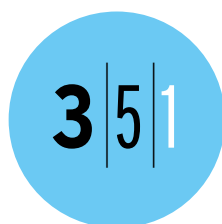
L'aménagement de la région grenobloise nécessite une ambition forte concernant le déploiement des technologies de l'information et de communication. La stratégie relative à l'aménagement numérique repose sur trois axes :

- **Développer une offre Très Haut Débit** (supérieur ou égal à 50 Mbits/s) sur l'ensemble du territoire (cf. section 3.5.1) ;
- **Intégrer la création des réseaux numériques** à très haut débit dans les documents de planification et les opérations d'aménagement (cf. section 3.5.2) ;
- **Répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises et des particuliers** en termes d'accès aux réseaux et aux services (cf. section 3.5.3).

Nota : Le schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN), dont le maître d'ouvrage est le Conseil général de l'Isère, est en cours d'élaboration. Ce document-cadre, dont la finalisation est prévue fin 2011, définira entre autres les conditions de déploiement

et de suivi des infrastructures numériques à l'échelle du département et donc du SCoT.

La bonne articulation de ce schéma départemental avec la stratégie du SCoT sera un élément essentiel pour la cohérence et l'efficacité des politiques publiques.



Développer une offre Très Haut Débit sur l'ensemble du territoire

Le développement d'un accès au réseau Très Haut Débit dans l'ensemble des communes de la région grenobloise est un objectif majeur pour un aménagement durable et équilibré du territoire. La couverture doit s'entendre à la fois en termes de population desservie, mais aussi en nombre de communes. L'action publique est essentielle pour développer l'offre de Très Haut Débit dans les espaces ruraux ou montagnards.

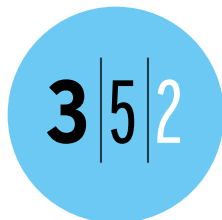
Orientations

Les politiques publiques veilleront à permettre l'arrivée, dans chaque commune, d'au moins un point d'accès au réseau Très Haut Débit. Ce point devra permettre a minima la connexion d'équipements et de services ouverts au public (mairie, école, équipements...).

Dans les secteurs non encore couverts par le Haut Débit, les politiques publiques s'attacheront à résorber les zones d'ombre. Leur passage au très haut

débit devra être envisagé dans les meilleurs délais afin d'éviter la création d'une fracture numérique entre les territoires.

Pour atteindre cet objectif de couverture générale, la mise en place de schémas locaux, en déclinaison du futur SDTAN, devront faciliter le développement du Très Haut Débit sur la totalité de la région grenobloise.



Intégrer la création des réseaux numériques à très haut débit dans les documents de planification et d'urbanisme, et dans les opérations d'aménagement

Les documents de planification sont un moyen de favoriser la cohérence entre l'ouverture à l'urbanisation et la desserte en communications électroniques.

Ils permettent d'encourager et d'encadrer le développement de ces infrastructures, au même titre que celui des autres voies de communication.

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux veilleront, à travers leurs règlements, à faciliter le déploiement des réseaux numériques, dans le respect des normes techniques et sanitaires en vigueur.

Au même titre que les infrastructures de déplacement, les TIC (Technologies de l'Information et de

la Communication) doivent être considérées comme des équipements structurants pour les territoires.

Le développement du très haut débit repose principalement sur le déploiement de la fibre optique. Les collectivités ont un rôle majeur pour favoriser ce déploiement.

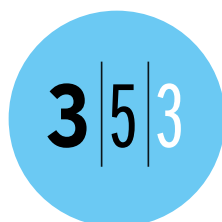
Objectifs

1 Pour l'ensemble des **travaux de génie civil** autorisés sur leurs territoires, les collectivités locales s'assureront, par l'intermédiaire de leurs documents d'urbanisme locaux, de la mise place de fourreaux permettant le passage de la fibre optique si

ceux-ci sont absents.

Ces fourreaux devront être compatibles avec les contraintes techniques de la fibre, notamment concernant le rayon de courbure minimum qui doit permettre la mise en œuvre des futurs câbles.

- 2** Lorsque ces fourreaux concernent le domaine public, les collectivités propriétaires veilleront à garder le pouvoir d'en disposer librement.



Répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises et des particuliers en termes d'accès aux réseaux et aux services

Afin de rester à la pointe de la compétitivité et de la concurrence internationale, mais aussi pour maintenir un haut niveau d'attractivité, les espaces économiques, dédiés ou en centres urbains, doivent pouvoir accéder au réseau Très Haut Débit. Cet accès concerne les espaces existants et futurs.

Orientations

Pour répondre aux besoins des entreprises :

- Le développement des communications numériques est un axe essentiel des politiques économiques à mettre en œuvre sur l'ensemble de la région grenobloise.
- Toutes les zones économiques existantes, au même titre que les espaces urbains, doivent bénéficier à termes du déploiement numérique à Très Haut Débit.
- Les sites universitaires, de recherche et développement, les parcs d'activités et les grands pôles d'équipements, les espaces accueillant des entreprises et organismes dédiés aux applications numériques, les sites accueillant des plates-formes de télétravail... doivent être équipés de manière prioritaire.

Pour répondre aux besoins des populations :

- Au-delà de la question de l'aménagement numérique du territoire (déploiement des infrastructures), les collectivités locales devront agir en faveur de la mise en place de services numériques performants (par exemple, des services administratifs en ligne) et du renforcement de leurs usages.
- L'équipement numérique des particuliers est un facteur d'attractivité résidentielle. Comme pour les espaces économiques, l'aménagement de futurs quartiers d'habitat peut nécessiter la mise en place d'équipements numériques Très Haut Débit, comme élément majeur de leurs programmes. L'accès à ces réseaux doit alors être généralisé.

Objectifs

1 Pour les futurs espaces économiques, la possibilité de connexion au réseau Très Haut débit devra être recherchée en amont de leur aménagement, dans la mesure où l'équipement Très Haut Débit constitue une plus-value pour l'installation des activités et un positionnement stratégique pour ces espaces économiques.

2 Les projets d'aménagement des nouvelles zones d'activités intégreront la couverture systématique, sauf difficultés techniques ou financières avérées, par un équipement numérique de connexion aux réseaux mondiaux adoptant les standards techniques les plus performants et permettant l'exercice du droit à la concurrence.

3 Lorsqu'elles le jugeront nécessaire à l'aménagement d'espaces économiques, les collectivités pourront conditionner l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation, à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

4 Lorsqu'elles le jugeront nécessaire à l'aménagement de nouvelles opérations d'ensemble, les collectivités locales pourront conditionner l'ouverture de ces zones à l'urbanisation à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

De la même manière, l'accès du plus grand nombre aux TIC est un objectif d'intérêt général. La fracture numérique du territoire, tant sociale que générationnelle, est un enjeu fort pour la région grenobloise.

Équilibrer et polariser
le développement
des territoires pour lutter
contre la périurbanisation
et l'éloignement des fonctions
urbaines

4

SECTION 1 P.265

S'appuyer sur une armature urbaine hiérarchisée, pour assurer un développement urbain plus équilibré et polarisé

SECTION 2 P.287

Produire une offre en logements suffisante, accessible et répartie de façon plus équilibrée, polarisée et économe en énergie

SECTION 3 P.301

Rééquilibrer et polariser l'offre commerciale en priorité dans les centres urbains mixtes

SECTION 4 P.327

Assurer un développement économique équilibré et répartir l'offre foncière en conséquence

SECTION 5 P.331

Concevoir une offre de déplacement qui contribue à une organisation plus équilibrée des territoires, améliore les fonctionnements urbains et les qualités du cadre de vie

Pour équilibrer le développement de ses territoires, résoudre les dysfonctionnements liés à la périurbanisation

(éloignement et dissociation croissante entre la localisation de l'habitat, de l'emploi, des commerces, des services et des équipements qui alimente la croissance du trafic automobile lui-même stimulé par l'accélération des vitesses de déplacement), **contribuer à limiter les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, la région grenobloise souhaite :**

- garantir son essor et sa cohésion globale, tout en favorisant l'autonomie de fonctionnement quotidien de chacun de ses bassins de vie ;
- détendre le marché immobilier et favoriser la production de logements financièrement abordables ;
- favoriser une plus grande proximité entre lieu de travail et domicile, notamment en renforçant la production de logements dans l'agglomération grenobloise et en favorisant la création d'emplois dans les secteurs périphériques ; mais aussi en accompagnant la présence et le développement des pôles d'emplois par une politique d'habitat adaptée aux besoins des actifs ;
- favoriser également une plus grande proximité entre l'habitat, les commerces, les services et équipements de la vie quotidienne ;

- améliorer les performances énergétiques du bâti et optimiser la possibilité de recourir aux énergies renouvelables ;

- inverser les tendances démographiques en cours qui conduisent les communes faiblement peuplées et équipées à accueillir une part prépondérante de l'essor résidentiel ;

- améliorer et fiabiliser le fonctionnement du système de déplacement notamment pour favoriser la réduction du trafic automobile et structurer le territoire autour des transports collectifs.

Pour cela, le SCoT définit des orientations et des objectifs relatifs :

- à l'armature urbaine et à l'organisation du développement par secteur ;
- à la production de logements et à sa localisation ;
- au rééquilibrage, à la polarisation et à la localisation de l'offre commerciale ;
- au rééquilibrage de la répartition territoriale de l'emploi et au dimensionnement de l'offre d'espaces économiques ;
- à l'organisation des déplacements.

DOO PARTIE

4

SECTION

1

**S'appuyer sur une
armature urbaine
hiérarchisée,
pour assurer un
développement urbain
plus équilibré et polarisé**






411

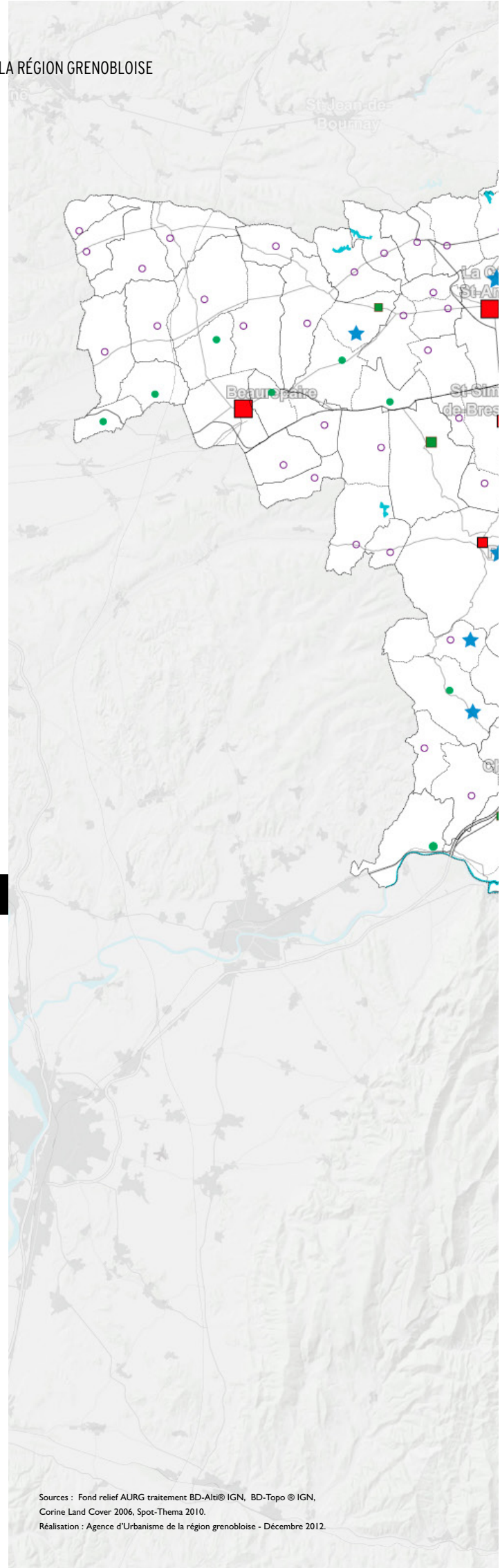
Une armature urbaine hiérarchisée pour guider la structuration du territoire et la localisation du développement futur

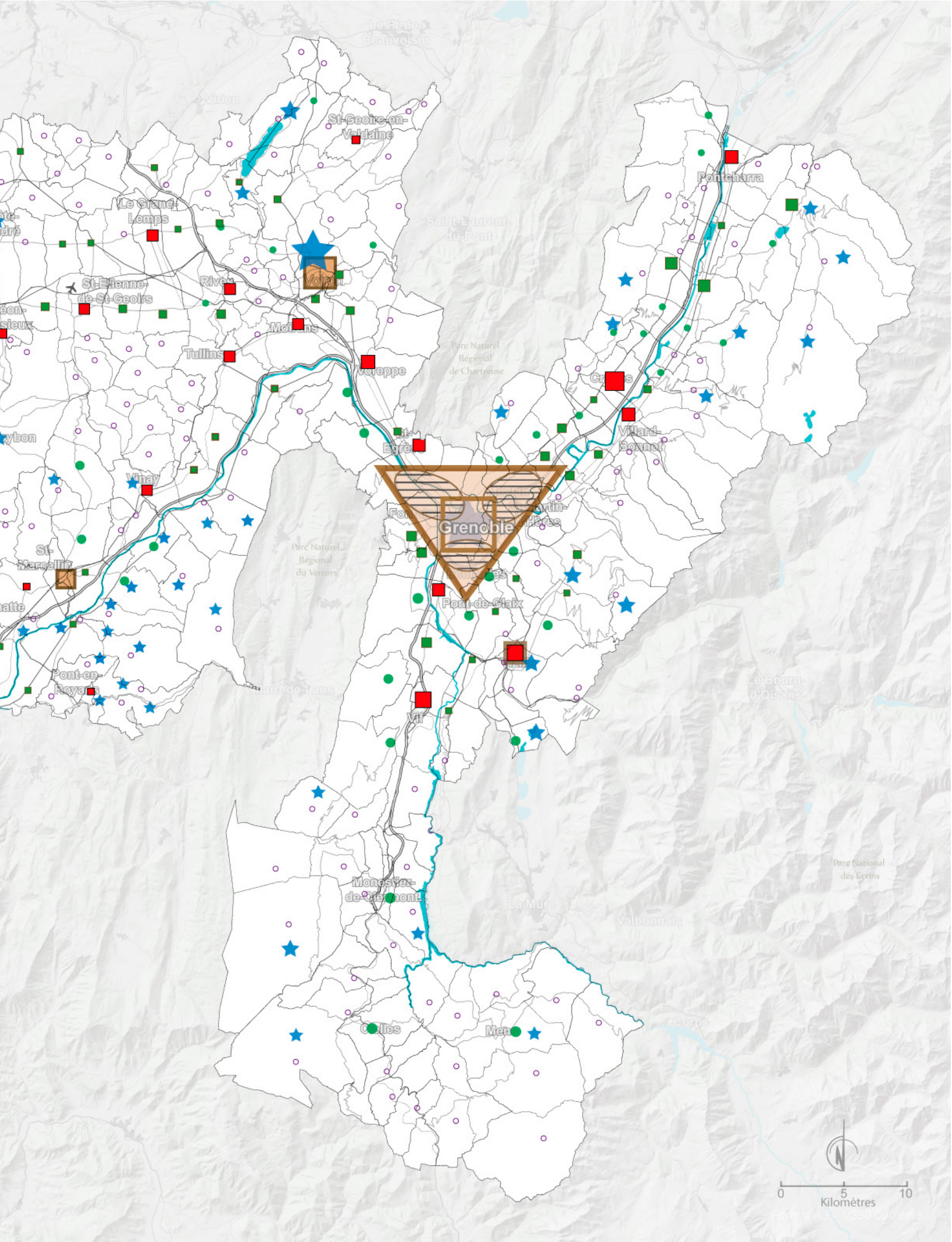
L'armature urbaine proposée par le SCoT est le résultat conjoint :

- de la situation actuelle en matière de répartition des emplois, commerces, services et équipements ;
- du projet politique affiché par les territoires et dont la mise en œuvre nécessitera des actions coordonnées pour localiser les futures fonctions de centralités (équipements, services, commerces) ainsi que les activités économiques et l'habitat en cohérence avec la stratégie définie dans le SCoT.

Carte de l'armature hiérarchisée des pôles urbains

-  Cœur d'agglomération et polarités relais
-  Ville-centre
-  Pôle principal
-  Pôle d'appui
-  Pôle secondaire
-  Pôle local
-  Pôle touristique





Orientations

1 Pour guider la structuration du territoire, la localisation du développement futur de l'habitat, du commerce et des équipements, ainsi que l'organisation des déplacements, il est défini une **« armature urbaine hiérarchisée » en plusieurs catégories :**

- La ville-centre de Grenoble, le cœur de l'agglomération grenobloise et ses polarités.
- La ville-centre de Voiron et les espaces de la centralité voironnaise.
- La ville-centre de Saint-Marcellin et son espace aggloméré.
- Les pôles principaux.
- Les pôles d'appui.
- Les pôles secondaires.

■ Les pôles locaux.

■ En plus de leur appartenance aux catégories précédentes, certaines communes sont « pôles touristiques ».

2 Pour assurer un développement urbain maîtrisé et un développement équilibré dans l'espace rural, les documents d'urbanisme locaux veilleront à dimensionner leurs capacités d'accueil pour permettre de :

- Renforcer la croissance démographique des communes les mieux dotées en emplois, commerces, services et équipements (villes-centres, pôles principaux, pôles d'appui, communes du cœur de l'agglomération grenobloise notamment).
- Modérer la croissance démographique des autres communes (pôle secondaires, pôles locaux) à un niveau leur permettant toutefois de maintenir et développer leur offre de commerces, services et équipements nécessaires aux besoins de leurs habitants.

41111 ● La ville-centre de Grenoble,

le cœur de l'agglomération grenobloise et ses polarités relais

Le cœur de l'agglomération grenobloise constitue à la fois le centre urbain principal de la région et l'espace aggloméré de la ville-centre. À cheval sur plusieurs communes il se définit par le niveau d'intensité urbaine existante et souhaitée. Il inclut ainsi Grenoble, sa « première couronne » (Échirolles, Eybens, Fontaine, Saint-Martin-d'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Sassenage, Seyssinet-Pariset, Seyssins, La Tronche) ainsi que certaines communes de « deuxième couronne » et de « troisième couronne » qui ont une forte continuité du bâti avec les précédentes, qui accueillent des grands équipements ou des grands sites économiques et qui bénéficient ou bénéficieront à court terme d'une forte desserte par les transports collectifs (Gières, Meylan, Saint-Égrève, Le Fontanil).

Le cœur de l'agglomération grenobloise se structure autour de la centralité « héritée » du centre-ville de Grenoble élargi à ses faubourgs, et des centralités « contemporaines » que sont les trois polarités relais de l'agglomération grenobloise :

- La polarité Nord-Ouest se situe à l'interface entre Grenoble et les communes limitrophes de Fontaine, Sassenage et Saint-Martin-le-Vinoux.
- La polarité Sud se situe à l'interface entre les quartiers Sud de Grenoble et les communes d'Échirolles et d'Eybens.
- La polarité Nord-Est se situe à l'interface entre les quartiers Est de Grenoble et les communes de La Tronche, Meylan, Saint-Martin-d'Hères et Gières.

Orientations

Les communes du cœur de l'agglomération grenobloise veilleront à définir une stratégie coordonnée de développement permettant aux documents d'urbanisme locaux et aux politiques et projets d'aménagement de :

■ **développer et diversifier l'offre d'habitat** pour favoriser une plus grande proximité entre logements, emplois, commerces, services, équipements et transports collectifs ;

■ **conforter l'accueil des fonctions contribuant à l'attractivité métropolitaine** dans le cadre d'une stratégie coordonnée avec les autres secteurs pour favoriser le rééquilibrage des emplois, des commerces et des grands équipements à l'échelle de la région grenobloise.

4.1.1.2 ● La ville-centre de Voiron et les espaces de la centralité voironnaise

Pour jouer son rôle de pôle d'équilibre, le Voironnais s'appuie sur la ville-centre de Voiron sur les espaces de la « centralité voironnaise » qui incluent notamment la zone d'activité de Centr'Alp et les communes de Voreppe, Moirans, Saint-Jean-de-Moirans, La Buisse et Coublevie.

Orientations

La ville-centre de Voiron constitue le socle du pôle d'équilibre voironnais à l'échelle de la région grenobloise. Elle doit être confortée dans ce rôle en particulier par la poursuite de sa politique de développement et de diversification de l'offre d'habitat, le renforcement de ses capacités d'accueil d'activités économiques (notamment tertiaires et commerciales) ainsi que l'accueil de services et équipements ayant un rayonnement élargi à l'ensemble nord-ouest de la région grenobloise.

Les communes de la centralité voironnaise veilleront à définir une stratégie coordonnée de développement permettant aux documents d'urbanisme locaux et aux politiques et projets d'aménagement de :

■ **développer et diversifier l'offre d'habitat** pour favoriser une plus grande proximité entre logements, emplois, commerces, services, équipements et transports collectifs ;

■ **conforter l'accueil des fonctions contribuant à l'attractivité métropolitaine.**

4.1.1.3 ● La ville-centre de Saint-Marcellin et son espace aggloméré

Saint-Marcellin constitue la ville-centre du Sud Grésivaudan et doit jouer pleinement son rôle de relais entre les dynamiques urbaines et métropolitaines de Grenoble et Valence.

Pour jouer son rôle de ville-centre, Saint-Marcellin s'appuie sur son « pôle aggloméré » constitué notamment par les communes de Chatte et de Saint-Sauveur.

Orientations

Les communes du pôle aggloméré de Saint-Marcellin veilleront à définir une stratégie coordonnée de développement permettant aux documents d'urbanisme locaux et aux politiques et projets d'aménagement de :

■ maintenir, développer et diversifier leur offre de commerces, de services et d'équipements, en

privilégiant notamment l'accueil de fonctions et d'équipements ayant un rayonnement à l'échelle du sud grenoblois ;

■ développer et diversifier leur offre d'habitat pour favoriser une plus grande proximité entre habitat, emplois, commerces, services et équipements.

4.1.1.4 ● Les pôles principaux

Les pôles principaux sont :

1 Soit des petites villes suffisamment peuplées et/ou suffisamment éloignées des villes-centres pour disposer d'une offre de commerces, d'emplois et de services diversifiée leur permettant de structurer un bassin de vie intercommunal. Certaines de ces petites villes peuvent également accueillir des espaces économiques importants, ayant un rayonnement à l'échelle de la région grenobloise.

2 Soit, dans les secteurs plus « ruraux », des bourgs qui structurent un bassin de vie intercommunal, par leur offre de commerces, de services et d'équipements.

3 Soit des communes incluses dans le pôle aggloméré d'une ville-centre qui viennent compléter son rayonnement en accueillant d'importantes fonctions de centralité économique, commerciale ou d'équipement.

Orientations

1 Pour les petites villes, les documents d'urbanisme locaux et les politiques et projets d'aménagement veilleront à :

■ créer les conditions permettant de maintenir, développer et diversifier leur offre de commerces, de services et d'équipements, en privilégiant notamment l'accueil de fonctions et d'équipements ayant un rayonnement à l'échelle de leur bassin de vie, voire de leur secteur et, dans certains cas, de la région grenobloise ;

■ développer et diversifier leur offre d'habitat pour favoriser une plus grande proximité entre habitat, emplois, commerces, services et équipements.

2 Pour les bourgs ruraux, les documents d'urbanisme locaux et les politiques et projets d'aménagement veilleront à :

■ créer les conditions permettant de maintenir, développer et de diversifier l'offre d'équipements, de commerces et de services pour répondre aux besoins des habitants de leur bassin de vie ;

■ diversifier leur offre d'habitat pour favoriser une plus grande proximité entre habitat, emplois, commerces, services et équipements.

3 **Pour les communes incluses dans le pôle aggloméré d'une ville-centre**, les documents d'urbanisme locaux et les politiques et projets d'aménagement veilleront à :

■ contribuer au rayonnement de la ville-centre en accueillant emplois, commerces, services et équipements dans le cadre d'une stratégie coordonnée avec cette dernière ;

■ développer et diversifier l'offre d'habitat ;

■ favoriser une stratégie d'aménagement coordonnée avec la ville-centre et les autres communes de l'espace aggloméré.

4.1.1.5 ● Les pôles d'appui

Les pôles d'appui sont :

1 **Soit des petites villes ou des bourgs** suffisamment peuplés et/ou suffisamment éloignés d'une « ville-centre » ou d'un « pôle principal » pour disposer d'une offre de commerces et de services relativement diversifiée, permettant une certaine autonomie de fonctionnement pour les besoins quotidiens ou hebdomadaires de la population du pôle et des communes limitrophes.

2 **Soit des communes incluses dans le pôle aggloméré d'une ville-centre** ou d'un pôle principal, qui viennent compléter son offre résidentielle ou son rayonnement.

Orientations

1 **Pour les petites villes et les bourgs**, les documents d'urbanisme locaux et les politiques et projets d'aménagement veilleront à :

■ créer les conditions permettant de maintenir, conforter, développer et diversifier l'offre de commerces, de services et d'équipements à la hauteur des besoins actuels et futurs de leur population et de celle de leur bassin de vie ;

■ diversifier leur offre d'habitat pour favoriser une plus grande proximité entre habitat, emplois, commerces, services et équipements.

2 **Pour les communes incluses dans le pôle aggloméré d'une ville-centre** ou d'un pôle principal, les documents d'urbanisme locaux et les politiques et projets d'aménagement veilleront à :

■ contribuer au rayonnement de la ville-centre ou du pôle principal en accueillant emplois, commerces, services et équipements dans le cadre d'une stratégie coordonnée avec cette dernière ;

■ diversifier l'offre d'habitat ;

■ favoriser une stratégie d'aménagement coordonnée avec le pôle principal ou la ville-centre et les autres communes de l'espace aggloméré.

41116 ● Les pôles secondaires

Les pôles secondaires sont :

- **soit des communes relativement peuplées**, dont le développement démographique n'a pas été accompagné par un développement équivalent de l'offre en matière de commerces et de services ;
- **soit des bourgs ou petites villes** dont la population ou la situation géographique leur permet d'accéder à un niveau d'offre commerciale et de services répondant à l'essentiel des besoins courants de leur population et de celle des communes limitrophes.

Orientations

Pour les pôles secondaires, les documents d'urbanisme locaux et les politiques et projets d'aménagement doivent veiller à **assurer l'équilibre des fonctions à l'intérieur des espaces ruraux et périurbains**, en créant des conditions de développement qui favorisent le maintien et le développement de leur offre de commerces, de services et

d'équipements, tout en limitant la consommation d'espace et la péri urbanisation, par une modération de la croissance démographique. L'offre en matière de commerces et services doit répondre aux besoins de la commune, voire des communes limitrophes lorsque celles-ci sont insuffisamment équipées.

41117 ● Les pôles locaux

Les pôles locaux sont des communes peu peuplées, qui ne disposent pas toujours de la totalité des commerces et services de proximité nécessaires aux besoins élémentaires de leurs habitants.

Orientations

Pour les pôles locaux, les documents d'urbanisme locaux et les politiques et projets d'aménagement veilleront à **assurer l'équilibre des fonctions à l'intérieur des espaces ruraux et périurbains**, en créant des conditions de développement qui favorisent le maintien et le développement de leur offre

de commerces, de services et d'équipements, tout en limitant la consommation d'espace et la péri urbanisation, par une modération de la croissance démographique. L'offre en matière de commerces et de services doit répondre aux besoins quotidiens de la population de la commune.

41118 ● Les pôles touristiques

Les pôles touristiques sont des communes où la fréquentation et/ou les capacités d'hébergement touristiques existantes ou prévues induisent un niveau d'offre commerciale et d'équipement supérieur à celui qui serait lié à la desserte de la seule population résidente.

Orientations

Pour les pôles touristiques, les documents d'urbanisme locaux et les politiques et projets d'aménagement veilleront à :

- prendre en compte les orientations relatives à leur positionnement comme « ville-centre », « pôle principal », « pôle d'appui », « pôle secondaire » ou « pôle local » ;

- créer les conditions permettant de conforter ou développer leur attractivité touristique (capacités d'hébergement, lieux d'intérêt, manifestations...) ;

- créer les conditions permettant d'accueillir les commerces, services, équipements, aménagements et installations nécessaires aux touristes et à la population.



Assurer un développement équilibré des territoires

4|1|2|1 ● Orientations générales

1 Pour assurer un développement urbain maîtrisé et un développement équilibré dans l'espace rural, le SCoT définit, en complément des orientations relatives à l'armature urbaine hiérarchisée présentée dans la section 4.1.1 de la partie 4 du DOO, des orientations relatives à l'organisation territoriale de chaque secteur explicitées ci-après.

Au-delà de la prise en compte de ces orientations, le développement équilibré entre les divers pôles de l'armature urbaine et le développement équilibré dans les espaces ruraux s'organiseront en respectant les principes :

- de protection des espaces agricoles et naturels, ainsi que de la biodiversité et des ressources naturelles (objectifs et orientations de la partie 1 du DOO) ;

- de protection et de mise en valeur des paysages et du cadre bâti ainsi que de prise en compte des risques (objectifs et orientations de la partie 2 du DOO) ;

- de consommation maîtrisée et raisonnée de l'espace, de maîtrise de l'étalement urbain, de développement préférentiel dans et à proximité des centres ainsi qu'à proximité des principaux arrêts de transports collectifs (objectifs et orientations de la partie 5 du DOO) ;

- de maîtrise de la périurbanisation, de complémentarité entre toutes les fonctions de chaque territoire et d'organisation des déplacements (parties 3 et 4 du DOO).

2 Pour tendre vers un meilleur équilibre entre emploi et habitat et, ainsi, favoriser une réduction de la longueur des déplacements quotidiens et des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de la région grenobloise, les documents d'urbanisme locaux ainsi que les politiques et projets d'aménagement veilleront :

- à favoriser un accroissement du taux de croissance démographique dans le secteur « agglomération grenobloise », notamment en favorisant la production de logements, plus particulièrement à destination des actifs ;

- à favoriser le développement de l'emploi et à maîtriser le taux de croissance démographique dans les autres secteurs de la région grenobloise, tout en répondant aux besoins de logements liés au fonctionnement et au développement de leur tissu économique.

4.1.2 ● L'organisation territoriale de l'Agglomération Grenobloise

Orientations

L'agglomération grenobloise souhaite renforcer son offre de logements, améliorer et mieux répartir l'offre de commerces et services de proximité au plus près des habitants, maintenir la diversité des emplois en misant à la fois sur l'innovation et les secteurs plus traditionnels, et en favorisant les transferts de technologie. En agissant ainsi, elle participera au rayonnement de la région grenobloise et contribuera au rééquilibrage des territoires (plus grande proximité entre emploi, habitat, commerce et service, à la maîtrise de la demande de déplacements), à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et à l'intégration sociale de ses habitants.

1 Au cœur de l'agglomération grenobloise, les documents d'urbanisme locaux ainsi que les politiques et projets d'aménagement veilleront à :

- Favoriser l'intensification du développement dans une logique de renouvellement urbain, notamment :
 - autour des gares et des axes bien desservis par les transports collectifs en sites propres existants ou à créer ;
 - dans le centre-ville de la commune de Grenoble élargi à ses faubourgs (cf. point 3. ci-après) ;
 - dans les trois « polarités relais » du cœur de l'agglomération grenobloise (cf. points 4, 5, 6 et 7 ci-après).
- Renforcer et diversifier l'offre d'habitat pour contribuer à l'objectif global d'une hausse de l'offre de logements à proximité des grands pôles d'emplois.
- Permettre le développement des fonctions qui contribuent à l'attractivité métropolitaine de la région grenobloise.
- Permettre le développement de l'activité économique dans toute sa diversité (innovation, production, services aux entreprises et à la population, etc.).
- Répondre aux besoins d'habitat et à l'accueil des activités et des grands équipements dans une logique

privilégiant la mixité fonctionnelle.

- Valoriser la trame verte et bleue et, plus largement, l'articulation entre ville et nature.

2 En dehors du cœur de l'agglomération grenobloise, les documents d'urbanisme locaux ainsi que les politiques et projets d'aménagement veilleront à :

- Maîtriser l'extension de l'urbanisation et privilégier le confortement des cœurs de bourg et de village afin de préserver les ressources naturelles et agricoles.
- Diversifier l'offre de logements, qui restera soutenue pour contribuer à l'objectif global d'une hausse de l'offre d'habitat à proximité des grands pôles d'emplois du cœur de l'agglomération.
- Encourager le développement de l'offre de commerces et de services de proximité ainsi que l'accueil d'activités économiques, pour créer les conditions d'un fonctionnement plus autonome des territoires situés à l'extérieur du cœur de l'agglomération.
- Optimiser l'offre de transports collectifs et la renforcer sur les principaux axes qui relient les territoires situés en dehors du cœur de l'agglomération au centre-ville de Grenoble et aux polarités relais les plus proches.
- Localiser de façon privilégiée le développement futur autour des gares (existantes ou à créer) ainsi que des principales lignes de transport collectif.
- Privilégier le renforcement de l'attractivité et de la desserte par les transports collectifs des communes considérées comme pôle principal et comme pôle d'appui : au sud, Vif (pôle principal) et Varcès-Allières-et-Risset (pôle d'appui) ; à l'est, Domène (pôle d'appui).

3 Dans le centre-ville de la commune de Grenoble élargi à ses faubourgs, les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

■ Permettre le renouvellement urbain des dents creuses et friches militaires et industrielles.

■ Permettre et accompagner la restructuration de la gare de Grenoble et de son environnement urbain pour renforcer son rôle de porte d'entrée principale dans l'agglomération grenobloise et pour créer une connexion forte entre le centre-ville de Grenoble et la Presqu'île scientifique.

■ Permettre et accompagner le réaménagement de l'entrée Nord-Ouest de la commune de Grenoble (en lien notamment avec l'aménagement du secteur de l'Esplanade, la réalisation de la future ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise, le réaménagement de la RN481, le réaménagement de la Porte de France et des quais de l'Isère, etc.).

■ Limitier l'entrée et la circulation des véhicules automobiles et étendre les espaces publics affectés aux modes actifs et aux transports collectifs.

■ Améliorer les connexions avec les « polarités relais » limitrophes.

4 Dans les trois « polarités relais » de l'agglomération grenobloise les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

■ Conforter le rôle des polarités comme espaces privilégiés pour l'accueil des fonctions métropolitaines stratégiques et des activités liées à l'innovation (université, recherche, hautes technologies, etc.) et, plus largement, des activités économiques et commerciales ainsi que des grands équipements à fort rayonnement dans le cadre d'une stratégie coordonnée à l'échelle du cœur de l'agglomération grenobloise.

■ Penser l'aménagement de chaque polarité en coordination étroite avec les secteurs limitrophes (Voironnais pour la polarité Nord-Ouest, Grésivaudan pour la polarité Nord-Est, Sud Grenoblois pour la

polarité Sud).

■ Valoriser le potentiel de renouvellement urbain présent dans les polarités, en misant notamment sur l'évolution des espaces d'activité vers une plus grande mixité urbaine. Cette intensification du développement devra permettre à la fois de répondre aux besoins d'habitat et à l'accueil des activités et des grands équipements dans une logique privilégiant la mixité fonctionnelle.

■ Renforcer la structuration interne des polarités en jouant sur l'organisation des déplacements, la restructuration de la trame viaire et l'amélioration des espaces publics pour recoudre des tissus urbains fortement marqués par le « zonage » des fonctions et pour atténuer les coupures liées aux grandes infrastructures, aux rivières et aux grands tènements d'habitat et d'activité.

■ Améliorer la desserte des polarités par les transports collectifs notamment :

- en développant les lignes de rocade entre polarités ;
- en développant les liaisons directes entre chaque polarité et les communes situées dans leur aire d'influence ;
- en renforçant le rôle de chaque polarité comme points d'interconnexion privilégiés entre le système de transport collectif « métropolitain » (à l'échelle de la région grenobloise) et le système de transport collectif « urbain » (à l'échelle de l'agglomération grenobloise).

■ Réduire le trafic automobile lié à la desserte et au fonctionnement des polarités en jouant le développement des transports collectifs, la « perméabilité » de leur organisation urbaine, l'aménagement des espaces publics et la gestion du stationnement.

5 Dans la polarité Nord-Ouest, les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

■ Accompagner le projet d'aménagement de la Presqu'île scientifique de Grenoble :

- en favorisant l'essaimage d'activités vers les communes limitrophes (notamment Fontaine, Sassenage et Saint-Martin-le-Vinoux) ;

- en améliorant la connexion de la Presqu'île scientifique aux communes limitrophes et au centre-ville de Grenoble ;
- en augmentant la production de logements, à l'échelle de la polarité, pour donner le choix aux futurs salariés de pouvoir vivre à proximité de leur lieu de travail et de pouvoir s'y rendre facilement à pieds, en vélo ou en transports collectifs.

■ Accompagner le projet des Portes du Vercors qui permettra de restructurer la zone commerciale de Fontaine La Poya et de valoriser le site de l'Argentière à Sassenage pour y développer l'offre de logements ainsi que l'accueil d'activités économiques et de fonctions de centralité.

■ Accompagner le projet d'aménagement de l'Esplanade de Grenoble qui permettra l'aménagement d'un nouveau quartier à dominante habitat qui sera étroitement connecté au centre-ville et à la Presqu'île scientifique.

■ Réaliser de nouveaux franchissements du Drac, de l'Isère et des grandes infrastructures.

■ Créer un axe structurant de transport collectif « es-ouest » permettant de relier la rive gauche du Drac, la Presqu'île scientifique et la rive droite de l'Isère.

■ Requalifier les espaces d'activité de Fontaine, Sassenage et Saint-Martin-le-Vinoux et améliorer leur intégration urbaine.

■ Requalifier l'entrée Nord-Ouest de l'agglomération grenobloise, notamment grâce au réaménagement en voie urbaine de la RN481 (ex-autoroute A48) entre Saint-Martin-le-Vinoux et Grenoble et à l'accompagnement de la future ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise.

■ S'appuyer sur les cours d'eau (Drac, Isère) et la trame verte pour mailler et structurer le territoire.

6 **Dans la polarité Sud**, les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

■ Intensifier le développement du cœur de la polarité

sud qui s'étend de part et d'autre de la Rocade Sud entre le centre-ville d'échirolles, l'Hôpital Sud, l'échangeur d'Éybens et le secteur de Grand'Place / Alpexpo pour :

- augmenter et diversifier l'offre d'habitat ;
- améliorer l'intégration urbaine des grands quartiers d'habitat social ;
- accueillir de nouvelles fonctions économiques,
- conforter, renouveler et diversifier l'offre commerciale ainsi que les grands équipements métropolitains ;
- valoriser le rôle de la gare d'Échirolles et des futures gares comme portes d'entrées principales sur la polarité.

■ Structurer le territoire en créant de nouveaux axes de transports collectifs en site propre et en améliorant l'intégration urbaine des grandes infrastructures (Rocade Sud, voies ferrées) notamment pour :

- atténuer les coupures et améliorer les liaisons locales au sein de la polarité (requalification et création de franchissements, etc.) ;
- mobiliser le foncier disponible autour des grandes infrastructures (notamment en envisageant leur couverture partielle) ;
- améliorer le cadre de vie des riverains.

■ Requalifier les grands axes de circulation internes, notamment le cours de l'Europe (entre le quartier Mistral et le secteur de Grand'Place) pour améliorer les liaisons locales au sein de la polarité et mobiliser le foncier disponible autour de ces axes.

■ Valoriser et mettre en réseau les grands parcs urbains (parc de la Villeneuve, parc Bachelard et parc Géo Charles) et les connecter avec la « frange verte » d'Échirolles/Eybens et les berges du Drac.

7 **Dans la polarité Nord-Est**, les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

■ Accompagner le projet de réaménagement du campus universitaire de Gières / Saint-Martin d'Hères :

- en favorisant son intégration urbaine dans le cadre d'un projet global intégrant la requalification et l'évolution des zones d'activité qui le bordent au sud et l'amélioration des connexions vers le

nord (franchissements de l'Isère et de l'A41) ;

- en renforçant les synergies entre ce dernier et l'ensemble de la polarité (essaimage économique, logements, commerces et services).

■ Requalifier l'entrée Nord-Est de l'agglomération grenobloise notamment :

- en réaménageant en boulevard urbain la RD 1090 et la section finale de l'A41 (entre la Rcade Sud et la Caronnerie) ;
- en restructurant et en requalifiant les espaces situés entre le CHU, le secteur de la Caronnerie et Innovallée ;
- en réaménageant et en requalifiant l'avenue Gabriel Péri (Saint-Martin d'Hères) et les espaces d'activités économiques et commerciales qui la bordent ;
- en valorisant la gare de Gières et le secteur de la Caronnerie / les Sablons (points d'arrêts des lignes express de car desservant le Grésivaudan)

comme portes d'entrées principales de la polarité.

■ Créer de nouvelles liaisons « nord-sud » (notamment pour les transports collectifs et les cheminements en modes actifs) permettant de franchir l'Isère et l'autoroute A41 et, plus largement, de connecter d'une part Gières / Saint-Martin-d'Hères / le campus universitaire à, d'autre part, La Tronche / le CHU / Meylan / Innovallée.

■ Atténuer les coupures liées à la Rcade Sud dans la traversée de Saint-Martin-d'Hères et de Gières.

■ Valoriser la présence de l'Isère et du réseau de parcs et d'espaces naturels qui la bordent pour créer un espace de loisir métropolitain au cœur de la polarité, allant du centre-ville de Grenoble au Grésivaudan, en valorisant notamment le parc Mistral, les berges de l'Isère, la forêt des Sablons, le parc de l'Île d'Amour, les espaces verts du Campus et la boucle de la Taillat.

4.1.2.3 ● L'organisation territoriale du Voironnais

Le Pays Voironnais est le seul secteur défini par le SCoT qui soit un pôle d'équilibre par rapport à l'agglomération grenobloise. Il dispose d'un développement et d'une organisation territoriale spécifique au sein de la région grenobloise. Son identité repose sur un certain nombre d'équilibres :

- Équilibre entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis.
- Équilibre de fonctionnement appuyé sur sa ville centre – Voiron – et sur un réseau de petites villes structurant le territoire.
- Équilibre social avec une population diversifiée.

Orientations

Pour conforter les caractéristiques du Voironnais, les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

1 Conforter le rôle de pôle d'équilibre joué par le Voironnais à travers :

■ Le confortement de la ville centre de Voiron et ses fonctions urbaines et de services.

■ La structuration d'une centralité voironnaise avec les communes de Voiron, Coublevie, Moirans, Voreppe, La Buisse et Saint-Jean-de-Moirans.

■ Le développement des complémentarités au sein de la région grenobloise afin que le Voironnais puisse accueillir des fonctions urbaines de niveau et de rayonnement « région grenobloise ».

■ Le maillage du territoire autour de la ville-centre de Voiron et des pôles principaux que constituent Voreppe, Moirans, Rives, Tullins et Saint-Geoire-en-Valdaine.

■ Le confortement des capacités de développement économique du territoire en accompagnant les mutations du tissu économique et en favorisant un développement équilibré de l'ensemble des sphères économiques (sphère productive, sphère «présentielle», économie sociale et solidaire, etc.).

■ La régulation du développement résidentiel en confortant en priorité les capacités de développement résidentiel dans les pôles urbains ; en revitalisant les centres-bourgs ; et en maîtrisant plus fortement le développement dans les secteurs non urbains.

2 Aménager les espaces de la centralité voironnaise :

■ En organisant une centralité multipolaire et hiérarchisée.

■ particulier la protection et le développement d'un projet agricole sur la plaine de l'Isère, de La Buisse à Moirans.

■ En organisant les déplacements autour d'une épine dorsale constituée par l'axe Vallon Sud Morge (Voreppe - Centr'Alp' - Moirans - Voiron) doublée d'une liaison plus rapide entre Voiron et Voreppe.

■ En structurant l'armature urbaine en s'appuyant sur les pôles existants et les axes de transport (notamment l'épine dorsale constituée par le Vallon Sud Morge ainsi que les « quartiers gares », DiverCité à Voiron, Moirans et Voreppe).

■ En confortant les pôles économiques et commerciaux existants et en abandonnant le projet d'extension Centr'Alp' 3.

3 Articuler développement urbain et déplacements

■ En renforçant particulièrement l'offre de transports en commun dans les pôles urbains et notamment dans l'agglomération voironnaise et les espaces de la centralité voironnaise.

■ En poursuivant l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux et en les inscrivant dans des projets urbains structurants permettant de valoriser le développement de l'offre ferroviaire (structuration de quartiers autour des gares de Voiron, Moirans, Tullins, Rives et Voreppe).

4 Protéger et valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers

■ En se donnant les moyens de maintenir une identité rurale dans un contexte de territoire périurbain ;

■ En préservant les ressources et en partageant les usages dans les espaces agricoles, forestiers et naturels.

5 Promouvoir un développement urbain qualitatif :

■ Économe en espace pour limiter l'étalement urbain.

■ Favorisant le renouvellement urbain.

■ Proposant des formes urbaines renouvelées et innovantes (capables de répondre aux aspirations à une certaine intimité tout en limitant la consommation d'espace).

■ Assurant la mixité des fonctions (habitat, économie commerce, etc.) et la mixité sociale.

6 Préserver les caractéristiques plus rurales et touristiques (lac de Paladru) de la partie nord du Voironnais.

4.1.2.4 ● L'organisation territoriale de Bièvre-Valloire

La Bièvre est un territoire très étendu (près de 45 km d'est en ouest et 30 km du nord au sud) qui se structure autour d'un réseau de bourgs et de petites villes.

La Bièvre se situe au croisement des aires d'influence de Vienne et de la vallée du Rhône ; de Bourgoin et du Nord-Isère ; des pôles du Voironnais et, dans une moindre mesure, de l'agglomération grenobloise.

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à intégrer les orientations suivantes :

1 **Bièvre-Valloire souhaite valoriser sa situation à l'articulation des agglomérations voisines**, tout en préservant son autonomie de fonctionnement et en confortant le rôle de son réseau de petites villes. Pour cela :

■ Les pôles principaux et les pôles d'appui, qui structurent le territoire en termes d'emplois, de commerces, de services et d'équipements, seront renforcés.

■ Les politiques d'habitat devront répondre en priorité aux besoins des populations locales et des actifs qui travaillent dans le secteur, tout en favorisant une réduction de la consommation d'espaces naturels et agricoles ainsi que de l'étalement urbain.

■ En parallèle, le développement des activités économiques sera encouragé pour favoriser un meilleur équilibre entre emplois et actifs.

■ Le développement de l'habitat et des activités devra également prendre en compte les capacités d'alimentation en eau et d'assainissement, tout en préservant les coupures d'urbanisation existantes.

■ Les transports collectifs seront développés notamment pour assurer les rabattements vers les gares de la région grenobloise (notamment Rives et Le Grand-Lemps) et des territoires voisins (notamment Saint-Rambert-d'Albon, Vienne et Bourgoin-Jallieu) ; mais aussi pour assurer les liaisons vers l'agglomération grenobloise, le Voironnais ainsi que les

connexions vers les pôles principaux et les principales zones d'activité du secteur.

■ L'axe de Bièvre (liaison routière entre la vallée du Rhône et l'échangeur de Rives sur A48) sera conforté comme colonne vertébrale du secteur.

2 **À l'Est du secteur, l'espace d'activité de « Bièvre Dauphine »** (à cheval sur les communes d'Apprieu et Colombe, à proximité de l'échangeur de Rives sur A48) confortera son rôle de centralité commerciale et de services pour le territoire de Bièvre-Est, et sera restructuré pour améliorer son intégration territoriale et son fonctionnement. Cette restructuration devra s'inscrire dans le cadre d'un projet global permettant :

■ D'assurer le maintien et le développement des commerces de proximité dans les communes voisines (Le Grand-Lemps, Colombe et Apprieu notamment) et d'éviter la concurrence territoriale avec les pôles voisins de Voiron, de Rives et de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs.

■ De conforter parallèlement la centralité du pôle principal du Grand Lemps.

■ De faciliter l'intermodalité (par exemple en envisageant un parking relais).

■ D'améliorer son articulation avec l'axe RD3a / RD520 reliant l'espace de Bièvre-Dauphine aux communes voisines Colombe, Apprieu et Le Grand Lemps, tout en facilitant son accessibilité par les modes alternatifs à l'automobile depuis les communes voisines.

3 Au centre du secteur :

■ **Le pôle principal de La Côte-Saint-André**, confortera son rôle de petite ville, pôle de services, d'équipements et d'emplois, tout en développant son offre de logements notamment en direction des actifs qui travaillent sur place.

■ **Le pôle principal de Saint-Étienne de Saint-Geoirs**, renforcera son attractivité économique avec l'aéroport de Grenoble Isère et la zone d'activité Grenoble Air Parc (dont le rayonnement concerne toute la région grenobloise), tout en confortant son offre commerciale et en développant son offre de logements notamment en direction des actifs qui travaillent sur place.

■ **Le pôle principal de Saint-Siméon-de-Bressieux**, confortera son développement économique et son offre de commerces et services.

4 **À l'ouest du secteur, le pôle principal de Beurepaire** confortera son rôle de petite ville et de pôle d'emplois (notamment par l'aménagement de la zone d'activité de Champlart), tout en développant son offre de logements en direction des actifs qui travaillent sur place.

5 **Au cœur des collines de Chambaran, le pôle principal de Roybon** confortera son rôle de bourg centre pour son territoire et renforcera son rayonnement touristique avec l'implantation prévue d'un grand équipement de niveau région grenobloise (Center Parcs).

6 **Le développement touristique** du secteur s'appuiera sur le projet de grand équipement touristique de Roybon et sur le développement du tourisme vert et patrimonial s'appuyant sur les richesses et spécificités architecturales, naturelles et paysagères à l'échelle de tout le secteur ainsi que sur les manifestations et équipements existants (comme le festival et le musée Berlioz à La Côte Saint-André et le golf de Faramans).

4.1.2.5 ● L'organisation territoriale du Sud Grésivaudan

Le Sud Grésivaudan se situe dans l'aire d'influence éloignée de l'agglomération grenobloise et du Voironnais et dans l'aire d'influence plus proche du territoire de Romans-sur-Isère et de Valence.

Il s'organise autour de la ville-centre de Saint-Marcellin, de la petite ville de Vinay et du bourg de Pont-en-Royans.

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à intégrer les orientations suivantes :

1 Valoriser une situation à l'articulation entre le Voironnais et le Valentinois : le Sud Grésivaudan souhaite être un territoire « force de connexion » entre Grenoble et Valence.

2 Préserver l'autonomie de fonctionnement du secteur :

- en favorisant le développement économique ;
- en confortant la ville-centre de Saint-Marcellin et son espace aggloméré (communes de Chatte et de Saint-Sauveur) dans leur rôle d'accueil des activités, commerces et équipements ayant un rayonnement à l'échelle du Sud Grésivaudan ;
- en confortant le rôle des pôles principaux de Vinay et Pont-en-Royans ; et des pôles d'appui de Poliéna, L'Albenc, Saint-Hilaire-du-Rosier, Saint-Romans, Saint-Just-de-Claix et Saint-Quentin-en-Isère ;
- en trouvant un équilibre entre la maîtrise du développement de territoires sous fortes pressions urbaines et les enjeux de recherche de développement pour les territoires plus ruraux.

3 Considérer l'agriculture comme une activité économique à part entière, essentielle à l'équilibre du territoire et source d'innovations à venir.

4 Valoriser la proximité des gares notamment en renforçant ou en développant des quartiers de gare.

5 Améliorer les liaisons entre les deux rives de l'Isère, notamment grâce au réaménagement des ponts.

6 Valoriser l'attractivité touristique en s'appuyant sur la présence :

- du massif du Vercors avec les pôles touristiques de Choranche, Chatelus, Rovon, Rencurel (avec le projet de complexe touristique autour de la maison de la géologie ainsi que le projet de restauration de la structure de restauration et d'hébergement des Écouges), Cognin-les-Gorges, Saint-Pierre-de-Chérennes, Izeron et Presle (ces trois dernières communes intégrant la station de Coulmes) ;
- du massif de Chambaran et de ses contreforts avec les pôles touristiques de Murinais, Dionay et Saint-Antoine-l'Abbaye ;
- du Royans avec les pôles touristiques de Pont-en-Royans, Beauvoir-en-Royans, Saint-André-en-Royans ;
- de la vallée de l'Isère avec les communes de La Sône, Vinay et Saint-Romans (requalification et réaménagement du Marandan).

4.1.2.6 ● L'organisation territoriale du Grésivaudan

Le Grésivaudan souhaite :

- **Valoriser sa position de territoire charnière** entre l'agglomération grenobloise et la Savoie (agglomération de Chambéry et carrefour de Montmélian).
- **Renforcer son autonomie de fonctionnement** notamment grâce à une meilleure articulation entre le développement de l'habitat et le développement de l'emploi ; et une répartition cohérente de l'appareil commercial.
- **Conforter son organisation multipolaire** qui répond au fonctionnement géographique de ce territoire : liaisons plaine / montagne ; liaisons rive gauche / rive droite ; existence de plusieurs bassins de vie et d'emploi (Allevard, Pontcharra, Crolles / Villard-Bonnot / Montbonnot, etc.).

Orientations

1 Le développement futur du Grésivaudan se localisera en priorité dans la vallée, tout en permettant aux communes de montagne de conforter leurs activités touristiques et d'accueillir un développement résidentiel modéré mais suffisant pour maintenir voire développer les commerces et services nécessaires à la vie locale.

2 Dans le bassin de vie de Crolles et de Villard-Bonnot (pôles principaux dont l'influence est relayée par les pôles d'appui de Bernin, Saint-Ismier, Montbonnot, Le Versoud et Frogès), les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

■ Conforter et accompagner l'accueil des activités économiques notamment autour des zones d'activités de Crolles / Bernin et d'Innovallée / Montbonnot.

■ Développer et diversifier l'offre d'habitat pour répondre aux besoins de logements des actifs des zones d'activités économiques du secteur.

■ Conforter les centralités de Crolles et de Villard-Bonnot en s'appuyant notamment sur la proximité des transports collectifs (gares, TCSP).

■ Renforcer les liaisons entre les deux rives de la vallée, notamment grâce à l'aménagement d'un transport collectif en site propre entre Crolles et Villard-Bonnot (gare SNCF).

■ Renforcer les liaisons au sein de chaque rive et

vers l'agglomération grenobloise, notamment grâce à l'aménagement de transports collectifs en site propre entre Crolles, Saint-Ismier, Montbonnot et l'agglomération grenobloise ; et entre Villard-Bonnot, Le Versoud et l'agglomération grenobloise.

■ Restructurer les abords de la RDI090 et de la RD 523 et améliorer l'articulation entre les grandes zones économiques (Crolles-Bernin, Innovallée notamment) et les espaces urbains limitrophes en lien avec l'aménagement des liaisons en site propre évoquées précédemment.

■ Renforcer les connexions en transports collectifs et par les modes actifs avec l'agglomération grenobloise (continuité des cheminements piétonniers et cyclables, dessertes de proximité en transports collectifs, articulation entre Innovallée Meylan et Innovallée Montbonnot).

3 Dans le bassin de vie de Pontcharra (pôle principal) / Le Cheylas / Le Touvet / Goncelin, les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

■ Conforter la centralité de Pontcharra comme pôle structurant de la partie nord du Grésivaudan et comme lieu d'interface avec la Savoie voisine.

■ Conforter l'offre commerciale et d'équipements dans les pôles d'appui.

■ Renforcer les liaisons entre les deux rives de la vallée notamment au niveau de Pontcharra.

4 Dans le bassin de vie d'Allevard (pôle d'appui), les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

■ Conforter l'autonomie de fonctionnement de ce bassin de vie notamment en renforçant la centralité d'Allevard et de Saint-Pierre d'Allevard.

■ Conforter la vocation touristique de ce bassin de vie autour des pôles touristiques d'Allevard (station thermale et station de ski du Collet d'Allevard), Pinsot et La Ferrière.

5 Dans les balcons de Belledonne et de Chartreuse, les documents d'urbanisme

locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

■ Conforter l'attractivité et le rayonnement des pôles touristiques de Prapoutel / Pipay / les Sept Laux, Chamrousse, Uriage et du plateau des Petites Roches.

■ Améliorer l'accessibilité de ces pôles par les modes alternatifs à l'automobile, notamment depuis les gares ferroviaires les plus proches. L'aménagement de liaisons en site propre (câble) pourra être envisagé vers les stations de montagne (notamment Chamrousse, Prapoutel / Les Sept Laux et Le Collet d'Allevard), dans le cadre d'un projet global d'aménagement, de diversification de l'activité touristique et de maîtrise de la circulation automobile.

4|1|2|7 ● L'organisation territoriale du Sud Grenoblois

Le Sud Grenoblois fonctionne en articulation très étroite avec l'agglomération grenobloise dont il est limitrophe. Il accueille des fonctions industrielles (plates-formes chimiques) et touristiques (golf de Bresson, Uriage, château de Vizille, etc.) dont le rayonnement concerne toute la région grenobloise. Enfin il participe à l'alimentation en eau potable de toute l'agglomération grâce aux captages de Vizille et Saint-Pierre-de-Mésage, situés dans la nappe alluviale de la basse Romanche, et comprend de très nombreux réservoirs de biodiversité.

Le Sud Grenoblois est fortement marqué par les contraintes liées aux risques technologiques (PPRT liées aux usines de Jarrie) et naturels (PPRI de la Romanche et du Drac, « ruines de Séchilienne »), lesquelles constituent actuellement des freins majeurs à son développement.

Il souffre également de conditions de circulation difficiles pour accéder à l'agglomération grenobloise ainsi que du trafic de transit en direction des stations de l'Oisans.

Orientations

Le Sud Grenoblois souhaite stimuler son développement économique tout en modérant sa croissance démographique et la consommation d'espace induite. Deux préalables sont nécessaires pour la mise en œuvre de cet objectif :

■ La mise en œuvre des investissements nécessaires au desserrement des contraintes liées aux risques naturels et technologiques.

■ La mise en place d'une offre de transport collectif performante, permettant d'assurer une

alternative à l'usage de l'automobile pour les liaisons vers le centre-ville de Grenoble, la polarité Sud et la polarité Nord-Est de l'agglomération mais aussi pour les principaux déplacements internes au secteur. Cette offre s'appuiera notamment sur le renforcement du rôle de la voie ferrée et la mise en place de liaisons en site propre et/ou à haut niveau de service vers l'agglomération grenobloise, notamment depuis Vizille. Dans le Sud-Grenoblois les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à :

1 Conforter le rôle de Vizille (pôle principal)

comme pôle de service pour le Sud grenoblois ;
comme porte d'entrée sur la Matheysine et l'Oisans
et comme pôle touristique :

■ **en valorisant le potentiel de renouvellement urbain** (anciens bâtiments industriels notamment) présent autour du centre-ville ainsi que le projet de pôle multimodal ;

■ en valorisant les abords du château ;

■ **en confortant le développement du secteur du « Péage de Vizille »** et en renforçant son articulation avec le hameau du Pont (Saint-Pierre-de-Mésage) ;

■ **en améliorant les connexions locales** (notamment par les transports collectifs et les modes actifs) entre le Péage de Vizille et le centre-ville.

2 Structurer le développement du plateau de Champagnier et la vallée entre Vizille et Uriage

■ en confortant en priorité les villages et les hameaux existants ;

■ en préservant les espaces agricoles stratégiques ;

■ en confortant les sites touristiques (station thermique, golf, forts).

3 Requalifier et structurer le développement des espaces de la vallée du Drac et de la Romanche, dont le développement est particulièrement dépendant des actions qui seront mises en place pour atténuer les risques naturels et technologiques :

■ **en valorisant le site de l'ancienne usine Poliméri (Champagnier) pour y développer un site économique de niveau « région grenobloise »** pouvant notamment accueillir des activités complémentaires aux industries chimiques implantées à Pont de Claix et à Jarrie ;

■ **en valorisant la gare de Jarrie**, comme pôle d'intermodalité (rabattements en transports collectifs et en voiture particulière), notamment pour les pôles d'appui de Jarrie, Champ sur Drac et le pôle principal de Vizille, ainsi que comme espace potentiel de structuration d'un quartier de gare. Si les contraintes liées aux risques technologiques demeurent trop importantes, il faudra envisager son déplacement sur un site permettant le plus possible la mise en œuvre des objectifs précédents ;

■ **en valorisant la gare de Saint-Georges-de-Commiers** (développement des rabattements, aménagement du quartier de la gare, valorisation du potentiel touristique lié au point de départ du « Petit Train de La Mure ») ;

■ **en valorisant le projet de remise en eau du Drac** entre la centrale hydro-électrique de Saint-Georges-de-Commiers et la confluence avec la Romanche ;

■ en permettant la relocalisation de la plateforme de stockage et de vente de gravats (site de l'ancienne carrière de Champagnier) ;

■ **en requalifiant la RN 85 et ses abords entre Champagnier et Vizille** pour améliorer les conditions de circulation (réaménagement des ronds-points) et permettre le développement des transports collectifs (sites propres pour les bus express vers l'agglomération grenobloise et/ou réaménagement de la plate-forme ferroviaire entre Vizille et Jarrie) ;

■ **en requalifiant la RDI091 et ses abords entre Vizille et Séchilienne**, notamment pour améliorer le cadre de vie des villages et hameaux traversés (projet de contournement du Péage de Vizille), pour sécuriser l'axe (projet de déviation du secteur des ruines de Séchilienne) et pour faciliter la circulation des modes actifs et des transports en commun.

4 Conforter l'attractivité touristique des sites naturels (lacs de Laffrey, réserve naturelle du lac Luitel et UTN Prémol, etc.).

411218 ● L'organisation territoriale du Trièves

Le Trièves est un secteur rural composé de 29 villages vivants, dont trois bourgs centres (Monestier de Clermont, Clelles et Mens) qui jouent un rôle de pôle de services pour leur canton. Pour les activités plus exceptionnelles, le secteur a recours aux équipements, commerces et services présents dans l'agglomération grenobloise et à La Mure.

La topographie, souvent accidentée, favorise l'autonomie de fonctionnement du secteur et de ses petits bassins de vie locaux notamment car les temps de parcours routiers deviennent vite importants lorsque l'on quitte l'autoroute et, dans une moindre mesure, la R.D.1075.

Cependant, la mise en service récente de l'autoroute A51 jusqu'à Monestier de Clermont a rapproché le Trièves de l'agglomération grenobloise, ce qui tend à favoriser la périurbanisation.

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux, les projets et les politiques d'aménagement veilleront à intégrer les orientations suivantes :

Le Trièves souhaite :

- Conserver son autonomie de fonctionnement.
- Modérer sa croissance démographique, tout en la maintenant à un niveau suffisant pour lui permettre de maintenir et développer ses commerces, services et équipements publics ; ainsi que pour permettre le maintien des secteurs du BTP et de la construction.
- Développer les filières économiques locales notamment autour de l'agriculture, de la filière bois et de l'accueil touristique.
- Valoriser la proximité de Grenoble pour conforter son attractivité touristique et servir de débouché à ses productions locales.
- Valoriser le rôle de la voie ferrée pour la desserte du secteur.

En termes d'organisation territoriale :

1 Les communes situées sur les contreforts du Vercors valoriseront ce potentiel touristique symbolisé notamment par la « route des Dolomites françaises » et la présence des stations de montagne (Gresse en Vercors, Château-Bernard, Chichilianne notamment).

2 Les communes de la partie nord du Trièves situées à proximité de la RN75 et de l'A51 sont les plus concernées par la périurbanisation. Elles chercheront à valoriser leur proximité relative par rapport à l'agglomération grenobloise (y compris pour l'accueil du développement économique) tout en maîtrisant leur développement résidentiel. Le rôle de Monestier de Clermont comme bourg centre de ce secteur sera conforté. Le lac de Monteynard constitue par ailleurs un atout touristique à renforcer.

3 Les communes de la partie sud du Trièves situées à proximité de la RD1075 s'organiseront autour du petit bourg de Clelles en privilégiant un réseau de services et de commerces de proximité.

4 La partie sud-est du Trièves, plus à l'écart des grands axes de communication, s'organisera autour du bourg-centre de Mens et valorisant son potentiel touristique (massif de l'Obiou, patrimoine historique du centre-bourg de Mens).

DOO PARTIE

4

SECTION

2

Produire une offre en logements suffisante, accessible et répartie de façon plus équilibrée, polarisée et économe en énergie

4|2|1

Répondre aux besoins en logements des ménages

4|2|11 ● Poursuivre l'effort de production de logements en renforçant l'articulation entre développement résidentiel et développement économique

Orientations

Les collectivités doivent permettre un accroissement de l'offre en logements dans l'ensemble de la région grenobloise. Cette offre en logements doit :

- répondre aux besoins et aux attentes de l'ensemble des ménages présents et futurs, quels que soient leurs revenus ;
- répondre aux besoins liés au développement économique et aux évolutions démographiques de la région grenobloise ;
- contribuer, à travers une offre suffisante, de qualité et à prix abordables, à l'attractivité économique et résidentielle de toute la région grenobloise ;

■ contribuer au renouvellement du parc de logements existant ;

■ contribuer à la réduction de la consommation d'énergie et au confortement du recours aux énergies renouvelables.

Chaque secteur doit disposer d'une offre nouvelle en logements suffisante pour répondre à ses propres besoins, liés notamment aux évolutions socio-démographiques et à sa dynamique économique tout en recherchant une répartition plus équilibrée et partagée de la croissance démographique à l'échelle de la région grenobloise.

Objectifs

Pour faire face à la croissance prévisible du nombre de ménages (liée à l'augmentation de la population et à la baisse du nombre moyen de personnes par logements), répondre aux besoins de renouvellement du parc existant et détendre le marché, il est nécessaire **de produire plus de 4 500 logements chaque année pour permettre d'accroître le nombre de résidences principales d'au moins 4 000 unités par an.**

L'offre nouvelle en logements est produite à la fois par :

- **la construction de logements neufs** sur du foncier encore non bâti, par densification de parcelles déjà bâties, en renouvellement de bâti existant (démolition-reconstruction) ;
- **la requalification des logements existants vacants ou des constructions ayant un autre**

usage actuellement (ex : réaffectation des résidences secondaires en résidence principale, changement de destination des anciens bâtis agricoles n'ayant plus d'usage agricole).

Pour créer les conditions d'un rapprochement entre habitat et emplois, les collectivités doivent veiller à articuler la programmation d'offre nouvelle en logements et de requalification du parc existant avec les besoins de logements des actifs liés aux emplois

existants et attendus sur le territoire. Cette politique d'habitat doit être en adéquation sur le plan quantitatif (nombre de logements) et qualitatif (types de logements et niveaux de prix) aux profils prévisibles des emplois qui seront créés.

Le dispositif de suivi du SCoT doit permettre de réévaluer régulièrement (au-moins tous les six ans) cet objectif de production en fonction de l'évolution de la situation démographique et des marchés du logement.

Recommandations pour la mise en œuvre

Lorsque des grands projets économiques sont prévus, les collectivités évalueront leurs impacts sur la demande locale d'habitat, les capacités du marché à y

répondre et ajusteront, si nécessaire, leurs politiques et leurs projets.

4|2|1|2 ● Requalifier et améliorer le bâti existant

Orientations

Parallèlement au développement d'une offre nouvelle en logements, **les collectivités doivent adapter le bâti existant pour :**

- répondre à la montée de la précarité énergétique des ménages, particulièrement des plus modestes ;
- favoriser le maintien à domicile des personnes âgées ;
- lutter contre l'habitat indigne et très dégradé ;
- lutter contre la vacance ;
- améliorer les performances énergétiques du bâti existant afin de maîtriser les consommations d'énergie et favoriser les apports solaires passifs ;

■ optimiser la possibilité de recourir aux énergies renouvelables en valorisant les potentiels locaux (bois-énergie, chaudière collective, solaire..) dans l'habitat collectif et individuel, notamment par une incitation à la mutualisation des systèmes de production de chaleur (chaufferies collectives, réseau de chaleur) soit par raccord à un réseau de chaleur existant, soit par création d'un système décentralisé de production d'énergie.

Il s'agit également de **rénover les secteurs ou les quartiers présentant des dysfonctionnements** en termes de qualité de l'habitat, de cadre de vie, cumulant des problématiques sociales, environnementales et urbanistiques.

Objectifs

1 Les collectivités doivent **déterminer à l'échelle intercommunale, à travers leur document de planification et/ou de programmation, des objectifs chiffrés de logements à réhabiliter** après avoir procédé à des diagnostics territoriaux approfondis. Dans ce cadre, elles se donneront des objectifs de réduction de la vacance et de réduction du nombre de logements potentiellement indignes.

2 Les collectivités doivent **poursuivre ou engager des politiques de réhabilitation et d'amélioration thermique de l'ensemble du parc de logements privé et public datant d'avant 1975** en prenant en compte les enjeux environnementaux (maîtrise de la consommation d'énergie et réduction des gaz à effet de serre), sociaux (précarité énergétique, adaptation du bâti au vieillissement de la population et au handicap, maintien à domicile).

3 Les collectivités doivent **poursuivre et développer des politiques favorisant la requalification des secteurs** présentant des dysfonctionnements en termes de qualité d'habitat, et de cadre de vie, cumulant des problématiques sociales, environnementales (bâtiments énergivores) et urbaines, en utilisant les outils les plus adaptés aux situations locales, compte tenu de l'histoire des territoires :

■ Dans les secteurs faisant l'objet d'interventions concernant la politique de la ville (ANRU, CUCS), il

s'agira de poursuivre et d'entamer des programmes de rénovation urbaine et sociale sur les quartiers fragilisés.

■ Dans les secteurs ne bénéficiant pas de compétences, ni de dispositifs relevant de la politique de la ville, mais présentant des ensembles d'habitat social dégradés et fragilisés (ex. : anciennes cités ouvrières), les communes et les EPCI devront **se mobiliser afin de mettre en œuvre des dispositifs adaptés à leur requalification.**

4 Les collectivités doivent utiliser tous les moyens à leur disposition, en particulier les outils réglementaires des documents d'urbanisme locaux, pour **favoriser des constructions optimisant le recours aux énergies renouvelables et la mutualisation des systèmes de production de chaleur.**

L'utilisation de matériaux renouvelables ou de matériaux ou procédés de construction permettant d'éviter des émissions de gaz à effet de serre ou des dispositifs favorisant la retenue des eaux pluviales ou la production d'énergie renouvelable correspondant aux besoins de la consommation domestique doivent être encouragés dans les documents d'urbanisme locaux.

5 De plus, les collectivités doivent **veiller dans leurs documents d'urbanisme locaux à ne pas obérer les possibilités de requalification et d'amélioration du bâti existant.**

Recommandations pour la mise en œuvre

Dans le cadre des documents de planification et/ou de programmation, **les collectivités préciseront les mesures d'intervention adéquates** (périmètres de rénovation immobilière, de résorption d'habitat insalubre, de reconquête urbaine) à partir d'un repérage fin des secteurs d'habitat déqualifiés, présentant

des dysfonctionnements sociaux, environnementaux et urbains (notamment vacance, insalubrité, etc.).

Le SCoT recommande que les documents d'urbanisme locaux privilégient le développement urbain des secteurs disposant d'un bon potentiel de production d'énergies renouvelables.

4|2|1|3 ● Accroître l'offre en logements abordables et plus particulièrement l'offre en logements locatifs sociaux

Orientations

Afin de répondre aux besoins en logements par les ménages, chaque territoire doit se donner les capacités et les moyens :

■ **D'accroître son parc de logements locatifs sociaux** en partenariat avec les financeurs du logement, c'est-à-dire l'État, les bailleurs sociaux, les collectivités territoriales.

■ Plus largement, **de développer une offre locative et en accession financièrement abordable** pour donner la possibilité aux ménages, notamment primo-accédants, d'accéder à la « ville ». Il s'agit donc de tendre vers une meilleure adéquation entre les prix des logements et les capacités financières des ménages.

Objectifs pour accroître l'offre en logements locatifs sociaux

1 Afin que chaque territoire dispose d'une offre en logements sociaux répondant à ses besoins et ses capacités techniques et financières, **il est fixé un objectif de progression du taux de logements sociaux par territoire :**

	Objectifs d'accroissement de l'offre en logement social pour 6 ans
Sud Grenoblois	+ 2 points
Agglomération grenobloise	+ 1 point
Grésivaudan	+ 1 point
Voironnais	+ 0,7 point
Bièvre Valloire	+ 0,7 point
Sud Grésivaudan	+ 0,7 point
Trièves	+ 0,5 point

2 **Les documents de planification et/ou de programmation des intercommunalités doivent traduire**, à l'échelle de chaque intercommunalité, cet objectif de progression en nombre de logements sociaux à construire, à conventionner (logements privés conventionnés avec ou sans réhabilitation), à acquérir (au travers d'opérations amélioration-acquisition).

3 **Les documents de planification et/ou de programmation des intercommunalités doivent répartir l'offre nouvelle en logements sociaux à produire sur les communes.** Pour ce faire, les besoins en logements locatifs sociaux peuvent être appréciés à l'échelle des bassins de vie et au regard de l'analyse territorialisée de la demande sociale fournie par l'outil d'observation départementale. La répartition territoriale qui est faite doit tenir compte du niveau d'équipement, de la desserte par les transports en commun et de la proximité des bassins d'emplois.

Il est rappelé en l'état actuel que les orientations et objectifs n'ont pas pour effet de se substituer aux règles applicables en la matière. Ainsi, les communes ayant des obligations légales liées au code de la construction et de l'habitation doivent répondre à ces dernières.

Les documents d'urbanisme locaux doivent **recourir à l'usage de l'ensemble des outils juridiques à disposition** afin d'imposer le niveau de mixité sociale souhaité, notamment servitude de logements, secteurs de mixité.

Il s'agit également **d'afficher clairement « les règles du jeu »** vis à vis des promoteurs, aménageurs et/ou constructeurs sur les attendus de la collectivité en matière de mixité sociale.

Cet objectif de progression de l'offre en logements sociaux s'applique à chaque territoire de la région grenobloise et correspond à une marge de progression à

atteindre à 6 ans. Lorsque plusieurs intercommunalités appartiennent à un même secteur, une coordination à l'échelle du secteur doit permettre de répartir cet objectif. À défaut, l'effort de progression de l'offre en logements sociaux s'applique uniformément à chaque EPCI.

Cet objectif peut être revu au bout de 6 ans suite à l'évaluation des besoins en logements.

Les logements sociaux comptabilisés sont ceux définis par le Code de la construction et de l'habitation (CCH).

Recommandations pour la mise en œuvre

Les logements sociaux à réaliser doivent être en grande majorité des logements « ordinaires ».

Pour la réalisation des logements très sociaux, les programmations travaillées dans le cadre des PLH doivent se baser sur les règles de mixité du Plan d'action pour le Logements des Personnes Défavorisées

en Isère (PALDI).

Les collectivités demandent à ce que l'ensemble des partenaires du financement du logement social mobilise les moyens financiers nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés.

Objectif pour accroître l'offre en logements abordables

De plus, **une offre complémentaire en logements abordables doit être développée en fonction des besoins et de la situation de chaque territoire au regard de son marché foncier et immobilier.** Ainsi, chaque document

de planification et/ou de programmation détermine l'offre nouvelle en locatif privé et en accession sociale qu'il est souhaitable et possible de mettre en œuvre afin de fluidifier le marché et assurer un taux de rotation suffisant dans le parc social.

4|2|1|4 ● Répondre aux besoins spécifiques des populations

1 ● Accompagner le vieillissement de la population

Orientations

Le vieillissement de la population constitue un enjeu important pour l'ensemble des territoires de la région grenobloise. Les politiques publiques menées par les collectivités doivent donc s'en saisir pour adapter notamment l'offre en logements et anticiper les

besoins en équipements spécifiques.

Les politiques publiques menées par les collectivités doivent favoriser :

- **la production de logements adaptés** à la fois

au vieillissement mais aussi au handicap dans les opérations nouvelles ;

■ l'adaptation des logements existants, favorisant le maintien à domicile ;

■ la mixité intergénérationnelle dans les programmes neufs ;

■ la création d'équipements spécifiques pour personnes âgées ou à mobilité réduite. Les collectivités s'appuieront sur le Schéma départemental d'autonomie pour prendre en compte les besoins en établissements spécialisés (EHPAD) identifiés.

Recommandations pour la mise en œuvre

Les collectivités locales favoriseront :

■ la programmation de logements intergénérationnels, de logements pour personnes âgées valides (EHPA), pour personnes âgées en perte d'autonomie (EHPAD), des unités Alzheimer, etc. à proximité des

lieux de vie de la commune, des centres urbanisés et des dessertes en transports collectifs ;

■ l'intégration dans la « ville » des personnes âgées et à mobilité réduite : aménagement des espaces publics, liaisons aux commerces et services...

2 ● Loger les jeunes

Orientations

Le logement des jeunes constitue également un enjeu important pour l'ensemble des territoires de la région grenobloise.

L'accès au logement des jeunes doit être amélioré à

travers notamment la maîtrise des loyers dans le parc existant pour des petits logements, le développement d'une offre de logements locatifs accessibles privés et publics.

Recommandations pour la mise en œuvre

Les documents de programmation établis à l'échelle intercommunale apporteront un diagnostic

approfondi des besoins des jeunes et définiront les actions les plus adaptées au territoire.

3 ● Se doter et adapter les structures d'hébergement

Orientations

En partenariat avec l'État, le Conseil général, les maîtres d'ouvrage et les gestionnaires des structures

d'hébergement, les collectivités doivent disposer d'une offre de places d'hébergement

suffisante en volume et adaptée en termes de localisation, de services rendus, à la diversité

des besoins des personnes hébergées.

Objectifs

Les communes membres d'un EPCI de plus de 50 000 habitants ainsi que les communes dont la population est au moins égale à 3 500 habitants comprises dans une agglomération (au sens du recensement général de la population) de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants **doivent compter au moins une place d'hébergement par tranche de 2 000 habitants.** Cette capacité est portée à **une place par tranche de 1 000 habitants dans toutes les communes**

qui sont comprises dans une agglomération de plus de 100 000 habitants. Ces objectifs s'apprécient à l'échelle intercommunale.

Pour les territoires où l'offre en hébergements est déjà suffisante en volume, **il s'agit de l'adapter pour mieux répondre aux besoins des personnes en constante évolution** conformément aux objectifs du Plan départemental pour l'accueil, l'hébergement et l'insertion des personnes sans abri.

Recommandations pour la mise en œuvre

Les collectivités organiseront, avec l'État, le Conseil général, les maîtres d'ouvrage et les gestionnaires de structures, la programmation physique et financière des évolutions de l'offre, par la production nouvelle et l'adaptation des structures existantes, dans un objectif de solidarité intercommunale et de pérennité

des structures, et dans le cadre des orientations du Plan départemental d'accueil, d'hébergement et d'insertion des personnes sans domicile.

Les financeurs des structures d'hébergement mobiliseront les moyens financiers nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés.

4 ● Accueillir les gens du voyage

Objectifs

Les collectivités doivent veiller à **respecter les obligations de réalisation d'aires d'accueil** découlant du schéma départemental d'accueil des gens du voyage.

4|2|2

Définir des objectifs de construction de logements en articulation avec les objectifs de structuration du territoire et de maîtrise des besoins de déplacement

Orientations

La répartition de l'offre nouvelle en logements doit **conforter la structuration territoriale de la région grenobloise et de ses secteurs** dans un souci de maîtrise des besoins en déplacements, de cohérence entre développement économique et développement de l'habitat, et d'optimisation des finances publiques afin de :

■ **créer les conditions favorables à un rapprochement entre habitat et lieu de travail** en favorisant la production d'une offre de logements adaptée aux besoins des actifs (en termes de produit et de prix) à proximité des pôles d'emplois ;

■ **accompagner les grands projets de développement économique** par une politique d'habitat permettant aux futurs salariés de loger à proximité de leur lieu de travail ;

■ **créer les conditions favorables à l'augmentation de l'usage des transports collectifs et des modes actifs** en favorisant la localisation de l'habitat à proximité des principaux arrêts de transports collectifs et des pôles de commerces et d'équipements.

Ainsi, il s'agit de :

■ **renforcer l'attractivité résidentielle de l'agglomération grenobloise** et détendre le marché dans le cœur de l'agglomération grenobloise et

ses polarités relais, ce qui implique d'y renforcer l'offre de logements en ciblant notamment la réponse aux besoins des actifs et des familles pour créer les conditions d'un moindre éloignement entre emploi et habitat ;

■ **accroître l'offre de logements dans les villes centres, les pôles principaux et leurs pôles d'appui**, notamment lorsque ces derniers offrent plus d'emplois que d'actifs, et y favoriser notamment le développement d'une offre locative sociale suffisante ;

■ **modérer le développement résidentiel des pôles secondaires et locaux** à un niveau leur permettant toutefois de maintenir et développer leur offre de commerces, services et équipements nécessaires aux besoins de leurs habitants ;

■ **permettre aux pôles touristiques de répondre aux besoins de logements liés à leur vocation** (lits touristiques, logements pour les saisonniers...).

Le développement de l'habitat doit être proportionné à la capacité des communes à le recevoir en termes d'équipements publics (infrastructures et superstructures), de dessertes en transports collectifs, d'offres en emplois.

Objectifs

Des objectifs de construction de logements neufs ayant vocation de résidence principale, y compris pour les étudiants, sont définis au prorata des habitants et différenciés selon les secteurs et la nature de

leurs pôles. Dans certains cas, ces objectifs sont des minimum à atteindre et dans d'autres cas, des capacités à ne pas dépasser.

Rappel de la base de calcul :

Ces objectifs de construction de logements neufs sont évalués sur une base de calcul permettant :

- de **décliner une programmation de logements neufs** à construire dans les documents de planification et/ou de programmation établis à l'échelle intercommunale ;

- de **déterminer l'offre foncière nécessaire au développement résidentiel envisagé dans les documents d'urbanisme locaux**. Ces objectifs doivent alors être rapprochés des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, d'intensification des espaces préférentiels de développement et de maîtrise de la consommation d'espace afin de dimensionner les capacités foncières des zones urbaines et à urbaniser des documents d'urbanisme locaux.

1 Lorsqu'ils définissent **un minimum à atteindre**, les objectifs de construction comprennent l'ensemble de l'offre nouvelle en logement à construire, qu'elle soit en accession privée ou sociale et en locatif privé ou social.

2 Lorsqu'ils définissent **un maximum à ne pas dépasser**, les objectifs de construction comprennent l'ensemble de l'offre nouvelle en logements à construire qu'elle soit en accession privée ou sociale, en locatif privé ou social hormis :

- les logements réalisés par densification d'unités foncières déjà bâties dont la superficie est inférieure ou égale à 3 000 m² ;

- les logements locatifs sociaux qui sont réalisés en plus des objectifs correspondant à l'accroissement de l'offre de logements locatif social fixés à la sous-section 4.2.1.3 ;

- les logements liés à l'activité touristique, les foyers logements, les maisons pour personnes âgées, les logements de fonction, les lits spécialisés... ;

- les logements mis sur le marché suite à la réhabilitation et/ou au changement de destination de bâti existant.

3 Les objectifs de construction de logements sont à apprécier sur une durée de 6 ans, dans les documents de programmation (tels que les Programmes Locaux de l'Habitat), et à 12 ans dans les documents de planification et d'urbanisme locaux.

Les logements concernés correspondent aux logements mis en chantier et ayant vocation de résidences principales.

Secteurs de la région grenobloise	Armature territoriale de la région grenobloise	Objectifs moyens de reconstruction par an et pour 1 000 habitants	
Agglomération grenobloise	Ville-centre	6,5 logements	au moins
	Cœur d'agglomération		
	Pôles principaux et pôles d'appui		
	Pôles secondaires et locaux	5,5 logements	
Grésivaudan	Pôles principaux	6 logements	au moins
	Pôles d'appui	6 logements	au plus
	Pôles secondaires et locaux		
Voiironnais	Ville-centre	6,5 logements	au moins
	Cœur d'agglomération	5,5 logements	au moins
	Pôles principaux et pôles d'appui	5,5 logements	au plus
	Pôles secondaires et locaux		
Bièvre Valloire	Pôles principaux	5,5 logements	au moins
	Pôles d'appui	5,5 logements	au plus
	Pôles secondaires et locaux		
Sud Grésivaudan	Ville-centre	6,5 logements	au moins
	Pôles principaux	5,5 logements	au moins
	Pôles d'appui	5,5 logements	au plus
	Pôles secondaires et locaux		
Sud Grenoblois	Pôles principaux	5,5 logements	au moins
	Pôles d'appui	5,5 logements	au plus
	Pôles secondaires et locaux	5,5 logements	
Trièves	Pôles secondaires	5,5 logements	au plus
	Pôles locaux	5,5 logements	au plus

4 Des conditions particulières permettant aux pôles d'appui, pôles secondaires et locaux de disposer de capacités supplémentaires sont définies :

- pour les communes concernées par l'obligation de disposer d'une offre en logements sociaux correspondant à au moins 20 % des résidences principales (en application du code de la construction et de l'habitation), les objectifs de construction de logements peuvent être supérieurs aux objectifs plafonds fixés ci-avant afin de permettre le rattrapage progressif de l'offre en logements sociaux manquante ;
- pour les communes dont les objectifs de construction ne leur permettent pas d'atteindre le taux de croissance démographique moyen de la région grenobloise, les objectifs de construction de

logements peuvent être dépassés pour permettre le renouvellement de la population ;

- pour les communes qui ont subi des démolitions de résidences principales en raison notamment de la présence de risques naturels et/ou technologiques, les objectifs de construction peuvent être dépassés afin de permettre le relogement des ménages et le renouvellement du parc de logements ;
- pour les communes en attente de l'élaboration et la validation d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT), les objectifs annuels moyens de construction peuvent être supérieurs aux objectifs plafonds fixés. Dans le cadre des PLH, les objectifs de construction seront appréciés sur une durée de 9 ans et non de 6 ans, dans le cadre des PLU, ces objectifs seront appréciés sur 15 ans au lieu de 12 ans.

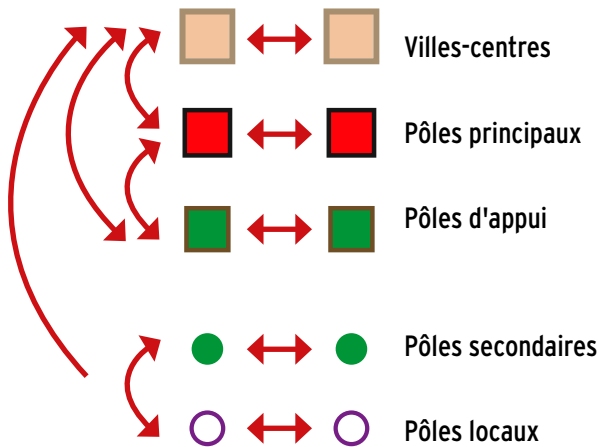
Modalités d'application sur les territoires

Ces objectifs s'appliquent à chaque commune. Toutefois, **ils peuvent être mutualisés à l'échelle intercommunale par un document de planification et/ou de programmation** (notamment Schéma de secteur, Programmes Locaux de l'Habitat). Les intercommunalités peuvent ainsi décliner à l'échelle communale la programmation de logements à construire en l'adaptant en fonction des contextes urbains et fonciers locaux, du recalage des besoins en logements par bassins de vie et des choix de développement effectués par les différents secteurs. Pour permettre cette adaptation lors de la mise en place d'un document de planification et/ou de programmation, tout en respectant ces grandes orientations, des modalités de transferts entre les différents types de pôles sont rendues possibles :

- entre pôles de même type ;
- entre villes-centres, pôles principaux et pôles d'appui ;
- entre pôles secondaires et pôles locaux ;
- des pôles secondaires et locaux vers les pôles principaux et d'appui.

De plus, pour les secteurs hors agglomération grenobloise, l'offre nouvelle en logements construite dans le cadre de projets urbains situés en partie sur les villes-centres et pôles principaux sera intégrée dans les objectifs de construction des villes centres et pôles principaux.

Les transferts d'objectifs de construction ne peuvent concerner que la partie des logements qui ne peut pas être réalisée pour atteindre les objectifs du pôle (qu'ils soient des minima ou des maxima). Le pôle bénéficiaire de ce transfert peut alors dépasser son propre objectif (tel qu'il est défini ci-avant), à concurrence du nombre de logements ainsi transféré. Les transferts opérés seront expliqués et justifiés dans le document de planification et/ou de programmation établie à l'échelle intercommunale.



Lors de l'évaluation du SCoT dans 6 ans, correspondant à la première phase de mise en œuvre du SCoT, doivent être pris en compte les logements autorisés et mis en chantier après l'approbation du SCoT. La compatibilité des documents d'urbanisme de rang inférieur avec le SCoT doit s'apprécier à partir de ces mêmes références.

Recommandations pour la mise en œuvre

Pour assurer une mise en œuvre efficace des orientations et objectifs, il faut, en particulier renforcer la coordination des territoires et des acteurs autour de l'élaboration et du suivi des documents de programmation établis à l'échelle intercommunale (association des territoires voisins et de l'EP SCoT, débats en Comité syndical, conférence annuelle de l'habitat...).

La mise en œuvre des orientations et objectifs de construction de logements implique une meilleure articulation entre les orientations des documents de planification et de programmation et la stratégie foncière des secteurs permettant de définir les modalités d'intervention des collectivités.

L'implication des collectivités dans l'aménagement via des procédures permettant de mettre en œuvre des projets urbains d'envergure et de réguler le marché en agissant sur les prix et l'offre foncière s'avère fondamentale.

Il est donc recommandé aux PLH et PLU intercommunaux d'anticiper les actions foncières à mener en recensant les tènements fonciers supports de la programmation logements à moyen et long terme, afin que les collectivités locales puissent y conduire des actions. Pour ce faire, à travers l'élaboration du volet foncier des Programmes Locaux de l'Habitat, il est recommandé aux collectivités d'examiner simultanément la programmation logements sur au moins deux exercices (2 x 6 ans).

Par ailleurs, il appartient notamment aux Programmes Locaux de l'Habitat de définir une typologie de logements (taille) qui permettent de répondre aux objectifs de mixité sociale la plus large possible (accueil de familles, jeunes couples, familles monoparentales, ménages âgés...).

De plus, il est recommandé que les documents d'urbanisme locaux :

- incitent à la production de constructions à hautes performances énergétiques et environnementales. Les documents d'urbanisme peuvent imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements, notamment dans les secteurs qu'ils ouvrent à l'urbanisation, de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées qu'ils définissent. Les documents d'urbanisme locaux peuvent également conditionner l'urbanisation de certains secteurs sous réserve du respect de performances énergétiques et environnementales définies par la commune ;
- favorisent les possibilités de dépassement de COS de 20 % pour des constructions neuves répondant aux critères des niveaux THPE EnR ou BBC ;
- privilégient le développement urbain des secteurs disposant d'un bon potentiel de production d'énergies renouvelables.

DOO PARTIE

4

SECTION

3

**Rééquilibrer et polariser
l'offre commerciale
en priorité
dans les centres
urbains mixtes**

Introduction sur la stratégie en matière de commerce

Les territoires de la région grenobloise souhaitent que l'offre commerciale contribue à leur stratégie de développement durable (équilibre et autonomie des bassins de vie ; pratiques de proximité et polarisation ; mixité urbaine et ville attractive...).

Or, les pratiques commerciales dépendent à la fois des besoins des usagers et de l'attractivité de l'offre elle-même, c'est-à-dire :

- de **la nature** des commerces et des produits proposés (produits ordinaires, quotidiens, ou au contraire exceptionnels...);
- de **la surface** des commerces, qui détermine souvent le nombre de produits disponibles (de «référence») et permet également d'influer sur les prix ;
- de **leur localisation** (et de leur environnement), qui est souvent déterminante pour la facilité et la rapidité d'accès, de stationnement et d'achat ; qui détermine également leur situation d'isolement ou au contraire leur appartenance à un environnement commercial attractif, proposant une offre diversifiée et concurrentielle.

C'est pourquoi, la question de l'offre commerciale est organisée selon ces 3 approches, à savoir :

- 1 La définition d'une typologie**, telle que la loi le permet, afin de prendre en compte la nature des commerces et des comportements d'achat.
- 2 La définition de périmètres d'influence recherchés et de surfaces maximales**, pour permettre une organisation équilibrée et plus autonome des territoires.
- 3 La définition de Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM)** préférentielles, dans le DAC (le Document d'Aménagement Commercial que la loi demande d'intégrer au DOO), pour polariser le développement et privilégier la mixité urbaine.



Organiser l'offre commerciale selon la nature des commerces et des pratiques d'achat

Le SCoT définit une typologie réglementaire sur laquelle les documents d'urbanisme pourront s'appuyer, pour organiser durablement l'offre commerciale sur leurs territoires.

La loi limite les possibilités d'effectuer des distinctions entre les différents types de commerces. Toutefois, elle permet a minima de **distinguer deux grandes catégories**. En effet, l'article L. 123-1-5- 7°bis du Code de l'urbanisme légitime la catégorie « **commerces de détail et de proximité** » ; il permet, en conséquence, de construire une seconde catégorie, constituée de tous les autres « **commerces de détail et de non-proximité** ».

Le SCoT élabore une typologie de travail, pour construire la stratégie et préciser les contenus de la typologie réglementaire.

Au-delà de cette typologie réglementairement utilisable, le SCoT définit une stratégie tenant compte de la diversité de l'offre et des pratiques d'achat ; cette typologie de travail permet également de préciser les contenus des deux catégories réglementaires.

Les principaux objectifs de cette stratégie sont de réduire les longueurs des déplacements quotidiens et de conforter les pôles urbains, notamment en matière de commerce.

C'est pourquoi, cette typologie de travail est essentiellement fondée sur :

- les distances (et le temps) que l'on est prêt à consacrer à un achat particulier, suivant sa nature ;
- l'aptitude des différents types de commerces, à s'inscrire (ou non) à l'intérieur des espaces urbains habités, et notamment de leurs parties centrales.

Les documents d'urbanisme locaux devront assurer une répartition territoriale de l'offre commerciale qui conduise à réduire les longueurs des déplacements et à conforter les centres urbains.

C'est pourquoi, il est établi une distinction entre :



Le SCoT permet ainsi d'inscrire sa stratégie dans le cadre réglementaire actuellement fixé par la loi, en établissant une relation entre sa typologie de travail et la typologie réglementaire.



Rééquilibrer et polariser l'offre commerciale en priorité dans les centres urbains mixtes

Nota :

■ Le SCoT organise, dans cette partie du DOO, l'offre en matière de **commerce de détail** (à destination des particuliers) ; l'organisation du **commerce de gros** (à destination des professionnels) peut se déployer, **à l'instar des autres activités économiques**, soit sur les espaces urbains mixtes, soit sur les espaces économiques dédiés, selon la nature des commerces concernés (et en particulier, selon leur compatibilité avec la proximité de l'habitat) et les besoins des acteurs économiques.

■ Certaines **entreprises artisanales « de proximité »**, par leur dimension et la nature de leur activité (production, transformation ou prestation de services, par exemple dans le domaine de l'alimentation...) sont considérées et traitées comme des commerces de proximité ; elles ont bien sûr vocation à s'implanter de manière préférentielle **à l'intérieur des espaces prioritaires du développement**.

■ Certaines autres activités artisanales de production, de transformation ou de réparation, peuvent parfois s'avérer **plus difficiles à intégrer à l'intérieur des espaces habités** ; elles pourront donc également (en plus de l'ensemble des espaces urbains mixtes qui peuvent toujours les accueillir) s'implanter **dans les espaces dédiés à l'économie**.

Rappel sur les relations entre SCoT et respect de la liberté du commerce et de la concurrence économique

Le droit européen et l'intérêt des consommateurs militent pour préserver, et même renforcer, les conditions d'une libre concurrence économique (dans le cas présent, entre les enseignes commerciales).

Les règles d'aménagement du territoire ne doivent pas faire entrave à cet objectif que l'on peut qualifier d'intérêt général.

Il s'agit de garantir pour le consommateur, la diversité de l'offre commerciale et des choix ; mais aussi, à travers cette concurrence, d'inciter à la qualité des produits et à l'abaissement des prix, au niveau le plus adapté.

Tous les investisseurs et acteurs économiques doivent être en situation d'égalité face aux règles d'urbanisme.

Le SCoT n'a cependant pas pour fonction d'examiner la nature de ces investisseurs (grand groupe de distribution ou petit commerçant indépendant),

ni de s'assurer de l'absence de position dominante (de monopole) de la part de certaines enseignes (le rôle de la DGCCRF : la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes).

La loi demande aux SCoT de définir des règles d'intérêt général, fondées sur la recherche d'une organisation durable du territoire ; seules celles-ci, peuvent légitimer des restrictions en matière de typologie, de dimensionnement des commerces et de localisation.

Mais en parallèle, le droit impose le respect de la libre concurrence économique, et donc la garantie, que tous les investisseurs qui le souhaitent, puissent s'implanter, dans le respect de ces règles d'intérêt général.

Ainsi, s'il paraît légitime de définir une typologie commerciale et des surfaces maximales par commerce, il est par contre impossible de vouloir en limiter le nombre. Les SCoT ne

peuvent pas fixer de densités maximales par territoire ou par pôle. Un projet commercial ne pourra pas être examiné, en référence à la densité commerciale ou à la présence de commerces existants, dans le territoire où il souhaite s'implanter. Il devra seulement, répondre aux conditions d'intérêt général fixées pour ce territoire.

Autrement dit, aucun projet commercial ne peut être refusé, sous prétexte que le territoire où il souhaite s'implanter, dispose déjà d'une offre commerciale suffisante.



Renforcer l'équilibre et la solidarité des territoires, en définissant des périmètres d'influence recherchés, et en maîtrisant le dimensionnement des commerces

Une organisation durable du territoire suppose, en particulier, de renforcer les fonctionnements de proximité, en rapprochant habitat, emplois, commerces et services.

Orientations

Chaque territoire et pôle urbain doit pouvoir se développer de manière équilibrée ; ce qui implique de **ne pas empêcher ses voisins de se développer eux-mêmes de manière équilibrée.**

La concurrence territoriale (contrairement à la concurrence économique) **est contre-productive pour le développement durable** ; chaque territoire doit rechercher les limites de son propre développement, pour permettre celui de ses voisins, limiter les dépendances territoriales et leurs impacts négatifs sur les populations et les fonctionnements urbains.

Certains territoires accueillent des commerces qui, par leurs dimensions très importantes (cf. certains hypermarchés), et leurs localisations (souvent en bordure de voies rapides), rayonnent sur leurs voisins, **limitant leurs capacités à se développer, renforçant les évasions commerciales et allongeant les distances parcourues.**

La non-concurrence territoriale ne remet pas en cause le principe de libre concurrence économique entre les enseignes. Mais, si la libre concurrence économique apporte plutôt de nombreux avantages pour les consommateurs, la concurrence territoriale apporte à l'inverse de nombreux inconvénients pour les habitants des **territoires concernés.**

Deux voies s'offrent pour sortir de cette situation :

1 Définir, pour chaque pôle urbain, un périmètre d'influence recherché, qu'il devra s'employer à respecter, afin de ne pas empêcher le développement de ses voisins.

2 Définir des dimensions maximales pour les projets commerciaux, afin qu'ils correspondent à ces aires d'influence (ou du moins, ne les dépassent pas).

4|3|2|1 ● Définir des périmètres d'influence, adaptés à la nature des différents pôles urbains, et contribuant à une organisation équilibrée des territoires

Orientations pour organiser l'offre commerciale à partir d'une hiérarchie des pôles urbains

Rappel du rapport de présentation, sur la définition de la hiérarchie des pôles urbains pour le commerce

La stratégie de rééquilibrage des territoires et de polarisation du développement se concrétise à travers une hiérarchie des pôles urbains de la région grenobloise.

Cette hiérarchie répond à la situation actuelle de chacun des pôles (leurs poids relatifs en matière de population, d'habitat, d'emplois, d'équipements, de services de centralité, et bien sûr de commerces) et à leurs perspectives de développement réciproques ; c'est pourquoi, bien que construite à l'échelle du grand territoire, elle est également relative à la situation particulière et aux spécificités de chaque secteur.

Définir des périmètres d'influence pour les différents types de pôles et de commerces

L'objectif d'équilibre et de non concurrence entre les territoires conduit à définir des périmètres d'influence optimum pour chacun des pôles de la région grenobloise.

Ces périmètres d'influence prennent en compte les situations des pôles voisins (leurs importances réciproques et leurs capacités d'évolution).

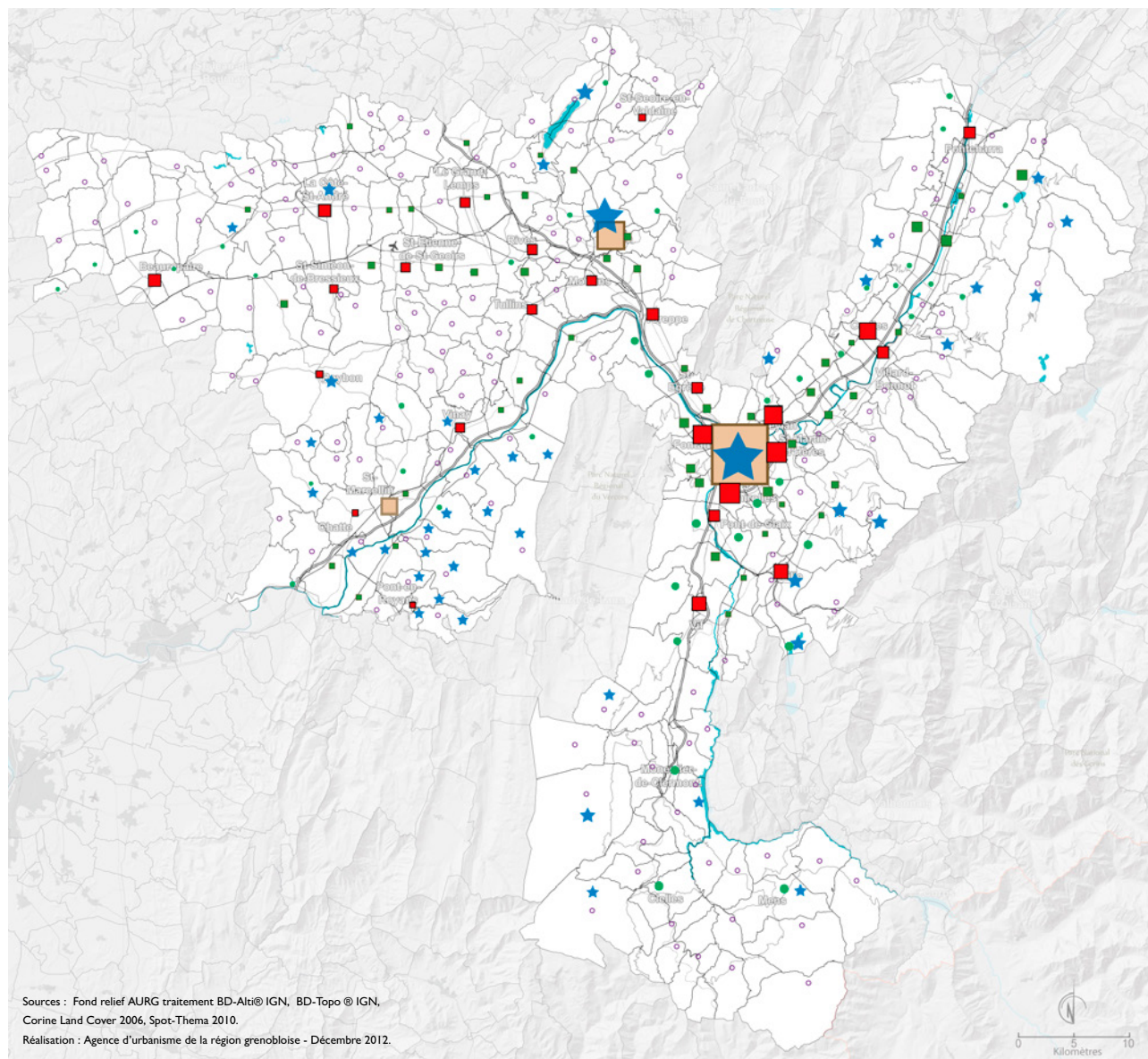
C'est donc un exercice conjoint entre pôles voisins, à l'échelle de chaque secteur et de la région grenobloise ; un exercice de cohérence, de reconnaissance mutuelle, de solidarité et de prise en compte des intérêts respectifs.

Rappel du rapport de présentation sur la définition des périmètres d'influence

■ Les périmètres d'influence recherchés sont des **périmètres de principe** permettant de **définir, de manière approchée, le nombre d'usagers** que l'on voudrait desservir, et donc de définir **la surface de vente maximum** des commerces autorisés ; mais **pas leur nombre** qui reste libre (respect de la liberté du commerce et de la libre concurrence économique).

■ Ces périmètres se définissent, **en prenant notamment en compte : la hiérarchie des pôles, leur situation en matière d'urbanisme commercial, mais aussi celle de leurs voisins (l'existant, les potentialités et les objectifs affichés).**

■ Les périmètres d'influence prennent en compte l'ensemble de leurs usagers ; c'est-à-dire, **les populations qui y résident et travaillent quotidiennement** (ménages, étudiants, emplois, enseignants, chercheurs...), **ainsi que, dans les pôles touristiques, les fréquentations plus exceptionnelles** (tourisme, visite, etc.).



Hierarchie des pôles urbains pour le commerce

	Ville-centre		Pôle secondaire
	Pôle principal		Pôle local
	Pôle d'appui		Pôle touristique

Pour plus de lisibilité, on pourra se reporter à la carte du DOO à grande échelle.

Nota :

Cette hiérarchie constitue un outil de travail pour une mise en cohérence des politiques publiques et un développement équilibré des territoires en matière d'habitat, d'emplois, d'équipements, de services et de commerces. Elle ne constitue donc pas une vision figée du territoire à long terme. Des opportunités

d'implantations économiques, ou des choix locaux concertés, pourraient conduire à des évolutions de cette hiérarchie. La stratégie prioritaire du territoire concerne le développement durable (l'équilibre, la proximité, la qualité, l'économie d'espace, l'équité sociale et territoriale...) ; elle n'est donc pas contradictoire avec des évolutions locales de cette hiérarchie.

Objectifs concernant les périmètres d'influence

1 Les périmètres d'influence recherchés s'appliquent à **l'ensemble des commerces de détail**, mais ils s'appliquent de **manière différente pour les commerces de « proximité »**, qui doivent être, de manière préférentielle, implantés à l'intérieur des espaces urbains mixtes (les ZACOM de type 1 et 2 définies dans le DAC), et **pour les commerces de « non-proximité »**, qui peuvent être implantés dans des espaces économiques extérieurs aux espaces habités (les ZACOM de type 3 définies dans le DAC).

2 **Pour les commerces de détail et de proximité** implantés dans des ZACOM de type 1 ou 2, le périmètre d'influence recherché est **celui du pôle urbain qui les accueille**.

3 **Pour les commerces de détail et de non-proximité**, il faut, de manière préférentielle, **les regrouper** afin de limiter les déplacements ; localiser, en priorité, les nouvelles implantations à proximité des groupements existants ou sur des espaces prévus à cet effet. Sont ainsi définies des Zones d'Aménagement Commercial, spécifiques à cette catégorie de commerces (les ZACOM de type 3) ; chacune d'entre elles doit proposer une offre équilibrée et adaptée à son propre bassin de proximité, et garantir ainsi, que chaque autre espace commercial de ce type, puisse faire de même. **Les périmètres d'influence de ces espaces commerciaux sont, en conséquence, fonction de leur répartition respective sur le territoire.**

Objectifs généraux pour l'ensemble des types de pôle

1 **Tous les pôles urbains sont dotés d'un périmètre d'influence** pour l'ensemble des commerces de détail et de proximité qu'ils peuvent accueillir.

Leurs périmètres sont définis, **selon leur position dans la hiérarchie des pôles, et selon la situation des pôles voisins au sein de cette hiérarchie**. Ces périmètres tiennent également compte **de l'objectif d'organisation équilibrée**

du commerce, et donc de la situation et de la capacité de chaque pôle à y contribuer (et notamment, à travers les objectifs et les moyens définis dans les documents d'urbanisme locaux).

2 **Chaque projet commercial sera conçu de manière à s'inscrire dans le périmètre d'influence recherché de son pôle d'accueil.**

Objectifs particuliers pour chacun des type de pôles

1 **Pour les pôles locaux :** chaque pôle local est légitime à accueillir les commerces et les services nécessaires pour répondre aux besoins de sa propre population et de ses visiteurs (actifs non résidents, touristes...). **Le périmètre d'influence recherché est donc, en général, la commune elle-même**. Toutefois, lorsque des pôles locaux voisins ne disposent pas d'une offre commerciale pour leurs populations, l'aire d'influence de la commune qui développe (ou conforte) une offre commerciale peut, dans ce cas, **comprendre les communes voisines concernées**.

2 **Pour les pôles secondaires et les pôles d'appui :** généralement plus importants et mieux équipés, ces pôles peuvent s'appuyer sur des périmètres d'influence comprenant **les populations et les visiteurs du pôle concerné, ainsi que ceux des communes voisines, lorsque celles-ci sont insuffisamment pourvues** dans les domaines concernés par le projet de développement commercial du pôle secondaire ou d'appui concerné.

3 **Pour les pôles principaux et les villes-centres :** ils constituent **la structure principale du territoire**, notamment en matière de

commerce, de services et d'emplois. Ils peuvent **asseoir leur développement sur des bassins de vie de proximité**, comprenant des communes voisines moins développées en matière de service à la population.

Les villes-centres peuvent rayonner sur des bassins de vie importants (par exemple l'ensemble de la Région grenobloise pour la ville de Grenoble). Mais ces pôles structurants doivent également respecter les capacités de développement des autres pôles structurants.

La cartographie suivante définit les périmètres d'influence recherchés, pour les villes-centres et les pôles principaux.

4 Pour les pôles touristiques : il n'est pas défini de périmètre d'influence, en matière de tourisme. Chaque pôle touristique peut accueillir **tous les commerces nécessaires au bon fonctionnement des activités touristiques du pôle concerné.**

5 Pour les pôles commerciaux localisés dans des espaces économiques dédiés (cf. ZACOM de type 3) :

ces espaces commerciaux sont localisés par le SCoT sur des espaces économiques situés à l'extérieur des espaces urbains mixtes. Ils ne doivent principalement accueillir que des commerces difficilement compatibles avec l'habitat (commerces de « non-proximité »).

Les principaux espaces de ce type sont localisés (cf. carte des ZACOM), de manière à assurer une couverture équilibrée des différents secteurs.

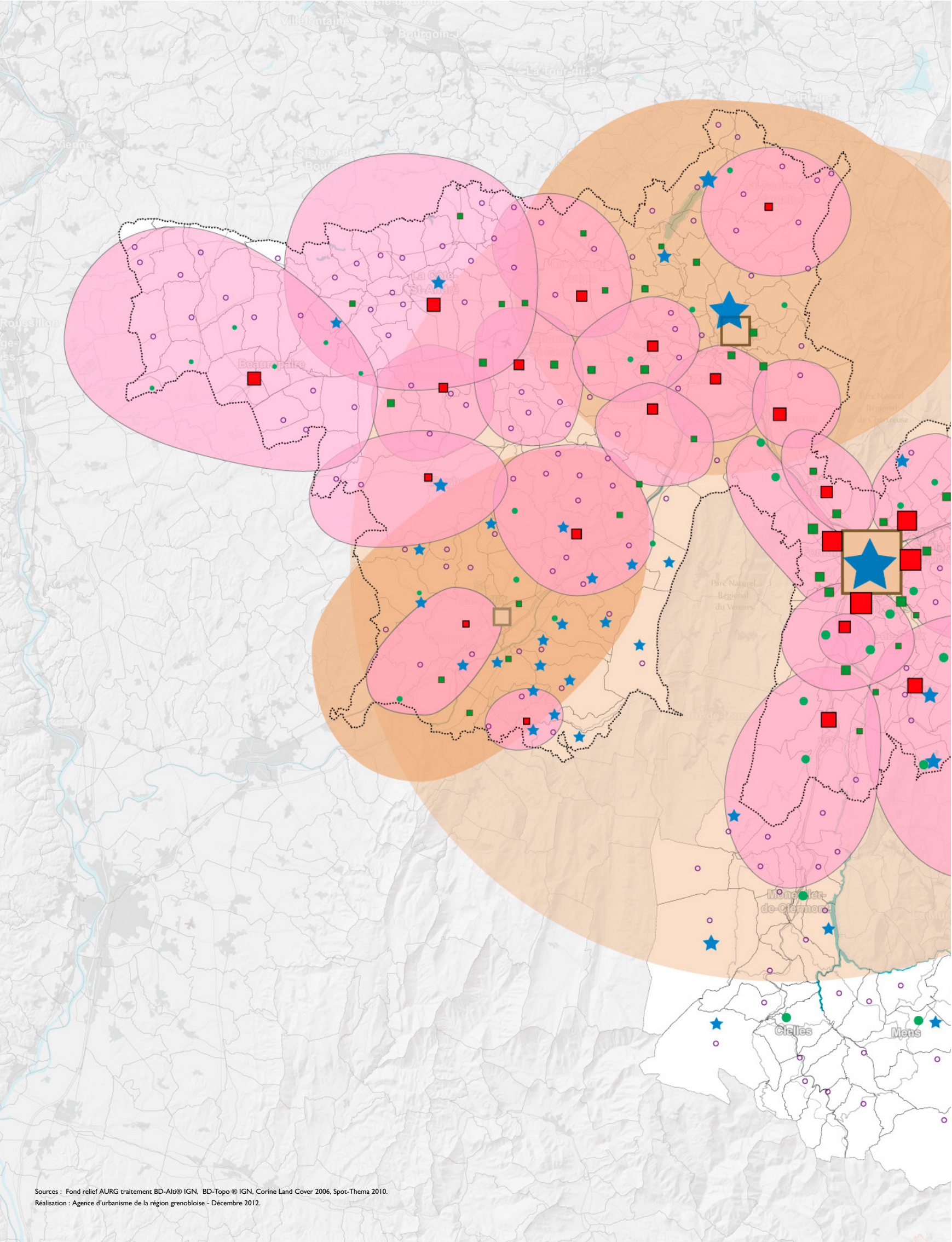
Leurs périmètres d'influence respectifs sont à **évaluer en fonction de leur répartition respective sur le territoire, de manière à garantir que l'offre commerciale de chacun corresponde aux besoins de son propre bassin de proximité** (sans empêcher un développement équilibré des autres pôles commerciaux de ce type, présents dans le territoire).

Modalités pour la mise en œuvre

■ Pour le calcul des usagers concernés par un périmètre d'influence on prendra les derniers chiffres connus au moment de l'examen d'un dossier. Lorsqu'une commune n'est incluse qu'en partie dans un périmètre d'influence, on pourra comptabiliser l'ensemble de sa population, de ses emplois et de ses touristes éventuels. Les touristes ne seront comptabilisés que dans les seuls pôles touristiques, en utilisant les derniers chiffres de fréquentations connues dans ces pôles.







■ Les documents de planification pourront, s'il y a lieu, préciser les périmètres d'influence recherchés.

■ Les documents d'urbanisme locaux devront préciser les périmètres d'influence des communes concernées, et les pôles auxquels elles peuvent être rattachées, en matière de commerce.





Carte de principe des périmètres d'influence recherchés, pour les villes-centres et les pôles principaux

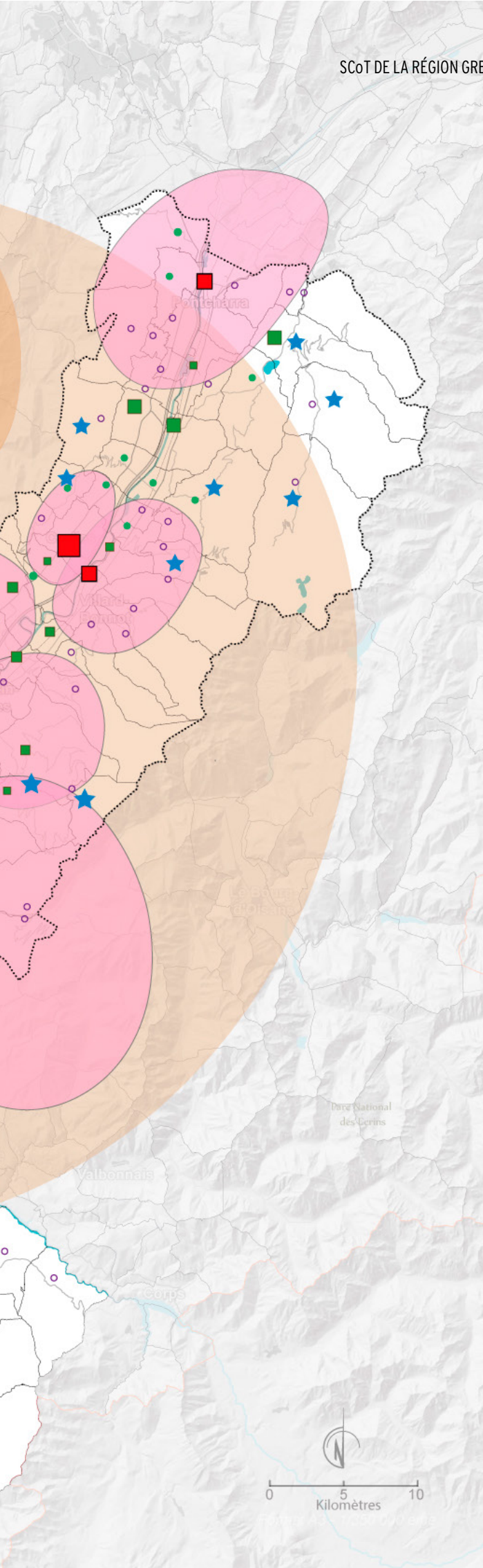
Hierarchie des pôles urbains pour le commerce

-  Ville-centre
-  Pôle principal
-  Pôle d'appui
-  Pôle secondaire
-  Pôle local
-  Pôle touristique

Périmètres d'influence recherchés des pôles urbains en matière de commerce

-  Périmètre d'influence des villes-centres
-  Périmètre d'influence des pôles principaux

Pour plus de lisibilité, on pourra se reporter à la carte du DOO à grande échelle.



4|3|2|2 ● Définir des surfaces de vente

adaptées aux périmètres d'influence recherchés

Des surfaces de vente maximales sont établies par établissement commercial, **en fonction du nombre total d'usagers** (habitants, employés, touristes...) habituellement présents dans les périmètres d'influence recherchés, pour chacun des pôles urbains et commerciaux de la région grenobloise. Ces surfaces maximales comprennent l'ensemble des surfaces de vente, qu'elles soient totalement couvertes, semi-ouvertes ou à l'air libre. Compte-tenu de la grande diversité des territoires du SCoT, et notamment de la présence d'espaces ruraux dans lesquels l'implantation de commerces de 300 m² est de nature à induire des impacts significatifs en matière d'organisation et de fonctionnement, les objectifs de surface maximale sont établis à partir de 300 m² de surface de vente.

Objectifs

Définir des surfaces de vente maximales pour l'ensemble des commerces de détail (« de proximité et de non-proximité »)

1 La surface maximale de vente, par établissement commercial, est définie, **en proportion du nombre d'usagers estimé dans le périmètre d'influence recherché.**

Pour les périmètres d'influence comportant :

- 1 000 usagers = 300 m² (0,30 m²/usager) de surface de vente par établissement commercial ;
- 2 000 usagers = 500 m² (0,25 m²/usager) ;
- 5 000 usagers = 1 000 m² (0,20 m²/usager) ;
- 10 000 usagers = 1 500 m² (0,15 m²/usager) ;
- 20 000 usagers = 2 500 m² (0,125 m²/usager) ;
- 30 000 usagers = 3 500 m² (0,115 m²/usager) ;
- 40 000 usagers = 4 000 m² (0,10 m²/usager).

2 Pour limiter les impacts trop importants des grandes surfaces sur l'organisation et le fonctionnement des territoires, **cette surface de 4 000 m² de surface de vente**, accompagnée d'un maximum de 400 places de parking, **constitue désormais un plafond** à ne pas dépasser (sauf pour les exceptions définies ci-après).

3 **Cette surface maximale peut être dépassée, pour :**

- **les villes-centres,**
- **les commerces de non-proximité (« exceptionnels et occasionnels lourds »).**

■ **Dans ces cas particuliers, la surface maximale de vente pourra être dépassée, lorsque le nombre d'usagers recherché dépasse 40 000.**

On appliquera, dans ces cas, une proportion de 0,10 m² de surface de vente par usager :

- 50 000 usagers = 5 000 m² de surface de vente, par établissement commercial ;
- 60 000 usagers = **6 000 m² (surface maximale dans les secteurs périphériques*)** ;
- 70 000 usagers = 7 000 m² ;
- 80 000 usagers = **8 000 m² (surface maximale dans l'agglomération grenobloise).**

■ **Pour les villes-centres**, des dépassements de la surface maximale autorisée immédiatement ci-dessus sont possibles **à l'intérieur du cœur de ville* de chacune d'elles.**

* **Nota :**

- Les « secteurs périphériques » sont constitués par l'ensemble des secteurs hormis la Métro.
- Les « cœurs de ville » sont constitués des espaces urbains centraux des trois villes centres présentant à la fois un bâti dense et une diversité de fonctions urbaines.

Modalités pour l'application de ces règles

■ **Ces règles s'appliquent à un établissement commercial**, c'est-à-dire à un commerce isolé, disposant d'une entrée indépendante sur un espace extérieur.

■ **Toutefois, lorsque plusieurs établissements commerciaux sont regroupés** à l'intérieur d'un même bâtiment et sont reliés entre eux par un espace de circulation intérieur, alors les règles

de surfaces maximales s'appliquent à **la surface de vente totale de ce regroupement commercial**.

■ **Un espace d'usage public** (c'est-à-dire ouvert au public : qu'il soit de statut public ou privé) **sépare et permet d'identifier deux établissements commerciaux ou deux regroupements commerciaux différents**.



D.A.C - Document d'Aménagement Commercial

Ce chapitre est constitué de la partie du DAC intégrée dans le DOO ; l'ensemble du DAC faisant lui-même l'objet d'un document séparé.

Définir des Zones d'Aménagement Commercial préférentielles pour accueillir les commerces

Après avoir travaillé aux moyens du rééquilibrage des territoires (périmètres d'influence et dimensionnement des commerces), il s'agit maintenant de **définir les modalités d'une redynamisation des centres urbains**.

Les territoires ont fait l'analyse des impacts négatifs des grandes zones commerciales de périphérie : dévitalisation et perte d'attractivité des centres urbains, réduction de leur diversité fonctionnelle, de leur rôle d'animation, d'échange social et de moteur pour leur bassin de proximité ; mais aussi perte de moyens financiers et d'aménagement des espaces publics...

Orientations pour la localisation de l'offre commerciale

■ Arrêter ce mouvement d'externalisation pour tous les commerces compatibles avec l'habitat. Le commerce doit reprendre toute sa place dans la vie urbaine et dans la ville, ce qui suppose la mise en place de moyens adaptés (foncier, ingénierie...) pour intégrer ces nouvelles surfaces dans de bonnes conditions économiques et fonctionnelles (adaptation des accès, des capacités de stationnement...).

■ Il faut donc réserver les espaces économiques extérieurs aux espaces habités, aux commerces les

moins compatibles avec l'habitat (commerces de non-proximité : « exceptionnels et occasionnels lourds »), ainsi qu'aux quelques commerces de proximité nécessaires pour les besoins des employés de la zone concernée.

■ Il faut également, dans un souci de qualité urbaine, paysagère et environnementale, interdire la concentration de commerces en façade des voies rapides (« entrées de ville »).

Orientations concernant l'ensemble des espaces urbains

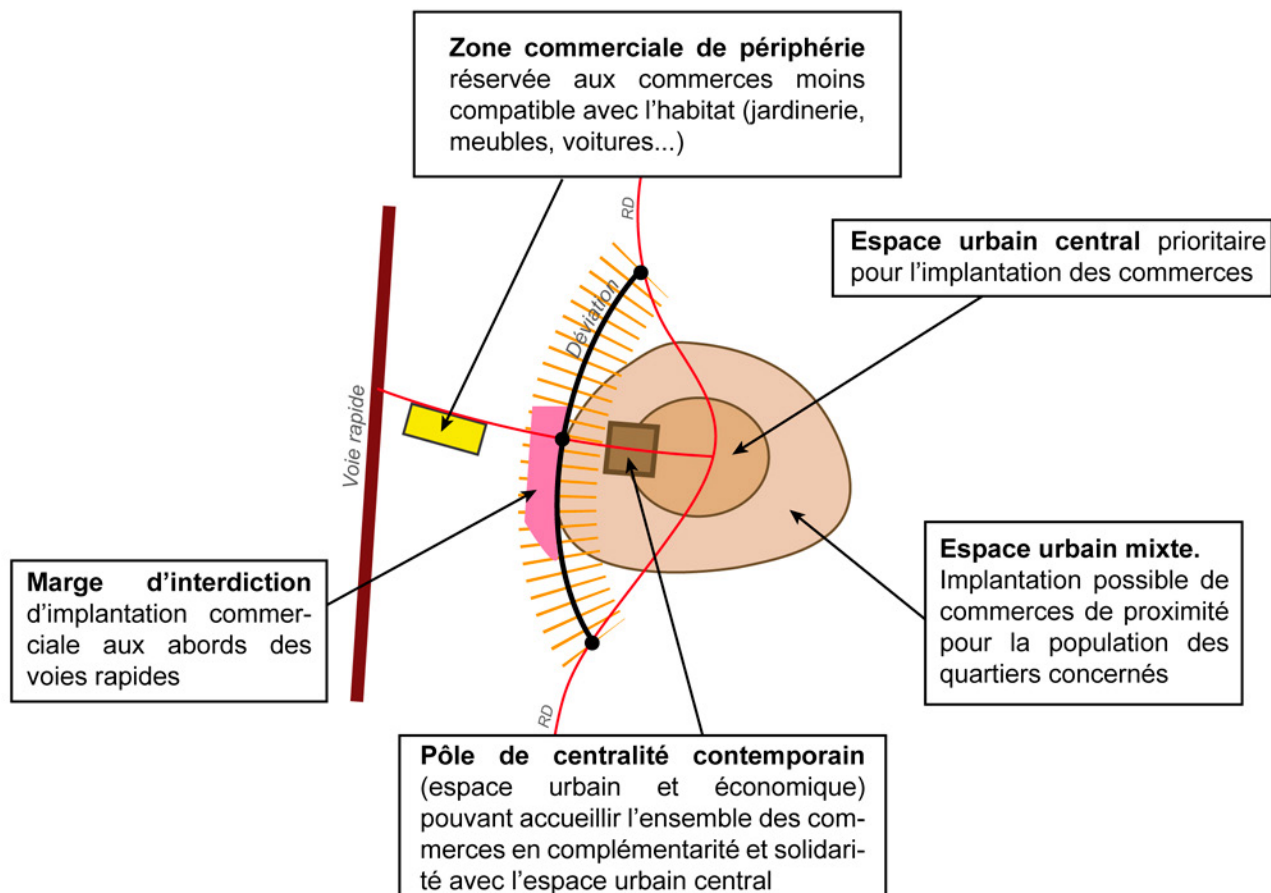
■ Localiser les commerces compatibles avec l'habitat, **à l'intérieur des espaces urbains mixtes, et en priorité, à l'intérieur des centres urbains.**

■ Lorsque leur importance le justifie, **les quartiers d'habitation** peuvent accueillir des commerces de détail et de proximité correspondant aux **besoins quotidiens de leurs populations et de leurs employés** (le dimensionnement de ces commerces devra donc correspondre à l'importance du quartier d'accueil concerné).

■ **Les espaces économiques dédiés**, situés en dehors des espaces habités, pourront accueillir **les commerces les moins compatibles avec**

l'habitat (« de non-proximité ») ainsi que les commerces de proximité nécessaires pour répondre aux besoins de leurs propres employés.

■ **Les infrastructures routières rapides** (autoroutes, voies rapides et déviations) n'ont pas vocation à servir de vitrine pour les installations commerciales. Toute nouvelle implantation commerciale sera interdite en façade de ces voies rapides. Pour les implantations commerciales existantes, des aménagements paysagers devront être réalisés de manière à empêcher les vues directes, depuis la voie, sur ces zones commerciales et masquer les signes représentatifs de cette fonction commerciale.



■ **Les boulevards urbains**, situés à l'intérieur des espaces urbains mixtes (zones 30 ou 50) et contribuant au confortement commercial d'un centre urbain ou d'un pôle de centralité, peuvent accueillir de nouvelles implantations commerciales et être aménagés en conséquence. Ces aménagements devront contribuer

à donner aux espaces publics et aux implantations commerciales actuelles et futures **un caractère plus urbain et qualitatif** (espaces et aménagements de caractère non routier, priorité aux piétons, qualité architecturale, pas de grands mâts publicitaires, ni de grands panneaux d'enseignes ou de publicité...).

Délimiter des espaces prioritaires pour le commerce :

les Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) préférentielles

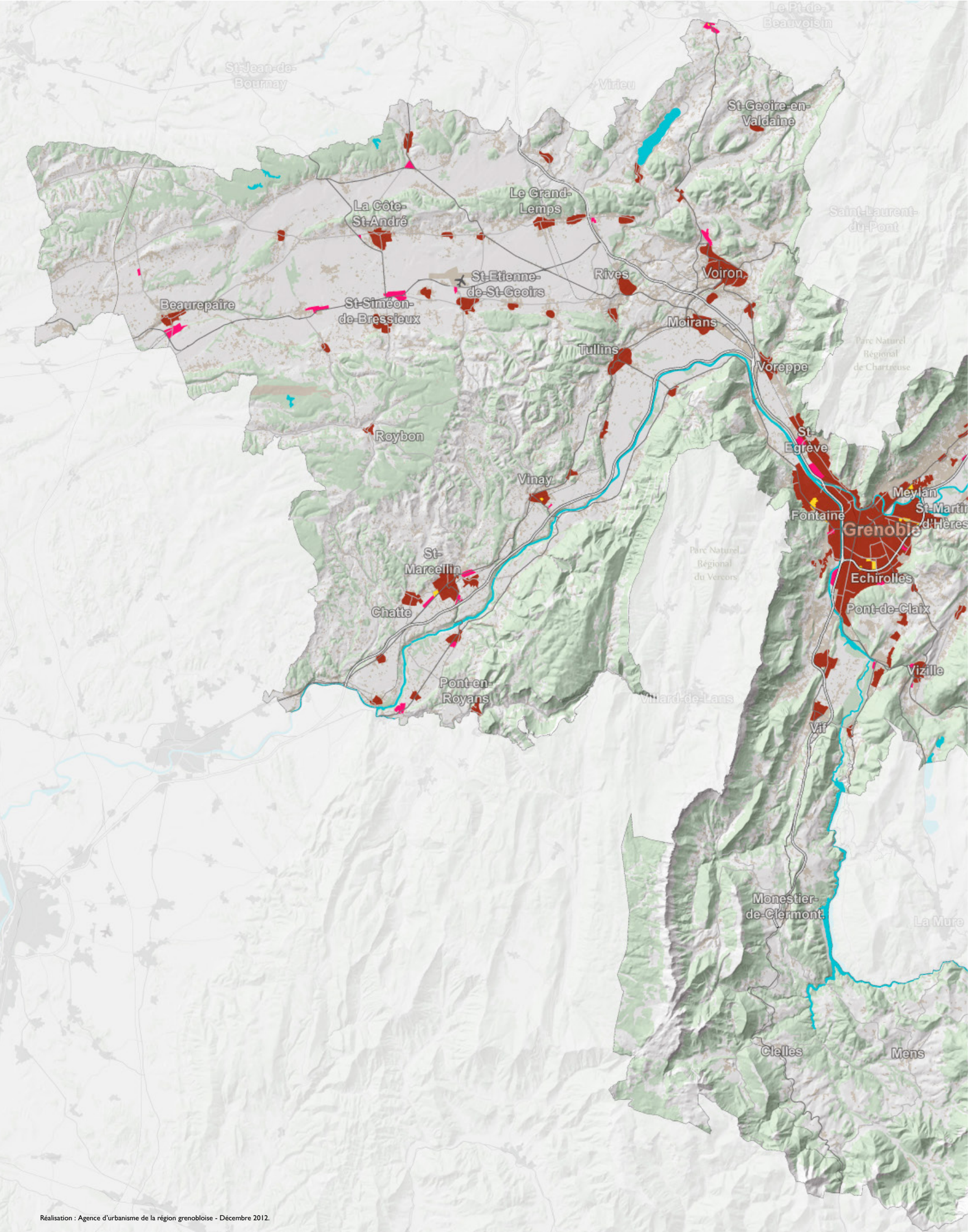
Pour mettre en œuvre la stratégie de localisation des commerces, **trois types d'espaces prioritaires** sont définis pour organiser l'offre commerciale de la région grenobloise : **les Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM)**.

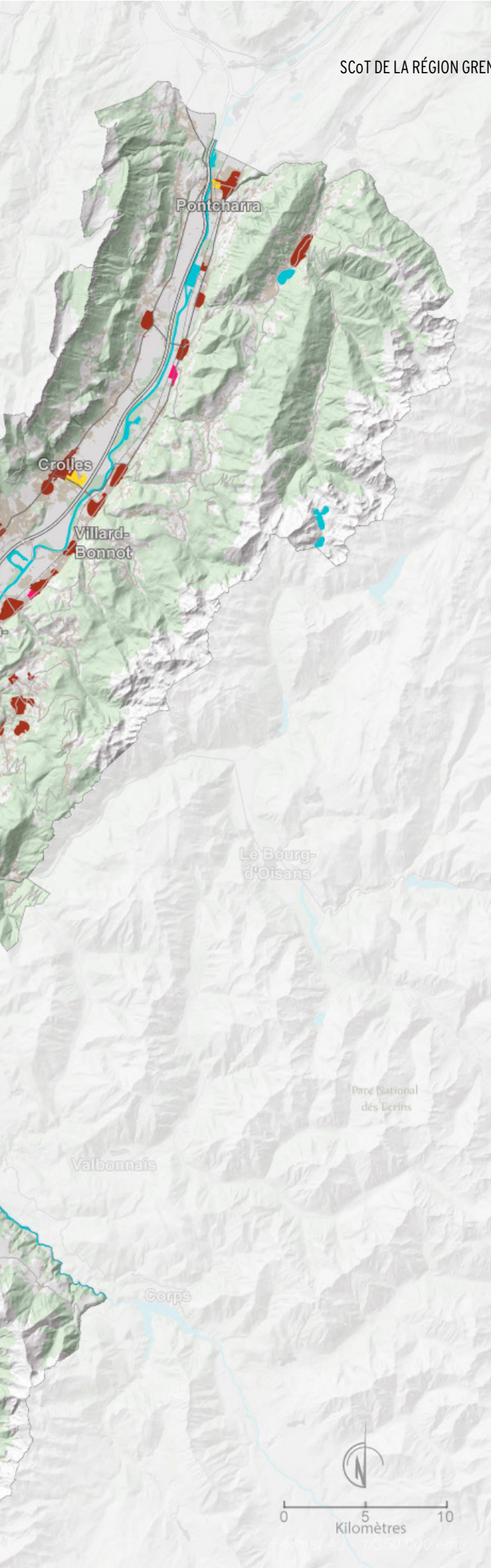
1 L'ensemble des espaces prioritaires du développement (ZACOM de type 1), pour tous les types de commerces (et en priorité pour ceux qui sont compatibles avec la ville).

2 Les espaces économiques et urbains mixtes de centralité (ZACOM de type 2) : de nouvelles centralités contemporaines, des boulevards urbains...) pour tous les types de commerces.

3 Les espaces économiques dédiés, en général extérieurs aux espaces habités (ZACOM de type 3), pour les commerces moins compatibles avec la présence de l'habitat.

Nota : En dehors de ces ZACOM, les espaces urbains ne pourront accueillir que des commerces de proximité, dont les dimensions devront correspondre aux seuls besoins du quartier concerné.





Délimitation des zones d'aménagement commercial (ZACOM) du SCoT de la RUG

- Espaces préférentiels du développement (ZACOM de type 1)
- Pôles de centralité (ZACOM de type 2)
- Espaces économiques dédiés (ZACOM de type 3)

Pour plus de lisibilité, on pourra se reporter à la carte du DOO à grande échelle.

À chacune de ces zones d'aménagement commercial préférentielles sont associés des orientations et des objectifs particuliers.

4|3|3|1 ● Les espaces prioritaires du développement : ZACOM de type 1

Les espaces prioritaires du développement sont les espaces dans lesquels sont historiquement regroupés un maximum de commerces, de services et d'équipements urbains. Ils peuvent également comporter les espaces urbains limitrophes qui contribuent à leur renforcement et à leur extension.

Le SCoT les délimite pour les principaux pôles urbains (villes-centres, pôles principaux et pôles d'appui). Ces espaces doivent être précisés dans les documents d'urbanisme locaux en prenant notamment en compte les risques majeurs présents sur le territoire.

Orientations

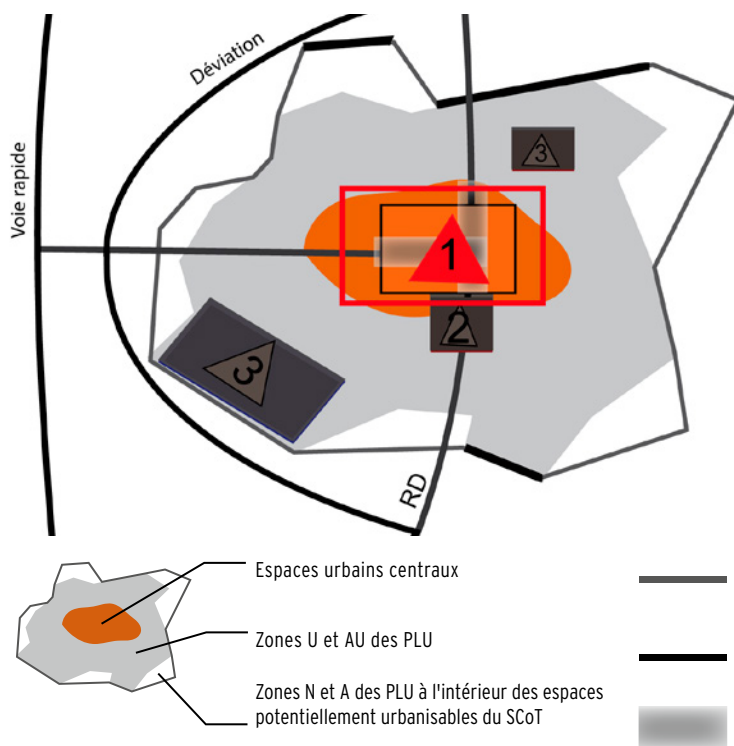
■ Les ZACOM de type I ont pour vocation d'accueillir la majeure partie des nouvelles implantations commerciales et tout particulièrement les commerces de détail et de proximité.

■ **Les nouvelles implantations commerciales devront, chaque fois que le type de commerce le permet, s'installer, de manière préférentielle, à l'intérieur des parties les**

mieux équipées et desservies, afin de conforter les installations existantes, en assurant les proximités et les continuités nécessaires.

■ **Il faut éviter de constituer des pôles concurrents des centres urbains, dont il convient de renforcer le poids, l'attractivité et les qualités.**

Localisation de principe d'un espace prioritaire du développement type : ZACOM de type I



Réalisation : Agence d'urbanisme de la région grenobloise-clo- Décembre 2012.

Objectifs pour les ZACOM I

1 Les commerces de **non-proximité** (« exceptionnels et occasionnels lourds ») peuvent s'implanter dans l'ensemble **des espaces urbains compris à l'intérieur des ZACOM I**, à condition qu'ils s'intègrent harmonieusement dans leur environnement urbain et ne perturbent pas les fonctionnements locaux.

2 Les commerces de **proximité** (compatibles avec l'habitat) **doivent s'implanter dans les centralités urbaines comprises à l'intérieur des ZACOM I**. Ces centralités urbaines peuvent être **soit des centres villes, des centres de quartiers ou des quartiers gare. Les documents d'urbanisme locaux devront délimiter ces différentes centralités lorsqu'elles existent, à l'échelle parcellaire**, et préciser si nécessaire les règles d'implantation et d'insertion urbaine de ces commerces.

Les centres-villes sont constitués des parties centrales les mieux équipées qui présentent à la fois **un bâti dense et une diversité de fonctions urbaines et notamment des commerces**. Certaines pôles urbains peuvent également comporter **des centres de quartiers** caractérisés par une localisation géographique leur permettant de desservir un ou plusieurs quartiers, avec des amorces de densité et de mixité urbaine, et si possible une présence de commerces existants, et enfin, parfois, **des quartiers gare** (cf. la sous-section dédiée au cas particulier des gares, ci-après).

■ **Les nouveaux commerces de proximité, doivent s'installer en priorité dans les centres-villes, en venant conforter les installations existantes en assurant les proximités et les continuités nécessaires.** En conséquence, ces nouvelles installations **s'implanteront à proximité des linéaires commerciaux existants** (linéaires physiques existants ou prévus dans le PLU). En cas d'absence d'équipements commerciaux préexistants, il convient en priorité de conforter le centre urbain dense.

Chaque projet commercial doit correspondre au périmètre d'influence recherché de son pôle d'accueil. Les implantations éloignées des linéaires commerciaux existants doivent être évitées (pas de concurrence territoriale avec l'espace urbain central), sauf s'il s'agit d'équiper un quartier gare, ou lorsque le centre, par son importance (Grenoble, Voiron...), est déjà organisé en plusieurs polarités complémentaires, ou encore s'il s'agit d'équiper un quartier particulier à travers un projet limité aux besoins de ce quartier.

■ **En conséquence, les quartiers plus périphériques** et faiblement équipés ne peuvent accueillir que les commerces nécessaires pour répondre aux besoins propres à chacun d'eux.

Les Zones d'Aménagement Commercial de type I (qui correspondent aux espaces prioritaires du développement) sont délimitées (cf. carte des ZACOM) pour les villes-centres, les pôles principaux, et les pôles d'appui.

Orientations pour les pôles secondaires et locaux

■ **Pour les pôles secondaires et locaux**, il est préconisé que les collectivités locales concernées définissent **dans les documents d'urbanisme locaux, leurs propres espaces prioritaires du développement et qu'elles y appliquent des règles similaires à celles définies pour les ZACOM de type I** (s'implanter en continuité des linéaires commerciaux existants dans le centre urbain). En cas d'absence de commerces existants, il

convient de conforter en priorité le centre urbain de la commune concernée.

■ **Ces espaces doivent être conçus de manière à permettre de construire une offre adaptée en matière d'équipements, de commerces et de services et d'offrir un potentiel foncier en densification, renouvellement et extension urbaine, permettant de répondre aux besoins de la commune.**

Les collectivités concernées veilleront également à la pérennité et au confortement des linéaires commerciaux par une utilisation adaptée des outils existants ; comme par exemple, le droit de préemption sur les baux commerciaux, l'inscription de linéaires commer

ciaux dans les PLU, les démarches faisant appel aux Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce (FISAC), ou à l'Établissement Public National d'Aménagement et de Reconstruction des Espaces Commerciaux et Artisanaux (EPARECA)...

4|3|3|2 ● Les pôles de centralité : ZACOM de type 2

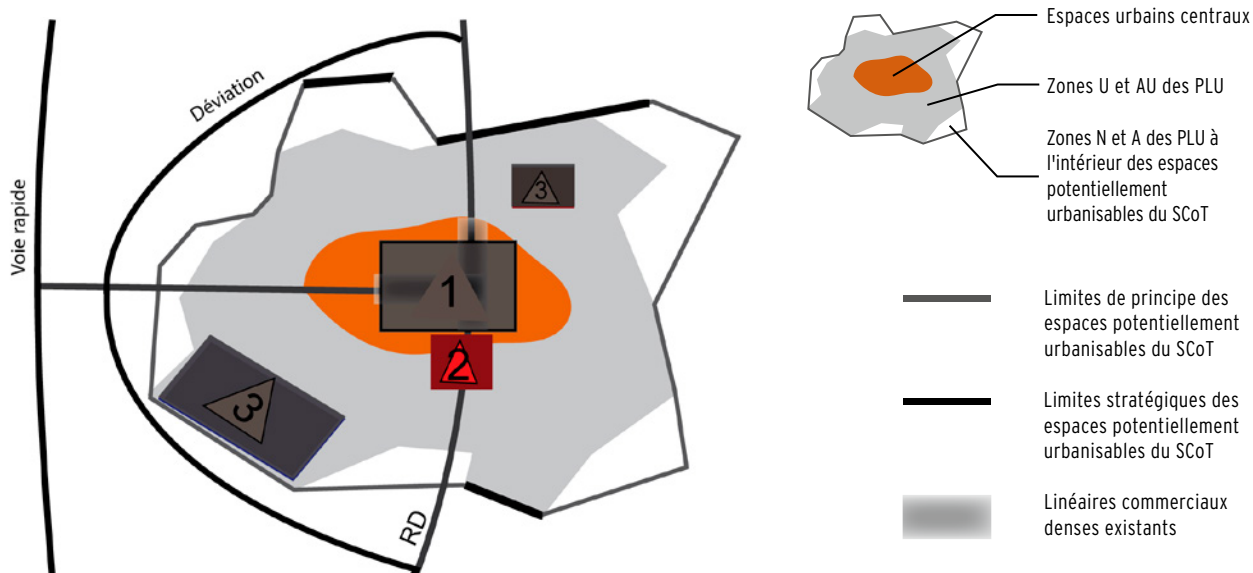
Afin de compléter la structure historique du territoire et l'adapter aux évolutions contemporaines, il est prévu de conforter ou de favoriser la création d'un certain nombre de pôles de centralité.

Il s'agit généralement d'espaces commerciaux situés au départ en périphérie, mais rejoints aujourd'hui par la ville, et parfois reliés à son centre.

Orientations

- L'ambition est de transformer progressivement ces espaces en pôles de centralités contemporains, avec des caractéristiques urbaines affirmées.
- Lorsqu'ils sont situés en entrée de ville, ils prennent progressivement la forme de boulevards urbains.
- Ils peuvent ainsi constituer un complément urbain des centres existants, ou constituer en eux-mêmes un élément de centralité structurant les territoires locaux.
- Ces pôles de centralité peuvent accueillir les mêmes types de commerces que les espaces urbains centraux, mais dans une perspective de complémentarité et de solidarité avec ceux-ci.

Localisation de principe d'un pôle de centralité type : ZACOM de type 2



Réalisation : Agence d'urbanisme de la région grenobloise-clo- Décembre 2012.

■ À l'instar des centres urbains, ils doivent s'organiser autour d'une trame urbaine à l'air libre et d'une

multiplicité de constructions à caractère urbain.

Objectifs pour les ZACOM 2

1 Elles peuvent accueillir les mêmes types de commerces que les espaces prioritaires du développement, mais dans une perspective de complémentarité et de solidarité avec ceux-ci.

2 À l'instar des centres urbains, elles doivent s'organiser autour d'une **trame urbaine** à l'air libre et d'une diversité de constructions à caractère urbain.

■ Les regroupements commerciaux doivent être organisés sous forme d'**îlots urbains** communiquant entre eux à travers des **espaces publics urbains « ordinaires »** (rues, places).

■ Chaque îlot commercial ne doit pas dépasser une emprise au sol de ses bâtiments, **supérieure à**

4 000 m², et une surface de vente maximale fixée selon l'importance du périmètre d'influence de son pôle d'accueil (leur nombre n'est pas limité).

3 Chaque projet commercial doit s'inscrire dans un périmètre d'influence correspondant à celui de son pôle d'accueil.

4 Dans les ZACOM de type 2, et notwithstanding les surfaces maximales d'îlot et de ventes définies ci-dessus, les commerces de détail et de proximité existants et dépassant les surfaces maximales autorisées, peuvent être aménagés et éventuellement démolis et reconstruits dans la ZACOM, à surfaces de ventes, d'emprises au sol et de stationnements constants.



4|3|3 ● Les espaces économiques dédiés : ZACOM de type 3

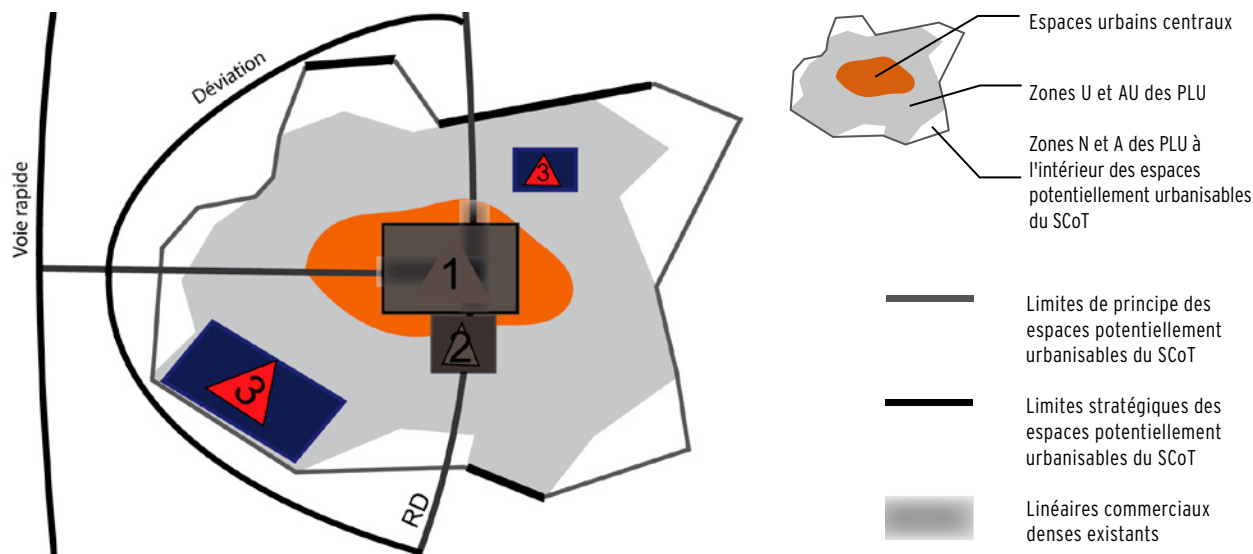
Orientations

■ Pour redonner au commerce sa place dans la ville, en confortant ses centres urbains historiques ou contemporains, les espaces économiques de périphérie doivent être réservés en priorité aux activités qui ont des difficultés à s'implanter dans la ville. En particulier, ils ne doivent plus avoir la possibilité de concentrer l'essentiel de l'offre commerciale ; et tout particulièrement pour les commerces compatibles avec l'habitat.

■ Les espaces économiques dédiés n'ont pas, d'une manière générale, vocation à accueillir des activités commerciales, à l'exception des éventuels commerces de proximité nécessaires aux besoins quotidiens des salariés de la zone.

■ Toutefois, certains commerces, par leur nature (commerces de « non-proximité », occasionnels et exceptionnels « lourds », tels : jardineries, bricolage, voitures, meubles, matériaux... qui nécessitent souvent l'utilisation d'une voiture), sont moins compatibles avec les espaces habités. Ils doivent pouvoir continuer à se développer dans ces espaces économiques, notamment lorsque des commerces de ce type y sont déjà implantés. Nota : les commerces les plus exceptionnels (meubles, voitures...) s'y regroupent déjà fréquemment, pour profiter de l'attractivité de ces rapprochements concurrentiels.

Localisation de principe d'un espace économique type : ZACOM de type 3



Réalisation : Agence d'urbanisme de la région grenobloise-clo- Décembre 2012.

Objectifs pour les ZACOM 3

1 Les ZACOM de type 3 n'ont pas vocation, d'une manière générale, à accueillir des commerces de détail et de proximité (compatibles avec la ville et ses espaces habités).

2 Ces ZACOM 3 peuvent toutefois accueillir :

- **Les commerces de détail et « de proximité »** correspondant, par leur nature, leurs surfaces limitées et leurs localisations à l'intérieur de la zone, aux besoins des employés de la zone économique concernée.

- **Des commerces de détail et de « non-proximité »**, tels par exemple, ceux qui sont dédiés à des achats « exceptionnels lourds » (voitures, meubles...), notamment s'ils viennent conforter un regroupement de commerces de même nature pré-existant dans la zone concernée. Toute nouvelle implantation doit plutôt s'effectuer en continuité des installations existantes de même nature ; ou encore, des commerces affectés à des achats « occasionnels lourds » ou volumineux (bricolage, jardinerie, matériaux...).

3 Conséquences pour les zones commerciales existantes en périphérie :

- Les zones commerciales existantes en périphérie (classées en ZACOM 3) **ne doivent accueillir que les activités commerciales qui peuvent difficilement s'insérer à l'intérieur de la ville** (des commerces de « non-proximité » comme les commerces occasionnels et exceptionnels « lourds »), afin de ne plus constituer des territoires de concurrence avec les pôles urbains.

- Les commerces existants non compatibles (de détail et de proximité), peuvent continuer d'être aménagés dans leurs surfaces de vente et de stationnement actuelles (nombre de places). Ces zones doivent en conséquence privilégier une **diversification qualitative** de leurs vocations vers **d'autres activités stratégiques** pour le territoire.

4 Cas particuliers : certains contextes locaux spécifiques conduisent à prévoir, de manière exceptionnelle, quelques cas particuliers, à savoir :

■ **ZACOM 3 des « Blanchisseries », à Voiron :** au regard des difficultés potentielles à accueillir des commerces de proximité de grandes dimensions, à l'intérieur de la ville-centre, la ZACOM 3 des « lan-chisseries » pourra exceptionnellement accueillir des commerces de proximité, d'une surface de vente supérieure à 2 000 m², lorsqu'ils ne peuvent s'implanter dans la ZACOM 1 de la ville-centre*.

■ **ZACOM 3 de « Bièvre Dauphine » :** au regard des difficultés à accueillir et à faire vivre des commerces de proximité de grandes dimensions, à l'intérieur des pôles urbains du secteur de Bièvre-Est, la ZACOM 3 de « Bièvre Dauphine » pourra accueillir des commerces de proximité, compris entre 800 m² et 1 200 m² de surface de vente*. De plus, les commerces de proximité existants peuvent être aménagés et éventuellement démolis et reconstruits dans la ZACOM, à surfaces de vente, d'emprise au sol et de stationnement constantes.

■ **ZACOM 3 de Saint-Just-de-Claix :** au regard de l'enjeu touristique, présenté dans ce secteur, par la vente de produits locaux la ZACOM 3 de Saint-Just-de-Claix pourra accueillir des commerces de produits locaux, d'une surface de vente inférieure à 300 m².

*Nota :

- Ces grandes surfaces de proximité, autorisées de manière exceptionnelle, ne pourront occuper, sur chacune de ces deux ZACOM 3, qu'une surface totale maximum de un hectare, comprenant à la fois les bâtiments commerciaux, leurs annexes et l'ensemble des aires de stationnement qui leur sont nécessaires.
- De plus, ces grandes surfaces commerciales de proximité ne peuvent en aucun cas être constituées par l'agrégation de plusieurs surfaces commerciales : les commerces de proximité inférieurs, respectivement, à 2 000 m² et à 800 m² sont interdits, même s'ils se regroupent dans un ensemble commercial dont la surface dépasse le minimum imposé.

4|3|3|4 ● Le cas particulier des gares

Les gares contemporaines sont des outils de mobilité et d'échanges, mais également des lieux de vie et des espaces de centralité, qui peuvent également contribuer à structurer les territoires et leurs espaces urbains. Elles peuvent donc inciter à développer, dans leur proximité immédiate, toutes les fonctionnalités des espaces urbains traditionnels, à travers des projets de quartiers gares ouverts sur la ville.

Toutefois ces gares, à travers leur forme et leur fonction principale (des bâtiments souvent fermés et des flux parfois très importants), peuvent parfois, en termes de concurrence territoriale, avoir les mêmes effets induits qu'une voie rapide ou un échangeur autoroutier (un espace de concentration de flux importants qui offrent ainsi une opportunité d'implantations commerciales bénéficiant d'une vaste zone de chalandise).

Orientations

Lorsqu'elles occupent une place dans l'organisation urbaine qui le permet, les gares doivent se développer à travers des projets urbains d'ensemble qui les incluent et les dépassent (éviter le simple remplissage commercial de la gare elle-même, sous la forme d'un centre commercial, créant une concurrence pour les territoires voisins).

Les gares, selon leurs localisations et leurs rapports avec les centres urbains, peuvent avoir une importance toute particulière en matière de commerce. C'est pourquoi le document d'aménagement commercial établit à la fois des prescriptions générales pour l'ensemble des gares et des prescriptions particulières selon leurs localisations à l'intérieur des différents types de ZACOM.

Objectifs

1 Les gares ont toutes vocation à accueillir, si nécessaire, des services et commerces permettant de répondre aux besoins des voyageurs qui les fréquentent. Ces commerces peuvent alors se situer à l'intérieur du bâtiment.

2 Elles peuvent parfois, par leur localisation à l'intérieur des espaces urbains, induire la création de quartiers gares se développant dans leur environnement immédiat. Ces projets peuvent alors intégrer l'ensemble des fonctions et des commerces adaptés au périmètre d'influence du quartier concerné, mais à l'extérieur du bâtiment gare.

En ZACOM 1 :

■ Les gares sont situées à l'intérieur de l'espace urbain central d'un pôle important. L'enjeu est de développer un quartier gare ouvert et intégré à l'espace urbain central de la commune concernée.

■ Les commerces ont pour périmètre d'influence **celui du pôle concerné.**

■ Les commerces doivent **s'ouvrir en dehors du bâtiment gare** pour contribuer à la création et à l'animation des espaces urbains centraux.

■ Les commerces situés à l'intérieur du bâtiment doivent seulement répondre aux besoins des voyageurs.

En ZACOM 2 :

■ Les gares sont généralement situées dans des pôles contemporains de centralité. Dans ce cas, l'objectif est de développer un pôle de centralité gare avec l'ensemble des commerces adaptés à l'importance de la commune concernée.

■ L'aménagement des espaces situés autour de ces gares est soumis à l'élaboration préalable d'un plan d'ensemble qui devra préciser l'organisation générale et les contenus du futur quartier gare, ainsi que son articulation et sa complémentarité avec l'espace urbain central de la commune concernée.

■ Les commerces ont pour périmètre d'influence **celui du pôle concerné.**

■ Les commerces doivent s'ouvrir en dehors du bâtiment gare, sous forme d'îlots urbains.

■ Les commerces situés à l'intérieur du bâtiment doivent seulement répondre aux besoins des voyageurs.

En ZACOM 3 :

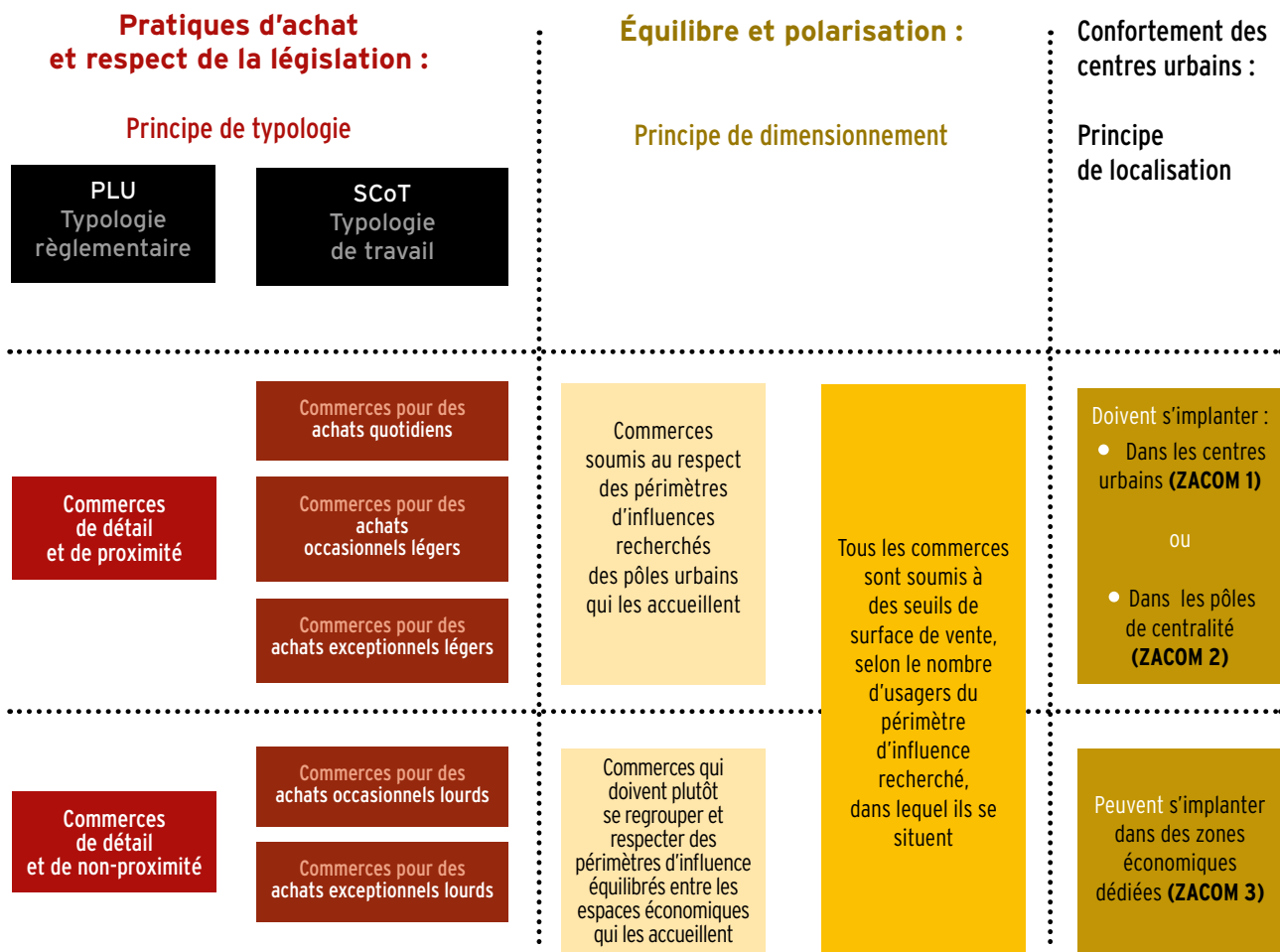
■ Pour les gares qui desservent un espace d'activités situé à l'extérieur des espaces habités, le développement de l'urbanisation autour de la gare doit privilégier les activités correspondant aux vocations de cet espace économique.

■ Les bâtiments gares ne peuvent accueillir que les commerces et services nécessaires **aux besoins des voyageurs et des salariés du site.**



Schéma de synthèse de la stratégie commerciale et recommandations pour la mise en œuvre et le suivi

Schéma récapitulatif de la stratégie du SCoT et du DAC



Recommandations pour la mise en œuvre et le suivi

Se donner les moyens d'une ingénierie mutualisée, pour initier les projets nécessaires

Pour la mise en œuvre du SCoT : l'implantation de commerces dans les centres urbains nécessite **l'élaboration de projets d'évolution des espaces urbains existants**, que seules les collectivités locales peuvent conduire et mener à terme ; elles seules en ont les moyens juridiques (par exemple : PLU, DUP, droits de préemption, linéaires commerciaux...) et la légitimité nécessaires. Elles seules pourraient mettre à disposition des acteurs économiques, des espaces de qualités et en quantités adaptées aux besoins.

Il faudrait donc que les collectivités puissent disposer **de moyens d'ingénierie** leur permettant de travailler à l'évolution des espaces urbains centraux et d'être à l'initiative des projets nécessaires.

Pour le suivi du SCoT : il faudrait mettre en place une base de données commune, pour observer et analyser en continu les évolutions, les dynamiques, les tendances en matière de commerce, mais aussi les évolutions sociétales, les faits émergents... Cette base de données mutualisée, pourrait, grâce aux observations effectuées dans chaque commune, enregistrer les ouvertures, fermetures ou extensions, permettant de disposer en permanence de données chiffrées actualisées.

DOO PARTIE

4

SECTION

4

**Assurer un
développement
économique équilibré et
répartir l'offre foncière
en conséquence**

Les orientations ci-dessous constituent des points d'horizon à atteindre et non pas des objectifs à appliquer à l'échelle de chacun des projets. Les documents d'urbanisme et de planification doivent prévoir des quantités d'espace et des règles d'aménagement permettant le respect de ces orientations. Celles-ci feront l'objet d'une évaluation régulière, dans le cadre du dispositif de suivi et de mise en œuvre du SCOT.

Orientations

Les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme et de planification locaux veilleront à :

■ **Favoriser le développement des emplois dans les territoires périphériques afin de contribuer à leur rééquilibrage (rapprocher l'emploi de l'habitat).**

■ **Rééquilibrer, à cette fin, la répartition territoriale des espaces libres à vocation économique.**

■ **Définir les besoins en matière d'espaces économiques, en tenant compte des objectifs de mixité urbaine et de densification** (renforcer la mixité urbaine en demandant d'implanter les activités économiques compatibles avec l'habitat à l'intérieur des espaces urbains mixtes ; maintenir à minima le niveau moyen de densité actuel des espaces économiques et le renforcer chaque fois que possible).

Les collectivités territoriales et les documents d'urbanisme et de planification locaux veilleront plus particulièrement à :

■ **Assurer un rééquilibrage dans la répartition territoriale des nouveaux emplois créés dans la région grenobloise à l'horizon 2030, à concurrence de :**

- **Métro** : 1/3 des nouveaux emplois ;
- **secteurs extérieurs** : 2/3 des nouveaux emplois.

■ **Maintenir (et si possible améliorer) le poids actuel des emplois localisés dans les espaces urbains mixtes, en implantant les nouveaux emplois en raison des objectifs suivants :**

- **Métro** : 2/3 des nouveaux emplois en espace urbain mixte ;
- **secteurs extérieurs** : 50 % des nouveaux emplois en espace urbain mixte.

■ **Améliorer, chaque fois que possible, la densité moyenne des espaces économiques dédiés :**

- **Métro** : 35 emplois/ha ;
- **secteurs extérieurs** : 25 emplois/ha.

Objectifs

1 Pour contribuer au rééquilibrage des territoires, **une répartition de la surface maximale d'espaces économiques prévue à l'horizon 2030, est définie par secteur** (cf. tableau ci-contre).

Cette offre foncière est globale et concerne à la fois les espaces d'enjeu stratégique et les espaces d'enjeu local, qu'ils soient de compétence intercommunale ou communale.

Pour chaque secteur, le total des surfaces des espaces économiques libres et mobilisables, classées dans les documents d'urbanisme locaux, ne devra pas excéder les surfaces maximales définies dans le tableau ci-contre.

2 Il appartient à chaque secteur de répartir cette offre maximale par commune, à travers un document approprié (comme par exemple : un schéma de développement économique spécifique ou un Schéma de Secteur).

Sont comptabilisés les seuls espaces non bâtis

ou non occupés par une activité économique, non concernés par une mesure ou une situation empêchant leur aménagement (comme par exemple, les friches et les sols pollués) et compatibles avec les dispositifs réglementaires spécifiques, notamment les périmètres de protection (ex. : PPRT, PPRI).

Tableau définissant l'offre maximale d'espaces économiques par secteur	Besoins fonciers (horizon 2030) Espaces économiques libres et mobilisables
Métro	150 ha
Grésivaudan	150 ha
Voironnais	140 ha
Bièvre Valloire	110 ha
Sud Grésivaudan	70 ha
Sud Grenoblois	50 ha
Trièves	20 ha
TOTAL RUG	690 ha

Recommandations pour le suivi des politiques

Les expériences locales (bilan du Schéma Directeur) et celles d'autres territoires (bilan des SCOT et des politiques publiques visant à lutter contre les déséquilibres de la périurbanisation), montrent que **ces objectifs ambitieux ne peuvent être atteints par la seule élaboration de documents de planification** (aussi volontaristes et précis soient-ils).

L'analyse de ces bilans montre cependant que ces tendances ne sont pas une fatalité, mais qu'elles proviennent souvent :

- **D'une organisation institutionnelle des territoires qui n'a pas encore totalement pris en considération l'échelle des grands bassins d'habitat et d'emplois** (à laquelle se jouent ces enjeux d'organisation et de fonctionnement).

- **D'un manque de moyens d'ingénierie adaptés, pour mettre en œuvre des politiques publiques cohérentes à l'échelle de ces grands bassins, et permettre l'élaboration des projets**

nécessaires (en nombre, nature et localisation).

La prise en compte de ces éléments est considérée par les territoires de la région grenobloise comme **un engagement** et un préalable pour réussir le pari du développement durable (rééquilibrage, proximité, qualité urbaine et environnementale, prix adapté, accessibilité et équité sociale...).

Aussi, **pour assurer la mise en œuvre** des orientations du SCoT, il faudra tout à la fois :

- 1 Coordonner les politiques économiques des intercommunalités à l'échelle du SCoT**, voire au-delà, pour les mettre en cohérence et permettre l'élaboration des projets nécessaires. À cette fin, les territoires doivent se coordonner à travers une **collaboration politique et technique permanente, associant élus, techniciens et structures partenariales locales** (AEPI, Chambres consulaires...).

- Les territoires **définiront des modalités de**

coopération, pour aménager les principaux espaces économiques et les conditions de leur solidarité (niveaux de prix, de qualité des aménagements, des services...).

■ Il s'agira également **d'accueillir et d'examiner ensemble les projets structurants et demandes majeures des entreprises** (implantation, délocalisation, extension...), pour proposer des solutions qui engagent un rééquilibrage des territoires, tout en répondant aux besoins des entreprises.

2 Se donner des moyens d'ingénierie mutualisés qui permettent aux collectivités et aux acteurs économiques **d'initier les bons projets aux bons endroits**, en toute neutralité et objectivité :

■ **Des moyens d'ingénierie auprès des communes** pour :

- élaborer des documents d'urbanisme locaux cohérents tout en réalisant des économies d'échelle ;
- élaborer des propositions permettant aux collectivités de prendre l'initiative des projets économiques nécessaires, en particulier dans les milieux urbains, et pour y assurer de bonnes conditions d'insertion et d'acceptabilité (ex. : constitution

d'une cellule de dialogue associant acteurs publics et acteurs privés autour de la définition d'un projet commun, démarche d'appel à projet).

■ **Des moyens d'ingénierie auprès des intercommunalités**, pour aider à construire des projets et des modalités de solidarité renforcée, à travers la mise en place de démarches stratégiques (de développement économique, d'implantation...) et d'outils techniques (exemple : observatoire économique et foncier, Charte Qualité des Parcs d'activités...).

Il conviendra également d'évaluer et suivre les actions engagées, afin d'apporter les éventuels rectificatifs et améliorations nécessaires. Pour ce faire, les moyens d'ingénierie mobilisés pour la mise en œuvre du SCoT doivent également contribuer à **l'analyse des évolutions et à l'évaluation des actions engagées autour de la construction d'indicateurs spécifiques de suivi** et d'un état initial de référence au moment de l'approbation du SCoT (exemple : suivi de l'évolution des emplois localisés à l'intérieur des espaces urbains mixtes, évolution du ratio emplois/ha...).

DOO PARTIE

4

SECTION

5

**Concevoir une offre
de déplacement
qui contribue
à une organisation
plus équilibrée
des territoires,
améliore les
fonctionnements urbains
et les qualités
du cadre de vie**

L'élaboration du SCoT s'inscrit dans un contexte marqué par :

- le rapprochement des autorités organisatrices de transport en commun dans le projet de « syndicat mixte » porté par le Conseil général de l'Isère ainsi que du projet de « pôle métropolitain » à l'échelle du Sillon alpin ;
- une forte tension sur le financement des transports publics et des infrastructures de transport qui impose des efforts d'optimisation et de rationalisation de l'offre, des dessertes et des projets, et qui rend nécessaire la recherche de nouvelles sources de financement ;
- la nécessité de réduire le trafic automobile (obligation légale liée à la loi portant engagement national pour l'environnement) et la congestion, sources notamment de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre que le SCoT s'est engagé à réduire dans le cadre de sa stratégie d'efficacité énergétique ;
- la nécessité de réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air et aux nuisances sonores notamment dans le cœur de l'agglomération grenobloise (contentieux européen sur le dépassement des seuils de qualité de l'air en cours pour l'agglomération grenobloise à la date d'approbation du SCoT) ;
- la nécessité d'aider les territoires et les populations de la région grenobloise à s'adapter aux deux défis à venir que sont la hausse du coût des carburants fossiles et de l'énergie et le vieillissement de la population ;
- l'émergence d'innovations dans le champ des déplacements (nouveaux services à la mobilité, nouveaux modes de transports collectifs comme le câble, nouveaux véhicules, usages partagés de l'automobile...) qu'il peut être intéressant d'expérimenter.

Orientations générales**Au regard du contexte exposé précédemment, les politiques des collectivités viseront à créer les conditions favorables :****1 À la réduction du trafic automobile, en priorité pour les déplacements :**

- liés au cœur de l'agglomération grenobloise, au centre-ville de Grenoble et à ses polarités relais ;
- liés à la ville-centre de Voiron, son espace aggloméré et les pôles de la centralité voironnaise ;
- liés à la ville-centre de Saint-Marcellin et son espace aggloméré ;
- liés aux grands pôles d'activité (Crolles-Bernin, Innovallée Meylan et Montbonnot, plateformes chimiques du sud grenoblois, etc.).

2 Au renforcement des dessertes en transports collectifs pour assurer les liaisons entre et vers les principaux pôles d'emplois, d'équipements, de commerces et de services de la région grenobloise, ainsi que la desserte des principaux espaces touristiques, tout en prenant en compte les contraintes financières.

3 À l'amélioration des conditions de déplacement et à la fiabilisation des temps de parcours en voiture et en transports collectifs tout en s'inscrivant dans l'objectif (exprimé par le PADD) d'une maîtrise des distances-temps afin que les territoires et les pôles soient « ni trop près, ni trop loin » de leurs voisins.

Pour cela, seront déclinées des orientations relatives :

- à l'organisation de l'offre et au développement de l'usage des transports collectifs ;
- au développement de l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité ;
- à la maîtrise du développement de l'offre routière, à la fiabilisation des temps de trajet, et à la réduction du trafic automobile ;
- à l'usage des modes alternatifs à la route pour les transports de marchandises.

Nota – Les orientations et objectifs relatifs à la cohérence entre urbanisme et déplacements sont définis dans la partie 5 du DOO.



Organiser l'offre et développer l'usage des transports en commun

Les orientations suivantes portent sur :

- l'organisation générale du système de transports collectifs ;
- l'infrastructure et les dessertes ferroviaires ;
- les dessertes « métropolitaines » par autobus/autocar ;
- les sites propres dédiés à la circulation des transports collectifs et les voies spécialisées partagées pour la circulation des autocars/autobus sur autoroutes ;
- l'organisation des dessertes internes à chaque secteur et leur articulation avec les dessertes métropolitaines ;
- les pôles d'échanges et les parkings relais.

45111 ● Organiser le système de transports collectifs autour de la complémentarité entre dessertes métropolitaines et dessertes urbaines et locales

Orientations

Les autorités organisatrices veilleront à coordonner leurs actions et à organiser le système de transports en commun de manière à :

■ **Offrir des alternatives à l'usage de la voiture pour l'accès aux principaux pôles d'emplois** (qu'ils soient insérés ou pas dans l'urbain), **de commerces, de services à la population, d'équipements publics, scolaires, sportifs, culturels, de loisirs... qui structurent la région grenobloise.** À ce titre, les liaisons vers le cœur de l'agglomération grenobloise et les principaux pôles d'emplois, de commerces, de services et d'équipements sont particulièrement stratégiques pour contribuer à réduire le trafic automobile.

■ **Offrir des alternatives à l'usage de l'automobile pour les déplacements internes aux espaces urbains denses,** en particulier dans

le cœur de l'agglomération grenobloise et dans les espaces de la « centralité voironnaise ».

■ **Offrir des alternatives à l'usage de la voiture pour l'accès aux principaux espaces naturels ouverts au public et sites touristiques de la région grenobloise et de ses abords.** Pour cela, des modes de transports innovants comme le câble pourront être expérimentés.

■ **Prendre en compte la structure multipolaire de la région grenobloise,** notamment en améliorant les liaisons entre et vers le centre-ville de Grenoble, les trois « polarités relais » du cœur de l'agglomération grenobloise, la ville-centre de Voiron et les pôles de la « centralité voironnaise », la ville-centre de Saint-Marcellin et son espace aggloméré, les grands sites d'activités (notamment Crolles/Bernin, Centr'Alp, Bièvre Dauphine et les plateformes chimiques du Sud

Grenoblois) et, plus largement, les pôles principaux et les pôles d'appui identifiés dans le SCoT.

■ **Améliorer le maillage des dessertes internes aux secteurs** notamment pour faciliter le franchissement des principales coupures (rivières, grandes infrastructures) et renforcer les liaisons entre et vers les bourgs, villes et pôles d'emplois qui structurent les territoires.

■ **Accompagner les principaux projets de développement urbain et économique.**

■ **Améliorer la performance des transports collectifs** (temps de parcours, régularité, fréquences, organisation des correspondances) pour renforcer leur compétitivité face à la voiture. Sur les principales liaisons entre et vers les grands pôles de la région grenobloise, **l'objectif est que les transports collectifs soient au-moins aussi rapides que la voiture, tout en s'inscrivant dans l'objectif d'une maîtrise des distances-temps exprimé par le PADD.**

Pour mettre en œuvre ces orientations, les autorités organisatrices de transports collectifs veilleront à organiser le système de transports collectifs autour de deux échelles de desserte qui seront articulées grâce à un système de pôles d'échanges et au développement de la coordination des horaires et des tarifications entre les réseaux.

1 **L'échelle de desserte métropolitaine** assurera les déplacements de moyenne et longue distance entre et vers les principaux pôles urbains et d'activités de la région grenobloise avec des temps de trajets compétitifs par rapport à l'automobile ainsi que des fréquences et des amplitudes horaires de dessertes attractives.

Les autorités organisatrices de transport collectif veilleront à renforcer les dessertes métropolitaines pour répondre en priorité aux besoins des actifs, des étudiants et des lycéens, afin de réduire le trafic automobile et la congestion aux heures de pointe et offrir plus largement une alternative à l'usage de la voiture pour l'accès aux grands équipements et aux principaux pôles d'emplois, de commerces et d'équipements, de loisirs et de tourisme.

Ces dessertes métropolitaines privilégieront le train (réseau TER) et, en complément de ce dernier, l'autocar ou l'autobus en mettant l'accent sur les liaisons directes et rapides de type « ligne express », ou tout autre mode de transport permettant d'assurer les fonctionnalités décrites précédemment.

Leur renforcement concernera notamment les principaux corridors de déplacements localisés sur la carte « Orientations concernant l'organisation des transports collectifs de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030 » ci-contre.

À l'intérieur des pôles urbains et des secteurs, les lignes principales permettant de connecter des pôles importants aux gares et aux arrêts de car express compléteront les dessertes métropolitaines.

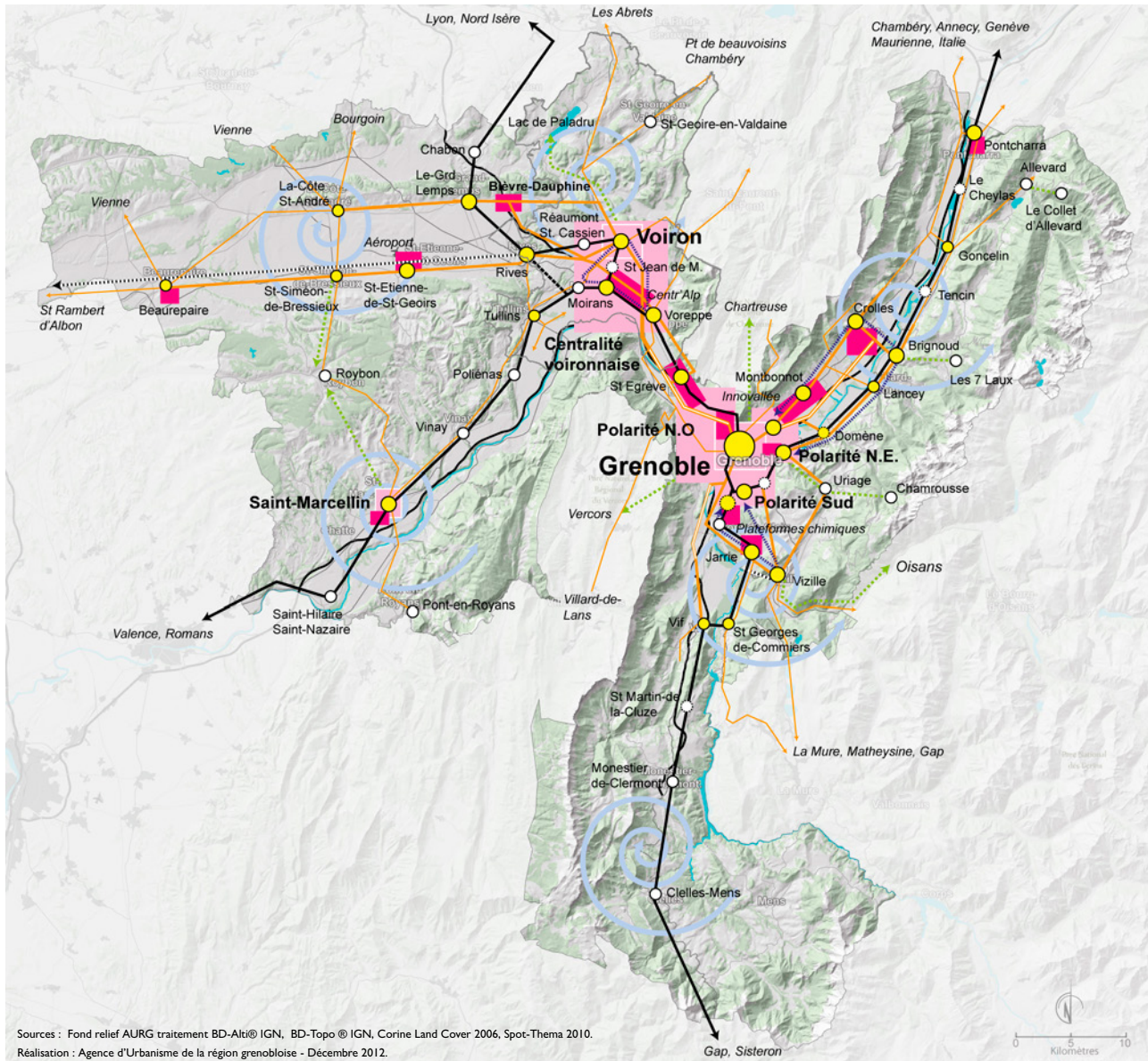
2 L'échelle de desserte urbaine et locale assurera les déplacements internes à un pôle urbain, à un bassin de vie ou à un secteur avec une couverture territoriale plus fine que celles des dessertes métropolitaines.

Elle pourra avoir plusieurs fonctions : conforter le fonctionnement interne de chaque secteur ou de chaque pôle, contribuer à la réduction de l'usage de la voiture pour les trajets locaux, assurer le « droit à la mobilité » pour tous, permettre l'accès aux pôles d'emplois, d'équipements, de commerces et de loisirs situés à l'écart des dessertes métropolitaines, assurer les rabattements vers ces dernières, etc.

Les autorités organisatrices de transport collectif renforceront les dessertes urbaines et locales et définiront le niveau d'offre ainsi que les modes et solutions de transport les mieux adaptés en fonction de l'intensité urbaine, du trafic prévisible, de leurs capacités financières, etc., tout en prenant en compte les enjeux environnementaux et sociaux liés aux territoires concernés.

Une attention particulière sera accordée à l'articulation et aux rabattements vers les points d'arrêt des dessertes métropolitaines (gares, stations de car express, etc.).

Ces orientations sont localisées sur la carte « Orientations concernant l'organisation des transports collectifs de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030 » ci-contre.



Orientations concernant l'organisation des transports collectifs de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030





Offrir une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements entre et vers les principales polarités

- Ville-centre
- Polarités et coeur de l'agglomération grenobloise
Centralité voironnaise
- Principaux grands sites d'activités grenobloise

Le réseau ferroviaire, armature des dessertes métropolitaines





- Voie ferrée ouverte au trafic voyageur
- Projet de Nouvelle Voie du Voironnais
- Nouvelle gare ou halte à envisager
- Étudier la remise en service des liaisons ferroviaires vers Vizille et entre Saint-Rambert-d'Albon et Rives

Les dessertes métropolitaines de car et de bus express et les sites propres (principes de dessertes)


-  Dessertes structurantes de car / de bus express existantes ou à mettre en place (objectif : au moins un service tous les 1/4 d'heure par sens en pointe / un service toutes les heures par sens en creux)
-  Autres dessertes de car / de bus existantes ou à mettre en place
-  Voies spécialisées partagées à aménager sur les principaux tronçons autoroutiers empruntés par les car et bus express
-  Liaisons en site propre à envisager

Note : les liaisons internes au cœur de l'agglomération grenobloise ne figurent pas sur cette carte. Elles sont détaillées sur la carte « Objectifs concernant les dessertes métropolitaines structurantes par car / par bus et l'aménagement de sites propres à l'horizon 2030 – Zoom sur l'agglomération grenobloise » (p.344)


Les principaux pôles d'échanges

-  Grenoble (gare et centre-ville) : grand pôle d'échange métropolitain, accès TGV
-  Autre point d'interconnexion entre dessertes métropolitaines et dessertes locales
-  Point d'arrêt des dessertes métropolitaines (train, car ou bus express) desservant une ville-centre, un grand site d'activité, une polarité de l'agglomération grenobloise ou la centralité voironnaise ... et/ou point d'interconnexion entre le train et les dessertes structurantes de car / de bus express et/ou les dessertes en site propre
-  Autre point d'arrêt important

Offrir une alternative à l'usage de l'automobile pour les déplacements internes aux espaces urbains denses

-  Renforcer le maillage TC dans le cœur de l'agglomération grenobloise, dans la centralité voironnaise, dans les villes centres et leur agglomération

Renforcer le maillage des dessertes internes aux secteurs

-  Amélioration des dessertes entre et vers les pôles des secteurs

Offrir une alternative crédible à l'usage de l'automobile pour l'accès aux principaux espaces naturels et touristiques

-  Liaison TC vers les sites touristiques à renforcer ou à créer

4.5.1.2 ● Améliorer les infrastructures et dessertes ferroviaires et renforcer le rabattement en transports collectifs vers les gares

Orientations

Les collectivités de la région grenobloise soutiendront les opérations de renforcement du réseau ferroviaire pour permettre à moyen ou long terme :

■ La mise en place d'un niveau de dessertes au moins égal à 2 trains / heure / sens en heure de pointe et 1 train / heure / sens en heure creuse pour l'ensemble des gares de la région grenobloise, à l'exception de celles du Trièves pour lesquelles le niveau de desserte devra tendre à terme vers au-moins 12 A/R ferroviaires / jour.

■ La réalisation de nouvelles haltes ferroviaires et le renforcement de la capacité de certaines gares ou haltes existantes.

■ La desserte des grands sites d'activités et des principales polarités de la région urbaine par les trains régionaux assurant des liaisons de type « inter-cités », afin de leur offrir un accès direct vers les territoires voisins.

Pour cela, les collectivités de la région grenobloise soutiennent notamment les projets suivants :

1 La modernisation, l'augmentation de capacité et l'électrification de l'axe ferroviaire du Sillon alpin (Valence-Grenoble-Chambéry et au-delà).

Au-delà des aménagements en cours ou programmés à l'horizon 2013/2014, les documents d'urbanisme locaux veilleront à préserver les emprises nécessaires aux évolutions potentielles de l'axe ferroviaire du Sillon alpin à plus long terme qui pourront notamment inclure les aménagements suivants :

■ La mise à 4 voies de la section ferroviaire Grenoble-Moirans.

■ La réalisation d'une troisième voie ou de sections de troisième voie dans le Grésivaudan pour permettre la réalisation de nouvelles gares, notamment

celle de Tencin à moyen terme et celle du Cheylas à plus long terme.

■ L'ouverture d'une halte ferroviaire à Domène.

■ La création d'une nouvelle halte ferroviaire dans le sud du cœur de l'agglomération grenobloise (Eybens ou Saint-Martin-d'Hères).

2 L'augmentation des capacités de la gare de Grenoble, son redimensionnement et l'amélioration de l'inter-modalité autour de cette dernière.

3 La modernisation et le renforcement de capacité de la voie ferrée Grenoble-Veyne-(Gap) :

■ Les documents d'urbanisme locaux veilleront à préserver les emprises nécessaires à la mise à deux voies et à l'électrification de tout ou partie de la section urbaine et périurbaine de la ligne (entre Grenoble et Vif) qui pourra accueillir, à terme, des dessertes de type « tram-train » ;

■ Les documents d'urbanisme locaux veilleront à préserver les emprises nécessaires à la création d'une nouvelle halte ferroviaire au lieu-dit « le Canton » sur la commune du Pont-de-Claix ; à l'aménagement d'un terminus banlieue et d'un pôle d'échanges en gare de Vif ; et à la réouverture de la halte ferroviaire de Saint-Martin-de-la-Cluze.

■ Les collectivités de la région grenobloise veilleront à ce que les aménagements de signalisation et de capacité entre Grenoble, Clelles-Mens et Gap soient réalisés par RFF pour permettre le maintien des dessertes existantes avant le 12 décembre 2011 (9 A/R ferroviaires/jour entre Grenoble et Clelles-Mens) et rendre possible une hausse de la desserte (tendre à terme vers 12 A/R ferroviaires quotidiens sur cette relation).

4 La « nouvelle voie du Voironnais » qui, à long terme, reliera directement le secteur de Moirans au secteur de Rives.

Ce projet pourra permettre de libérer les capacités nécessaires à la réouverture d'une halte ferroviaire à Saint-Jean-de-Moirans.

5 La réalisation – à l'horizon 2015 – d'études sur l'opportunité et la faisabilité d'une remise en service des liaisons ferroviaires :

- entre Jarrie et Vizille ;
- entre Rives et Saint-Rambert-d'Albon. Sur cette dernière liaison, l'étude permettra notamment de comparer les avantages et inconvénients d'une réutilisation de l'emprise ferroviaire existante par

rapport à la mise en place d'un tracé neuf. Dans l'attente de ces études, les documents d'urbanisme locaux veilleront à préserver les emprises ferroviaires existantes.

6 Les collectivités territoriales et les documents de planification et d'urbanisme locaux concernés préserveront les emprises nécessaires à la réalisation de la future liaison ferroviaire Lyon-Turin et prévoiront les mesures nécessaires pour accompagner le projet et son chantier.

Ces orientations sont localisées sur le schéma « Orientations pour l'organisation des transports ferroviaires de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030 » ci-contre.

1. Les gares et leur desserte par les transports collectifs



Créer ou renforcer les rabattements en transports collectifs depuis/vers la gare (lignes régulières)



Créer ou renforcer les rabattement en transports collectifs depuis/vers la gare (transport à la demande)



Augmentation des capacités de la gare de Grenoble et réaménagement du pôle d'échange (projet programmé)



Gare assurant la desserte d'une ville-centre, d'un grand site d'activité, d'une polarité de l'agglomération grenobloise ou de la centralité voironnaise... et/ou point d'interconnexion entre le train et les dessertes métropolitaines de car et de bus express ou les dessertes en site propre



Autre gare d'interconnexion avec les dessertes locales



Autre gare



Création ou réouverture de gare à envisager



Déplacement de la gare de Pont-de-Claix au lieu-dit « le Canton »



Terminus banlieue existant



Terminus banlieue programmé



Terminus banlieue envisagé



Projets de gares étudiés par le Conseil Régional et RFF



Autres projets de gare souhaités par les territoires

2. Le renforcement des dessertes ferroviaires internes à la région grenobloise

2.1. Situation existante et renforcements programmés à court et moyen terme



Sections où toutes les gares sont desservies par au moins 2 trains / heure / sens à l'heure de pointe et par au moins 1 train / heure / sens en heure creuse : situation actuelle ou prévue à l'horizon de réalisation de la modernisation et de l'électrification du Sillon alpin Sud.

2.2. Renforcements à envisager à plus long terme (non programmés)



Sections où toutes les gares sont desservies par au moins 2 trains / heure / sens à l'heure de pointe et par au moins 1 train / heure / sens en heure creuse : objectif au-delà des aménagements prévus dans le cadre de la modernisation et de l'électrification du Sillon alpin Sud)



Renforcer la desserte de la gare d'Échirolles et la transformer en une véritable gare, porte d'entrée de la polarité Sud sur le Sillon alpin

3. Les projets sur l'infrastructure ferroviaire

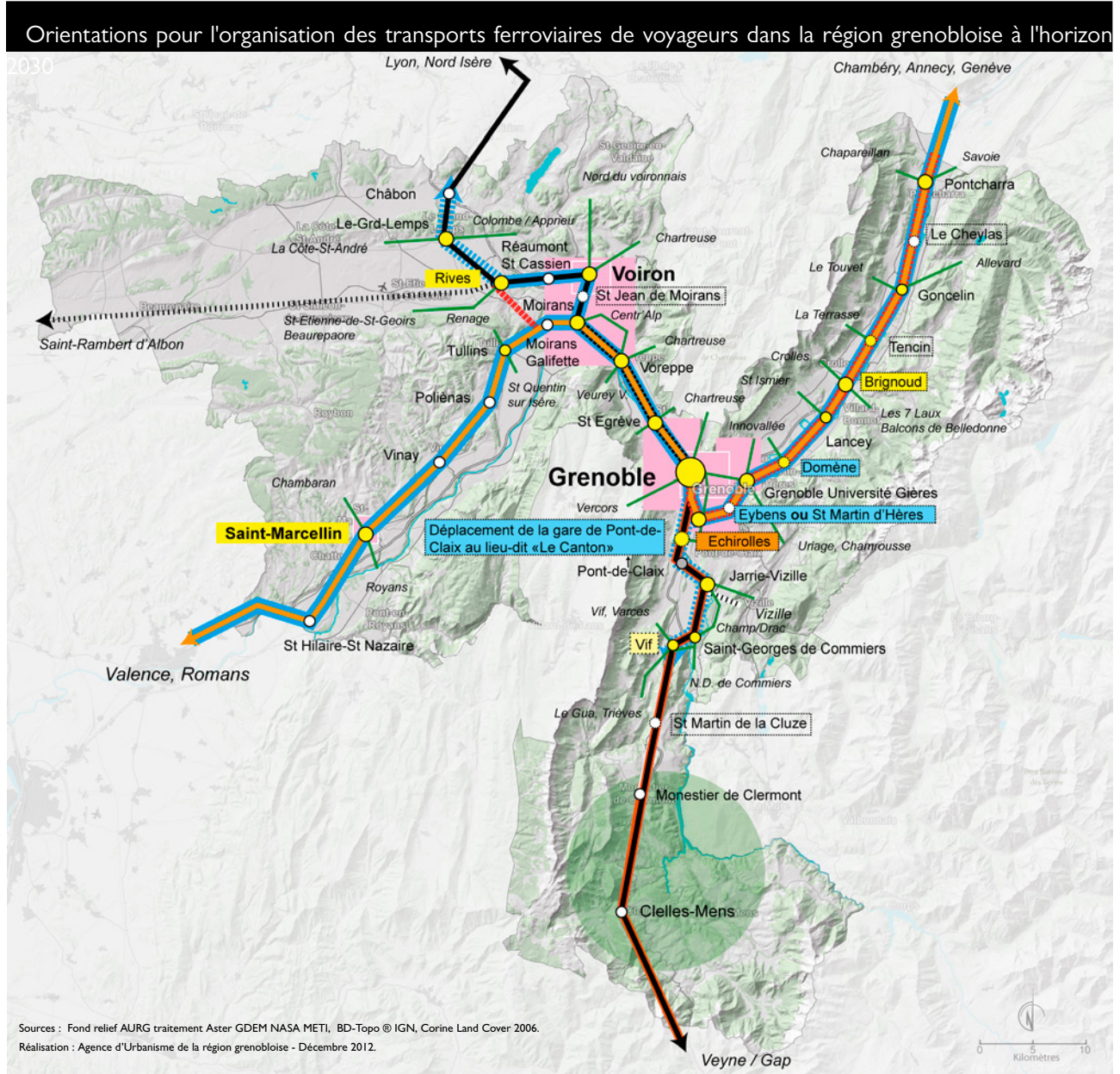
3.1. À court terme (horizon 2015) – projets programmés



Modernisation et électrification de l'axe du Sillon alpin Sud (en cours - finalisation échéance 2014)



Création d'un « terminus banlieue » en gare de Brignoud



3.2. À moyen terme (horizon 2020) – projets non programmés

Étudier la remise en service des liaisons ferroviaires vers Vizille et entre Saint-Rambert-d'Albon et Rives – cette étude permettra notamment de statuer sur le maintien ou le déclassement des emprises ferroviaires existantes

3.3. À plus long terme (au-delà de 2020 – projets programmés)

- Projet de Nouvelle Voie du Voironnais (dans le cadre des mesures connexes à l'aménagement de la LGV Lyon-Turin)
- Augmentation de capacité de la section Grenoble-Montmélián (envisager une ou plusieurs sections à trois voies en intégrant la réouverture des gares)

3.4. À plus long terme (au-delà de 2020 – projets non programmés)

- Augmentation de capacité de la section Grenoble-Moirans (envisager une mise à 4 voies)
- Augmentation de capacité de la ligne Grenoble-Veyne-Gap pour permettre le maintien et l'augmentation des dessertes
- Envisager la création d'un « terminus banlieue » en gare de Vif

4|5|1|3 ● Conforter les dessertes métropolitaines par autobus/autocar en complémentarité du train

Orientations

Les dessertes métropolitaines par autocar ou autobus ont vocation à assurer, en complément du train, les liaisons de moyenne et longue distance entre et vers les principaux pôles urbains et d'activités de la région grenobloise, avec un temps de parcours et un niveau de fréquence attractif pour les déplacements domicile-travail et domicile-études ; ainsi que le rabattement vers les gares.

Les autorités organisatrices de transport veilleront à développer les dessertes offrant un niveau de fréquence important (au moins un car / un bus tous les ¼ d'heure dans chaque sens durant les heures de pointe et au moins un car / un bus toutes les heures dans chaque sens durant les heures creuses), notamment vers les secteurs situés à l'écart des dessertes ferroviaires, en particulier la Bièvre (liaisons au départ de

La Côte Saint-André et de Beurepaire et à destination de Voiron, Centr'Alp et Grenoble avec une desserte des gares de Rives et Le Grand Lemps pour assurer les rabattements vers les TER) ainsi que pour les dessertes du Sud Grenoblois (liaisons au départ de Vizille et à destination du centre-ville de Grenoble, de la Polarité Sud ainsi que de la Polarité Nord-Est de l'agglomération grenobloise en passant par Uriage, par le plateau de Champagnier et par la RN85).

Les orientations précédentes sont localisées sur le schéma « Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaines structurantes par car / par bus et pour l'aménagement de sites propres pour les transports collectifs à l'horizon 2030 – Région grenobloise » (p.342).

4|5|1|4 ● Développer, lorsque cela est nécessaire, les sites propres destinés à la circulation des transports collectifs et les voies spécialisées partagées pour la circulation des autocars/autobus sur autoroute

Orientations

1 Pour garantir la régularité et l'attractivité des dessertes métropolitaines par autocar/autobus, les autorités organisatrices de transport veilleront à l'aménagement :

■ de « voies spécialisées partagées » – permettant aux autobus et autocars de disposer d'un quasi-site propre aux heures de pointe sur les sections les plus chargées des autoroutes empruntées par un nombre significatif de dessertes régulières – **pourront être aménagées sur A48** (jusqu'à l'échangeur de Voreppe), **sur A41** (jusqu'aux

échangeurs de Montbonnot et de Crolles) **et sur A480** (entre le Rondeau et le secteur de Claix/Varces) ;

■ de sites propres et d'aménagements donnant la priorité aux autocars/autobus circulant hors autoroute dans le cadre d'un plan global d'amélioration de la régularité et de la vitesse commerciale des lignes concernées.

Ces aménagements pourront notamment concerner la traversée du centre-ville de Grenoble (où un site propre destiné à la circulation des lignes d'autocar

express et des lignes structurantes du réseau d'autobus urbain de l'agglomération grenobloise pourra être créé) ainsi que les accès au Sud Grenoblois (et plus particulièrement la RN85).

2 Dans les secteurs où la circulation des transports en commun est difficile et/ou sur les tronçons où la demande le justifie, les autorités organisatrices de transport en commun veilleront au développement de liaisons en sites propres pour les dessertes internes au secteur ou pour le rabattement vers les dessertes métropolitaines.

Les schémas « Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaines structurantes par car / par bus et pour l'aménagement de sites propres pour les transports collectifs à l'horizon 2030 – Région grenobloise » (p.342) et « Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaines structurantes par car / par bus et pour l'aménagement de sites propres pour

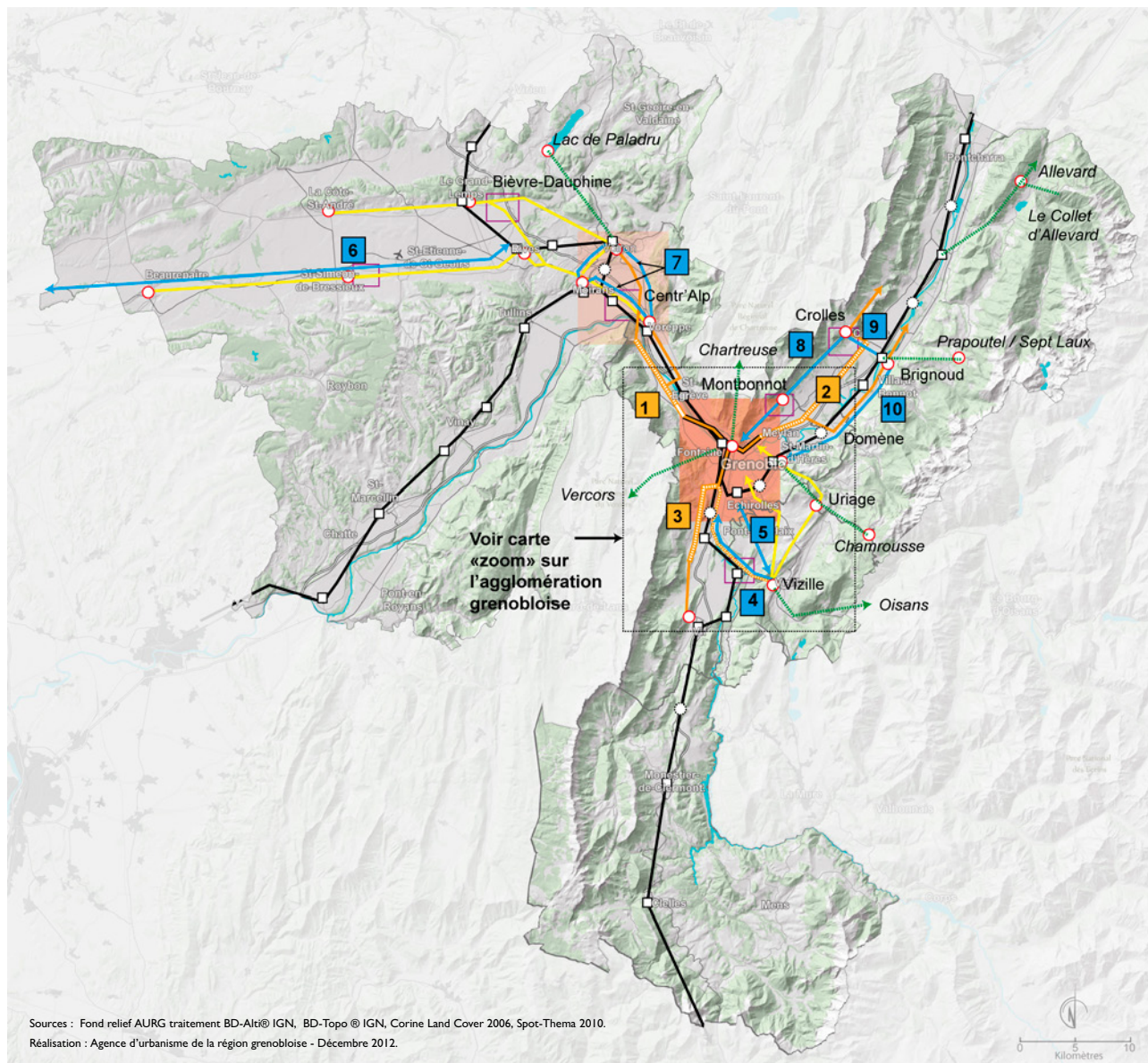
les transports collectifs à l'horizon 2030 – Zoom sur l'agglomération grenobloise » (p.344) détaillent et localisent :

■ les sites propres destinés à la circulation des transports collectifs existants ou en cours de réalisation à la date d'approbation du SCoT ;

■ les principes de liaisons sur lesquelles pourront être aménagés de nouveaux sites propres. L'inscription de ces projets dans le SCoT ne préjuge pas de leur réalisation, cette dernière devant être prise en charge par une autorité organisatrice de transport collectif.




Le SCoT ne se prononce pas sur le choix du mode de transport à privilégier pour ces liaisons en site propre. Ce dernier sera défini par l'autorité organisatrice compétente notamment en fonction du niveau de trafic attendu, des objectifs de desserte visés et des capacités financières.

Concevoir une offre de déplacement qui contribue à une organisation plus équilibrée des territoires, améliore les fonctionnements urbains et les qualités du cadre de vie





Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaines structurantes par car / par bus et pour l'aménagement de sites propres pour les transports collectifs à l'horizon 2030 – Région grenobloise




Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaines structurantes par car / par bus et pour l'aménagement de sites propres pour les transports collectifs à l'horizon 2030 – Région grenobloise


-  Cœur de l'agglomération grenobloise
-  Centralité voironnaise
-  Principaux sites d'activité (hors agglomération grenobloise)


Lignes métropolitaines structurantes de car / de bus :
au moins un car / un bus toutes les 15 minutes dans chaque sens en pointe et un car / un bus toutes les heures en creux

-  Desserte existante
-  Objectif de desserte

Aménagements pour les lignes de car express


-  Site propre urbain pour les lignes de car dans la traversée de la zone dense de l'agglomération grenobloise
-  Voie spécialisée partagée (VSP) pour les lignes de car express sur autoroute et grandes voiries existante
-  Voie spécialisée partagée (VSP) pour les lignes de car express sur autoroute et grandes voiries à envisager

 **Liaisons en site propre à envisager**
(en dehors de la zone dense de l'agglomération grenobloise)

 **Desserte des massifs et des sites touristiques :**
principe de liaison en site propre et/ou d'amélioration des liaisons TC à étudier

 Voies ferrées et gares existantes

 Voies ferrées et gares à envisager

 Principales communes desservies par les lignes structurantes de car et/ou par les sites propres à envisager (hors zone dense de l'agglomération grenobloise)

1 Prolongement de la VSP sur A48 (jusqu'à Voreppe)

2 Création d'une VSP sur A41 (jusqu'à Crolles)

3 Création d'une VSP sur A480

4 Liaison en site propre Vizille-Jarrie-Grenoble (deux options possibles : liaison ferroviaire / tram-train ou « voie spécialisée partagée » pour les cars / bus express sur la RN85)

5 Liaison en site propre Vizille - plateau de Champagnier - polarité Sud de l'agglomération grenobloise

6 Réouverture et/ou reconstruction de la voie ferrée Rives-Saint-Rambert-d'Albon ou création d'un site propre desservant la Bièvre

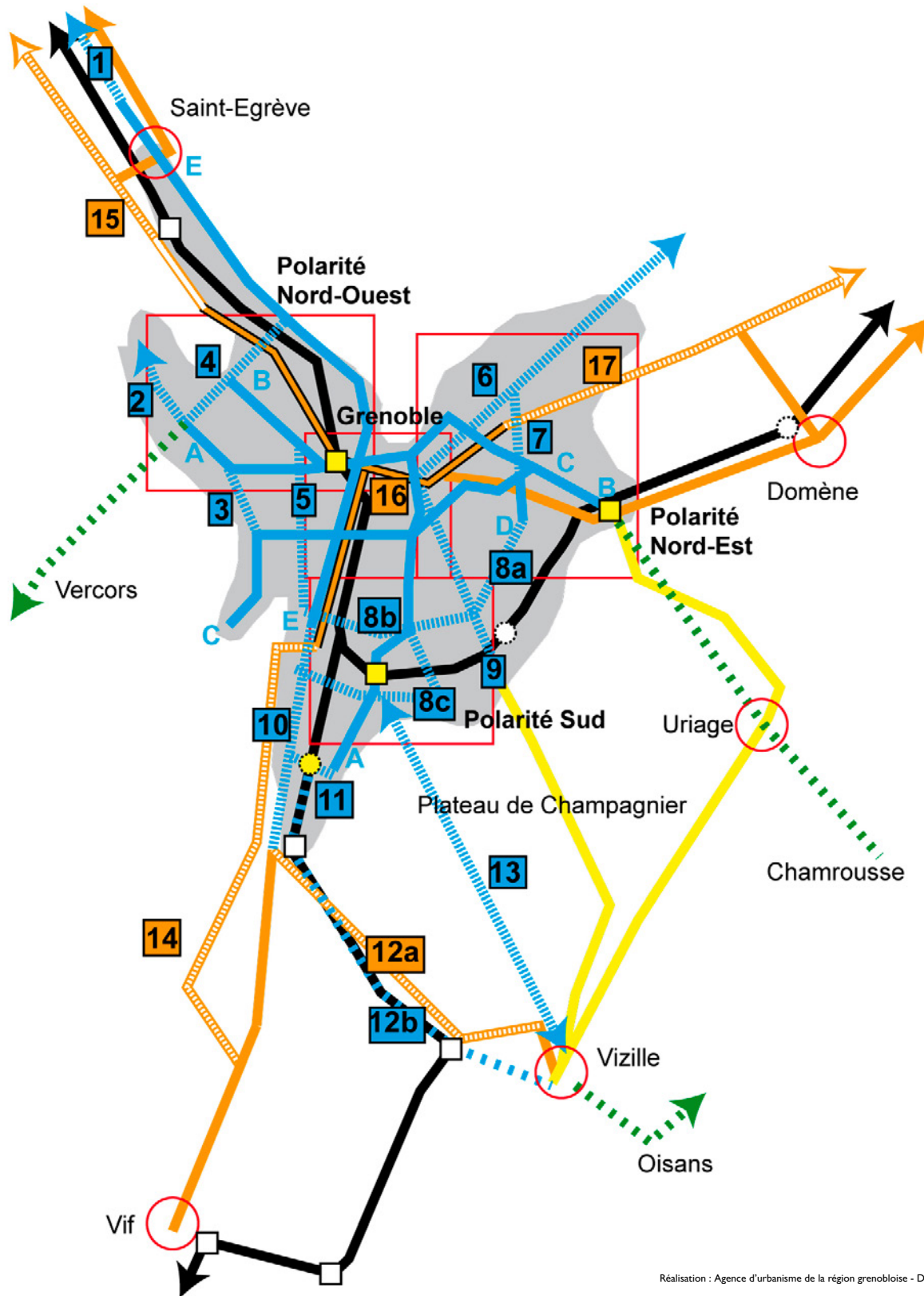
7 Liaisons renforcées Voiron-Voreppe (express) et Voiron - Moirans Centr'Alp - Voreppe (cabotage)

8 Liaison en site propre entre Crolles et l'agglomération grenobloise (avec desserte des communes de la rive droite de l'Isère)

9 Liaison en site propre entre Brignoud (gare SNCF) et Crolles

10 Liaison en site propre entre Villard-Bonnot et l'agglomération grenobloise (avec desserte des communes de la rive gauche de l'Isère)

Concevoir une offre de déplacement qui contribue à une organisation plus équilibrée des territoires, améliore les fonctionnements urbains et les qualités du cadre de vie







Réalisation : Agence d'urbanisme de la région grenobloise - Décembre 2012.

Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaines structurantes par car / par bus et pour l'aménagement de sites propres pour les transports collectifs à l'horizon 2030 – Zoom sur l'agglomération grenobloise

Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaines structurantes par car / par bus et pour l'aménagement de sites propres pour les transports collectifs à l'horizon 2030

– Zoom sur l'agglomération grenobloise


Desserte de la zone dense de l'agglomération grenobloise

-  Cœur de l'agglomération grenobloise : espace privilégié pour le renforcement des dessertes en transports collectifs et la maîtrise de l'usage de l'automobile
-  TCSP (transport collectif en site propre) urbain existant ou en cours de réalisation
-  TCSP (transport collectif en site propre) urbain à envisager
-  Dans le grand centre-ville de Grenoble et les trois polarités-relais de l'agglomération : renforcer le maillage interne en transports collectifs ; renforcer l'articulation avec les lignes métropolitaines (train, car/bus express) ; réduire l'entrée des voitures.

Dessertes ferroviaires

-  Voie ferrée et gares existantes
-  Gares desservies par un TCSP existant ou à envisager
-  Voie ferrée et gares envisager
-  Desserte « Tram-Train » à envisager

Hors zone dense de l'agglomération : dessertes structurantes offrant au moins un bus toutes les 15 minutes dans chaque sens en pointe et un bus toutes les heures en creux

-  Desserte existante
-  Objectif de desserte
-  Principales villes desservies par les dessertes bus / car express structurantes

Aménagements pour les lignes de car et de bus express

-  Site propre « urbain » dans la traversée de la zone dense de l'agglomération (ouvert également à la circulation des bus urbains).
-  Voie spécialisée partagée (VSP) sur autoroute existante
-  Voie spécialisée partagée (VSP) sur autoroute ou grande voirie à envisager

Desserte des massifs : principe de liaison en site propre à étudier



Les principes de liaison TCSP et VSP

- 1 TCSP vers Voreppe / Centr'Alp
- 2 TCSP vers Sassenage
- 3 TCSP nord / sud sur la rive gauche du Drac
- 4 Liaison Ligne A (Portes du Vercors) / Ligne B (Presqu'île scientifique) / Ligne E
- 5 Liaison Presqu'île scientifique / Bouchayer-Viallet / Mistral-Eaux-Claire / Jean-Jaurès
- 6 TCSP Grenoble - Meylan - (Grésivaudan)
- 7 Liaison Campus - Meylan
- 8 Liaison entre la polarité Nord-Est et la polarité Sud (8a : liaison Campus / Grand'Place ; 8b, liaison Grand-Place / ligne E au nord de la rocade ; 8c, liaison Grand-Place / Échirolles Ouest au sud de la Rocade)
- 9 Liaison Grenoble-Eybens
- 10 TCSP vers Pont-de-Claix
- 11 Prolongement de la ligne A jusqu'au cours de la Libération et création de la gare Pont-de-Claix - le Canton
- 12 Liaison vers Vizille (deux options possibles : 12a : création d'une VSP sur la RN85 ; 12b : liaison ferroviaire / tram-train)
- 13 Liaison en site propre entre Vizille et la polarité Sud
- 14 Liaison vers le sud (création d'une VSP sur A480)
- 15 Prolongement de la VSP existante sur A48
- 16 Création d'un site propre pour les cars express dans la traversée du centre-ville de Grenoble
- 17 Création d'une VSP sur A41

4|5|1|5 ● Organiser les dessertes internes à chaque secteur en articulation avec les dessertes métropolitaines

Orientations

1 Dans le secteur « agglomération grenobloise », déjà organisé en « périmètre de transports urbains », l'organisation des transports en commun permettra de :

■ Réduire l'usage de la voiture, notamment au sein et à destination de son cœur d'agglomération.

■ Renforcer les connexions entre et vers le centre-ville de Grenoble et les trois polarités-relais de l'agglomération grenobloise (lignes radiales mais aussi lignes de rocade).

■ Renforcer la structuration interne des trois polarités relais de l'agglomération grenobloise notamment en facilitant les franchissements de l'Isère, du Drac et des principales infrastructures routières et ferroviaires.

■ Faciliter les liaisons entre les communes situées en dehors du cœur de l'agglomération et ce dernier.

■ Renforcer le rôle de porte d'entrée que jouent le centre-ville de Grenoble et les trois polarités relais, notamment en valorisant le rôle des gares existantes ou à créer et en renforçant leur desserte par les transports collectifs.

Pour cela, les autorités organisatrices de transport en commun veilleront à compléter le maillage des axes en site propre (notamment pour assurer des liaisons de rocade et des liaisons internes aux polarités-relais).

Ces orientations sont détaillées sur la carte « Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaines structurantes par car / par bus et l'aménagement de sites propres pour les transports collectifs à l'horizon 2030 – Zoom sur l'agglomération grenobloise » (p.344) .

2 Dans le secteur « Voironnais », déjà organisé en « périmètre de transports urbains », les dessertes internes permettront d'offrir une

alternative à l'usage de l'automobile pour :

■ les liaisons entre Voiron, ville-centre du voironnais, et les pôles principaux et pôles d'appui du secteur ;

■ les déplacements internes à l'agglomération de Voiron ;

■ les liaisons entre les pôles de la centralité voironnaise.

Pour cela, les autorités organisatrices de transport en commun veilleront à :

■ Améliorer les liaisons entre et vers les principales villes et zones d'activités de la centralité voironnaise en envisageant plus particulièrement l'aménagement d'une liaison renforcée entre Voreppe, Centr'Alp, Moirans et Voiron (logique de cabotage) et entre Voreppe et Voiron (logique express).

■ Améliorer l'articulation entre les lignes internes au secteur et les principales dessertes métropolitaines notamment pour faciliter l'accès aux pôles d'emplois et d'équipements de Centr'Alp et Voiron ainsi que du secteur touristique du lac de Paladru qui sont attractifs à l'échelle de toute la région grenobloise.

■ Conforter le rôle des gares de Voiron, Rives, Moirans, Voreppe et Tullins comme pôles d'échanges principaux du secteur et envisager à plus long terme la réouverture de la halte de Saint-Jean-de-Moirans.

3 Dans le secteur « Grésivaudan », déjà organisé en « périmètre de transports urbains », les dessertes internes permettront d'offrir une alternative à l'usage de l'automobile pour :

■ Les liens entre et vers les pôles principaux de Montbonnot, Crolles, Villard-Bonnot et Pontcharra afin de structurer et d'interconnecter les bassins de vie.

■ Les connexions entre les deux rives de l'Isère.

Pour cela, les autorités organisatrices de transports en commun veilleront à :

■ Améliorer l'articulation entre les lignes internes au secteur et les lignes métropolitaines notamment pour faciliter l'accès aux pôles d'emplois de Crolles-Bernin et Innovallée-Montbonnot ainsi qu'aux pôles touristiques comme par exemple ceux de Prapoutel-Les Sept Laux, d'Uriage, de Chamrousse, d'Allevard et du Collet d'Allevard, ainsi que du plateau des Petites Roches qui sont attractifs à l'échelle de toute la région grenobloise.

■ Renforcer les liaisons entre l'agglomération grenobloise et les communes du Grésivaudan situées à proximité de cette dernière (Saint-Martin-d'Uriage, Montbonnot, etc.).

■ Développer des liaisons en site propre entre la gare de Brignoud et Crolles ainsi qu'entre Crolles, St-Ismier, Montbonnot et l'agglomération grenobloise ; et/ou entre Brignoud, Le Versoud et l'agglomération grenobloise.

■ Améliorer les liaisons TC vers les stations telles celles de Prapoutel - Les Sept Laux ainsi que de Chamrousse et du Collet d'Allevard en envisageant la mise en place de liaisons en site propre.

■ Renforcer le rôle des gares de Brignoud, Pontcharra, Lancey et Goncelin ainsi que de Crolles et Montbonnot comme pôles d'échanges principaux du secteur ; et prévoir les aménagements nécessaires à la réouverture des gares de Tencin et du Cheylas.

4 Dans le secteur « Bièvre-Valloire », les collectivités examineront l'intérêt de créer un périmètre de transport urbain (PTU) permettant d'organiser les dessertes internes au secteur. Pour l'organisation des dessertes liées à ce secteur, les autorités organisatrices de transport en commun veilleront à :

■ Offrir des alternatives à l'automobile pour les liaisons entre et vers les pôles principaux et les pôles d'appui du secteur, localisés notamment dans la plaine de Bièvre.

■ Favoriser l'accès aux pôles de Saint-Étienne de Saint-Geoires (aéroport, zone d'activité), de Bièvre Dauphine (zone d'activité), de Beaurepaire (pôle industriel et de formation : CFAI), de La Côte-Saint-André (pôle tertiaire important : enseignement, santé, administrations), de Roybon (en lien avec le renforcement de son rayonnement touristique) qui sont attractifs à l'échelle de toute la région grenobloise.

■ Améliorer ou créer des connexions vers les gares du Grand-Lemps, de Rives, de Vienne, de Saint-Rambert-d'Albon et Le Péage-de-Roussillon.

■ Coordonner le développement des dessertes « métropolitaines » et celui des dessertes internes, notamment pour « mutualiser » les liaisons entre les pôles de la Bièvre et les liaisons vers les gares et les territoires voisins.

5 Dans le secteur « Sud Grésivaudan », les autorités organisatrices de transports en commun veilleront à :

■ Offrir des alternatives à l'automobile pour les liaisons vers la ville-centre de Saint-Marcellin.

■ Offrir des alternatives à l'automobile pour les liaisons vers les gares (notamment celles de Saint-Marcellin et de Tullins).

■ Faciliter l'accès aux principaux sites touristiques, attractifs à l'échelle de toute la région grenobloise.

Pour cela, il sera notamment nécessaire d'envisager à terme la création d'un « périmètre de transports urbains » et de développer les systèmes de transport à la demande pour la desserte des secteurs à faible densité de population.

6 Dans le secteur Sud Grenoblois, le développement des dessertes internes sera notamment rendu possible par celui des liaisons vers l'agglomération grenobloise.

Les autorités organisatrices de transport en commun veilleront à renforcer les liaisons vers l'Oisans et la Matheysine ainsi que les liaisons entre le pôle principal de Vizille et la polarité sud de l'agglomération grenobloise, le centre-ville de Grenoble, et la polarité

nord-est de l'agglomération grenobloise. Ces dessertes assureront en parallèle les liaisons entre la vallée de la Romanche, Vizille et les communes du plateau de Champagnier ; la desserte de la plateforme chimique de Jarrie ainsi que celle du pôle touristique d'Uriage qui sont attractifs à l'échelle de toute la région grenobloise.

Les rabattements vers les gares de Jarrie-Vizille, de Saint-Georges de Commiers et de Gières ainsi que vers les stations de tramway de l'agglomération grenobloise seront développés.

L'opportunité et la faisabilité de l'aménagement de liaisons en sites propres entre Vizille (voire l'Oisans) et l'agglomération grenobloise (par la vallée de la Romanche et/ou par le plateau de Champagnier) sera étudiée. À ce titre, les emprises ferroviaires existantes le long de la RN85 et de la RDI091 seront maintenues dans l'attente des conclusions de cette étude ainsi que de l'élaboration du projet de réaménagement global de la RN85 qui devra intégrer un

objectif d'amélioration de la circulation des transports collectifs.

Pour permettre la mise en œuvre de ces orientations, une extension du périmètre des transports urbains de l'agglomération grenobloise vers le Sud Grenoblois pourra être envisagée.

7 Dans le secteur « Trièves », les autorités organisatrices de transport en commun veilleront à favoriser l'accès aux gares existantes ou envisagées (Saint-Martin de la Cluze) ainsi que les liaisons vers les bourgs-centres (Monestier de Clermont, Clelles et Mens) et la desserte des secteurs touristiques (comme notamment le lac du Monteynard, Avignonet, les stations du Balcon Est du Vercors). Compte tenu de la faible densité de population du secteur, des systèmes de type « transport à la demande » et, plus largement, les alternatives au transport collectif classique (covoiturage) seront privilégiés.

4|5|1|6 ● Organiser le développement des pôles d'échanges et des parkings relais en privilégiant l'accès des principaux arrêts en modes actifs et en transports collectifs

Orientations

1 L'accès aux gares et aux arrêts des principales lignes de transports collectifs privilégiera l'usage des modes alternatifs à l'automobile. En conséquence :

- Les documents d'urbanisme locaux veilleront à prévoir les cheminements piétonniers et cyclables permettant l'accès aux gares et aux principaux arrêts de transports collectifs depuis les quartiers, équipements et zones d'activités environnants.

- Les autorités organisatrices de transports collectifs veilleront à la mise en place de rabattement vers

les gares (notamment celles indiquées sur la carte « Orientations pour l'organisation des transports ferroviaires de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030 », p.339) et vers les lignes métropolitaines de transports collectifs.

- Les autorités organisatrices de transports collectifs veilleront à l'aménagement d'un réseau de pôles d'échanges, permettant de passer d'un mode de transports à un autre (ou d'un réseau de transport à l'autre) dans de bonnes conditions.

La localisation indicative des principaux pôles d'échanges liés aux dessertes métropolitaines est indiquée sur la carte « Orientations concernant

l'organisation des transports collectifs de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030 » (p.335) . Les communes concernées se rapprocheront des autorités organisatrices de transports en commun pour inscrire les emprises foncières nécessaires à leurs réalisations dans les documents d'urbanisme locaux.

2 Le développement raisonné des parkings relais doit permettre aux habitants des espaces qui ne pourront pas être fortement desservis par les transports collectifs (en raison notamment du relief ou de leur faible densité) de se rabattre en voiture vers les gares ou les arrêts des principales lignes de transports collectifs les plus proches de leur domicile.

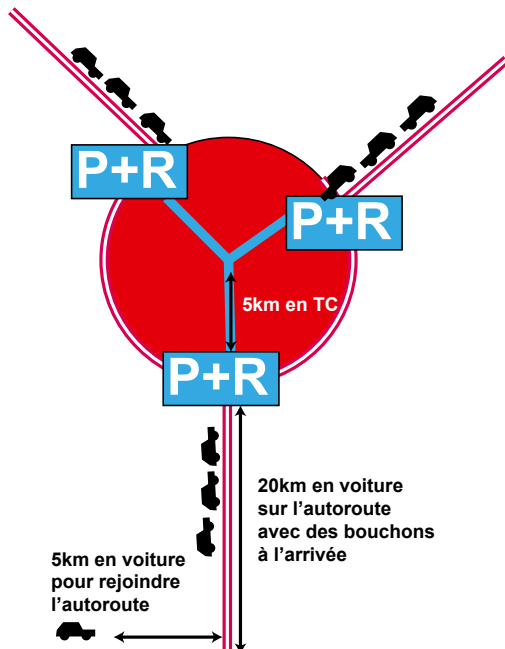
Les autorités organisatrices de transports en commun veilleront à coordonner leurs actions en matière de développement des parkings relais et à prendre en compte les orientations suivantes pour leur localisation :

■ Les parkings relais doivent être situés « au plus près » des secteurs difficiles à desservir en transports collectifs et « aussi loin que possible » des grands pôles qui attirent de nombreux déplacements, pour permettre aux usagers de parcourir le plus de kilomètres possible en transports collectifs et le moins de kilomètres possible en voiture.

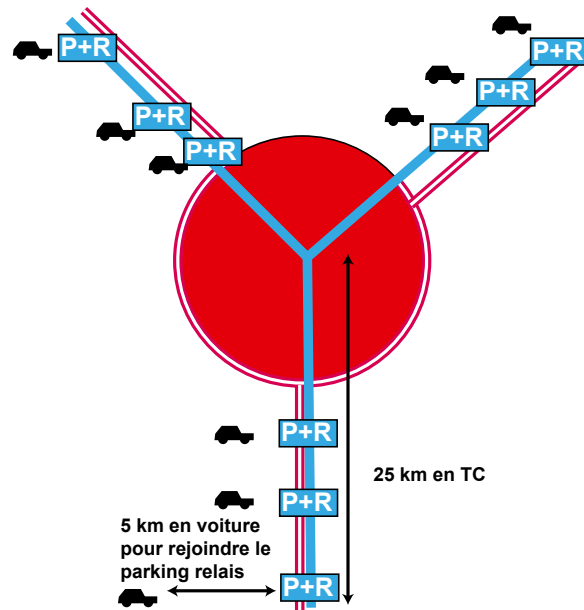
■ Les parkings relais doivent être localisés près des gares et des lignes de transports en commun ayant une performance intéressante en termes de temps de parcours, de fréquence de passage et d'amplitude horaire de desserte.

■ L'implantation des parkings relais est déconseillée dans les centres-villes (pour y limiter l'entrée des voitures) sauf pour répondre à des besoins locaux ou à des usages exceptionnels (stationnement de longue durée près d'une grande gare par exemple).

Schéma explicatif sur le concept d'implantation des parkings relais proposé par le SCoT de la région grenobloise



La « concentration » des parkings relais aux limites de la zone urbaine dense ne règle pas la question des bouchons pour arriver vers cette dernière. Par ailleurs, cette solution ne réduit le trafic automobile que sur les dernières kilomètres.



C'est pourquoi le SCoT préconise de localiser les parkings relais au plus près des populations à desservir, autour des points d'arrêts de lignes métropolitaines structurantes de transport collectifs. Cela permet aux usagers de limiter autant que faire se peut la distance parcourue en voiture et de parcourir le plus de km possible en TC

Recommandations

Les collectivités territoriales, autorités organisatrices de transport et maîtres d'ouvrages compétents sont invités à :

- Localiser, lorsque cela est possible, les pôles d'échanges en priorité près des gares ou dans les centres villes.
- Mutualiser les parkings relais et les parkings nécessaires aux équipements publics ou privés limitrophes.
- Renforcer les cheminements piétonniers dans un

rayon de 500 à 1 000 m autour des gares et des principaux arrêts de transports en commun, ainsi que les cheminements cyclables dans un rayon d'environ 3 km autour de ces derniers.

- Développer les connexions piétonnes et cyclables reliant les gares aux chemins de randonnées et aux espaces naturels environnants.
- Mettre en place des services à la mobilité (location de vélo notamment) dans ou à proximité immédiate des gares et des principaux arrêts de transports collectifs.

4|5|1|7 ● Organiser la coopération entre les autorités organisatrices de transport pour permettre la mise en œuvre des orientations précédentes

Recommandations

Les autorités organisatrices de transport collectif sont invitées à :

- Étudier un plan global de coordination et d'optimisation des offres de mobilité intégrant notamment les problématiques relatives à la tarification, à l'information des usagers, à l'offre de covoiturage, à l'organisation des dessertes en transports collectifs, aux rabattements vers les gares et axes structurants de transports collectifs ainsi qu'au développement des parkings relais et/ou de covoiturage.
- Mettre en place à court terme une structure de type « syndicat mixte de coordination des transports » (telle que mentionnée dans les articles L.1231-10 à 1231-13 du Code des transports) à l'échelle de la région grenobloise. Envisager le rapprochement voire la fusion des autorités organisatrice de transport urbain au moins à l'échelle de la partie centrale de la région grenobloise (agglomération grenobloise, Grésivaudan et Pays Voironnais).

Cette dynamique de rapprochement et de coopération entre les autorités organisatrices de transport permettra plus largement de :

- Prendre en compte les évolutions des modes de vie et d'organisation du travail dans la conception des dessertes notamment en répondant aux besoins de déplacement en horaires décalés liés au travail (ex. : salariés de la grande distribution), aux loisirs (ex. : accès à l'offre culturelle en soirée), ou à la grande accessibilité (ex. : accès au premier TGV du matin).
- Prendre en compte les problématiques spécifiques de la desserte des zones rurales.
- Étudier et mettre en œuvre des solutions de transport alternatives telles que le transport par câble.



Inciter à l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux, mais aussi les maîtres d'ouvrages des projets d'aménagement de voiries et des opérations d'urbanisme veilleront à :

1 Prendre en compte les dispositions du schéma national des vélo-routes et voies vertes (SN3V) qui prévoit notamment la réalisation d'un itinéraire reliant la vallée du Rhône à la Savoie en passant par la vallée de l'Isère, et d'un itinéraire reliant Grenoble à la Méditerranée.

2 Prendre en compte les dispositions du « schéma départemental des itinéraires cyclables de l'Isère » et du « plan départemental des itinéraires de randonnées » élaborés par le Conseil Général de l'Isère ainsi que des schémas d'itinéraires piétonniers ou cyclables élaborés par les autres collectivités.

3 Articuler les itinéraires piétonniers et cyclables locaux avec les itinéraires nationaux et départementaux notamment en favorisant l'accès des massifs et des secteurs touristiques depuis ces itinéraires.

4 Augmenter lorsque cela est possible l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes le long des axes de circulation et permettre leur circulation dans des bonnes conditions de confort et de sécurité, tant dans les zones urbaines que dans les zones naturelles ou agricoles.

5 Garantir la desserte par les modes actifs des gares, des arrêts de transports collectifs, des établissements scolaires, des équipements publics ainsi que des espaces d'activités économiques et commerciales, en prévoyant les cheminements piétonniers et cyclables nécessaires.

6 Développer les équipements permettant le stationnement public des vélos dans les centres villes et à proximité immédiate des lieux évoqués au point précédent.

7 Promouvoir une composition urbaine et un aménagement des espaces publics favorables à la pratique des modes actifs (marche, vélo) en :

- assurant une bonne « perméabilité » des tissus urbains ou villageois ;

- évitant les îlots de taille trop importante ;

- renforçant le maillage des voies locales et des cheminements pour permettre aux cyclistes et aux piétons de pouvoir effectuer des trajets les plus directs possibles ;

- évitant la dispersion géographique de l'habitat et en favorisant sa localisation autour des pôles de commerces et de services existants ou à créer ;

- favorisant la localisation des commerces, des services à la personne et des équipements publics dans ou à proximité des centres villes et des principaux arrêts de transports collectifs.

Les documents d'urbanisme locaux définiront les normes relatives à la réalisation de locaux destinés au stationnement des vélos dans les constructions neuves à usage d'habitat, d'activité et d'enseignement.

Recommandations

1 Pour augmenter l'espace public disponible pour les piétons et les cyclistes le long des axes de circulation et permettre leur circulation en toute sécurité, les collectivités territoriales et maîtres d'ouvrage routiers sont invités à :

- Généraliser les trottoirs d'une largeur suffisante le long des axes situés dans les espaces classés en zone urbanisables ou à urbaniser.
- Prévoir des accotements revêtus (ou bandes multifonctionnelles) permettant la circulation des vélos et des piétons ainsi que l'arrêt d'urgence des véhicules le long des axes les plus circulés situés en dehors de ces zones.
- Favoriser l'apaisement des vitesses de circulation des véhicules automobiles.
- Favoriser le développement des « zones 30 » et/ou « zones de rencontre » et/ou tout autre dispositif assimilé dans les espaces urbains.

2 Pour faciliter la circulation des modes actifs, les collectivités territoriales et les maîtres d'ouvrage routiers sont invités à veiller à la qualité de la conception, de la maintenance et de l'entretien des espaces publics et à promouvoir la mise en place de

jalonnements adaptés pouvant par exemple indiquer les temps de parcours à pieds ou en vélo.

3 Les schémas de mise en accessibilité des voiries, des espaces publics, des bâtiments publics et des réseaux de transports collectifs – prévus par la loi de 2005 sur le handicap – permettront de programmer la mise en œuvre progressive des objectifs précédents.

4 Les autorités organisatrices de transports collectifs sont invitées à participer au financement des aménagements piétonniers et cyclables permettant de faciliter l'accès aux gares et aux principaux arrêts.

5 Les PLU sont invités à prévoir au-moins deux place de stationnement vélo par logement, ce seuil pouvant être modulé en fonction des contraintes topographiques et ou de la nature particulière des logements (ex. : résidence pour personnes âgées).

6 Les collectivités territoriales sont invitées à aménager des espaces de stationnement public pour les vélos à destination des résidents dans les espaces urbains où les constructions existantes présentent un déficit de stationnement vélo.



Maîtriser le développement de l'offre routière, fiabiliser les temps de trajet et réduire le trafic automobile

Les orientations suivantes portent sur :

- l'organisation générale des déplacements automobiles et la stratégie de réduction du trafic ;
- la fiabilisation des temps de parcours et l'optimisation de l'usage des voies existantes en jouant sur la maîtrise des vitesses ;
- la création de nouvelles voies et le réaménagement des axes ou itinéraires existants ;
- le stationnement public et les normes de stationnement privé exigibles pour les constructions neuves ;
- les dispositifs de régulation de la circulation des véhicules les plus polluants et les péages urbains ;
- le management de la mobilité et les usages partagés de la voiture.

4|5|3|1 ● Organiser les déplacements automobiles pour tendre vers une réduction des trafics, en premier lieu sur les voiries locales et en second lieu sur les autoroutes et voies rapides

Orientations

L'organisation des déplacements automobiles (réseau viaire, stationnement, gestion et régulation du trafic, etc.) doit tenir compte du caractère actuellement indispensable de l'automobile pour effectuer de nombreux déplacements quotidiens et chercher à fiabiliser les temps de parcours routiers au regard des phénomènes de congestion observés notamment aux abords et à l'intérieur du cœur de l'agglomération grenobloise. Elle doit aussi créer les conditions qui inciteront les usagers à se tourner vers d'autres modes de transports ou vers des usages partagés de la voiture (covoiturage, etc.) pour réduire le trafic automobile (nombre de km parcourus quotidiennement en voiture sur le territoire) et d'atteindre les objectifs suivants :

■ Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie et, plus largement,

permettre aux ménages et aux entreprises de s'adapter à la hausse des prix des carburants tout en facilitant l'émergence d'une société « post-carbone ».

■ Réduire les nuisances et pollutions (bruit, dégradation de la qualité de l'air) générées par le trafic routier ainsi que l'exposition des populations à ces dernières. Il s'agira plus particulièrement de contribuer au respect des normes européennes en matière de seuil d'exposition des populations aux émissions polluantes (particules fines, oxydes d'azote notamment) et aux nuisances sonores ainsi qu'en matière de réduction du nombre de personnes et de bâtiments sensibles exposés aux dépassements de ces seuils.

■ Contribuer à l'émergence d'une organisation territoriale plus équilibrée et davantage fondée sur la proximité.

Pour cela, les collectivités, les autorités organisatrices de transports en commun et les maîtres d'ouvrages routiers veilleront à :

1 Développer les aménagements nécessaires pour fiabiliser les temps de parcours et les conditions d'écoulement du trafic, notamment sur les sections les plus chargées des autoroutes et voies rapides urbaines ainsi que sur la RN85 entre Vizille et Pont-de-Claix, en incluant là où cela est nécessaire des aménagements destinés à faciliter la circulation des transports collectifs (voies spécialisées partagées), du covoiturage, voire des véhicules professionnels (artisans, etc.).

2 Favoriser le report des trafics des voiries locales vers les autoroutes et voies rapides ainsi que vers la RD119 (entre Brézins et l'échangeur de Rives sur l'A48) pour permettre la réduction ou la maîtrise du trafic automobile sur les autres voiries locales (dans la poursuite des actions engagées : concept « rejoignez l'autoroute » du schéma directeur de 2000).

Ces autres voiries locales seront progressivement réaménagées (et dans certains cas complétées par des voies de contournement) pour permettre un partage des emprises plus favorables aux modes actifs et, si nécessaire, aux transports collectifs, ainsi qu'un apaisement des vitesses de circulation notamment pour améliorer la sécurité routière et le fonctionnement local des hameaux, villages, bourgs et villes traversés. Pour les itinéraires non-autoroutiers assurant des grandes liaisons, les aménagements évoqués ci-dessus devront préserver les capacités d'écoulement du trafic voiture et poids lourds et, plus largement, la continuité de l'itinéraire (fiabilité des temps de parcours, lisibilité de l'axe pour les usagers en transit). Sont concernés les axes suivants : RN 85 ; RD1091 ; RD1075 dans le prolongement de l'A51 au sud de Monestier de Clermont ; axe de Bièvre (RD119 et RD519/519D entre A48 – échangeur de Rives – et A7) ; RD71 et RD518/518A entre l'axe de Bièvre et Vienne ; RD3 et la RD 1085 entre l'échangeur de Voreppe et l'axe de Bièvre ; RD1076 (rocade de Voiron) et RD1075 vers Les Abrets, Ambérieu et Bourg-en-Bresse.

3 Créer les conditions favorables à une stabilisation puis à une réduction du trafic sur les autoroutes et voies rapides ainsi que sur les itinéraires non autoroutiers assurant des grandes liaisons grâce à la mise en place d'une politique multimodale de déplacement (incluant notamment la gestion du stationnement, le développement des transports collectifs, la réduction des espaces publics réservés à la voiture, les incitations aux usages partagés de l'automobile, etc.) visant à :

- Réduire le trafic automobile lié à l'accès et aux déplacements internes au centre-ville élargi de Grenoble, au cœur de l'agglomération grenobloise et à ses polarités relais.

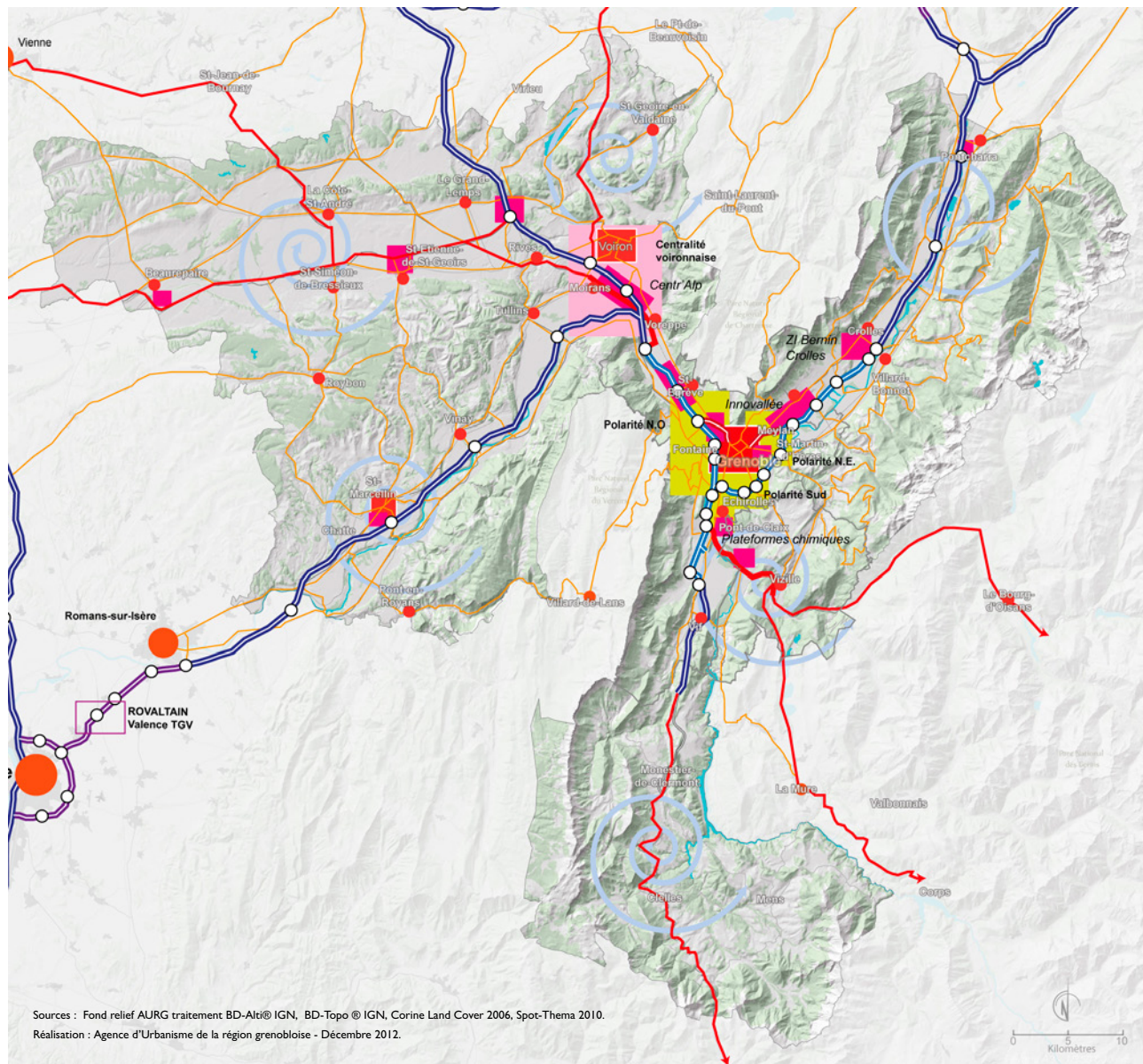
- Réduire le trafic automobile pour l'accès et les déplacements internes à la « centralité vironnaise » (incluant la ville-centre de Voiron, son espace aggloméré, le pôle d'activités de Centr'Alp et les pôles principaux de Voreppe et de Moirans).

- Maîtriser le trafic automobile pour l'accès et les déplacements internes à la ville-centre de Saint-Marcellin et à son espace aggloméré (communes de Chatte et de Saint-Sauveur).

- Maîtriser le trafic automobile pour l'accès et les déplacements internes aux grands sites d'activités, tout en garantissant leur accessibilité routière pour les déplacements de personnes et de marchandises.

4 Recourir, si nécessaire, à des outils permettant de réguler la circulation des véhicules les plus polluants et/ou de générer les financements nécessaires au développement des alternatives à l'usage de l'automobile notamment dans les secteurs où la congestion du trafic et les problèmes de pollution sont les plus critiques (cœur de l'agglomération grenobloise principalement), dans le respect des nécessités équités sociales et territoriales.

Ces principes sont localisés sur le schéma « Principes d'organisation des déplacements routiers à l'horizon 2030 dans la région grenobloise » ci-contre.



Principes d'organisation des déplacements routiers à l'horizon 2030 dans la région grenobloise

1. Réduire le trafic automobile pour l'accès et les déplacements internes au centre-ville élargi de Grenoble, au cœur de l'agglomération grenobloise et à ses polarités relais



Centre-ville élargi de Grenoble, cœur de l'agglomération grenobloise et ses polarités relais : réduire la place accordée à l'automobile dans l'espace public, accroître les aménagements de type « zone 30 » tout en veillant à garantir la vitesse commerciale des transports en commun et la capacité des axes structurants, et réduire les capacités de stationnement tout en privilégiant la réponse aux besoins des riverains et des usagers des commerces et services.










Sections d'autoroutes déclassées ou à déclasser : réaménagement en boulevard urbain ou en voie urbaine apaisée, notamment après mise en place de l'offre de déplacements alternative.

2. Maîtriser ou réduire le trafic automobile pour l'accès et les déplacements internes à la « centralité voironnaise », aux villes-centres de Voiron et Saint-Marcellin, et aux pôles urbains

-  Favoriser le développement des alternatives à l'automobile et apaiser la circulation dans l'espace de la centralité voironnaise
-  Favoriser les aménagements de type « zone 30 » et la maîtrise des capacités de stationnement dans les villes-centres de Voiron et Saint-Marcellin et dans les principaux pôles urbains

3. Optimiser l'usage et l'aménagement des axes autoroutiers et des itinéraires de grande liaison pour favoriser la réduction du trafic sur les voiries locales, la circulation des transports collectifs et la fiabilisation des temps de parcours

-  Sections autoroutières les plus chargées : réaménager les emprises pour favoriser la circulation prioritaire des transports collectifs (voies spécialisées partagées) et du covoiturage sur les axes pénétrants dans l'agglomération, fiabiliser les temps de trajet, mettre en place des systèmes de gestion dynamique du trafic, améliorer la sécurité routière ainsi que le cadre de vie des riverains, et apaiser les vitesses.
-  Sur les sections les plus chargées des itinéraires non autoroutiers de grande liaison, mettre en place les aménagements et dispositifs de gestion du trafic permettant de fiabiliser les temps de trajet et de favoriser si besoin la circulation prioritaire des transports collectifs
-  Autres sections du réseau autoroutier
-  Voies de liaisons intercommunales : privilégier la circulation locale, réaménager les emprises pour favoriser le fonctionnement local des territoires, la sécurité routière, la circulation des modes actifs et des transports collectifs
-  Itinéraire non autoroutier assurant des fonctions de grande liaison entre les territoires : prévoir les aménagements nécessaires pour préserver la capacité d'écoulement du trafic et améliorer la sécurité routière tout en facilitant la circulation des modes actifs et l'intégration territoriale de l'infrastructure.
-  Favoriser les usages alternatifs de l'automobile (covoiturage, etc.) à l'échelle des secteurs et pour les déplacements à plus longue distance
-  Garantir l'accès aux grandes zones d'activité

Nota : Les projets routiers actés ou envisagés ne sont pas représentés sur cette carte.

4|5|3|2 ● Améliorer le fonctionnement des axes autoroutiers structurants de l'agglomération grenobloise en lien avec une stratégie d'apaisement de la circulation en milieu urbain

Orientations

Concernant le fonctionnement, le réaménagement et l'intégration urbaine des axes autoroutiers structurants de l'agglomération grenobloise

1 Préserver le rôle des axes structurants pour l'accès et la traversée de l'agglomération grenobloise.

L'A480, la Rocade Sud, l'A41 (entre le Grésivaudan et la Rocade Sud), l'A48, l'A51 et la RN85 constituent les itinéraires structurants pour l'accès à l'agglomération grenobloise ainsi que pour sa traversée. En conséquence, les collectivités, les documents de

planification, de programmation et d'urbanisme locaux ainsi que les maîtres d'ouvrages routiers et gestionnaires d'infrastructures veilleront notamment à :

■ Préserver le rôle de ces axes en matière d'écoulement du trafic d'échanges de longue et moyenne distance ainsi que du trafic de transit.

■ Fiabiliser les temps de trajet tout en maîtrisant les distances-temps pour que – en cohérence avec les objectifs du PADD – chaque territoire et ses pôles puissent se situer « ni trop loin », « ni trop près » de leurs voisins et, ainsi, trouver leur propre équilibre tout en bénéficiant de la présence des équipements et fonctions supérieures offertes dans la région grenobloise et ses environs.

2 Réduire la congestion sur ces axes structurants notamment en augmentant la capacité du Rondeau, de l'A480 et de la Rocade Sud.

Au regard du niveau de congestion observé sur l'A480, la Rocade Sud, la RN85 (entre l'A480 et Vizille) et les portions gratuites de l'A48 et de l'A41 (entre le Grésivaudan et la Rocade Sud), les collectivités, les documents de planification, de programmation et d'urbanisme locaux ainsi que les maîtres d'ouvrages routiers et gestionnaires d'infrastructures veilleront notamment à :

■ Généraliser à court terme les dispositifs de régulation du trafic en temps réel (en ayant par exemple recours aux dispositifs de contrôle d'accès, de régulation dynamique des vitesses, de limitation des vitesses aux heures de pointe, etc.).

■ Réaménager sur place tout ou partie de ces infrastructures pour traiter les points de congestion afin de fiabiliser les temps de trajet et/ou à aménager, lorsque cela est nécessaire, des dispositifs de type « voie

réservée » ou « voie spécialisée partagée » permettant notamment de faciliter la circulation des transports collectifs. L'ouverture de ces « voies réservées » ou de ces « voies spécialisées partagées » à d'autres usages (par exemple afin de donner priorité au covoiturage ou à la circulation des artisans ou d'autres activités économiques) pourra être expérimentée.

3 Améliorer l'intégration urbaine de ces axes structurants notamment en lien avec leur réaménagement.

Les axes routiers évoqués dans les paragraphes précédents traversent des espaces densément peuplés et constituent des coupures urbaines importantes.

En conséquence, les collectivités, les maîtres d'ouvrages routiers et gestionnaires d'infrastructures veilleront notamment à améliorer l'intégration urbaine de ces axes et à renforcer la protection de leurs riverains vis-à-vis notamment de la pollution de l'air et des nuisances sonores.

Pour la réalisation des aménagements évoqués dans le paragraphe 2, les collectivités, maîtres d'ouvrages routiers et gestionnaires d'infrastructures veilleront à retenir une conception technique de l'infrastructure permettant de respecter les objectifs et orientations du PADD et du DOO et, entre autres, de maîtriser les distances-temps en apaisant les vitesses de circulation, d'optimiser l'usage des emprises existantes, d'améliorer leur intégration urbaine, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et de bruit, et de réduire l'exposition des riverains à la pollution de l'air et aux nuisances sonores.

Recommandations

1 Vitesses de référence et expérimentation du concept d'autoroute apaisée.

Pour le réaménagement des infrastructures autoroutières au sein du cœur d'agglomération, afin de mettre en œuvre les orientations précédentes, les maîtres d'ouvrages routiers sont invités à privilégier une conception technique des aménagements permettant de conduire, entre autres, à des vitesses de

l'ordre de 70 km/h. Plus largement, ils pourront notamment s'inspirer des expériences recensées dans le guide du CERTU sur « le chrono-aménagement et les autoroutes autrement » et, en particulier, du concept « d'autoroute apaisée » décrit dans ce guide.

Cette recommandation se traduira à court terme par une expérimentation significative du concept de chrono aménagement sur des voies rapides de

l'agglomération, y compris par des sections à 3 voies, de manière à en évaluer la faisabilité, l'acceptabilité, ainsi que les impacts environnementaux et en matière d'aménagement et de fonctionnement du territoire.

2 Protocole d'accord sur la définition du programme de réaménagement des autoroutes et voies rapides urbaines de l'agglomération.

Les maîtres d'ouvrage routier, gestionnaires d'infrastructure et collectivités sont invités à définir un protocole d'accord global sur la définition du programme

de réaménagement des autoroutes et voies rapides de l'agglomération grenobloise et de ces abords, en intégrant à la fois les enjeux relatifs aux déplacements (fluidification des trafics et fiabilisation des temps de trajet sur les grandes voiries, articulation avec la stratégie de maîtrise de l'usage de l'automobile dans l'agglomération), les enjeux urbains (intégration et franchissement des infrastructures, articulation avec les grands projets d'aménagement), et les enjeux environnementaux et sociaux (réduction des émissions polluantes et des nuisances, réduction de l'exposition des riverains à ces dernières).

Orientations

Concernant la stratégie d'apaisement de la circulation en milieu urbain dans l'agglomération grenobloise

1 Les collectivités territoriales et maîtres d'ouvrages routiers veilleront à réaménager en boulevard urbain ou en voie urbaine les sections terminales de la RN481, de l'A41 (entre le carrefour de la Carronnerie et la Rocade Sud) et de la RD1090 (entre Grenoble et le carrefour de la Carronnerie) en lien avec la stratégie de réduction de l'entrée des voitures dans le centre-ville élargi de la commune de Grenoble et les stratégies d'aménagement de la polarité Nord-Ouest et de la polarité Nord-Est. Ces aménagements seront notamment subordonnés à la mise en œuvre de solutions alternatives pour accéder au centre de l'agglomération.

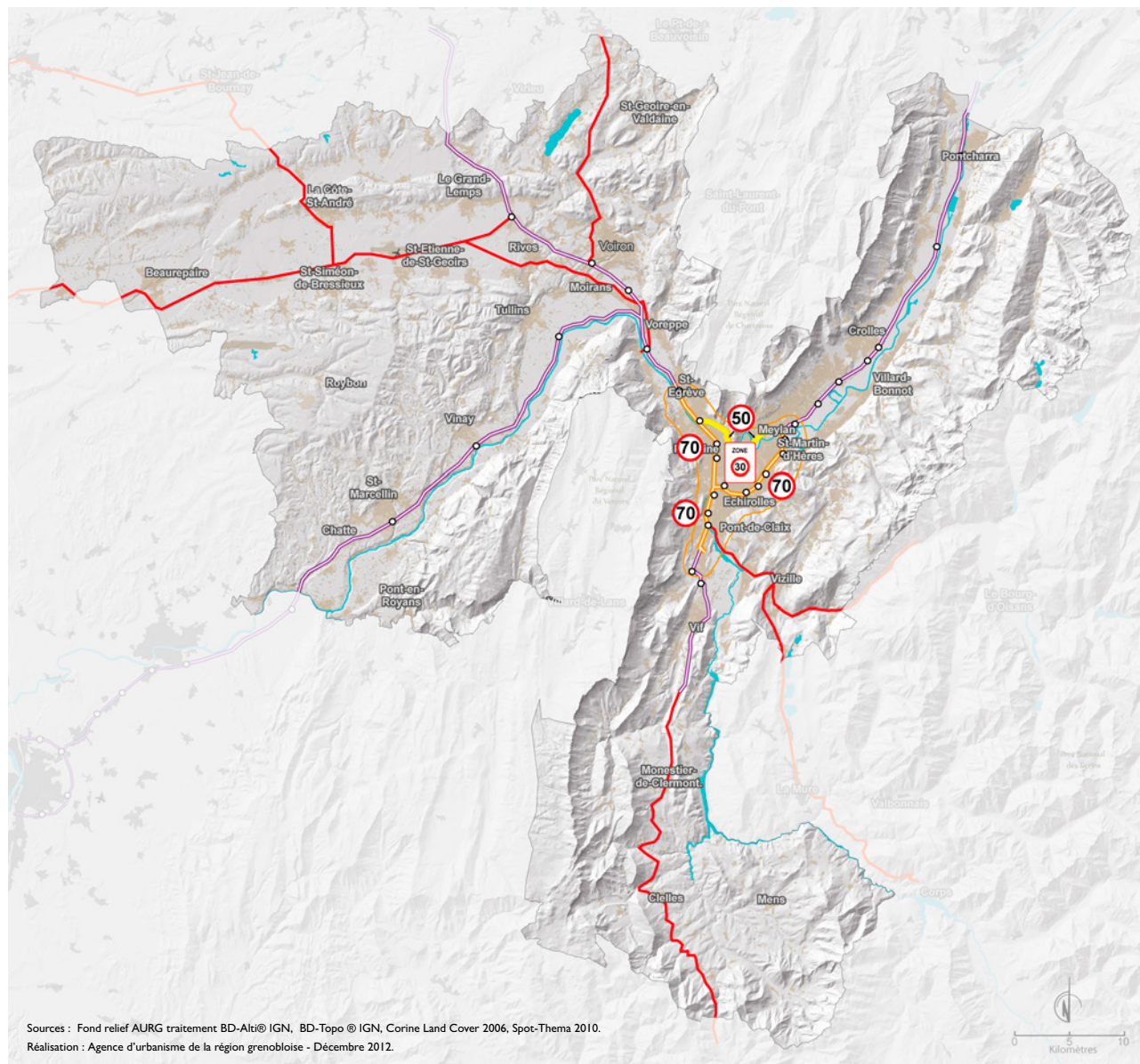
La conception et l'accompagnement de ces aménagements devra permettre d'éviter ou de limiter report des problèmes de trafic sur d'autres axes.

2 Dans le cœur et les centralités urbaines de l'agglomération grenobloise, les collectivités territoriales et maîtres d'ouvrages routiers veilleront à développer largement les aménagements permettant d'apaiser fortement les vitesses et de faciliter la cohabitation entre les différents usages de la voirie urbaine (aménagements de type « zone 30 », « zone de rencontre », etc.). Ces aménagements prendront en compte les contraintes de circulation des transports collectifs afin, entre autres, de ne pas pénaliser leur vitesse commerciale.


Recommandations


Pour le réaménagement des sections terminales de la RN481, de l'A41 et de la RD1090, afin de mettre en œuvre les orientations précédentes, les maîtres d'ouvrages routiers sont invités à privilégier une


conception technique des aménagements permettant de conduire, entre autres, à des vitesses de l'ordre de 50 km/h.



Recommandations relatives au réaménagement des axes routiers et autoroutiers et à l'apaisement des vitesses dans l'agglomération grenobloise

- 

Généraliser les dispositifs de régulation du trafic et réaménager les axes autoroutiers les plus chargés pour fiabiliser les temps de parcours, limiter la congestion, faciliter la circulation des transports en commun, améliorer la sécurité routière et limiter les nuisances pour les riverains dans une logique d'optimisation de l'usage des emprises existantes (rétrécissement des voies de circulation existantes pour insérer une voie supplémentaire, refonte des échangeurs, possibilité de créer une troisième voie temporaire ou une voie spécialisée partagée pour les transports collectifs, etc.).
- 

Réaménager la section déclassée de l'A48 (RN 481) ainsi que les parties finale de l'A41 et de la RD 1090 (entre Grenoble, la Carronerie et la Rocade Sud) en boulevard urbain ou en voie urbaine, en lien avec la stratégie de réduction de l'entrée des voitures dans le centre-ville élargi de Grenoble et d'aménagement des polarités Nord-Est et Nord-Ouest.
- 

Généraliser les aménagements permettant d'apaiser fortement les vitesses (de type zone 30, zone de rencontre ou tout dispositif assimilé) dans le cœur et les centralités urbaines de l'agglomération grenobloise.

4|5|3|3 ● Maîtriser le développement de l'offre routière et prendre en compte les objectifs et orientations du PADD et du DOO dans la conception des infrastructures

Orientations

La création de nouvelles voiries ainsi que le réaménagement des axes ou itinéraires existants répondront à au moins l'un des objectifs suivants :

- Fiabiliser les temps de parcours notamment en traitant les sections les plus congestionnées.
- Renforcer le maillage des voiries locales pour faciliter les déplacements internes à un secteur ou un pôle urbain ; ou pour faciliter le franchissement des rivières et des grandes infrastructures linéaires (autoroutes, voies ferrées).
- Faciliter l'accès au réseau autoroutier pour libérer les voiries locales des trafics correspondants aux déplacements de moyenne et longue distance.
- Améliorer la desserte des grands sites économiques.
- Améliorer la sécurité routière et réduire le risque d'accidents.
- Permettre l'apaisement de la circulation, la maîtrise des vitesses et la requalification des traversées d'agglomération et des entrées de ville.
- Améliorer la qualité urbaine et paysagère des

espaces traversés par les grands axes et, plus largement, le cadre de vie à l'intérieur des espaces urbains.

- Favoriser un partage des espaces de voirie plus favorable aux modes alternatifs à la voiture en solo (voies réservées pour les autobus ou le covoiturage, pistes cyclables, cheminements piétonniers).
- Accompagner l'aménagement des nouvelles opérations d'aménagement urbain, économique ou touristique.






Le schéma « Localisation des principaux projets routiers envisagés à l'horizon 2030 dans la région grenobloise » indique, pour chaque projet :

- Un principe de localisation.
- Le maître d'ouvrage porteur du projet à la date d'approbation du SCoT.
- Les intentions de projet portées par les communes et EPCI qui n'ont pas de maître d'ouvrage identifié à la date d'approbation du SCoT tout en répondant aux objectifs et critères de conception des axes routiers indiqués ci-avant.

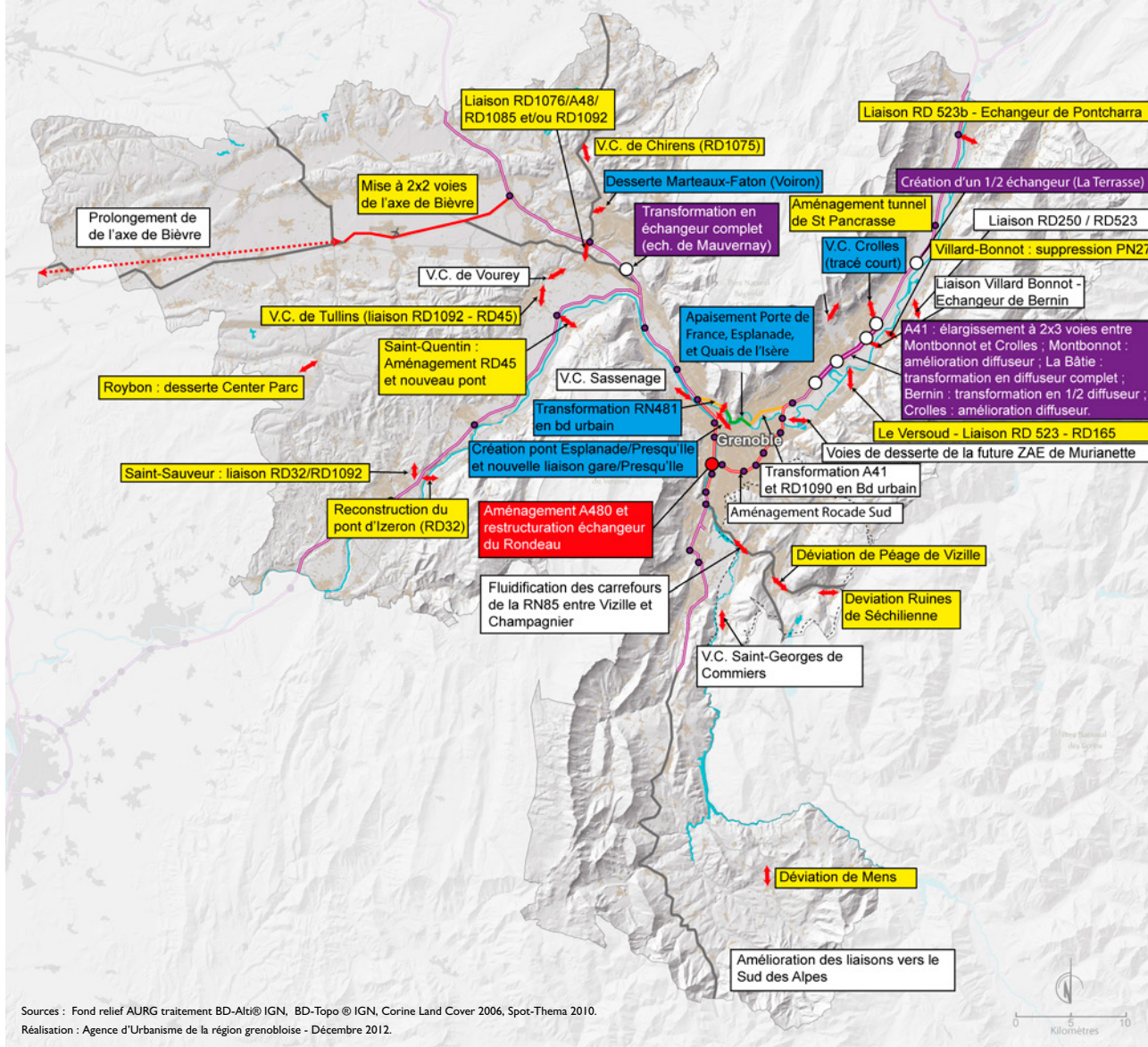
Localisation des principaux projets routiers programmés ou envisagés à l'horizon 2030 dans la région grenobloise

Principaux projets routiers (principes de liaisons)

Les aménagements sur place des axes et carrefours existants (hors autoroutes) et les aménagements locaux ne sont pas représentés.

-  Aménagements destinés à fluidifier le trafic et à fiabiliser les temps de parcours sur les autoroutes dans le cœur de l'agglomération grenobloise
-  Déclassement/réaménagement d'une section autoroutière en boulevard urbain
-  Apaisement des voies urbaines (principaux projets)
-  Création ou renforcement d'échangeur (nouvelles bretelles d'entrées / sorties)
-  Projets de nouvelles voies (V.C. = voie de contournement)

Localisation des principaux projets routiers programmés ou envisagés à l'horizon 2030 dans la région grenobloise



Maître d'ouvrage du projet

- État
- Commune, EPCI ou SMTc
- Concessionnaire autoroutier
- Intention de projet sans maître d'ouvrage désigné
- Conseil Général de l'Isère

- Autoroutes et échangeurs existants
- Principales voies de liaison inter-communales
- Principales voies complémentaires au réseau autoroutier pour les liaisons vers les territoires voisins

Ce schéma ne vise pas à fournir une liste exhaustive des projets routiers. Il permet de visualiser les plus importants à l'horizon 2030. Des projets routiers de moindre importance, qui ne figurent pas sur ce schéma, pourront être réalisés sous réserve du respect des critères d'aménagement indiqués ci-après.

Pour connaître les emprises foncières à réserver pour ces projets, les communes et EPCI compétents en matière de documents d'urbanisme locaux se rapprocheront des maîtres d'ouvrage identifiés.

Les maîtres d'ouvrage routiers veilleront à respecter les critères suivants pour la conception de leurs projets.

1 Les projets de création de voirie et de réaménagement des axes ou itinéraires existants devront être conçus de manière à inciter au respect de l'ensemble des orientations et objectifs du PADD et du DOO, et entre autres, de :

- Favoriser les fonctionnements de proximité et permettre à chaque territoire et ses pôles de trouver leur propre équilibre tout en bénéficiant de la présence des équipements et fonctions supérieures de la région grenobloise, ce qui implique de maîtriser les distances-temps afin que chaque territoire et ses pôles puissent se situer « ni trop loin », « ni trop près » de leurs voisins.
- Permettre une fiabilisation des temps de parcours à une vitesse apaisée.
- Favoriser la réduction des consommations d'énergie, des émissions de gaz à effet de serre et des émissions polluantes ainsi que la réduction du trafic automobile et la réduction des distances parcourues au quotidien.
- Favoriser la maîtrise de l'exposition des riverains aux dépassements de seuil de qualité de l'air et de nuisances sonores.
- Favoriser la sécurité routière, la circulation des modes actifs et, lorsque cela est nécessaire, celle des transports collectifs et des engins agricoles.

■ Limiter les coupures préjudiciables au fonctionnement local des territoires et des pôles, au fonctionnement de la biodiversité (trame verte et bleue) et à la pérennité de l'agriculture.

Par ailleurs les voies de contournement doivent être conçues pour délester les espaces urbains de leur trafic sans pour autant favoriser des gains de temps trop importants sur l'itinéraire. Pour cela, elles doivent privilégier des tracés courts et la création de points d'échanges avec le réseau local.

2 Au regard des orientations et objectifs du PADD et du DOO et, entre autres, de ceux précédemment cités, les maîtres d'ouvrages et gestionnaires de voirie veilleront à inscrire les projets de voiries nouvelles et/ou d'augmentation de la capacité des axes existants dans une stratégie globale permettant de compenser l'augmentation de l'offre routière par sa réduction dans les espaces que le projet permet de délester.

En d'autres termes, les projets routiers doivent permettre de mieux répartir les trafics et d'atténuer les situations de congestion tout en s'inscrivant dans un objectif général de réduction du trafic automobile à l'échelle du SCoT. Ainsi :

- La réalisation d'une voie de contournement doit être accompagnée par l'apaisement et la réduction du trafic au sein des espaces auparavant traversés.
- Les aménagements sur le réseau autoroutier dans le cœur de l'agglomération grenobloise et à ses abords devront s'inscrire dans le cadre d'une stratégie globale de réduction du trafic à l'échelle de cet espace.
- La mise à 2 x 2 voies et le prolongement de l'axe de Bièvre devront s'inscrire dans le cadre d'une stratégie de réduction des capacités d'écoulement du trafic sur les voies parallèles de part et d'autre de la Plaine de Bièvre.

Ce critère de « compensation » de l'offre routière supplémentaire ne s'applique pas pour les projets destinés principalement à la desserte d'une opération nouvelle de développement urbain, économique ou touristique ainsi que pour les projets visant

principalement à améliorer le maillage viaire pour le trafic local (interne à une commune ou à un ensemble de communes proches) notamment en créant de nouveaux points de franchissements des rivières et grandes infrastructures.

3 **Au regard des orientations et objectifs du PADD et du DOO et, entre autres, de ceux précédemment cités, les maîtres d'ouvrages et gestionnaires de voirie veilleront entre autres à concevoir les projets routiers de manière à ne pas générer une hausse du nombre de personnes exposées aux pollutions et nuisances liées au trafic** et, plus particulièrement, aux dépassements des seuils limites définis par la loi en termes de qualité de l'air et de nuisances

sonores. Ils seront définis en lien avec les objectifs de section 2.4.1 de la partie 2 du DOO.

4 **Au regard des orientations et objectifs du PADD et du DOO et, entre autres, de ceux précédemment cités, les maîtres d'ouvrages et gestionnaires de voirie veilleront entre autres à concevoir les projets routiers de manière à éviter ou à atténuer les effets de coupures tant pour la circulation des hommes que pour celle des espèces animales et végétales.** Par ailleurs, leur implantation cherchera à limiter la fragmentation des espaces agricoles et des espaces naturels (en particulier si ces espaces jouent un rôle dans la trame verte et bleue de la région grenobloise) ainsi que la dégradation des zones humides.

Recommandations

1 Au regard des orientations et objectifs du PADD et du DOO et, entre autres, de ceux précédemment cités, les maîtres d'ouvrages et gestionnaires de voirie veilleront à concevoir l'aménagement et la conception technique des infrastructures routières de manière à ce qu'elle conduise, entre autres, à des vitesses de l'ordre de :

- 70 km/h sur les sections les plus chargées des autoroutes et voies rapides dans l'agglomération grenobloise.
- 90 km/h sur les axes non autoroutiers assurant des grandes liaisons.
- 70 km/h sur les autres voies non autoroutières hors agglomération.
- 50 km/h ou moins en agglomération (le développement des zones à vitesse apaisée – 30 km/h ou moins étant encouragé dans les centres-villes).

2 **Pour accompagner les projets de mise à 2 x 2 voies et de prolongement de l'axe de Bièvre,** les maîtres d'ouvrage routiers et les collectivités territoriales concernées sont invités à conduire une réflexion sur leurs impacts territoriaux potentiels (notamment en termes de périurbanisation et d'équilibre des territoires) et les leviers permettant de les maîtriser.

3 **Pour définir le projet de mise à 2 x 3 voies de l'A41,** les maîtres d'ouvrage routiers sont invités à privilégier toute solution permettant d'affecter la voie supplémentaire aux transports collectifs, aux usages partagés de l'automobile (co-voiturage par exemple) et à la circulation des professionnels (artisans par exemple).

4|5|3|4 ● Organiser l'offre de stationnement public et les normes de stationnement privé exigibles pour les constructions neuves en lien avec les objectifs de réduction du trafic automobile et de fonctionnement économique des centres urbains

L'organisation et la maîtrise de l'offre de stationnement est un levier fondamental pour favoriser le report vers les modes de transports alternatifs à l'automobile, notamment pour les trajets domicile/travail.

Par ailleurs, la réaffectation vers d'autres usages des espaces publics actuellement consacrés au stationnement peut permettre d'améliorer la qualité urbaine et les conditions de circulation des piétons et cyclistes.

Orientations

1 L'organisation du stationnement public (hors parkings relais) devra respecter les objectifs suivants :

■ Ne pas augmenter (voire réduire) le nombre de places de stationnement public disponibles dans le cœur de l'agglomération grenobloise et dans les principaux centres urbains et d'activité de la région grenobloise bénéficiant d'un bon niveau de desserte par les transports collectifs (sauf si les projets concernent spécifiquement le stationnement des résidents).

■ Dans ces espaces, affecter en priorité les places disponibles pour du stationnement de courte et moyenne durée (clientèle des commerces et services, usagers des équipements, artisans et professionnels en déplacement, etc.), limiter le nombre de places gratuites disponibles pour les automobilistes « pendulaires » (stationnement à la journée à proximité du lieu de travail) ; et préserver des places pour les résidents.

■ Préserver les espaces de stationnement nécessaires aux livraisons et aux interventions des artisans et autres professionnels.

■ Favoriser l'affectation de places de stationnement pour l'auto-partage et le co-voiturage.

2 Les normes de places de parking exigibles pour toute construction neuve seront déterminées par les PLU en respectant les orientations suivantes (qui pourront être précisées par les PDU) :

■ Réduire ou supprimer le nombre de places de parking exigibles pour les projets localisés à moins de 400 m d'un arrêt de tramway ou de TCSP (transport collectif en site propre) ; à moins de 200m d'un arrêt d'une ligne de bus ou de car offrant au moins un passage toutes les 10 minutes dans chaque sens à l'heure de pointe ; ou à moins de 500 m d'une gare desservie par au moins deux trains / heure / sens.

■ Favoriser le développement des parkings mutualisés entre plusieurs équipements ou plusieurs bâtiments (que leur maîtrise d'ouvrage soit publique ou privée).

■ Prévoir la réalisation de locaux destinés au stationnement des vélos dans les constructions neuves (cf. section 4.5.2 du présent chapitre).

4|5|3|5 ● Rendre possible l'expérimentation des dispositifs de régulation de la circulation des véhicules les plus polluants et de péage urbain ou autre dispositif assimilé

La prise de conscience des effets négatifs de la pollution de l'air sur la santé publique ont conduit, à l'échelle européenne, au renforcement des seuils maximum de concentration de certains polluants.

À ce titre, la région grenobloise (et plus particulièrement le cœur de l'agglomération grenobloise) est dans une situation critique qui implique la mise en œuvre de mesures portant sur la réduction du trafic automobile notamment dans les secteurs où les populations sont les plus exposées à la pollution.

Par ailleurs, les contraintes qui pèsent sur les budgets publics locaux et nationaux handicapent le financement des transports collectifs et, plus largement, des mesures de réaménagement des voies en faveur des modes alternatifs à l'automobile. De ce fait, il est important de rechercher des pistes de financement alternatives.

Orientation

La réduction de l'entrée et de la circulation des véhicules dans les espaces urbains centraux et les espaces urbains denses est une priorité pour réduire l'exposition des populations à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Pour atteindre cet objectif, l'organisation du stationnement, le développement

des transports collectifs, la réduction du trafic sur les axes les plus circulés et le réaménagement des rues pour redistribuer l'espace public au profit des modes actifs et alternatifs à la voiture sont des leviers indispensables.

Recommandations

Au-delà des mesures évoquées précédemment, les collectivités territoriales pourront expérimenter la mise en œuvre d'outils de régulation de la circulation des véhicules les plus polluants tels que les « ZAPA » (zones d'action prioritaire pour l'air), notamment pour agir à court et moyen terme dans les espaces où la situation est la plus critique (comme le cœur de l'agglomération grenobloise y compris A480 et Rocade Sud).

Par ailleurs, les autorités organisatrices de transport collectif et, plus largement, les collectivités territoriales pourront expérimenter toute mesure de type péage urbain ou tout autre dispositif assimilé. Ces dispositifs permettront de répondre, entre autres, à l'un ou plusieurs des objectifs suivants : dégager des ressources nécessaires au financement des transports en commun, réduire la congestion, contribuer à réduire les nuisances liées au trafic routier.

Dans tous les cas, le choix éventuel de ces solutions se fera sur la base d'une étude globale permettant d'estimer les impacts des mesures proposées et de définir une stratégie globale d'accompagnement à l'échelle de la région grenobloise, en lien étroit avec les territoires et collectivités concernées.

Cette étude permettra notamment d'évaluer les problématiques relatives aux déplacements des artisans et professionnels ; à la gestion des flux de déplacement liés aux espaces concernés par ces mesures ; à leur attractivité résidentielle, commerciale et économique ; ainsi qu'aux questions d'équité sociale relatives à leur mise en œuvre et notamment la contribution respective des habitants situés dans et hors des périmètres d'application de ces mesures.

4|5|3|6 ● Favoriser le management de la mobilité et les usages partagés de la voiture

Orientations

Les collectivités et les autorités organisatrices de transport aideront les habitants, les entreprises et les institutions à s'organiser pour faciliter les usages partagés de l'automobile (co-voiturage, auto-partage, etc.) ainsi que le management de la mobilité (tels que les plans de déplacement d'entreprises et d'administration, les plans de déplacement d'établissement scolaire, l'étalement des heures d'activités, etc.).

Pour cela, les collectivités, les autorités organisatrices de transport et les maîtres d'ouvrage routiers veilleront notamment à :

■ **Favoriser le co-voiturage** notamment en développant et en unifiant les dispositifs de mise en relation des personnes, mais aussi en aménageant des **parkings dédiés** qui seront notamment à proximité des échangeurs autoroutiers et des grandes voiries situés à l'extérieur des principaux pôles urbains.

■ Intégrer dans la gestion du stationnement les problématiques de l'auto-partage (emplacements dédiés) et du véhicule électrique (bornes de recharges).

■ Intégrer les problématiques de management de la mobilité dans la définition des projets d'aménagement.

■ Expérimenter l'aménagement de points d'arrêts pour les bus et les cars sur les autoroutes.

■ Après avoir étendu géographiquement les VSP, expérimenter l'accès des Voies Spécialisées Partagées sur autoroute – actuellement réservées aux seuls transports collectifs en cas de congestion – à d'autres usagers tels que le co-voiturage (véhicule transportant plus de 3 personnes) et certains professionnels comme les artisans ou d'autres activités économiques.

Recommandations

Les collectivités et les autorités organisatrices de transport sont invitées à renforcer leurs efforts en matière d'information, de pédagogie, d'accompagnement personnalisé des ménages et des individus, de concertation avec les entreprises et les établissements

générateurs de trafic afin d'accompagner les changements de comportement en matière de mobilité et d'encourager le report des usagers de la route vers le covoiturage, les modes actifs et les transports collectifs.

4|5|4

Favoriser l'usage des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises

Orientations

La région grenobloise souhaite faciliter la réorganisation des chaînes logistiques qui pourra être induite par la hausse prévisible des coûts de l'énergie et du transport routier et réduire le trafic poids lourds (kilométrage parcouru et nombre de véhicules en circulation), en particulier dans les zones urbanisées car ils sont à l'origine d'une part importante des pollutions de l'air et des nuisances sonores liées au trafic routier (cf. objectifs de la section 2.4.1 de la partie 2 du DOO).

Pour cela, les collectivités territoriales et les documents de planification, de programmation et d'urbanisme locaux veilleront notamment à :

- Maîtriser le développement des plateformes logistiques en répondant en priorité aux besoins liés à l'approvisionnement du territoire et au fonctionnement des entreprises de la région grenobloise et de son aire d'influence proche.
- Favoriser les actions visant à transférer sur le rail, le câble et les oléoducs existants, les transports de marchandises, de matériaux et de déchets.

- Préserver des espaces susceptibles d'accueillir des fonctions logistiques localisées près des voies ferrées (plateformes d'échanges et de transbordement rail / route, ferroutage), plus particulièrement en milieu urbain (logistique urbaine) et dans les zones d'activités économiques et commerciales existantes.

- Maintenir les emprises des embranchements particuliers ferroviaires existants vers les sites d'activité et prévoir la possibilité d'aménager de nouveaux embranchements particuliers notamment en lien avec les nouvelles zones d'activité.

- Définir une stratégie à l'échelle de la région grenobloise pour le transport de marchandises et la logistique urbaine (schéma directeur logistique en lien avec les PDU).

- Prendre en compte le transport de matières dangereuses en cohérence avec les objectifs concernant les risques technologiques (partie 2, section 2.3.5 du DOO).

Recommandations

1 Les collectivités territoriales sont invitées à conduire des études relatives à l'implantation d'espaces logistiques urbains sur leurs territoires. Ces derniers permettront notamment de centraliser les approvisionnements et d'assurer leur répartition à l'échelle d'un secteur urbain dense ou d'une zone commerciale importante. Leur implantation privilégiera un approvisionnement par le rail.

2 La réalisation « d'embranchements particuliers » permettant la desserte par le rail des sites d'activités, des sites logistiques et des sites de grande distribution commerciale localisés à proximité immédiate des voies ferrées est encouragée, de même que les restructurations de leurs bâtiments et emprises qui seraient rendues nécessaires par le développement de l'approvisionnement par le fer.

3 Les politiques publiques pourront également soutenir l'émergence d'un ou plusieurs « opérateurs fret de proximité » (transporteurs ferroviaires locaux assurant la collecte des wagons et leur acheminement vers les principales gares de triage).

4 L'électrification de la voie ferrée qui dessert les plateformes chimiques du Sud Grenoblois est souhaitable.

5 Il s'agira de valoriser la proximité du Rhône, axe majeur pour le transport fluvial, notamment en améliorant l'accès au port « Vienne Sud - Salaize - Sablons » et à la « plateforme multimodale de Portes-lès-Valence ».

Intensifier l'aménagement
des espaces et renforcer
la mixité des fonctions pour
lutter contre l'étalement urbain
et la consommation d'espace

5

SECTION 1 P.373

Poursuivre la réduction de la consommation d'espace non bâti pour les espaces urbains mixtes

SECTION 2 P.375

Lutter contre l'étalement urbain, intensifier et économiser les espaces urbains mixtes

SECTION 3 P.385

Favoriser la mixité urbaine et intensifier l'utilisation des espaces économiques

SECTION 4 P.393

Maîtriser et dimensionner l'offre foncière dans les documents d'urbanisme locaux

La protection durable des espaces naturels et agricoles implique pour la région grenobloise de répondre aux besoins du développement en limitant l'étalement urbain par : la réduction de la dispersion de l'habitat, des emplois, des commerces en dehors des tissus urbains mixtes, la réduction de la consommation d'espaces naturels et agricoles, et l'intensification de l'usage des espaces déjà classés en zones urbaines et à urbaniser des documents d'urbanisme locaux.

Par ailleurs, pour favoriser une plus grande proximité entre habitat, emploi, commerces et services, optimiser la fréquentation des transports collectifs, améliorer l'efficacité énergétique de l'aménagement du territoire et s'inscrire dans la lutte contre le changement climatique, sont fixés des orientations et objectifs pour localiser en priorité le développement dans et à proximité des centres villes et des principaux arrêts de transports en commun, tout en favorisant la mixité fonctionnelle des tissus urbains.

Pour cela, il est défini des orientations et objectifs qui :

- délimitent les « **espaces potentiels de développement** » à très long terme pour l'ensemble des communes. Ces espaces ne pourront être consommés que de manière très parcimonieuse, et doivent être considérés comme une ressource rare et non renouvelable ;
- délimitent les « **espaces préférentiels du développement** » pour les « villes-centres », « pôle principal », « pôle d'appui », et demander aux documents d'urbanisme locaux de définir ces derniers pour les communes « pôle secondaire » et « pôle local ».

Situés à l'intérieur des « espaces potentiels de développement », les « espaces préférentiels du développement » devront accueillir la plus grande partie du développement futur de l'habitat, ainsi que des commerces, services, équipements et activités économiques compatibles avec la proximité de l'habitat.

À ces fins, il est défini également des orientations et objectifs permettant aux documents d'urbanisme locaux de :

- dimensionner les zones urbanisables et/ou à urbaniser à 10 ans, afin d'utiliser parcimonieusement leur « capital » foncier à long terme (espaces potentiellement urbanisables délimités par le SCoT) ;
- fixer les seuils de densités applicables dans les espaces prioritaires de développement, ainsi que dans les espaces situés à proximité des principaux arrêts de transports collectifs ;
- favoriser la diversification et la compacité de l'habitat ;
- définir les objectifs de densité et d'occupation de l'espace dans les zones dédiées principalement ou exclusivement aux activités économiques.

Ces objectifs visent à favoriser l'implantation des activités compatibles avec l'habitat à l'intérieur des espaces urbains mixte, à favoriser l'évolution de certaines zones d'activité « insérées dans la ville » vers une plus grande mixité urbaine, et à considérer que les autres zones dédiées à l'économie sont réservées prioritairement à l'accueil des activités non compatibles avec la proximité de l'habitat.

DOO PARTIE

5

SECTION

1

**Poursuivre la réduction
de la consommation
d'espace non bâti pour
les espaces urbains
mixtes**

5 | 1

Poursuivre la réduction de la consommation d'espace non bâti pour les espaces urbains mixtes

Orientation

Pour préserver les espaces naturels et agricoles, il s'agit de poursuivre, voire accélérer, la réduction de la consommation du foncier agricole et naturel dédié à l'habitat et au développement économique engagé depuis les années 2000 en lien avec l'évolution des documents d'urbanisme et l'augmentation des prix du foncier.

Les documents d'urbanisme locaux doivent privilégier le réinvestissement du tissu bâti existant (renouvellement urbain ou densification) plutôt que la consommation des espaces non bâtis à usage encore agricole ou naturel.

Objectifs

La carte des limites pour la préservation à très long terme des espaces naturels, agricoles et forestiers permet de définir en creux les espaces potentiels de développement pour le très long terme.

1 À l'intérieur de ces espaces, est défini, par secteur, un objectif annuel de consommation maximale d'espace non bâti par les opérations à dominante d'habitat ou mixtes :

- Bièvre-Valloire : 20 ha/an
- Grésivaudan/Voironnais : 15 ha/an
- Sud Grésivaudan : 10 ha/an
- Sud Grenoblois : 5 ha/an
- Trièves : 3 ha/an
- Agglomération grenobloise : pas d'objectif chiffré en raison de l'effort important de production de logements demandé à ce secteur et à son foncier très contraint.

Cet objectif moyen annuel est à apprécier sur une durée de 6 ans.

2 Pour les espaces économiques dédiés, une enveloppe maximale de l'offre foncière à l'horizon 2030 a été définie au chapitre 4 du DOO en lien avec l'objectif de réduction de la consommation en imposant la localisation des activités économiques compatibles avec l'habitat à l'intérieur des espaces urbains mixtes et en fixant des objectifs d'intensification des espaces économiques existants et futurs.

DOO PARTIE

5

SECTION

2

**Lutter contre l'étalement
urbain, intensifier et
économiser
les espaces urbains
mixtes**

5|2|1

Lutter contre l'étalement urbain

5|2|1|1 ● Définir les espaces d'accueil prioritaires du développement

Orientations

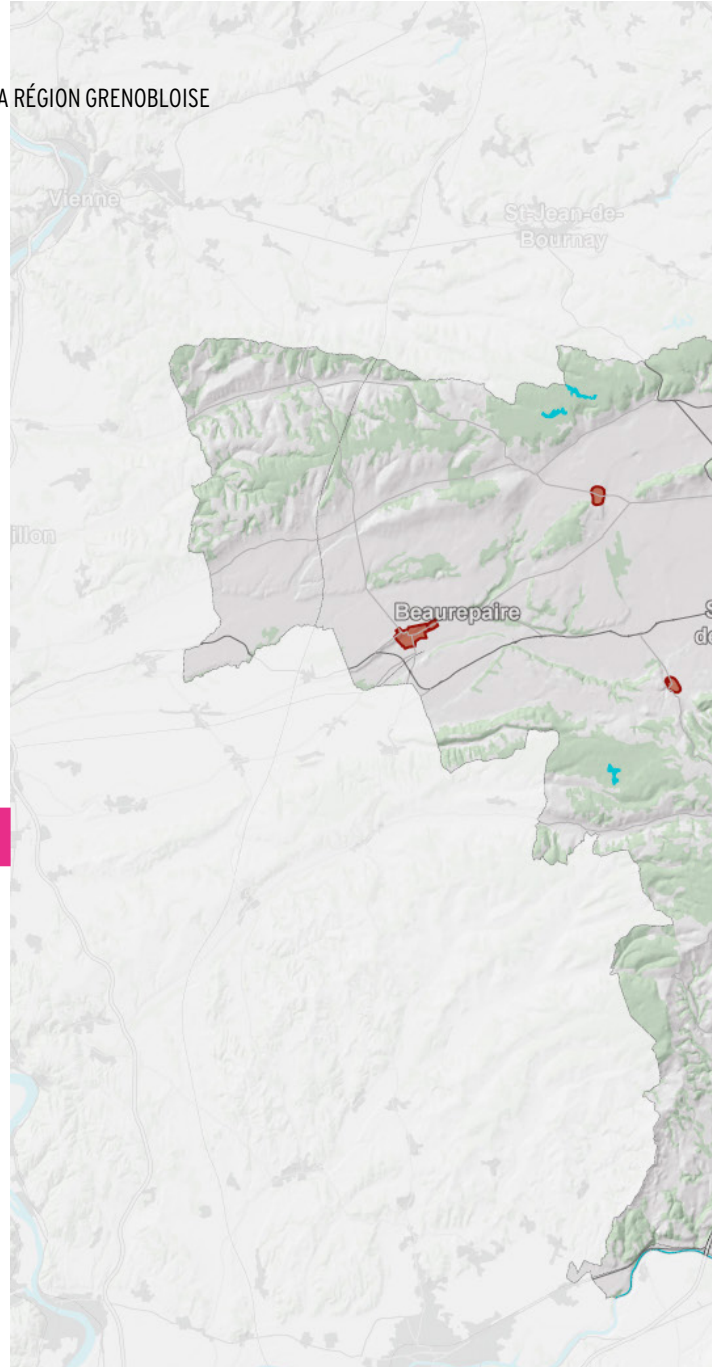
Les documents d'urbanisme locaux **doivent localiser en priorité le développement futur dans les espaces les mieux équipés et desservis.**

■ **Les espaces préférentiels du développement sont situés à l'intérieur des espaces potentiels de développement délimités par le SCOT.**

Localisés dans les parties les mieux équipées et desservies, ils devront accueillir la majeure partie du développement urbain dans une perspective de long terme (horizon 2030 ou au-delà).

Ils comprennent donc les zones urbaines et à urbaniser les mieux équipées des documents d'urbanisme mais peuvent également comprendre un certain nombre d'espaces encore actuellement classés en zone naturelle ou agricole, qui pourront conserver ce classement tant que les espaces urbanisables seront en capacité de répondre aux besoins de développement.

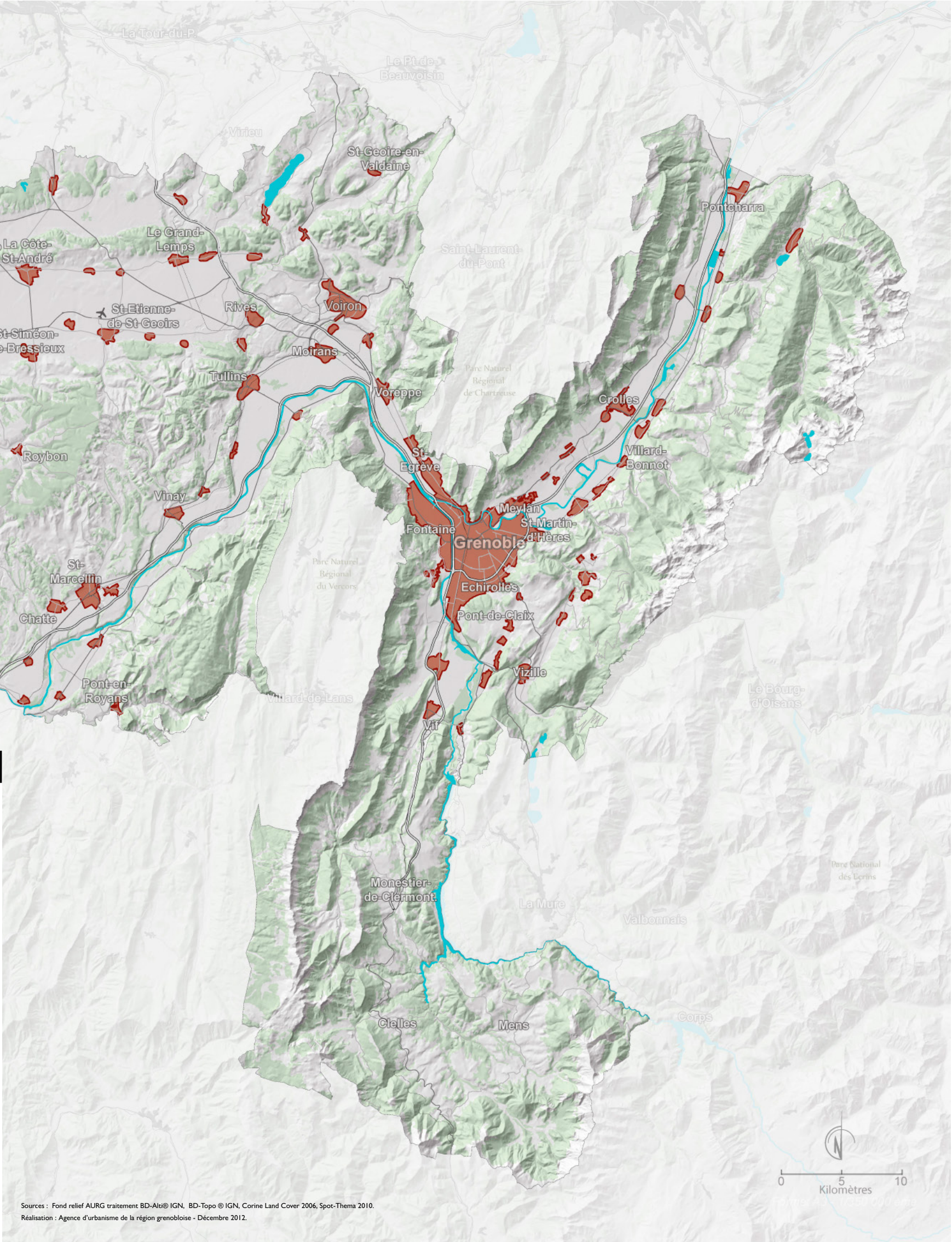
■ « Les espaces préférentiels du développement » ont été délimités pour les villes-centres, les pôles principaux et les pôles d'appui (voir carte « Espaces préférentiels du développement », ci-contre).



Espaces préférentiels du développement

■ Espace préférentiel du développement pour les villes-centres, les pôles principaux et pôles d'appui

Pour plus de lisibilité, on pourra se reporter à la carte du DOO à grande échelle.



La Tour-du-P.

Le Pt-de-Beauvoisin

Virieu

St-Geoire-en-Valdaine

Pontenarre

Le Grand-Lemps

Saint-Laurent-du-Pont

La Côte-St-André

St-Siméon-de-Bressieux

St-Etienne-de-St-Geoirs

Rives

Voiron

Parc Naturel Régional de Chartreuse

Tullins

Moirans

Voreppe

Crolles

Villard-Bonnot

Roybon

Vinay

St-Egreve

Meylan

St-Martin-d'Hères

Fontaine

Grenoble

Echirolles

Pont-de-Claix

Chatte

St-Marcellin

Parc Naturel Régional du Vercors

Pont-en-Royans

Villard-de-Lans

Vir

Vizille

Le Bourg-d'Oisans

Monestier-de-Clermont

La Mure

Valbonnais

Parc National des Ecrins

Clelles

Mens

Corps



0 5 10
Kilomètres

■ **Pour les pôles secondaires et locaux, il appartient aux documents d'urbanisme locaux de délimiter les espaces préférentiels du développement** visant au confortement des cœurs de bourgs et de villages voire des hameaux les mieux équipés et desservis et à la maîtrise du développement des autres secteurs du territoire communal. Ils doivent être suffisamment dimensionnés pour répondre, aux principaux besoins de développement de la commune en matière d'habitat, de commerce, de services, d'équipements et d'activités dont la localisation est compatible avec la proximité de l'habitat.

Pour les très petites communes, où le diagnostic de territoire montrera que la géographie, l'organisation

du tissu bâti et les enjeux modérés de développement, ne légitiment pas une telle délimitation, elles pourront ne pas procéder à cette délimitation. L'organisation de l'urbanisation de ces communes s'appuiera sur les autres orientations et objectifs du SCoT.

■ Ces espaces préférentiels de développement doivent être précisés et délimités en fonction de la nature du pôle, en prenant en compte les risques majeurs présents sur le territoire et, pour les communes soumises, en appliquant les dispositions de la loi montagne notamment relatives au principe d'urbanisation en continuité (pour les bourgs, villages ou hameaux, groupes de constructions ou d'habitations).

5.2.1.2 ● Localiser en priorité l'offre nouvelle de logements dans les espaces préférentiels du développement

Orientations

Le développement de l'offre nouvelle de logements doit être localisé en priorité au sein des espaces préférentiels du développement, qu'ils soient déjà délimités dans la carte intitulée « Espaces préférentiels du développement » ou par les documents d'urbanisme locaux pour les pôles secondaires et locaux.

Le développement de l'habitat doit s'opérer en priorité en réinvestissement du tissu bâti existant (renouvellement urbain, réhabilitation du bâti existant), **ainsi que sur le foncier non bâti le mieux équipé et desservi par les transports collectifs.**

Objectifs

1 Pour le cœur de l'agglomération grenobloise, les villes-centres et les pôles principaux de l'ensemble des secteurs, **au moins les 2/3 de l'offre nouvelle en logements doivent être localisés au sein des espaces préférentiels du développement.** Qu'ils soient à l'intérieur des espaces préférentiels du développement ou non, « les espaces économiques et urbains mixtes de centralité » (définis ci-après dans la section 5.3, « Favoriser la mixité urbaine et intensifier l'utilisation des espaces économiques ») ainsi que

les espaces situés à proximité des principaux axes de transports collectifs sont les secteurs à privilégier pour l'accueil de ce développement dans la limite de la répartition définie ci-avant.

2 Pour les pôles d'appui, **au moins la moitié de l'offre nouvelle en logements doit être localisée au sein des espaces préférentiels du développement.**

La localisation des logements doit également respecter les priorités et conditions précisées ci-dessus.

3 Pour les pôles locaux et les pôles secondaires, **au moins la moitié des nouveaux logements**

devra être accueillie à l'intérieur des espaces préférentiels de développement qui seront définis et délimités par les documents d'urbanisme locaux.

Recommandations

La localisation prioritaire du développement dans les espaces préférentiels du développement sera facilitée par la définition et la mise en œuvre d'une stratégie

foncière qui peut impliquer des actions de maîtrise foncière publique.

5|2|1|3 ● Diversifier les formes bâties et les concevoir de manière plus compacte

Orientation

Les documents d'urbanisme locaux **doivent favoriser la diversification et la compacité de l'habitat** en privilégiant des formes bâties adaptées à chaque territoire et économes en énergie.

Objectifs

Des objectifs de diversification des formes d'habitat dans la production nouvelle à l'échelle de chaque secteur sont fixés :

1 Pour l'agglomération grenobloise : passer d'une production orientée à 10 % en habitat individuel « isolé » et 90 % en habitat individuel groupé et habitat collectif à **5 % maxi en habitat individuel « isolé » et 95 % en habitat individuel groupé et habitat collectif.**

2 Pour le Voironnais et Grésivaudan : passer d'une production nouvelle orientée entre 60 % et 65 % vers l'habitat individuel « isolé » et 40 et 35 % vers les autres formes d'habitat à **40 % en habitat individuel « isolé » et 60 % vers les autres formes d'habitat.**

3 Pour les secteurs de Bièvre-Valloire, Sud Grenoblois, Sud Grésivaudan : passer d'une production nouvelle orientée entre 80 et 85 % vers l'habitat individuel « isolé » et entre 20 et 15 % vers les autres formes d'habitat à **60 % en habitat individuel « isolé » et 40 % vers les autres formes d'habitat.**

4 Pour le Trièves : passer d'une production nouvelle orientée à 90 % vers l'habitat individuel « isolé » et 10 % vers les autres formes d'habitat à **70 % en habitat individuel « isolé » et 30 % vers les autres formes d'habitat.**

Ces objectifs sont à atteindre à l'échelle du secteur. Chaque intercommunalité peut les décliner à l'échelle communale à travers ses documents de planification et/ou de programmation (notamment Schémas

de secteur, Programmes locaux de l'habitat...). En l'absence de tels documents, chaque commune doit tendre vers le respect de ces objectifs dans le cadre de l'élaboration de ses documents d'urbanisme locaux. Ces objectifs de diversification des formes d'habitat

servent à dimensionner les zones urbanisables des documents d'urbanisme locaux en lien avec les objectifs de construction de logements définis pour chaque niveau de pôle dans la partie 4, sous-section 4.2.2 du DOO.

Recommandations pour la mise en œuvre

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre la diversification des formes d'habitat à travers notamment :

- la rédaction de règles plus qualitatives en lien avec l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, et/ ou par rapport aux limites séparatives, l'intégration des hauteurs des nouvelles constructions dans l'environnement bâti existant... ;

- l'élaboration d'orientations d'aménagement et de programmation.

Les collectivités locales peuvent pleinement mettre en œuvre cet objectif de diversification des formes d'habitat au sein des projets d'aménagement lors de leur négociation avec les aménageurs et/ou constructeurs.

5.2.1.4 ● Réduire la consommation de foncier par type d'habitat

Objectifs

La consommation des espaces non bâtis est limitée, par la mise en place d'une superficie moyenne maximale, pour les différents types d'habitat :

1 Dans l'agglomération grenobloise :

- 500 m² / logement pour l'habitat individuel isolé ;
- 350 m² / logement pour l'habitat groupé, intermédiaire et collectif ;

2 Dans les autres secteurs :

- 700 m² / logement pour l'habitat individuel isolé ;
- 350 m² / logement pour l'habitat groupé, intermédiaire et collectif.

Chaque commune doit tendre vers cet objectif **qui sert à dimensionner les zones urbanisables des documents d'urbanisme locaux**, en lien avec les objectifs sur la diversification des formes d'habitat indiqués, dans cette partie 5, dans la sous-section 5.2.1.3 du DOO et avec les objectifs de production de logements définis pour chaque niveau de pôle dans la partie 4, sous-section 4.2.2 du DOO.



Intensifier les espaces préférentiels du développement et les espaces à proximité des arrêts de transports collectifs

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux doivent **permettre une intensification urbaine dans les espaces préférentiels du développement justifiée par la présence de services, de commerces, d'équipements publics et de desserte en transport en commun.**

Cette intensification de l'urbanisation doit particulièrement s'imposer autour des arrêts de transport en commun, pour accueillir en priorité :

- de l'habitat – notamment social ;
- des services à la personne et des commerces nécessaires à la vie du quartier et des usagers ;

- des équipements fortement générateurs de trafic de personnes ;
- des programmes immobiliers destinés à l'accueil des bureaux ;
- des professions libérales et des professionnels de santé...

Cette intensification urbaine doit s'opérer dans un **double souci d'optimisation nécessaire du foncier et des équipements publics (réseaux, infrastructures...) et d'intégration des nouvelles constructions dans leur environnement naturel et bâti.**

Objectifs

Dans les espaces préférentiels du développement délimités dans la carte « Espaces préférentiels du développement » (p.376), les règlements des documents d'urbanisme locaux doivent permettre une densité au moins égale aux valeurs suivantes :

1 Pour l'agglomération grenobloise :

- Ville-centre = 1 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.
- Cœur d'agglomération, polarités relais et pôles principaux = 0,7 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.
- Pôles d'appui = 0,5 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.

2 Pour le Voironnais :

- Ville-centre = 0,6 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.
- Pôles principaux = 0,5 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.
- Pôles d'appui = 0,4 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.

3 Pour les autres secteurs :

- Ville-centre = 0,5 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.
- Pôles principaux = 0,4 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.

■ Pôles d'appui = 0,3 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.

4 Dans les périmètres définis ci-après et au sein des espaces préférentiels du développement, ces valeurs sont à considérer comme des densités minimales à respecter pour les nouvelles opérations.

Ces périmètres sont les suivants :

■ Moins de 500 mètres à vol d'oiseau ou d'une distance équivalente à 10 minutes de marche autour d'une gare desservie par au moins deux trains par heure et par sens à l'heure de pointe.

■ Moins de 400 mètres à vol d'oiseau ou d'une distance équivalente à 8 minutes de marche autour des arrêts des lignes de tramway ou de bus en site propre intégral existantes ou programmées.

■ Moins de 200 mètres à vol d'oiseau ou d'une distance équivalente à 5 minutes de marche autour des arrêts des lignes de bus ou de cars offrant au moins un service toutes les 10 minutes dans chaque sens en période de pointe dans le cœur d'agglomération grenobloise et toutes les 20 minutes ailleurs.

La distance à vol d'oiseau sert de périmètre de référence lorsque la topographie du secteur est relativement plane. La distance piétonne est à privilégier lorsque les conditions locales d'accessibilité sont rendues plus difficiles (notamment pente, obstacle à une liaison piétonne directe...).

Les documents de planification établis à l'échelle intercommunale et/ou les documents d'urbanisme locaux peuvent donc adapter les périmètres définis ci-dessus afin de prendre notamment en compte les conditions locales d'accessibilité piétonne aux gares et aux arrêts de transports collectifs, les servitudes et enjeux relatifs à la prévention des risques naturels et technologiques, les

enjeux relatifs à la prévention de l'exposition des populations aux risques et nuisances, les enjeux relatifs à la préservation de la biodiversité, et les enjeux relatifs à la préservation des paysages.

Une fois transcrites dans les documents d'urbanisme locaux, **ces densités minimales s'appliquent à chaque opération nouvelle. Sont concernées par cet objectif de densité les opérations comportant une dominante d'habitat.** Sont exclus les équipements d'intérêt général et les extensions de bâti existant, les opérations situées en zones économiques dédiées.

Dans le cas d'une opération d'aménagement (ZAC), d'un lotissement ou dans celui de la construction, sur un même terrain, de plusieurs bâtiments dont le terrain d'assiette doit faire l'objet d'une division en propriété ou en jouissance, **les densités minimales sont calculées au regard de l'ensemble des îlots et lots accueillant des constructions principalement à usage d'habitation.** Cela signifie que la densité par îlot et lot peut être au-dessus ou en deçà de cette valeur moyenne et que les îlots et lots à dominante d'artisanat, d'industrie, de bureaux ou comportant des équipements publics ou des espaces publics sont exclus de l'assiette foncière basant le calcul de densité.

Des densités minimales inférieures peuvent être définies dans les documents d'urbanisme locaux en cas de contraintes locales telles que : servitudes d'utilité publique, risques naturels, technologiques, prise en compte du tissu bâti existant, présence de zones protégées ou affectées à des usages spécifiques (casiers d'inondation, équipements...), en cas d'opérations de renouvellement urbain contraintes par l'existant (pollution des sols...).

Recommandations

Dans les espaces préférentiels de développement délimités par les communes, les documents d'urbanisme locaux doivent tendre vers des densités au moins égales aux valeurs suivantes :

Pour l'agglomération grenobloise :

■ Pôles secondaires = 0,4 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.

■ Pôles locaux = 0,3 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.

Pour les autres secteurs :

■ Pôles secondaires = 0,3 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.

■ Pôles locaux = 0,2 m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.

Recommandations pour la mise en œuvre

1 Il est préconisé de tendre vers un urbanisme de projet où la concertation devient déterminante dans l'acceptation des projets qui devront répondre à l'équation suivante : mixité/densité/qualité.

Afin de rendre les espaces urbains attractifs, les documents d'urbanisme ainsi que les projets d'aménagement devront notamment s'attacher à :

■ **Mieux intégrer « la nature »** : végétation importante (parc, cœur d'îlot, terrasse/balcon...), présence de l'eau, préservation et/ou aménagement d'une « armature verte », aménagement d'espaces verts...

■ **Travailler à la diversité et la qualité des logements et des espaces publics** : diversité des « produits logements » et diversité architecturale, qualité et diversité des espaces publics, ensoleillement/luminosité, confort des logements, aménagement d'espaces favorisant « le vivre ensemble » et une circulation de l'ensemble des modes de déplacement apaisée...

■ Intégrer les nouvelles constructions dans un environnement bâti existant : gestion de l'intimité, préservation des vues, aménagement des transitions entre tissu existant / quartiers nouveaux.

2 La réalisation de nouvelles infrastructures de transports collectifs en site propre (TCSP) devra, de manière préférentielle, s'accompagner d'un dispositif de type « contrat d'axe » permettant à l'autorité organisatrice et aux communes concernées de

définir et de contractualiser conjointement leurs engagements concernant :

■ La stratégie de développement et d'intensification autour du futur TCSP.

■ Le tracé de l'infrastructure et le niveau de service associé.

3 Le développement de l'offre ferroviaire devra, chaque fois que possible, être accompagné par l'intensification de l'urbanisation dans les quartiers de gares existants et/ou par la réalisation de nouveaux quartiers de gares (sous réserve que la gare soit localisée à l'intérieur des espaces potentiels de développement de la commune).

Le développement des espaces situés autour des gares sera, de manière préférentielle, défini dans le cadre d'un « plan-guide » qui précise l'organisation générale et le contenu programmatique du futur quartier de la gare ainsi que son articulation et sa complémentarité (en termes d'offre de commerces, de services et d'équipements) avec le centre-ville de la commune.

On pourra se reporter pour cela à la carte « Orientations pour l'organisation des transports ferroviaires de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030 » (p. 339) ainsi qu'à la carte « Espaces préférentiels de développement » (p. 277) pour les communes concernées.

4 Pour assurer une mise en œuvre efficace des orientations et objectifs du SCOT, il faut également, en particulier :

■ Renforcer l'implication de la puissance publique et se donner des moyens d'ingénierie, pour :

- **mettre en place et utiliser l'ensemble des outils et des moyens disponibles**, pour que les collectivités puissent mieux maîtriser leur développement et prendre l'initiative des opérations nécessaires en matière d'habitat, de commerces, de services, d'équipements et d'activités économiques (les adapter, en quantité, en qualité, en localisation et en prix), mieux maîtriser les espaces utiles et associer les acteurs publics et privés, ainsi que les populations, à la conception et à la mise en œuvre de ces opérations (études préalables, cahiers des charges, suivi...) ;
- **renforcer l'implication des collectivités**

dans l'aménagement via des procédures permettant de mettre en œuvre des projets urbains d'envergure et de réguler sur le marché en agissant sur les prix et l'offre foncière ;

- mettre en place une stratégie foncière et mener une réflexion sur l'extension du périmètre de l'EPFL ;
- assurer une mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux dès que nécessaire.

5 Dans le souci d'apporter une attention particulière aux aspects liés à l'aménagement de l'espace, un guide pratique pour aider les différentes collectivités territoriales à mettre en œuvre les nombreux objectifs et orientations du SCOT sera mis à disposition postérieurement à son approbation.

DOO PARTIE

5

SECTION

3

**Favoriser la mixité
urbaine
et intensifier l'utilisation
des espaces économiques**

5|3|1

Localiser en priorité l'activité économique dans les espaces urbains mixtes et réserver, de manière générale, les espaces économiques dédiés aux activités incompatibles avec l'habitat

Orientations

- **Localiser en priorité les activités et équipements compatibles avec l'habitat dans les espaces urbains mixtes**, et plus particulièrement dans « les espaces préférentiels du développement » et les espaces bien desservis par les transports collectifs (et donc, ne pas les localiser dans les espaces dédiés à l'économie situés à l'extérieur des espaces habités).
- **Réserver en priorité les zones dédiées à l'économie pour les seules activités qui ne sont pas compatibles avec la proximité de l'habitat.**
- **Favoriser l'intensification des espaces économiques et permettre l'évolution de certains espaces d'activités vers une plus grande mixité urbaine et fonctionnelle** (cf. les espaces économiques et urbains mixtes de centralité ci-après, avec, entre autres, introduction possible d'habitat) ; il s'agit notamment de favoriser l'évolution urbaine de certaines zones commerciales et économiques qui ont été rattrapées par la ville et qui peuvent être valorisées par un développement urbain mixte plus qualitatif.
- **Veiller à prioriser le développement de sites économiques disposant de potentialités intermodales** (desserte ferrée tout particulièrement)

Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux doivent :

- 1 Autoriser** (ne pas inscrire de règles trop restrictives) **les activités économiques non nuisantes à l'intérieur des espaces urbains mixtes**, notamment dans les espaces préférentiels du développement.
- 2 Ne pas autoriser, d'une manière générale, les activités compatibles avec l'habitat à l'intérieur des espaces uniquement dédiés à l'économie**, qui sont de préférence réservés aux activités incompatibles avec l'habitat.
- 3 Prévoir les espaces économiques nécessaires, en traduisant les orientations du SCoT**, qu'il s'agisse :

- **d'espaces économiques d'enjeu stratégique, caractérisés et localisés par le SCoT (en respectant la typologie et la cartographie des espaces d'enjeu stratégique** : espaces économiques et urbains de centralité et espaces économiques dédiés, définis ci-après) ;

- **d'espaces économiques d'enjeu local**, strictement destinés aux besoins et activités économiques d'enjeu local (non localisés par le SCoT).

Pour mémoire, la localisation et la délimitation des espaces économiques dédiés doivent être effectuées dans le respect de l'enveloppe foncière maximale prévue par le SCoT à 20 ans et en conformité des dispositifs réglementaires spécifiques, notamment des périmètres de protection (ex. : PPRT/PPRI).

Typologie pour les espaces économiques d'enjeu stratégique

En matière d'espaces économiques d'enjeu stratégique, le SCoT identifie deux types d'espaces auxquels il assigne des règles différenciées que les documents d'urbanisme locaux doivent traduire de manière réglementaire.

ESPACE ÉCONOMIQUE ET URBAIN MIXTE DE CENTRALITÉ

Les espaces économiques et urbains mixtes de centralité peuvent accueillir :

- toutes les activités économiques (compatibles ou non avec l'habitat), les services et les équipements ;
- tous les commerces nécessaires au fonctionnement quotidien de la zone concernée ; les commerces dépassant les besoins quotidiens de la zone concernée sont traités dans la partie commerce du DOO et en particulier dans les ZACOM* prévues à cet effet ;
- des projets d'habitat prévus dans le cadre de projets d'ensemble.

ESPACE ÉCONOMIQUE DÉDIÉ

Espace majoritairement destiné à l'accueil d'activités économiques (ils sont généralement situés à l'extérieur des espaces habités ; ils peuvent aussi, parfois, être situés à l'intérieur des espaces urbains mixtes).

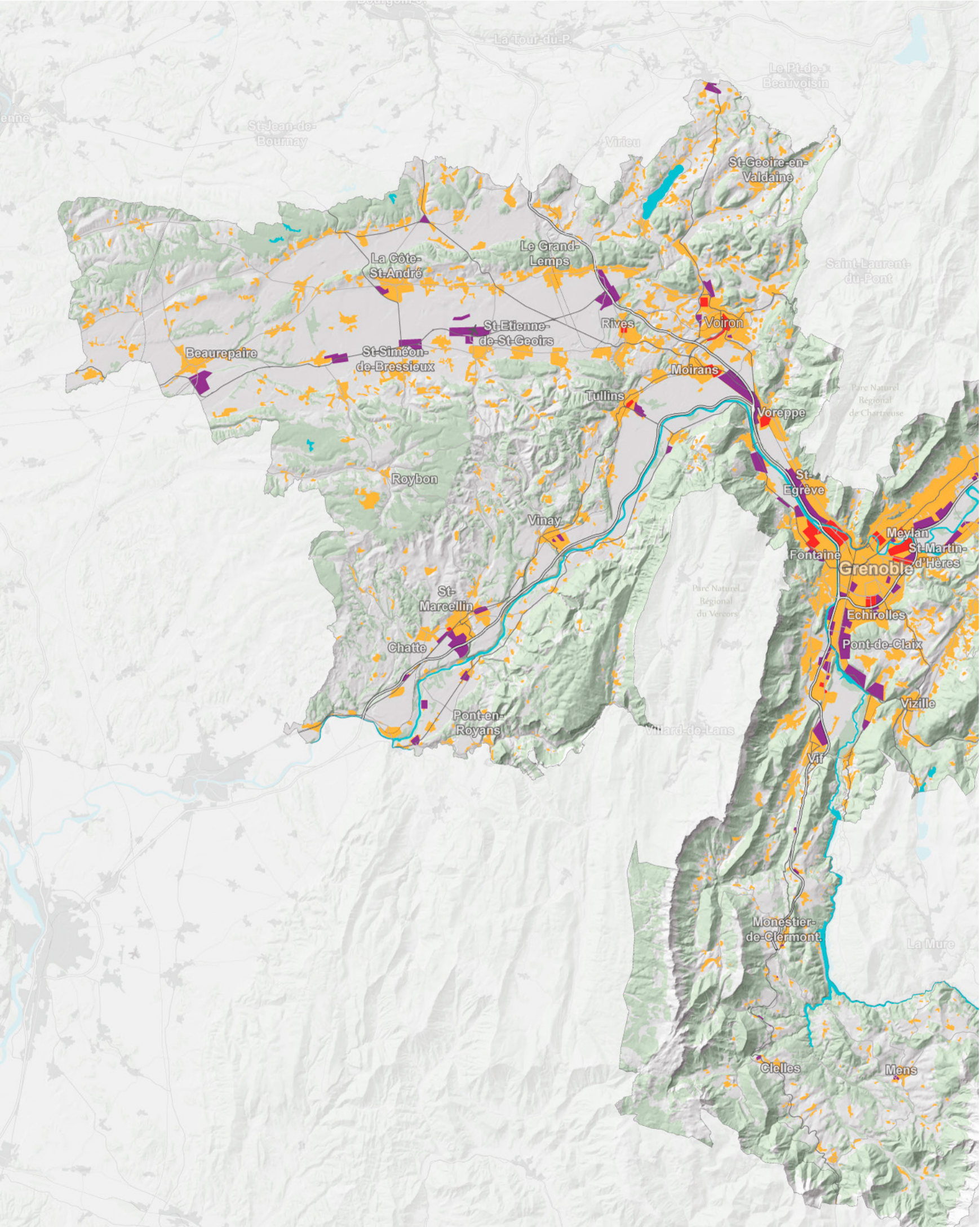
* **Remarques** : si le classement d'un espace économique en ZACOM y permet des implantations commerciales spécifiques, ce classement n'est cependant pas exclusif et ne remet pas en cause la vocation économique initiale de l'espace concerné.

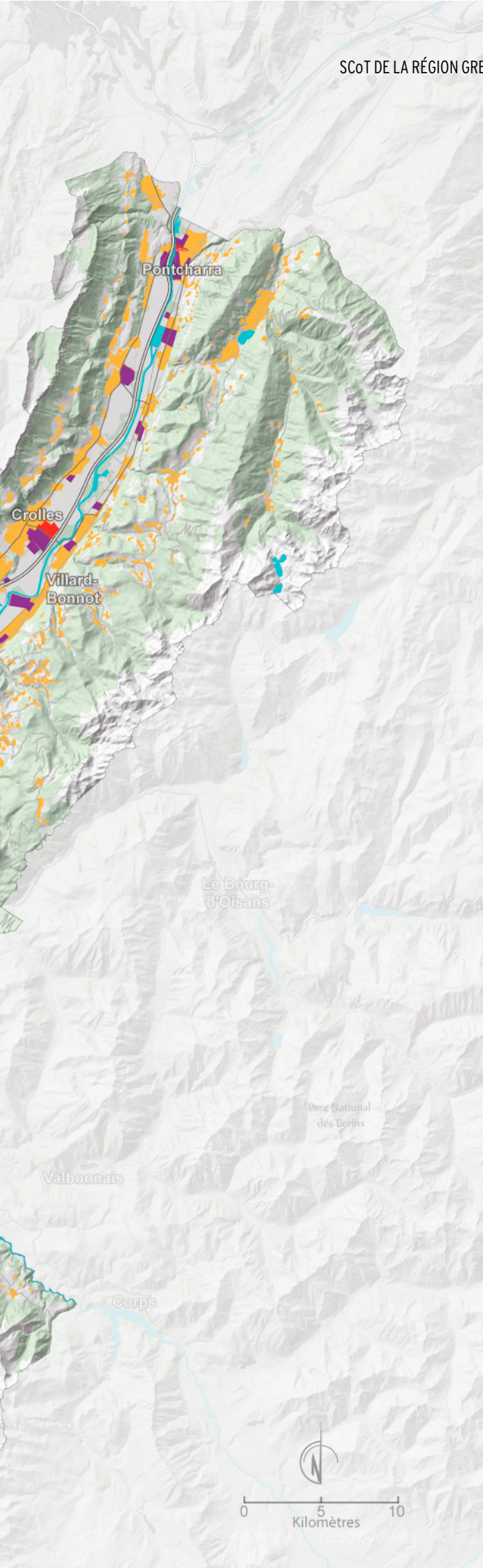
Ils peuvent accueillir :

- toutes les activités non compatibles avec l'habitat, mais aussi le tertiaire d'entreprise, ainsi que les services nécessaires aux entreprises et aux employés de la zone concernée ;
- tous les commerces de détail et de proximité nécessaires au fonctionnement quotidien de la zone concernée ; les commerces de « non-proximité » sont traités dans la partie commerce du DOO et en particulier dans les ZACOM* prévues à cet effet ;
- les activités compatibles avec l'habitat et existantes, sont autorisées à s'étendre et se restructurer (sauf pour les commerces qui dépassent les seuls besoins de la zone concernée) ;
- les activités, services et équipements qui ne peuvent être insérés à proximité de l'habitat (ex. : salle des fêtes, vente de matériaux...).

Ils peuvent aussi accueillir, sous condition d'être localisés à l'intérieur d'un espace urbain mixte habité : les activités, services et équipements compatibles avec l'habitat (hormis les commerces de proximité dépassant les besoins quotidiens du quartier concerné).




Ils excluent les projets d'habitat (sauf les logements de fonction destinés aux entreprises de la zone concernée).





Carte localisant les espaces économiques d'enjeu stratégique

La cartographie ci-contre indique une localisation de principe et la typologie des espaces économiques d'enjeu stratégique. Pour mémoire, la délimitation précise et les spécificités de chaque zone résulteront du zonage et des règles établies par les documents d'urbanisme locaux.

-  Ensemble des espaces urbains mixtes
Habitat majoritaire + toutes activités économiques compatibles avec une proximité de l'habitat
-  Espace économique et urbain mixte de centralité
Espaces à dominante économique (ensemble des vocations économiques) + habitat possible (grands projets)
-  Espace économique dédié (généralement à l'extérieur des espaces habités, mais aussi quelques fois à l'intérieur)
Espaces dédiés aux seules activités économiques (en général incompatibles avec l'habitat, sauf cas particuliers)

Pour plus de lisibilité, on pourra se reporter à la carte du DOO à grande échelle.

5|3|2

Optimiser l'occupation et la qualité des espaces économiques

Orientations

- Favoriser l'intensification et les qualités urbaines et paysagères des espaces économiques et travailler en priorité à l'intensification des espaces économiques existants.
- Concevoir des projets qui **préservent les ressources naturelles et économes en espace.**
- **Travailler en priorité à la réhabilitation des friches économiques.**

Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux doivent :

1 Établir et mettre en avant les capacités de densification et de reconversion des espaces existants, à travers une étude de densification telle que prévue à l'article L. 122-1-5 IV 3^e du Code de l'urbanisme, avant d'en ouvrir de nouveaux. C'est pourquoi, avant toute ouverture à l'urbanisation d'une nouvelle zone économique, une étude devra être réalisée par la collectivité compétente en matière de développement économique, afin d'évaluer l'opportunité de cette ouverture, en vérifiant notamment que la collectivité territoriale concernée ne dispose pas d'autres capacités d'accueil à l'intérieur de zones existantes et/ou que les friches (quand il y en a) ont fait l'objet d'études pour leur réutilisation, mais n'ont pas la capacité d'accueillir les activités nouvelles envisagées, en prenant notamment en compte les questions de délais, de coûts et d'éventuels risques naturels ou technologiques.

2 Prévoir :

- **des seuils suffisamment élevés, pour les COS** (Coefficient d'Occupation des Sols), **les CES** (Coefficient d'Emprise au Sol) **et les hauteurs des bâtiments, pour permettre l'intensification des espaces occupés ;**

- **des règles permettant de mutualiser les espaces et les équipements** (stationnements

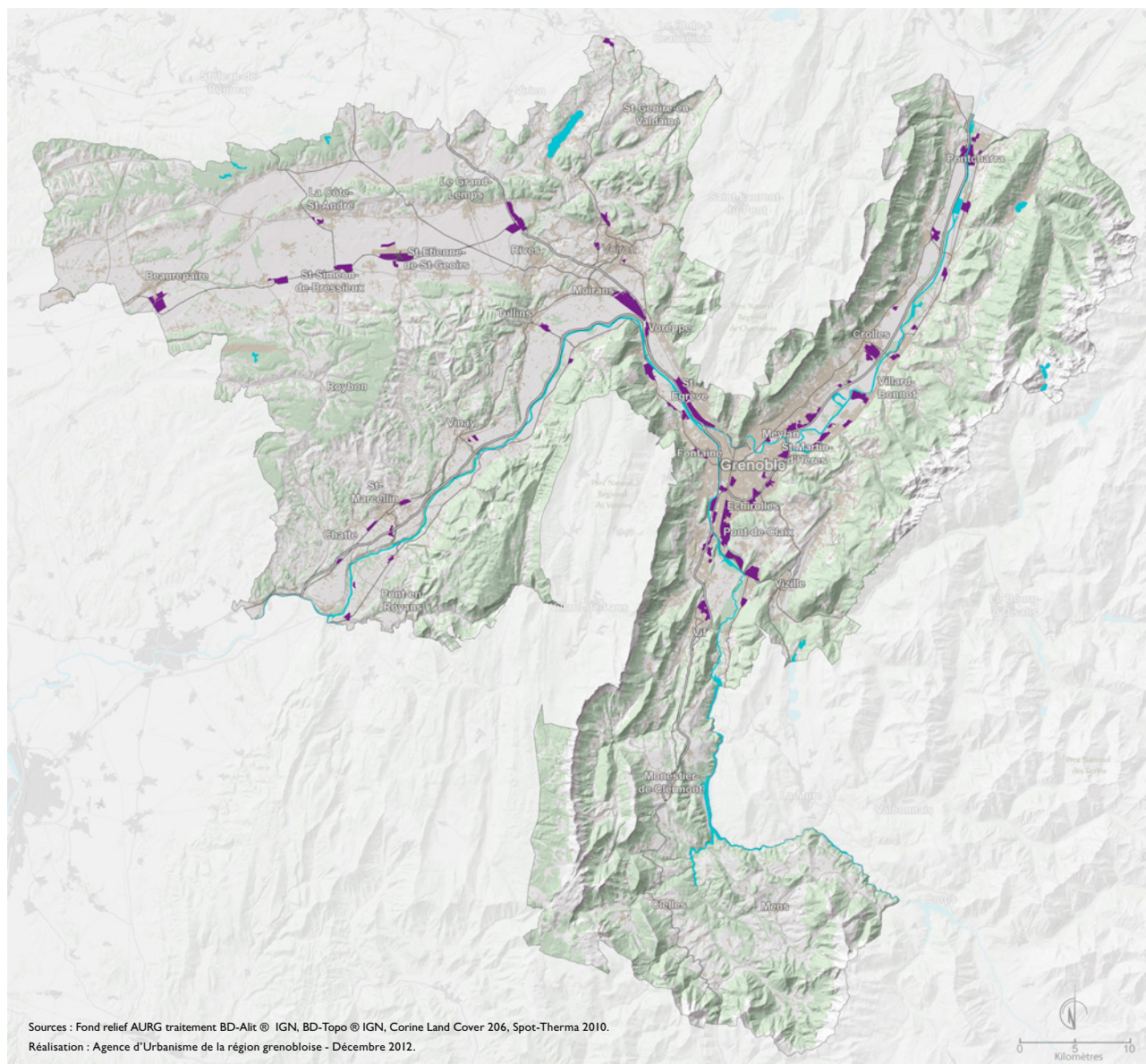
groupés, espaces de services mutualisés...).

3 Optimiser l'occupation des espaces stratégiques dédiés à l'économie et délimités par le SCoT en application de l'article L. 122-1-5 VIII du Code de l'urbanisme. Le DOO délimite des espaces économiques dédiés stratégiques dans la carte ci-après, dans lesquels il détermine des règles d'emprise au sol et de hauteur, de façon à agir, à la fois, sur l'optimisation de la consommation foncière et sur la gestion qualitative des espaces consommés. Les PLU des communes concernées pourront préciser ces périmètres et devront reprendre ces règles dans les délais impartis par la loi.


Ainsi, dans ces espaces :

- Les emprises au sol et les hauteurs maximales des constructions, définies dans les PLU ou les POS en vigueur au moment de l'approbation du SCoT, devront être augmentée d'au moins 20 %, sans pouvoir être respectivement inférieures à 60 % et 15 m. Toutefois, cette règle ne peut imposer, si les collectivités locales ne le décident pas, de dépasser une emprise au sol de 70 % et une hauteur de 20 m.

- De plus, des conditions locales particulières dument déterminées (proximité d'espaces d'habitat, contextes urbains locaux spécifiques, contraintes techniques ou environnementales...) pourront permettre d'adapter ces règles à ces différents contextes.



Carte pour la délimitation des espaces économiques soumis à l'application de l'article L.122-1-5-VII

 Espaces économiques soumis à l'application de l'article L.122-1-5-VII pour lesquels le SCoT encadre les coefficients d'emprise au sol (CES) et les hauteurs définis dans les PLU, afin d'optimiser l'occupation des sols et réduire la consommation d'espace

Nota :

Les « espaces économiques et urbains mixtes de centralité » (cf. « Carte pour la localisation des principaux espaces économiques ») ne sont pas pris en compte dans la présente carte.

En effet, ces espaces de centralité font, de manière générale, l'objet de grands projets urbains (souvent sous forme de ZAC). Cette implication de la puissance publique permet déjà d'y élaborer des projets qualitatifs, denses et économes en espace, dont le niveau de maîtrise et d'ambition dépasse et ne rend pas néces la mise en œuvre de la présente modalité d'encadrement.

Pour plus de lisibilité, on pourra se reporter à la carte du DOO à grande échelle.

Recommandation pour la gestion des espaces économiques

La gestion économe des espaces économiques supposera que les territoires de la région grenobloise (communes, intercommunalités et secteurs) s'entendent, à

l'échelle de chacun des secteurs et plus largement de la région grenobloise, pour assurer une gestion coordonnée et mutualisée de leurs espaces.

Recommandations pour la qualification des espaces économiques

La Région Urbaine de Grenoble fait le choix de ne pas préciser de vocation pour les espaces économiques, de manière à préserver les opportunités, les marges de manœuvre et la souplesse nécessaires à l'action des territoires. Toutefois, ceci n'exclut pas qu'une collectivité puisse, à travers un document de planification ou d'urbanisme, définir des vocations particulières pour un ou plusieurs de ses espaces économiques, pour y accueillir les activités spécifiques qu'elle considère nécessaires au fonctionnement du territoire.

Ainsi, il est recommandé de :

- **définir** (lorsque cela est nécessaire) dans les documents de planification ou d'urbanisme, **des vocations économiques spécifiques** ;
- **préserver, pour le long terme, des espaces stratégiques de qualité**, notamment pour permettre l'accueil de grands projets.

Recommandations pour la qualité et l'attractivité des espaces économiques

Les documents d'urbanisme locaux fonderont leurs choix en matière d'économie, en priorité sur des critères :

- de fonctionnalité urbaine ;
- de qualité urbaine (respect du patrimoine naturel et paysager existant...) ;
- de qualité architecturale ;
- d'empreinte environnementale (orientation des bâtiments, choix des matériaux...) ;
- d'empreinte sociale et de solidarité (recours aux dispositifs d'insertion locaux, externalisation de services auprès de structures locales...) ;
- de performance des équipements (réseaux haut débit...) ;
- de mutualisation des services aux entreprises ;
- de qualité des services aux salariés (restauration, crèche et transports collectifs...).

DOO PARTIE

5

SECTION

4

**Maîtriser et
dimensionner l'offre
foncière dans les
documents d'urbanisme
locaux**

5|4|1

Dimensionner les espaces urbains mixtes non bâtis dans les documents d'urbanisme locaux

Orientations

Les documents d'urbanisme locaux doivent **disposer d'un gisement foncier suffisant** pour assurer le développement résidentiel et économique envisagé dans les espaces urbains mixtes ; mais ce gisement doit être adapté au niveau de développement attendu, pour **éviter la surconsommation des espaces agricoles et naturels.**

Ces gisements fonciers doivent être précisés **en prenant en compte les risques majeurs présents** sur le territoire, et, pour les communes sou-mises, **en appliquant des dispositions de la loi montagne** notamment relatives au principe d'urbanisation en continuité (pour les bourgs, villages ou hameaux, groupes de constructions ou d'habitations).

Objectifs

1 Les documents d'urbanisme locaux doivent **permettre de mobiliser les espaces urbains mixtes nécessaires pour répondre aux besoins en foncier à une échéance de 12 ans.**

Sont prises en compte dans l'estimation du gisement foncier :

- les unités foncières non bâties réellement constructibles ;
- les parties des unités foncières déjà bâties, au-delà d'une surface de 3 000 m² et réellement constructibles.

Pour satisfaire les besoins estimés dans les 12 prochaines années, **cette mobilisation est à apprécier à partir des orientations et objectifs du SCoT** relatifs à :

- la définition d'objectifs de construction de logements (partie 4, sous-section 4.2.2) ;
- la diversification des formes bâties (partie 5, sous-section 5.2.1.3) ;
- la réduction de la consommation de foncier par type d'habitat, en dehors des espaces préférentiels du

développement (partie 5, sous-section 5.2.1.4).

2 Ne doit être classée en zones urbaines mixtes, en plus des parcelles déjà construites, qu'une quantité d'espace non bâti correspondant à ces besoins en logements à 12 ans, augmentée de 50 % pour répondre aux besoins des autres activités urbaines (services, commerces, équipements, activités économiques compatibles...) **et d'une certaine fluidité du marché.** Les besoins spécifiques de foncier importants, liés par exemple à l'accueil d'un grand équipement, doivent être ajoutés à ce dimensionnement des zones urbaines mixtes.

3 Au-delà de ce gisement foncier nécessaire pour assurer le développement attendu pour les 12 prochaines années, les autres espaces non bâtis doivent être classés en zone agricole ou naturelle, selon leurs vocations (Nota : les PADD des documents d'urbanisme locaux pourront, s'ils le souhaitent, repérer les espaces ainsi déclassés et indiquer qu'ils ont vocation à faire partie d'une phase ultérieure du développement urbain local, permettant ainsi d'alléger leurs modalités d'évolutions ultérieures).

4 Lorsque le gisement foncier s'avère insuffisant ou inadapté pour répondre aux besoins de construction, les collectivités peuvent adapter leur document d'urbanisme local afin de définir d'autres espaces potentiellement urbanisables, tout en conservant un dimensionnement global de l'offre foncière adaptée aux objectifs de construction définis pour 12 ans.

Toute adaptation des documents d'urbanisme impliquant l'ouverture à l'urbanisation de zones agricoles ou naturelles doit être justifiée en montrant que l'on est bien dans une situation d'insuffisance de gisement foncier et que les projets qui motivent cette adaptation ne peuvent pas être accueillis dans les zones déjà classées comme urbanisables dans le document d'urbanisme en vigueur.

5 Pour les pôles d'appui, secondaires et locaux, une étude de densification des zones déjà urbanisées doit être réalisée avant toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau (qu'il soit classé en zone naturelle, agricole ou à urbaniser strict).

6 Lorsque le rythme de construction d'une commune dépasse ses objectifs de développement, le dimensionnement de l'offre d'espaces urbanisables non bâtis doit être réajusté, afin de faire coïncider sa production réelle de logements avec son objectif de développement.



Maîtriser l'offre d'espaces économiques dans les documents d'urbanisme locaux

Orientations

- Utiliser en priorité les espaces économiques existants disponibles*.
- Assurer une ouverture progressive et coordonnée des espaces économiques afin d'éviter le mitage et la surconsommation des espaces.

* **Nota :** Sont considérés disponibles les espaces non bâtis ou non occupés par une activité économique, et non concernés par une mesure (liée par exemple à un risque naturel...) ou une situation empêchant leur aménagement (comme par exemple, les friches et les sols pollués).

Objectifs

Pour le classement des espaces économiques dans les documents d'urbanisme locaux :

1 Il appartient à chaque secteur d'effectuer une répartition par commune, de l'offre maximale d'espaces économiques, définie par secteur dans la section précédente.

Cette répartition pourra être réalisée à travers un document approprié (par exemple : un schéma de développement économique spécifique ou un schéma de secteur).

En l'absence, dans un secteur, d'un document approprié effectuant une répartition de l'offre foncière maximale autorisée par commune, les documents d'urbanisme locaux devront dimensionner l'offre d'espaces libres à vocation économique, en proportion du nombre d'emplois présents dans la commune concernée.

Pour l'agglomération :

- Espaces d'enjeu stratégique : 0,5 ha de surface économique libre, pour 1 000 emplois présents sur la commune.
- Espaces d'enjeu local : 0,2 ha de surface économique libre, pour 1 000 emplois présents sur la commune.

Pour les autres secteurs:

- Espaces d'enjeu stratégique : 3 ha de surface économique libre, pour 1 000 emplois présents sur la commune.
- Espaces d'enjeu local : 1 ha de surface économique libre, pour 1 000 emplois présents sur la commune.

2 Pour les 10 prochaines années, seule la moitié de ces espaces pourra être classée en zone économique immédiatement urbanisable par les documents d'urbanisme locaux.

■ L'autre moitié pourra rester classée en zone économique potentiellement urbanisable à moyen terme.

■ Les espaces économiques qui dépasseraient cette surface maximale, définie à l'horizon 2030, seront reclassés en zone à vocation d'espace naturel ou agricole.

3 Dès que le potentiel d'espaces économiques urbanisables s'avère insuffisant, ou inadapté pour faire face à une opportunité importante ou à la réalisation d'un projet de développement éco-durable (énergies renouvelables), il sera alors possible d'inscrire de nouveaux espaces pour répondre à ces besoins ; mais sans pouvoir dépasser globalement le potentiel estimé pour les 10 années suivantes.

■ Dès que 70 % des espaces économiques urbanisables auront été consommés et après une étude des capacités de densification des zones économiques existantes, il sera possible de classer de nouvelles surfaces économiques, dans le respect des conditions définies par le SCOT.

■ Une opportunité importante et non prévue pourra conduire à retravailler ponctuellement le document SCOT, pour inscrire un nouvel espace économique adapté, à condition qu'il se situe à l'intérieur des espaces potentiels du développement.

