PARTIE

LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

LA RÉGION GRENOBLOISE : POSITIONNEMENT,

ORGANISATION TERRITORIALE, DYNAMIQUES DE DÉVELOPPEMENT (1)

L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE (2)

LE DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE :

FOCUS THÉMATIQUES (3)

CONCLUSION (4)

La conclusion générale du diagnostic territorial et de l'état initial de l'environnement de la région grenobloise permet de croiser les éléments présentés dans les trois volets précédents du diagnostic, et de les mettre en perspective avec le futur engagé du territoire. Ainsi, elle :

- Rappelle les éléments fondamentaux de l'organisation territoriale.
- Fait la synthèse des déséquilibres et des dysfonctionnements mis en évidence.
- Présente les grands projets en cours, programmés ou à l'étude qui pourront impacter la stratégie d'aménagement et de développement durable du SCoT.
- Présente certaines grandes tendances d'évolution générales auxquelles la région grenobloise sera – comme d'autres – confrontées et qui peuvent impacter la définition de sa stratégie d'aménagement.
- Récapitule les besoins et enjeux que les volets précédents du diagnostic ont permis de mettre en évidence.
- Insiste sur le défi majeur que sera la mise en œuvre du SCoT au regard du bilan des exercices de planification précédents (SDAU de 1976 et Schéma directeur de 2000).

>>>> Sommaire détaillé

1. La région grenobloise, un territoire pluriel	713
1. Des atouts métropolitains	714
2. Une armature urbaine multipolaire, structurée notamment autour du cœur de l'agglomération grenobloise et c	lu pôle
d'équilibre voironnais	715
3. La région grenobloise n'est pas qu'urbaine : ¾ des communes de la région grenobloise ont moins de 2 000 habi	itants718
2. Les déséquilibres liés à la périurbanisation, à l'étalement urbain et à l'accélération des vitesses de dépl	acement
	721
1. Vitesse, périurbanisation et étalement urbain : le processus de passage de la ville pédestre à la ville automobile	722
3. La périurbanisation : un déséquilibre croissant entre la dispersion de l'habitat et la polarisation de l'emploi, des et des équipements	
3. Des déséquilibres qui pèsent sur l'environnement de la région grenobloise et le fonctionnement de son	
de transport	
1. Un mode de développement qui pèse fortement sur l'environnement, l'agriculture et les paysages	
2. Des déséquilibres qui alimentent la dépendance automobile et mettent le système de transport sous tension	740
4. Les prévisions, projets et ruptures à prendre en compte pour penser la région grenobloise en 2030	
1. Les prévisions démographiques et économiques sur lesquelles se fondent le SCoT	
2. Les principaux projets de développement économique, de transports et d'aménagement à accompagner	
3. Les principales ruptures climatiques, énergétiques, sociales et économiques à anticiper	753
5. Les enjeux et besoins à prendre en compte pour penser la région grenobloise en 2030	767
1. Environnement : des exigences écologiques renouvelées au cœur de la planification et de l'urbanisme	
2. Aménagement et équilibre des territoires urbains et ruraux : maîtriser les distances-temps et améliorer l'articul	ation entre
emploi, habitat, commerce, service et transports collectifs	769
3. Equilibre social de l'habitat : produire environ 4 500 logements par an, les localiser pour contribuer à un meilleu	ır équilibre
des territoires, renforcer l'offre de logements abordables et lutter contre la déqualification du parc	770
4. Développement économique : répondre aux besoins de toutes les activités économiques tout en contribuant à	
des territoires	771
5. Transports : Réduire la dépendance automobile et les phénomènes de congestion tout en contribuant à l'équili	bre des
territoires	
6. Equipements et services : accompagner le développement métropolitain et favoriser l'équilibre des territoires .	777
6. Le défi de la mise en œuvre du SCoT	779
1. Une planification qui ne parvient pas à enrayer les processus de périurbanisation, d'étalement urbain et de ségr	régation
socio-spatiale	780
2 Les raisons probables d'une situation qui ne s'améliore pas	780
3 Des situations de blocage	782
4 Des insuffisances	782
C. Dos conséquences que la natura de l'exercise et du desument à produire	702

Document approuvé : décembre 2012

conclusion

Conclusion générale du diagnostic et de l'état initial de l'environnement de la région grenobloise

>>>> 1 > La région grenobloise, un territoire pluriel

1. Des atouts métropolitains

La région grenobloise se situe au cœur du Sillon Alpin, à l'articulation entre la vallée du Rhône, la région urbaine de Lyon, la Savoie et, plus largement, les Alpes du Nord.

S'ils ne sont pas tous intégrés dans l'aire du SCoT, les massifs montagneux qui l'environnent la région grenobloise (massifs du Vercors et de la Chartreuse - organisés en parcs naturels régionaux - massif de Belledonne, plateau du Trièves, massif de l'Oisans, collines des Chambarans, ...) participent fortement à l'attractivité, à l'identité et au cadre de vie du territoire (notamment en termes de tourisme et de loisirs).

Forte de 738 000 habitants et de 323 000 emplois (en 2008), la région grenobloise bénéficie d'un positionnement métropolitain enviable qui s'appuie sur une forte spécialisation dans les fonctions liées à l'économie technopolitaine, notamment dans le domaine de la conception et de la recherche.

Ainsi, la région grenobloise (aire du SCoT) se classe au $10^{\grave{e}me}$ rang national des aires urbaines et régions urbaines¹ pour la population, l'emploi et le nombre d'étudiants, au $8^{\grave{e}me}$ rang pour le nombre d'emplois liés aux fonctions métropolitaines et de cadres des fonctions métropolitaines et au $4^{\grave{e}me}$ rang pour le nombre d'emplois liés à la fonction métropolitaine « conception – recherche ».

Elle accueille notamment des grands équipements et centres de recherche (CEA, synchrotron, etc.) ainsi que plusieurs entreprises leader, entre autres, dans les domaines de l'électronique, des logiciels, des puces informatiques et des nanotechnologies (ST-MICROELECTRONICS, SOITEC, SCHNEIDER ELECTRICS, etc.).

Si elle ne se situe pas sur un grand axe de transit, la région grenobloise est bien reliée par le fer et par la route aux principaux axes et nœuds de passage que sont la région lyonnaise, la vallée du Rhône et l'axe de la Maurienne. Ses communications vers les Alpes du Sud sont par contre perfectibles tout en pouvant s'appuyer sur les infrastructures existantes sous réserve de leur modernisation.

En raison des contraintes topographiques, le développement de la région grenobloise s'est principalement localisé dans les vallées et certaines plaines, plateaux et secteurs de collines. Au sein de ces espaces à forte intensité d'occupation humaine – où se concentrent l'habitat, les activités économiques, les grandes infrastructures, etc. - les enjeux relatifs à la gestion économe de l'espace, à la préservation et à la restauration des continuités écologiques et à la préservation des terres agricoles sont particulièrement forts, notamment lorsque l'on se rapproche du cœur de l'agglomération grenobloise et de la partie centrale du voironnais.

¹ Par analogie avec la région grenobloise qui va au-delà de l'aire urbaine de la ville-centre, certaines grandes aires urbaines proches ont été regroupées pour les besoins de l'analyse (Nancy, Metz et Thionville ; Nantes et Saint-Nazaire, Nice et Menton).

2. Une armature urbaine multipolaire, structurée notamment autour du cœur de l'agglomération grenobloise et du pôle d'équilibre voironnais

1.1. Le cœur de l'agglomération grenobloise et ses polarités : le principal espace attractif de la région grenobloise

Le cœur de l'agglomération grenobloise correspond à la ville-centre de Grenoble et aux communes reliées à cette dernière par une forte continuité du bâti. Il est le principal espace attractif de la région grenobloise, en raison de ses nombreux d'équipements, de son offre culturelle, de ses grandes polarités commerciales, de ses sites économiques, technologiques et scientifiques, ainsi que du nombre élevé et de la grande diversité de son offre d'emplois et de l'étendue géographique du bassin de recrutement des actifs qui y travaillent.

Avec près de 355 000 habitants et 200 000 emplois, il accueille ainsi 61% des emplois et 59% des surfaces de vente de l'aire du SCoT pour 48% des habitants et 46% de ses actifs ayant un emploi. Il concentre la quasi-totalité des grandes fonctions administratives et de l'offre d'enseignement supérieur.

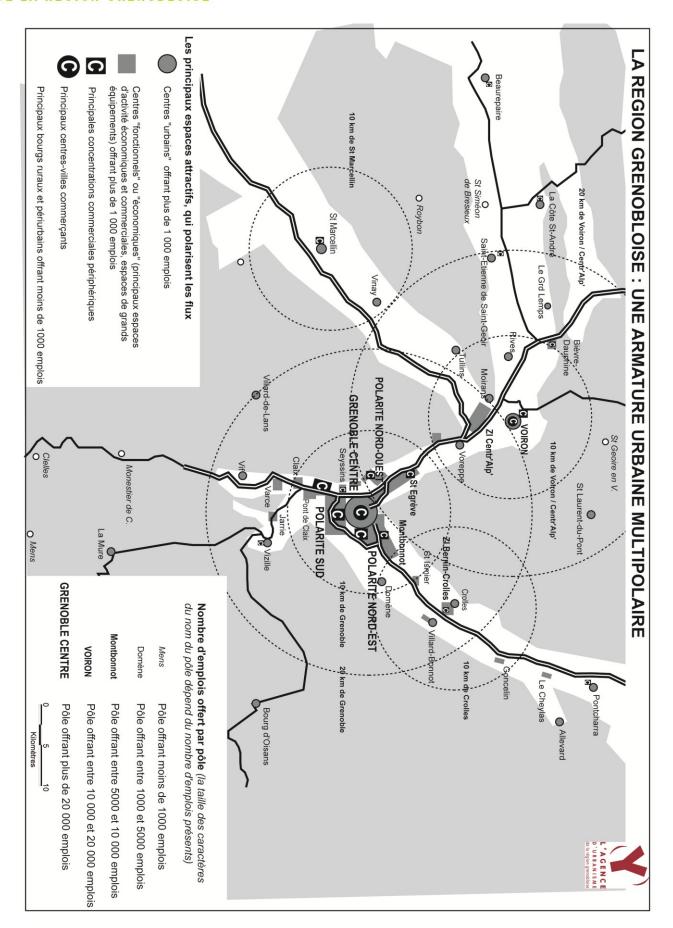
Au sein du cœur de l'agglomération, les éléments de centralité se répartissent entre le centreville de Grenoble (élargi à ses principaux faubourgs) et plusieurs polarités qui correspondent aux grandes concentrations d'emplois, de centres commerciaux, de services et de grands équipements localisés aux marges de la ville centre et dans les communes de sa première, voire de sa deuxième couronne de « banlieue ».

Mesurée par l'intensité des migrations domicile / travail, l'influence du cœur de l'agglomération grenobloise s'étend largement sur le Grésivaudan (au-delà de Crolles et de Villard-Bonnot), sur une partie du Vercors et de la Chartreuse, sur le Sud Grenoblois ainsi que les communes du sud de l'agglomération grenobloise et la partie Nord du Trièves, sur la partie sud du voironnais et, dans une moindre mesure, sur les parties ouest de la Bièvre et du Sud Grésivaudan. L'étendue de cette aire d'influence est confortée par les synergies économiques importantes qui existent entre les centres de recherches et les entreprises implantées dans le cœur de l'agglomération et ceux situés dans les espaces d'activité de Crolles-Bernin, de Montbonnot et de Centr'Alp.

2.2. Voiron, Centr'Alp et la centralité voironnaise : un pôle d'équilibre à l'échelle de la partie nord de la région grenobloise

Située entre 20 et 25 km de Grenoble, la partie sud du Voironnais, qui accueille plus de 65 000 habitants et près de 30 000 emplois constitue un espace attractif important à l'échelle du nord de la région grenobloise grâce à l'attractivité combinée de la ville centre de Voiron, de la zone d'activité de Centr'Alp, et des petites villes de Voreppe, Moirans, Tullins et Rives.

A ce titre, le Voironnais est un « pôle d'équilibre » vis-à-vis de l'influence de l'agglomération grenobloise en raison de l'importance et de la relative diversité de son offre d'emplois, de services et d'équipements, tout en se situant dans son aire d'influence en raison notamment de l'importance des migrations domicile / travail vers l'agglomération.



2.3. La ville centre de Saint-Marcellin et son espace aggloméré structurent le Sud-Grésivaudan

A 32 km de Romans sur Isère et à 52 km de Grenoble, la ville-centre de Saint-Marcellin et son espace aggloméré (communes de Chatte et de Saint-Sauveur) accueillent 12 300 habitants et 6 300 emplois et polarisent le secteur du Sud Grésivaudan ainsi que la partie sud du massif de Chambaran.

2.4. Les pôles d'emplois de la vallée Grésivaudan : des sites technopolitains majeurs

Dans la vallée du Grésivaudan, deux grands sites économiques accueillent, depuis une vingtaine d'années, un fort développement de l'économie technopolitaine en lien étroit avec les entreprises et centres de recherches implantés, notamment, dans le cœur de l'agglomération grenobloise.

La zone industrielle de Crolles-Bernin accueille notamment les sites de production de « puces » électroniques de ST-MICROELECTRONICS et de SOITEC. Ces deux communes accueillent environ 10 000 emplois et 12 000 habitants. Le site technopolitain d'Innovallée, à Montbonnot, accueille plusieurs entreprises et centres de recherche, et la commune compte 5 700 emplois pour 4 500 habitants.

2.5. Le rôle croissant des bourgs et petites villes qui structurent les territoires de la région grenobloise

De nombreux équipements, commerces et services nécessaires à la vie quotidienne et, plus largement, une part non-négligeable de l'emploi se localisent dans le réseau des petites villes et des gros bourgs qui maillent la région grenobloise.

Ces bourgs et ces petites villes ont d'ailleurs tendance, depuis la fin des années 1980, à voir progresser leur niveau d'offre en lien avec la croissance démographique des territoires périurbains (diffusion des supermarchés dans les petites villes et certains gros bourgs, ouverture de nouveaux collèges, création d'équipements culturels et/ou de loisirs – médiathèques, petites salles de spectacle, équipements sportifs - installation de professionnels de santé, etc.).

Ainsi, dans la région grenobloise, la quasi-totalité des unités urbaines de plus de 2 000 à 3 000 habitants sont dotées d'au moins un supermarché et/ou un collège (et, le plus souvent, de ces deux équipements).

Ainsi:

- Au sud du cœur de l'agglomération grenobloise, Vizille apparaît comme un pôle important à l'échelle de son bassin de vie, en raison de son offre commerciale et d'équipements, même si l'attractivité du cœur de l'agglomération grenobloise est très forte pour l'ensemble du secteur Sud Grenoblois.
- Si le Grésivaudan est fortement soumis à l'attractivité de l'agglomération grenobloise et pour sa partie nord –de l'agglomération chambérienne, il a connu un important développement de l'emploi au cours des 20 dernières années, qui s'est notamment concentré à Crolles / Bernin et à Montbonnot ainsi que, dans une moindre mesure, dans les communes situées entre ces deux pôles. Par ailleurs, Crolles et Pontcharra ont connu un fort développement de leur offre commerciale grâce au développement de la grande distribution (installation de nombreuses « grandes et moyennes surfaces »). Enfin, Villard-Bonnot et Pontcharra ont accueilli des lycées.
- Tout en se situant dans l'aire d'influence élargie de Vienne, de l'agglomération Nord-Isère, du voironnais et de l'agglomération grenobloise, le centre et l'Ouest de la Bièvre connaissent une relative autonomie de fonctionnement, autour de l'offre d'emplois, de services, d'équipements et

de commerces localisés notamment dans **les petites villes de Beaurepaire, La Côte-Saint-André et Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs.** Parmi ces dernières, La Côte-Saint-André se distingue par sa plus grande diversité d'offre (en raison notamment de l'accueil des lycées qui desservent le secteur).

• Malgré l'influence de Saint-Marcellin, **la petite ville de Vinay est** également un des pôles importants à l'échelle du Sud Grésivaudan.

3. La région grenobloise n'est pas qu'urbaine : ¾ des communes de la région grenobloise ont moins de 2 000 habitants

La région grenobloise ne se limite pas à ses espaces urbains. Ainsi, ¾ des communes de l'aire du SCoT ont moins de 2 000 habitants et plus d'1/3 à moins de 500 habitants !

3.1. Certains territoires ruraux ou périurbains éloignés des grands pôles sont confrontés à des difficultés de maintien et d'accès aux services et équipements

Certains territoires de la région grenobloise ont des caractéristiques plus rurales, en raison de la combinaison entre la faiblesse du peuplement local ; l'éloignement géographique par rapport aux villescentres et petites villes qui structurent la région grenobloise et/ou une accessibilité difficile, en raison principalement du relief.

Pour ces espaces, les problématiques d'aménagement doivent intégrer le maintien voire le développement des commerces, services et équipements de proximité nécessaires à la vie quotidienne, mais aussi l'accès aux réseaux Internet et de téléphonie mobile, ou encore l'accès aux villes les plus proches pour l'emploi, les études secondaires, la santé, etc.

En raison de leur proximité relative avec les principales agglomérations et/ou de leur localisation intéressante, certains de ces espaces subissent en outre une pression résidentielle liée à la périurbanisation ou au tourisme (résidences secondaires).

Dans ces espaces plus ruraux, le rôle des petits bourgs – souvent chefs-lieux de canton - qui accueillent souvent les commerces, services et équipements allant au-delà de la stricte offre de proximité est particulièrement important.

On peut notamment citer les espaces suivants :

- Le Trièves qui combine une faible densité de population, un territoire souvent accidenté (circulation difficile pour les liaisons Est Ouest), une altitude moyenne assez élevée (entre 700 et 1000 m) et l'éloignement des pôles urbains (53 km entre Clelles et Grenoble). Si les communes traversées par la RD1075 (qui donne accès à l'A51) et la voie ferrée Grenoble Gap bénéficient d'une assez bonne desserte vers l'agglomération grenobloise, les conditions de circulation sont moins faciles lorsque l'on s'éloigne de cet axe, notamment en raison de l'encaissement des vallées qui creusent le plateau. Cet espace est structuré par trois petits bourgs : Monestier de Clermont, Mens, Clelles. Il se situe en partie dans l'aire urbaine de Grenoble, ce qui traduit l'influence des pôles d'emplois du cœur et du sud de l'agglomération.
- Aux franges sud de l'agglomération grenobloise et du sud grenoblois, certaines communes périurbaines localisées sur les contreforts des plateaux de la Matheysine et du Trièves (Notre-Dame de

Commiers, Saint-Georges de Commiers, Laffrey ...) souffrent de reliefs escarpés qui pénalisent leur accessibilité et y limitent fortement les espaces potentiellement disponibles pour l'agriculture et/ou le développement de l'urbanisation.

- Dans le Grésivaudan les communes des Balcons de Belledonne ainsi que les communes du Plateau des Petites Roches et des contreforts Nord-Est de la Chartreuse combinent des caractéristiques périurbaines (localisation résidentielle souvent très prisée : ambiance villageoise et campagnarde, point de vue sur la plaine, proximité relative des espaces urbains) et des caractéristiques rurales voire montagnardes (pentes et reliefs qui entraînent des difficultés relatives de communication et, dans tous les cas, un allongement important des temps d'accès). Leur caractère rural et touristique se renforce au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération grenobloise. Par contre, la haute vallée du Bréda (Pinsot, La Ferrière) présente des caractéristiques plus rurales et montagnardes et sont « desservies » par les commerces et équipements d'Allevard.
- Les communes situées dans la partie nord du voironnais offrent une ambiance rurale de « hautes collines » tout en se situant aux limites de l'aire urbaine de Voiron. Elles sont notamment polarisées par le bourg de Saint-Geoire-en-Valdaine ainsi que par les villes limitrophes des Abrets et de Pont-de-Beauvoisin. Les communes du massif de Chartreuse incluses dans le Pays voironnais (au nord de Voreppe) ont des caractéristiques plus « périurbaines et montagnardes ».
- Les communes situées sur le plateau et les collines de Chambaran (Bièvre, Sud Grésivaudan) présentent des caractéristiques très rurales. Roybon est le petit bourg centre de ce secteur.
- Il en est de même pour les **communes du Royans** dans le Sud Grésivaudan, avec comme bourg centre **Pont-en-Royans**.
- Dans une moindre mesure, les petites communes de la Plaine de Bièvre-Valloire et de la Plaine du Liers présentent des caractéristiques rurales (et agricoles), tout en étant proches des petites villes qui maillent ce territoire (Beaurepaire, La Côte Saint-André, Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs, ...). De ce fait, elles sont moins concernées que les autres par la problématique de l'accès aux emplois, aux services et équipements tout en étant soumises aux pressions résidentielles liées à la périurbanisation en raison de la relative proximité du Nord Isère, de Vienne et de la grande région lyonnaise.

3.2. L'attractivité ne se limite pas aux villes, aux bourgs et aux espaces d'activité : certains espaces naturels sont aussi d'importants lieux de loisirs et de détente qui structurent le territoire

Peut-être plus dans la région grenobloise qu'ailleurs, il est nécessaire d'intégrer les espaces naturels et les sites touristiques supports d'activités de loisirs pour les résidents et les visiteurs, afin de bien appréhender les spécificités de la structuration des territoires de la région grenobloise.

Au-delà des stations de ski et des stations thermales, les franges vertes de l'agglomération grenobloise, les grands parcs urbains, les berges de l'Isère et du Drac, le lac de Paladru, le Lac du Monteynard, le Lac de Laffrey, la base de loisirs du Bois Français, le Plateau des Petites Roches, certains espaces des massifs de Chartreuse, de Belledonne et du Vercors jouent un rôle important comme espaces de promenades, de randonnées, de pratiques sportives... et contribuent ainsi au cadre de vie, à la spécificité et à l'attractivité de la région grenobloise.

conclusion

Conclusion générale du diagnostic et de l'état initial de l'environnement de la région grenobloise

>>>> 2 > Les déséquilibres liés à la périurbanisation, à l'étalement urbain et à l'accélération des vitesses de déplacement

1. Vitesse, périurbanisation et étalement urbain : le processus de passage de la ville pédestre à la ville automobile

Comme la plupart des villes françaises, la région grenobloise et ses territoires ont été profondément recomposés par « *le passage de la ville pédestre à la ville automobile*² » qui se traduit notamment par deux phénomènes.

1. La périurbanisation qui reflète :

- Une mutation de l'inscription géographique de la vie quotidienne : initialement centrée autour d'un territoire de proximité, cette dernière se déroule désormais à l'échelle d'un réseau de lieux, le lien entre ces derniers se faisant principalement grâce à l'automobile³.
- L'extension de l'aire d'attraction des pôles commerciaux, qui contribuent à leur renforcement (les clients pouvant rapidement accéder aux pôles les plus importants, qui offrent plus de choix, ce qui contribue à affaiblir la fréquentation des pôles de proximité).
- La diffusion et la dispersion de l'habitat individuel, jusqu'à plusieurs dizaines de kilomètres des cœurs urbains et des pôles d'emplois, alors que l'activité économique et commerciale tend à se polariser dans un nombre limité de pôles.
- L'émergence de vastes zones d'activité qui accueillent emplois, grands équipements et centres commerciaux. Articulées sur le réseau routier rapide, ces polarités fonctionnelles participent à l'émergence ou à la structuration d'une organisation urbaine multipolaire, tout en venant concurrencer les centres villes historiques.

2. L'étalement urbain qui reflète :

- Un développement qui se fait principalement par extensions peu denses, en périphérie des tissus urbains constitués (la recherche de foncier neuf étant moins coûteuse et moins difficile que le recyclage de foncier déjà occupé ou enserré dans la ville).
- Une dispersion de l'habitat au sein de l'espace rural ou le long des voies de communications locales (mitage).
- Une localisation des commerces (supermarché notamment), des équipements (collèges, lycées, ...), des activités (zones économiques dédiées) sur des sites d'entrée de ville, souvent à l'écart ou aux marges des tissus urbains constitués.

Ces deux phénomènes induisant par ailleurs :

- Une très forte consommation d'espace naturel et agricole, liée entre autres à l'essor de l'habitat individuel et des espaces d'activités économiques spécialisées.
- L'accroissement du nombre et de la longueur moyenne des déplacements en voiture et des problèmes associés (congestions, pollutions et nuisances, émissions de gaz à effet de serre, consommation d'énergie).
- Un accroissement de la concurrence pour l'accès aux territoires les plus prisés, qui alimente la hausse des prix fonciers et immobiliers et renforce les dynamiques de spécialisation socio-spatiales.
- Un accroissement de la concurrence entre les territoires, accru par un affaiblissement du pouvoir de régulation de la sphère publique, dont l'aire de compétence reste cantonnée à l'intérieur de limites administratives (« territoires institutionnels ») alors que les acteurs privés (ménages, entreprises)

² Wiel M., *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville automobile,* Mardaga, coll. Architecture + recherche, Sprimont, Belgique, 1999.

³ André-Poyaud I., Chardonnel S., Charleux L., Tabaka K., « La mobilité au cœur de l'emploi du temps des citadins », in CHALAS Yves et PAULHIAC Florence (dir.), *La mobilité qui fait la ville, actes des 3*^{èmes} rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, Editions du CERTU, 2008, pp.67-95.

utilisent la mobilité facilitée pour élargir leurs choix de localisation à l'échelle du « territoire fonctionnel » de l'aire urbaine.

Pour Marc Wiel⁴, les phénomènes de périurbanisation et d'étalement urbain sont la résultante de l'accélération de la vitesse de déplacement, permise par la généralisation de l'automobile et le développement des réseaux routiers rapides.

En effet, la vitesse détermine l'enveloppe géographique dans laquelle les entreprises et les ménages vont déployer leurs stratégies de localisation. En d'autres termes, il existe une articulation entre les « conditions de la mobilité » (vitesse et souplesse d'usage du système de transport) et « l'agencement urbain » (extension géographique, morphologies et formes de l'urbanisation).

Ainsi, plus la vitesse moyenne de déplacement est élevée (et plus les déplacements sont souples avec la généralisation de l'automobile), plus les ménages et les entreprises auront accès à un territoire étendu pour choisir leur implantation (en pouvant s'installer plus loin) et plus la ville aura tendance à s'étaler et à se dé-densifier.

Au-delà de l'accélération de la vitesse des déplacements quotidiens et de la généralisation de l'automobile, d'autres phénomènes sont venus alimenter le développement de la périurbanisation et de l'étalement urbain :

- La généralisation du transport routier a permis aux entreprises, à certains équipements publics et au commerce de grande distribution (hypermarchés et grandes surfaces spécialisées) de se développer ou de se relocaliser en dehors de la ville dense, sur des terrains moins chers ou plus accessibles en voiture.
- Les mutations agricoles des années 1960 / 1970 ont abouti à la remise sur le marché de terres moins productives ou moins adaptées à la mécanisation de l'agriculture, ce qui a créé une offre foncière importante dans les espaces périurbains.
- La fragmentation du tissu communal français a également favorisé la diffusion de l'étalement urbain, chaque commune étant relativement maîtresse de sa propre stratégie d'urbanisation.
- L'élargissement de l'espace accessible dans un temps donné a permis aux ménages de satisfaire leurs attentes en termes de cadre de vie (désir d'habitat individuel et de proximité avec la nature, recherche d'un environnement adapté à la vie familiale avec enfants, désir d'un voisinage relativement protégé de la différence sociale) en allant chercher plus loin en distance (mais pas en temps) des lieux d'habitat qui restent adaptés à leurs capacités financières.
- Les politiques publiques d'habitat (soutien à l'accession à la propriété en habitat individuel dès le début des années 1970), de déplacements (investissements routiers et autoroutiers) et d'accueil de l'activité économique (développement des zones d'activités à partir de la fin des années 1960) ont accompagné voire facilité le passage de la ville pédestre à la ville automobile.
- Depuis la fin des années 1990, la crise du logement et la hausse des prix fonciers et immobiliers qui en résultent contribuent de plus en plus à la périurbanisation⁵. Les prix étant trop élevés à proximité des principaux centres urbains et pôles d'emplois, la demande se reporte plus loin, cela entraîne progressivement un élargissement de la zone des prix très élevés qui pousse les ménages à s'éloigner encore plus, etc. Si la périurbanisation continue alors que la congestion routière augmente (ce qui devrait au contraire l'atténuer en raison de l'allongement induit des temps de parcours), c'est notamment car de plus en plus de ménages n'ont pas la possibilité financière de se loger dans ou à proximité des pôles urbains.

⁵ Massot M-H Orfeuil J.P. « Mobilité résultante et mobilité organisatrice : les paradigmes au service de la compréhension des transformations urbaines », in CHALAS Yves et PAULHIAC Florence (dir.), La mobilité qui fait la ville, actes des 3^{èmes} rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, Editions du CERTU, 2008, pp.20-51.

Document approuvé : décembre 2012

⁴ WIEL Marc, « Autour de quels compromis construire les rapports futurs entre ville et mobilité », in CHALAS Yves et PAULHIAC Florence (dir.), *La mobilité qui fait la ville, actes des 3*^{èmes} rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, Editions du CERTU, 2008, pp. 195-213.

3. La périurbanisation : un déséquilibre croissant entre la dispersion de l'habitat et la polarisation de l'emploi, des commerces et des équipements

Au cours des quarante dernières années, l'habitat s'est beaucoup dispersé à l'échelle de toute l'agglomération grenobloise, en privilégiant notamment les petites communes périurbaines et rurales où l'offre locale d'emplois, de commerces, de services et d'équipements est faible et qui sont souvent éloignées des villes-centres et des principaux pôles.

Ainsi, 121 communes de la région grenobloise (qui accueillent 202 200 habitants en 2008) se situent à plus de 20 km à vol d'oiseau des principaux pôles urbains (en termes de populations, d'emplois, de commerces et de services) que sont Grenoble, Voiron, Vienne, Bourgoin, Romans, Chambéry.

Entre 1975 et 1999, elles ont accueilli 19 317 habitants en 24 ans (+804 habitants / an), soit 17,6% de la croissance démographique de la région grenobloise.

Entre 1999 et 2008, leur volume de croissance annuel est deux fois plus élevé que sur la période précédente : elles ont accueilli 15 373 habitants en 9 ans (+ 1 708 habitants / an) soit 34,6% de la croissance démographique de la région grenobloise.

Inversement, le développement de l'emploi, de l'offre commerciale (notamment en grandes et moyennes surfaces) et des (grands) équipements a eu tendance à se concentrer notamment dans le cœur de l'agglomération grenobloise et ses abords immédiats, ainsi que sur un axe allant de Voiron à Crolles.

Ce développement a par ailleurs eu tendance à se localiser en dehors des centres villes « hérités » et de leurs faubourgs, en raison de l'essor de la grande distribution commerciale périphérique et des zones d'activités.

De ce fait, les territoires ont eu tendance à se spécialiser soit dans l'accueil du développement économique et des fonctions attractives (commerce, équipements), soit dans l'accueil résidentiel.

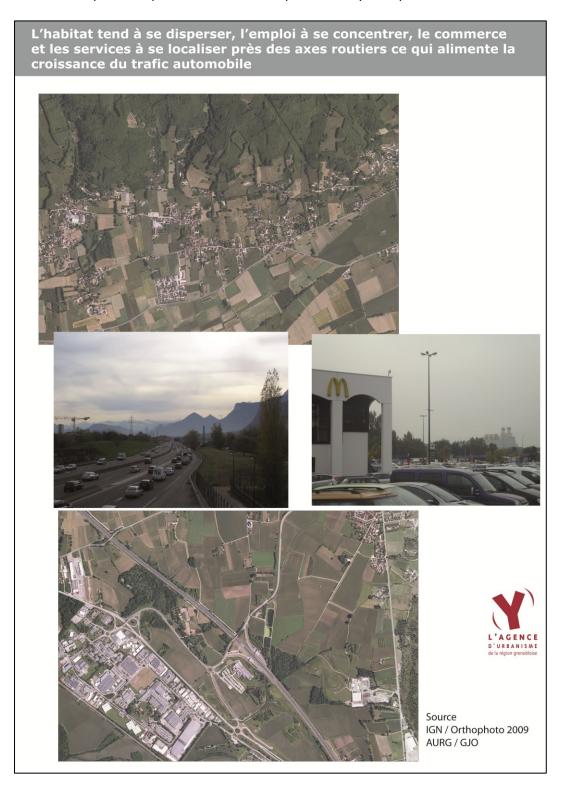
Ce constat est notamment illustré par l'importance des déséquilibres entre la localisation des emplois et celle des actifs ayant un emploi, qui renvoie lui-même à un déséquilibre entre la localisation de la production de logement et celle de la création des emplois.

Plus largement, malgré l'amélioration du niveau d'équipement et de l'offre commerciale dans les petites villes qui structurent la région grenobloise (ce qui favorise le renforcement des logiques de proximité), de nombreux territoires restent encore très dépendants de l'offre disponible dans le cœur de l'agglomération grenobloise et dans la centralité voironnaise (voire dans les territoires voisins) notamment pour ce qui concerne :

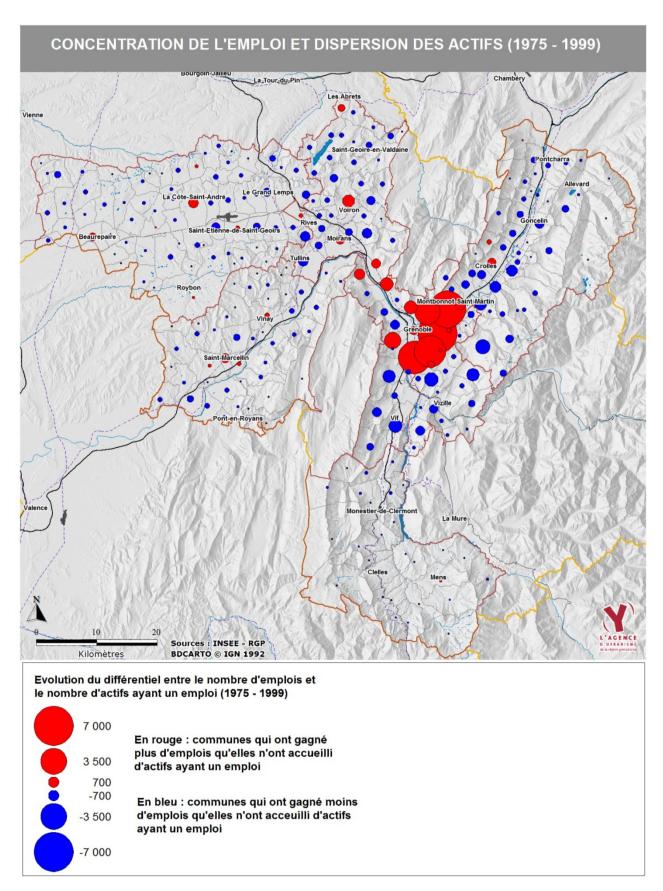
- Le recours aux équipements et services rares notamment en matière de formations postbac (université, écoles supérieures, BTS) et de santé (hôpitaux et cliniques généralistes, urgences médicales, médecins spécialistes).
- L'accès à la culture (cinémas, spectacles, festivals), avec une offre très concentrée à Grenoble et, dans une moindre mesure, dans les communes du cœur de l'agglomération grenobloise, à Voiron et dans un nombre limité de petites villes des autres secteurs.
- **Certains achats** soit en raison de la rareté du produit, soit en raison de l'attractivité que représentent par leur diversité d'offre et leurs prix les grandes concentrations commerciales du cœur de l'agglomération grenobloise (centre-ville de Grenoble et principales zones commerciales périphériques) ainsi que, dans une moindre mesure, de Voiron (centre-ville, zone commerciale des Blanchisseries) et de l'agglomération de Chatte

• L'accès à l'emploi en raison du poids de l'agglomération grenobloise, de la partie sud du voironnais et (plus récemment) des pôles de Crolles-Bernin et de Montbonnot (Grésivaudan) dans l'offre totale (stock) et son développement (flux).

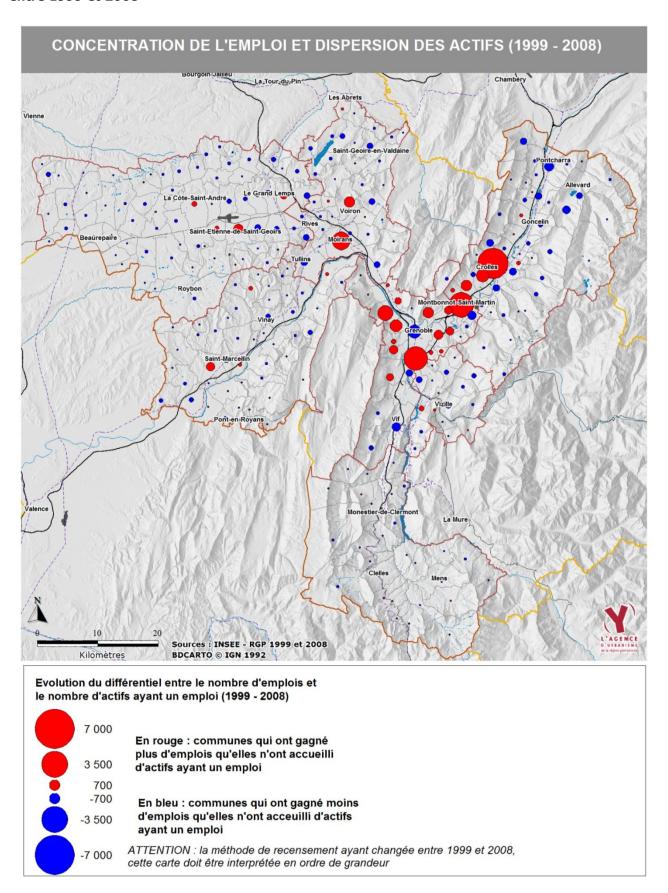
Cette dépendance vis-à-vis des pôles de l'agglomération grenobloise et du voironnais diminue avec l'éloignement et en fonction de l'importance de la fonction de l'offre locale en commerces, services, équipements et emplois – cette dernière étant souvent liée à la présence d'une ou plusieurs petites villes « historiquement » dynamiques.



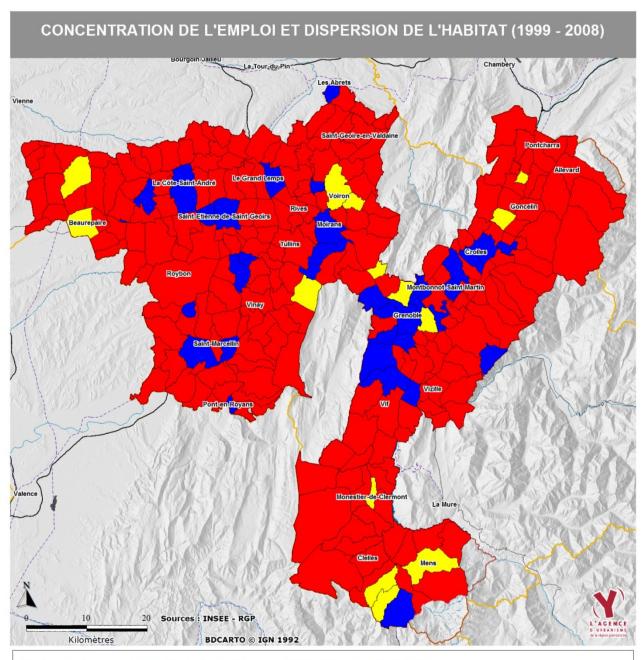
Carte 1 – Polarisation des emplois et dispersion des actifs ayant un emploi – Différentiel entre l'évolution du nombre d'actifs ayant un emploi par commune entre 1975 et 1999



Carte 2 – Polarisation des emplois et dispersion des actifs ayant un emploi – Différentiel entre l'évolution du nombre d'emplois et l'évolution du nombre d'actifs ayant un emploi par commune entre 1999 et 2008



Carte 3 – Polarisation des emplois et dispersion de l'habitat – Ratio entre l'évolution du nombre de résidences principales et l'évolution du nombre d'emplois par commune entre 1999 et 2008



Ratio entre la progression du nombre de logements (résidences principales) et la progression du nombre d'emplois entre 1999 et 2008

- 0,9 à 68 (beaucoup de logements créés au regard des gains d'emplois
 - 0,7 à 0,9 (moyenne 1999 2008 : 0,8 logements créés pour 1 emploi nouveau)
- 0 à 0,7 (Peu de logements créés par rapport aux gains d'emplois)

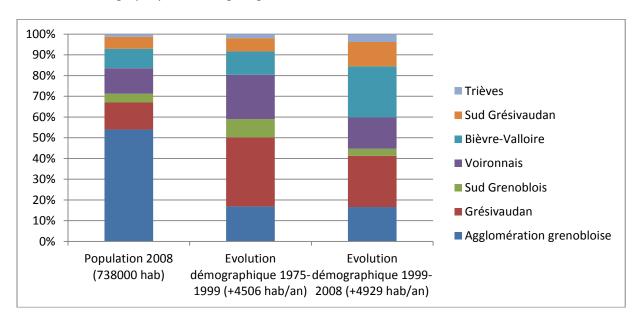
Cette carte illustre la déconnexion entre les marchés de l'habitat et les dynamques de localisation de l'emploi qui crée un contexte peu favorable à un rapprochement entre domicile et lieu de travail.

Guide de lecture : entre 1999 et 2008, le parc de résidences principales a progressé de 34 300 unités et 43 000 emplois ont été créés dans la région grenobloise. Cela représente un ratio d'eviron 0,8 logements par emploi créé. A partir de ce ratio, il est possible d'estimer si un territoire crée beaucoup ou peu de logements par rapport à sa progression de l'emploi. Les communes en rouge ont accueilli beaucoup de logements par rapport à leurs créations d'emplois. Inversement, les communes en bleu ont créé beaucoup d'emplois et ont accueilli peu de logements au regard de leurs gains d'emplois.

3.1. A l'échelle du SCoT, un déséquilibre entre l'agglomération grenobloise et les autres secteurs

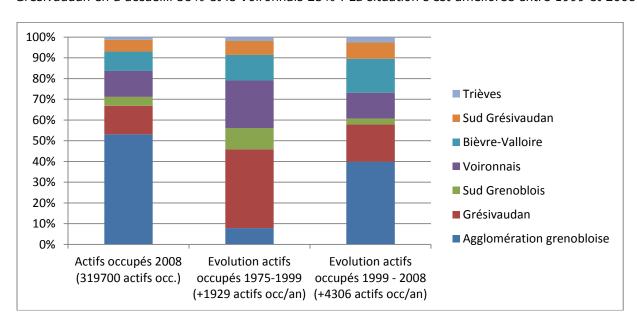
Graphique 1 - Des déséquilibres dans la répartition de la population.

L'agglomération grenobloise accueille 54% des habitants de la région urbaine grenobloise, mais plus de 90% de la croissance démographique des 30 dernières années s'est localisée dans les autres secteurs du SCoT. Sur la période récente, le Grésivaudan et Bièvre Valloire ont accueilli chacun environ le quart de la croissance démographique de la région grenobloise!



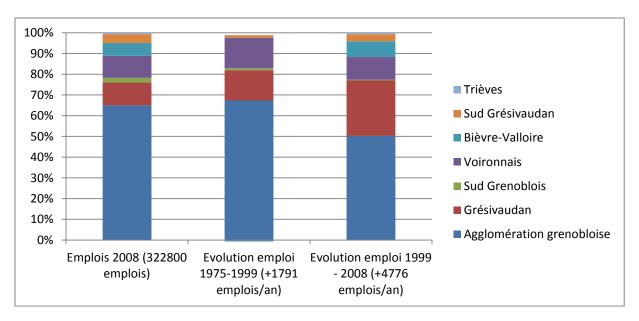
Graphique 2 - Des déséquilibres dans la répartition des actifs ayant un emploi

L'agglomération grenobloise loge 53% des actifs ayant un emploi mais entre 1975 et 1999, elle n'a accueilli que 8% des nouveaux actifs ayant un emploi dans la région grenobloise. Sur cette période, le Grésivaudan en a accueilli 38% et le Voironnais 23% ! La situation s'est améliorée entre 1999 et 2008.



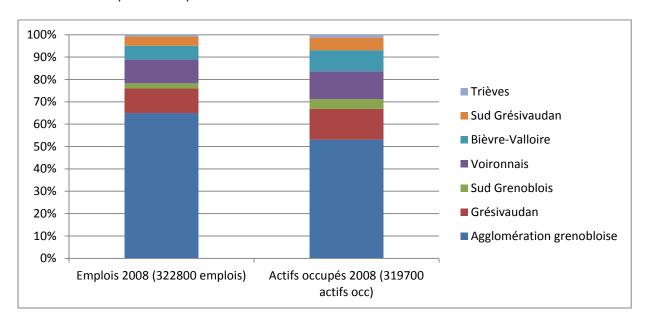
Graphique 3 - Les déséquilibres dans la répartition de l'emploi

L'agglomération grenobloise accueille 65% des emplois du territoire concerné par le SCoT et a accueilli 65% des emplois créés entre 1975 et 1999. Sur la période récente, elle continue d'accueillir plus de la moitié des créations d'emplois de la région grenobloise, même si le Grésivaudan a également bénéficié d'une forte croissance économique.



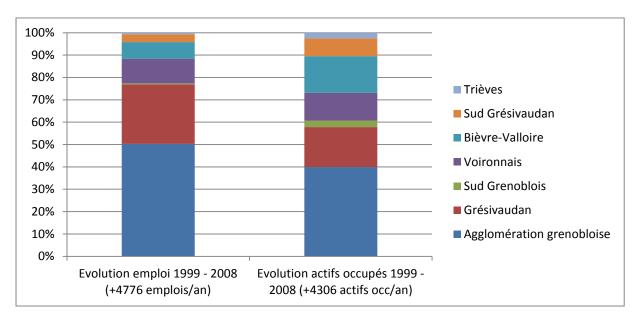
Graphique 4 – Des déséquilibres entre la localisation des emplois et celle des actifs ayant un emploi (nombre total)

L'agglomération grenobloise accueille 65% des emplois de la région urbaine grenobloise mais seulement 53% des actifs ayant un emploi.



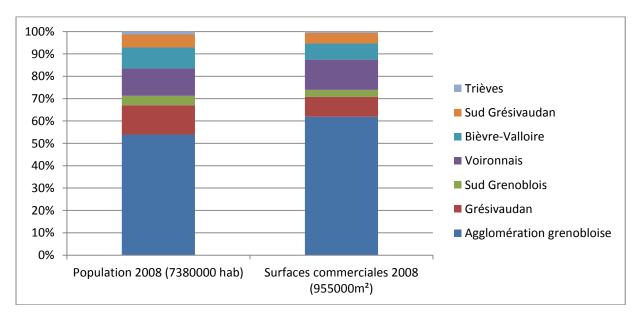
Graphique 5 – Un déséquilibres aggravés par la divergence entre la dynamique de localisation des emplois et celle des actifs ayant un emploi

Entre 1999 et 2008, 50% des créations d'emplois se sont localisées dans l'agglomération grenobloise et 26,7% dans le Grésivaudan. Sur la même période, l'agglomération grenobloise a accueilli 40% des nouveaux actifs ayant un emploi et le Grésivaudan 17,9%.



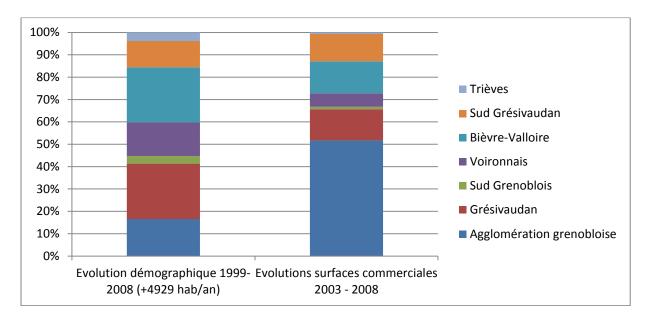
Graphique 6 - Des déséquilibres dans la répartition des commerces

Alors que l'agglomération grenobloise accueille 54% de la population, elle concentre 62% des surfaces commerciales (tous commerces confondus) de la région urbaine grenobloise. Dans une moindre mesure, le Voironnais accueille une proportion de commerces (13,5% des surfaces) supérieure à sa population (12,2% des habitants). Inversement, le Sud Grenoblois et le Grésivaudan apparaissent comme sous-équipés au regard de leur population.



Graphique 7 -Un déséquilibre aggravé par la divergence entre la dynamique de localisation des grandes surfaces commerciales et celle de la population

Alors que l'agglomération grenobloise n'a accueilli que 8% de la croissance démographique de la région grenobloise, elle a polarisé 52% de la progression des surfaces commerciales! A l'exception du Sud Grésivaudan, l'offre commerciale a progressé moins vite que la croissance démographique dans l'ensemble des autres secteurs du SCoT.



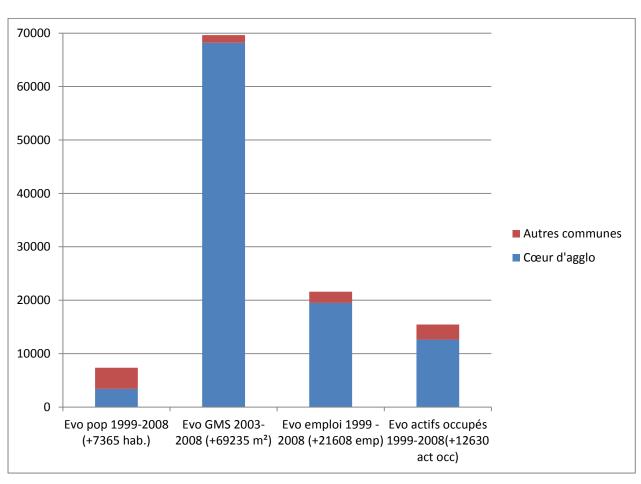
3.2. A l'échelle de chaque secteur, les petites communes accueillent surtout le développement de l'habitat alors que les communes plus importantes polarisent la croissance de l'emploi, du commerce et des équipements

Dans chaque secteur, le territoire s'organise autour des villes-centres et de leur banlieue, ou des petites villes qui polarisent une part importante de l'emploi, des commerces et des services.

Les tendances d'évolution observées depuis le début des années 1970 induisent une disjonction croissante entre l'évolution des pôles – qui accueillent l'essentiel des emplois ou des m² commerciaux créés – et les autres communes, qui accueillent l'essentiel de la croissance démographique ainsi que de la croissance du nombre d'actifs ayant un emploi.

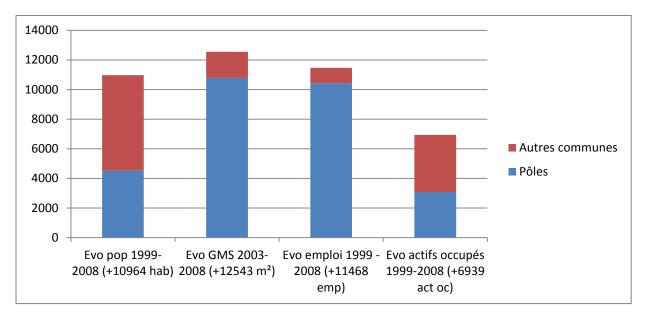
Cette tendance est sensible dans tous les secteurs de la région grenobloise.

Graphique 8 – Des déséquilibres entre la localisation de la dynamique d'évolution de la population, des grandes surfaces commerciales, des emplois et des actifs ayant un emploi – Agglomération grenobloise



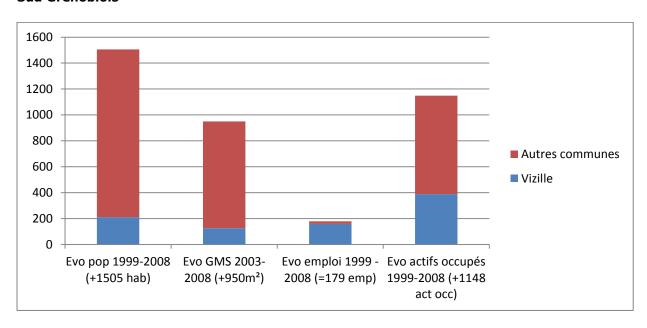
Le cœur de l'agglomération grenobloise correspond aux communes reliées à Grenoble par une forte continuité du bâti ou par les lignes de tramway existantes ou en projet (Grenoble, Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Egrève, Le Fontanil, Sassenage, Fontaine, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Echirolles, Pont-de-Claix, Eybens, Saint-Martin-d'Hères, Gières, Meylan, La Tronche)

Graphique 9 – Des déséquilibres entre la localisation de la dynamique d'évolution de la population, des grandes surfaces commerciales, des emplois et des actifs ayant un emploi – Grésivaudan

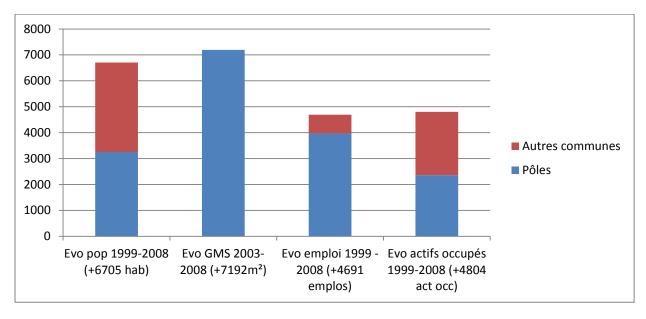


Les pôles sont les communes qui soit accueillent plus de 1000 emplois en 2008, soit accueillent plus de 500 emplois et ont plus d'emplois que d'actifs occupés résidents : Montbonnot, Saint-Ismier, Bernin, Crolles, Villard-Bonnot, Le Touvet, Le Cheylas, Pontcharra, Allevard, Chamrousse. Saint-Pierre d'Allevard a été inclus dans ces pôles en raison de sa forte continuité du bâti avec Allevard.

Graphique 10 – Des déséquilibres entre la localisation de la dynamique d'évolution de la population, des grandes surfaces commerciales, des emplois et des actifs ayant un emploi – Sud Grenoblois

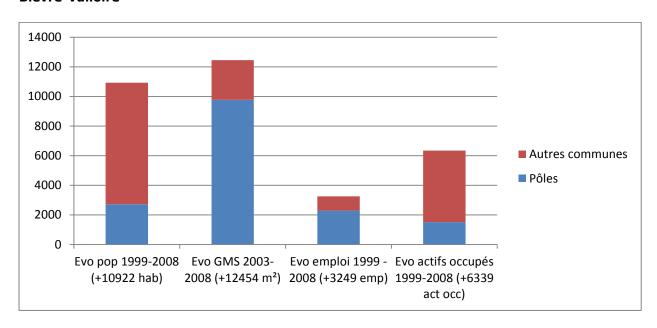


Graphique 11 – Des déséquilibres entre la localisation de la dynamique d'évolution de la population, des grandes surfaces commerciales, des emplois et des actifs ayant un emploi – Voironnais



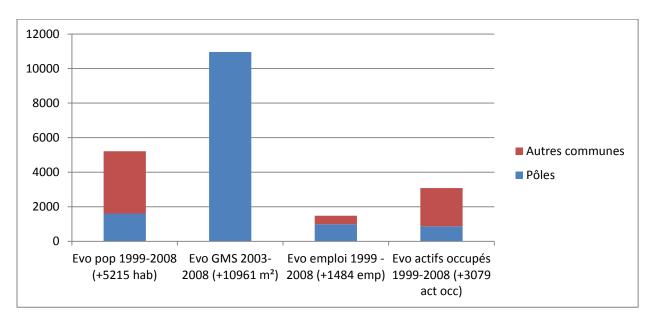
Les pôles sont les communes qui soit accueillent plus de 1000 emplois en 2008, soit accueillent plus de 500 emplois et ont plus d'emplois que d'actifs occupés résidents : Voiron, Moirans, Voreppe, Tullins, Rives. Coublevie et Saint-Jean-de-Moirans sont inclus dans ces pôles en raison de leur forte continuité du bâti avec Voiron. Charancieu n'a pas été pris en compte en raison de sa proximité avec la ville des Abrets.

Graphique 12 – Des déséquilibres entre la localisation de la dynamique d'évolution de la population, des grandes surfaces commerciales, des emplois et des actifs ayant un emploi – Bièvre-Valloire



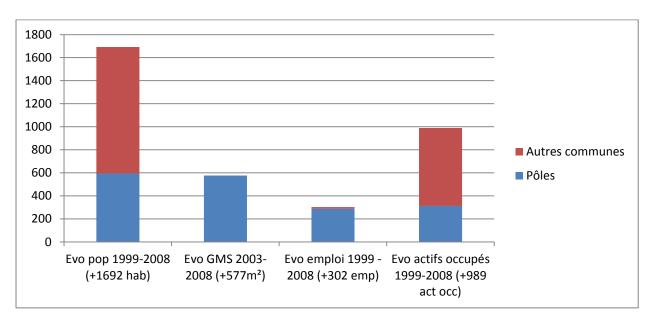
Les pôles sont les communes qui soit accueillent plus de 1000 emplois en 2008, soit accueillent plus de 500 emplois et ont plus d'emplois que d'actifs occupés résidents : Beaurepaire, La Côte-Saint-André, Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs, Colombe. Le Grand-Lemps et Apprieu ont été inclus en raison de leur continuité du bâti avec Colombe.

Graphique 13 – Des déséquilibres entre la localisation de la dynamique d'évolution de la population, des grandes surfaces commerciales, des emplois et des actifs ayant un emploi – Sud-Grésivaudan



Les pôles sont les communes qui soit accueillent plus de 1000 emplois en 2008, soit accueillent plus de 500 emplois et ont plus d'emplois que d'actifs occupés résidents : Saint-Marcellin et Vinay. Chatte et Saint-Sauveur ont été inclus en raison de leur forte continuité du bâti avec Saint-Marcellin.

Graphique 14 – Des déséquilibres entre la localisation de la dynamique d'évolution de la population, des grandes surfaces commerciales, des emplois et des actifs ayant un emploi – Trièves



Les pôles sont les communes qui soit accueillent plus de 1000 emplois en 2008, soit accueillent plus de 500 emplois et ont plus d'emplois que d'actifs occupés résidents : Mens et Monestier de Clermont. Clelles a également été inclus en raison de son statut de chef-lieu de canton.

conclusion

Conclusion générale du diagnostic et de l'état initial de l'environnement de la région grenobloise

>>>> 3 > Des déséquilibres qui pèsent sur l'environnement de la région grenobloise et le fonctionnement de son système de transport

1. Un mode de développement qui pèse fortement sur l'environnement, l'agriculture et les paysages

1.1. Un développement consommateur d'espace, au détriment de la biodiversité et de l'agriculture

Entre 1999 et 2009, près de 3 200 ha ont été artificialisés dans la région grenobloise, principalement pour le développement de l'habitat (77%). Cette artificialisation se fait essentiellement au détriment des espaces agricoles. Ceux-ci sont aussi entamés par une progression des espaces à dominante naturelle, ce qui traduit non seulement le recul de l'agriculture dans des secteurs difficiles (montagne), mais aussi l'effet de la pression foncière qui précède l'arrivée de l'urbanisation.

L'artificialisation des espaces se traduit également par une fragmentation importante des terres agricoles et des espaces naturels, ce qui pénalise la circulation des espèces animales et végétales. Ainsi, alors que les espaces naturels et agricoles représentent 92% de la superficie de la région grenobloise, seuls 25% du territoire de SCoT se situent à plus de 500 m d'un bâtiment!

Les effets négatifs de cette fragmentation sont accrus par la concentration des activités et des populations dans les plaines, les vallées et certaines zones de collines (comme le Seuil de Rives) ; par la présence de grandes infrastructures linéaires (routes, autoroutes, voies ferrées) ; et enfin par la tendance à l'extension linéaire de l'urbanisation le long des axes et des vallées. Il en résulte des coupures difficilement franchissables par les espèces animales et végétales (ce qui crée des phénomènes d'isolement des populations et ralentit le brassage génétique des espèces) et des conflits d'usages de l'espace entre l'agriculture et l'urbanisation.

1.2. La perte de lisibilité du grand paysage

Le grand paysage est un élément fort de l'identité de la région grenobloise et s'organise d'une part autour du rapport au relief (vues depuis les plaines et vallées – en particulier depuis les grands axes de communication et les espaces urbains denses - et vues depuis les points hauts) et d'autre part autour du rapport à l'eau (perception depuis et vers les rivières, zones humides et lacs).

Mais ces rapports au grand paysage sont menacés par l'évolution de l'urbanisation (mitage y compris sur certains versants, développement linéaire le long des grands axes de communication et des voiries locales, essor des zones d'activité économiques et commerciales en entrée de ville) ainsi que, dans certains territoires, par le recul de l'agriculture au profit de la progression de la forêt (enfrichement et fermeture des paysages, notamment sur les versants).

1.3. La banalisation des paysages urbains

Au cours des 30 à 40 dernières années, le développement de l'urbanisation s'est fait selon des logiques très standardisées (pavillon, zone d'activité, zone commerciale, ronds-points, parkings, ...) et a consommé beaucoup d'espace ce qui se traduit par une indifférenciation croissante des paysages perçus et une perte de l'identité des villages, des bourgs et des villes dont les périphéries et les modes d'extension tendent à se ressembler.

1.4. Un développement qui pèse sur les ressources naturelles

La ressource en eau est globalement suffisante à l'échelle de la région grenobloise pour faire face aux besoins actuels et futurs. Mais certaines communes connaissent ou pourront connaître des tensions sur l'approvisionnement, la consommation étant supérieure aux ressources mobilisées localement.

Par ailleurs, la croissance démographique touche notamment des communes ou des intercommunalités de petite taille, qui n'ont pas forcément encore mis leur station d'épuration aux normes et/ou peinent à financer les travaux nécessaires. Enfin, le développement de l'habitat tend de plus en plus à se disperser dans des secteurs qui ne sont pas toujours raccordés aux réseaux d'assainissement collectifs. Il en résulte des risques de dégradation de la qualité des eaux.

La ressource en granulat est par contre plus limitée : les sites en cours d'exploitation garantissent une situation équilibrée de production de 7 ou 8 ans pour les granulats et de 10 à 15 ans pour la production de ciment et de chaux.

1.5. Un développement générateur de gaz à effet de serre

La région grenobloise émet 5,5 millions de tonnes de CO_2 par an. Presque 50% de ces émissions sont liées au transport (25%) et à l'habitat (24%). L'industrie représente 39% des émissions (dont 31% pour les « grandes sources ponctuelles » : principales usines), ce qui reflète le caractère encore très industriel de l'économie locale. Le tertiaire représente environ 11% des émissions et l'agriculture environ 1%.

Les principales marges de manœuvre portent sur l'habitat et le tertiaire (en lien avec la rénovation énergétique des bâtiments existants et l'adoption des normes les plus strictes pour la construction neuve) ainsi que sur les transports : pour cela, le SCoT doit créer les conditions favorables à une réduction du trafic automobile et une réduction des distances parcourues au quotidien.

1.6. Un développement qui expose les populations aux risques, à la pollution atmosphérique et aux nuisances

La géographie du peuplement de la région grenobloise (concentration de la population, des activités économiques et industrielles, des grandes infrastructures de transports et des trafics routiers dans les vallées) induit une exposition des populations aux risques naturels (inondations notamment), aux risques technologies (industrie chimique notamment), au bruit et à la pollution atmosphérique (notamment aux abords des autoroutes et des axes routiers les plus empruntés – principalement dans le cœur de l'agglomération grenobloise).

2. Des déséquilibres qui alimentent la dépendance automobile et mettent le système de transport sous tension

La périurbanisation et l'étalement urbain mettent en tension le système de déplacement : progression du trafic routier (malgré une atténuation de la croissance depuis les années 2000), difficultés de circulation, charge voire surcharge des principales lignes de transports collectifs aux heures de pointe, etc.

En effet, le déséquilibre entre la dispersion de l'habitat et la concentration des commerces, des services et des équipements nécessaires à la vie quotidienne favorise une hausse des distances parcourues au quotidien par les habitants de la région grenobloise. Par ailleurs, la dispersion de l'urbanisation en dehors des centres villes, des centres bourgs et des espaces bien desservis par les transports collectifs pénalise fortement l'usage des modes actifs et des transports en commun.

De ce fait, l'usage de l'automobile est souvent devenu indispensable (notamment en dehors du cœur de l'agglomération grenobloise).

Cette « $dépendance automobile^6$ » génère d'importantes nuisances et pollutions (bruit, dégradation de la qualité de l'air avec de forts impacts sur la santé publique notamment aux abords des grands axes), tout en contribuant à la production de gaz à effets de serre.

La dépendance automobile et les déséquilibres issus de la périurbanisation et de l'étalement urbain alimentent les phénomènes de congestion observés notamment sur les autoroutes et voies rapides du cœur de l'agglomération grenobloise et de ses abords (en particulier la Rocade Sud de Grenoble, l'A480, la RN85 jusqu'à Vizille, l'A48 jusqu'à la barrière de péage de Voreppe et l'A41 jusqu'à la barrière de péage de Crolles).

Cette congestion se manifeste notamment par de très forts ralentissements qui se doublent d'une grande instabilité des temps de parcours routiers aux heures de pointe ou en cas d'accident, mais aussi par un allongement important de la durée des heures de pointe du matin et du soir et par des reports de trafics des autoroutes vers les voiries locales, lorsque les bouchons deviennent trop importants.

Cette congestion, largement dénoncée par le monde économique, pénalise fortement le fonctionnement du territoire et la vie quotidienne des habitants de la région grenobloise.

⁶ Dupuy G., *La dépendance automobile, symptôme, analyse, diagnostique, traitement*, Anthropos, coll. villes, Paris, 1999.

conclusion

Conclusion générale du diagnostic et de l'état initial de l'environnement de la région grenobloise

>>>> 4 > Les prévisions, projets et ruptures à prendre en compte pour penser la région grenobloise en 2030

1. Les prévisions démographiques et économiques lesquelles se fondent le SCoT

D'après les projections démographiques élaborées en lien avec l'INSEE (modèle OPHALE), la région grenobloise pourrait accueillir 100 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030. Cette projection intègre le vieillissement prévisible de la population qui va se traduire par un amoindrissement du solde naturel (excédent des naissances sur les décès). La principale incertitude tient à l'évolution des soldes migratoires (échanges démographiques avec les autres villes et régions françaises et étrangères).

En lien notamment avec le vieillissement de la population, le nombre de ménages devrait continuer à augmenter nettement plus vite que la population (76 000 ménages supplémentaires attendus à l'horizon 2030) en raison de la hausse du nombre de personnes seules et de la baisse de la taille des familles.

En lien avec ces projections démographiques, des hypothèses ont été élaborées pour estimer le nombre d'emplois attendus à l'horizon 2030. Si on estime que la part d'actifs ayant un emploi dans la population totale reste sensiblement constante malgré le vieillissement de la population (en lien par exemple avec une baisse du chômage), il faudra accueillir environ 40 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030 pour répondre aux besoins des 100 000 habitants nouveaux attendus.

2. Les principaux projets de développement économique, de transports et d'aménagement à accompagner

2.1. Les projets de développement technologique, scientifique et universitaire

2.1.1. Le développement et l'accompagnement des pôles de compétitivité

Le développement des pôles de compétitivité MINALOGIC (micro et nanotechnologies), TENERRDIS (énergie), LYON BIOPOLE (biotechnologies), et AXELERA (chimie, environnement et recyclage des matériaux) s'accompagne de grands investissements publics pour la réalisation de locaux d'accueil pour les centres de recherche et d'innovation ainsi que pour les entreprises.

Ces investissements se localisent notamment sur la Presqu'Ile Scientifique de Grenoble, sur le pôle santé (CHU de La Tronche), sur la zone industrielle de Crolles-Bernin et dans les autres sites technopolitains de la région grenobloise.

2.1.2. Le projet NANO 2012

Le projet NANO 2012 s'inscrit dans le cadre d'un partenariat entre ST-MICROELECTRONICS, IBM et le CEA pour renforcer les capacités de recherche et de production dans le champ des « puces électroniques » et de leur miniaturisation. Les sommes en jeu sont très importantes avec un montant prévisionnel de 2,4 milliards d'euros investis dans la recherche et de 1,2 milliard d'euros investis dans la production. Ces investissements se localisent notamment sur la Presqu'Île Scientifique de Grenoble et sur la zone industrielle de Crolles-Bernin.

⁷ En 2007, la région grenobloise accueillait 320 000 actifs ayant un emploi pour 739 000 habitants soit environ 43% d'actifs ayant un emploi dans la population totale.

2.1.3. Le « plan campus »

Le **plan campus** s'inscrit dans le cadre d'un projet global de coopération entre les 3 universités du site grenoblois (UJF / UPMF / Stendhal), le Centre Hospitalier Universitaire (CHU), les écoles supérieures de technologies (notamment Grenoble INP), et les grands laboratoires de recherche non-universitaires et vise à :

- Renforcer et intégrer les sites majeurs d'enseignement supérieur et de recherche que sont le Domaine Universitaire de Gières – Saint-Martin-d'Hères, la Presqu'Ile Scientifique de Grenoble et le CHU de La Tronche
- Améliorer le cadre de vie et de travail des étudiants et personnels,
- Réhabiliter certains équipements universitaires
- Renforce les pôles scientifiques, thématiques et pédagogiques. Huit pôles thématiques sont ainsi mis en avant autour de quatre enjeux : innovation, information, planète durable et santé.

2.1.4. Des projets localisés principalement sur 4 sites : la Presqu'Ile Scientifique de Grenoble, le Domaine Universitaire de Gières / Saint-Martin-d'Hères, le CHU de La Tronche et la zone industrielle de Crolles-Bernin

La Presqu'Ile Scientifique de Grenoble

La Presqu'île Scientifique de Grenoble accueille déjà de nombreux équipements scientifiques et centres de recherche. Son potentiel sera renforcé avec l'extension ou la création de nombreux centres de recherche avec notamment :

- L'extension de MINATEC. Déjà implanté sur la Presqu'Ile Scientifique, MINATEC se définit comme étant un « campus d'innovation pour les micro et nanotechnologies » et fonctionne comme un centre de recherche et de développement (notamment au service des entreprises), de formation, de transfert de technologie et d'innovation (notamment autour des nouveaux usages des technologies).
- La réalisation de CLINATEC qui fonctionnera sur le même modèle que MINATEC dans le champ de l'application des micros et nanotechnologies à la médecine.
- La réalisation de NANOBIO, plateforme d'innovation et de recherche à l'interface entre les biotechnologies et les nanotechnologies implantée sur trois sites (Presqu'Ile Scientifique, CHU et Campus universitaire de Gières Saint-Martin-d'Hères).
- Le développement de centres de recherche privés (SCHNEIDER ELECTRICS, ST MICROELECTRONICS).

Le pôle santé, autour du CHU à La Tronche

Depuis la fin des années 2000, le site du CHU de La Tronche a accueilli plusieurs investissements dans le champ de la recherche de l'innovation, comme l'institut des neurosciences ou la pépinière d'entreprises BIOPOLIS. La réalisation des locaux correspondants est en cours d'achèvement ou en train de s'achever.

Le domaine universitaire de Gières / Saint-Martin-d'Hères

Ce site va bénéficier d'une restructuration importante dans le cadre du Plan Campus qui permettra de reconstruire et d'étendre un grand nombre de bâtiments universitaires tout en développant les services nécessaires à la vie étudiante (logements par exemple).

La zone industrielle de Crolles - Bernin

Ce site va bénéficier de l'extension des capacités de production de l'usine ST-MICROELECTRONICS dans le cadre du projet NANO 2012.

2.2. Les principaux projets de zones d'activité

De nombreux projets d'aménagement, de restructuration ou d'extension de zones d'activités sont recensés sur l'ensemble des territoires de la région grenobloise. Parmi ces derniers, on peut notamment citer les sites suivants en raison de leur taille (au moins 10 ha) et/ou de leur caractère stratégique par les intercommunalités porteuses du projet et/ou par l'AEPI (agence d'étude et de promotion de l'Isère).

Dans l'agglomération grenobloise, au-delà des projets liés aux hautes technologies évoqués précédemment (Presqu'Ile Scientifique, Campus, CHU), on peut notamment citer les projets suivants à l'étude ou en cours de réalisation :

- A Murianette : la zone d'activité Techno village (à l'étude).
- A Saint-Egrève : le réaménagement du site ETAMAT (en projet aménagement prévu en 2012) et VENCE ECOPARC (en cours d'aménagement).
- A Fontaine et Sassenage : le Projet des Portes du Vercors (à l'étude).
- A Saint-Martin-d'Hères : la ZAC Neyrpic et la restructuration des zones commerciales et d'activité situées de part et d'autre de l'avenue Gabriel Péri
- A Meylan, la restructuration de la zone d'activité technologique INNOVALLEE.

Dans le Grésivaudan, on peut citer le projet de zone intercommunale de La Buissière. Par ailleurs, le parc technologique de Croles-Bernin, la zone industrielle de Grande Ile à Villard-Bonnot, la zone d'activité de Goncelin, et la zone d'activité EUREKALP (Le Touvet / Saint-Vincent-de-Mercuze), disposent encore d'importantes capacités d'accueil.

Dans le Sud Grenoblois, le projet d'aménagement du **site POLIMERI** (Champagnier, à proximité de la RN85).

Dans le Voironnais, la poursuite du développement du parc d'activités de **Centr'Alp'** - malgré l'abandon du projet d'extension « Centr'Alp'3 » au profit l'extension de la **zone d'activité de Bièvre Dauphine** (Rives) en partenariat avec la communauté de communes de Bièvre Est.

En Bièvre-Valloire:

- L'extension et la restructuration de la zone d'activités économiques et commerciales de Bièvre-Dauphine (Colombe et Apprieu) en coopération avec la communauté d'agglomération du Pays Voironnais.
- Le projet de la **zone d'activité de Champlard**, à Beaurepaire.
- L'extension de la zone d'activité des Portes de Chambaran à Viriville.
- Les sites de Grenoble Air Parc (à proximité de l'aéroport de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs) et du Rival (à La Côte-Saint-André et Saint-Siméon-de-Bressieux) disposent encore d'importantes capacités d'accueil.

Dans le Sud Grésivaudan, on peut citer l'extension de la zone d'activité du Plateau des Echevagnes à Saint-Marcellin.

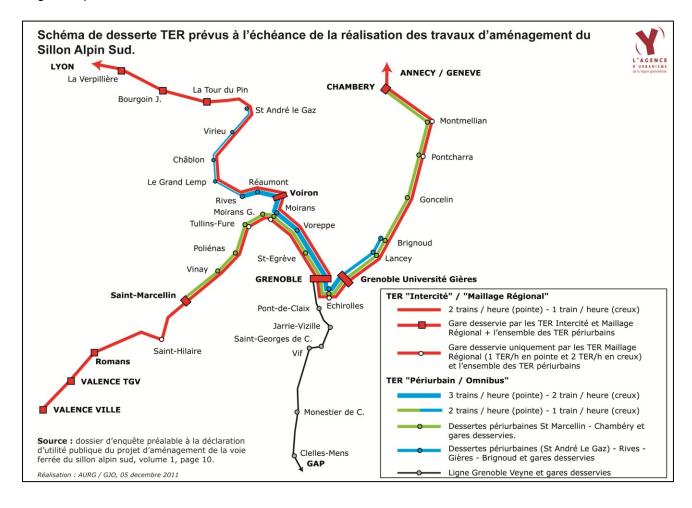
2.3. Les principaux projets d'infrastructure de transport

2.3.1. La modernisation de la voie ferrée du Sillon Alpin Sud - Horizon 2013/2014

La modernisation de la voie ferrée du Sillon Alpin Sud permettra d'électrifier la ligne Valence – Grenoble – Chambéry, de la raccorder à la LGV Méditerranée en gare de Valence TGV, d'améliorer les capacités d'écoulement des trains (modernisation de la signalisation) et d'aménager la gare de Brignoud (création d'un « terminus banlieue »). Ces aménagements permettront de faire circuler des TGV directs entre le Sillon Alpin et le Sud de la France et de renforcer l'offre TER.

Le projet rendra possible, aux heures de pointe, un doublement de l'offre TER Intercité / Maillage Régional entre Valence, Grenoble et Chambéry (2 TER / heure). Il permettra également de renforcer l'offre TER entre Brignoud, Gières et Grenoble.

La mise en service du projet est prévue en décembre 2013, sauf pour l'aménagement de la gare de Brignoud qui sera finalisé en 2014.



2.3.2. La liaison Lyon-Turin et les aménagements connexes prévus pour améliorer la desserte de la région grenobloise (nouvelle voie du voironnais) – Horizon 2023 et au-delà

Le projet de liaison Lyon – Turin prévoit de réaliser une connexion fret et voyageurs (TGV) entre la France et l'Italie ainsi que des opérations connexes permettant notamment d'améliorer la desserte de Grenoble. La première phase du projet pourrait être mise en service à l'horizon 2023.

1. La liaison « voyageurs » vers l'Italie permettra de relier Lyon et l'Est Lyonnais à Chambéry par une voie nouvelle dédiée, mixte TGV / fret jusqu'à Avressieux et dédiée aux TGV ensuite (tunnel sous le massif de l'Epine).

Les TGV desserviront la gare centrale (existante) de Chambéry.

Dans une première phase, les TGV poursuivront leur trajet sur les voies existantes jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne où ils rejoindront le tunnel international qui les conduira à Turin.

Dans une phase ultérieure, un tunnel mixte fret / voyageurs sera réalisé sous le massif de Belledonne, que les TGV rejoindront après avoir desservi Chambéry grâce à un raccordement localisé au nord de Pontcharra (sur les communes de Laissaud et des Molettes).

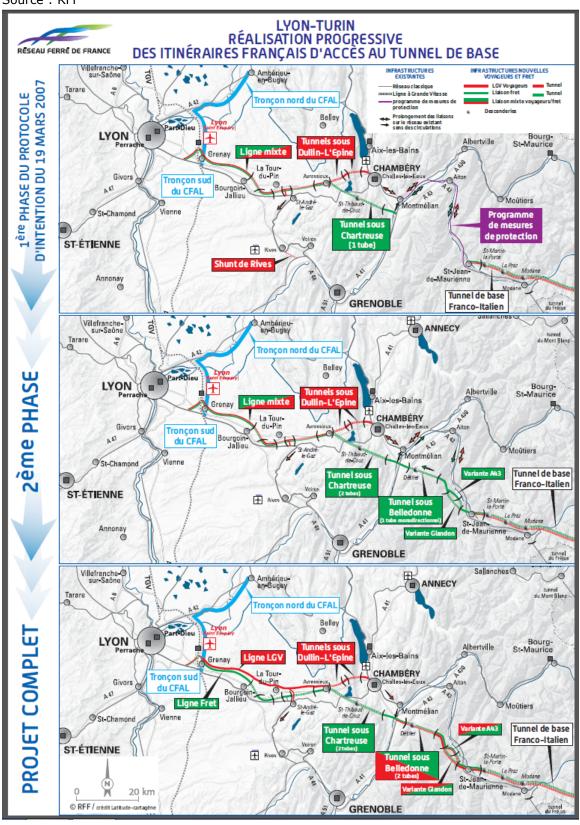
- 2. La liaison « fret » permettra de relier Lyon aux environs de Montmélian par un tracé commun à la ligne voyageur jusqu'à Avressieux et par un tunnel dédié au fret sous le massif de Chartreuse qui se raccordera à la ligne existante au nord de Pontcharra (avec une tête de tunnel au nord de la commune de Chapareillan). De même que les TGV, les trains de fret circuleront dans un premier temps sur les voies existantes entre ce raccordement et Saint-Jean de Maurienne où ils rejoindront le tunnel international vers l'Italie. Dans un second temps, ils emprunteront le tunnel sous Belledonne.
- 3. Les opérations connexes permettant d'assurer la desserte de Grenoble consistent à réaliser :
- Un raccordement pour connecter la future ligne nouvelle Lyon Chambéry à la ligne historique, dans le secteur de La Tour du Pin, ce qui permettra aux TGV de gagner 6 minutes entre Grenoble et Paris.
- Une voie nouvelle dite « voie nouvelle du Voironnais » ou « shunt de Rives » qui connectera directement le secteur de Rives au secteur de Moirans, évitant le passage par Voiron, ce qui représente un gain d'environ 10 km et 6 minutes pour les TGV pour un coût estimé à 380 millions d'euros (aux conditions économiques de 2011).
 - En décembre 2011, le comité de pilotage des études de l'étoile ferroviaire grenobloise a décidé de suspendre les études du projet de « voie nouvelle du voironnais » en raison de son coût élevé par rapport au gain de temps offert. Ce projet n'est cependant pas abandonné.

La liaison Lyon - Turin pourra avoir les conséquences suivantes pour la région grenobloise :

- Une amélioration des temps de parcours vers Lyon et Paris (6 minutes sans la nouvelle voie du voironnais).
- Une amélioration indirecte de la desserte TGV de la région grenobloise (notamment vers l'Italie) par l'intermédiaire de correspondances en gare de Chambéry.
- Une augmentation possible du trafic fret sur la voie ferrée du Sillon Alpin Sud (trains en provenance de la Méditerranée qui pourraient rejoindre la liaison Lyon Turin en passant par Valence et Grenoble).
- La voie nouvelle du voironnais permettra de libérer des sillons entre Rives et Moirans. Par contre, elle n'apportera pas de gain de capacité sur la section Moirans/Grenoble (commune aux axes Valence/Grenoble et Lyon/Grenoble). Le fonctionnement en limite de saturation de cette section est et restera un facteur limitant majeur pour le développement de l'offre ferroviaire dans la région grenobloise.

Carte 4- Le projet de liaison Lyon - Turin

Source: RFF



2.3.3. L'aménagement de la gare de Grenoble

Ce projet, porté par Gares & Connexions (filiale de la SNCF) en partenariat avec la Ville de Grenoble, la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, le SMTC, le Conseil Général de l'Isère, la Région Rhône-Alpes et RFF, prévoit :

- La création de voies à quai supplémentaires.
- Le réaménagement complet du bâtiment voyageur existant.
- La création d'une nouvelle entrée et d'un bâtiment voyageur complémentaire à l'Ouest de la gare (coté Europole) qui s'accompagnera d'une restructuration des accès automobiles.
- La restructuration du parvis Est (coté centre-ville) et de la gare routière et des accès piétons vers la station de tramway.
- La création d'un silo à vélo de 2000 places.
- Le réaménagement des souterrains d'accès aux quais.
- La création d'une passerelle piétonne permettant le franchissement des voies au nord de la gare pour améliorer les liaisons entre la Presqu'Ile et le centre-ville.

2.3.4. La ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise, le réaménagement de la RN481 et des quais de l'Isère et la réorganisation associée de la circulation dans le centre-ville de Grenoble (horizon 2014)

La ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise reliera la commune du Fontanil-Cornillon aux quartiers Sud de la commune de Grenoble en passant par la RD1075, la Porte de France et le Cours Jean-Jaurès.

Parallèlement, la RN481 (ex. A48 entre Saint-Martin-le-Vinoux et Grenoble) sera réaménagée en boulevard urbain dans sa partie terminale et la circulation sera apaisée dans le secteur de la Porte de France et sur les quais de l'Isère (avec la suppression d'une voie de circulation et de places de stationnement sur les quais Nord et les quais Sud de l'Isère).

A l'instar de la ligne C du tramway et de l'opération d'aménagement des grands boulevards, ces projets permettront de limiter l'entrée des voitures et la circulation automobile qui traverse le centre-ville de Grenoble, ce qui créera des conditions favorables à la poursuite des tendances observées en matière de réduction de l'usage de la voiture et de stabilisation / diminution du trafic routier dans le cœur de l'agglomération, tout en induisant potentiellement des reports de trafic sur l'A480 et la Rocade Sud.

2.3.5. La liaison en site propre entre Crolles et la gare de Brignoud

Cette liaison est étudiée par la communauté de communes du Grésivaudan. Son objectif est de connecter la gare de Brignoud (qui bénéficiera d'une hausse importante de son offre ferroviaire en lien avec les aménagements du Sillon Alpin Sud), la zone d'activité de crolles-Bernin et, plus largement, les communes de la rive droite de l'Isère. Elle permettra notamment de délester la RD10 (reliant Crolles à l'autoroute et à Villard Bonnot) d'une partie de son trafic.

2.3.6. L'aménagement de l'autoroute A480 dans sa traversée de l'agglomération grenobloise

Ce projet, porté par la DREAL Rhône-Alpes, vise à limiter les problèmes de congestion sur A480 et sur la dernière section Ouest de la Rocade Sud grâce à une restructuration de l'échangeur du Rondeau, à un aménagement à 2x3 voies entre le Rondeau et la bifurcation avec A48 à Saint-Egrève, et à l'aménagement de bretelles d'entrée – sortie complémentaires sur les échangeurs du Pont du Vercors (desserte de Fontaine et du secteur Europole / Presqu'Île Scientifique sud) et des Martyrs (desserte de Sassenage / Fontaine et de la partie nord de la Presqu'Île Scientifique).

Les aménagements proposés par l'Etat (maître d'ouvrage) s'inscrivent dans une démarche d'expérimentation en termes de conception et d'exploitation des autoroutes avec une section centrale aménagée à 2x3 voies pour une vitesse de référence permanente à 70 km/h et une section nord où la bande d'arrêt d'urgence sera transformée en troisième voie temporaire (c'est-à-dire ouverte à la circulation uniquement en situation de congestion).

2.4. Les principaux projets d'aménagement et d'urbanisme

2.4.1 La structuration du cœur de l'agglomération grenobloise : l'opération cœur de ville cœur d'agglo et l'aménagement des polarités

L'agglomération grenobloise souhaite promouvoir une organisation multipolaire de son territoire qui prend appui sur les centralités existantes, qu'elles soient historiques (centre-ville de Grenoble) ou contemporaines (grands espaces d'équipements, d'activités économiques et de commerces).

Dans ce cadre, en lien étroit avec les communes concernées, elle souhaite promouvoir une organisation du territoire structurée autour de quatre grands pôles : le centre-ville élargi de Grenoble, la polarité nord-ouest, la polarité sud et la polarité nord-est. Ces pôles seront étroitement reliés entre eux et avec le reste de l'agglomération et de la région grenobloise notamment par les transports collectifs.

L'opération « cœur de ville – cœur d'agglo », portée par la Ville de Grenoble vise à conforter le centre-ville de Grenoble et à assurer ses connexions avec la polarité nord-ouest (projets d'aménagement de la Presqu'Ile Scientifique et de l'Esplanade).

L'aménagement des polarités, dont les études sont portées par la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, vise à restructurer et intensifier l'urbanisation des centralités contemporaines situées aux entrées du cœur de l'agglomération et autour de la Rocade Sud pour :

- Accueillir une part significative du développement futur de l'agglomération (habitat, équipements, économie).
- Favoriser les logiques de fonctionnement locales à l'échelle de chaque polarité et de ses territoires limitrophes.
- Créer les conditions favorables au développement de l'usage des transports collectifs et des modes actifs dans ces espaces qui ont été souvent largement marqués par le « tout automobile ».

L'aménagement des polarités a été au cœur de la candidature de la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole à **l'appel à projet national ECOCITE**, avec la volonté d'utiliser la polarité nord-ouest – projet pour l'instant le plus avancé - comme démonstrateur. Par ailleurs, la Métro s'est inscrit dans un partenariat avec le Groupe EIFFAGE (**projet PHOSPHORE IV**) pour imaginer des formes urbaines, des modalités d'aménagement et des solutions de gestion des mobilités innovantes, en lien notamment avec la restructuration urbaine des polarités.

L'opération « Cœur de Ville Cœur d'Agglo » et l'élargissement du centre-ville de Grenoble

Porté par la Ville de Grenoble, l'opération Cœur de Ville Cœur d'agglo vise à accroître le positionnement du centre-ville de Grenoble grâce à un travail sur l'espace public et la réduction de la place de l'automobile notamment sur certains boulevards et les quais de l'Isère ou encore autour de la future ligne E. Il vient en appui de projets urbains visant à étendre le périmètre de la centralité (comme l'aménagement de la Caserne de Bonne et de la ZAC Bouchayer Viallet, en cours d'achèvement).

La Polarité Nord-Ouest

L'aménagement de la polarité Nord-Ouest se structure autour de plusieurs grands projets :

- 1. L'aménagement de la Presqu'Ile Scientifique de Grenoble vise à renforcer le potentiel économique et urbain de la Presqu'Ile avec l'ambition de la transformer en un véritable quartier urbain à dominante technologique qui sera notamment desservi par le prolongement de la ligne B du tramway. Le projet prévoit à long terme (2030) l'accueil d'environ 5000 logements (dont 2 000 logements familiaux et 3 000 logements étudiants), 10 000 emplois et 8 000 étudiants supplémentaires par rapport à la situation existante.
- 2. L'aménagement de l'Esplanade vise à créer un nouveau quartier à dominante habitat sur l'actuelle Esplanade en prenant appui d'une part sur le projet de déclassement de l'A48 et l'aménagement de la future ligne E du tram qui permettront des connexions fortes avec le centre-ville de Grenoble et d'autre part sur l'aménagement de nouvelles liaisons avec la Presqu'Ile Scientifique (nouveaux franchissements de l'Isère).
- **3. L'aménagement du site des Portes du Vercors** à Fontaine et Sassenage qui associera économie, commerce et habitat en s'appuyant notamment sur la restructuration du pôle commercial de Fontaine La Poya, sur la valorisation des sites d'extension urbaine de l'Argentière à Sassenage et sur l'amélioration des connexions avec la Presqu'Ile Scientifique.
- **4. L'aménagement du secteur Parc d'Oxford** (Saint-Martin-le-Vinoux) pour y accueillir des activités économiques et logistiques tout en atténuant les coupures liées à l'Isère, à l'autoroute et à la voie ferrée entre la presqu'Ile Scientifique et l'axe de la future ligne E du tramway.
- **5.** La création d'une connexion directe et à forte qualité urbaine entre le centre-ville de Grenoble et la Presqu'Île Scientifique grâce au prolongement de l'avenue des Martyrs (qui structure la Presqu'Île) jusqu'au nord de la gare de Grenoble par le biais d'un nouvel ouvrage de franchissement de la voie ferrée qui pourrait être emprunté par la ligne B du tramway.

La polarité Sud

Le projet d'organisation de la polarité sud vise à restructurer et intensifier les espaces situés de part et d'autre de la Rocade Sud, sur les communes de Grenoble, Echirolles et Eybens.

Une grande partie du potentiel de développement se situe dans un périmètre compris entre le Centre-Ville d'Echirolles, l'Hôpital Sud, le Centre-ville d'Eybens, le centre commercial de Grand'Place et le Cours de l'Europe (avenue qui relie le quartier Mistral à Grand'Place).

Pour valoriser ce potentiel, l'enjeu sera notamment d'atténuer les coupures liées aux grandes infrastructures à commencer par la Rocade Sud et la voie ferrée. Dans ce cadre, des hypothèses de couverture totale ou partielle de ces voies sont envisagées.

La polarité Nord-Est

Le projet de Porte Nord-Est vise à reconnecter le Campus Universitaire de Gières / Saint-Martin-d'Hères, l'entrée Ouest de Meylan, le secteur de La Tronche / CHU et Grenoble, tout en valorisant le potentiel d'intensification urbaine présent dans ce secteur.

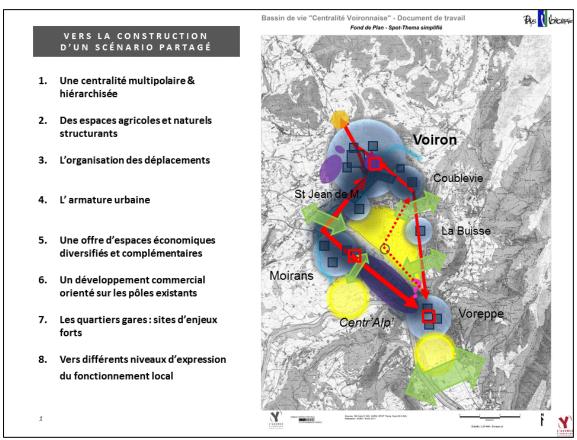
Au-delà de l'accompagnement des investissements en cours (Plan Campus, ZAC Neyrpic de Saint-Martind'Hères, ...), l'enjeu sera notamment d'améliorer les connexions nord / sud entre le Campus et les communes de La Tronche et Meylan (franchissements de l'Isère et de l'A41) ainsi que les connexions avec le centre-ville de Grenoble notamment depuis Meylan.

2.4.2. La structuration de la centralité du Pays Voironnais

La communauté d'agglomération du pays voironnais a lancé une démarche de prospective urbaine en 2009 et 2010 pour élaborer une stratégie d'aménagement permettant de :

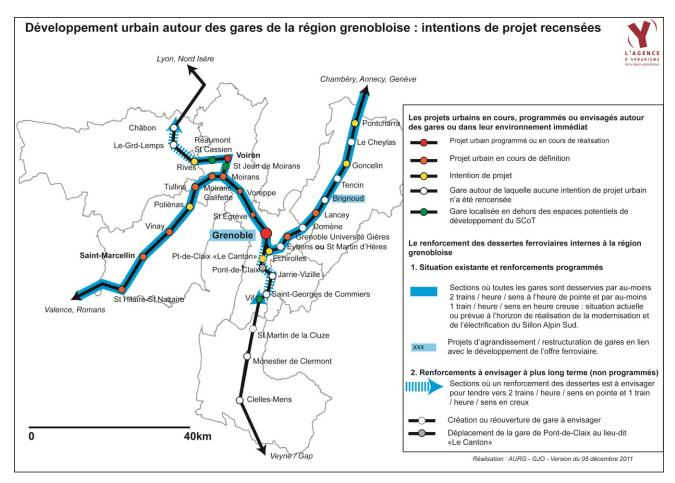
- Favoriser l'articulation entre la ville-centre de Voiron, du pôle d'emploi de Centr'Alp, et des petites villes de Moirans et Voreppe qui ensemble, constituent le cœur de la centralité du Pays Voironnais.
- Conforter le rôle de pôle d'équilibre que joue le cœur de la centralité du Pays Voironnais à l'échelle de la région grenobloise.
- Intensifier son développement en s'appuyant sur le renforcement des pôles qui la composent (centreville de Voiron, centres villes de Moirans et Voreppe, centre-bourgs de Coublevie et Saint-Jean-de-Moirans, pôle d'activité de Centr'Alp.
- Protéger la plaine agricole de La Buisse / Saint-Jean-de-Moirans.

Figure 1 - Organisation de la centralité du Pays Voironnais - état des réflexions (avril 2011)



2.4.3. Le développement des projets urbains autour des gares

En lien avec le développement en cours ou programmé de l'offre ferroviaire, de nombreuses communes de la région grenobloise développent ou envisagent des démarches de projet autour de leur gare.



2.4.4. Les plans d'action contre les inondations Isère Amont et Séchilienne Romanche

Ces deux plans d'action sont portés par le syndicat mixte des bassins hydrologiques de l'Isère (SYMBHI).

- Le projet « Isère Amont » vise à renforcer les digues et à aménager des champs d'inondations contrôlés dans la vallée du Grésivaudan.
- Le projet Séchilienne Romanche vise à sécuriser l'écoulement des eaux en cas de glissement de terrain dans le secteur des « Ruines de Séchilienne » et à assurer la protection des secteurs urbanisés face au risque d'une crue centennale de la Romanche.

Ces deux projets permettront de libérer un certain nombre de sites des servitudes d'inconstructibilité liées à l'actuel plan de prévention des risques d'inondation dans les secteurs Grésivaudan, Agglomération Grenobloise et Sud Grenoblois. Ils permettront également d'améliorer les continuités écologiques et de faciliter les différents usages des cours d'eau et de leurs abords.

3. Les principales ruptures climatiques, énergétiques, sociales et économiques à anticiper

3.1. La hausse des prix de l'énergie et la raréfaction progressive des ressources fossiles

Les prix de l'énergie sont probablement amenés à augmenter à moyen et long terme en lien avec cinq grandes tendances :

- La progression importante de la demande énergétique à l'échelle mondiale (en lien avec la croissance économique des pays émergents et la croissance démographique mondiale), même si à l'échelle nationale la consommation totale d'énergie primaire stagne à partir de 2005 puis baisse depuis 2009.
- La raréfaction progressive des ressources pétrolières, puis gazières et charbonnières (pic de production des énergies fossiles) ; mais aussi à terme des ressources fissiles (uranium).
- L'internalisation des coûts environnementaux liés à l'usage de l'énergie (effet de serre, pollutions) dans le prix de l'énergie, au travers par exemple de la « taxe carbone ».
- La nécessite de faire face à l'augmentation des coûts de fonctionnement et d'investissement liée au parc électronucléaire : renouvellement / développement des centrales nucléaires (exemple des surcoûts de réalisation de l'EPR) ; maintenance / remise à niveau des centrales existantes (en lien avec le renforcement des règles de sécurité) ; démantèlement des centrales en fin de vie (qui commence à concerner les centrales les plus anciennes).
- Le coût des énergies renouvelables solaire, éolien, biocarburants reste pour l'instant plus élevé que celui des énergies fossiles ou de l'électricité nucléaire.

Cette hausse des prix de l'énergie pourra avoir des conséquences sur le coût des déplacements, les stratégies résidentielles des ménages, les stratégies d'implantation des entreprises et la paupérisation relative d'une partie de la population.

- 1. Des conséquences sur le coût des déplacements : la hausse du prix des carburants est très probablement amenée à se poursuivre voire à s'accentuer dans le futur, incitant à une réduction de l'usage de l'automobile (au profit des modes actifs et des transports collectifs) et/ou à une mutualisation de son usage (covoiturage par exemple). Cette hausse pourra également favoriser les entreprises à réorganiser leurs chaînes logistiques pour être moins dépendantes du camion.
- **2.** Des conséquences sur les stratégies résidentielles des ménages : la hausse du coût des déplacements en voiture pourra inciter les ménages à vouloir :
- Se rapprocher des centres (bourgs, petites villes, villes-centres, cœur de l'agglomération grenobloise) pour être plus proche des services et des commerces et être moins dépendant de l'usage de la voiture sur les courtes distances.
- Se rapprocher des secteurs bien desservis par les transports collectifs (quartiers de gare, abords des lignes de tramway ou de TCSP, communes bien desservies par des lignes de bus ou de car) pour être moins dépendant de l'usage de la voiture sur les moyennes et longues distances.
- Se rapprocher des grands pôles d'emploi pour réduire la longueur des trajets domicile / travail. Il faut noter que le niveau actuel de tension et de prix sur les marchés fonciers et immobiliers constitue un frein majeur qui ralentit considérablement (voire empêche) les ménages d'adapter leurs stratégies résidentielles en lien avec l'évolution du coût des déplacements.
- 3. Des conséquences sur les stratégies d'implantation des entreprises, notamment liées aux commerces et aux services à la personne : la hausse des coûts d'usage de la voiture pourra inciter les

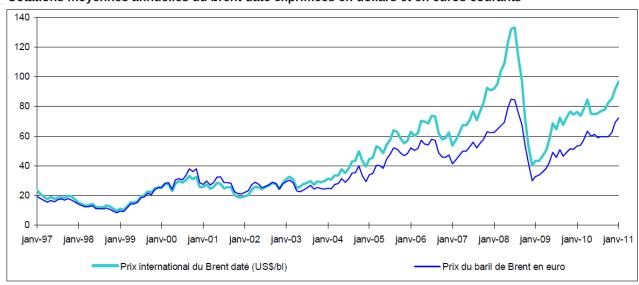
commerces et les services à se (re)localiser dans des espaces aisément accessibles par les modes actifs et les transports en commun. Par ailleurs, la hausse prévisible du coût de transport des marchandises par la route pourra inciter certaines entreprises à **réorganiser leur logistique** en misant notamment sur le rail (voire à se réimplanter à proximité des voies ferrées).

- **4.** Des conséquences sur la paupérisation relative d'une partie de la population : la hausse des prix de l'énergie ne concernera pas de manière égale toutes les tranches de la population. Certains ménages seront plus exposés que d'autres, d'une part en fonction de leurs revenus, d'autre part en fonction de leur localisation et des caractéristiques de leur logement.
- Les ménages modestes seront probablement plus touchés car la part des dépenses d'énergie est globalement plus forte dans leur budget, mais aussi car ils ne disposent pas forcément des marges de manœuvre financière pour réaliser les « investissements » leur permettant de réduire leur consommation (isolation du logement, renouvellement du système de chauffage, changement de voiture).
- Les ménages qui habitent en milieu rural ou dans les communes périurbaines éloignées des centres urbains seront plus touchés que les autres par la hausse du coût des déplacements en voiture.
- Les ménages qui habitent des logements construits avant la mise en place des normes thermiques (1975) seront plus exposés à la hausse des coûts de l'énergie en lien avec les usages « résidentiels » (chauffage ...).

Graphique 15 - Evolution des prix du pétrole Brent en euros et en \$ entre janvier 1997 et janvier 2011

Le prix du baril du pétrole Brent se situe à 110\$ mi-octobre 2011.

Cotations moyennes annuelles du brent daté exprimées en dollars et en euros courants



Source : Reuters/DGEC

Source : Commissariat général au développement durable, bilan énergétique de la France pour 2010, juin 2011, p.14.

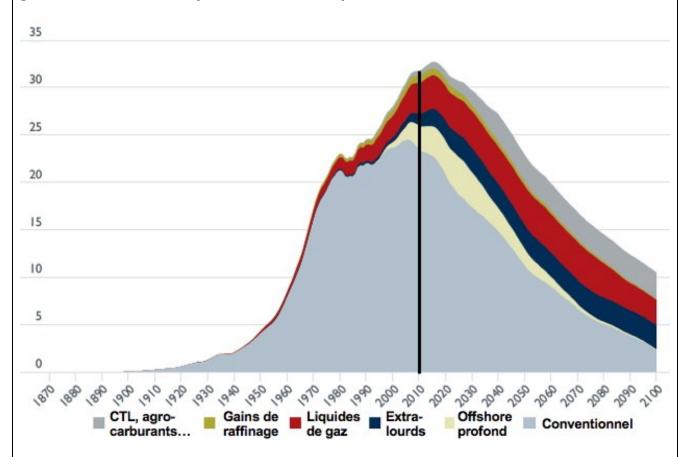
Encadré 1 - Le pic de production de pétrole, une certitude à moyen terme (horizon 2015 - 2020)

Le pic de production de pétrole désigne le moment où la production totale de pétrole se stabilisera puis baissera car la raréfaction progressive des gisements en cours d'exploitation sera de moins en moins compensée par la mise en exploitation de nouveaux gisements.

Comme la demande mondiale reste largement orientée à la hausse, il en résultera une déconnexion entre la demande et les capacités de production qui pourra générer des hausses très brutales des prix.

Si la réalité du pic de production de pétrole ne fait plus débat, les experts sont encore divisés sur sa date (court terme – 2015) ou moyen terme (2020/2025) ainsi que l'ampleur de la hausse des prix (qui dépendra en partie des réactions de l'économie à la hausse des prix de l'énergie et de la diffusion plus ou moins rapides de comportements et de modes de productions plus économes en énergie).

Graphique 16 – Bilan et perspectives de la production mondiale de pétrole établi en 2009 par le gouvernement australien (horizon 2015 – 2020)



Source : « Transport energy futures: long-term oil supply trends and projections », Australian Government, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government, Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics (BITRE), Canberra (Australie), 2009, cite par Jancovici J.M., « A quand le pic mondial de pétrole », article mis en ligne en août 2010 sur le site http://www.manicore.com

3.2. Le changement climatique

Le changement climatique est lié aux conséquences de la hausse très importante des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère terrestre, liée principalement à l'usage massif des énergies fossiles (pétrole, gaz naturel, charbon).

Il se traduit par une augmentation rapide et très importante de la température moyenne de la Terre qui induit un changement des paramètres climatiques (températures notamment).

Selon Météo France, en Rhône-Alpes, la moyenne annuelle des températures minimales a augmenté de 2°C entre 1953 et 2009 (soit +0.35°C par décennie) et la moyenne annuelle des températures maximales a augmenté de 1,4°C (soit +0.25°C par décennie)⁸.

Cette hausse des températures moyennes a également des conséquences importantes sur le niveau d'enneigement notamment en dessous de 2000m d'altitude.

Les modélisations prospectives⁹ soulignent que selon les scénarios de changements climatiques retenus, la température moyenne annuelle pourrait augmenter :

- De 1 à 2°C par rapport à la température moyenne 1971 2000 à l'horizon 2030
- De 1,5 à 2,5°C par rapport à la température moyenne 1971 2000 à l'horizon 2050
- De 2 à 5°C par rapport à la température moyenne 1971 2000 à l'horizon 2080

Par ailleurs, la pluviométrie (cumul annuel des précipitations) pourrait diminuer notamment dans la partie est de la région Rhône-Alpes et les Alpes, avec un recul des précipitations en période estivale qui, en se combinant à la hausse des températures, induira une forte augmentation du risque d'incendie de forêt notamment.

Il faut insister sur le caractère très rapide du changement climatique en cours, qui pourra avoir d'importantes conséquences :

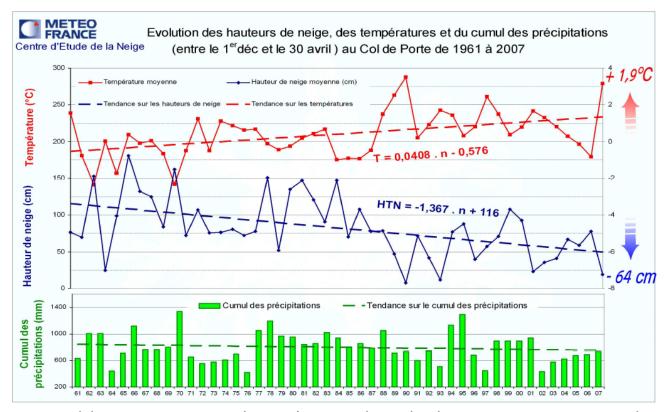
- Sur la biodiversité : la hausse des températures et la modification des régimes de précipitation induiront un changement rapide des conditions de vie des espèces végétales et animales et de l'aire de répartition des espèces vivantes.
- Sur l'exposition aux risques naturels : renforcement / généralisation du risque d'incendie de forêt, changement des processus d'érosion en lien avec des régimes de températures et de précipitations très différentes.
- Sur l'agriculture
- Sur l'approvisionnement en eau (sécheresses accrues et baisse des précipitations)
- **Sur le tourisme** avec la poursuite de la diminution de l'enneigement hivernal notamment en dessous de 2 000 m d'altitude.
- Sur les conditions de vie, notamment dans les espaces urbanisés : la canicule de 2003 deviendra une situation quasi-normale en été et l'effet d'îlot de chaleur urbain accroîtra la hausse des températures en ville.

_

⁸ Météo France, *Climat de la région Rhône-Alpes*, étude réalisée dans le cadre du SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie) de la région Rhône-Alpes, 2011, p.32

⁹ Météo France, Etude du changement climatique pour le SRCAE Rhône-Alpes, 2011, p.19

Graphique 17 – Le changement climatique : une réalité qui est déjà là. Evolution de l'enneigement, des températures moyennes et des précipitions au Col de Porte de 1961 à 2007



Source : Météo France, *climat de la région Rhône-Alpes*, étude réalisée dans le cadre du SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie) de la région Rhône-Alpes, 2011, p.33

3.3. Le vieillissement de la population

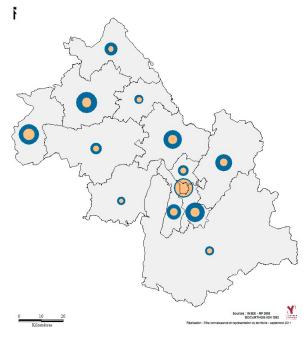
En Isère, entre 2010 et 2030, le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans devrait augmenter de 67% et passer de 91 000 individus à 152 000 individus¹⁰.

Cette augmentation sera particulièrement importante dans les espaces périurbains (Sud Grenoblois, Sud de l'agglomération grenobloise, Grésivaudan, Voironnais, Bièvre-Valloire ...

Le vieillissement de la population soulève cinq grandes problématiques :

- L'accueil des personnes âgées dépendantes: l'Isère présente un taux d'équipement en lits médicalisés de 88 lits pour 1000 habitants de 75 ans et plus, inférieur de 13 points à la moyenne nationale. L'objectif du schéma gérontologique départemental est de le porter à 94 lits d'ici 2015 en remédiant aux déséquilibres territoriaux¹¹.
- L'évolution des stratégies résidentielles : les personnes âgées qui vivent dans des secteurs isolés ou éloignés des pôles pourraient chercher à se relocaliser dans les bourgs et les villes afin d'être à proximité (piétonne) des commerces et des services.
- Le développement et l'accès aux commerces et services (y compris la santé) à proximité
 « non automobile » du domicile. A ce titre, le développement d'opérations immobilières privées
 destinées à l'accueil des professions médicales et paramédicales sur des sites localisés en dehors des
 tissus urbains mixtes (ex. de l'opération Médivallée près de l'échangeur de La Bâtie à Saint-Ismier)
 pourrait à terme générer des problèmes d'accès aux soins pour les personnes trop âgées pour
 conduire.
- L'accessibilité des espaces publics, des bâtiments et des logements, pour permettre de limiter les conséquences des situations de handicap sur la capacité des individus à se déplacer et à vivre de façon autonome ou semi-autonome.
- L'organisation des déplacements et de l'offre publique ou parapublique de transport, notamment pour permettre aux personnes âgées qui ne conduisent plus d'avoir accès aux commerces et services de base, notamment en milieu périurbain et rural.

Carte 5- Projection d'évolution de la population de 75 ans et plus à l'horizon 2030 en Isère



Source : Conseil Général de l'Isère, *Plan départemental de l'habitat de l'Isère*, rapport annuel, octobre 2011, p.42.

¹⁰ Conseil Général de l'Isère, *Plan départemental de l'habitat de l'Isère*, rapport annuel, octobre 2011, p.44.

¹¹ Idem, p.45.

3.4. La paupérisation relative d'une frange croissante de la population

La paupérisation relative renvoie à une situation où, pour une part croissante des ménages, les revenus progressent moins vite que le prix de nombreux éléments « de base » de la vie quotidienne (à commencer par le logement, l'énergie, et la santé) dans un contexte où par ailleurs on observe une hausse de la part des dépenses « contraintes » dans le budget des ménages.

Cette paupérisation relative est problématique en termes de cohésion sociale, d'accès au logement.

Elle risque de freiner fortement la capacité des ménages à financer les investissements qui seraient nécessaires pour s'adapter aux effets de la hausse des prix de l'énergie (ex : meilleure isolation des logements, achat d'une voiture hybride) et au réchauffement climatique.

En se combinant avec la très forte hausse des prix du logement observée depuis la fin des années 1990, elle risque de gêner considérablement la capacité des ménages à déménager pour se rapprocher de leur travail ainsi que des pôles et des espaces bien desservis par les transports collectifs afin de s'adapter à la hausse du coût des carburants.

Les travaux du CREDOC et de l'INSEE soulignent que cette situation de paupérisation relative touche une part importante des classes moyennes et, plus encore, les classes modestes. Elle s'explique par la concomitance entre l'évolution de la distribution des revenus et des inégalités associées ; la croissance importante des prix du logement et de l'énergie ; et la hausse de la part des dépenses contraintes (logement, énergie, mais aussi assurances et abonnements / télécommunication) dans le budget des ménages.

1. Les conséquences de l'évolution de la distribution des revenus et des inégalités associées L'INSEE¹² souligne ainsi que :

- Depuis 30 ans (années 1980), les salaires « super-brut » (incluant les cotisations patronales et salariales) ont progressé assez lentement. Parallèlement, les cotisations sociales ont augmenté ce qui a pesé d'autant plus sur la croissance du salaire net.
- Pour une part croissante des salariés, les bénéfices de la progression du salaire horaire sont entamés par le développement du travail à temps partiel ainsi que par une instabilité plus importante de l'emploi. Les formes de travail atypique (CDD, intérim, contrats aidés, stages et apprentissages) concernaient 5,4% des salariés en 1982 et 12,1% des salariés en 2006.
- Les évolutions de carrière (changement de poste, promotions) permettent à certains individus d'améliorer leur situation et de voir leur salaire individuel progresser plus vite que la moyenne générale. Les ouvriers, les employés et les femmes bénéficient moins que les autres des effets bénéfiques de ces évolutions de carrière alors qu'ils ont des salaires moyens « de départ » plus bas et qu'ils sont plus touchés que les autres par les accidents de carrière (licenciement, chômage) ainsi que par le temps partiel subi.
- La progression des salaires ne s'est pas faite de manière uniforme : on a enregistré une forte progression des salaires les plus élevés (les 5% les mieux payés et plus encore les 1% les mieux payés), une progression inférieure à la moyenne pour les salaires compris entre les 10% les moins payés et les 10% voire 5% les mieux payés, et une progression légèrement supérieure à la moyenne pour les salaires les plus bas (les 10% les moins payés). Le salaire des 1% les mieux payés représentait 5,5% de la masse salariale totale du pays en 1998 et 6,5% en 2006. (p.57)

¹² INSEE, Partage de la valeur ajoutée, partage des profits et écarts de rémunération en France, rapport au Président de la République, mai 2009

_

 Plus largement, la prise en compte des autres sources de revenus – à commencer par les revenus financiers et les revenus du patrimoine – accroît encore les inégalités. « Entre 1998 et 2005, le revenu des 0,01% des foyers fiscaux les plus riches a progressé de 42,6% tandis que le revenu des 90% des moins riches ne progressait que de 4,2% ».

Par ailleurs, la réforme des retraites commence à induire une baisse relative du revenu des retraités. « Le revenu fiscal annuel moyen par unité de consommation des ménages de retraités rapporté à celui des ménages d'actifs est passé de 62% en 1970 à 72% en 1979, 81% en 1990 puis 91% en 1996¹³ ». Mais depuis 1996, la situation est moins favorable. « Ainsi (...) comme le souligne le rapport du CERC (2006) à long terme, si le revenu moyen des retraités s'accroît, ceci tient actuellement au renouvellement des générations entrant en retraite qui disposent d'un revenu supérieur à celui des générations qui les ont précédées, mais chaque retraité pris individuellement a plutôt vu son niveau de pension stagner ou régresser en pouvoir d'achat dans la période récente¹⁴ ».

2. Les conséquences de l'évolution des prix du logement et de l'énergie et de la hausse des dépenses contraintes dans le revenu des ménages.

Entre la fin des années 1990 et la fin des années 2000, le prix des logements (anciens et neufs) et du foncier a fait plus que doubler alors que sur la même période, le revenu moyen a progressé à un rythme beaucoup plus lent. De ce fait, le « pouvoir d'achat » logement des ménages s'est effondré.

Si la crise immobilière de 2008 /2009 a induit une certaine baisse des prix de l'immobilier, elle n'a pas effacé la hausse observée au cours des 10 années précédentes : au premier trimestre de 2010, le ratio « prix du logement en province / revenu disponible des ménages » est supérieur de 80% à sa valeur en 1995 !

Cette progression majeure des prix du logement touche en premier lieu les ménages qui font leur entrée sur le marché (jeunes qui décohabitent de chez leurs parents, personne en recherche d'un logement après une séparation) ainsi que les ménages locataires qui doivent déménager (et sont alors confrontés aux prix de la relocation). Inversement, les ménages déjà propriétaires sont globalement protégés.

Parallèlement, l'indice des prix de l'électricité, du gaz et des autres combustibles a progressé de 40% entre janvier 2002 et janvier 2011; tandis que les prix dans le bâtiment (qui pèsent notamment sur ceux de la construction neuve) ont augmenté de 35%.

En Isère, le coût de sortie des logements sociaux a progressé de 35% à 40% selon les territoires entre 2004 et 2010^{15} .

Enfin, les ménages sont de plus en plus concernés par la hausse de la part des dépenses contraintes dans leur budget : logement, énergie, mais aussi assurances, complémentaires santé et complémentaires retraites, ou encore abonnements liés notamment aux télécommunications. Cette hausse touche notamment les catégories pauvres et modestes et, dans une moindre mesure, les classes moyennes inférieures. Il faut noter que le système de mesure officiel des dépenses contraintes n'inclut pas les remboursements d'emprunts.

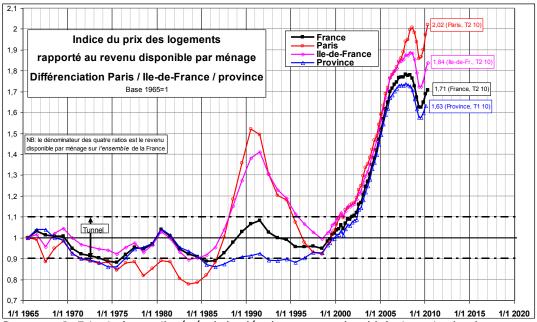
Document approuvé : décembre 2012

¹³ COR (comité d'orientation de retraites), *Quatrième rapport : retraites, questions et orientations pour 2008*, présenté le 10 janvier 2010, p.49, téléchargeable à l'adresse suivante : http://www.cor-retraites.fr/rubrique3.html

¹⁴ Conseil d'analyse économique (Philippe Moatti et Robert Rochefort), *Mesurer le pouvoir d'achat*, rapport présenté en octobre 2007 et publié en 2008, p. 52, document téléchargeable à l'adresse suivante : http://www.ladocumentationfrançaise.fr/rapports-publics/084000066/

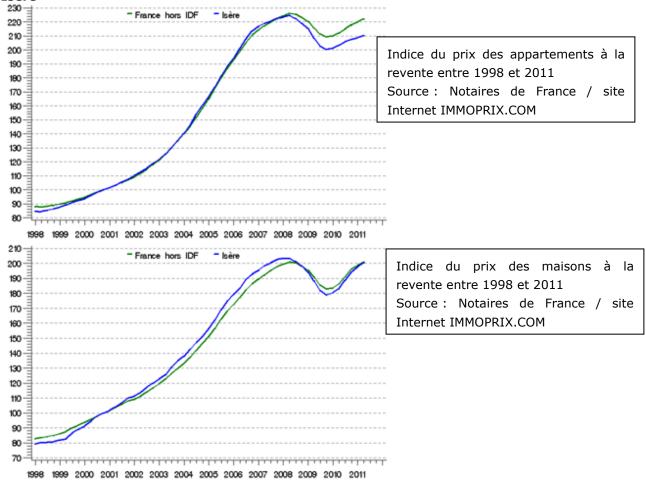
¹⁵ Conseil Général de l'Isère, *Plan départemental de l'habitat de l'Isère*, rapport annuel, octobre 2011, p.38.

Graphique 18 – Un décrochage majeur entre la progression des prix du logement et le revenu moyen des ménages depuis la fin des années 1990

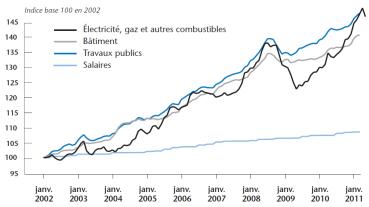


Source : J. Friggit (conseil général du développement durable), *Le prix des logements sur le long terme*, document téléchargeable à l'adresse suivante : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Friggit Prix des logements sur le long terme note cle0ab952.pdf

Graphique 19 - Evolution de l'indice du prix des appartements et des maisons à la revente en Isère



Graphique 20 – Le décalage entre la progression des salaires et la hausse des prix de l'énergie et du bâtiment

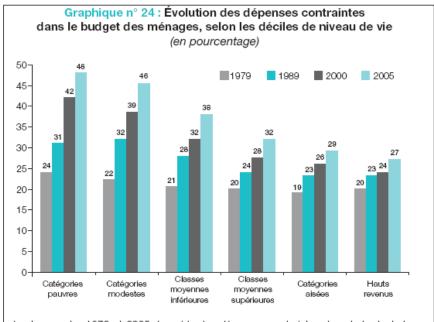


Source : Insee.

- Indice des prix à la consommation = IPC = Ensemble des ménages = France (métropole + DOM) = par fonction de consommation = Électricité, gaz et autres combustibles
- Index relatifs au bâtiment et travaux publics = Index BT01 = Index national du prix du bâtiment, tous corps d'État
- Index relatifs au bâtiment et travaux publics = Index TP01 = Index général, tous travaux
- Salaires = Indice d'ensemble des traitements de la fonction publique = Traitement brut total.

Source: Les finances locales en 2011, rapport de l'observatoire des finances locales, sept. 2011, p.13

Graphique 21 – Part et progression des dépenses contraintes dans le budget des ménages entre 1979 et 2005, par catégorie de revenu



Lecture: entre 1979 et 2005, le poids des dépenses contraintes dans le budget des catégories pauvres (D1) a doublé, passant de 24 % à 48 %; chez les hauts revenus, la progression a été beaucoup moins forte, + 7 points en 26 ans.

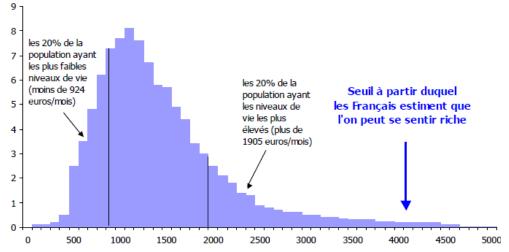
Note : les dépenses contraintes ne tiennent pas compte ici des remboursements d'emprunt ou des impôts directs. Elles incluent les charges liées au logement – de loin le plus gros secteur – ainsi que les frais de téléphonie, d'assurance et certains frais financiers.

Source : Centre d'analyse stratégique, *La mesure du déclassement*, rapports et documents N°20, La Documentation française, 2009, p.74

Graphique 22 – Quelques repères sur la distribution des revenus dans la société française et les salaires médians dans quelques professions en 2004

Graphique 18 - Où se situe le seuil de la richesse selon les Français ?

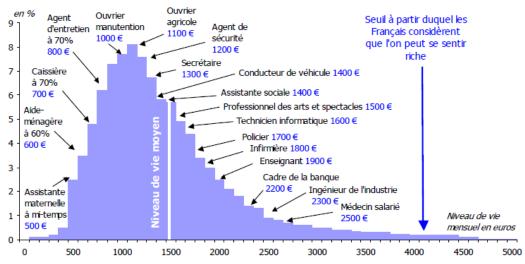
- Positionnement de ce seuil dans la courbe de distribution des niveaux de vie -



Source : à partir de données INSEE-DGI, enquête « Revenus fiscaux », 2004.

Note : sur l'axe vertical, on trouve la proportion d'individus ayant le niveau de vie indiqué sur l'axe horizontal (par tranche de 100 €). Le niveau de vie — mensuel — correspond au revenu disponible (après impôt) du ménage pondéré par les unités de consommation de ce même ménage.

Graphique 2 -La distribution des niveaux de vie en France et quelques exemples de salaires mensuels après impôt



Source : A partir des données INSEE (salaires médians : enquête Emploi ; niveau de vie : enquête Revenus fiscaux, année 2004)
Note : sur l'axe vertical, figure la proportion d'individus ayant le niveau de vie indiqué sur l'axe horizontal (par tranche de 100 €). Le
niveau de vie — mensuel — correspond au revenu disponible (après impôt) du foyer pondéré par les unités de consommation de ce
même ménage. Les revenus disponibles indiqués sont les salaires médians (cf. Tableau 2, p. 50), auxquels nous avons appliqué le
taux d'imposition correspondant à une personne célibataire.

Source : CREDOC / Bigot R., « Les classes moyennes sous pression », Cahiers de recherche $N^{\circ}249$, décembre 2008, pp.5 et 32

3.5. La crise des finances publiques

La crise financière qui sévit depuis 2007 / 2008 met en évidence l'extrême fragilité des finances publiques notamment en lien avec l'accumulation des déficits et l'implication croissante des banques ainsi que des acteurs étrangers (fonds de pensions, fonds souverains) dans le financement de la dette. Ainsi, 65% de la dette de l'Etat français est détenue par des acteurs étrangers en mars 2011¹⁶.

Les tensions qui pèsent sur les finances publiques peuvent impacter les capacités d'adaptation des territoires aux grands changements évoqués plus haut (hausse des prix de l'énergie, changement climatique, vieillissement de la population). Elle reporte une part croissante du financement des adaptations sur les individus dans un contexte de paupérisation relative d'une frange croissante de la population.

L'ampleur du déficit et de la dette de l'Etat réduit considérablement ses marges de manœuvre notamment en matière de grands investissements. Il en est de même pour certains établissements publics de l'Etat comme réseau ferré de France (RFF).

La situation financière difficile de l'Etat se répercute sur les collectivités territoriales. L'Etat a ainsi gelé ses dotations aux collectivités territoriales depuis 2010. Parallèlement, la suppression de la taxe professionnelle et la réforme de la fiscalité locale (qui est entrée en vigueur en janvier 2010) réduit leurs marges de manœuvre fiscales. La crise économique se traduit parallèlement par des dépenses supplémentaires (notamment dans le domaine social), notamment pour les Conseils Généraux, qui sont également concernés par la hausse des dépenses liées à l'allocation personnalisée autonomie en lien avec le vieillissement de la population. Enfin, la méfiance croissante des banques, qui doivent par ailleurs augmenter leurs fonds propres, se traduisent par des difficultés croissantes d'accès au crédit pour les collectivités. Ces dernières envisagent la création d'une agence de financement publique leur permettant d'emprunter directement sur les marchés financiers sans passer par les banques !

De ce fait, les collectivités territoriales cherchent à maîtriser leurs dépenses et tendent à réduire leurs investissements. Cela peut les conduire à privilégier des solutions de mutualisation des moyens et la recherche d'optimisation dans leurs interventions.

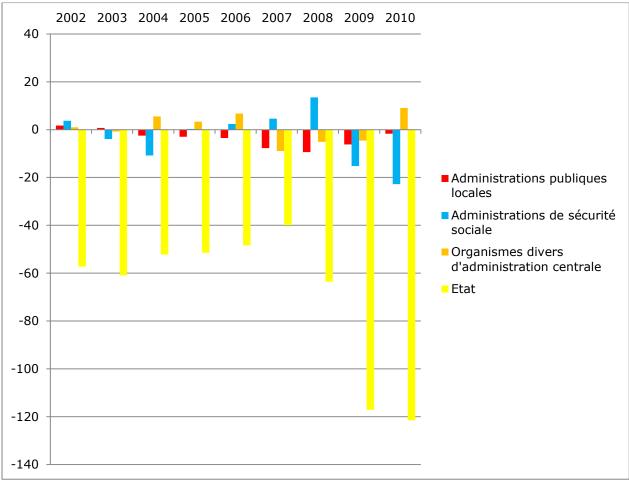
La crise des finances publiques et la révision générale des politiques publiques (visant à réduire les dépenses) se traduisent également par le **non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux** dans la fonction publique d'Etat, qui induit une réduction progressive de l'emploi public (et de la distribution locale de revenus associée).

Enfin, les tensions croissantes sur le financement des caisses de retraite et des régimes de sécurité sociale se traduisent notamment par une baisse des prestations sociales, des remboursements de soins et des pensions de retraite. Les ménages doivent de plus en plus recourir à des systèmes d'assurance complémentaires, ce qui vient grever leur budget et pèse sur la hausse de la part des dépenses contraintes dans le revenu des ménages.

http://www.aft.gouv.fr/aft fr 23/dette etat 24/principaux chiffres 70/qui detient dette etat 163/index.html

¹⁶ Source: agence France Trésor,

Graphique 23 – Evolution du besoin de financement (déficit) ou de la capacité de financement (bénéfice) des organismes publics entre 2002 et 2010



Source: Les finances locales en 2011, rapport de l'observatoire des finances locales, sept. 2011, p.62

Les collectivités locales sont les principaux financeurs des actions en matière d'urbanisme, de transport et d'aménagement du territoire. Leurs recettes de fonctionnement doivent être supérieures à leurs dépenses de fonctionnement (en d'autres termes, elles ne peuvent s'endetter que pour financer les investissements). Comparativement à l'Etat et aux organismes de sécurité sociale, leurs besoins de financement cumulés sont limités (1,7 milliards d'euros en 2010, 6,2 milliards d'euros en 2009). La réduction de leurs besoins de financement en 2010 traduit notamment l'attentisme face aux conséquences de la réforme de la fiscalité locale et de l'organisation des collectivités territoriales.

Document approuvé : décembre 2012

conclusion

Conclusion générale du diagnostic et de l'état initial de l'environnement de la région grenobloise

>>> 5 > Les enjeux et besoins à prendre en compte pour penser la région grenobloise en 2030

1. Environnement : des exigences écologiques renouvelées au cœur de la planification et de l'urbanisme

La prise en compte de l'environnement a longtemps été centrée sur la préservation de certains espaces naturels remarquables et sur la prévention de la pollution des milieux.

Avec la Loi sur l'Air (1996), la Loi SRU (2000) et surtout les Lois « Grenelle de l'Environnement » (2009) et « Engagement National pour l'Environnement » (2010), la prise en compte de l'environnement devient globale et est mise au cœur de l'élaboration des documents de planification et, plus largement, de l'élaboration des projets urbains.

Ainsi, les SCoT doivent dorénavant fixer des objectifs de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Ils doivent déterminer les conditions de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité. Ils doivent promouvoir une stratégie d'organisation du territoire et des transports qui permette de réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que le trafic automobile.

L'état initial de l'environnement souligne l'ampleur des enjeux et des besoins notamment en matière de :

- réduction de la consommation d'espace et de la fragmentation des milieux naturels et agricoles,
- protection des réservoirs de biodiversité (dont les zones humides),
- pérennisation et restauration des continuités écologiques,
- réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- réduction de l'exposition des populations aux nuisances sonores et à la pollution de l'air,
- prise en compte des risques naturels et technologiques dans l'aménagement,
- préservation des rapports visuels avec le grand paysage (espaces ouverts de plaines, versants, coteaux et balcons) et avec l'eau,
- lutte contre la banalisation des paysages urbains et des « entrées de ville » (liée notamment à l'uniformisation des modes de croissance et des formes urbaines d'une commune à l'autre),
- anticipation des effets du changement climatique, notamment au regard du phénomène d'îlot de chaleur urbaine,
- meilleure intégration de la nature dans la ville, d'une part pour atténuer les îlots de chaleur urbaine,
 d'autre part pour répondre à une forte demande sociale en la matière,
- protection de la ressource en eau,
- gestion des eaux pluviales ainsi que maîtrise de l'imperméabilisation des sols
- · gestion de la ressource en granulats.

Le diagnostic et l'état initial de l'environnement ont également souligné l'articulation de ces enjeux environnementaux avec les autres thématiques du SCoT: équilibre des territoires pour réduire à la source les besoins de déplacement et organisation des transports pour réduire le trafic automobile, réhabilitation énergétique des logements, mode de développement urbain plus compact pour limiter le mitage, source de consommation d'espace et de fragmentation des milieux, etc.

2. Aménagement et équilibre des territoires urbains et ruraux : maîtriser les distances-temps et améliorer l'articulation entre emploi, habitat, commerce, service et transports collectifs

Le diagnostic a souligné l'ampleur des déséquilibres territoriaux au sein de la région grenobloise, notamment en matière de décalage entre, d'une part, la localisation de l'emploi, des commerces et des services et, d'autre part, la localisation des actifs et des habitants.

En effet, depuis les années 1970, les processus de périurbanisation et d'étalement urbain se sont combinés et induisent :

- Une dynamique de concentration de l'emploi et de l'offre commerciale dans un nombre limité de pôles de la région grenobloise, à commencer par le cœur de l'agglomération grenobloise.
- Une dynamique de croissance démographique qui concerne principalement les petites communes rurales et périurbaines et, plus largement, les territoires les plus éloignés du cœur de l'agglomération grenobloise et des pôles d'emplois, de commerce et de service.
- Une forte fragmentation socio-spatiale aggravée par la hausse des prix fonciers et immobiliers.
- Une croissance urbaine qui se fait principalement par extension, sous des formes souvent peu denses ou très dispersées, ce qui contribue d'une part à la fragmentation des espaces naturels et agricoles et d'autre part à la « dépendance automobile ».
- Un développement du commerce (grande distribution), de l'activité, des services, voire de certains (grands) équipements qui s'est souvent localisé en périphérie, notamment en articulation avec les grands axes soutiers, ce qui alimente, là encore, le trafic et la dépendance automobile.

Il en résulte une augmentation des distances moyennes parcourues au quotidien par les habitants de la région grenobloise ainsi que du trafic automobile – fortement génératrice de congestion - qui pèse par ailleurs sur les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air, la congestion des axes autoroutiers dans et aux abords du cœur de l'agglomération grenobloise, et l'exposition des populations aux nuisances sonores et aux dépassements de seuil de qualité de l'air.

De ce fait, l'enjeu est de tendre vers une organisation plus équilibrée des territoires, notamment pour réduire les besoins de déplacement et contribuer à la réduction du trafic automobile.

Pour cela, il faut notamment créer les conditions pour que se développent les fonctionnements de proximité (à l'échelle des secteurs et des bassins de vie locaux) notamment en matière de consommation courante, ou encore d'articulation entre emploi et logement, tout en conservant un fonctionnement unifié à l'échelle de toute la région grenobloise pour certaines fonctions et activités structurantes. L'enjeu est plus largement de créer les conditions pour que les secteurs les plus urbains et les pôles d'emplois répondent mieux aux besoins de logements de leurs habitants et de leurs actifs afin de limiter le report de l'habitat vers les secteurs et les territoires ruraux et périurbains.

En lien avec le résultat de nombreux travaux de recherche, le diagnostic a également démontré la corrélation entre, d'une part, les processus de la périurbanisation et de l'étalement urbain et, d'autre part, l'accélération des vitesses de déplacement liées principalement à la généralisation de l'automobile et à la réalisation des infrastructures routières rapides. Au-delà de sa vitesse, l'automobile se caractérise par sa souplesse d'usage qui « autorise » une diffusion quasi-généralisée de l'urbanisation.

De ce fait, l'enjeu d'aller vers des fonctionnements territoriaux plus équilibrés passe en premier lieu par une maîtrise des distances-temps entre les pôles et les territoires. En effet, la trop grande proximité – en termes de temps de trajet - des territoires périurbains et ruraux par rapport aux principaux pôles urbains

fait que ces territoires sont rapidement « investis » par la périurbanisation de l'habitat car les ménages utilisent la vitesse et la souplesse offerte par l'automobile pour aller vivre « à la campagne » tout en continuant de travailler « en ville ».

La régulation des marchés de l'habitat est également un enjeu majeur. En effet, depuis la fin des années 1990, le prix des logements a fait plus que doubler. De ce fait, la périurbanisation est de plus en plus alimentée par la recherche de prix fonciers et immobiliers abordables qui forcent de plus en plus de ménages à aller vivre « de plus en plus loin » des pôles urbains et des pôles d'emplois. Par ailleurs, dans ces derniers, la production de logements est souvent insuffisante par rapport à la dynamique de progression de l'emploi ce qui restreint encore la possibilité pour les actifs de vivre à proximité de leur lieu de travail.

Les autres enjeux associés à cette recherche de fonctionnements territoriaux plus équilibrés portent sur la localisation du développement, à la fois :

- A l'échelle de la région grenobloise et de ses secteurs (favoriser le développement démographique des pôles les mieux dotés en emplois, commerces, services et équipements et maîtriser celui des communes moins équipées, favoriser le développement de l'emploi dans les secteurs ou le nombre d'actifs est fortement excédentaire par rapport au nombre d'emplois local, maîtriser les tendances à la concentration excessive de l'offre commerciale, etc.).
- A l'échelle de chaque commune, de chaque pôle (limiter la dispersion de l'urbanisation, privilégier un développement plus compact et une localisation préférentielle dans les centres villes, centres bourgs et centres villages de l'habitat, des commerces de consommation courante, des équipements, des services et des activités compatibles avec l'habitat).

3. Equilibre social de l'habitat : produire environ 4 500 logements par an, les localiser pour contribuer à un meilleur équilibre des territoires, renforcer l'offre de logements abordables et lutter contre la déqualification du parc

Le diagnostic a mis en avant deux grandes catégories d'enjeu en matière d'habitat.

3.1. Se loger dans la région grenobloise demain.

Au regard de la crise du logement et du niveau élevé des prix, mais aussi au regard des projections démographiques, il s'agira de :

- Accroitre la production globale de logements de la région grenobloise avec un besoin estimé
 dans un premier temps à près de 4500 logements neufs par an. Cette progression de l'offre globale en
 logements devrait permettre un accroissement de plus de 4000 résidences principales supplémentaires
 par an répondant ainsi aux évolutions démographiques et aux exigences d'amélioration du
 fonctionnement des marchés de l'habitat;
- Poursuivre les politiques publiques permettant la requalification du bâti existant et des quartiers présentant des dysfonctionnements.
- Diversifier l'offre nouvelle en logements à l'échelle de chaque secteur dans la chaine du logement : des structures d'hébergement au logement dit de droit commun, puis de la location sociale et privée à l'accession sociale et privée. L'enjeu porte notamment sur l'offre en logement social à l'échelle de chaque secteur et intercommunalité.

3.2. Habiter la région grenobloise demain.

Il existe une déconnexion croissante entre la localisation de la croissance démographique (qui tend à se disperser) et la localisation du développement des emplois, des commerces et des services (qui tend à se concentrer). Par ailleurs, l'habitat tend à se développer surtout dans les espaces qui sont les moins bien desservis par les transports collectifs et dans les petites communes peu dotées en commerce, services et équipements. Enfin, si une réduction a été constatée depuis la fin des années 1990, la consommation d'espace liée au développement de l'habitat reste importante. De ce fait, il s'agira de :

- Localiser de façon privilégiée l'offre nouvelle en logement dans les communes et les secteurs des communes les mieux équipées et desservies (ce qui permettra en outre de faciliter l'évolution de la stratégie résidentielle des ménages en lien avec la hausse des prix de l'énergie et le vieillissement de la population).
- Renforcer l'offre de logements à proximité des pôles d'emploi pour redonner le choix aux ménages qui le souhaitent de pouvoir vivre à une plus grande proximité de leur lieu de travail.
- **Promouvoir des nouvelles formes d'habiter** permettant de concilier qualité de vie / qualité d'habitat et utilisation économe de l'espace / optimisation du foncier.

4. Développement économique : répondre aux besoins de toutes les activités économiques tout en contribuant à l'équilibre des territoires

Le diagnostic a souligné la diversité des activités économiques de la région grenobloise. Si les activités liées à la recherche et à l'innovation sont fortement valorisées en termes d'image, il ne faut pas oublier l'industrie traditionnelle, l'artisanat, le commerce et les services à la personne, les services aux entreprises, le tourisme, ou l'agriculture. **De ce fait, il s'agira de répondre aux besoins de l'ensemble des filières économiques**. Pour cela, plusieurs enjeux sont à prendre en compte.

4.1. Prévoir environ 700 ha de foncier économique d'ici à l'horizon 2030

La région grenobloise pourrait accueillir environ 100 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030. Si on estime (hypothèse prudente compte tenu du vieillissement de la population) que le taux d'activité restera au niveau actuel, il faudrait créer environ 40 000 emplois d'ici à l'horizon 2030.

Si ces 40 000 emplois se répartissent comme sur la période 1999 / 2006 (50% des nouveaux emplois localisés dans l'agglomération grenobloise) et si la part des emplois accueillis en zone d'activité spécialisée reste constante (1/3 des emplois en zone spécialisée dans l'agglomération grenobloise et 50% dans les autres secteurs), on peut alors estimer que le besoin de zones d'activité économique dédiées sera d'environ 270 ha à l'échelle de l'agglomération grenobloise et de 400 ha pour l'ensemble des autres secteurs du SCoT, soit un besoin total arrondi à environ 700 ha d'ici à 2030 pour l'ensemble de la région grenobloise.

Cette fourchette de 700 ha de besoin d'espace économique dédiés est nettement inférieure au potentiel de foncier économique identifié en première approche, d'après l'analyse des PLU et des zones en cours d'aménagement ou déjà aménagées (900 ha disponibles ou mobilisables).

Par contre, sa répartition territoriale peut apparaître en décalage avec les dynamiques prévisibles (insuffisance dans l'agglomération grenobloise et le sud grenoblois par exemple).

Tableau 1 - Estimation du potentiel foncier à dominante économique en juin 2011

	Foncier actuel inventorié – Juin 2011
	Surfaces aménagées, acquises, classées dans les PLU - hors surfaces
	impactées (zones humides, risques)
Agglomération grenobloise	Environ 125 ha
Grésivaudan	Environ 120 ha
Sud Grenoblois	Environ 6 ha
Voironnais	Environ 310 ha
Bièvre-Valloire	Environ 300 ha
Sud Grésivaudan	Environ 30 ha
Trièves	Environ 12 ha
Total	Environ 900 ha

L'estimation des besoins de foncier économique à l'horizon 2030 est très sensible aux hypothèses de départ. La tertiairisation de l'économie, l'évolution des formes commerciales (moindre succès des zones périphériques à long terme ?), la restructuration – intensification de certains espaces économiques pourraient favoriser une densité d'emplois à l'hectare plus importante dans les zones d'activité. Par ailleurs, si les futures activités tertiaires, commerciales et de service à la personne se localisent plus que maintenant dans les tissus urbains mixtes, il en résulterait une réduction de besoin d'espace en zone d'activité.

Ainsi, si on estime que les zones d'activité pourrait accueillir 30 emplois / ha (au lieu de 25 actuellement) et que seul ¼ des nouveaux emplois de l'agglomération et 1/3 des nouveaux emplois hors agglomération se localiseraient en zone d'activité, le besoin de foncier économique « tomberait » à environ 85 ha pour l'agglomération grenobloise et à 220 ha en dehors de l'agglomération (soit environ 300 ha au total).

Par souci de prudence, on peut cependant valider la fourchette d'un besoin d'environ 700 ha de foncier économique pour faire face aux besoins des 15 à 20 ans qui viennent.

En effet, il est nécessaire de disposer d'une réserve de foncier économique suffisant pour faire face à d'éventuelles demandes d'implantations de très grandes entreprises (comme cela a été le cas avec l'implantation de ST-MICROELECTRONICS à Crolles), mais aussi pour pouvoir répondre à une accélération de la croissance économique ou à une rupture dans la logique de répartition de l'emploi entre tissu urbain mixte et zones d'activité.

Par ailleurs, le renouvellement et l'intensification des zones d'activité économiques et commerciales – de même que les opérations de renouvellement urbain des tissus mixtes – peut nécessiter de relocaliser certaines entreprises consommatrices de place ou génératrices de nuisances.

Enfin, la logistique, les bâtiments et travaux publics, ou certaines activités artisanales ont besoin de foncier économique dédié et peuvent éprouver actuellement des difficultés à en trouver.

4.2. Rééquilibrer la localisation des activités économiques entre les territoires

Les déséquilibres constatés entre la répartition de l'emploi (très concentré sur le territoire de l'agglomération grenobloise et, plus particulièrement, de son cœur) et la localisation des populations et des actifs ayant un emploi (plus dispersée à l'échelle de toute la région grenobloise) incitent à favoriser une localisation des emplois futurs en dehors de l'agglomération.

Comme l'économie ne se « commande » pas, il est difficile de décréter ce rééquilibrage de manière autoritaire. Mais il est possible de le favoriser en jouant sur la répartition du foncier économique.

Par ailleurs, la forte concentration de certaines activités liées à l'économie « présentielle » sur le territoire de l'agglomération grenobloise (qui offre 194 emplois « présentiels » pour 1 000 habitants contre 166 emplois présentiels pour 1 000 habitants à l'échelle de tout le SCoT) laisse apparaître une opportunité de rééquilibrage au profit des autres secteurs du SCoT dans ce champ d'activité.

4.3. Rééquilibrer l'accueil des activités entre zones dédiées et tissus urbains mixtes notamment pour les commerces et les services à la personne.

Beaucoup d'activités liées au tertiaire, au commerce (notamment de grande distribution) et aux services à la personne se localisent sur des zones d'activités ce qui alimente la dépendance automobile et les difficultés d'accès à ces activités pour les personnes non motorisées.

De ce fait, il serait intéressant de favoriser une localisation du développement de ces activités dans les tissus urbains, ce qui permettrait de limiter, par ailleurs, la demande de foncier économique dédié.

4.4. Favoriser le renouvellement, la diversification fonctionnelle et l'intensification urbaine de certaines zones économiques et commerciales qui ont été rattrapées par l'urbanisation.

Les projets de restructuration de sites qui sont principalement occupés par de l'activité (comme la Presqu'Ile Scientifique de Grenoble ou Innovallée à Meylan) ou de zones commerciales (comme le secteur de La Poya à Fontaine, dans le cadre du projet des Portes du Vercors) soulignent le potentiel d'intensification de l'usage de certains sites d'activité pour y accueillir d'autres fonctions urbaines (comme du logement) et augmenter leur capacité d'accueil économique sans consommer de foncier vierge.

4.5. Accompagner le développement des activités économiques en matière d'habitat et de desserte par les modes alternatifs à l'automobile.

Au cours des 30 à 40 dernières années, le développement de l'activité économique s'est fait largement dans des zones d'activité économiques dédiées ou dans des quartiers « périphériques », trop souvent mal desservis par les transports collectifs et difficiles d'accès par les modes actifs. Cette situation alimente la dépendance automobile, fragilise l'accès à l'emploi des personnes non-motorisées, et pèse sur les problèmes de congestion observés dans et aux abords du cœur de l'agglomération grenobloise.

Par ailleurs, le développement de l'emploi – relativement polarisé sur quelques territoires - n'a pas été accompagné par le développement concomitant d'une offre d'habitat adaptée aux besoins et aux capacités financières des actifs. Au contraire, les territoires et les communes qui ont accueilli beaucoup d'habitat ont le plus souvent accueilli peu d'emplois. Ce manque d'articulation entre le fonctionnement des marchés de l'habitat et les dynamiques de développement de l'emploi se combine avec les tensions sur les marchés de l'habitat pour restreindre les possibilités de rapprochement entre domicile et lieu de travail.

4.6. Protéger le foncier agricole et accompagner l'évolution du rôle multiple de l'activité agricole

Le foncier agricole est un facteur de production peu ou pas renouvelable que le SCoT doit conforter pour favoriser la viabilité agricole et faciliter les projets d'investissements, d'installation d'agriculteurs...

4.7. Développer et accompagner l'évolution des activités touristiques

L'économie touristique est présente dans la région grenobloise et ses territoires limitrophes. Trop vite assimilée aux seuls sports d'hiver, l'économie touristique dispose d'un réel potentiel de développement dans l'ensemble des territoires et sous des formes variées (tourisme rural, urbain, patrimonial, d'affaires, sportif, etc.).

Elle doit par ailleurs être accompagnée dans ses évolutions avec l'enjeu particulier de l'adaptation des stations de sport d'hiver face au changement climatique et à la diminution de l'enneigement.

4.8. Favoriser l'équipement des territoires en réseaux de communication numériques

Contrairement à ce que l'image « hi tech » de Grenoble peut donner à penser, de nombreux territoires de la région grenobloise apparaissent comme en retard sur le plan de l'équipement en réseaux de communications numériques (haut débit et très haut débit – fibre optique – mais aussi téléphonie mobile 3G et bientôt 4G).

5. Transports : Réduire la dépendance automobile et les phénomènes de congestion tout en contribuant à l'équilibre des territoires

Le diagnostic a montré que l'accélération des vitesses et des facilités de déplacement permises par la généralisation de l'automobile et l'essor des réseaux (auto)routiers a créé les conditions nécessaires au développement de la périurbanisation et de l'étalement urbain. En retour, le décalage entre la dispersion du développement de l'habitat et la concentration relative du développement des emplois, des commerces et des services induit une croissance très importante du trafic routier. Par ailleurs, la localisation d'une part importante du développement de l'habitat, des emplois, des commerces et des services s'est faite principalement en fonction de l'accessibilité automobile, dans des espaces qu'il est souvent difficile d'atteindre en transports collectifs ou par les modes actifs.

Le diagnostic mais aussi l'expression des acteurs (exemple de la campagne « stop bouchons » portée en 2011 par le monde économique local) soulignent l'ampleur des difficultés de circulation automobile, principalement dans l'agglomération grenobloise et ses abords immédiats, en raison d'une très forte congestion des axes autoroutiers qui résulte, entre autres, de l'accumulation des déséquilibres liés à la périurbanisation.

Le diagnostic a également montré que les politiques et les pratiques de déplacement ont nettement évolué depuis la fin des années 1990 : réduction de l'usage de la voiture, abandon de grands projets routiers

(Rocade Nord de Grenoble notamment), développement des transports collectifs à l'échelle de la région grenobloise (cars express et TER), renforcement des politiques visant à réduire et apaiser le trafic routier dans le cœur de l'agglomération grenobloise et les différents centres urbains.

Le diagnostic a enfin souligné l'importance d'accompagner l'adaptation des individus et des territoires de la région grenobloise à un contexte futur où les coûts d'usage de l'automobile seront très probablement beaucoup plus élevés que maintenant, et où l'état des finances publiques pèsera fortement sur la possibilité de développer les infrastructures et les dessertes

Au regard de ces constats, les questionnements suivants peuvent, entre autres, être mis en exergue :

- Comment le système de déplacement peut contribuer à une organisation plus équilibrée des territoires, notamment en dehors de l'agglomération grenobloise ?
- Quelles alternatives offrir à l'usage de l'automobile, y compris en dehors de l'agglomération grenobloise?
- Comment atténuer les difficultés de circulation dans et aux abords de l'agglomération grenobloise, et la congestion dont souffrent les axes autoroutiers entre Crolles, Voreppe et Vif ?
- Quelle organisation multimodale des déplacements proposer, notamment suite à l'abandon du projet de « Rocade Nord » de Grenoble suite à l'avis défavorable de la commission d'enquête publique au printemps 2010 ?
- Comment réduire les impacts sanitaires liés au trafic, notamment dans le cœur de l'agglomération grenobloise et les vallées adjacentes, plus particulièrement autour des grands axes (autoroutes, rues les plus circulées) ?

Ces questionnements mettent en évidence les enjeux et besoins suivants :

5.1. Réguler et apaiser les vitesses de circulation pour optimiser l'usage des emprises (auto)routières existantes et contribuer à l'équilibre des territoires

Si les difficultés de circulation restent importantes dans le cœur de l'agglomération grenobloise et à ses abords, l'analyse des comptages routiers montre que la progression annuelle du trafic s'est fortement ralentie voire s'est inversée à l'intérieur du cœur de l'agglomération grenobloise et à ses abords. Par ailleurs, la prise en compte des tendances à venir (notamment la hausse du coût de l'énergie) incitent à mettre l'accent sur la recherche d'alternatives à l'usage de l'automobile « en solo ».

De ce fait, pour apporter des solutions à la situation de forte congestion que connaît le cœur de l'agglomération grenobloise tout en s'inscrivant dans le cadre d'une stratégie globale qui cherche à réduire le trafic automobile, il peut être intéressant de rechercher des solutions d'optimisation de l'usage des infrastructures existantes pour contribuer à atténuer les problèmes de congestion.

Parmi ces solutions d'optimisation, on peut notamment mentionner la baisse des vitesses et la gestion dynamique du trafic. Ainsi, « baisser la limite de vitesse n'augmente pas nécessairement la capacité théorique mais permet de limiter / retarder la formation de bouchons en accordéons. Si la capacité théorique des tronçons est globalement supérieure à 4 000 véh/h sur tous les tronçons à 2 voies, aux périodes de pointe, on enregistre une capacité observée de l'ordre de 3 000 à 3 500 véh/h sur les tronçons les plus congestionnés. L'enjeu de la fluidification de la circulation est donc important : elle pourrait

permettre d'améliorer de 30% au maximum la capacité réellement observée sans modification lourde de l'infrastructure¹⁷ »

La baisse des vitesses permet également d'optimiser l'usage des emprises (auto)routières existantes en jouant sur leur conception technique. Les travaux conduits par l'établissement public du SCoT sur la notion de chronoaménagement¹⁸ mais aussi les études du CETE sur l'aménagement de l'autoroute A480¹⁹ dans la traversée de l'agglomération grenobloise ont notamment montré l'influence déterminante de la vitesse de référence souhaitée par le maître d'ouvrages sur la conception technique des infrastructures routières et autoroutières. Une vitesse élevée induit des emprises plus largement dimensionnées alors qu'une vitesse apaisée en permanence (à 70 km/h par exemple) permet de réduire la largeur des voies et bandes de roulement et d'optimiser ainsi l'usage de l'emprise existante.

La baisse des vitesses s'inscrit plus largement en cohérence avec l'enjeu d'une maitrise des distancestemps entre les pôles et les territoires de la région grenobloise afin d'inciter les individus à tendre vers une plus grande proximité par exemple pour les achats, ou encore en matière de choix résidentiel. Elle peut aussi inciter les entreprises du commerce et des services à la personne à se rapprocher de leur clientèle en privilégiant des implantations plus nombreuses mais d'un format plus petit.

5.2. Poursuivre le développement des transports collectifs à l'échelle de la région grenobloise, en mettant notamment l'accent sur les liaisons entre et vers les grands pôles urbains et d'activité de la région grenobloise

Si des progrès majeurs ont été réalisés au cours des années 1990 et 2000, le système de transports collectifs peut encore être développé à l'échelle de la région grenobloise, notamment pour renforcer la desserte des principales polarités et espaces économiques ainsi que des polarités du cœur de l'agglomération grenobloise (le réseau étant encore largement tourné vers la desserte du centre-ville de Grenoble), mais aussi pour améliorer la desserte de certains secteurs en forte croissance démographique (comme la Bièvre-Valloire) ou connaissant de forts échanges avec l'agglomération grenobloise (Sud Grenoblois, Grésivaudan).

Dans ce cadre, les enjeux sont notamment de :

- Préserver les possibilités de développement du réseau ferroviaire : malgré les aménagements en cours (Sillon Alpin Sud) ou envisagés (voie nouvelle du voironnais), le réseau fonctionne et fonctionnera en limite de saturation en raison principalement des limites de capacité du « tronc commun » Grenoble – Moirans. Par ailleurs, le maillage des gares pourrait être développé dans certains secteurs.
- Conforter le développement des lignes de car express notamment en étendant les « voies spécialisées partagées » leur permettant de circuler en quasi-site propre sur les sections les plus chargées des autoroutes et voies rapides.
- Encourager le développement des sites propres « urbains » y compris en dehors de l'agglomération grenobloise tout en prenant en compte les contraintes financières dans leur mise en place.

¹⁷ DIR Centre-Est, Etude préliminaire de la gestion dynamique des VRU de Grenoble, rapport d'étude de phase 1 : analyse et diagnostic général, décembre 2009, p.44.

¹⁸ CERTU / EP SCoT Grenoble / AURG, *chronoaménagement et autoroutes autrement*, éditions du CERTU, Lyon, avril 2009, et travaux des ateliers du Grenelle associant des enseignants et étudiants de l'ENTPE, de l'ENSAG et de l'IUG téléchargeables sur le site de l'EP SCoT.

http://www.region-grenoble.org/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=7

¹⁹ DREAL Rhône-Alpes, projet d'élargissement de l'A480 dans la traversée de l'agglomération grenobloise, dossier de concertation au titre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme, novembre 2011.

5.3. Créer les conditions favorables à un développement de l'usage des modes actifs

15% des déplacements de moins d'1 km et 76% des déplacements de 1 à 3 km se font en voiture ! De ce fait, l'usage des modes actifs (marche, vélo) a d'importantes marges de progression à condition de créer des conditions favorables à leur usage dans les espaces urbains (trottoirs et cheminements piétons, aménagements cyclables, modération de la vitesse des véhicules, etc.).

5.4. Maîtriser l'entrée et la circulation des voitures dans le cœur de l'agglomération grenobloise et les principaux pôles urbains notamment pour accompagner le développement des transports en commun

De nombreuses recherches démontrent que le développement des modes alternatifs à l'automobile (notamment des transports collectifs) doit être accompagné par la mise en place d'actions visant à maîtriser l'usage de la voiture (en jouant notamment sur le stationnement au lieu de travail) pour porter pleinement leurs fruits en termes de report modal.

5.5. Articuler urbanisme et déplacements

Le développement de l'urbanisation s'est largement localisé en dehors ou en périphérie des tissus urbains mixtes, le plus souvent à l'écart des espaces desservis par les principaux axes de transports collectifs. La localisation du développement futur de l'emploi, des commerces, des services et de l'habitat à proximité (piétonne ou cyclable) des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs permettra de créer des conditions plus favorables à l'usage des modes alternatifs à l'automobile tout en favorisant la fréquentation des transports publics.

Au regard de ce constat, mais aussi des difficultés de financement croissantes des projets d'infrastructure et de l'exploitation des dessertes, il convient d'aller vers une organisation territoriale qui soit moins génératrice de trafic automobile en jouant sur trois leviers :

- Une meilleure cohérence entre la localisation de l'habitat, la localisation de l'emploi et la localisation des services
- Une localisation préférentielle du développement urbain dans les espaces bien desservis par les transports collectifs ainsi que dans les espaces qui offrent déjà des services, des commerces, des emplois
- Une organisation urbaine moins dispersée et plus accueillante pour la pratique des modes actifs.

6. Equipements et services : accompagner le développement métropolitain et favoriser l'équilibre des territoires

- 1. Pour les grands équipements, le diagnostic a montré que les opérations de modernisation et de développement des grands équipements ont été achevées récemment ou sont déjà programmées.
- Dans le domaine hospitalier, la transformation / modernisation des équipements est en train de s'achever (CHU de Grenoble), ou est déjà programmée (Centre Hospitalier de Voiron).

- Dans le domaine de la recherche et de l'enseignement supérieur, de nombreuses transformations sont en cours ou sont déjà programmées en lien avec le Plan Campus et l'appui aux pôles de compétitivité économique (MINATEC, CLINATEC, NANOBIO, GREEN-ER, etc.).
- Dans le domaine des grands équipements sportifs, d'importants investissements ont été réalisés dans le courant des années 2000 (exemple du Stade des Alpes).

De ce fait, les principaux besoins (correspondant à des opérations encore à l'étude ou à définir) portent sur la modernisation et le développement des structures d'accueil pour les congrès et manifestations évènementielles.

2. Le diagnostic a également souligné des besoins importants en matière de structure d'accueil des personnes âgées dépendantes et des manques à combler dans certains secteurs.

Les perspectives de progression importante du nombre de personnes de plus de 75 ans à l'horizon 2030 soulignent **l'enjeu de développer des structures d'accueil pour les personnes âgées dépendantes** d'autant plus que l'offre existante (ramenée en nombre de lits pour 1 000 habitants de plus de 75 ans) est nettement inférieure à la moyenne nationale.

La progression du nombre de personnes âgées sera partout importante, y compris (voir surtout) dans les secteurs « périurbains » où la population est actuellement composée d'une forte proportion de familles avec enfants.

Cette question du vieillissement pose également la problématique de l'accès au soin (répartition de l'offre médicale, localisation des professionnels de santé) notamment pour les personnes qui deviennent trop âgées pour conduire.

Au-delà de la problématique du vieillissement, certains territoires de la région grenobloise sont relativement éloignés (plus de 40 minutes de route en heures creuses) d'une maternité ou d'un service d'urgence hospitalier (une grande partie de la Bièvre et du Sud Grésivaudan, la partie sud du Trièves) ce qui peut poser la question de la mise en place d'une offre de proximité (maison médicale avec système de garde 24h/24) pour répondre aux besoins courants.

Le diagnostic de l'organisation du territoire de la région grenobloise a également souligné **certains manques dans le domaine culturel** (cinémas, salles de spectacle) notamment dans la Bièvre et, dans une moindre mesure, dans le Grésivaudan et le Sud Grenoblois.

3. Des enjeux relatifs à la localisation des futurs équipements et de l'offre de soins.

Dans la mesure où elle est maîtrisée par les collectivités, l'offre d'équipement peut être en partie utilisée comme un outil de rééquilibrage et de structuration des territoires. L'enjeu porte notamment sur une localisation des équipements au sein des secteurs en adéquation avec l'armature urbaine du territoire, ainsi que sur la localisation des équipements au sein des communes qui privilégient des sites facilement accessibles par les modes actifs et par les transports collectifs.

conclusion

Conclusion générale du diagnostic et de l'état initial de l'environnement de la région grenobloise

>>>> 6 > Le défi de la mise en œuvre du SCoT, au regard du bilan des démarches précédentes

1. Une planification qui ne parvient pas à enrayer les processus de périurbanisation, d'étalement urbain et de ségrégation socio-spatiale

Le SDAU de 1973, le schéma directeur de 2000 et la plupart des autres documents d'urbanisme (schémas de secteurs, PLU) et de planification (PLH, PDU) font globalement le même diagnostic des problèmes et des enjeux majeurs et énoncent les mêmes priorités, en phase avec les suggestions de la loi :

- La cohésion sociale : c'est un enjeu fondateur qui consiste à réduire les phénomènes de ségrégation sociale et spatiale, entre des territoires toujours plus attractifs et plus chers et des territoires qui a contrario accueillent essentiellement des populations en difficulté. Les objectifs en sont une meilleure répartition de l'offre de logement social, dans la perspective d'éviter la création de quartiers « réservés ».
- L'économie d'espace : c'est une nécessité vitale que d'arrêter l'étalement permanent de la ville sur les espaces naturels et agricoles. L'objectif est désormais de développer « la ville sur la ville », en priorité sur ses espaces les mieux équipés et en améliorant la qualité urbaine.
- L'économie d'énergie : C'est une question de durabilité, qui sera traitée en luttant contre la périurbanisation et l'allongement des déplacements, pour mieux équilibrer les territoires, rapprocher l'habitat de l'emploi en assurant les fonctionnements de proximité.

Pourtant, malgré un affichage constant des mêmes intentions, la ségrégation sociale, l'étalement urbain et la périurbanisation se poursuivent, voire se renforcent, même si le bilan des actions conduites est globalement satisfaisant en ce qui concerne :

- Les avancées en matière d'études intercommunales, une meilleure compréhension et solidarité entre territoires qui se traduisent souvent par des avancées en matière d'intercommunalité.
- La clarification des intentions et des projets portés par les différents territoires.
- La définition collective des espaces naturels et agricoles les plus stratégiques et leur préservation effective (au moins pendant la durée de validité du document).

2. Les raisons probables d'une situation qui ne s'améliore pas

2.1. Des difficultés objectives liées à la réelle complexité et à la difficulté du sujet

La complexité provient de la nécessité de croiser de nombreux thèmes (habitat, économie, déplacement, etc...) qui demandent aux élus porteurs de la démarche de s'approprier des données techniques, au caractère un peu rébarbatif. Elle provient également des mécanismes d'interaction, souvent peu étudiés – comme par exemple la différence de fond entre les phénomènes d'étalement urbain et de périurbanisation même s'ils sont étroitement imbriqués – et peu reconnus par les acteurs eux-mêmes – comme autre exemple, les impacts de l'offre de déplacement et des mécanismes de marché sur l'organisation des territoires.

La difficulté majeure réside dans l'objectif de développement durable lui-même. Les tendances « naturelles » d'évolution des territoires sont le résultat de l'addition des actions individuelles telles que chacun les souhaite pour lui-même. Mettre le développement durable au centre des SCoT consiste donc à proposer de « ramer à contre-courant », ce qui nécessite en permanence de pouvoir se référer à de bonnes raisons de le faire, et donc de pouvoir prendre le temps de maîtriser les données complexes

évoquées ci-dessus. Or, les à deux ou trois années imparties pour élaborer le SCoT peuvent apparaître comme une durée trop limitée pour appréhender cette complexité et ces difficultés.

2.2. La (nécessaire) grande dimension du territoire, du nombre d'acteurs et leur diversité

Les politiques publiques de l'habitat, de l'économie et des déplacements ne peuvent être appréhendées avec pertinence qu'à l'échelle où elles sont vécues par les habitants et traitées par les acteurs économiques : celle des grands bassins de vie. Cela implique de fait un travail entre de nombreuses collectivités (273 communes et 19 EPCI « de projet » dans la région grenobloise en octobre 2011), des territoires urbains et ruraux, et des acteurs aux attentes et aux préoccupations très différentes.

2.3. La loi demande aux communes et EPCI de planifier l'aménagement et le développement durable des territoires sans qu'elles ne disposent de certains leviers fondamentaux qui conditionnent leur évolution

Au travers du SCoT, les EPCI et leurs communes-membres doivent produire une vision globale de l'aménagement et du développement durable de la région grenobloise, qui doit notamment permettre d'atténuer la périurbanisation, l'étalement urbain, l'augmentation du trafic automobile ou les tendances à la spécialisation socio-spatiales.

Pour atteindre ces objectifs, il s'agit de créer les conditions favorables à une évolution des stratégies résidentielles des ménages, des logiques d'implantation des entreprises (plus particulièrement celles qui sont liées aux commerces et aux services à la personne) et des comportements, notamment en matière de mobilité.

Mais dans le même temps, certains leviers fondamentaux qui conditionnent ces stratégies, ces logiques et ces comportements ne sont pas entre les mains des EPCI et de leurs communes-membres. Les grands réseaux routiers et autoroutiers – qui ont rendu possible la périurbanisation – sont entre les mains de l'Etat et de ses concessionnaires autoroutiers ainsi que du Conseil Général. L'offre ferroviaire est organisée par le Conseil Régional et l'offre de cars interurbaine dépend du Conseil Général. Le « prêt à taux zéro », mis en place par l'Etat, a permis à de nombreux ménages modestes de pouvoir s'acheter ou de se faire construire une maison individuelle le plus souvent aux franges de la région grenobloise en raison de leurs faibles moyens financiers, etc.

2.4. Un risque de repli lié aux incertitudes de la mondialisation

En plus de quelques certitudes sur les difficultés à venir (vieillissement, finances publiques, changement climatique, paupérisation relative d'une frange de la population, hausse des prix de l'énergie ...), la mondialisation de la crise financière et économique, de la volatilité des marchés et des entreprises et des délocalisations, peuvent inciter les territoires et les acteurs à un certain repli, chacun cherchant à s'en sortir par lui-même, avec ses propres atouts.

3. Des situations de blocage

3.1. La multiplication des lieux et des instances de décision à l'intérieur d'un même bassin de vie

Cette situation ne facilite pas plus la prise en compte de l'interdépendance que la coordination des points de vue et des intérêts.

La loi demande aux intercommunalités de gérer les politiques publiques (PLH, PDU ...) dans leurs propres périmètres et dans un contexte d'autonomie qui ne favorise guère les cohérences nécessaires.

3.2. Une démarche de planification globale débordée par la prééminence accordée aux décisions locales

En théorie les EPCI et communes qui élaborent un SCoT doivent d'abord définir une stratégie commune, puis concevoir leurs projets en conséquence. En réalité, la plupart des collectivités arrivent, dès l'origine, avec une série de projets qu'elles souhaitent réaliser.

Leur participation aux réflexions est souvent conditionnée par cet objectif principal, limitant d'autant les débats de fond et les possibilités de cohérence.

3.3. Une situation de « concurrence financière objective » entre les intercommunalités

Cette concurrence inéluctable limite leurs possibilités de travailler ensemble à l'échelle du bassin de vie et de s'entendre pour rééquilibrer leurs territoires, notamment en matière d'accueil d'activités économiques.

3.4. Une situation d'indépendance à l'échelle communale

La décentralisation à l'échelle communale des décisions fondamentales pour le développement urbain (l'élaboration des PLU et l'octroi des permis de construire) et l'élection des maires au premier degré, si elles donnent sens à la vie communale, ne facilitent pas la prise de conscience et l'acceptation de devoir articuler les choix de développements locaux à d'autres choix, élaborés collectivement à la grande échelle.

3.5. Une offre de déplacement centrée sur la réduction des temps de parcours

Cette attente « naturelle » d'accroissement des vitesses conditionne les comportements des usagers et des acteurs ; elle contribue en conséquence à perturber l'organisation des territoires (déséquilibres et dépendances) et induit des fonctionnements de plus en plus difficiles et non durables : bouchons, bruit, pollution, effets de serre, etc.

4. Des insuffisances

4.1. Une loi qui identifie bien les problèmes, mais incomplète sur les modalités et les outils

Si la loi indique bien les principaux problèmes et les questions qui doivent être abordés, elle reste plutôt muette sur les feuilles de route possibles et n'offre que très peu d'outils (y compris sur le plan juridique)

pour répondre réellement aux orientations qu'elle définit. Ainsi, la loi demande aux SCoT de fixer des objectifs de construction sans dire explicitement comment on peut les faire respecter.

4.2. Des documents de planification insuffisamment précis et prescriptifs

Malgré l'affichage d'orientations vertueuses et une bonne compréhension de la nécessité de se donner des règles communes pour encadrer (et donc éventuellement « contraindre ») les choix locaux, chacun espère pour lui-même pouvoir y échapper et tous s'accordent sur la nécessité de préserver dans ces documents un maximum de souplesse. Aussi nombre d'acteurs se contentent-ils d'énoncer de simples orientations générales qui ne peuvent suffire à faire évoluer les projets et les pratiques.

4.3. Une implication de la puissance publique et des moyens insuffisants

On peut aujourd'hui constater que ce sont les acteurs du marché qui sont à l'origine de la plupart des opérations d'habitat (à l'exception de quelques villes importantes qui ont la volonté et les moyens d'initier des opérations, souvent sous forme de ZAC). La loi demande aux collectivités locales d'encadrer ce développement urbain à travers l'élaboration de documents d'urbanisme (SCoT et PLU).

Chacun peut aujourd'hui faire le constat que ces modalités de production du cadre de vie et d'implication de la puissance publique ne permettent pas, à elles seules, de répondre à l'ensemble des besoins (crise du logement, doublement des prix fonciers et immobiliers depuis la fin des années 1990), ni de maîtriser les évolutions urbaines (étalement urbain et périurbanisation).

Il faut également constater que la plupart des collectivités locales ne disposent pas de moyens suffisants d'ingénierie pour peser sur les projets qui leur sont proposés et encore moins pour prendre l'initiative des projets que nécessiteraient un développement durable de leurs territoires.

5. Des conséquences sur la nature de l'exercice et du document à produire

5.1. Sur la nature de l'exercice : l'ambition de l'efficacité et la nécessité d'innover

Cette ambition révèle l'importance des enjeux et l'urgence des questions : associées au constat de faible efficacité des documents de planification, elles imposent d'aborder le futur SCoT avec une posture plus décidée.

La longue liste des difficultés, des blocages et des insuffisances doit faire prendre en considération — avec lucidité — l'urgence d'innover. Les démarches antérieures ayant montré leurs limites, il faudra déplacer les lignes pour dépasser ces difficultés, pourtant toutes connues et anciennes, et montrer qu'aujourd'hui l'innovation ne doit plus seulement concerner les questions technologiques, mais aussi les démarches et les organisations humaines, les conditions, les moyens et les outils que l'on se donne pour agir et bien sûr au final, « l'art de l'exécution ».

5.2. Sur la nature du document : un cadre de cohérence pour une organisation durable du territoire et des politiques publiques, ainsi que pour les projets d'aménagement à toutes les échelles

Le document est conçu comme un cadre de cohérence pour une organisation durable du territoire (des politiques publiques) et pour la qualité du cadre de vie (des projets d'aménagement).

Nous avons déjà constaté que les SCoT ne sont pratiquement jamais des outils permettant de fabriquer des projets concrets. Ces projets, qui font tous les jours évoluer nos territoires, résultent des initiatives d'une multitude d'acteurs, dont en premier chef les élus de ces territoires.

Il est aussi facile de constater qu'un SCoT ne peut pas influer fortement sur les évolutions démographiques et économiques d'un grand territoire : personne ne peut décider d'accroître ou de réduire les soldes naturels ou migratoires d'un grand bassin de vie. La plus ou moins grande dynamique et l'attractivité des grands territoires dépendent d'une multitude de facteurs dont seulement un très petit nombre peut être modifié, et encore, souvent très lentement. Aussi les grandes déclarations des SCoT sur le positionnement des grands territoires et leurs évolutions futures sont-elles plutôt des indicateurs de bonnes intentions ou des actions de marketing, mais sans effets sur l'avenir de ces territoires.

5.3. Un potentiel d'efficacité réel à deux niveaux essentiels

Il existe cependant deux sujets essentiels sur lesquels les SCoT pourraient être d'une grande efficacité, y compris pour l'attractivité des territoires.

Il s'agit tout d'abord de l'organisation générale (les équilibres) de ces grands territoires. Si l'on ne peut pas influer sur qui veut venir ou partir, il est par contre tout à fait possible d'influer sur les localisations de ces arrivées (les répartitions). Si les territoires s'entendent et s'organisent à l'échelle du bassin de vie, ils peuvent alors décider ensemble des lieux où ils souhaitent accélérer ou réduire les rythmes du développement local. C'est l'objet des politiques publiques de l'habitat (PLH), des déplacements (PDU), de l'économie et du commerce, si elles sont conduites à l'échelle du bassin de vie. C'est donc l'un des deux chantiers prioritaires du SCoT.

Le second chantier concerne la qualité du cadre de vie. Si les SCoT ne peuvent décider des projets que les acteurs souhaitent conduire, il peuvent par contre — avec les PLU — définir de nombreuses règles d'aménagement pour améliorer la qualité et économiser les espaces, influer sur la nécessaire diversité de leurs fonctions urbaines et sociales et mieux intégrer les contraintes des sites et les enjeux environnementaux.

5.4. Les conditions et les moyens de l'efficacité : un préalable à l'action

Enfin, nous avons pu constater que la plupart des difficultés — autonomie, émiettement institutionnel, concurrence des territoires, inadaptation des conditions et des moyens de maîtrise du développement — est située en dehors du champ strict de l'urbanisme, et donc de l'exercice SCoT.

Ces questions sont pourtant essentielles et expliquent largement la faible efficacité des documents de planification.

La grande mobilisation des territoires suscitée par cette élaboration d'un SCoT devra donc être l'occasion d'aborder ces questions difficiles et d'envisager là aussi des pistes d'innovation. L'absence de réponses pertinentes serait un constat d'échec délicat pour chacun des territoires et leurs populations qui ont contribué avec force motivation et détermination à un travail long et complexe ; il ne saurait donc être suspecté de faible efficacité.