

PARTIE C

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)

Le diagnostic du fonctionnement de la région grenobloise présente six approfondissements thématiques correspondants aux grands champs de politiques publiques sur lequel le SCoT doit proposer des orientations (en plus du champ de l'environnement qui a été détaillé dans l'état initial de l'environnement) : les déplacements, l'économie, l'habitat, le commerce, le tourisme, les nouvelles technologies de l'information et de la communication (réseaux de communication numériques).

>>>> Sommaire

<i>III.1. Transports et déplacements</i>	451
1. Les réseaux de transport dans la région grenobloise.....	452
2. L'enquête ménages déplacements : 5 grands enseignements sur les pratiques de déplacement des résidents de la région grenobloise	468
3. L'importance des trafics routiers et de la congestion dans le cœur de l'agglomération grenobloise.....	486
4. Eléments sur les transports de marchandise et la logistique	495
5. Vers une rupture dans la conception des politiques de déplacement à l'échelle de la région grenobloise ?	499
6. Enjeux et défis pour l'avenir	505
 <i>III.2. Economie</i>	 511
1. La réalité du modèle économique technopolitain de la région grenobloise.....	513
2. Des territoires aux profils économiques contrastés	531
3. Les tendances d'évolution de l'agriculture et de son rôle dans le territoire.....	550
4. Des espaces économiques source de déséquilibres	555
 <i>III.3. Habitat et spécialisations socio-spatiales</i>	 583
1. Des besoins en logements importants alimentés par la dynamique démographique	584
2. Une crise du logement alimentée par un déficit de logements abordables et des prix fonciers et immobiliers élevés	590
3. Un parc de logements qui présente des enjeux importants de requalification et d'amélioration	598
4. Un développement résidentiel qui se diffuse sur l'ensemble de la région grenobloise et qui s'étale.....	603
5. D'importants processus de fragmentation socio-spatiale	621
 <i>III.4. Commerces, activités artisanales et services</i>	 627
Introduction	628
1. Une densité de grandes surfaces importante mais inférieure aux moyennes nationales et régionales.....	629
2. Les (des)équilibres de l'appareil commercial.....	633
3. Une évolution de l'offre commerciale qui tend à conforter les déséquilibres existants	647
4. Répartition de l'offre par secteur d'activité commerciale	653
5. Défis et enjeux pour penser le développement commercial de demain	664
 <i>III.5. Tourisme</i>	 673
1. Le tourisme, une activité économique à part entière.....	674
2. Les atouts touristiques de la région grenobloise et de l'Isère.....	688
3. Enjeux et défis pour l'avenir	691
 <i>III.6. NTIC</i>	 693
Introduction. : la nécessaire intégration des TIC dans le projet.....	694
1. Des niveaux d'équipements inégaux selon les réseaux et les territoires.....	696
2. Les enjeux qui en découlent pour la région grenobloise	706

C3

Diagnostic du fonctionnement
de la région grenobloise (3)

>>>> 1 > Transports et déplacements

1. Les réseaux de transport dans la région grenobloise

1.1. Les axes routiers : un bon maillage du territoire

Dans la région grenobloise, trois acteurs majeurs interviennent dans la gestion et le développement des réseaux routiers structurants :

- **AREA (concessionnaire autoroutier)** pour l'A41 (y compris sa partie gratuite), l'A48 (jusqu'à l'échangeur de Saint-Egrève), A49, A51
- **L'Etat (DIR Centre-Est et DREAL Rhône-Alpes)** pour les voies rapides et autoroutes urbaines de l'agglomération grenobloise (A48 à partir de l'échangeur de Saint-Egrève, A480, RN87 – Rocade Sud, RN481 - ex-A48 entre Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux) ainsi que pour la RN85.
- **Le Conseil Général de l'Isère** qui gère la quasi-totalité des axes intercommunaux non-autoroutiers.

Ces trois réseaux supportent les plus lourdes charges de trafic. Ils sont complétés par **les voiries locales gérées par les communes ou les intercommunalités.**

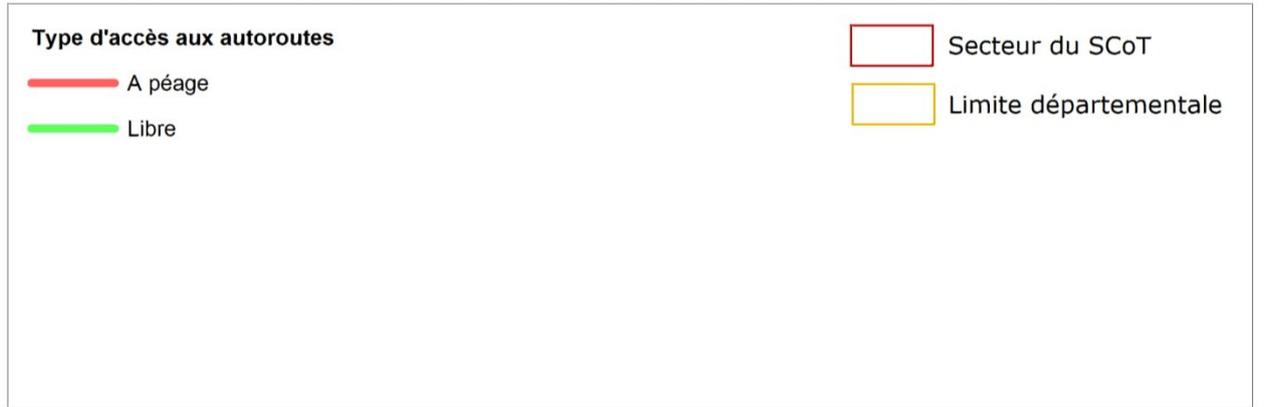
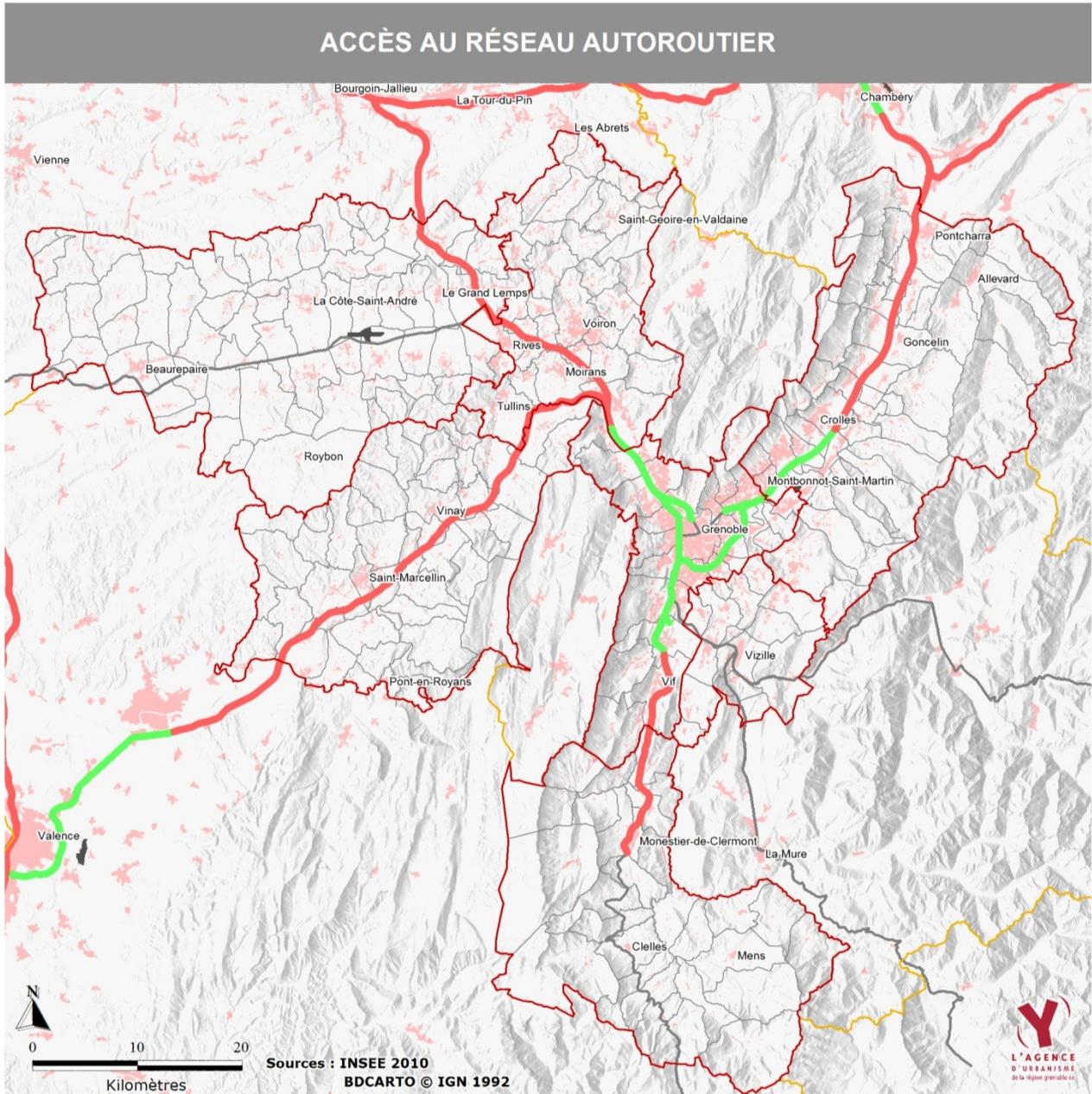
Le système autoroutier dessert tous les secteurs du SCoT et s'organise en étoile autour de Grenoble en direction de Lyon et Valence, de Chambéry et du sud. Il traverse le cœur de l'agglomération grenobloise grâce à l'autoroute A480 et à la Rocade Sud qui assurent la liaison entre les trois branches autoroutières qui convergent vers l'agglomération grenobloise. Il est gratuit dans la traversée de l'agglomération et en dehors jusqu'à Crolles (A41), Vif (A51) et Voreppe (A48).

Conçu initialement pour faciliter les liaisons entre la région grenobloise et l'extérieur, le système autoroutier, joue aussi (voire surtout) un rôle majeur dans les déplacements internes à l'agglomération grenobloise et pour les échanges entre l'agglomération et les autres secteurs de la région grenobloise. Il a notamment rendu possible la périurbanisation de l'habitat en permettant des liaisons rapides vers les pôles d'emplois et le cœur de l'agglomération grenobloise.

De ce fait, les charges de trafic sont très élevées aux abords et à l'intérieur du cœur de l'agglomération grenobloise (avec d'importants problèmes de congestion sur lesquels nous reviendrons), et décroissent fortement lorsqu'on arrive sur les sections payantes.

Les autres routes principales sont gérées par le Conseil Général de l'Isère à l'exception de la RN85. Elles permettent l'accès au réseau autoroutier et assurent l'irrigation des territoires situés à l'écart de ce dernier. On peut notamment citer l'axe de Bièvre, la RD 1085 entre Voreppe et la Bièvre, la RN85 vers Vizille, la Matheysine et Gap, la RD 1091 vers l'Oisans, ou encore la RD 1075 au nord de Voiron et au sud de Monestier de Clermont.

Carte 1 – Le réseau (auto)roumier de la région grenobloise



1.2. Les modes actifs : un contexte plus ou moins favorable selon les territoires

L'usage des modes actifs (marche, vélo) est important pour répondre aux déplacements courts (54% des déplacements des habitants de la grande région grenobloise font moins de 3 km) mais aussi pour assurer les trajets entre les arrêts de transports collectifs et les points de départ ou d'arrivée du déplacement.

L'usage des modes actifs (marche, vélo) dépend beaucoup du contexte territorial. L'enquête ménages déplacement de 2010 souligne ainsi que les résidents de la commune de Grenoble font 42% de leurs déplacements à pied, alors que les résidents de la Bièvre ne font que 18% de leurs déplacements à pied. **L'intensité urbaine crée un contexte très favorable à l'usage des modes actifs** (notion de ville compacte et de ville des courtes distances) en favorisant la proximité des fonctions urbaines, l'animation des rues et la présence d'aménagements des espaces publics.

Au-delà de l'intensité urbaine, l'usage des modes actifs peut être facilité et sécurisé par la présence d'aménagements adaptés de l'espace public et de la voirie : trottoirs suffisamment larges ; traversées piétonnes sécurisées ; pistes ou bandes cyclables ; dispositifs permettant de modérer la vitesse des véhicules notamment en agglomérations ; maillage des itinéraires piétonniers et cyclables permettant des trajets le plus direct possible ; multiplication des points de franchissement des principales coupures (rivières, grandes infrastructures de transport).

Pour ce qui concerne la marche, la généralisation des aménagements (trottoirs et traversées piétonnes) est désormais rendue quasi-obligatoire par la loi de 2005 sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap aux espaces publics, aux réseaux de transports et aux établissements recevant du public.

Ces aménagements sont pour l'essentiel à la charge des communes, même si dans le domaine cyclable, les EPCI peuvent intervenir (exemple de la communauté d'agglomération Grenoble Alpes-Métropole) **de même que le Conseil Général de l'Isère** (exemple des pistes cyclables des berges de l'Isère et du Drac et du développement des vélos- routes).

Leur mise en place soulève plusieurs questions :

- **Le coût**, qui peut être élevé (notamment pour les petites communes ou dans les secteurs d'habitat diffus ou de zones d'activités économiques et commerciales où les aménagements en faveur des modes actifs n'a pas été prévu en amont de l'urbanisation).
- **La redéfinition des priorités dans l'affectation de l'espace public entre les modes de transport** (notamment au détriment de l'automobile et de son stationnement afin de gagner de la place pour élargir les trottoirs ou créer des voies cyclables) **et, plus largement, des logiques d'aménagement de la voirie et des carrefours** (ainsi, les grands ronds-points peuvent être source d'insécurité pour la circulation des piétons et des cyclistes).
- **La coordination avec le gestionnaire de la voie lorsque celle-ci n'est pas de domanialité communale** (routes départementales et nationales, voire autoroutes) ce qui implique des négociations qui peuvent être complexes sur le financement et sur la définition des aménagements à réaliser (avec des objectifs qui peuvent être contradictoires entre l'objectif de fluidité d'écoulement du trafic automobile et l'objectif de facilitation des déplacements piétonniers ou cyclables).

De manière un peu caricaturale, on peut dire que les aménagements en faveur des piétons et, dans une moindre mesure, des cyclistes sont globalement présents dans la plupart des centres-villes et des centres bourgs de la région grenobloise, ainsi que dans certains quartiers des communes du cœur de l'agglomération grenobloise.

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

Par contre, dans de nombreuses communes périurbaines et rurales, dans de nombreux secteurs d'habitat diffus, dans de nombreuses zones d'activités économiques et commerciales, dans certains quartiers des communes du cœur de l'agglomération grenobloise ... les trottoirs et cheminements piétonniers et cyclables sont souvent absents, ou trop étroits, ou discontinus et les voies peuvent être en cul de sac ou mal connectées les unes aux autres ce qui implique de nombreux détours.

Par ailleurs, certains axes routiers à forte circulation fonctionnent comme des coupures en raison de leur largeur, de leur trafic, ou de la vitesse élevée des véhicules combinée à un manque de traversée piétonne.

Enfin, le franchissement des grandes infrastructures (autoroutes, voies ferrées) et des cours d'eau n'est pas toujours assurée dans de bonnes conditions de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes, y compris dans le cœur de l'agglomération grenobloise.

Cette situation se combine avec la dispersion du développement de l'habitat, de l'activité économique (zones d'activité), **du commerce** (supermarchés, hypermarchés et zones commerciales en entrée de ville), **des équipements publics** (collèges ou écoles) ... **en dehors des centres villes**, y compris dans les bourgs et les petites villes.

Cette dispersion pénalise fortement l'usage des modes actifs : les distances s'allongent car l'habitat, l'emploi, les équipements, le commerce ... s'éloignent les unes des autres, et les conditions de déplacement se dégradent car ces fonctions s'implantent souvent dans des secteurs où il est difficile voire dangereux (faute d'aménagement) de se rendre à pied ou en vélo.

1.3. Les réseaux de transports collectifs : une offre principalement structurée autour de l'accès au cœur de l'agglomération centrale

Dans la région grenobloise, l'offre de transports collectifs se structure en 2011 autour de 5 réseaux : trois réseaux urbains, le réseau de car interurbain Transisère, et le réseau régional (ferroviaire) TER.

Les réseaux urbains bénéficient des recettes du versement transport (taxe prélevée sur la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés). Ils assurent les dessertes à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains.

- **Le réseau urbain de l'agglomération grenobloise** assure les dessertes internes au territoire de la Communauté d'agglomération de Grenoble – Alpes – Métropole sous la marque commerciale « TAG » (transport de l'agglomération grenobloise). Il est organisé depuis 1973 par le SMTC (syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise) qui associe la Communauté d'agglomération Grenoble – Alpes – Métropole et le Conseil Général de l'Isère.
- **Le réseau urbain du Pays voironnais** assure les dessertes internes au territoire de la communauté d'agglomération du pays voironnais. Il est organisé depuis 2000 par cette dernière.
- **Le réseau urbain du Pays du Grésivaudan** assure les dessertes internes au territoire de la Communauté de communes Le Grésivaudan. Il est organisé depuis 2009 par cette dernière.

Le réseau Transisère et le réseau TER ne bénéficient pas des recettes du versement transport. Ils assurent les liaisons entre les périmètres de transport urbain et peuvent jouer dans certains cas un rôle dans les dessertes internes aux périmètres de transport urbain.

- **Le réseau d'autocars Transisère** est organisé par le Conseil général de l'Isère à l'échelle de tout le département de l'Isère.
- **Le réseau TER** (trains complétés dans certains cas par des autocars) est organisé par le Conseil régional Rhône-Alpes.

Au regard de la diversité des territoires de la région grenobloise, les réseaux de transports collectifs assurent six grands types de desserte.

- **Les dessertes « en milieu urbain dense »** (Grenoble et sa proche banlieue, Voiron) assurent des déplacements internes aux territoires qui offrent une forte concentration de population et d'emplois.
- **Les dessertes « périurbaines »** relient les grands pôles urbains aux communes proches, dans lesquelles l'urbanisation, plus dispersée, est moins dense (voire peu dense).
- **Les dessertes « interurbaines à longue distance / métropolitaines »** assurent les principales liaisons entre et vers les grands pôles d'emplois, de commerces, de services ou d'équipements qui structurent la région grenobloise (à commencer par Grenoble et le cœur de l'agglomération grenobloise). Leur offre est souvent ciblée vers la clientèle domicile / travail et domicile / études supérieures, avec un objectif de desserte rapide (avec un nombre limité d'arrêt) sur des distances longues (le plus souvent supérieures à 15/20 km) ;
- **Les dessertes « interurbaines de proximité entre des petites villes qui fonctionnent en réseau »** sont internes à un bassin de vie structuré autour de plusieurs petites villes proches, aux fonctions souvent complémentaires (exemple du Grésivaudan).
- **Les dessertes « périurbaines ou interurbaines de rabattement »** assurent localement le rabattement des usagers vers une autre ligne de transports collectifs.
- **Les dessertes « de service public »** : contrairement aux quatre premiers types de desserte qui visent à capter une clientèle large, ces liaisons sont destinées à garantir une offre minimale ciblée vers certaines catégories de populations « captives » des transports collectifs (scolaires, personnes âgées particulièrement), notamment en milieu rural ou dans les espaces périurbains à faible densité de population.
- **Des dessertes « de loisirs »**, au fonctionnement souvent saisonnier, destinées à permettre l'accès aux principaux sites touristiques ou de loisirs (stations de ski par exemple).

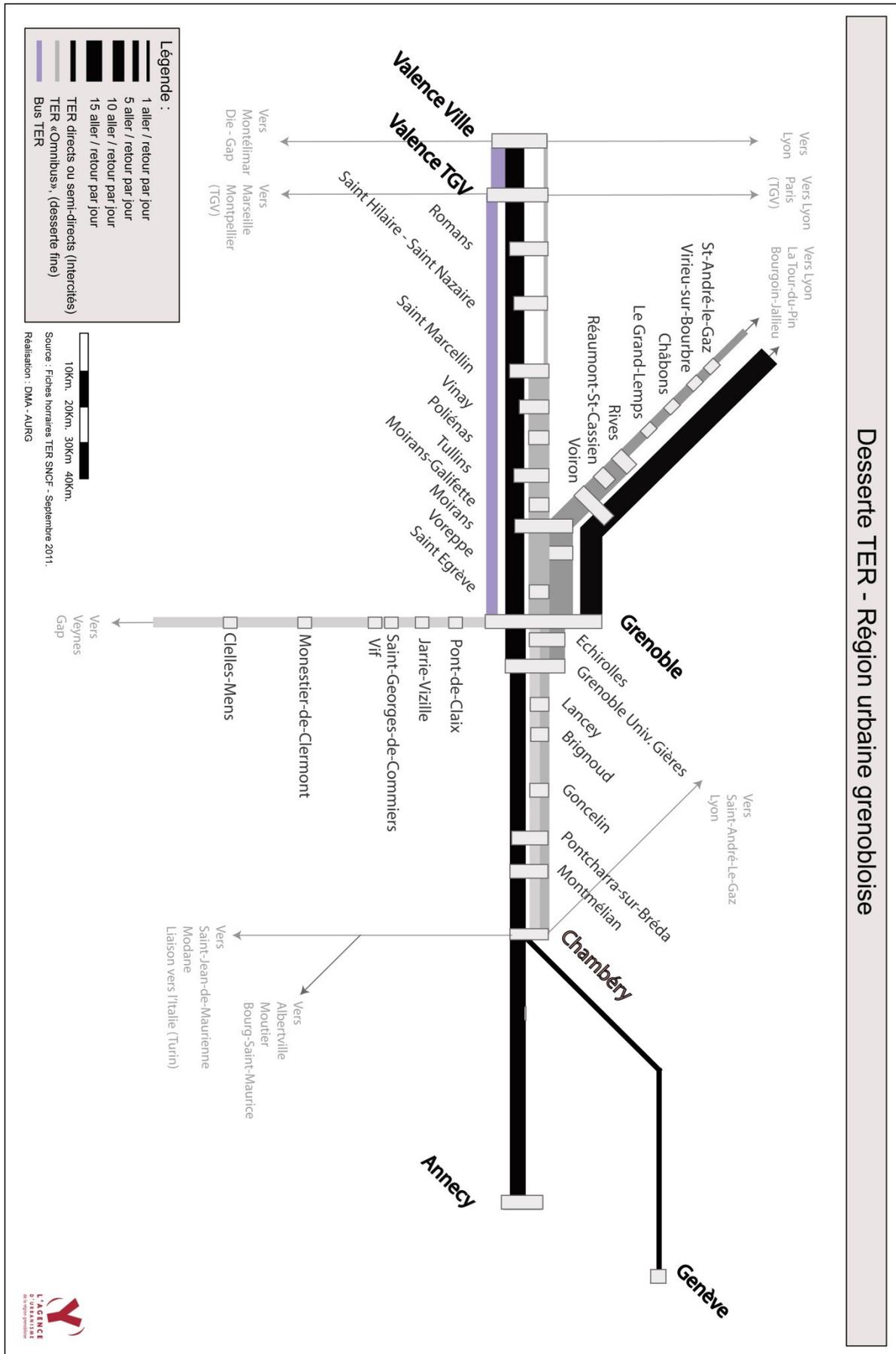
Compte tenu là encore de la diversité des territoires de la région grenobloise, il est difficile d'associer spécifiquement un type de desserte à un réseau, à l'exception du train (TER) et de certaines lignes TRANSISERE qui sont clairement centrées sur les dessertes « interurbaines à longue distance ».

1.3.1. Le réseau TER

Ce réseau est positionné sur les dessertes interurbaines métropolitaines / à longue distance notamment en direction de Grenoble. L'offre s'organise autour de trois types de services :

- **Des services « intercités »** qui relient Grenoble aux grandes villes voisines (Lyon, Bourgoin, Valence, Chambéry, Annecy, Genève) avec peu ou pas d'arrêts intermédiaires (dans la région grenobloise, seules les gares de Grenoble, Grenoble Université Gières, Voiron, Saint-Marcellin et Pontcharra sont desservies par les TER Intercités).
- **Des services de « maillage régional »** qui assurent une fonction comparable aux services « intercités » tout en assurant plus d'arrêts intermédiaires (Vinay, Tullins et Saint-Hilaire-du-Rosier sont ainsi desservies par les TER de maillage régional Valence – Grenoble – Chambéry)
- **Des services « périurbains »**, qui assurent les liaisons vers le cœur de l'agglomération grenobloise (gares de Grenoble, Echirolles et Grenoble Université Gières) en desservant systématiquement (presque) toutes les gares depuis Saint-Marcellin, Chambéry et Rives (certains services périurbains étant prolongés aux heures de pointe vers Saint-André-le-Gaz ou Lyon Perrache).

Figure 1 - L'offre TER dans la région grenobloise en 2011



La desserte TER de l'agglomération grenobloise s'est fortement améliorée au cours des 10 dernières années. On dénombre en septembre 2011 :

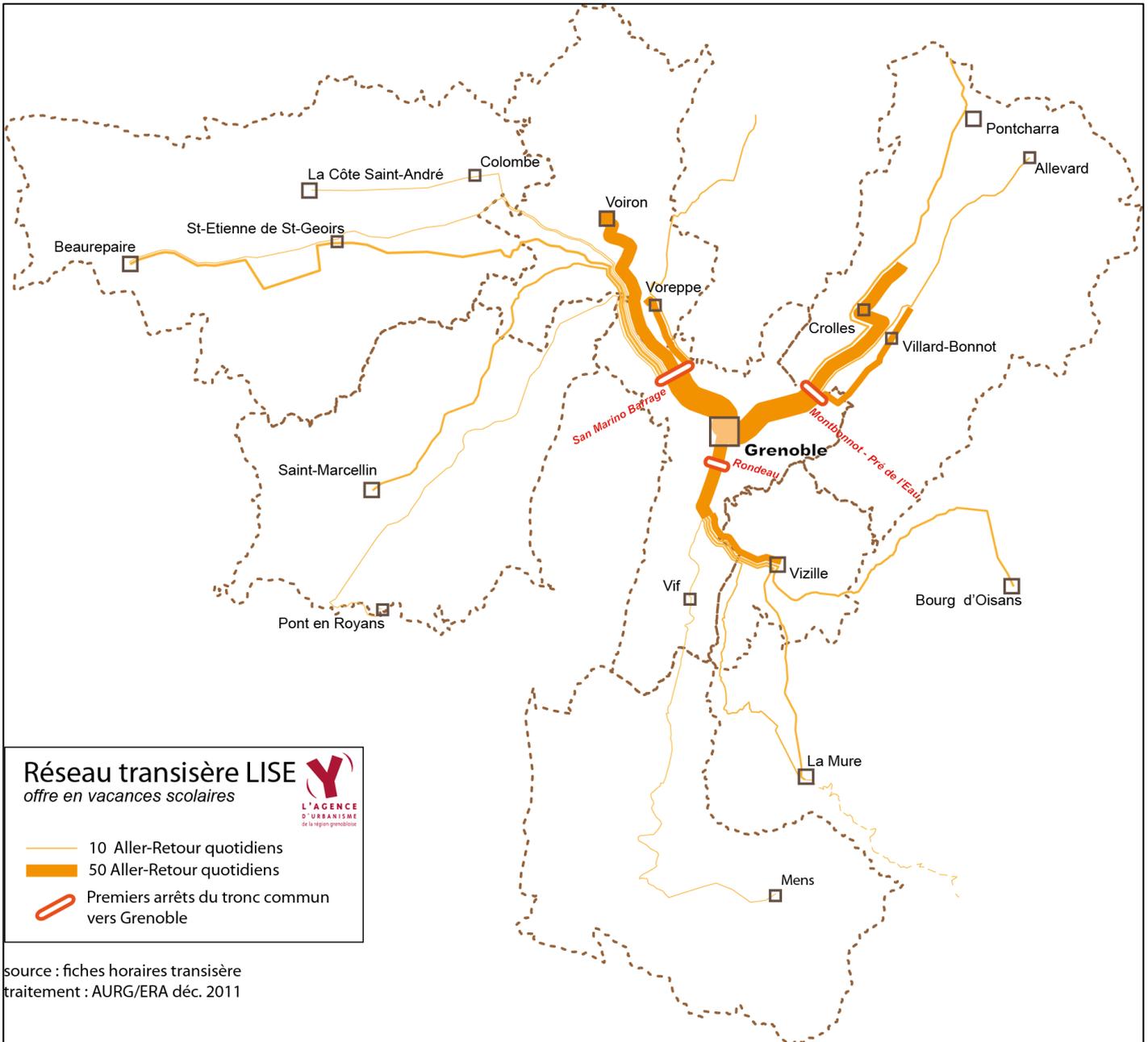
- 1 TER « Intercités » ou « Maillage Régional » par heure et par sens entre Valence, Saint-Marcellin, Grenoble et Chambéry (complété à certaines heures par des renforts par autocar direct entre Grenoble et Valence TGV) ;
- Entre 2 TER Intercités par heure et par sens entre Grenoble et Lyon (avec certains services sans arrêt intermédiaire)
- Entre 1 et 3 TER « périurbains » par heure et par sens entre Rives et Grenoble
- Entre 1 et 2 TER « périurbains » par heure et par sens entre Saint-Marcellin et Grenoble
- Entre 1 et 2 TER « périurbains » par heure et par sens entre Grenoble et Chambéry
- 10 TER / jour / sens entre Grenoble et Clelles-Mens (dont 1 assuré par bus) ; 6 trains étant prolongés vers Veynes-Dévoluy et/ou Gap.

1.3.2. Le réseau Transisère

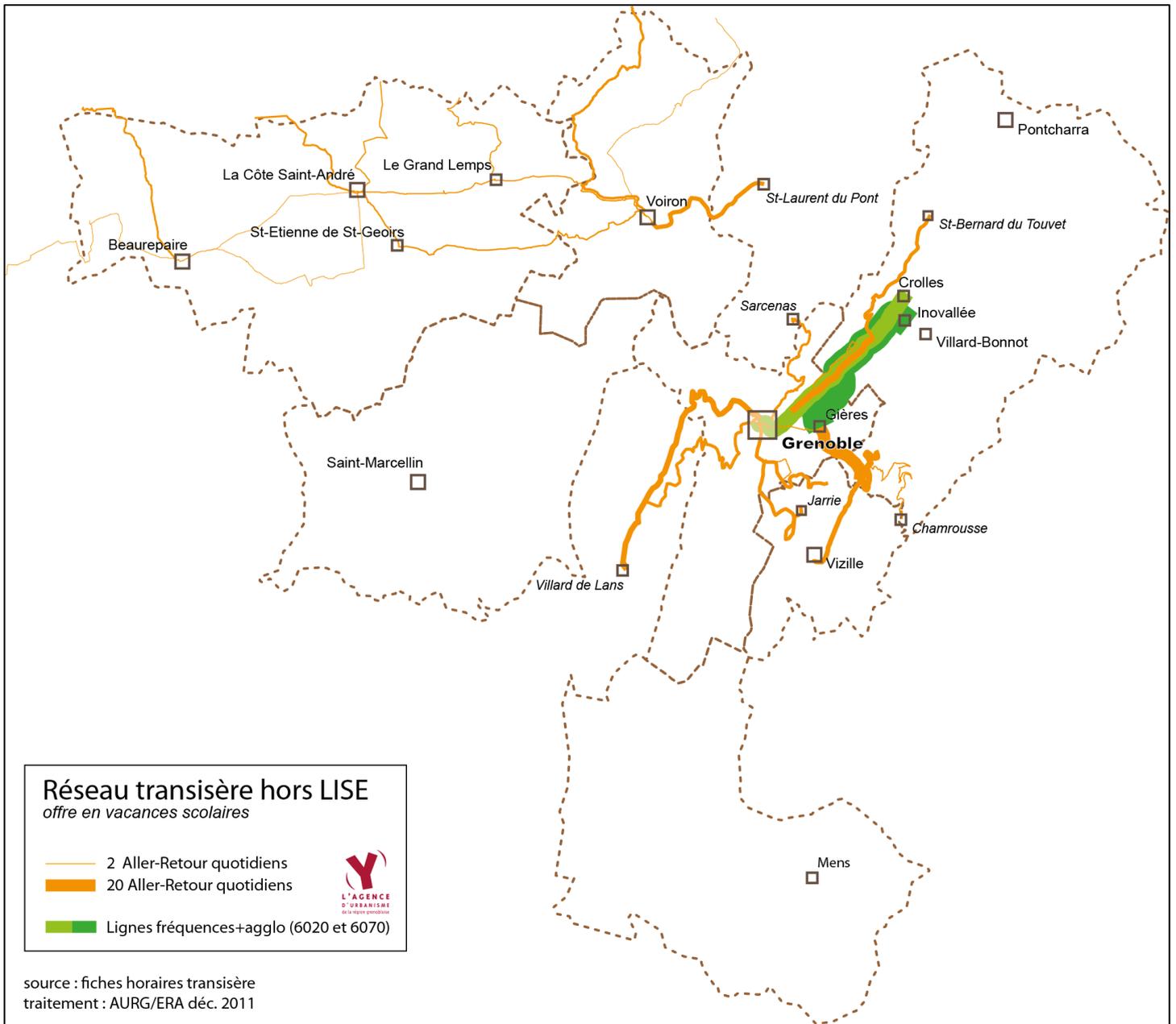
Ce réseau est principalement tourné vers les dessertes interurbaines métropolitaines / à longue distance ainsi que vers les dessertes périurbaines notamment autour de Grenoble. Il assure également des **dessertes de loisirs** (stations de ski notamment) et des **dessertes de service public** (à vocation principalement scolaire). Il est peu tourné vers les dessertes de rabattement : ainsi, le réseau TRANSISERE n'offre presque aucune desserte en rabattement sur les gares (en dehors de la gare de Grenoble).

Il faut par ailleurs souligner que **sur de nombreuses lignes, la disparité d'offre entre les périodes scolaires et les périodes de vacance est importante**. Les indicateurs d'offre (nombre d'aller / retour / jour ou fréquences de passage) indiqués ci-après sont calculés en période de vacances scolaires d'hiver. Pendant les vacances d'été, la desserte est souvent plus faible et certaines lignes n'offrent aucun service.

Carte 2 – Le réseau TRANSISÈRE dans la région grenobloise – Lignes intégrées dans le système LISE (Lignes Isère Express)



Carte 3 – Le réseau TRANSISERE dans la région grenobloise – Lignes périurbaines de l'agglomération grenobloise et autres lignes non intégrées dans le système LISE



1.3.2.1. Dessertes interurbaines métropolitaines / à longue distance

Les dessertes interurbaines métropolitaines / à longue distance sont assurées en premier lieu par trois lignes express à haute fréquence qui circulent sur autoroute :

- **Express 1 : Voiron – Saint-Egrève (échangeur) - Grenoble (CEA –Gare – Chavant) – Montbonnot (échangeur A41) – Bernin - Crolles - Lumbin (express 1) :** un car toutes les 5 à 10 minutes en pointe, un car toutes les 30 minutes en creux.
- **Express 2 : Voreppe – Saint-Egrève (échangeur) - Grenoble (CEA –Gare – Chavant) – Vizille :** un car toutes les 15 à 20 minutes en pointe, un car toutes les heures en creux.
- **Express 3 : Grenoble (Gare – Chavant) – Montbonnot (échangeur A41) - Domène – Villard Bonnot - Champ-Près-Frogès :** un car toutes les 15 à 30 minutes en pointe, un car toutes les heures en creux.

La desserte est complétée par les 11 autres lignes intégrées dans le système LISE (Lignes Isère Express). Elles assurent des liaisons à plus longue distance tout en empruntant un « tronçon commun » avec les lignes express dans Grenoble et pour sortir de Grenoble.

- **3 lignes desservent la Bièvre :** 3A/R/jour Grenoble – Rives (échangeur) - Le Grand Lemps - La Côte Saint-André ; 3 A/R/jour Grenoble - Rives (échangeur) - Beaurepaire par la RD119 (axe de Bièvre) ; 5 A/R/jour Grenoble – Moirans – Renage - Izeaux – Saint-Etienne de Saint-Geoirs dont 4 sont prolongés vers Saint-Siméon de Bressieux, Viriville et Beaurepaire
- **2 lignes desservent le Sud Grésivaudan :** 8 A/R/jour Grenoble - Moirans – Tullins – Vinay – Saint-Marcellin ; 2A/R jour Grenoble – St Egrève (échangeur) – Veurey – Saint Gervais dont un est prolongé jusqu'à Pont-en-Royans.
- **1 ligne dessert la Chartreuse :** 6 A/R/jour Grenoble – Voreppe – Saint-Julien de Raz – Saint-Pierre de Chartreuse
- **2 lignes desservent le Grésivaudan :** 6 A/R/jour Grenoble – Tencin – Goncelin – Allevard ; 9 A/R/jour Grenoble – Bernin – Crolles – La Terrasse – Le Touvet – Barreaux (Pont de la Gache) dont 5 sont terminus Pontcharra et 4 terminus Chambéry (via Chapareillan).
- **1 ligne dessert le Trièves :** 3 A/R/jour Grenoble – Vif – Monestier de Clermont dont 2 sont prolongés jusqu'à Clelles et Mens
- **2 lignes desservent le Sud Grenoblois et la Matheysine :** 5 A/R/jour Grenoble – Jarrie – Champ sur Drac – Saint-Georges-de-Commiers – La Motte d'Aveillans – La Mure ; 8 A/R jour Grenoble – Vizille – Laffrey – La Mure dont 2 sont prolongés jusqu'à Corps et 2 sont prolongés jusqu'à Corps et Gap.
- **1 ligne dessert le Sud Grenoblois et l'Oisans :** 8 A/R jour Grenoble – Vizille – Séchillienne – Bourg d'Oisans

Par ailleurs, 5 lignes interurbaines à longue distance relient Voiron aux territoires voisins :

- **2 lignes desservent la Bièvre :** 3A/R jour Voiron – Rives – Saint-Etienne de Saint-Geoirs – La Côte Saint-André ; et 2 A/R jour Voiron – Apprieu – Le Grand Lemps – La Côte Saint-André.
- **1 ligne dessert la Chartreuse :** 7 A/R jour Voiron – Saint-Etienne-de-Crossey – Saint-Laurent-du-Pont dont 1 est prolongé jusqu'aux Echelles et 4 sont prolongés jusqu'aux Echelles et Chambéry
- **2 lignes desservent la partie nord du voironnais :** 1 A/R jour Voiron – Chirens – Saint-Geoire en Valdaine – Pont-de-Beauvoisin ; 5 A/R jour Voiron – Apprieu – Charavines – Paladru – Les Abrets

Enfin, quelques lignes relient la Bièvre, le nord du Voironnais et le Grésivaudan aux territoires extérieurs à la région grenobloise : 2 A/R jour entre Bourgoin, Châbons et Le Grand Lemps ; 3 A/R jour entre Vienne et La Côte Saint-André ; 3 A/R jour entre Vienne et Beaurepaire ; 1A/R jour entre Beaurepaire et Roussillon ; 3 A/R jour entre Pontcharra et Chambéry.

1.3.2.1. Dessertes périurbaines autour de l'agglomération grenobloise

Si les lignes express assurent en partie une fonction de desserte périurbaine directe / rapide (notamment les lignes « express 2 » Voreppe – Grenoble – Vizille » et « express 3 » Grenoble – Champ-Près-Frogès), le réseau TRANSISERE propose également des lignes périurbaines ayant une vocation de cabotage pour assurer des liaisons entre l'agglomération grenobloise et les communes limitrophes.

- **Entre l'agglomération grenobloise et le Grésivaudan, deux lignes offrent un haut niveau de fréquence :** on dénombre un car toutes les 20 à 30 minutes sur la ligne 6020 entre Grenoble – Meylan - Montbonnot - Crolles par la RD 1090 (26 A/R jour) ; et un car toutes les 10 à 30 minutes sur la ligne 6070 Crolles (centre et zone industrielle) - Montbonnot et Meylan (Innovallée) - Campus Universitaire - Gières Gare (46 A/R jour). Ces lignes circulent en tronç commun sur la RD 1090 entre Crolles et Montbonnot.

L'offre est complétée par 6 A/R jour entre La Tronche (Grand Sablon) et Saint-Hilaire-du-Touvet ; 5 A/R jour entre La Tronche (Grand Sablon) ; 2 A/R jour Saint-Ismier – Biviers – Meylan ; 14 A/R jour Gières – Saint-Martin-d'Uriage (dont 2 sont prolongés jusqu'à Chamrousse et amorcés à Grenoble).

- **Entre l'agglomération grenobloise et le sud grenoblois,** on dénombre 6 A/R jour Grenoble – Echirolles – Champagnier – Jarrie ; 7 A/R jour Grenoble – Eybens – Brié-et-Angonnes – Herbeys ; 3 A/R jour Grenoble – Bresson ; et 6 A/R jour Vizille – Vaulnaveys-le-bas – Vaulnaveys-le-haut – Gières.
- **Entre l'agglomération grenobloise et la Chartreuse,** on dénombre 4 A/R jour vers Le Sappey dont 3 sont prolongés jusqu'à Sarcenas (Col de Porte)
- **Entre l'agglomération grenobloise et le Vercors,** on dénombre 9 A/R jour Grenoble – Lans-en-Vercors – Villard-de-Lans par Sassenage et 5 A/R jour Grenoble – Saint-Nizier-du-Moucherotte - Lans-en-Vercors (dont un est prolongé jusqu'à Villard-de-Lans).

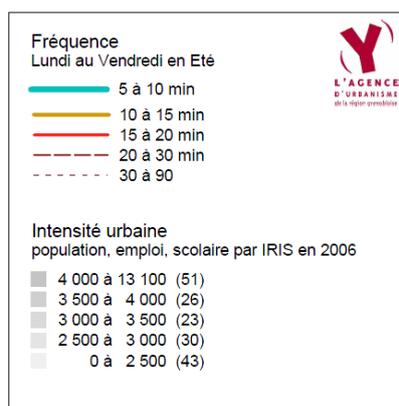
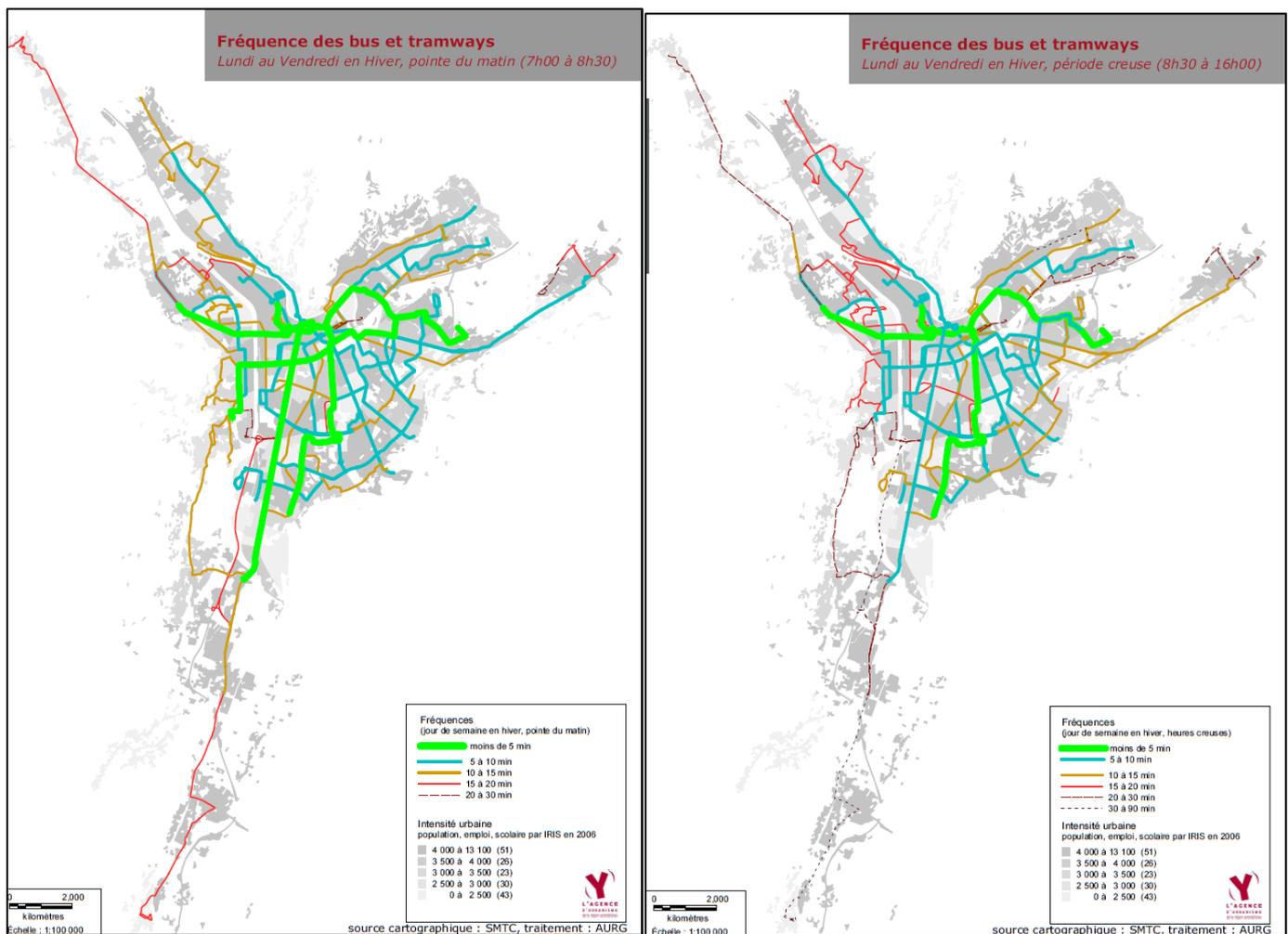
1.3.3 Le réseau de transport collectif urbain de l'agglomération grenobloise

Ce réseau existe depuis la fin du XIXème siècle. Sa gestion « moderne » (par le SMTC : syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise) date de 1973. Ce réseau assure à la fois des dessertes en milieu urbain dense ; des dessertes périurbaines ; ainsi que des dessertes de service public.

Il se structure autour de :

- **4 lignes de tramway et de 14 lignes de bus internes au cœur de l'agglomération grenobloise** (qui offrent presque toutes une fréquence élevée - au-moins un bus tous les quarts d'heure en période creuse et, sur certaines lignes, au-moins un bus toutes les 8 à 10 minutes).
- **3 lignes à vocation périurbaines** (liaisons Grenoble - Domène toutes les 8 à 10 minutes en heure de pointe, 10 à 12 minutes en période creuse ; liaison Fontaine (terminus du tramway A) - Veurey-Voroize toutes les 15 à 20 minutes en période de pointe, toutes les 30 à 35 minutes en période creuse ; ligne express Grenoble - Varcès - Vif toutes les 10 à 15 minutes en pointe, toutes les demi-heures en creux)

Carte 4 – L'offre sur le réseau de transports urbains de l'agglomération grenobloise



- **18 lignes à vocation locale** (dont 9 services à la demande et 5 navettes) desservent essentiellement des secteurs à (très) faible densité de population en rabattement sur des lignes plus importantes.
- **4 lignes et une navette de soirée** qui circulent uniquement du jeudi au samedi et complètent l'offre des lignes de tramway A, B et C qui circulent tous les jours en soirée.

L'offre du réseau TAG est globalement très bonne, notamment pour les déplacements en direction du centre-ville élargi de Grenoble et du campus universitaire. Par contre, la desserte des principales concentrations d'emploi et d'activité situées en dehors de ces espaces est moins performante notamment sur les liaisons de rocade (de périphérie à périphérie). Par ailleurs, la desserte de certaines petites

communes périurbaines ou de certains secteurs d'habitat situés en dehors du cœur de l'agglomération est plus faible (ce qui se justifie le plus souvent au regard de leur faible densité).

1.3.4. Le réseau de transport collectif urbain du Pays Voironnais

Ce réseau date d'un peu plus de 10 ans (2000). Il est positionné principalement sur deux créneaux : les dessertes « urbaines » (à l'intérieur du pôle Voiron / Coublevie) et **les dessertes « de service public »** pour les liaisons entre Voiron et les (petites) communes du Pays Voironnais. Dans une moindre mesure, il assure des dessertes de rabattement pour connecter le pôle d'emploi de Centr'Alp' à la gare de Moirans et à la ligne Express TRANSISERE Voiron - Grenoble - Crolles ; et des liaisons interurbaines de proximité pour connecter Voiron à Voreppe, Moirans et Tullins.

Même si les lignes départementales TRANSISERE complètent l'offre (notamment pour la desserte de la partie nord du voironnais), **la desserte interurbaine du Pays Voironnais présente des niveaux de fréquence faible** (souvent inférieurs à 5 allers / retours / jour) **et, une forte disparité d'offre entre les jours scolaires et les périodes de vacances d'hiver ou d'été.**

Les indicateurs d'offre (nombre d'aller / retour / jour ou fréquences de passage) indiqués ci-après sont calculés en période de vacances scolaires d'hiver. Pendant les vacances d'été, la desserte est souvent plus faible et certaines lignes n'offrent aucun service

Le réseau du voironnais se structure autour de :

- **Trois lignes urbaines internes au pôle Voiron - Coublevie, qui proposent un niveau d'offre intéressant pour un pôle urbain de moins de 25 000 habitants** (environ 50 allers / retours / jour sur chacune des trois lignes soit une fréquence d'environ 20 minutes toute la journée pour la ligne 1 et une fréquence d'environ 15 minutes en pointe et de 30 minutes en creux pour les lignes 2 et 3).
- **Une ligne urbaine interne à la commune de Rives**, avec 8 allers / retours par jour.
- **15 lignes « interurbaines », qui assurent principalement des liaisons entre Voiron et les autres communes du voironnais.** Plus précisément, **9 lignes ne circulent qu'en période scolaire ou certains jours de la semaine et 6 lignes offrent au-moins un aller/retour par jour tout au long de l'année.** Parmi ces dernières, **4 ont une offre supérieure à 5 A/R jour** (hors période scolaire) : desserte du pôle d'activité de Centr'Alp à partir de la gare de Moirans (7 A/R jour) et à partir de La Buisse, en correspondance avec la ligne TRANSISERE Express 1 (14 A/R /jour) ; liaison Voiron, Moirans et Tullins (8 A/R /jour hors période scolaire) ; liaison Voiron - Voreppe (14 A/R).
- **7 services de transport à la demande.**

1.3.5 Le réseau de transport collectif urbain de la Communauté de communes Le Grésivaudan

Ce réseau récent (2009) est principalement positionné sur quatre créneaux : **les dessertes périurbaines ou interurbaines de rabattement vers les gares et les lignes express TRANSISERE** ; **les dessertes interurbaines de proximité entre les petites villes de la vallée du Grésivaudan** ; **les dessertes de service public** ; et **les dessertes de loisirs**.

Les lignes offrent généralement un bon niveau de fréquence (souvent compris entre 15 et 20 allers/retours par jour) **et présentent très peu de disparités d'offre entre les périodes scolaires et les périodes de vacances** d'hiver ou d'été.

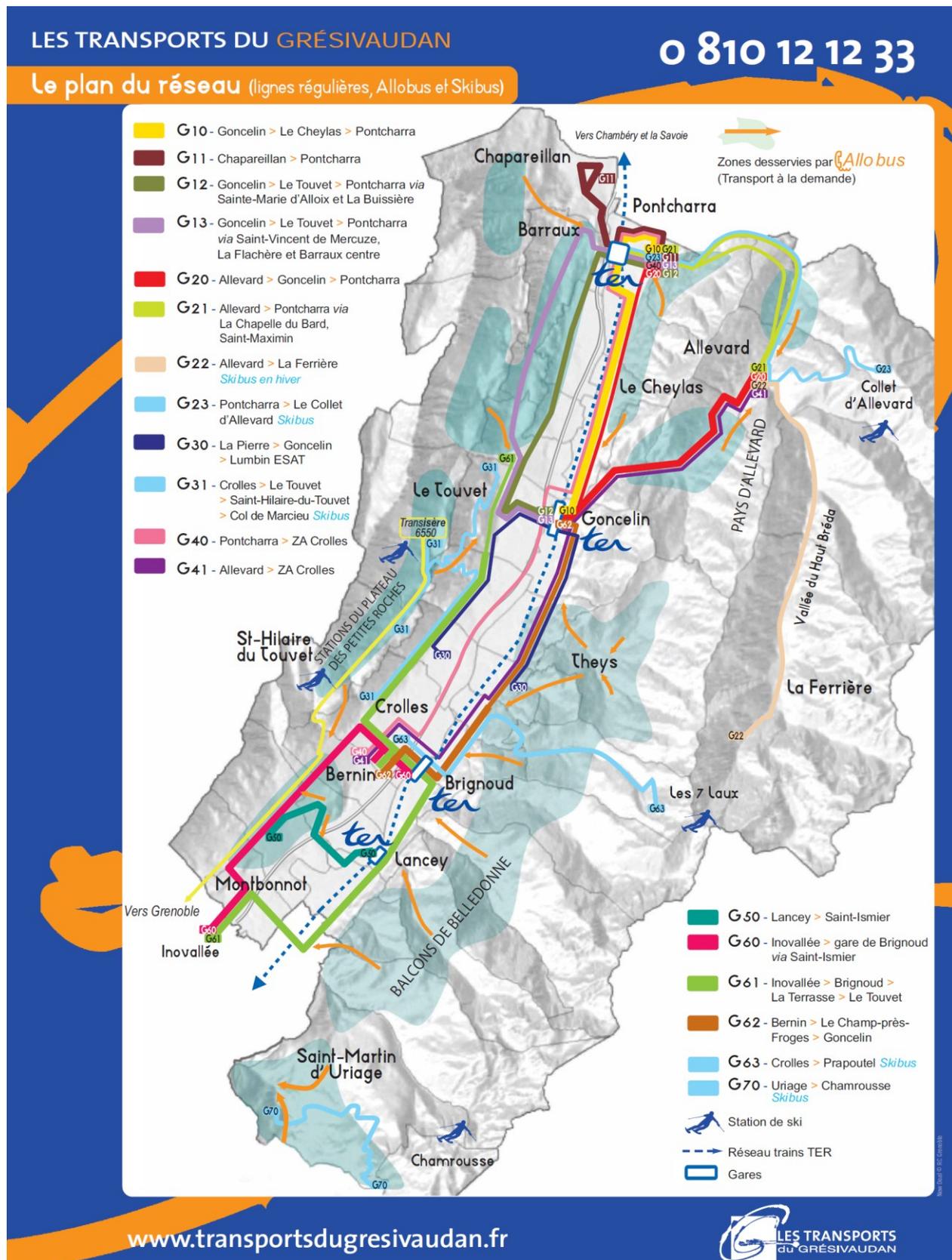
Le réseau s'organise autour de **14 lignes régulières** complétées par **20 lignes de transport à la demande** (desservant notamment les communes des Balcons de Belledonne et les communes des Balcons de Chartreuse) et par des **lignes saisonnières** vers les stations de ski (« skibus ») et vers les espaces de nature et les bases nautiques (« estibus »).

Le réseau du Grésivaudan fonctionne en complémentarité étroite avec le réseau TRANSISERE : ce dernier offre en effet une desserte importante entre Lumbin, Crolles, Bernin, Saint-Ismier et Montbonnot (lignes 6020, 6070 et express1) ainsi qu'entre Montbonnot, Le Versoud, Villard-Bonnot et Champ-Près-Frogès (ligne express 3) ; ainsi que des liaisons vers Le Plateau des Petites Roches ; Goncelin et Allevard ; Saint-Martin d'Uriage ; ou encore La Terrasse, Barreaux et Chapareillan.

Les dessertes du réseau du Grésivaudan sont notamment centrées sur les principales zones d'activité du territoire (avec notamment des services de nuit pour les travailleurs postés de certaines usines) ; **sur les correspondances vers les gares TER** (Lancey, Brignoud, Goncelin et Pontcharra) ; **et sur les liaisons entre les deux rives de l'Isère** ; ainsi que la desserte des secteurs de la vallée où l'offre TRANSISERE est faible ou absente.

Carte 6 – Le réseau de transport urbain du Grésivaudan

Situation 2011 – Source : communauté de communes Le Grésivaudan



2. L'enquête ménages déplacements : 5 grands enseignements sur les pratiques de déplacement des résidents de la région grenobloise

L'enquête ménages déplacements de 2010 et les évolutions observées entre 2002 et 2010 soulignent 5 points importants pour la construction de la stratégie d'organisation des déplacements à l'échelle de la région grenobloise :

- 85% des déplacements se font à l'intérieur de chaque secteur de la région grenobloise, et 80% des échanges entre secteurs convergent vers l'agglomération grenobloise
- L'usage de l'automobile est en net recul, même si la motorisation continue d'augmenter
- La persistance d'une forte dépendance à l'égard de l'usage de l'automobile en dehors de Grenoble et, dans une moindre mesure de l'agglomération grenobloise
- Une forte marge de progression des modes actifs sur les déplacements de moins de 3 km
- Une marge de progression de l'usage des transports collectifs sur les déplacements entre l'agglomération grenobloise et les autres secteurs, ainsi que sur les déplacements qui ne sont pas liés à Grenoble.

Encadré 1 – Les pratiques de déplacement des résidents de la région grenobloise élargie d'après l'enquête ménages de 2010

3,6 déplacements par personne et par jour...

En 2010, les résidents de la région grenobloise élargie au Vercors, à la Chartreuse, à la Matheysine et à l'Oisans effectuent environ 2,9 millions de déplacements par jour (en semaine) **soit 3,6 déplacements par personne et par jour**. Cette moyenne cache de fortes disparités : 11% des personnes enquêtées ne se sont pas déplacées sur le jour enquêté, et 5% des individus ont réalisé plus de 8 déplacements !

22,6 km par personne et par jour...

Tous déplacements confondus, un habitant de la grande région grenobloise parcourt 22,6 km et passe en moyenne 58 minutes par jour à se déplacer. **Les déplacements domicile – travail pèsent sur les distances parcourues au quotidien** : 6 km en moyenne pour un déplacement tous motifs confondus, mais 10km pour un déplacement domicile / travail.

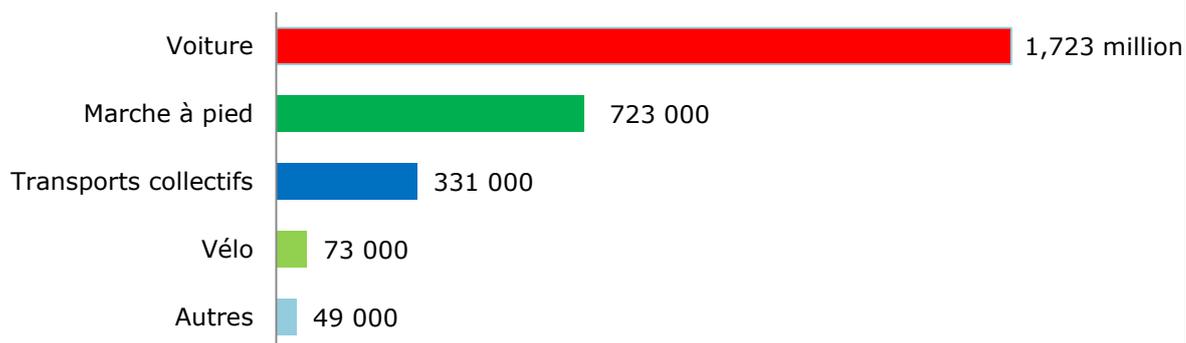
54% des déplacements font moins de 3 km et 27% font moins d'1km. Inversement, 18% des déplacements font plus de 10km. Si la majeure partie des déplacements se fait sur des distances courtes, les déplacements longs pèsent beaucoup dans le bilan des kilomètres parcourus.

Les distances parcourues au quotidien sont variables selon le territoire de résidence : les habitants de Grenoble et, dans une moindre mesure, du reste de l'agglomération grenobloise parcourent moins de km que les résidents des autres secteurs. En effet, la densité urbaine favorise une plus grande proximité géographique entre les lieux de la vie quotidienne.

... principalement en voiture

Les **déplacements des résidents de la région grenobloise s'effectuent majoritairement en voiture (59%)**. Les modes actifs représentent 28% des déplacements, dont 25% pour la marche et 3% pour le vélo. Les transports collectifs captent 11% des déplacements. Les autres modes mécanisés (deux-roues motorisés notamment) représentent 2% des déplacements.

467 000 voitures sont à disposition des habitants de la région grenobloise élargie, ce qui représente en moyenne 0,58 voitures par personne.

Graphique 1 – Nombre de déplacements par mode de transport effectués en 2010 par les résidents de la région grenobloise élargie

2.1. Si 85% des déplacements se font essentiellement à l'intérieur de chaque secteur, 80% des échanges entre secteurs convergent vers l'agglomération grenobloise

2.2.1. 85% des déplacements sont internes à chaque secteur de la région grenobloise...

85% des 2,9 millions de déplacements effectués par les résidents de la grande région grenobloise sont internes aux 11 secteurs d'études (Métro, Grésivaudan, Sud Grenoblois, Voironnais, Bièvre, Sud Grenoblois, Trièves, Vercors, Chartreuse, Oisans, Matheysine).

2.2.2. ... et 80% des déplacements d'échange entre les secteurs convergent vers l'agglomération grenobloise

Les échanges entre ces grands secteurs ou vers l'extérieur représentent 15% des déplacements effectués par les résidents de la région grenobloise, soit 443 000 déplacements / jour, dont 91 000 se font en lien avec l'extérieur de la région grenobloise et 352 000 entre les secteurs de la grande région grenobloise.

80% des 352 000 déplacements d'échanges entre les secteurs de la grande région grenobloise se font en lien avec la Métro (279 000 déplacements / jour entre la Métro et les autres secteurs de la région grenobloise). Cette situation traduit notamment les conséquences de la périurbanisation de l'habitat et de la concentration d'un grand nombre d'emplois, de commerces et de services dans l'agglomération grenobloise.

2.2.3. Les flux se concentrent notamment sur le territoire de la Métro

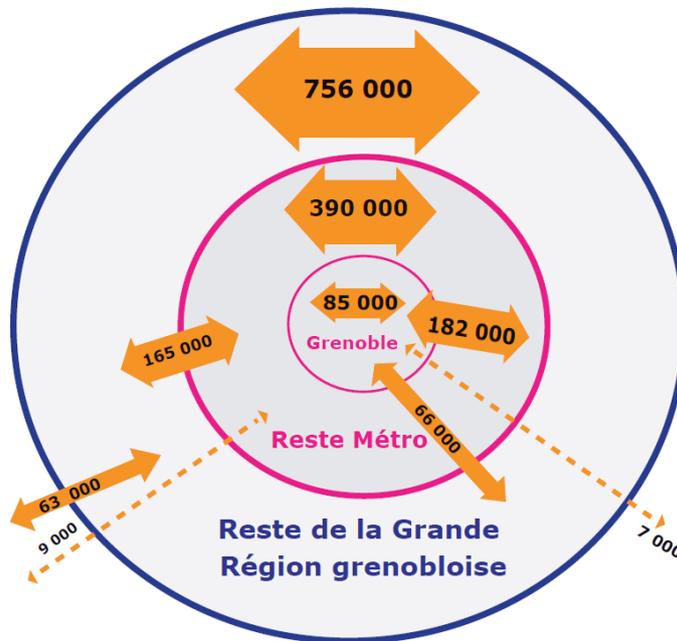
Le territoire de la Métro est concerné par plus de 60% des 2 807 000 déplacements internes à la grande région grenobloise. Les résidents de la grande région grenobloise effectuent ainsi 1 424 000 déplacement / jour internes à la Métro et 279 000 échanges entre la Métro et les autres secteurs.

Cette situation reflète à la fois l'importance démographique de la Métro (qui accueille 50% de la population de la grande région grenobloise) et sa forte attractivité en matière d'emplois, de commerces, de services et d'équipements.

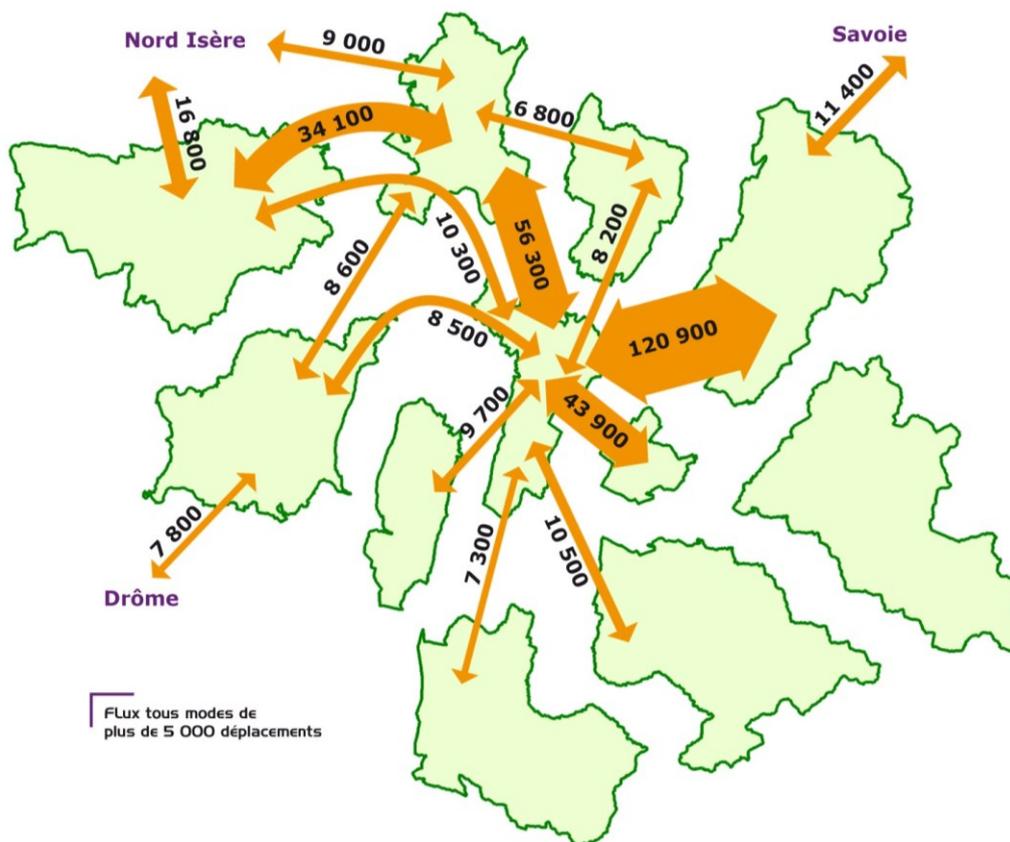
LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

Ces déplacements se concentrent notamment dans le cœur de l'agglomération grenobloise qui concentre l'essentiel des fonctions attractives du territoire de la Métro et une part importante de sa population sur une superficie limitée.

Figure 2 – Répartition géographique des déplacements effectués par les résidents de la région grenobloise



Carte 7 – Les déplacements des résidents de la grande région grenobloise : flux d'échanges entre les secteurs et vers l'extérieur



2.2. L'usage de l'automobile est en recul depuis 2002 même si la motorisation continue d'augmenter

2.2.1. La baisse de l'automobile, une rupture majeure...

Entre 2002 et 2010, sur le périmètre de l'enquête ménages de 2002 (qui est plus petit que celui de l'enquête de 2010), quatre grandes évolutions dans les pratiques de déplacement peuvent être mises en exergue.

1. Le nombre total de déplacements effectués par les résidents du périmètre de l'enquête est en légère baisse (-1%) et passe de 2 782 000 déplacements / jour en 2002 à 2 755 000 déplacements / jour en 2010 **alors que la population du périmètre d'enquêtes a augmenté d'environ 6%**. Cela veut dire que le nombre de déplacements par personne et par jour a diminué d'environ 7% (3,64 déplacements / personne et par jour en 2010).

Mais il est trop tôt pour dire si la baisse de la mobilité (nombre de déplacement par personne et par jour) observée entre 2002 et 2010 constitue ou non une rupture. En effet, sur le temps long, la mobilité est globalement stable tout en fluctuant légèrement à la hausse ou à la baisse d'une enquête à l'autre.

2. Cette diminution du nombre de déplacements concerne principalement l'automobile. Le nombre total de déplacements en voiture effectués par les résidents du périmètre de l'enquête est en baisse de 6% et passe de 1 729 000 déplacements / jour en 2002 à 1 629 000 déplacements / jour en 2010. Le nombre moyen de déplacements en voiture par personne et par jour baisse de 12% et passe de 2,4 déplacements automobiles / personne / jour en 2002 à 2,15 déplacements automobiles / personne / jour en 2010. De ce fait, à l'échelle de la région grenobloise, la part de marché de la voiture passe de 62% à 59%.

Il s'agit d'une rupture dans les pratiques de déplacement qui est confirmée par les enquêtes ménages déplacements récentes conduites dans d'autres grandes villes¹ (Lyon, Marseille, Aix-en-Provence, Toulon, Côte d'Azur, Lille, ...). A l'échelle nationale, cette tendance est confirmée par un très net ralentissement du rythme de croissance de la circulation routière des véhicules légers (nombre total de km parcourus en France par les voitures particulières et les deux-roues motorisés) depuis le début des années 2000².

3. Inversement, le nombre de déplacements effectués en transports collectifs par les résidents de la région grenobloise augmente de presque 19% et passe de 269 000 déplacements / jour à 320 000 déplacements / jour. Le nombre moyen de déplacements en transports collectifs par personne et par jour augmente de 10,5% et passe de 0,38 déplacements en transports collectifs / personne / jour en 2002 à 0,42 déplacements en transports collectifs / personne / jour en 2010. De ce fait, à l'échelle de la région grenobloise, la part de marché des transports collectifs passe de 10% en 2002 à 12% en 2010.

4. Le nombre total de déplacements effectués en modes actifs (marche, vélo) par les résidents de la région grenobloise augmente de 4,4% et passe de 730 000 déplacements en 2002 à 762 000 en 2010. **Mais le nombre moyen de déplacements en modes actifs par personne et par jour est en légère baisse (-2%)** et passe de 1,02 déplacement à pied ou en vélo / personne / jour en 2002 à 1

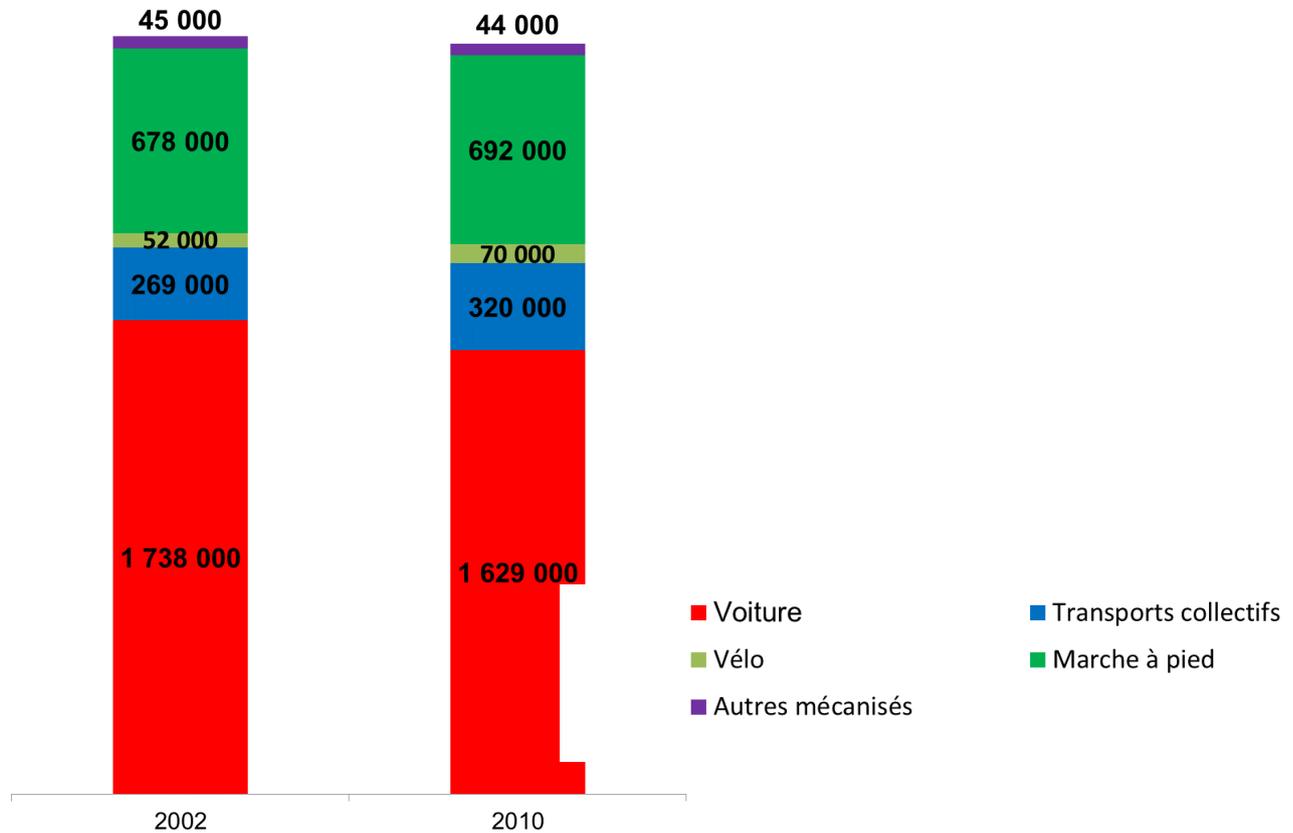
¹ CERTU, tableau récapitulatif des principaux résultats des enquêtes ménages déplacement, téléchargeable sur [http://www.certu.fr/fr/Mobilité_et_déplacements-n25/Connaissance_de_la_mobilité-n41/Données_de_la_mobilité-n43/EMD, EDGT et EDVM : repartition modale et mobilite dans les villes francaises-a1813-s_article_theme.html](http://www.certu.fr/fr/Mobilité_et_déplacements-n25/Connaissance_de_la_mobilité-n41/Données_de_la_mobilité-n43/EMD,_EDGT_et_EDVM:_repartition_modale_et_mobilite_dans_les_villes_francaises-a1813-s_article_theme.html)

² Commissariat général au développement durable, *Les comptes des transports en 2010, 48^{ème} rapport à la commission des comptes des transports de la nation*, août 2010, p.61.

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

déplacement à pied ou en vélo / personne / jour en 2010. Cette baisse traduit une réduction de l'usage de la marche, car le vélo est en hausse.

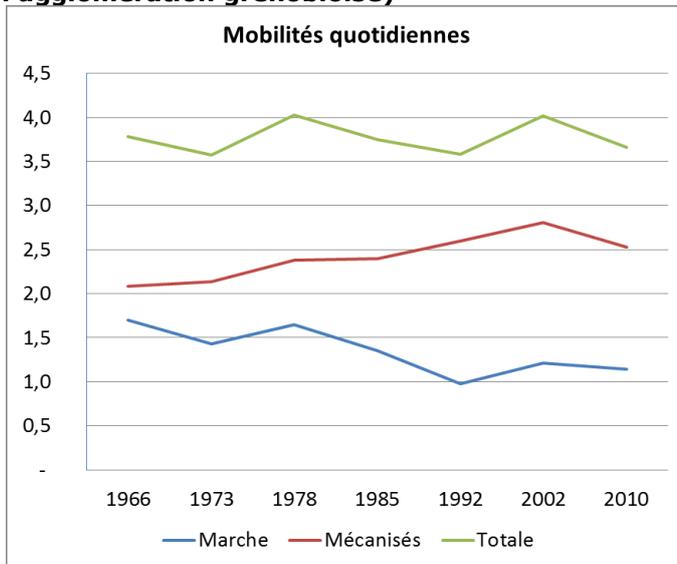
Graphique 2 – Nombre de déplacements par mode en 2002 et en 2010 (sur le périmètre de l'enquête ménages 2002, selon l'exploitation de l'AURG)



Encadré 2 – Résultats et évolutions 2002 / 2010 sur le périmètre de l'enquête ménages 2002

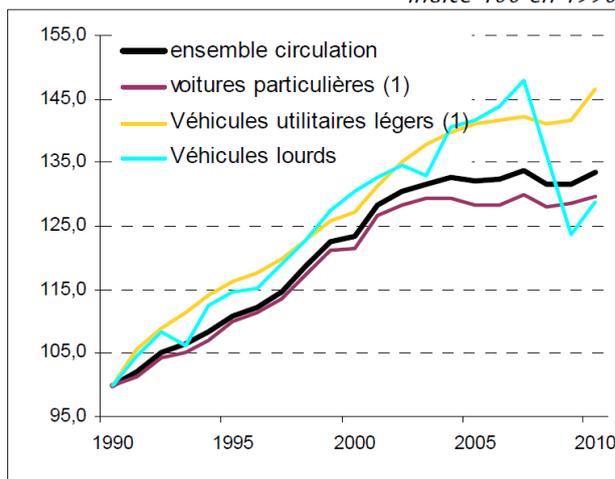
- 757 000 habitants, soit +6% par rapport à 2002
- 3,64 déplacements quotidiens par habitant, soit -7% par rapport à 2002
- 2,75 millions de déplacements quotidiens, soit -1% par rapport à 2002 :
 - 1,629 millions en voiture (-6% par rapport à 2002)
 - 320 100 en transports collectifs (+19% par rapport à 2002)
 - 69 500 en vélo (+33% par rapport à 2002)
 - 691 600 à pied (+2% par rapport à 2002)
 - 44 500 avec d'autres modes (-2% par rapport à 2002)
- 439 000 voitures (+12% par rapport à 2002)
- 0,75 voiture par personne en âge de conduire (+3% par rapport à 2002)

Graphique 3 – Evolution du nombre de déplacements / jour / personne entre 1966 et 2008 sur le périmètre historique de l'enquête ménages déplacements (25 communes du cœur de l'agglomération grenobloise)



Le nombre moyen de déplacements par personne et par jour est globalement stable dans le temps. A l'échelle de 25 des 27 communes de la Métro (périmètre « historique » de la première enquête ménages déplacements de 1966), le nombre de déplacements oscille entre 3,5 et 4 déplacements / jour / personne de plus de 5 ans, sans qu'il soit possible de percevoir une tendance durable à la hausse ou à la baisse.

Graphique 4 – Evolution de la circulation routière en France par type de véhicule
indice 100 en 1990



Source : Commissariat général au développement durable, *Les comptes des transports en 2010, 48^{ème} rapport à la commission des comptes des transports de la nation*, août 2010, p.61

2.2.2. ... qui concerne notamment les déplacements liés à l'agglomération grenobloise

La baisse de l'usage de la voiture concerne :

1. Surtout les déplacements effectués à l'intérieur de l'agglomération grenobloise³ : la part de marché de la voiture y passe de 51% à 45% (-6 points), et le nombre total de déplacements internes à l'agglomération grenobloise qui s'effectuent en voiture est en baisse de 19%.

2. Mais aussi, les déplacements d'échanges entre l'agglomération grenobloise et les autres secteurs de la région grenobloise : la part de marché de la voiture y passe de 89% à 83% (-6 points),

³ Périmètre « enquête ménages 2002 » soit 23 communes.

mais le nombre total de déplacements automobiles effectués entre l'agglomération et le reste de la région grenobloise ne baisse « que » de 2% notamment en raison de la poursuite de la périurbanisation.

3. Dans une moindre mesure, les déplacements ayant ni leur origine ni leur destination dans l'agglomération grenobloise : la part de marché de l'automobile y passe de 72% à 69% (-3 points) mais le nombre total de déplacements automobiles augmente de 4% sur ces liaisons en raison de la croissance démographique importante des secteurs périurbains.

2.2.3. Si l'usage de l'automobile est en baisse, la motorisation des ménages est en hausse

Si l'usage de la voiture (nombre de déplacements par jour et par personne) est en baisse, le taux de motorisation continue d'augmenter.

Entre 2002 et 2010, le nombre de voitures à disposition des ménages a progressé de 12% alors que la population n'a augmenté que de 6% à l'échelle du périmètre de l'enquête ménages 2002.

Cette progression du taux de motorisation est confirmée par les données du recensement général de la population qui montre que **le pourcentage de ménages sans voiture passe de 18,2% en 1999 à 16,7% en 2008** à l'échelle de la région grenobloise élargie au Vercors, à la Chartreuse, à la Matheysine et à l'Oisans. **Parallèlement, sur le même périmètre, le taux de ménages possédant au-moins deux voitures passe de 34,3% à 37,2%.** La seule nuance positive est que le taux de motorisation et de bi-motorisation est en baisse dans certaines communes du cœur de l'agglomération grenobloise et de ses marges proches.

2.2.4. Comment expliquer cette réduction de l'usage de l'automobile ?

La réduction de l'usage de l'automobile est assez paradoxale car parallèlement, la motorisation des ménages continue d'augmenter et, comme nous le verrons plus loin, la dépendance à l'égard de l'usage de la voiture reste forte en dehors de Grenoble et du cœur de l'agglomération grenobloise.

Différents facteurs d'explication à cette réduction de l'usage de la voiture peuvent être avancés :

- **L'offre de transports collectifs s'est largement développée entre 2002 et 2010**, tant pour les déplacements à l'intérieur du cœur de l'agglomération grenobloise (réalisation des lignes C et D du tramway) que pour les déplacements d'échanges entre ce dernier et les autres territoires (mise en place des lignes de car express, renforcement et cadencement de l'offre ferroviaire périurbaine).
- **Les contraintes à l'usage de l'automobile se sont également développées entre 2002 et 2010, notamment dans et aux abords du cœur de l'agglomération.** L'augmentation de la congestion routière, qui a concerné principalement les axes autoroutiers du cœur de l'agglomération et de ses abords, l'extension des périmètres de stationnement réglementé ou payant (notamment à Grenoble), le réaménagement des grands boulevards de Grenoble (en lien avec la construction de la ligne C), mais aussi la hausse des prix du carburant ont pu encourager les automobilistes à changer de modes lorsqu'ils le peuvent.
- **Les politiques urbaines et de déplacements génèrent des effets sur le temps long.** Le développement d'un réseau de transports collectifs nécessite d'avoir construit un certain nombre de lignes structurantes avant d'observer un effet réseau. Les nombreux investissements réalisés pour le développement des transports collectifs et des modes actifs (aménagement des espaces publics) depuis les années 70, couplés à la congestion croissante sur les réseaux de voirie et aux mesures d'incitation

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

au report modal (stationnement, PDE,...) se sont progressivement combinés pour favoriser cette rupture dans les comportements de mobilité.

- **Le rapport à la voiture des jeunes générations change, principalement pour des raisons financières (coût d'acquisition et coût d'usage important).** Selon l'observatoire CETELEM⁴, en 2010, les 18-34 ans sont 92% à détenir le permis de conduire contre 96% pour l'ensemble de la population française et 97% des plus de 50 ans. Cette situation est constatée à l'échelle de toute l'Europe. Par contre, ils passent le permis de conduire en moyenne un an plus tôt que leurs aînés : En France, l'âge moyen d'obtention du permis est de 19 ans alors que les plus de 50 ans l'ont passé en moyenne à 20 ans. Par ailleurs, l'âge moyen de l'acheteur de voiture neuve est en augmentation (il se situe en France à 51,5 ans) : les jeunes générations achètent essentiellement des véhicules d'occasion. Enfin, les jeunes qui possèdent une automobile l'utilisent plutôt moins que leurs aînés (60% des jeunes ayant accès à une voiture l'utilisent tous les jours contre 64% pour l'ensemble des français).
- **La préoccupation environnementale est de plus en plus marquée dans la population** et favorise l'émergence de nouvelles solutions de mobilité.

⁴ CETELEM, Observatoire CETELEM 2011, « Les jeunes et l'automobile : voie dégagée », téléchargeable à l'adresse suivante : <http://observatoirecetelem.com/automobile/etat-des-lieux-une-place-a-part-pour-les-jeunes-sur-des-marches-satures> (consulté le 10 octobre 2011).

2.3. La persistance d'une forte dépendance à l'égard de l'usage de l'automobile en dehors de Grenoble et, dans une moindre mesure, de l'agglomération grenobloise

Graphique 5 – Un usage des modes de transport variable selon le lieu de résidence

Source : enquête ménages 2010

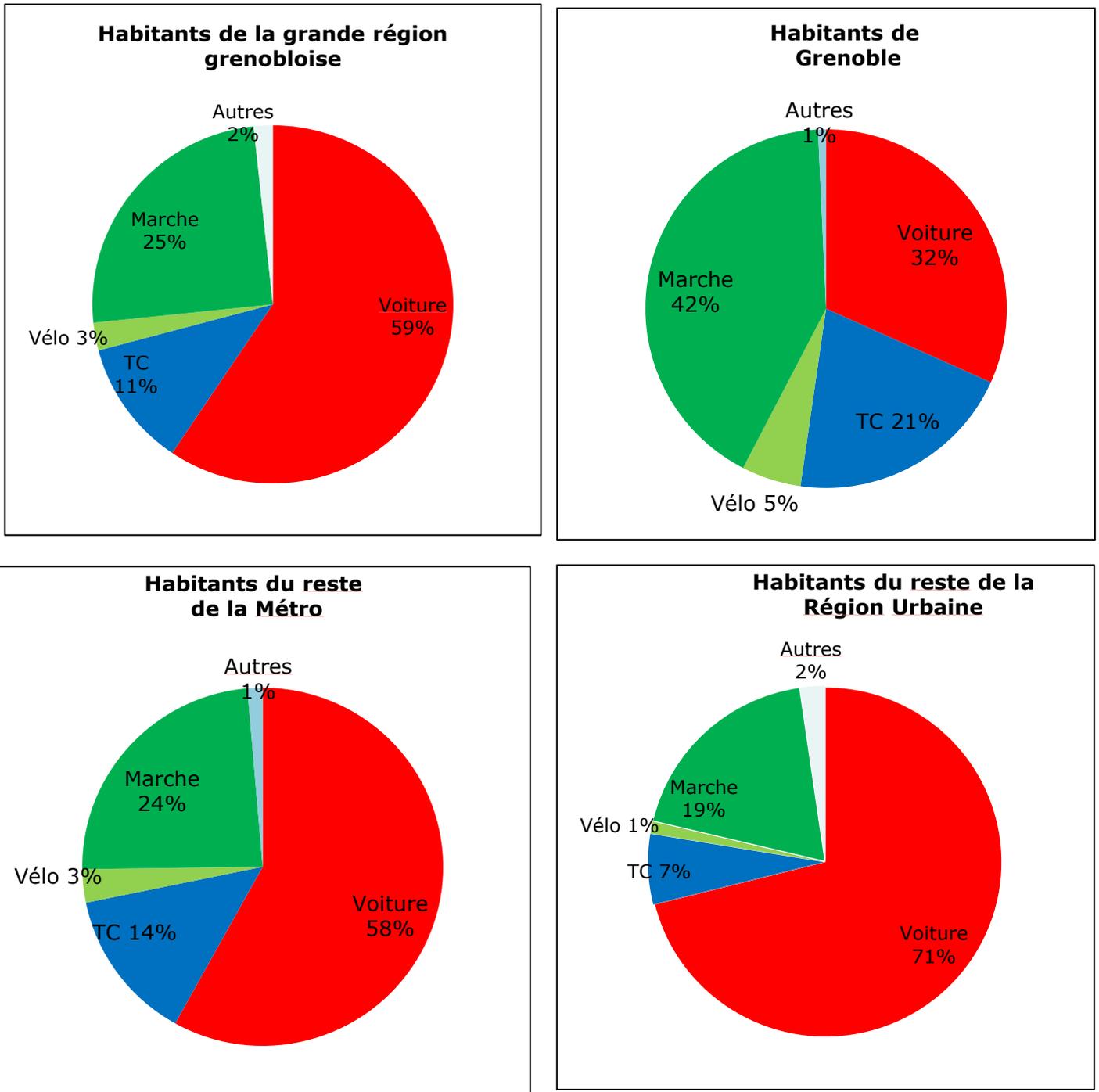


Tableau 1 – Parts de marché des modes de transport par territoire en 2010

	Part des modes actifs	Part des transports collectifs	Part de la voiture et des autres modes mécanisés
Metro	35%	16%	49%
<i>Dont Grenoble</i>	47%	21%	33%
Grésivaudan	19%	9%	71%
Sud Grenoblois	16%	6%	79%
Trièves	25%	6%	68%
Voironnais	21%	6%	73%
Bièvre	14%	6%	80%
Sud Grésivaudan	22%	4%	72%
Vercors	22%	6%	74%
Chartreuse	24%	5%	71%
Matheysine	26%	5%	69%
Oisans	35%	9%	56%
Région grenobloise élargie	28%	11%	61%

La part de marché moyenne des différents modes de transport à l'échelle de la région grenobloise élargie masquent d'importantes disparités territoriales entre la « ville dense » (principalement Grenoble et sa proche banlieue) et le reste du territoire.

Pour les habitants de la commune de Grenoble, les modes actifs viennent en tête avec 47% des déplacements (42% pour la marche et 5% pour le vélo). La voiture représente moins du tiers des déplacements (32%) et les transports collectifs plus d'1/5 (21%).

Pour les habitants de la Métro hors Grenoble, on retrouve des parts de marché proches de la moyenne de la grande région grenobloise (58% pour la voiture, 27% pour les modes actifs, 14% pour les transports collectifs).

En dehors de l'agglomération grenobloise, l'usage de la voiture est très élevé avec 71% des déplacements. La part des modes actifs n'est « que » de 20% et celle des transports collectifs de 7%.

En d'autres termes, il existe une corrélation entre l'intensité urbaine du lieu de résidence et l'usage des modes alternatifs à l'automobile. Une forte intensité urbaine favorise une certaine proximité entre habitat, emplois, commerces et services ainsi qu'un bon niveau de desserte par les transports collectifs. Inversement, lorsque l'intensité urbaine est faible, la dispersion ou l'éloignement entre les fonctions urbaines et le moins bon niveau de desserte par les transports collectifs rendent l'usage de la voiture presque indispensable.

L'examen du taux de ménages sans voiture par commune confirme ce constat. En moyenne, 16,7% des ménages de la grande région grenobloise n'ont pas de voiture. Ce taux monte à plus de 32% pour la commune de Grenoble. Quelques communes de la banlieue grenobloise (Fontaine, Echirolles, Saint-Martin d'Hères, Gières et La Tronche) ainsi que Saint-Marcellin. Voiron et Beaurepaire ont un taux de ménages non-motorisés supérieur d'au-moins un point à la moyenne (compris entre 17,7% et 25%). Inversement, plus de 270 communes ont un taux de ménages sans voiture inférieur à 10%.

Parallèlement, plus du tiers des ménages (37,2%) possèdent deux voitures ou plus. Cette bi-motorisation des ménages est une réalité courante dans nombre de communes périurbaines et rurales ou plus de 50% des ménages ont au-moins deux voitures.

De ce fait, malgré la réduction de l'usage de la voiture, la « dépendance automobile » reste importante à l'échelle de la région grenobloise. Il est éventuellement possible de se passer de voiture si on habite à Grenoble ou dans certaines communes du cœur de l'agglomération grenobloise bien

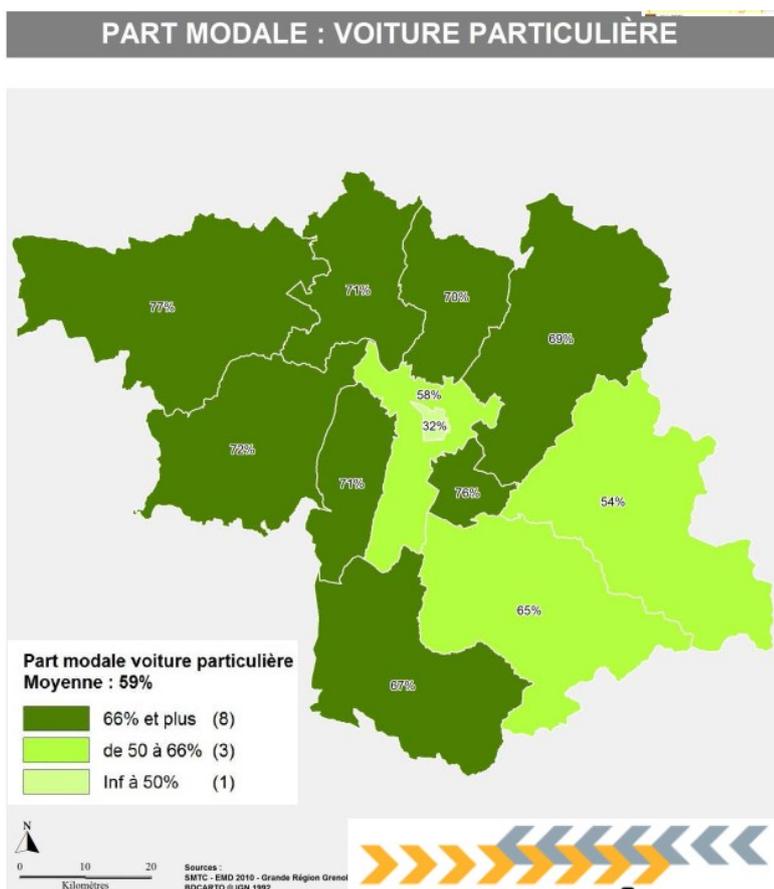
LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

desservies par les transports collectifs et dans, une moindre mesure, dans quelques villes-centres ou petites villes de la région grenobloise.

Mais cela devient presque impossible pour les résidents de la plupart des communes périurbaines ou rurales, y compris situées à proximité du cœur de l'agglomération grenobloise ou de la ville centre de Voiron. La forte dispersion de l'habitat, le faible niveau d'équipements de nombreuses communes, mais aussi la localisation de nombreux emplois, d'équipements et de commerces dans des espaces d'activité situés en périphérie des espaces urbains denses, sur des sites souvent peu desservis par les transports collectifs expliquent qu'il est pour l'instant indispensable d'y posséder une voire plusieurs voitures par famille pour avoir accès à l'emploi, à la consommation ou aux loisirs.

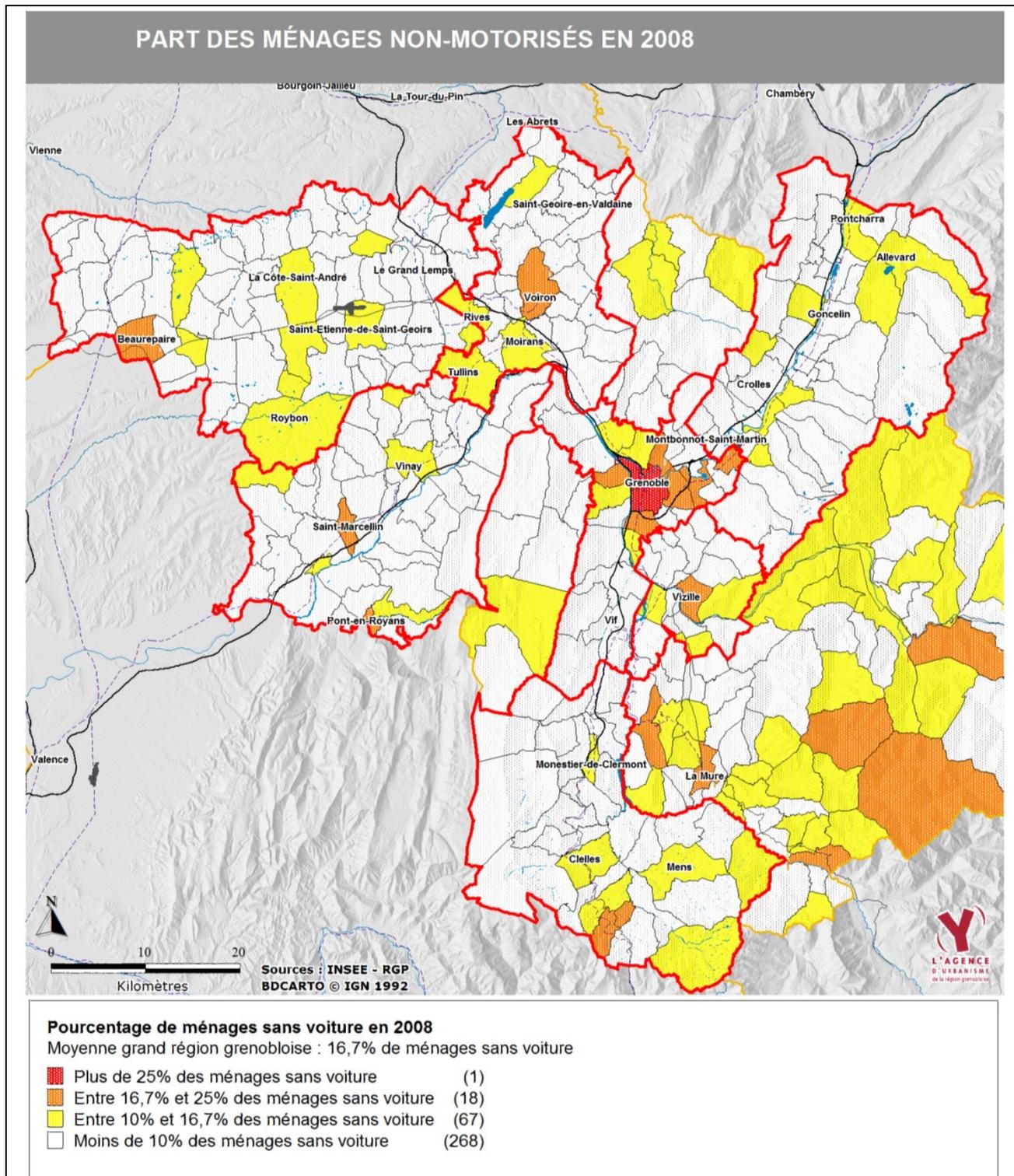
Carte 8 – La part de l'automobile dans les déplacements des résidents de la région grenobloise en 2010

Source : Enquête ménages de 2010



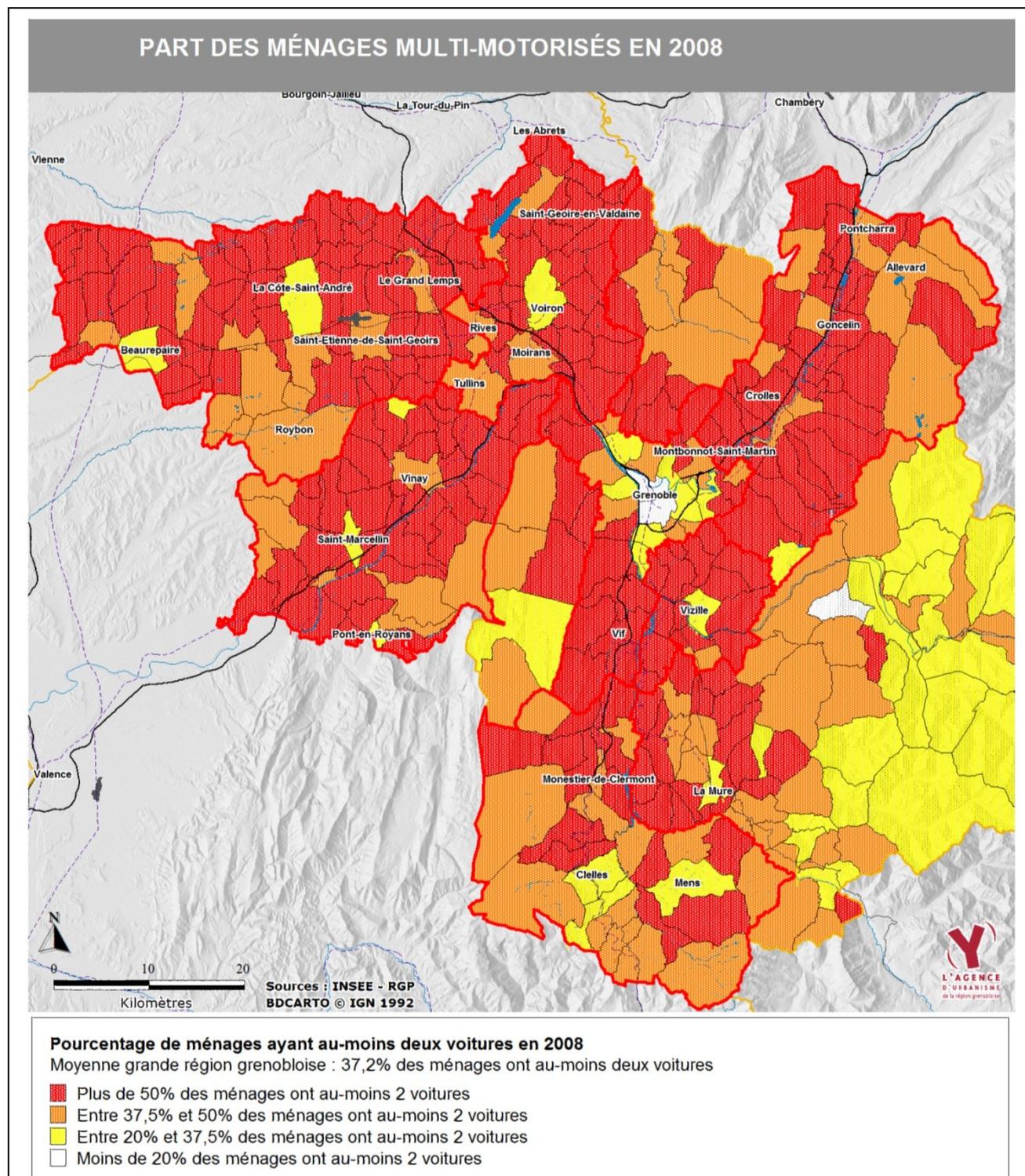
Carte 9 – Le taux de ménages non motorisés en 2008

Source : INSEE, recensement général de la population



Carte 10 – Le taux de ménages multi-motorisés en 2008

Source : INSEE, recensement général de la population



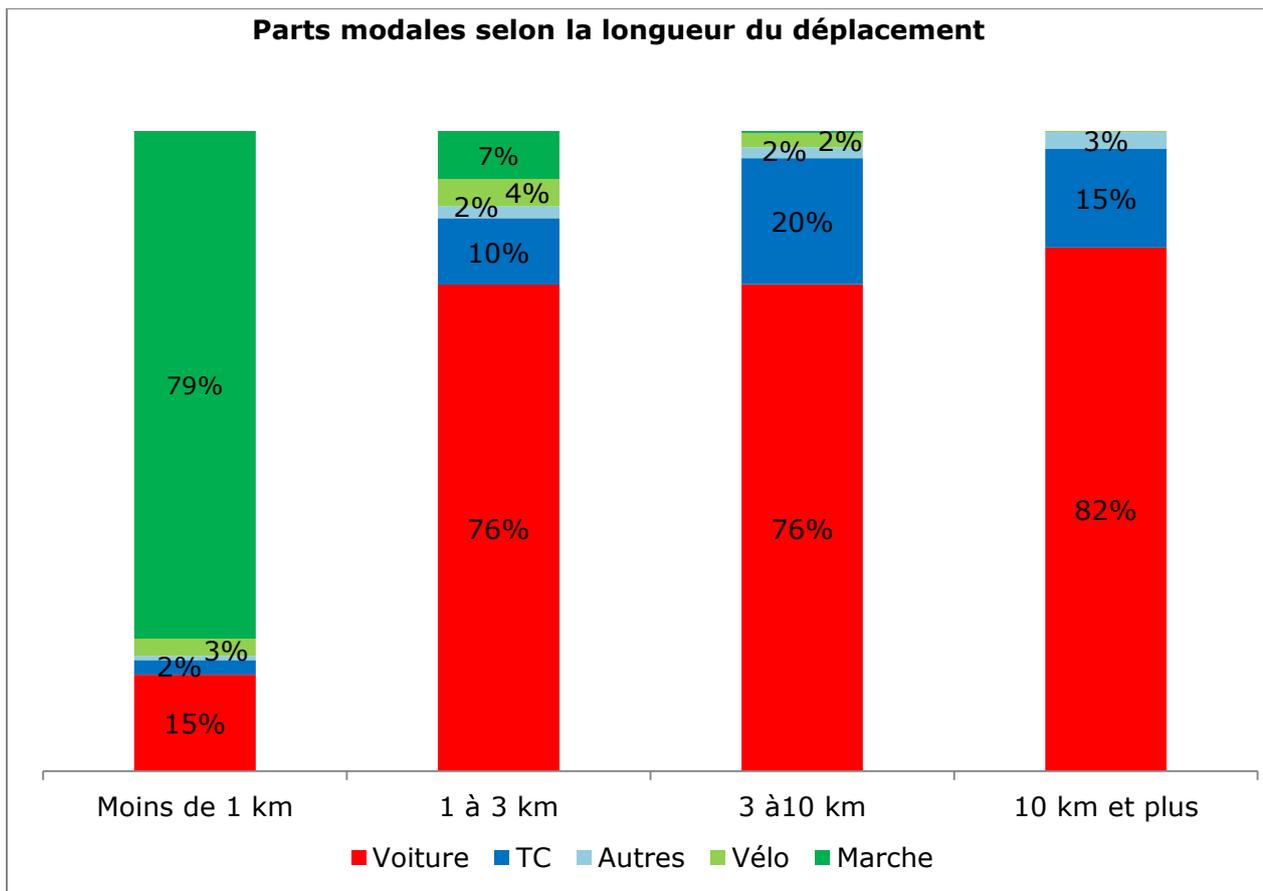
2.4. Une forte marge de progression de l'usage des modes actifs sur les déplacements de moins de 3 km, notamment en dehors de l'agglomération grenobloise

La voiture est fortement utilisée y compris sur des courtes distances. En 2010, à l'échelle de la grande région grenobloise, 27% des déplacements font moins d'1km, 54% des déplacements font moins de 3 km et 82% des déplacements se font sur moins de 10 km. Mais en dehors des déplacements de moins d'1km – pour lesquels les modes actifs prédominent (82% de part de marché), la voiture s'impose largement (76% de part de marché pour les déplacements de 1 à 3 km et de 3 à 10 km, 82% de part de marché pour les déplacements de plus de 10 km).

En d'autres termes, **les modes actifs ont potentiellement d'importantes marges de progression sur l'ensemble des déplacements de moins de 3km.** Ils ne captent par exemple que 11% des déplacements compris entre 1 et 3km.

Cela implique notamment d'améliorer les aménagements piétonniers et cyclables, ce qui peut par ailleurs profiter aux usagers des transports collectifs qui sont (presque) tous piétons une fois sortis du car, du bus, du tram ou du train.

Graphique 6 – Part de marché des modes de transport selon la longueur du déplacement en 2010 (pour les déplacements internes au périmètre de l'enquête ménages 2010)



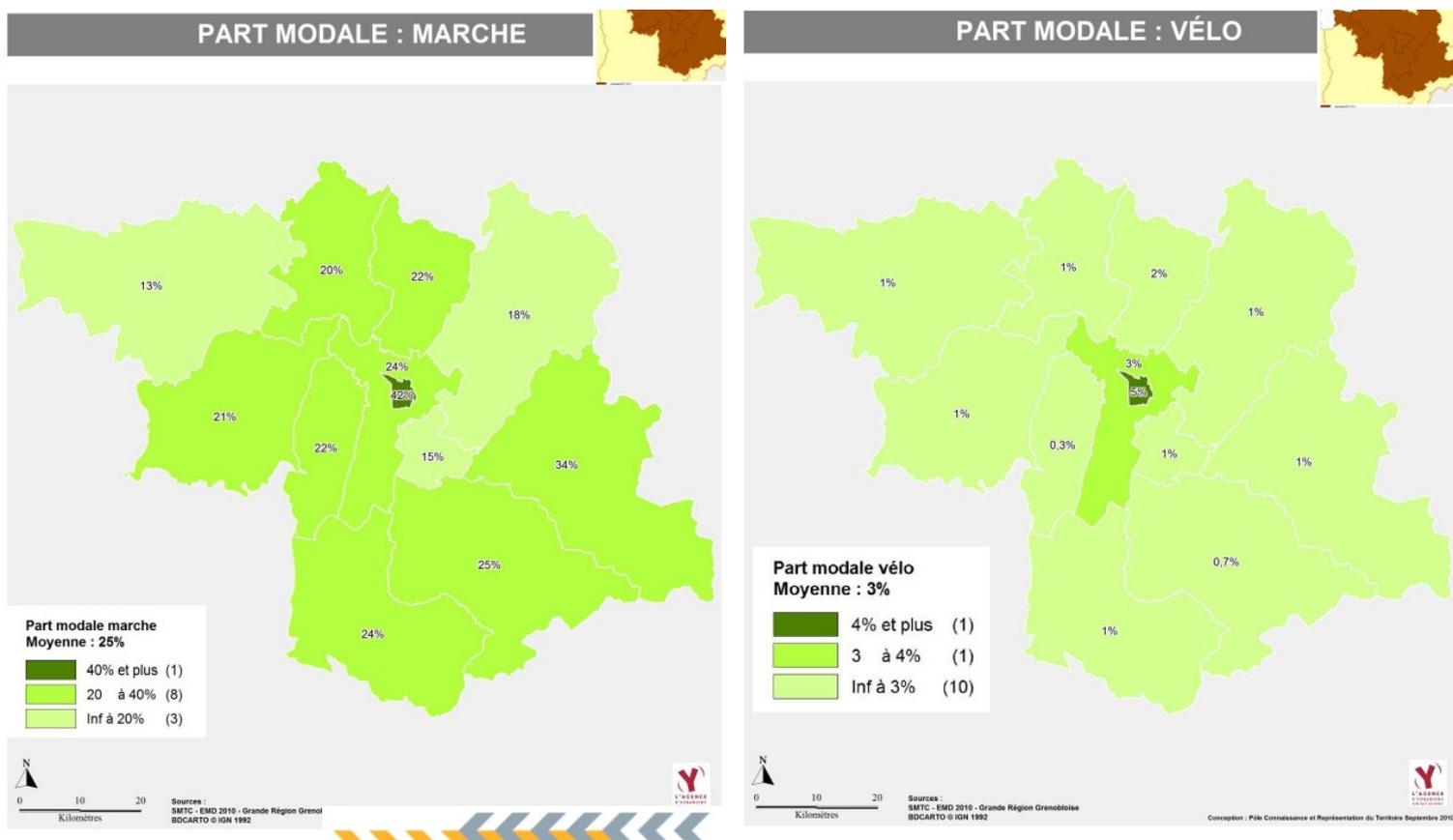
LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

L'usage des modes actifs est par ailleurs très inégal selon les territoires. 25% des déplacements des résidents de la région grenobloise se font à pied. L'usage de la marche est très important dans Grenoble (42% des déplacements des résidents de la commune). Dans le reste de l'agglomération grenobloise et dans le Trièves, elle est proche de la moyenne avec 24% des déplacements des résidents. Ailleurs, la part de la marche est plus faible (21% des déplacements des résidents du Sud Grésivaudan, 20% de ceux du Voironnais, 18% de ceux du Grésivaudan), voire très faible (15% des déplacements des résidents du Sud Grenoblois, 13% de ceux de la Bièvre).

Les disparités sont également importantes dans l'usage du vélo, entre 5% des déplacements dans Grenoble, 3% des déplacements dans le reste de la Métro mais 1% ou moins sur dans les autres secteurs du SCoT.

Carte 11 – La part des modes actifs dans les déplacements des résidents de la région grenobloise en 2010

Source : Enquête ménages de 2010



2.5. Malgré un usage en forte hausse, les transports collectifs peuvent encore progresser sur les déplacements entre l'agglomération grenobloise et les autres secteurs, ainsi que sur les déplacements non liés à Grenoble

Entre 2002 et 2010, l'usage des transports collectifs a fortement progressé à l'échelle de la région grenobloise (le nombre moyen de déplacements en TC / personne / jour a progressé de 10,5%, le nombre total de déplacements en TC a augmenté de 19%).

Mais l'usage des transports collectifs est très ciblé géographiquement sur les liaisons vers Grenoble (et, dans une moindre mesure, le reste de la Métro) ainsi que sur les déplacements internes à Grenoble (et dans une moindre mesure internes aux autres communes de la Métro).

Ainsi, 58% des usagers des transports en commun effectuent des déplacements liés au territoire de Grenoble et 83% effectuent des trajets liés au territoire de la Métro. Inversement, seuls 16% des usagers des transports en commun effectuent des trajets internes au reste de la région grenobloise.

Les transports collectifs captent 12% des déplacements à l'échelle de la région grenobloise. Ils ont une part de marché supérieure à la moyenne pour les déplacements internes à Grenoble (16% de ces déplacements), pour les déplacements entre Grenoble et le reste de la Métro (32% de ces déplacements) et pour les déplacements entre Grenoble et le reste de la région grenobloise hors Métro (24% de ces déplacements).

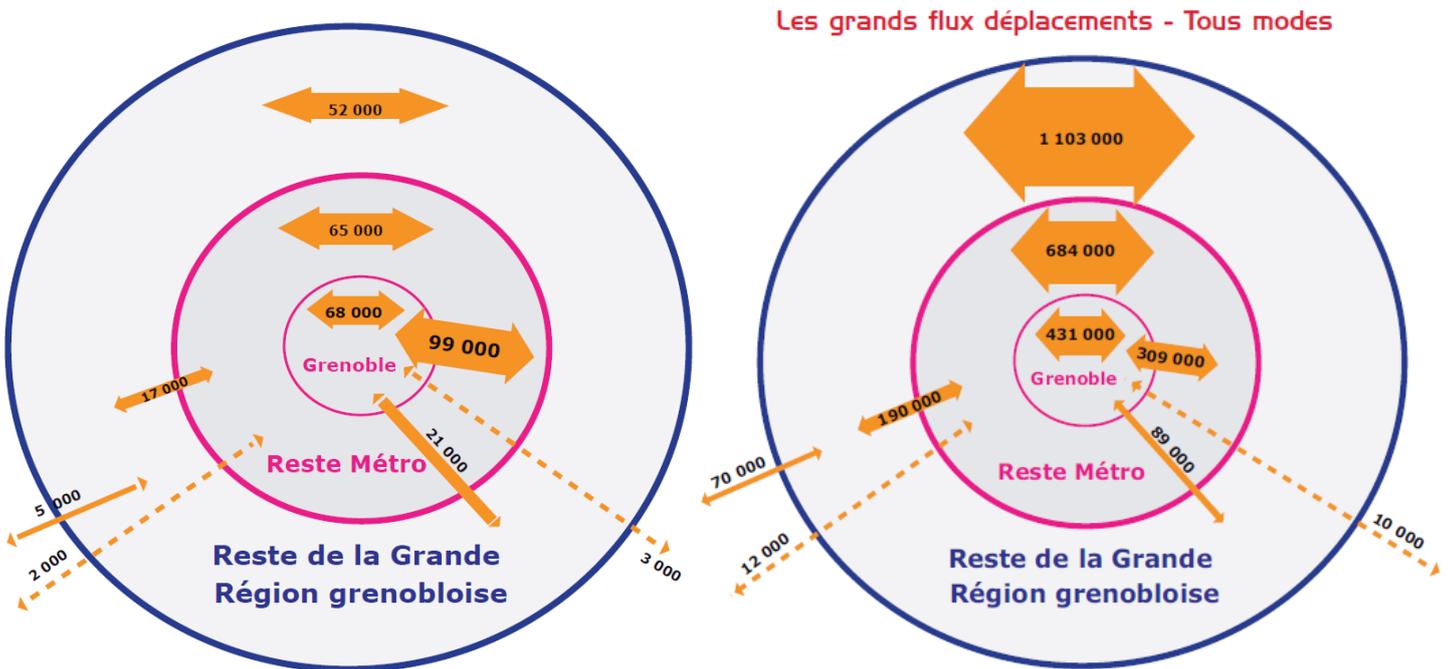
Inversement, les transports collectifs ne captent « que » 10% des déplacements internes à la Métro « hors Grenoble » ; 9% des déplacements d'échanges entre la région grenobloise « hors Métro » et la Métro « hors Grenoble » ; et moins de 5% des déplacements internes à la région grenobloise « hors Métro ».

Tableau 2 – Part de marché des transports collectifs pour les déplacements internes à la grande région grenobloise effectués par les résidents de la grande région grenobloise

Source : enquête ménages 2010

	Nombre total de déplacements	Déplacements en TC	Part des TC
Déplacements internes à Grenoble	431 000	68 000	16%
Déplacements Grenoble ◀▶ reste Métro	309 000	99 000	32%
Déplacements internes au reste de la Métro	684 000	65 000	10%
<i>Total déplacements internes à la Métro</i>	<i>1 424 000</i>	<i>232 000</i>	<i>16%</i>
Déplacements Grenoble ◀▶ région grenobloise hors Métro	89 000	21 000	24%
Déplacements Métro hors Grenoble ◀▶ région grenobloise hors Métro	190 000	17 000	9%
Déplacements internes à la région grenobloise hors Métro	1 103 000	52 000	5%
<i>Total déplacements internes à la région grenobloise</i>	<i>2 806 000</i>	<i>322 000</i>	<i>11,5%</i>

Figure 3 – Répartition géographique des flux de déplacement dans la région grenobloise élargie (périmètre de l'enquête ménages 2010) – Transports collectifs et ensemble des modes de transport



De ce fait, les transports collectifs peuvent encore progresser, notamment sur trois créneaux :

- **Les 190 000 déplacements d'échanges entre la région grenobloise (hors Métro) et les communes de la Métro hors Grenoble.** Ils représentent 68% des 279 000 échanges entre la Métro et le reste de la région grenobloise, mais la part de marché des transports collectifs n'est que de 9% sur ces déplacements. L'amélioration de la part de marché des transports collectifs sur ces échanges est particulièrement stratégique pour contribuer à limiter le trafic automobile (et la congestion) sur les autoroutes et voies rapides du cœur de l'agglomération qui accueillent une grande partie des échanges entre la Métro et les autres secteurs.
- **Les 684 000 déplacements internes à la Métro « hors Grenoble ».** Ils représentent 48% des déplacements internes à la Métro mais la part de marché des transports collectifs n'y est que de 10%.
- **Les 1 103 000 déplacements internes à la région grenobloise hors Métro,** qui représentent 39% des déplacements internes à la région grenobloise, mais sur lesquels la part de marché des transports collectifs n'est que de 5%.

Ces marges de progrès potentielles renvoient à plusieurs enjeux d'amélioration des transports collectifs :

1. **L'enjeu d'une meilleure desserte par les transports collectifs des grands pôles d'emplois, de commerces et d'équipements situés en dehors du centre-ville élargi de Grenoble** (polarités périphériques du cœur de l'agglomération grenobloise, mais aussi grandes zones d'activité situées en dehors de ce dernier comme Centr'Alp' ou Crolles).

2. **L'enjeu d'une amélioration des liaisons entre les secteurs proches de la Métro et les communes de la Métro situées à proximité de chacun de ces secteurs** (ex : liaisons entre le Sud Grenoblois et le sud du cœur de l'agglomération grenobloise, liaisons entre la partie Ouest du Grésivaudan

et l'Est du cœur de l'agglomération grenobloise, liaisons entre la partie sud du voironnais et le nord de l'agglomération grenobloise).

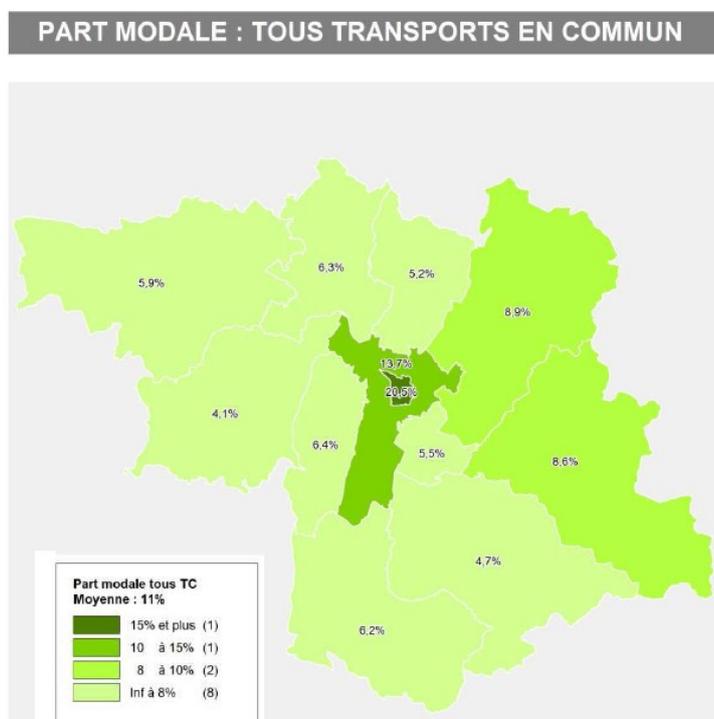
3. Poursuivre les efforts en faveur de la coordination des réseaux et de l'inter modalité, notamment en :

- **Développant les rabattements vers les gares TER** sur le modèle des actions mises en place dans le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise. Cet enjeu pourrait notamment concerner la Bièvre et la partie nord du voironnais (rabattement sur les gares de Tullins, Rives, et Le Grand Lemps) ainsi que le Sud Grésivaudan (rabattement depuis les communes situées en rive gauche de l'Isère sur les gares de Tullins et de Saint-Marcellin).
- **Améliorant la desserte de certains pôles d'activité situés à l'interface de plusieurs réseaux** comme Innovallée (coordination entre le réseau urbain du Grésivaudan, le réseau urbain de l'agglomération grenobloise et le réseau TRANSISERE) ou Centr'Alp (coordination entre le réseau du voironnais, le réseau TRANSISERE et le réseau TER).
- **Développant les parkings relais** notamment en dehors de l'agglomération grenobloise, pour faciliter le rabattement des usagers issus des espaces périurbains à faible densité vers les gares et les principales lignes Transisère « au plus près de leur domicile ».

4. Améliorer la desserte de certains secteurs. C'est notamment le cas pour la Bièvre : ce secteur, qui n'est pas directement desservi par le train (en dehors de la gare du Grand Lemps), ne bénéficie pour l'instant que de quelques liaisons TRANSISERE quotidiennes vers Grenoble, Voiron et Vienne.

Carte 12 – La part des modes actifs dans les déplacements des résidents de la région grenobloise en 2010

Source : Enquête ménages de 2010



3. L'importance des trafics routiers et de la congestion dans le cœur de l'agglomération grenobloise

3.1. Jusqu'au début des années 2000, l'usage de l'automobile et le trafic routier ont fortement augmenté, notamment en lien avec la périurbanisation de l'habitat et le développement des espaces monofonctionnels

Si le nombre de déplacements par jour et par personne est globalement stable à long terme, la répartition des déplacements par mode de transport a fortement évolué. Jusqu'aux années 2000, la pratique de la marche et les deux roues ont fortement reculé, au profit de celle de la voiture qui a beaucoup progressé.

Plus largement, la croissance du trafic automobile depuis la fin des 1960 traduit principalement un basculement des déplacements en modes « actifs » (marche, vélo) vers l'automobile dans un contexte où la longueur moyenne de chaque déplacement augmente notamment en raison de la dispersion de l'habitat à l'échelle de toute la région grenobloise ; de la concentration du développement de l'emploi, des commerces et des grands équipements dans le cœur de l'agglomération grenobloise et sur un axe allant de Voiron à Crolles ; et du développement de nombreux espaces monofonctionnels (zones d'activité, zones commerciales, zones de grands équipements, secteurs d'habitat individuel ...) dont la desserte a été pensée principalement – voire exclusivement – en automobile.

La croissance des trafics routiers aux entrées du cœur de l'agglomération illustre bien ce phénomène. Entre 1982 et 2009, le trafic a été multiplié par 1,64 sur l'entrée Nord-Ouest et par 2,78 sur les entrées Sud et Nord-Est de l'agglomération. Sur la même période, la population de région grenobloise a été multipliée par environ 1,27.

Tableau 3 – La progression du trafic aux entrées du cœur de l'agglomération grenobloise entre 1982 et 2009

Sources : SMTC, diagnostic du PDU de 2000 p.43 (chiffres 1982 et 1995), comptages routiers DDE de l'Isère (chiffres 2005) et comptages routiers DIR / CG38 (chiffres 2009).

	1982	1995	2005	2009
Entrée Nord-Ouest (1)	73 400	91 800	117 500	120 200
Entrée Sud (2)	23 000	43 500	62 550	64 000
Entrée Est (3)	34 500	69 000	93 800	96 000

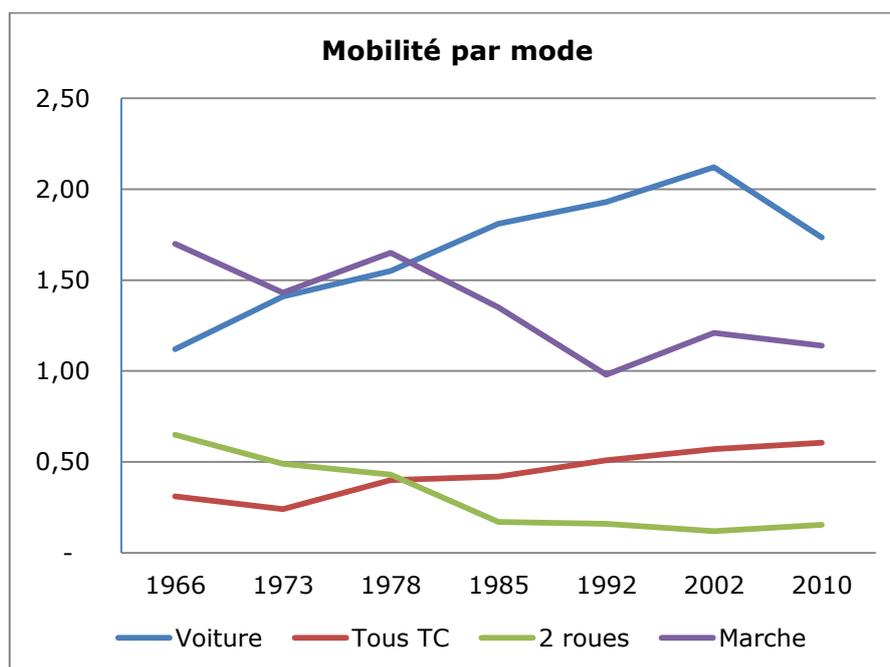
(1) A48 entre l'échangeur de Saint-Egrève et l'A480, RD1075 à Saint-Egrève, RD1532 à l'entrée de Sassenage

(2) RN 85 à Champagnier, A480 et RD1075 entre Varcès et Claix

(3) A41 entre Montbonnot et la Rocade Sud, RD 523 à Murianette, RD1090 à Biviers

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

Graphique 7 – Evolution 1966 – 2010 du nombre de déplacements / jour / personne et par mode de transport effectués par les résidents du périmètre historique de l'enquête ménages (25 communes du cœur de l'agglomération grenobloise)



3.2. Le trafic routier se concentre notamment dans et aux abords de l'agglomération grenobloise, avec d'importants impacts sanitaires

D'après l'enquête ménages, en 2010, les résidents de la région grenobloise élargie effectuent quotidiennement en voiture (conducteur et passagers) :

- **657 000 déplacements internes au territoire de la Métro** ce qui représente **515 000 véhicules** en circulation.
- **247 000 déplacements d'échanges entre la Métro et les autres territoires** de région grenobloise, ce qui représente **194 000 véhicules** en circulation.
- **756 00 déplacements internes aux autres territoires de la région grenobloise**, ce qui représente **558 000 véhicules** en circulation.

Tableau 4 – Part de marché de la voiture pour les déplacements internes à la grande région grenobloise effectués par les résidents de la grande région grenobloise

Source : enquête ménages 2010 – VP : voiture particulière.

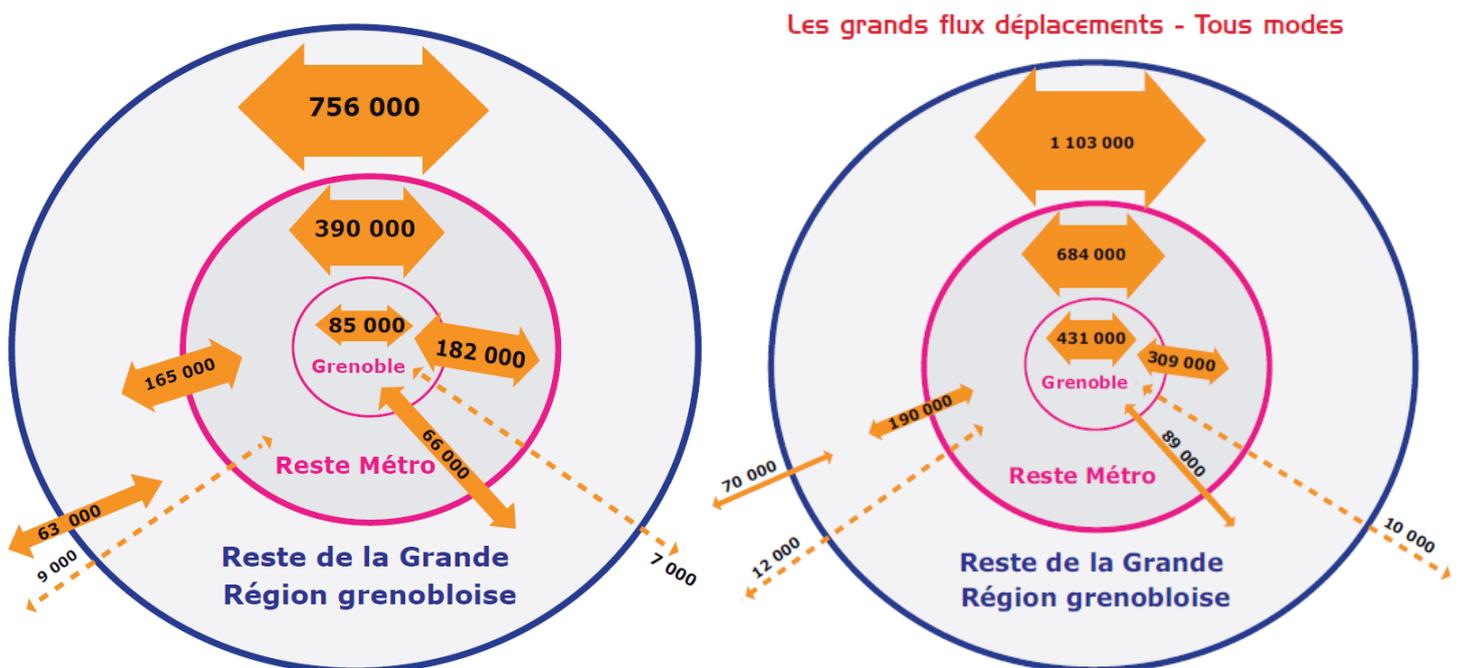
	Nombre total de déplacements	Déplacements en VP (y compris passagers)	Part de la VP	Nombre de VP en circulation
Déplacements internes à Grenoble	431 000	85 000	20%	65 000
Déplacements Grenoble ◀▶ reste Métro	309 000	182 000	59%	146 000
Déplacements internes au reste de la Métro	684 000	390 000	57%	305 000
<i>Total déplacements internes à la Métro</i>	<i>1 424 000</i>	<i>657 000</i>	<i>46%</i>	<i>515 000</i>
Déplacements Grenoble ◀▶ région grenobloise hors Métro	89 000	66 000	74%	56 000
Déplacements Métro hors Grenoble ▶◀ région grenobloise hors Métro	190 000	165 000	87%	138 000
Déplacements internes à la région grenobloise hors Métro	1 103 000	756 000	69%	558 000
<i>Total déplacements internes à la région grenobloise</i>	<i>2 806 000</i>	<i>1 644 000</i>	<i>59%</i>	<i>1 267 000</i>

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

Si la part de marché de l'automobile est relativement faible pour les déplacements internes à l'agglomération grenobloise (46%), c'est pourtant ce territoire qui « souffre » le plus des impacts du trafic routier : **59% des voitures conduites par un résident de la grande région grenobloise effectuent un trajet en lien avec le territoire de la Métro⁵, alors que cette dernière ne représente que 50% de la population de la grande région grenobloise** (périmètre du SCoT élargi au Vercors, à la Chartreuse, à la Matheysine et à l'Oisans).

Cette concentration des trafics reflète à la fois le nombre élevé de déplacements internes au territoire de la Métro (73% des véhicules en circulation) et la forte attractivité de l'agglomération sur l'ensemble de la région grenobloise (les flux d'échanges avec le cœur de l'agglomération représentant 27% des véhicules en circulation).

Figure 4 – Répartition des flux dans la région grenobloise élargie (périmètre de l'enquête ménages 2010) – déplacements en voiture et ensemble des déplacements



La concentration de nombreux flux automobiles sur la superficie limitée du territoire de la Métro ainsi que le rôle majeur que jouent les autoroutes dans l'acheminement des flux d'échanges automobiles entre la Métro et le reste de la région grenobloise génère d'importants impacts sanitaires à l'échelle de l'agglomération grenobloise et de ses abords en raison :

- **De la dégradation de la qualité de l'air, à un double niveau :** une concentration des polluants dans l'atmosphère – accrue par l'encaissement du relief – qui crée une pollution de fond ; et une exposition particulière à la pollution des populations qui résident à proximité des grands axes routiers – autoroutes, mais aussi principales rues et routes les plus circulées.
- **Du bruit** auxquelles sont exposées les populations qui résident à proximité des grands axes.

Pour plus de précisions, le lecteur est invité à se reporter à l'état initial de l'environnement de la région grenobloise, partie 4 « Des obstacles à l'attractivité des territoires... » point 2 « Le paysage sonore élevé »

⁵ Seuls les déplacements des résidents de la grande région grenobloise effectués à l'intérieur de la grande région grenobloise ont été pris en compte pour produire cette estimation.

de la région grenobloise » et point 3 « un niveau élevé de pollution atmosphérique et d'exposition de la population ».

Cette concentration des trafics favorise par ailleurs la congestion des réseaux les plus empruntés.

3.3. Les difficultés de circulation concernent principalement les autoroutes et voies rapides dans et aux abords du cœur de l'agglomération grenobloise

3.3.1. Les phénomènes de congestion sont principalement localisés sur les autoroutes et voies rapides dans et aux abords du cœur de l'agglomération

Les voies rapides urbaines et les sections gratuites des axes autoroutiers qui convergent vers le cœur de l'agglomération grenobloise et permettent sa traversée sont particulièrement sollicitées :

- **Au nord**, l'A48 entre le péage de Voreppe et Grenoble, avec une charge de trafic qui atteint 100 000 véhicules/ jour sur A48 entre Saint-Egrève (échangeur du Pont Barrage) et l'A480.
- **Pour traverser le cœur de l'agglomération**, l'A480 (partie nord) et la Rocade Sud, avec des charges de trafic comprises entre 75 000 et 95 000 véhicules / jour.
- **Au sud**, l'A480 (64 000 véhicules / jour), l'A51 jusqu'à Vif (22 000 / jours) et la RN85 (30 000 véhicules / jour sur une 2x1 voies) vers Vizille, la Matheysine et l'Oisans.
- **A l'est**, l'A41 supporte une importante charge de trafic jusqu'au péage de Crolles (avec un pic à 85 000 véhicules / jour entre Montbonnot et la Rocade Sud).

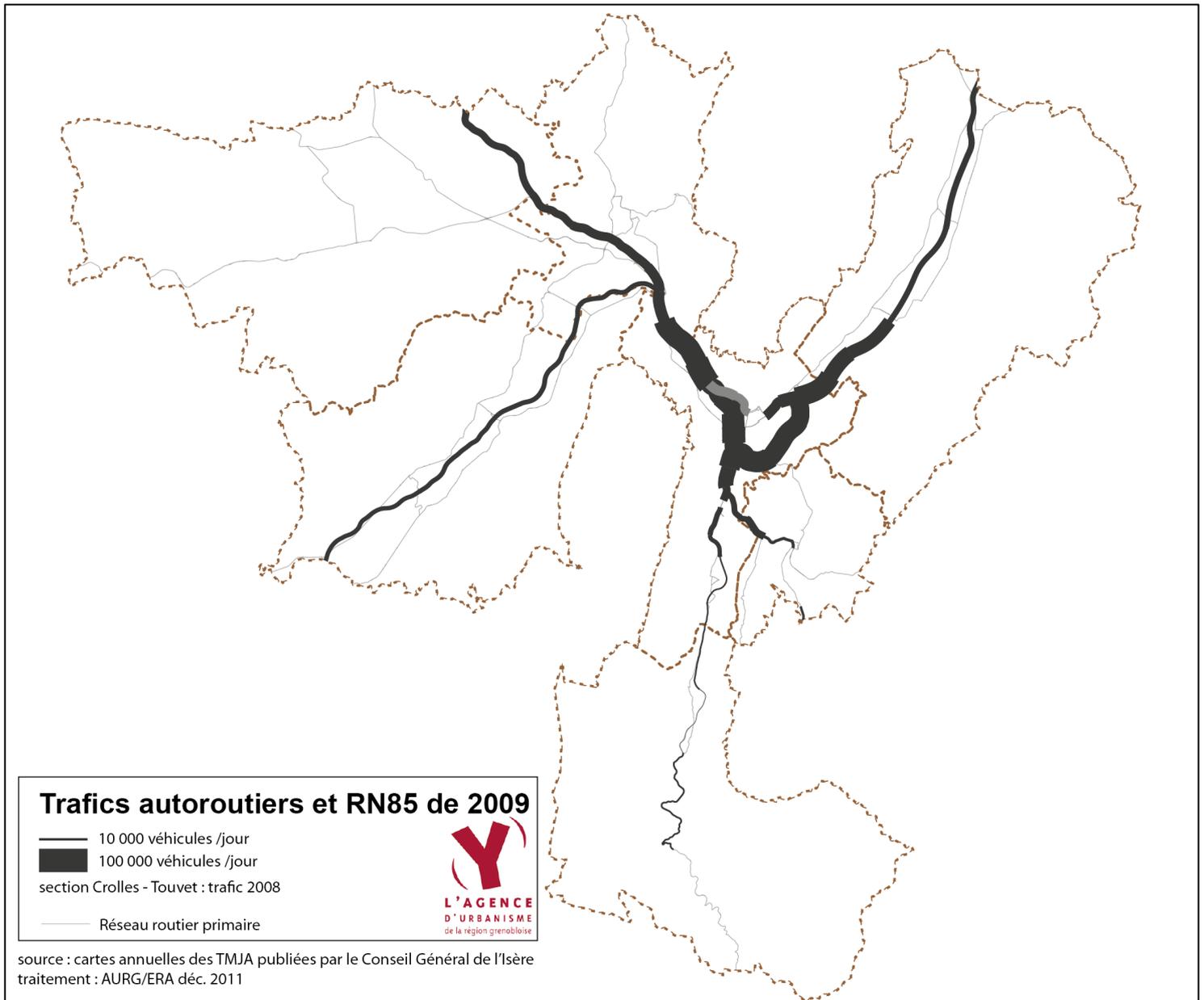
Cette concentration des trafics sur les autoroutes et voies rapides urbaines traduit :

- **L'importance des flux d'échanges entre la Métro et les autres territoires**
- **La mise en œuvre (réussie !) du concept « rejoignez l'autoroute »** prôné par le schéma directeur de 2000, notamment en lien avec l'amélioration des voies d'accès aux échangeurs (voire la création de nouveaux échangeurs) pour permettre aux véhicules de rejoindre au plus vite l'autoroute afin de délester les voies urbaines et les routes départementales dans un périmètre allant de la partie Sud du Voironnais jusqu'au secteur de Crolles en incluant l'agglomération grenobloise.
- **Les conséquences de la stratégie de réduction de la place accordée à l'automobile dans les zones urbaines dans le cœur d'agglomération**, ce qui peut favoriser le report de certains trafics internes sur les voies rapides urbaines.

Cette réduction de la place de l'automobile a notamment concerné le centre-ville élargi de Grenoble : piétonisation de l'hyper centre dans les années 1970, fermeture de certaines rues à la circulation en lien avec la réalisation des lignes A et B du tramway à la fin des années 1980, mise en service de la ligne C et **réaménagement des grands boulevards sur lesquels le trafic a été presque divisé par deux entre 1995 et 2008** (un peu plus de 30 000 véhicules / jour en 2008 contre un peu moins de 60 000 véhicules / jour en 1995⁶)

⁶ Source des chiffres 1995 : SMTIC, diagnostic du plan de déplacements urbains de 2000, p.43. Source des chiffres 2008 : comptages ville de Grenoble.

Carte 13 – Autoroutes et routes nationales : trafics 2009 dans la région grenobloise



Ces trafics très élevés se traduisent par des phénomènes de congestion quotidiens sur les autoroutes et dans et aux abords du cœur de l'agglomération grenobloise ainsi que sur la RN85 jusqu'à Vizille.

Cette congestion s'explique par quatre facteurs :

- **Les difficultés pour sortir de l'autoroute :** aux heures de pointe, les échangeurs « débitent » un trafic de sortie souvent supérieur à la capacité d'absorption de la voirie locale ce qui génère des « remontées de file » qui bloquent les voies principales de l'autoroute. C'est notamment sur l'A41 (dessertes d'Innovalée Meylan et Montbonnot et feux à l'arrivée sur Meylan), sur la RN481 (ex. A48) à l'arrivée sur Grenoble, ou sur l'A480.
- **Les difficultés pour entrer sur l'autoroute :** aux heures de pointe, le trafic peine à s'insérer sur des voies déjà saturées ou aux limites de la saturation ce qui provoque des ralentissements sur les voies principales de l'autoroute.

- **La mauvaise conception de certains échangeurs.** Ainsi, les **dysfonctionnements du nœud du Rondeau** (bifurcation Rocade Sud / A480 / RD6) suscite la formation de bouchons sur la Rocade Sud et l'A480 car la jonction entre ces deux autoroutes se fait sur une seule file de circulation dans chaque sens et chaque direction.
- **Un niveau de circulation qui atteint les limites de la capacité d'écoulement du trafic sur deux voies** sur la Rocade Sud, sur l'A480 entre la bifurcation avec A48 et l'échangeur du Rondeau, et sur l'A48 entre Saint-Egrève et l'A480 dans le sens « nord – sud ».

Cette congestion induit une forte variabilité des temps de parcours sur autoroute (et par là même de fortes incertitudes sur les durées de déplacement qui sont pénalisantes pour les usagers). Comme le souligne une étude commanditée par la DIR (direction interrégionale des routes) Centre Est sur la gestion des voies rapides urbaines grenobloises, « *les temps de parcours sur les VRU [voies rapides urbaines] peuvent varier du simple au double, voire au triple. Les écarts les plus importants sont observés sur la RN 87 [Rocade Sud]. Un des plus grands enjeux est donc la fiabilisation des temps de parcours⁷* ».

3.3.2. En dehors du cœur de l'agglomération grenobloise et de ses abords, les problèmes de circulation sont plus localisés

Au-delà du cœur de l'agglomération grenobloise et des sections gratuites des autoroutes, les charges de trafic observées sont nettement moins importantes. Des charges de trafic élevées et des problèmes de congestion sont néanmoins observés dans les secteurs suivants.

Dans le Sud Grenoblois, la RN 85 souffre de problèmes quotidiens de congestion entre Vizille et Pont-de-Claix (A480), en raison d'une charge de trafic élevée pour une route à 2x1 voie (30 000 véhicules / jours) et de la présence d'une série de ronds-points qui perturbent fortement l'écoulement du trafic. En outre, pendant la période hivernale, le trafic lié à la desserte des stations de ski de l'Oisans génère des problèmes de congestion le week-end sur la RD 1091 (liaison entre Vizille et l'Oisans) et sur la RN85 entre Vizille et l'A480. Par ailleurs, la RD5 (liaison Vizille – Eybens) est congestionnée à son arrivée sur le cœur de l'agglomération en heure de pointe du matin.

Dans le Grésivaudan, l'accès à l'échangeur de Crolles et la liaison Crolles – Villard-Bonnot sont très sollicités : la RD10 supporte ainsi environ 27 000 véhicules / jour entre ces deux localités. Les accès à l'échangeur de Montbonnot/Près-de-l'Eau sont également chargés. Enfin, la RD 524 (liaison Vizille / Saint-Martin-d'Uriage – Gières) est congestionnée à son arrivée sur le cœur de l'agglomération en heure de pointe du matin, ainsi que pendant les pointes touristiques de week-end d'hiver (accès à Chamrousse).

Dans le Voironnais, des charges de trafic importantes sont observées entre l'échangeur de Voreppe, Centr'Alp' et Rives. La RD3 supporte plus de 33 000 véhicules / jour entre l'A48 et la RD 1085. Cette dernière supporte entre 22 000 et 26 000 véhicules / jour entre Rives et Centr'Alp. Dans une moindre mesure, des difficultés sont enregistrées aux principales entrées de Voiron / Coublevie (RD 1075, RD1092, RD520).

⁷ 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.

3.3.3. Des enjeux d'amélioration du maillage viaire et de la traversée des principales coupures (cours d'eau, grandes infrastructures)

Au-delà des problèmes de congestion qui viennent d'être évoqués, **les enjeux d'amélioration du réseau routier concernent :**

- **Le renforcement des franchissements des principaux cours d'eau** (Isère, Drac) **et des grandes infrastructures linéaires** (autoroutes, voies ferrées), notamment dans le **cœur de l'agglomération grenobloise** ; dans le **Grésivaudan** (exemple de Pontcharra où un seul pont permet de franchir l'Isère et de rejoindre l'autoroute) ; et dans le **Sud Grésivaudan** (où certains ponts permettant de franchir l'Isère sont à reconstruire ou à moderniser en raison de leur largeur insuffisante et/ou des limitations du tonnage des véhicules pouvant les emprunter).
- **La réalisation de voies de contournement de certains villages ou petites villes**, notamment pour y limiter le trafic de transit ou le passage des poids lourds.

Par ailleurs, **dans le voironnais, certains maillages restent à compléter** notamment pour améliorer la desserte de Voiron (connexion entre la RD 1076 et la RD1092 et/ou la RD 1085) et de Centr'Alp' (achèvement de l'échangeur de Mauvernay sur A48).

Enfin, en **Bièvre-Valloire**, l'axe de Bièvre (RD119) – conçu comme une voie rapide avec carrefour dénivelé – est très accidentogène notamment en raison de son aménagement à 2x1 voie.

3.4. Vers une atténuation de la hausse des trafics routiers, voire leur réduction dans le cœur de l'agglomération grenobloise

Sur la période récente (2005 – 2009), la croissance des trafics aux entrées de l'agglomération et sur les voies rapides urbaines semble ralentir voire se stabiliser.

Ce constat est à mettre en relation avec l'essor de l'offre de transports collectifs entre l'agglomération grenobloise et les autres secteurs du SCoT, et au sein de l'agglomération grenobloise pendant les années 2000 (cf. partie suivante) et, plus largement, avec la baisse de l'usage de la voiture observée entre 2002 et 2010. Elle traduit également le fait que le système de voies rapides urbaines de l'agglomération grenobloise fonctionne en limite de saturation. On peut également penser que la hausse des prix du carburant et la crise économique favorisent une certaine modération des déplacements en voiture.

Tableau 5 – Progression annuelle du trafic routier aux entrées du cœur de l'agglomération grenobloise entre 1982 et 2009

Sources : SMTc, diagnostic du PDU de 2000 p.43 (chiffres 1982 et 1995), comptages routiers DDE de l'Isère (chiffres 2005) et comptages routiers DIR / CG38 (chiffres 2009).

	1982 - 1995	1995 - 2005	2005 - 2009
Entrée Nord-Ouest (1)	+1 415 veh/an	+2 570 veh / an	+675 veh / an
Entrée Sud (2)	+1 577 veh / an	+1 905 veh / an	+363 veh / an
Entrée Est (3)	+2 654 veh / an	+2 480 veh / an	+550 veh / an

(1) A48 entre l'échangeur de Saint-Egrève et l'A480, RD1075 à Saint-Egrève, RD1532 à l'entrée de Sassenage

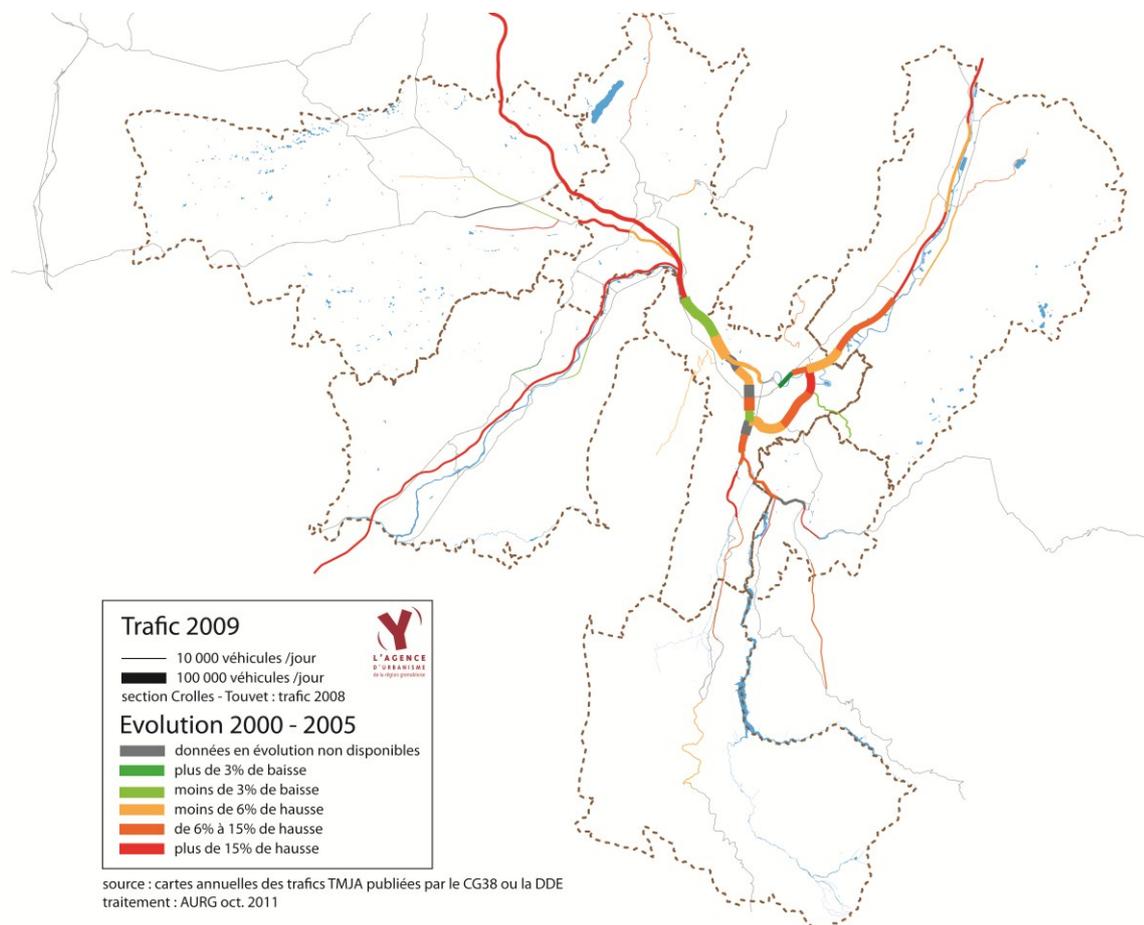
(2) RN 85 à Champagnier, A480 et RD1075 entre Varcès et Claix

(3) A41 entre Montbonnot et la Rocade Sud, RD 523 à Murianette, RD1090 à Biviers

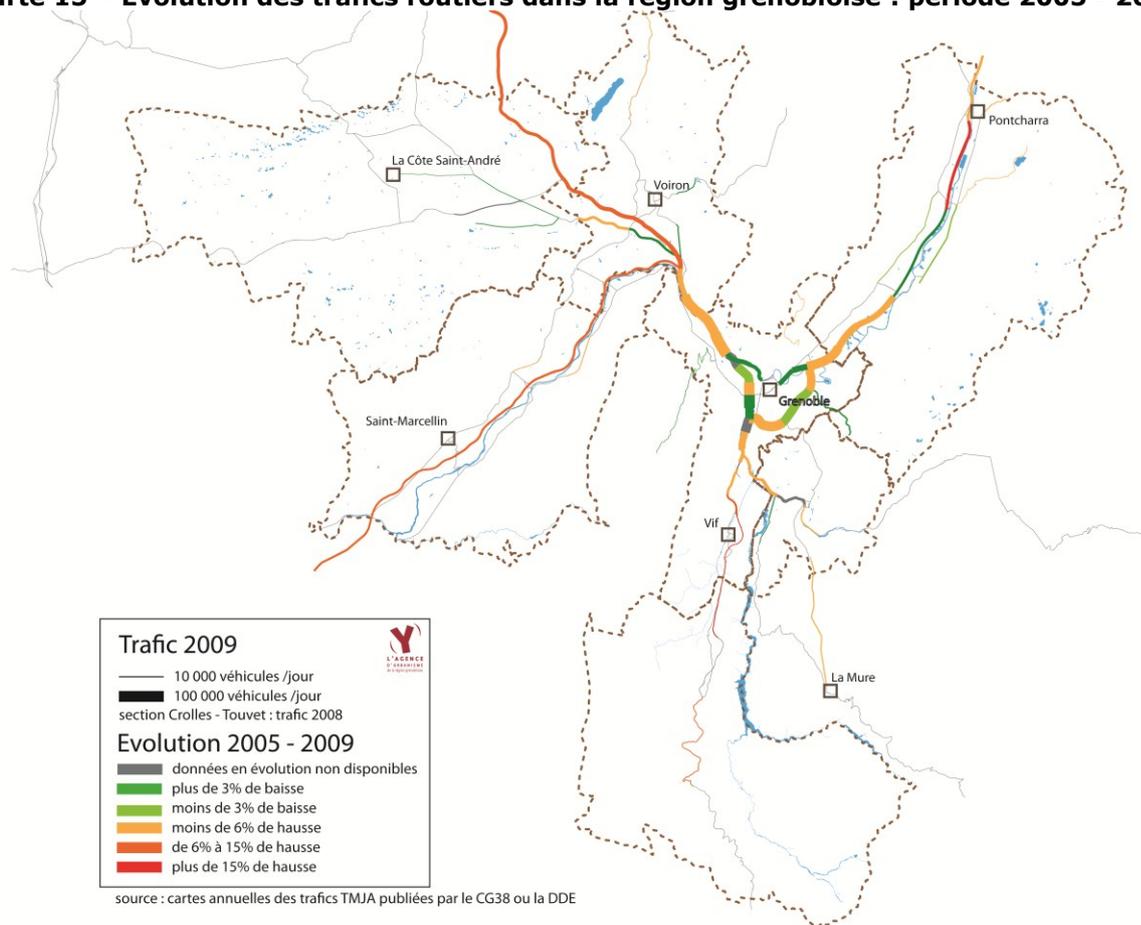
LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

Tableau 6 – Evolution des trafics sur quelques voies rapides urbaines du cœur de l'agglomération grenobloise (2005 – 2009)

	2005	2009	Evolution 2005 / 2009
ENTREE NORD			
A48 entre Saint-Egrève et A480	96 900	100 000	+3 100
RN481 (ex A48) – entrée de Grenoble	36 300	34 300	-2 000
A480 ET ROCADE SUD			
A480 nord (Martyrs)	74 400	74 500	+100
A480 entre Catane et Mistral	101 000	98 000	-3 000
Rocade sud Echirolles	88 600	89 000	+400
Rocade Sud Saint-Martin-d'Hères	81 100	80 200	-900
Rocade Sud Gières	75 700	75 800	+100
ENTREE EST			
A41Meylan (entrée sur Grenoble)	59 200	56 200	-3 000
A41 Montbonnot	82 000	85 200	+3 200
ENTREE SUD			
A480 sud Pont de Claix	63 400	64 300	-100

Carte 14 – Evolution des trafics routiers dans la région grenobloise : période 2000 - 2005

Carte 15 – Evolution des trafics routiers dans la région grenobloise : période 2005 - 2010



4. Éléments sur les transports de marchandise et la logistique

Comme la région grenobloise se situe à proximité des axes de transit sans être traversée par ces derniers, les fonctions relatives aux transports et à la logistique y sont principalement dédiées à la desserte locale du territoire et de ses entreprises.

Les grandes bases logistiques qui gèrent l'approvisionnement de la région grenobloise (et, plus largement, de la région Rhône-Alpes) sont principalement localisées dans l'Est Lyonnais et le Nord Isère, notamment autour du « parc international de Chesne » qui constitue un site logistique majeur, situé à proximité de l'A43, de l'A432, de l'A46, de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et des voies ferrées.

De ce fait, c'est l'autoroute A48 qui accueille le plus de poids lourds, avec une moyenne annuelle journalière d'environ 2 500 PL / jour aux limites nord de la région grenobloise. Les autres axes qui desservent la région grenobloise accueillent des trafics nettement inférieurs : environ 1 400 PL / jour sur A49 aux limites de la Drôme, 1 900 PL / jour sur A41 au niveau de Pontcharra (mais « seulement » 1 500 au niveau de Brignoud), 380 PL / jour sur A51 au sud de la région grenobloise, 540 PL / jour sur la RD1091 au niveau de Livet-et-Gavet, 300 PL / jour sur la RD85 au nord de La Mure (mais seulement 200 au niveau de Saint-Firmin, à proximité de la limite entre l'Isère et les Hautes-Alpes) et 200 PL/jour sur la RD529 au niveau de Susville.

Dans le cœur de l'agglomération grenobloise, les trafics poids lourds sont plus élevés (environ 6 000 PL / jour sur A48 à Saint Egrève, entre 3 700 et 4 500 PL/jour sur la Rocade Sud selon les sections).

A titre de comparaison, l'autoroute A7 (vallée du Rhône) écoule près de 13 000 camions / jour au sud de Vienne et l'A43 écoule plus de 7 000 camions / jour à l'Ouest de l'Isle d'Abeau.

Le rôle des autres modes de transport (train, pipe-lines) est marginal, sauf pour la desserte des plateformes chimiques de Pont-de-Claix et de Jarrie.

L'examen du nombre et du taux d'emplois dans les secteurs du transport (y compris de voyageurs dont les remontées mécaniques des stations de ski⁸), de l'entreposage et des services auxiliaires de transport (incluant notamment les bases logistiques), et des activités liées à la poste et au courrier (incluant la petite messagerie) soulignent le poids de l'Est Lyonnais et du Nord Isère, ainsi que, dans une moindre mesure, de la Vallée du Rhône et du secteur de Chambéry dans l'organisation logistique régionale.

La région grenobloise apparaît en retrait avec un poids de ces fonctions de l'ordre de 4,3% de l'emploi salarié total⁹ en 2008, contre 5,35% en moyenne sur le département de l'Isère et 6,32% sur un périmètre d'étude élargi englobant la Drôme, le Rhône et les deux Savoie. La sous-représentation de ces activités dans la région grenobloise s'explique principalement par le très faible poids des activités liées à l'entreposage (0,67% de l'emploi salarié dans la région grenobloise contre 1,22% dans le périmètre d'étude élargi et 1,26% dans le département de l'Isère).

Tableau 7 – Nombre de salariés et poids dans l'emploi salarié total du transport et de la logistique en 2008

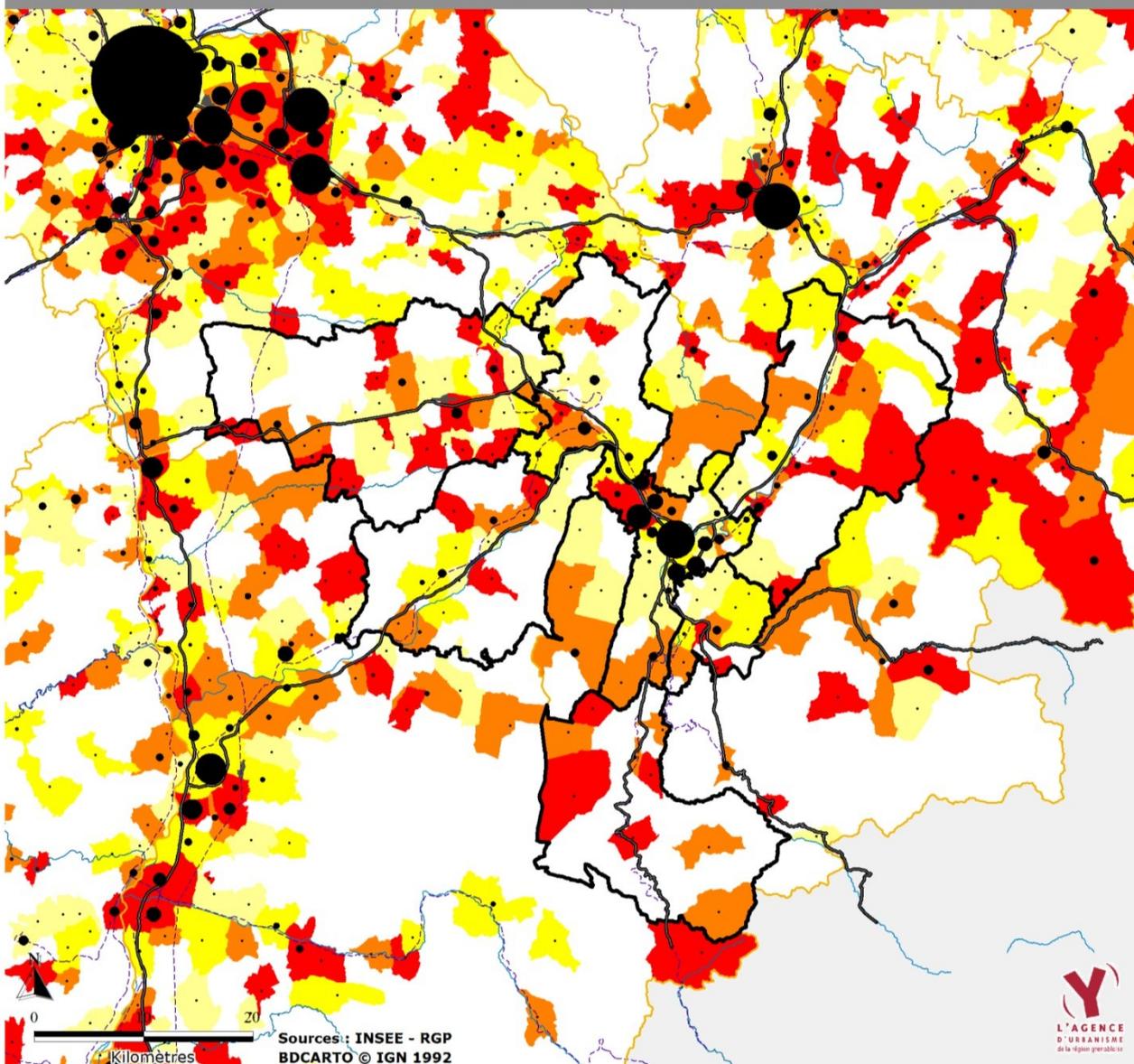
Source : INSEE, CLAP (effectifs salariés des établissements – nomenclature A88).

	Transports (y compris transports collectifs de voyageurs) [postes 49, 50 et 51]	Entreposage et services auxiliaires de transport [poste 52]	Activités liées à la poste et au courrier [Poste 53]	Total
Région grenobloise	7 070 2,47%	1 909 0,67%	3 492 1,22%	12 471 4,35%
Isère	12 183 2,93%	5 217 1,26%	4 820 1,16%	22 220 5,35%
Isère + Rhône + Drôme + Savoie + Haute Savoie	69 068 3,97%	21 263 1,22%	19 687 1,13%	110 018 6,32%

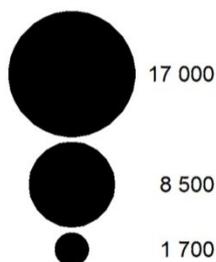
⁸ Les données utilisées ne permettant pas de faire la distinction entre transports routiers de marchandises et de voyageurs.

⁹ Données issues de la présentation de l'emploi salarié par effectif et catégorie d'entreprise issue de l'exploitation des données déclarées par les employeurs (base de donnée CLAP : connaissance locale de l'appareil productif).

TAUX ET NOMBRE DE SALARIÉS TRAVAILLANT DANS LES SECTEURS DU TRANSPORT, DE L'ENTREPOSAGE ET DU COURRIER



Nombre d'emplois dans les secteurs du transport, de l'entreposage et des activités liées à la messagerie et au courrier

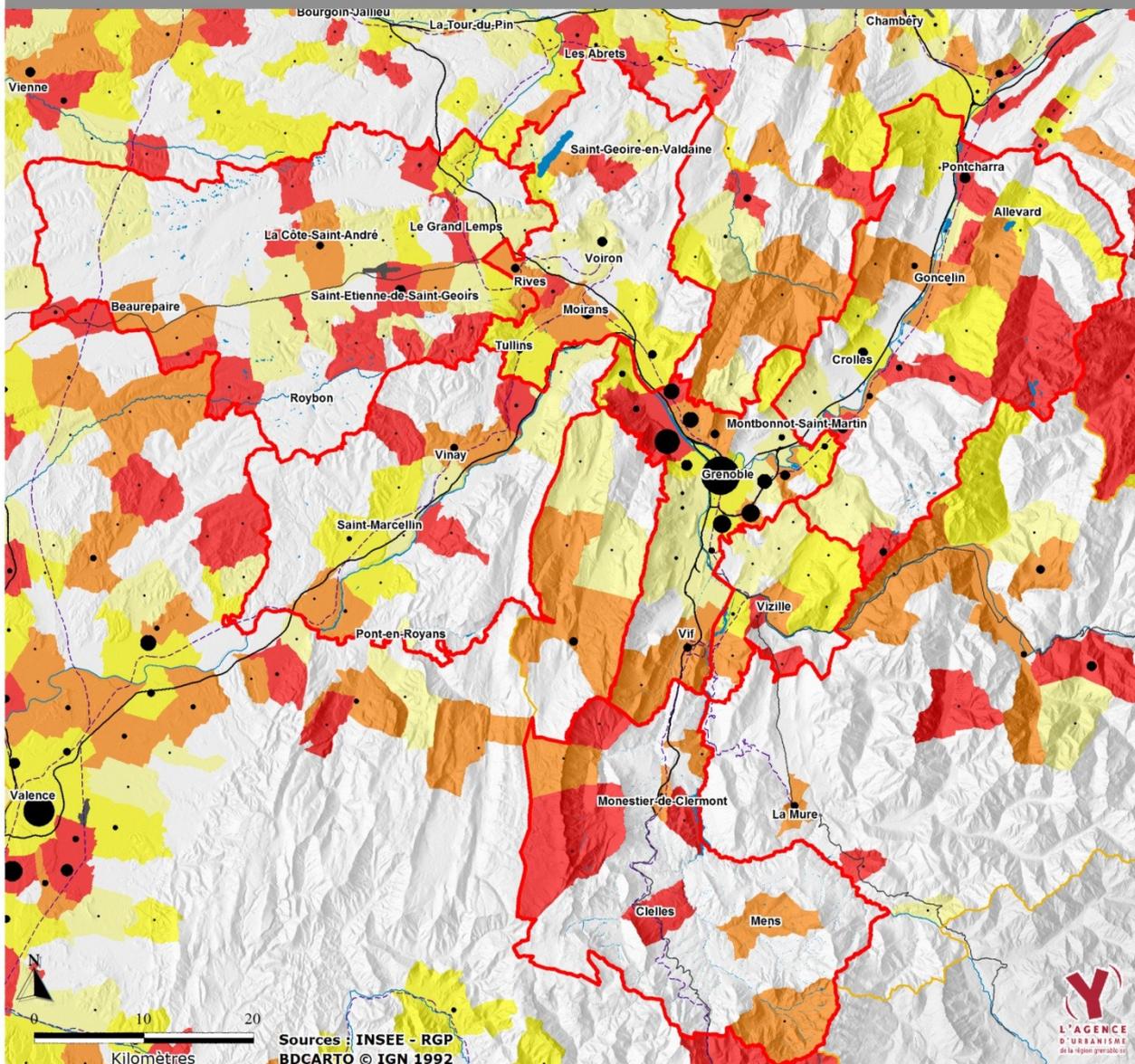


Part des emplois liés aux transports, à l'entreposage et aux activités liées à la messagerie et au courrier dans l'emploi salarié total

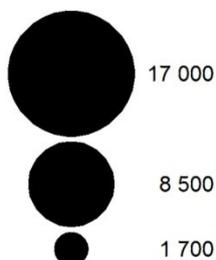
- Plus de 12,3% de l'emploi salarié total
- Entre 6,2% et 12,3% de l'emploi salarié total
- Entre 2,6% et 6,2% de l'emploi salarié total
- Moins de 2,6% de l'emploi salarié total
- Aucun emploi dans les secteurs évoqués

Source : INSEE, CLAP, 2008 - effectifs salariés ventilé en fonction du secteur d'activité de l'entreprise
 Transports : code NAF A88 -rubriques 49, 50, 51 ; entreposage : rubr. 52, poste / courrier : rubr. 53

TAUX ET NOMBRE DE SALARIÉS TRAVAILLANT DANS LES SECTEURS DU TRANSPORT, DE L'ENTREPOSAGE ET DU COURRIER



Nombre d'emplois dans les secteurs du transport, de l'entreposage et des activités liées à la messagerie et au courrier



Part des emplois liés aux transports, à l'entreposage et aux activités liées à la messagerie et au courrier dans l'emploi salarié total

- Plus de 12,3% de l'emploi salarié total
- Entre 6,2% et 12,3% de l'emploi salarié total
- Entre 2,6% et 6,2% de l'emploi salarié total
- Moins de 2,6% de l'emploi salarié total
- Aucun emploi dans les secteurs évoqués

Source : INSEE, CLAP, 2008 - effectifs salariés ventilé en fonction du secteur d'activité de l'entreprise
 Transports : code NAF A88 -rubriques 49, 50, 51 ; entreposage : rubr. 52, poste / courrier : rubr. 53

Nb : La SEMITAG représente environ 1 500 salariés soit 21% des salariés du transport dans la région grenobloise

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

Dans la région grenobloise, les activités liées aux transports, à la logistique et à l'entreposage sont notamment concentrées dans la Cluse de Voreppe, à l'entrée nord-ouest de l'agglomération grenobloise, notamment à Saint-Egrève, Saint-Martin-le-Vinoux. Le poids élevé de Sassenage s'explique par la présence du centre de tri postal et d'un dépôt de la SEMITAG.

Grenoble et les communes bordant la rocade sud offrent également un nombre significatif d'emplois dans le domaine des transports (qui doit être nuancé, pour Eybens et Gières, par la présence des dépôts de la SEMITAG).

Les enjeux particuliers relatifs à l'approvisionnement et au fonctionnement des entreprises locales concernent – en première approche :

- **L'entreprise de distribution KING JOUET** (dont le siège social est à Voiron) qui a installé sa base logistique à Rives, près de l'échangeur autoroutier A48/Axe de Bièvre, et souhaite l'agrandir.
- **Les plateformes chimiques de Pont-de-Claix et de Jarrie** dont l'approvisionnement se fait principalement par pipe-lines et par train, avec une problématique « transports de matières dangereuses » affirmée (cf. section 5.3.3. de la partie C2 - état initial de l'environnement).
- **Les sites de production de CATERPILLAR** (matériel de travaux publics) implantés à Echirolles et Grenoble Sud évacuent leur production par camion jusqu'à Saint-Martin-le-Vinoux d'où elle est chargée sur des trains.
- **L'approvisionnement des grandes zones commerciales ainsi que des commerces des principaux centres villes** (Grenoble, Voiron ...) qui se fait pour l'instant presque exclusivement par la route.

On peut noter que l'entreprise de distribution **GO SPORT** (dont le siège social est à Sassenage) ne gère pas sa logistique dans la région grenobloise.

En matière d'organisation générale des transports de marchandise, les enjeux concernent principalement :

- **La réduction du trafic poids lourds dans le cœur de l'agglomération grenobloise** en raison de ses impacts importants sur l'exposition des populations riveraines des axes autoroutiers aux dépassements de seuil de qualité de l'air (cf. section 3.2.2. de la partie C2, état initial de l'environnement).
- **La fluidification du trafic routier notamment dans le cœur de l'agglomération grenobloise**, d'une part pour faciliter le fonctionnement et l'approvisionnement des entreprises et d'autre part pour contribuer à la limitation des émissions polluantes.
- **La valorisation du potentiel ferroviaire** : les voies ferrées desservent les deux principaux centres villes commerçants de la région grenobloise (Grenoble et Voiron) ainsi que de nombreuses zones d'activité (dont la zone commerciale de Chatte, la zone d'activité de Centr'Alp', les zones d'activité économiques et commerciales du Fontanil, de Saint-Egrève et de Saint-Martin-le-Vinoux, la Presqu'Île Scientifique, une part importante des espaces d'activité de la polarité sud de l'agglomération grenobloise, la zone commerciale de Saint-Martin-d'Hères, etc.).
La modernisation et l'électrification du Sillon Alpin Sud pourront faciliter la circulation des trains de fret. Mais la section périurbaine de la ligne Grenoble Gap – qui dessert pour l'instant les deux principaux clients de fret ferroviaire que sont les plateformes chimiques de Pont-de-Claix et de Jarrie – restera en traction thermique.
- **L'organisation de la logistique urbaine** en lien avec les enjeux précédents : comment limiter l'entrée des poids lourds liés à l'approvisionnement des commerces et lieux de consommation ? Comment valoriser au mieux la présence des voies ferrées pour amener les marchandises par le train au plus près des zones de consommation ? Comment faciliter le fonctionnement des entreprises implantées en milieu urbain ?

5. Vers une rupture dans la conception des politiques de déplacement à l'échelle de la région grenobloise ?

5.1. Le tournant de l'abandon des grands projets (auto)routiers

5.1.1. Années 1960/1970 / 1980 : l'adaptation de la ville à l'automobile et la mise en place du système autoroutier

Les années 1960, 1970 et 1980 sont marquées par le développement des grandes infrastructures routières et autoroutières en lien avec la mise en place des aménagements routiers prévus dans le cadre des Jeux Olympiques de 1968 et de l'essentiel des aménagements prévus dans le SDAU de 1973, à l'exception notable de la voie U4 (« Rcade Nord » de Grenoble). La quasi-totalité du réseau autoroutier actuel est mis en service (à l'exception de l'A51 et de l'A49 qui seront réalisées dans les années 1990 et 2000).

En ville (agglomération grenobloise principalement), de nombreux efforts sont faits pour faciliter la circulation et le stationnement des véhicules : aménagement de parkings en ouvrage dans le centre-ville de Grenoble, construction des « autoponts » sur les grands boulevards de Grenoble, réalisation de voies à forte capacité d'écoulement du trafic dans les quartiers sud de Grenoble ou sur la rive gauche du Drac (RD6 / ex RN525).

5.1.2. Années 1990 / 2000 : achèvement du système autoroutier et amélioration des réseaux routiers en dehors du cœur d'agglomération ...

Durant les années 1990 / 2000 le réseau (continue d'être renforcé, principalement en dehors du cœur de l'agglomération grenobloise : le système autoroutier est complété et le Conseil Général crée ou renforce de nombreux axes pour faciliter l'accès aux échangeurs autoroutiers ou pour assurer le contournement des villes et des villages.

Ainsi, au cours des années 1990 et 2000 :

- Le Sud Grésivaudan a bénéficié de la mise en service de l'A49 (1990 de Moirans à Tullins et 1991 jusqu'à Bourg-de-Péage et Valence)
- La desserte de Voiron a été améliorée grâce à l'ouverture de l'échangeur de Voiron Champfeuillet et à la réalisation de la RD1076 (« voie de contournement nord » de Voiron qui assure la desserte de cet échangeur).
- La desserte du pôle d'activité de Centr'Alp a été complétée par l'ouverture du demi-échangeur de Mauvernay (ce dernier devrait prochainement devenir un échangeur complet)
- La Bièvre a bénéficié de la réalisation de l'axe de Bièvre (RD 119) - voie express à 2x1 voie et carrefours dénivelés - qui relie l'A48 (échangeur de Rives) à Brézins
- Le Grésivaudan a profité de la mise en service de nouveaux échangeurs sur l'A41 et de la réalisation de plusieurs voies départementales (RD11b et RD11k, RD30, RD1Aa, ...) permettant d'améliorer l'accès à l'autoroute.
- Le Trièves a bénéficié de la mise en service de l'A51 jusqu'à Monestier de Clermont en 2007.

5.1.3. et développement des aménagements visant à réduire l'espace accordé à l'automobile dans le cœur de l'agglomération grenobloise

Dans le cœur de l'agglomération grenobloise, les politiques de voirie sur la période 1990 – 2000 devaient s'articuler autour de la mise en œuvre d'un concept d'organisation des déplacements visant à :

- Protéger la commune de Grenoble du trafic de transit grâce à la réalisation de la Rocade Nord qui devait permettre d'achever le « ring » (périphérique) afin de disposer d'un itinéraire complet de contournement de la ville-centre
- Reporter au maximum les trafics sur le système autoroutier afin de réduire la place accordée à l'automobile sur les rues à l'intérieur du « ring » ainsi que sur les principales voies non-autoroutières qui convergent vers Grenoble.

Le projet de Rocade Nord sera finalement abandonné en 2010, après avoir rencontré d'importantes oppositions et connu de nombreux rebondissements (abandon de sa maîtrise d'ouvrages par l'Etat en 2005, reprise de la maîtrise d'ouvrage par le Conseil Général de l'Isère en 2006, proposition d'un nouveau tracé en 2008, ...). **De ce fait, le « ring » ne sera pas achevé.**

Par contre, la réduction de la place de l'automobile à l'intérieur de Grenoble et sur les principales voies non-autoroutières qui convergent vers Grenoble est progressivement mise en place notamment en lien avec la réalisation des lignes de tramway. L'hyper centre de Grenoble a été piétonnisé dans les années 1970, puis la réalisation des lignes A et B à la fin des années 1980 permet d'interdire à la circulation ou de réduire fortement l'espace dédié à l'automobile sur la plupart des rues empruntées par le tramway dans Grenoble ou à Fontaine.

La mise en service de la ligne C en 2007 est accompagnée par le réaménagement complet des grands boulevards de Grenoble, de l'avenue Gabriel Péri entre le campus de Saint-Martin-d'Hères et Grenoble, ainsi que du Pont de Catane et du boulevard de l'Europe à Seyssinet-Pariset ainsi que des voies empruntées par la ligne jusqu'à son terminus de Seyssins. **De ce fait, le trafic sur les grands boulevards de Grenoble est presque divisé par deux (un peu plus de 30 000 véhicules / jour en 2008 contre un peu moins de 60 000 véhicules / jour en 1995¹⁰).**

Les aménagements visant à apaiser le trafic automobile se diffusent de plus en plus en dehors des secteurs desservis par le tramway et des communes limitrophes de Grenoble. Par ailleurs, le **développement du stationnement payant et la restriction du nombre de places de parking dans le centre-ville de Grenoble** ont également eu des effets dissuasifs sur l'usage de l'automobile.

Ces aménagements visant à restreindre la place de l'automobile ont probablement joué un rôle important dans l'intensité de la baisse de l'usage de la voiture dans l'agglomération grenobloise, **ainsi que dans l'atténuation de la hausse (voire la diminution) des trafics routiers** sur les autoroutes et voies rapides urbaines à l'intérieur et aux principales entrées de l'agglomération.

¹⁰ Source des chiffres 1995 : SMTC, diagnostic du plan de déplacements urbains de 2000, p.43. Source des chiffres 2008 : comptages ville de Grenoble.

5.1.4. Début des années 2010 : fin des derniers projets autoroutiers (Rocade Nord, A51) et poursuite de la réduction de l'espace accordé à l'automobile dans le cœur de l'agglomération grenobloise

En 2010 et 2011, deux grands projets ne sont pas poursuivis : la Rocade Nord de Grenoble (suite à de nombreuses oppositions, mais aussi en raison de son coût de réalisation qui n'aurait pu être financé qu'en partie par la mise en place d'un péage) ; et le prolongement de l'autoroute A51 vers le Gapençais, qui n'est pas inscrit dans l'avant-projet consolidé de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté en janvier 2011, notamment en raison des coûts de réalisation du projet et de la faiblesse du trafic prévisible.

De ce fait, le réseau autoroutier de la région grenobloise peut être considéré comme achevé même si des projets d'optimisation de son fonctionnement sont à l'étude (comme la réalisation d'une troisième voie sur la section la plus chargée de l'A480).

Parallèlement, les mesures de réduction de la place de l'automobile à l'intérieur de Grenoble et du cœur de l'agglomération grenobloise vont être intensifiées en lien avec les projets suivants :

- La mise en service de la ligne E du tramway entre Le Fontanil-Cornillon et Grenoble Sud.
- Le réaménagement de la RN481 (ex. A48) à l'entrée de Grenoble et à la restructuration du carrefour de la Porte de France afin d'y apaiser le trafic en lien avec l'arrivée du tram E et la réalisation du projet d'aménagement urbain de l'Esplanade de Grenoble.
- Le réaménagement des quais de l'Isère à Grenoble, pour apaiser la circulation sur cet itinéraire qui constitue pour l'instant une alternative au passage par la Rocade Sud.
- Les réflexions de la ville de Grenoble sur le réaménagement de ses quartiers sud et, en particulier, sur l'apaisement de l'axe du « Cours de l'Europe » entre l'échangeur Mistral (A480) et le secteur de la Villeneuve / Grand-Place.
- Les réflexions des communes de première et deuxième couronne de la banlieue grenobloise sur leurs plans de circulation afin de poursuivre les efforts d'apaisement du trafic et de requalification des axes.
- Les réflexions en cours sur la mise en place d'une ZAPA (zone d'action prioritaire pour la qualité de l'air) voire d'un péage urbain à l'échelle du cœur de l'agglomération grenobloise.

5.2. Le développement de l'offre de transports collectifs porte ses fruits mais se heurte à d'importantes contraintes financières alors que d'importants besoins restent à satisfaire

5.2.1 Le renforcement des transports collectifs s'est tout d'abord cantonné à l'intérieur de l'agglomération grenobloise...

Historiquement, l'offre de transport collectif a tout d'abord été renforcée dans l'agglomération grenobloise, sous l'égide du SMTC.

Après une phase de restructuration (amélioration du réseau de bus dans les années 1970), le SMTC décide de se doter d'un réseau de tramway moderne. En 1987, la ligne A de tramway est inaugurée entre Fontaine et Grenoble (Grand-Place), suivie de la ligne B entre la gare et le campus en 1990. Un pôle d'échange est conçu autour de la gare de Grenoble, offrant une correspondance du type « quai à quai » entre les trains et le tramway.

En 1996, la ligne A est étendue vers Echirolles, en lien avec l'aménagement de la ZAC « centre-ville ».

En 2001, la ligne B est prolongée jusqu'à Europôle et à la Cité Internationale, aux portes de la Presqu'Île Scientifique.

En 2006 et 2007, le réseau de tramway est complété par trois opérations importantes : le prolongement de la ligne B jusqu'à la gare de Gières, la mise en service de la ligne C entre Seyssins et le campus universitaire en passant par les Grands Boulevards de Grenoble, et **la mise en service (en 2007) de la ligne D** entre le campus et la ZAC « centre » de Saint-Martin-d'Hères.

A moyen terme, la ligne B sera prolongée à l'intérieur de la Presqu'Île Scientifique (mise en service prévisionnelle en 2013) **et la ligne E sera réalisée entre Le Fontanil et Grenoble Sud** (mise en service prévisionnelle en 2014).

Grâce à l'impulsion du tramway, le réseau de transports urbains a connu une très forte croissance de sa fréquentation, passant de 17 millions de voyages en 1973 à près de 50 millions en 1990 et plus de 73 millions en 2010 (pour un peu moins de 58 millions de déplacements¹¹).

Par ailleurs, les aménagements urbains réalisés ont permis de créer un contexte favorable à la limitation des déplacements automobiles qui sont liés au centre-ville de Grenoble ou qui traversent ce dernier, ce qui a contribué à la forte baisse de la part de marché et du nombre de déplacements en voiture recensés sur l'agglomération grenobloise entre 2002 et 2010.

5.2.2. ... puis s'étend aux liaisons entre l'agglomération grenobloise et les autres secteurs ainsi qu'aux déplacements internes au Voironnais et au Grésivaudan

A partir de la fin des années 1990, les territoires situés en dehors de l'agglomération grenobloise bénéficient d'un fort développement de l'offre de transports collectifs.

Deux nouveaux réseaux de transports collectifs urbains voient le jour, en 2001 dans le voironnais et en 2009 dans le Grésivaudan.

L'offre ferroviaire « périurbaine » autour de Grenoble est progressivement renforcée à partir de 1989 (desserte « LASER », initialement limitée à la liaison Rives – Voiron - Grenoble, lancée sur l'initiative du Conseil Général de l'Isère en partenariat avec le Conseil Régional Rhône-Alpes).

A partir de 1997, le Conseil Régional Rhône-Alpes se porte candidat pour expérimenter la décentralisation de la gestion des trains régionaux ce qui lui permet d'améliorer l'offre y compris sur les autres « branches » de l'étoile ferroviaire grenobloise.

A partir du milieu des années 2000, la desserte connaît une nouvelle amélioration avec la réalisation de nouvelles haltes (Echiroilles et Moirans-Galifette), le cadencement généralisé des horaires (passage des trains à horaire régulier, toutes les heures par exemple) et la réalisation de la première phase des aménagements de la voie ferrée du Sillon Alpin Sud (doublement de la voie entre Saint-Marcellin et Moirans, création d'un « saut de mouton » à Moirans pour faciliter l'insertion des trains en provenance ou à destination de Valence et Lyon sur le « tronçon commun » de la voie ferrée entre Moirans et Grenoble, création d'une voie supplémentaire en gare de Gières).

A moyen terme, le développement de l'offre va se poursuivre avec la réalisation de la phase II des travaux d'aménagement du Sillon Alpin Sud : électrification totale de la ligne Valence – Grenoble – Chambéry ; création d'un terminus afin de prolonger les TER « Rives – Grenoble Université-Gières » jusqu'à la gare de Brignoud (la communauté de communes du Grésivaudan étudie en parallèle la réalisation d'un transport en site propre entre la gare de Brignoud et Crolles – Bernin) ; amélioration de la signalisation et de l'espacement des trains entre Grenoble et Chambéry ; raccordement en gare de Valence TGV permettant la mise en service de TGV directs entre le Sillon Alpin et le Sud de la France).

¹¹ Un « déplacement » peut être composé de plusieurs « voyages » lorsqu'il nécessite des correspondances.

L'offre d'autocars TRANSISERE entre l'agglomération grenobloise et les territoires limitrophes est renforcée à partir de 2002 par le Conseil Général de l'Isère, avec le lancement d'une ligne express de car (empruntant l'autoroute) pour relier Voiron à Grenoble et à Crolles, qui sera ensuite complétée par deux autres lignes express (Voreppe – Grenoble – Vizille et Grenoble – Domène – Champ-Près-Frogès).

Parallèlement aux lignes express, le Conseil Général de l'Isère met également en place des dessertes renforcées autour de l'agglomération grenobloise, notamment pour relier Crolles à Grenoble en empruntant la RD 1090 (ligne 6020) et pour relier Crolles au Campus Universitaire et à la gare de Gières en passant par Montbonnot (ligne 6070).

En 2004, un couloir bus est aménagé sur la bretelle de sortie de l'autoroute qui dessert la Presqu'Île.

En 2007, une « voie spécialisée partagée » est créée sur l'autoroute A48 entre Saint-Egrève et le Pont d'Oxford (transformation de la bande d'arrêt d'urgence pour y permettre la circulation des autocars en cas de congestion sur l'autoroute).

En 2011, l'offre express est rebaptisée LISE (Lignes Isère Express) tout en étant réorganisée pour uniformiser les itinéraires entre les trois lignes express (notamment dans la traversée de Grenoble) et avec les autres lignes desservant les mêmes secteurs.

A moyen terme, la « voie spécialisée partagée » de l'autoroute A48 devrait être prolongée jusqu'à l'échangeur de Voreppe, et le **Conseil Général de l'Isère envisage la réalisation d'aménagements similaires sur l'autoroute A41** vers Montbonnot voire Crolles.

5.2.3. Un renforcement qui porte ses fruits tout en se heurtant à d'importantes contraintes financières ...

Le renforcement des transports collectifs s'est combiné avec les aménagements visant à restreindre la place de l'automobile dans le cœur de l'agglomération pour contribuer à la hausse de la fréquentation des transports en commun et la baisse de l'usage de l'automobile sur la période 2002 – 2010 (cf. points précédents du diagnostic).

Par contre, le développement de l'offre se heurte à d'importantes contraintes financières notamment en raison de l'importance des coûts d'exploitation et de leur faible couverture par les recettes commerciales, dans un contexte où le budget des collectivités territoriales est mis sous tension par la crise économique, la suppression de la taxe professionnelle et la réforme de la fiscalité locale, ainsi que le gel des dotations financières de l'Etat.

Sur le réseau urbain de l'agglomération grenobloise –pourtant le plus fréquenté- les ventes de titre de transport couvrent à peine plus du quart des dépenses d'exploitation du réseau en 2009 et la contribution annuelle versée par le SMTC (autorité organisatrice) à son exploitant (SEMITAG) est passée de 40 millions d'euros en 1998 à presque 75 millions d'euros en 2009¹².

Pour le réseau « Transisère » le coût d'exploitation total s'élève, en 2010, à 80 millions d'euros, dont 60 millions d'euros pour le transport scolaire- et les recettes clientèle ne représentent que 8 millions d'euros¹³. On peut donc estimer que les recettes commerciales couvrent 40% des dépenses d'exploitation des lignes régulières si on fait l'hypothèse que la totalité des recettes clientèles sont affectées à ces dernières.

¹² D'après les sources suivantes : SMTC, magazine TRAMY N°11 (février 2008), consacré au budget du SMTC, p.7 ; Fitch Ratings, Fiche de notation du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise, juillet 2010 ; SEMITAG, Rapport d'activité 2009.

¹³ Conseil Général de l'Isère, Plan de développement des transports, communiqué de presse du 10 juin 2011.

Pour le réseau urbain du voironnais, les recettes commerciales couvrent environ 4% des charges totales d'exploitation du réseau¹⁴.

5.2.4. ... alors que d'importants besoins restent à satisfaire

D'importants projets de développement des transports publics sont actés ou en cours d'études.

On peut notamment citer :

- La deuxième tranche de la modernisation de la voie ferrée du Sillon Alpin Sud (électrification, raccordement à la LGV Méditerranée en gare de Valence, amélioration de la signalisation, aménagement de la gare de Brignoud)
- Le développement des voies spécialisées partagées pour la circulation des cars express sur l'autoroute A48
- La ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise
- La liaison en transports collectifs Brignoud-Crolles

Au-delà de ces projets, de nombreux besoins ont été mis en évidence dans le diagnostic ou exprimés par les élus dans le cadre de l'élaboration du SCOT :

- Le renforcement de la desserte des grandes zones d'activités économiques et commerciales, notamment dans l'agglomération grenobloise, dans le Grésivaudan et dans le Voironnais.
- Le renforcement de la desserte des principales polarités qui structurent le cœur de l'agglomération grenobloise.
- Une forte amélioration des liaisons en transports collectifs entre le Sud-Grenoblois et l'agglomération grenobloise.
- Le renforcement de la desserte entre les pôles qui structurent la partie Sud du Voironnais.
- Le renforcement de la desserte de la Bièvre.
- Le développement des liaisons en transports collectifs vers les massifs (transport par câble ou autres modes).
- Le développement de l'offre ferroviaire au-delà des investissements programmés dans le cadre du programme d'amélioration de la voie ferrée du Sillon Alpin (renforcement des capacités, réalisation d'une liaison plus directe vers Lyon, réouverture de gares).
- Le développement des voies spécialisées partagées et des sites propres pour faciliter la circulation des cars express et des principales lignes de bus.

5.3. Vers une meilleure coordination entre urbanisme et déplacements

Les années 2000 ont également permis une prise de conscience de la nécessité de mieux articuler la localisation de l'urbanisation future et le développement de l'offre de transports collectifs, notamment pour favoriser leur utilisation et optimiser les investissements publics liés à leur développement.

Entre 2005 et 2007, des groupes de travail sur cette question associent les communes de l'agglomération grenobloise et le SMTC. Ils débouchent sur la signature d'une « charte urbanisme / transports » en 2007 qui prévoit notamment la mise en place d'études urbaines (financées par le SMTC) en lien avec la définition des projets de futures lignes de transports en site propre (TCSP), qui doivent déboucher sur la signature de « contrats d'axe ».

Ces « contrats d'axe » permettent aux communes de s'engager sur un objectif d'intensification de l'urbanisation (production de logements, de locaux d'activité et d'équipements) autour des futures lignes de

¹⁴ Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, Service public de transport, rapport annuel 2010 sur les prix et la qualité du service, juin 2011, p.24

TCSP. Ils portent également sur la répartition du financement des réaménagements d'espaces publics sur l'axe. Ils précisent enfin les engagements du SMTC concernant le niveau de desserte du territoire par la future ligne de TCSP et le réseau de bus associé.

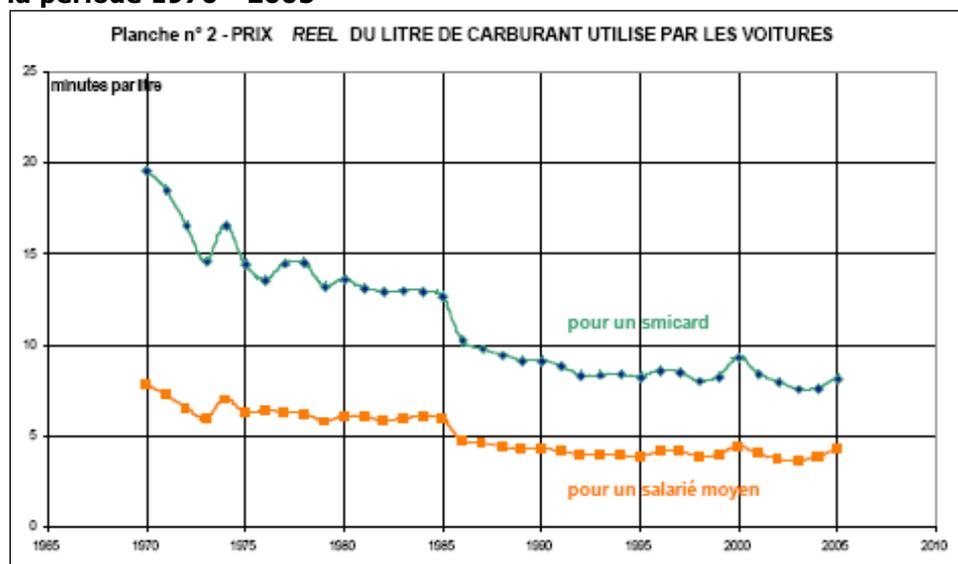
Le premier contrat d'axe, concernant la future ligne E du tramway, a été signé au printemps 2011 par le SMTC, la Métro, les communes concernées par les projets, le Conseil Général de l'Isère, le Conseil Régional Rhône-Alpes, l'Etat et l'Etablissement Public Foncier Local de la région grenobloise.

6. Enjeux et défis pour l'avenir

6.1. Raréfaction du pétrole et évolution des coûts d'usage de l'automobile : quels impacts sur l'organisation des déplacements ?

Les gains de vitesse liés à la généralisation de l'automobile et au développement des réseaux routiers ont rendu possible la périurbanisation et l'étalement urbain, le développement des espaces d'activités économiques et commerciales périphériques et, plus largement, la généralisation d'un mode de vie basé sur l'usage de l'automobile. **Ces évolutions ont aussi été rendues possibles par le fait que le coût d'achat et d'usage de l'automobile a fortement baissé au fil du temps.** Ainsi, « en 1970, il fallait 181 minutes de travail d'un salarié percevant le SMIC pour s'acheter l'essence nécessaire pour parcourir 100km alors qu'en 2008, il ne lui en faut plus que 71. Pour le gazole, les chiffres respectifs sont respectivement de 88 et 55 minutes. En 1970, le gazole ne représentait que 6% des volumes consommés par les voitures contre 60% aujourd'hui, si bien que le prix réel pondéré par les volumes vendus est passé de 168 minutes en 1970 à 61 minutes en 2008 soit une division par 2,8¹⁵ ».

Graphique 8 – Nombre de minutes de travail nécessaires pour acheter un litre de carburant sur la période 1970 - 2005



Source : FNAUT / Beauvais Consultant, Evolution réelle du prix des carburants et des transports collectifs urbains entre 1970 et 2005, 2007, dossier téléchargeable à l'adresse suivante : <http://www.fnaut.asso.fr/index.php/toute-actualite/40-dossiers-debats/95-archives-2005-2007.html>

¹⁵ Jean-Marie Beauvais, « Le vrai coût de votre plein », *Les Echos*, mercredi 28 février 2009 (téléchargeable à l'adresse suivante : <http://beauvais-consultants.com/echos.jpg>). Au-delà de l'effet lié à la « substitution » de l'essence par le gazole, les évolutions observées sont liées au fait que (1) les salaires ont globalement progressé plus vite que le prix de l'essence ou du gazole sur le long terme (2) que les voitures actuelles consomment moins que les voitures des années 1970.

Mais cette baisse du coût d'usage de l'automobile est en train de s'inverser. Alors qu'au début des années 2000, le prix du baril de pétrole était compris entre 10 et 25 \$ (courant), il oscille actuellement (2009/2010/2011) entre 75 et 85 \$ malgré la crise économique.

Cette nouvelle donne énergétique alimente la **hausse du prix des carburants**, qui est l'un des facteurs explicatifs de la réduction de la mobilité automobile enregistrée entre 2002 et 2010.

Si la hausse des coûts d'usages de l'automobile se poursuit à moyen et long terme, cela pourrait notamment :

- Favoriser la poursuite des évolutions observées entre 2002 et 2010 en matière de réduction de l'usage de la voiture et de réduction de la hausse – voire de diminution – des trafics routiers
- Favoriser l'augmentation du nombre de déplacements en transports collectifs
- Favoriser le développement de l'usage des modes actifs notamment sur les trajets courts
- Favoriser l'essor des usages partagés de l'automobile (covoiturage par exemple)
- Inciter les ménages à évoluer dans leurs stratégies résidentielles pour se rapprocher des transports collectifs, des services, des emplois.
- Inciter les entreprises du commerce et des services à la personne à évoluer dans leurs stratégies de localisation pour se rapprocher des secteurs bien desservis par les transports collectifs ou situés à proximité piétonne des principaux espaces d'habitat.
- Mettre en difficulté certains ménages modestes qui parcourent quotidiennement en voiture des trajets longs entre leur domicile et leur lieu de travail car ils n'ont pas réussi à trouver un logement financièrement abordable et correspondant à leur besoin à proximité des grands pôles d'emplois de la région grenobloise et/ou dans des secteurs bien desservis par les transports en commun.
- Mettre en difficulté les populations rurales, qui sont structurellement dépendantes de l'automobile

Un consensus se dégage sur l'idée que le coût moyen d'un litre de carburant pétrolier est amené à augmenter dans le futur (en lien avec la hausse des prix du pétrole qui continueront à augmenter, même si le débat porte sur l'ampleur de cette hausse et son caractère proche ou lointain dans le temps).

Par contre, l'ampleur des impacts de cette hausse sur le coût d'utilisation de la voiture fait débat : tout dépendra de la mise en place de modes de propulsion ou de carburants alternatifs au pétrole, des marges de manœuvre dans l'optimisation des performances énergétiques des véhicules thermiques, et de la rapidité de la diffusion des innovations dans le parc automobile (sachant que l'âge moyen du parc automobile français est de 8 ans en 2010 et que l'âge moyen de l'acheteur d'un véhicule neuf est de 51,5 ans en France en 2009).

Deux études récentes du centre d'analyses stratégiques¹⁶ sont très réservées sur les possibilités de généralisation massive du véhicule électrique ou à hydrogène : **le parc automobile devrait rester –au moins jusqu'en 2030, largement dépendant des carburants liquides, issus des hydrocarbures ou de la biomasse.**

Par contre la consommation de carburant des véhicules « thermiques » pourrait diminuer d'environ 45% en lien avec trois évolutions qui semblent facilement généralisables à moyen terme.

- Le développement des systèmes hybrides thermique / électrique.
- Une limitation (par la loi) de la puissance maximale des véhicules
- L'optimisation des composants « actuels » d'une voiture : les moteurs thermiques (réduction de leur consommation à puissance égale) ; les systèmes de transmission (pour limiter la déperdition

¹⁶ Jean Syrotra / Conseil d'Analyse Stratégique / Conseil Général des Mines, *Prospective concernant le véhicule grand public d'ici à 2030*, septembre 2008.

Centre d'analyse stratégique, *Perspective énergétique de la France à l'horizon 2020 / 2050, rapport des groupes de travail de la commission énergie présidée par Jean Syrota, partie 3, évolutions technologiques, rapport du groupe de travail N°3 présidé par Alain Bugat (administrateur général du CEA)*, février 2008.

d'énergie) ; des carrosseries (moins lourdes et plus aérodynamiques) ; l'éclairage (usage des LED) ; le chauffage et la climatisation de l'habitacle. Dans ces domaines, d'importants progrès ont déjà été réalisés (« avec 154 g/km, un véhicule léger mis en service en 2003 produit en moyenne 30 % de moins de dioxyde de carbone qu'un véhicule mis en service en 1975¹⁷ ») et des marges de manœuvre significatives existent encore.

Combinées avec le développement de l'usage des biocarburants (objectif d'incorporer 10% de biocarburant dans les carburants vendus en France à l'horizon 2010), ces évolutions permettraient de diviser par deux les émissions moyennes de CO₂ par kilomètre d'un **véhicule neuf** à l'horizon 2015 (par rapport à la situation 2005) et – en parallèle – **de réduire d'environ 45% sa consommation de carburant par km, ce qui permettrait, toutes choses égales par ailleurs, d'absorber une hausse de 90% du prix du litre d'essence.**

Encadré 3 – Biocarburants, carburants de synthèse, véhicule électrique, hydrogène : des alternatives aux carburants pétroliers ?

Les biocarburants : des points de vue partagés sur leurs perspectives de développement ...

Pour les pessimistes, les biocarburants ne pourront être qu'une ressource d'appoint à moyen / long terme en raison du faible rendement énergétique à l'hectare de la filière (nécessité de mettre en culture des surfaces très importantes, venant concurrencer l'alimentation humaine si elle devait se substituer largement au pétrole) et des impacts écologiques (mais aussi énergétiques : émissions de CO₂) de l'agriculture intensive et des procédés de production¹⁸.

Pour les optimistes, des nouvelles filières de production en cours de développement permettront d'utiliser l'intégralité de la biomasse d'une plante (et non pas seulement les « sucres » ou les « huiles » contenues dans certaines plantes) avec un rendement énergétique meilleur et la possibilité de transformer les déchets agricoles ou forestiers en biocarburant ce qui limitera la concurrence avec l'agriculture alimentaire.

Selon le conseil d'analyse stratégique¹⁹, les premières applications industrielles de ces procédés pourraient voir le jour aux alentours de 2015 et, si tout va bien, on pourrait espérer qu'à l'horizon 2050, les biocarburants puissent représenter jusqu'à 30% de la consommation de carburants (sachant que la réglementation française fixe un objectif de 7% de biocarburants dans la consommation totale en 2010 et de 10% en 2015).

Les carburants de synthèse : un bilan carbone peu favorable

Produits à partir du charbon ou du gaz naturel, ils offrent des alternatives technologiquement maîtrisées aux carburants pétroliers mais au prix d'un « bilan carbone » (nettement) défavorable par rapport à celui de l'usage du pétrole²⁰. Par ailleurs, le recours à ces carburants de synthèse ne fait que repousser dans le temps la question de l'épuisement de la ressource (substitution d'une ressource fossile par une autre).

¹⁷. *Perspective énergétique de la France à l'horizon 2020 / 2050 (...) évolutions technologiques, rapport du groupe de travail N°3*, op. cité p.275.

¹⁸ Selon une étude de l'ADEME, le bilan global de la production et de l'usage d'une « tonne équivalent pétrole » de bio-gazole génèrerait environ l'émission « nette » d'une tonne de CO₂ contre 3,3t de CO₂ pour la production et l'usage d'une « tonne équivalent pétrole » de gazole. De nombreuses études européennes sur le même sujet arrivent à des conclusions moins favorables. Centre d'analyse stratégique, *Perspective énergétique de la France à l'horizon 2020 / 2050, rapport des groupes de travail de la commission énergie présidée par Jean Syrota, partie 3, évolutions technologiques, rapport du groupe de travail N°3 présidé par Alain Bugat (administrateur général du CEA)*, février 2008, p.264.

¹⁹ Ibid. p.268.

²⁰ Ibid. p.276.

La voiture 100% électrique : un marché qui restera longtemps cantonné à des niches ?

Pour le Conseil d'Analyse Stratégique²¹, le véhicule électrique « n'a (...) pas encore surmonté quatre handicaps majeurs qui entravent son développement depuis de nombreuses années : son autonomie entre deux recharges de batteries, le temps de leur recharge (pendant lequel le véhicule est immobilisé), le chauffage de l'habitacle et le coût de série du véhicule ». Ces quatre obstacles risquent d'empêcher durablement sa diffusion au-delà d'un certain nombre de niches (second véhicule urbain, flottes d'entreprises ...) estimées entre 5 et 10% du parc actuel.

La voiture à hydrogène (pile à combustible) : de nombreuses incertitudes.

Selon le Conseil d'Analyse Stratégique, son développement industriel ne pourra intervenir qu'« à un horizon estimé entre 2025 et 2040 », car il « est lié à la mise au point non seulement de la pile à combustible elle-même, mais aussi d'un véhicule d'une conception en grande partie nouvelle (réservoir d'hydrogène à haute pression, moteur électrique, etc.), d'un réseau de distribution de l'hydrogène au grand public et d'une production de masse d'hydrogène, et donc, plus généralement, à la mise en place d'une économie de l'hydrogène²² »

Comment produire l'électricité nécessaire pour faire rouler les véhicules électriques ou pour fabriquer de l'hydrogène ?

Une forte généralisation des voitures électriques et à hydrogène nécessiterait de pouvoir disposer de sources de production électriques abondantes, à bon marché et non-génératrices de gaz à effet de serre (donc indépendante de l'usage des énergies fossiles).

Dans l'état actuel des techniques, seul un développement massif de l'énergie nucléaire semble être à même de relever le défi. Jean-Marc Jancovici (expert indépendant des questions d'énergie et d'effet de serre) estime que la généralisation totale du véhicule électrique avec le maintien du niveau d'usage actuel de l'automobile induirait une augmentation de la consommation d'électricité d'environ 50% par rapport à la situation actuelle ce qui équivaut à la capacité de production de « 18 [réacteurs] EPR pour un coût d'investissement d'environ 57 milliards d'euros (en 2009)²³ ».

6.2. Comment anticiper les conséquences du vieillissement dans l'organisation des déplacements ?

Le vieillissement de la population met notamment en exergue deux problématiques qui interpellent les politiques de déplacement :

- **La question de l'accessibilité des espaces publics et des réseaux de transports collectifs** en lien avec l'augmentation du nombre de personnes en situation de handicap ou éprouvant des difficultés à se déplacer.
- **La question de l'isolement et de l'accès aux commerces et services de base** notamment pour les personnes âgées qui vivent en milieu rural ou périurbain dans des secteurs où l'offre locale de services et de commerce est faible voire absente et où les dessertes en transports collectifs sont peu développées.

²¹ Perspective énergétique de la France à l'horizon 2020 / 2050 (...) évolutions technologiques, rapport du groupe de travail N°3, op. cité, p.277.

²² Ibid, p.279.

²³ Jean-Marc Jancovici, Le véhicule électrique est-il la panacée ? Septembre 2000 révisé septembre 2009, téléchargeable sur le site Internet de l'auteur à l'adresse suivante :

http://www.manicore.com/documentation/voit_elect.html

6.3. Comment réorganiser le territoire et l'offre de transport pour que l'automobile devienne progressivement moins indispensable pour l'organisation de la vie quotidienne ?

Les analyses de l'enquête ménage 2002 conduites par Kamilla Tabaka²⁴ dans le cadre de sa thèse **soulignent que les modes de vie sont largement structurés autour d'un « usage en réseau » des lieux de la vie quotidienne sur un territoire étendu.**

De ce fait, la voiture reste pour l'instant un mode de transport indispensable pour un grand nombre d'individus car elle leur permet de faire rapidement et facilement le lien entre les lieux – souvent éloignés – qui structurent notre vie quotidienne.

Comment, dans ce contexte, faire évoluer l'offre de déplacements, mais aussi la localisation des fonctions urbaines et la coordination horaire des différents services, afin que l'automobile devienne progressivement « moins » indispensable au quotidien ?

Ainsi, l'usage des transports collectifs peut-être handicapé par la nécessité de déposer les enfants à l'école qui ne se situe pas à proximité de la gare, ou qui n'ouvre pas assez tôt par rapport à l'horaire de passage du train. Cette question renvoie à la fois à la localisation de l'école ... mais aussi à l'organisation des cheminements piétons ou cyclables qui pourraient permettre à l'enfant de se rendre tout seul à l'école.

Encadré 4 – Quelques enseignements du travail de Kamila Tabaka sur l'analyse de l'enquête ménages de 2002

75% des personnes qui se sont déplacées le jour de l'enquête ont effectué au moins trois déplacements dans la journée. 71% des personnes qui se sont déplacées le jour de l'enquête ont fréquenté au-moins deux communes différentes au cours de la journée.

Si la part des déplacements domicile / étude et domicile / travail ne représentent « que » 36% du total des déplacements quotidiens, **63% des journées sont organisées autour du travail ou des études, tout en incluant de multiples autres activités.**

Plus précisément, 7 grandes « journées-types » peuvent être mises en évidence à partir de l'analyse de l'ensemble des déplacements que chaque individu a effectué pendant le jour d'enquête :

Les journées structurées autour du travail (34,5% des journées) :

- *Auto – boulot – dodo* (16,25% des journées) : travail et (presque) rien d'autre
- *Turbo – nomade* (18,28% des journées) : travail ... et de multiples autres activités

Les journées structurées autour de l'école / de l'université (28,9% des journées) :

- *Etudiant* (8,49% des journées) : la fac ... et plein d'autres choses
- *Scolaire sans activité autre* (10,01% des journées) : l'école et rien d'autre
- *Scolaire avec activité autre* (10,38% des journées) : l'école et plein d'autres choses

Les autres profils de journée-type (36,6% des journées) :

- *Taxi* (11,01% des journées) : une journée de repos passée à accompagner différents membres de la famille vers leurs activités respectives et à gérer la logistique du ménage (surreprésentation des femmes et d'habitants du périurbain dans ce profil)
- *Retraités* (16,87% des journées) : retraité, mais pas inactif !
- *A l'écart de la mobilité* (8,71% des journées) : une journée sans travail ou école pendant laquelle on reste longtemps chez soi (moins de deux déplacements dans la journée).

²⁴ ANDRE-POYUAD Isabelle, CHARDONNEL Sonia, CHARLEUX Laure, TABAKA Kamila, « La mobilité au cœur de l'emploi du temps des citoyens », in CHALAS Yves et PAULHIAC Florence (dir.), *La mobilité qui fait la ville, actes des 3^e rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, Editions du CERTU, 2008, pp.67-95.

C3

Diagnostic du fonctionnement
de la région grenobloise (3)

>>>> 2 > Economie

Préalable

« De la spécificité originelle de l'exploitation de la « houille blanche » jusqu'à l'implantation d'équipements emblématiques tel que le Synchrotron, le modèle économique de la région grenobloise n'a jamais cessé de se réinventer. Cette capacité d'adaptation inouïe, reposant sur un fort niveau de spécialisation (Conception - Recherche / Haute Technologie), a progressivement fait émerger un véritable modèle économique technopolitain grenoblois. »

De ce point de départ a émergé le cheminement intellectuel développé au sein de ce volet thématique. L'angle d'analyse proposé s'est ainsi volontairement orienté vers une approche fonctionnelle de l'emploi, permettant de questionner la réalité technopolitaine du modèle grenoblois, au regard de ses fonctions économiques (métropolitaines, productives, présentielle et support - cf. définition ci-après) et de son organisation territoriale.

De cette démarche découlent trois sujets d'investigation majeurs (constituant l'armature du présent chapitre) :

1. **La réalité du modèle économique technopolitain de la région grenobloise** : une économie diversifiée, dynamique, créatrice de richesse, marquée par son ancrage métropolitain et son alliance identitaire « Université Recherche et Industrie ».
2. **Des territoires aux profils économiques contrastés** : une économie territoriale plurielle, source de dépendances territoriales, articulée autour d'un « Cœur de Chauffe » polarisant fortement l'emploi et sa spécificité technopolitaine.
3. **Des espaces économiques vecteurs de déséquilibres et nuisances** : des sites économiques urbains et périphériques, à rayonnement et vocations différenciés, proposant une occupation de l'espace peu performante.

1. La réalité du modèle économique technopolitain de la région grenobloise

1.1. L'émergence du « modèle » grenoblois

1.1.1. Une capacité d'adaptation historique

✓ **L'éclosion industrielle de la fin du XIX^{ème} siècle**

La mobilisation des richesses des trois massifs montagneux qui enserrent la région grenobloise (l'eau des torrents, les forêts, les sous-sols) fut à la base du développement industriel du territoire. Dans ce mouvement, l'exploitation systématique de la « houille blanche » (la force hydraulique) fût sans conteste l'élément déterminant pour engendrer une véritable révolution économique et industrielle. Fondée jadis sur la ganterie et la chapellerie, l'activité industrielle se vit ainsi propulsée par le développement de l'hydroélectricité et ses effets entraînants sur la métallurgie et la construction mécanique (fabrication des conduites, de turbines, de grands vannages, des pylônes pour le transport de la force électrique, des postes de transformation, de barrages...), la papeterie, l'industrie du ciment, l'électrochimie, ou encore l'industrie alimentaire pour laquelle, l'économie réalisée sur le courant dépensé, compensait largement les coûts de transports vers les autres régions.

✓ **Des retombées économiques du conflit 1914-1918 à l'essoufflement à la veille de la seconde guerre mondiale**

Loin d'affaiblir l'économie locale, la guerre de 1914-1918 lui apporta un nouveau souffle. La neutralisation (de fait) de la concurrence allemande sur les produits de la ganterie et de la soierie, mais surtout, les commandes de la Défense nationale allaient, en effet, conduire à une véritable revitalisation de l'activité économique, ainsi que l'adaptation des procédés de fabrication industriels aux besoins nouveaux. Un vaste mouvement d'immigration permit également de compenser les déficits en main-d'œuvre. Durant l'entre-deux guerres, la diffusion du modèle économique dauphinois et le développement de l'industrie hydroélectrique ailleurs en France vinrent toutefois remettre en cause les avantages comparatifs d'une industrie de plus en plus concurrencée. La guerre de 1939-1945 n'arrangea pas les choses, du fait notamment d'une production nationale désormais sous contrôle allemand, voire du gouvernement de Vichy, et sans effets d'entraînement notables sur les économies régionales.

✓ **Le tournant des années 50 : confortement de l'alliance université-recherche-industrie**

Conjointement aux retombées positives de l'effort de reconstruction, le confortement de l'alliance université-recherche-industrie esquissée dès le début du XX^{ème} siècle allait donner une impulsion et une orientation nouvelle à l'économie locale. L'implantation du Centre d'Etudes Nucléaires de Grenoble-Centre d'Etudes Atomiques (CENG-CEA) à Grenoble en 1956 fut une étape structurante forte dans l'émergence du modèle technopolitain grenoblois, tant du point de vue des développements ultérieurs des grands outils de recherche scientifique qui en découla (l'Institut Laue-Langevin -ILL- en 1971, le Synchrotron -ESRF- en 1994), que du franchissement de l'étape de la physique nucléaire, bientôt suivie par celles de l'électronique et de l'informatique, et, bien entendu, des nanotechnologies. En lien avec ces grands instruments, c'est tout un ensemble de ressources matérielles et immatérielles qui devait se constituer, des laboratoires de recherche publics et privés aux grandes écoles d'ingénieurs et autres filières d'enseignement universitaire et scientifique qui font aujourd'hui la renommée du site universitaire de

Grenoble, en passant par les réseaux de coopérations internationaux et les multiples structures d'incubation, de valorisation et de transfert de technologie.

1.1.2. Une économie de plus en plus technopolitaine

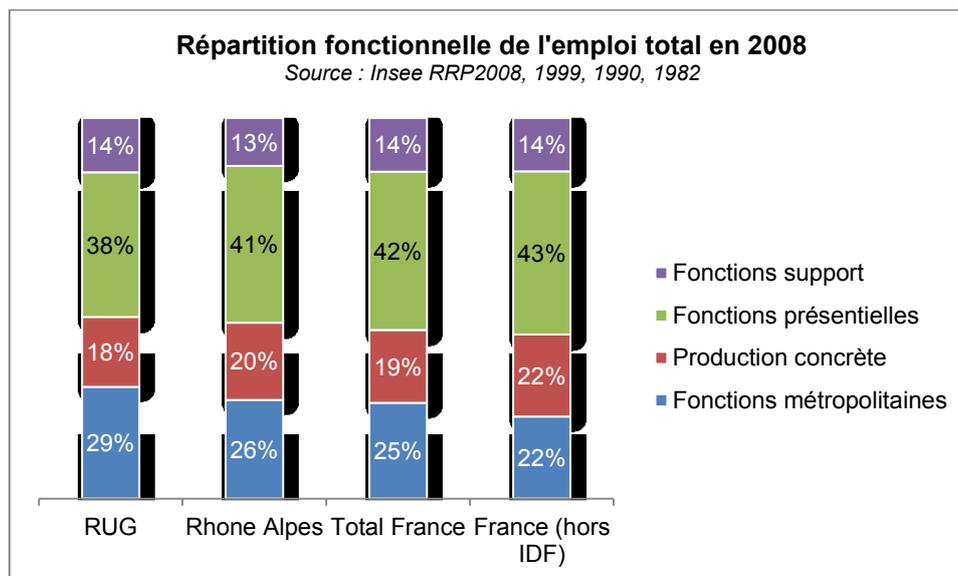
✓ L'ancrage métropolitain du modèle économique grenoblois

Comme précisé dans le diagnostic du positionnement, de l'organisation territoriale et des dynamiques de développement de la région grenobloise, l'économie de la région grenobloise se caractérise aujourd'hui par son fort ancrage métropolitain. Comparativement aux aires urbaines de plus de 200 000 habitants, la région grenobloise accueille en effet une proportion plus importante d'emplois liés aux fonctions métropolitaines (prestations intellectuelles, conception-recherche, commerce interentreprises, gestion, culture, loisirs).

Pour aller plus loin, l'analyse de la structure fonctionnelle de l'emploi, proposée au sein du graphique ci-après, permet de pointer la particularité du modèle grenoblois vis-à-vis de moyennes régionales et nationales. Ainsi, au-delà de sa forte spécificité métropolitaine (taux maximum observé de 29%), la région grenobloise se caractérise également par une moindre importance des emplois liés à ses fonctions présentes (taux minimum observé de 38%).

Derrière l'atout d'une attractivité dopée par ses fonctions métropolitaines, le modèle économique grenoblois présente un déséquilibre de structure fonctionnelle de l'emploi, marqué par une moindre capacité à satisfaire les besoins de fonctionnement de son économie locale (sous-représentation des fonctions de distribution, entretien, réparation, transport, logistique, services de proximité).

Toutefois, cette première analyse ne doit pas conduire à des conclusions trop hâtives sur les forces et faiblesses du modèle économique local. L'analyse de l'emploi en volume modère en effet très fortement ces propos. Ainsi, la dominante métropolitaine de la RUG (volume d'emploi métropolitain important) génère par effet de vases communicants des sous-représentations sur les autres fonctions économiques. Pour autant, réinterrogée au regard de leurs vocations respectives, ces fonctions proposent quasiment des volumes d'emploi adaptés au besoin de fonctionnement du territoire. La fonction présente de la RUG apparaît ainsi moins déséquilibrée qu'il n'y paraît, du fait d'une couverture territoriale proche des moyennes nationales (166 emplois pour 1 000 habitants).



Aide à la lecture : Détail des fonctions économiques

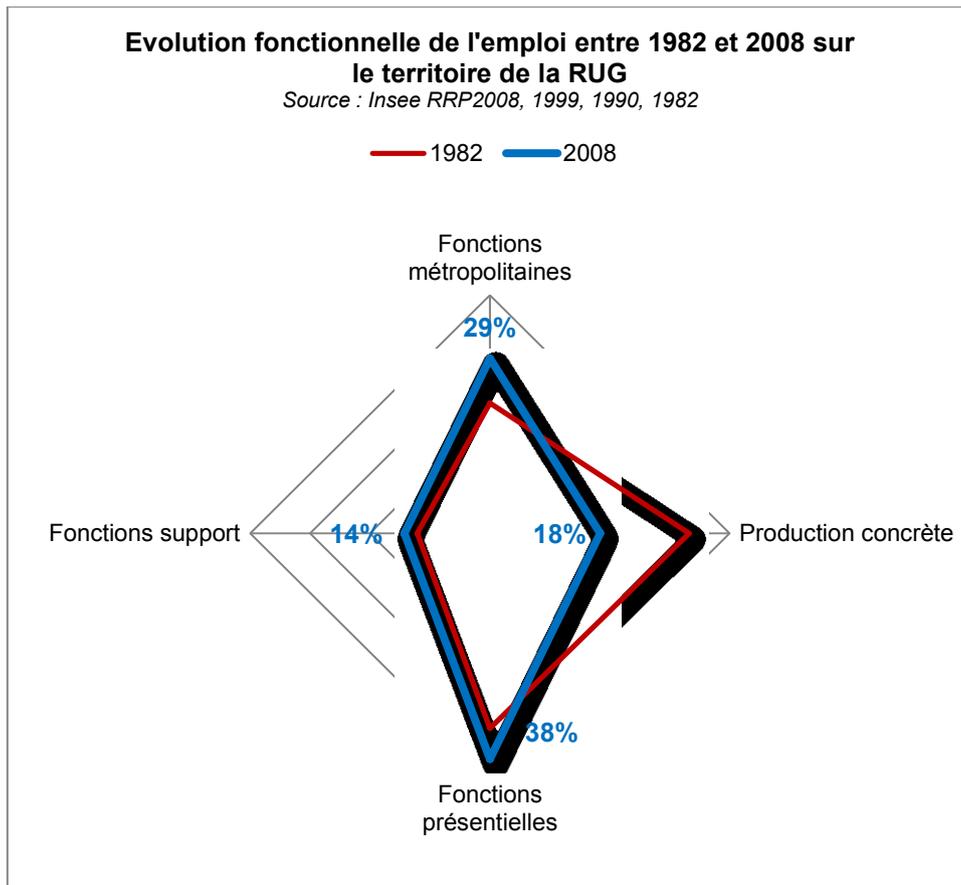
- *Fonction métropolitaine : emplois des fonctions de conception – recherche, de prestations intellectuelles, de culture loisirs, gestion et commerce inter-entreprises*
- *Fonction de production concrète : emplois des fonctions agricoles, BTP et fabrication (industrie)*
- *Fonction présentesielle : emplois des fonctions de distribution, entretien-réparation, transport et logistique, santé action sociale et services de proximité*
- *Fonction support : emplois des fonctions d'administration publique et éducation-formation*

✓ **Le détachement progressif des fonctions de production**

Durant ces 30 dernières années le modèle économique de la région grenobloise n'a jamais cessé d'évoluer, témoignant notamment d'un glissement progressif de ses activités de production concrète vers des fonctions d'envergure plus métropolitaine. Ainsi, la forte désindustrialisation de la région grenobloise s'est traduite par une érosion (voire disparition sur certains segments) d'une industrie traditionnelle (papier, textile...). Inversement, l'industrie de pointe a connu un fort développement, poussée par une recherche permanente de haut niveau de qualification (nano et micro-technologie, bio-santé, composants électroniques...).

L'analyse fonctionnelle de l'emploi sur le périmètre de la RUG pour les années 1982 et 2008 illustre parfaitement ce phénomène. En effet, les fonctions de production concrète du territoire sont ainsi passées d'un ratio de concentration de 1 emploi sur 3 en 1982 à moins de 1 emploi sur 5 en 2008 ; et parallèlement, les emplois des fonctions métropolitaines et présentesielles se sont plus fortement concentrés, passant de 22% à 39% de l'emploi total pour les fonctions métropolitaines, et de 33% à 38% pour les fonctions présentesielles.

Au-delà de l'accroissement des fonctions métropolitaines, cette mutation témoigne d'un repositionnement du modèle économique local autour d'un fonctionnement bicéphale, proposant d'un côté l'ensemble des fonctions créatrices de richesse et d'attractivité (fonctions métropolitaines et production concrète) et, de l'autre, celles dédiées au fonctionnement et besoins soulevés par le territoire (fonctions présentesielles, fonctions support). Ces données mettent ainsi en évidence le glissement progressif d'un modèle porté au début des années 1980 par sa richesse productive et métropolitaine (concentration de 55% de l'emploi total en 1982), vers un rééquilibrage fonctionnel porté par l'accroissement des fonctions présentesielles et supports (concentration de 53% de l'emploi en 2008, contre 45% en 1982).

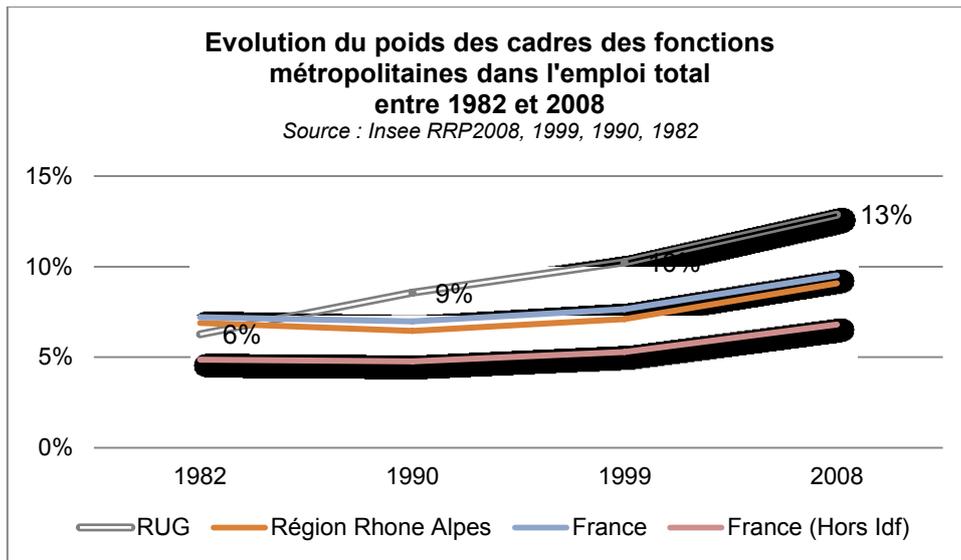


✓ **Une spécificité technopolitaine marquée par sa fonction « conception-recherche »**

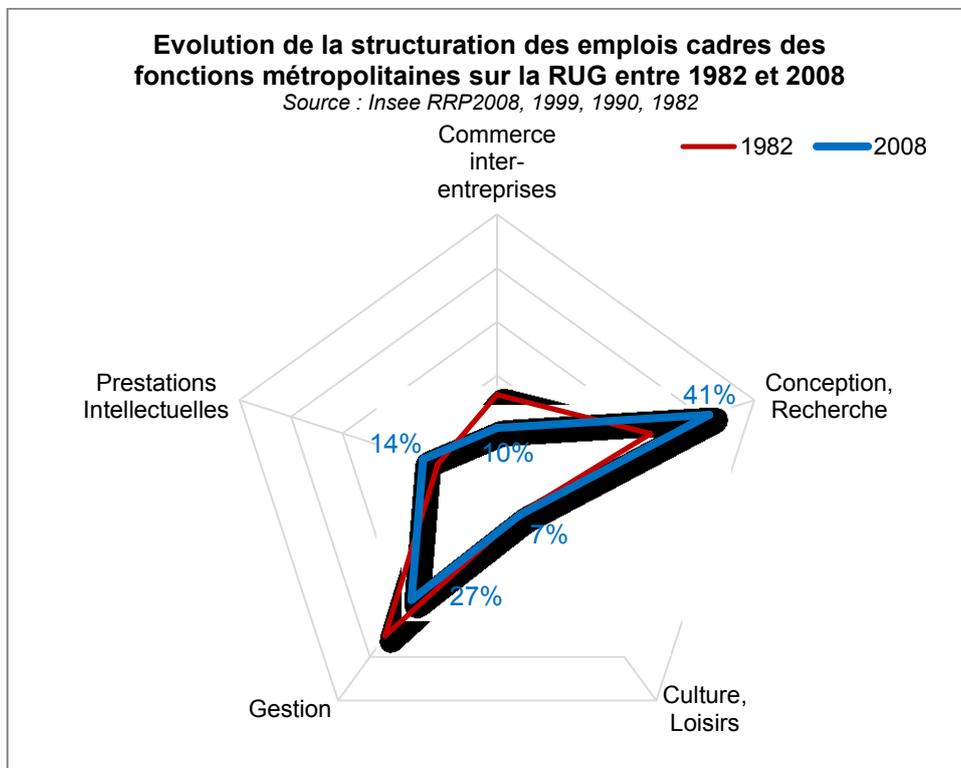
La « métropolisation » croissante du modèle économique de la région grenobloise s'est construite sur une recherche permanente de spécialisation ; se caractérisant notamment par un poids important des cadres des fonctions métropolitaines et d'une concentration spécifique de l'emploi sur les activités de « conception-recherche ».

Ce fort ancrage « technopolitain » résulte de l'histoire économique locale, où les choix politiques et stratégiques ont fortement contribué à la spécialisation progressive de l'économie locale (ex : création du Synchrotron, implantation de ST Microelectronics...), aujourd'hui caractérisé par une industrie de pointe de renommée internationale.

Ainsi, alors qu'au début des années 1980, le poids des cadres des fonctions métropolitaines de la RUG côtoyaient celui des moyennes régionales et nationales, les 3 décennies qui lui ont succédé ont été le témoin d'un accroissement supérieur des fonctions technopolitaines, pour atteindre en 2008 un taux de concentration de 13% (emplois cadres métropolitains) pour des moyennes régionales et nationales oscillant entre 5 et 10% (cf. graphique ci-dessous).



Pour aller plus loin, l'analyse fonctionnelle des emplois de cadres des fonctions métropolitaines illustrent la spécialisation progressive du modèle technopolitain grenoblois sur son segment « conception-recherche ». Le graphique proposé ci-après témoigne en effet de la progression des emplois à très haut niveau de qualification. Ces 30 dernières années ont ainsi enregistré une croissance soutenue des emplois de conception – recherche au sein des emplois cadre des fonctions métropolitaines (passant de 30% à 41% entre 1982 et 2008). Ce constat est d'autant plus significatif que les enseignants chercheurs (nombreux sur le territoire de la RUG) ne sont pas intégrés à ces emplois spécifiques, générant au sein de l'analyse une sous-représentativité de la spécificité du couplage grenoblois associant « Université et Recherche ».



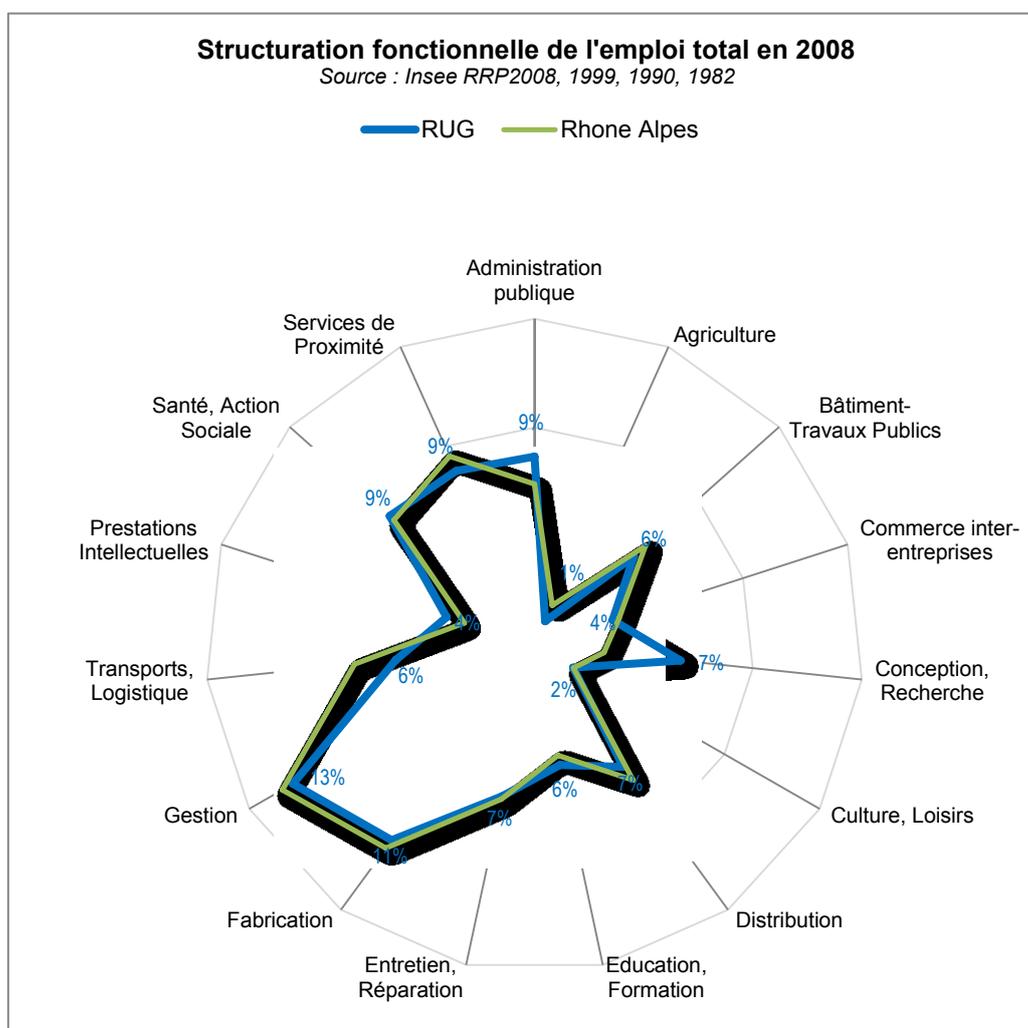
1.2 Une économie diversifiée, spécialisée, dynamique et performante

1.2.1. Un bassin d'emploi dense et diversifié

Accueillant près de 323 000 emplois (Emploi total au sens Insee – RPP 2008), la région grenobloise bénéficie d'un bassin d'emploi dense et cohérent, au regard notamment de sa capacité à répondre de manière équilibrée aux besoins quantitatifs de main d'œuvre et d'emplois sur le territoire (ratio emploi / actifs à l'équilibre : 1.01 emploi pour 1 actif occupé – année 2008).

En matière de secteurs d'activités, la RUG témoigne d'une classique (mais réelle) diversité économique. Ainsi, en dépit de ses nombreuses spécialisations, le modèle économique grenoblois parvient à maintenir un niveau de concentration d'emploi crédible au sein de l'ensemble des secteurs d'activités (faibles écarts entre les taux de concentration maximum et minimum observés). De même, il ne présente que quelques distorsions ciblées avec la structure fonctionnelle régionale (cf. graphique ci-dessous).

Cela illustre que l'économie locale tire sa richesse et grande diversité d'une histoire économique construite autour de spécialisations successives et différenciées, et de la particularité locale de son alliance économique associant Université, Recherche et Industrie.

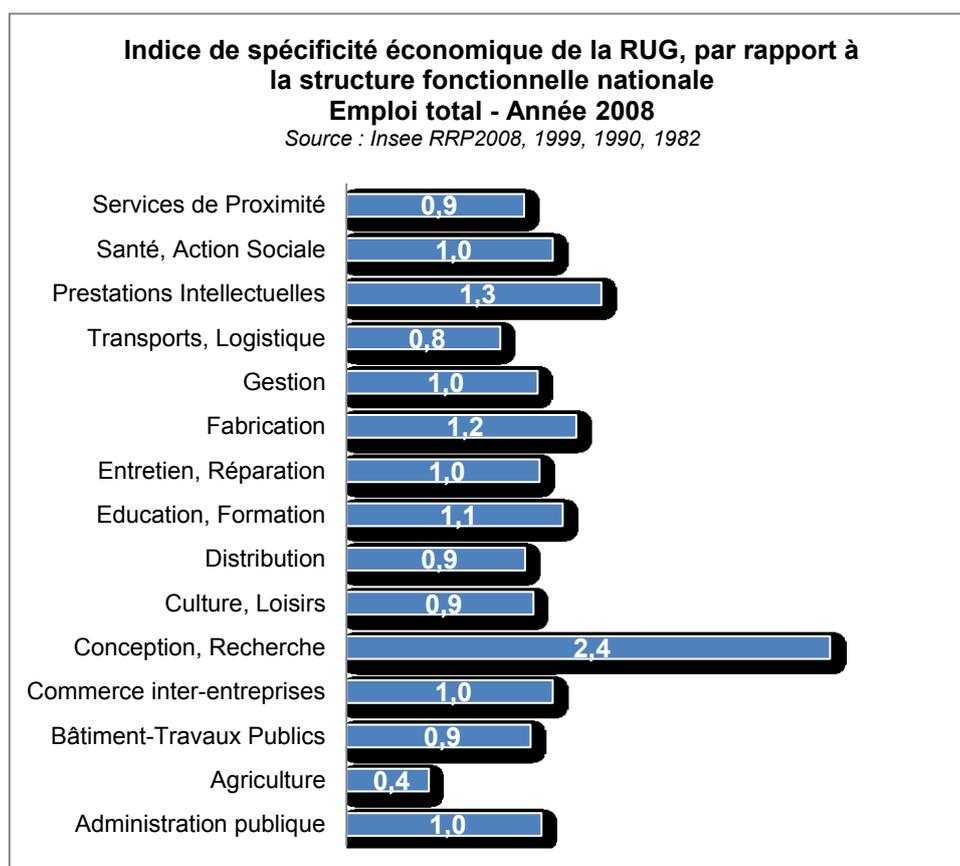


1.2.2. Des spécificités économiques source d'avantages comparatifs

✓ L'atout du triptyque « Université – Recherche – Industrie »

La mise en perspective de la structure fonctionnelle de l'emploi total de la RUG au regard des moyennes nationales (cf. graphique ci-après) permet de mettre en évidence les équilibres et déséquilibres de l'économie locale (un indice supérieur à 1 indique que l'activité est plutôt spécifique).

Au-delà du cas particulier de la fonction agricole (très peu représentée localement – indice de spécificité minimum observé, en dépit d'un secteur diversifié – cf. point détaillé sur l'économie agricole), l'analyse des carences de spécificités (indices de spécificités économiques < 1) permet de souligner le fort ancrage « Business to Business » du modèle économique grenoblois, à travers des spécificités présentes se destinant majoritairement à réalimenter l'univers de l'entreprise : industrie technique et manufacturière, services aux entreprises.



Méthodologie : Les indices de spécificités économiques reposent sur la construction d'un ratio d'écart à la moyenne, mettant en perspective la répartition fonctionnelle de l'emploi de la RUG avec celle constatée à l'échelle nationale. Un indice de 1, traduit un poids équivalent de l'emploi de la RUG vis-à-vis du poids observé à la moyenne nationale.

En amont de l'analyse individualisée des indices de spécificité, il convient de souligner l'importance de l'échelle territoriale sur laquelle ils reposent. En effet, ces indices doivent être interprétés en tenant compte du poids économique de l'agglomération (2/3 des emplois de la RUG), tordant l'analyse à la faveur de ses propres spécificités (conception-recherche, prestations intellectuelles...). Bien évidemment les situations sont très différenciées sur les autres secteurs de la RUG (une analyse territoriale individualisée des indices de spécificités est proposée plus loin).

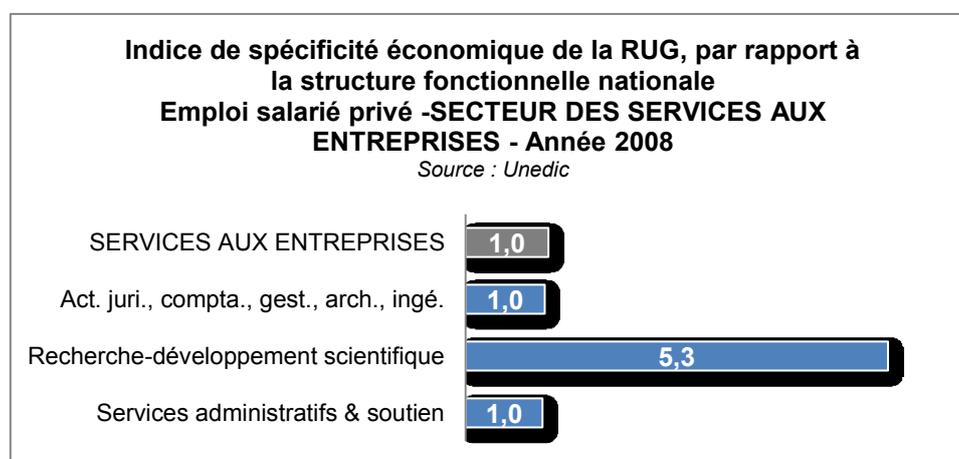
Enregistrant un indice de spécificité maximum sur le territoire, la « conception recherche » constitue la grande particularité fonctionnelle de l'économie locale. Le territoire accueille ainsi près de 2.5 fois plus d'emploi associé à ce segment que ce que l'on observe à l'échelle nationale. Dans le même sillon, il convient de souligner la concentration soutenue des fonctions de « prestations intellectuelles », « fabrication » et « éducation, formation » (indices de spécificité > 1), constituant en articulation de la spécificité « conception recherche », la réalité du triptyque identitaire grenoblois associant « Université, Recherche et Industrie ».

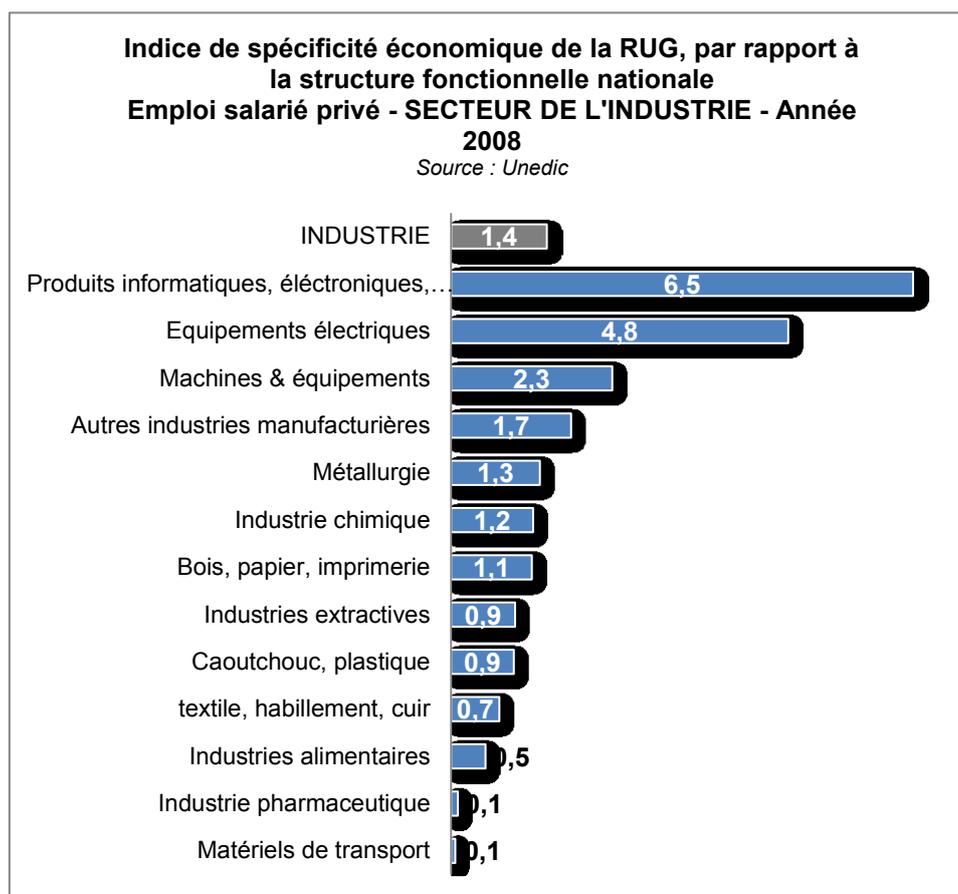
Une analyse plus fine des indices de spécificité en matière d'emploi salarié privé (cf. graphiques ci-dessous) confirme et affine cette spécificité technopolitaine, à travers l'importance de sa fonction « recherche et développement » (le territoire de la RUG accueille en effet plus de 30% des effectifs régionaux du segment) et sa spécificité industrielle en matière de nouvelles technologies de l'information (notamment la production de composants et d'équipements électriques et électroniques) présentant un niveau de concentration inégalé ailleurs (avec des effectifs salariés près de 6,5 fois supérieurs à la moyenne nationale pour ce qui concerne les produits informatiques, électroniques et optiques).

Au final, la spécificité de l'économie locale repose majoritairement sur une économie de forte valeur ajoutée, ayant su progressivement tirer profit d'une maîtrise locale de la conception des procédés et des produits à travers la structuration d'un « chaînage » économique performant. Plus largement, l'économie locale est alimentée par la présence simultanée de grandes entreprises industrielles de haute technologie et de centres de recherche (publics et privés) qui favorisent, par leurs multiples innovations, l'émergence de partenaires, sous-traitants et fournisseurs à la fois dans le secteur industriel et dans celui des services spécialisés.

A contrario, certaines fonctions économiques sont assez peu représentées sur le territoire de la RUG. Si la plupart de ces fonctions concernent des activités présentes (distribution, entretien-réparation, transport et logistique, santé action sociale et services de proximité) voire productives (agricoles, BTP), il convient toutefois de les repositionner au regard des volumes d'emplois induits (cf. volume d'emploi présentiel pour 1 000 habitants proches des équilibres nationaux).

De même, le positionnement géographique du territoire (au niveau national) induit des effets de spécificités « par défaut ». Ainsi, la faible spécificité agricole de la RUG repose avant tout sur ses conditions naturelles et topographiques singulières, en opposition à de nombreux territoires organisant une agriculture de production autour de vastes plaines agricoles. Même constat pour les fonctions logistique et transport, dont la plus faible représentation doit être interprétée au regard des prédispositions du territoire (ne présentant pas les mêmes atouts que ceux observés autour des « carrefours » logistiques voisins de la Vallée du Rhône ou du Nord Isère.





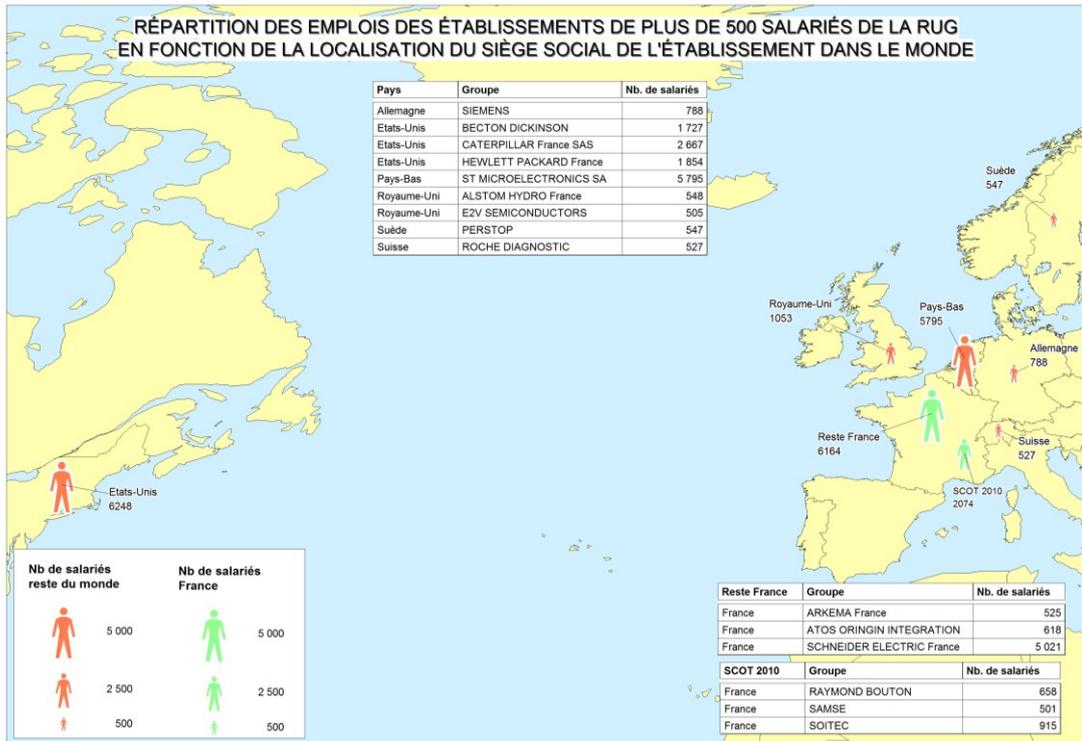
✓ **Une spécificité de plus en plus soumise à la concurrence internationale**

Si l'économie locale a su montrer (et montre encore) de réels atouts dans sa recherche de spécialisation à haute valeur ajoutée, il présente en revanche une faiblesse notable en matière de structures décisionnelles. Ainsi, la situation apparaît (potentiellement) d'autant plus problématique que les 2/3 des grands groupes industriels (plus de 500 salariés) de la région grenobloise ont leurs sièges sociaux à l'étranger (Etats-Unis, Pays-Bas, Royaume Uni, Allemagne) et 3 seulement (sur 18) ont leur siège social implanté localement. Au total, ce sont près de 15 000 emplois de la région grenobloise qui dépendent d'un établissement dont la structure décisionnelle est localisée à l'étranger (cf. carte ci-dessous).

Ayant largement contribué à élargir son attractivité au-delà du rayonnement territorial d'aires urbaines comparables (rayonnement territorial regroupant classiquement : démographie, fonctions administratives, équipements, infrastructures...), la région grenobloise pâti aujourd'hui d'un développement économique marqué par son orientation progressive vers une « mono activité de pointe », impactant plus fortement le territoire, et soumise à une concurrence internationale accrue (logique d'échelle concurrentielle : plus la spécialisation économique est importante, plus l'exposition à l'international est soutenue).

L'insertion de l'économie grenobloise dans l'économie monde

Source : CCI – Analyse et conception AURG

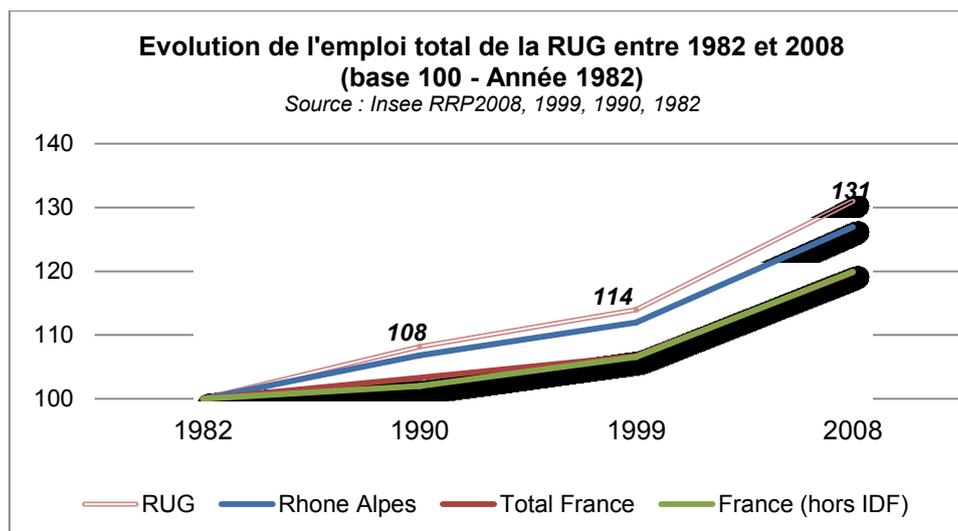


1.2.3. Une croissance soutenue de l'emploi

✓ Une dynamique économique performante

Témoin de la dynamique économique locale, la croissance de l'emploi total dans la région grenobloise est toujours restée supérieure à celle relevée au niveau de la région Rhône-Alpes et de la France dans son ensemble. Ainsi, sur ces 30 dernières années, la RUG n'a jamais cessé d'accélérer la croissance de son volume d'emploi.

Accueillant près de 323 000 emplois en 2008, la RUG a accueilli près de 76 500 emplois supplémentaires en 30 ans (analyse du solde d'emplois), soit une évolution globale de plus de 30% entre 1982 et 2008.



✓ Une dynamique différenciée selon les secteurs d'activités

Une analyse plus fine du solde des gains et pertes d'emplois par fonction économique permet de souligner le « bouillonnement » perpétuel de l'économie locale à travers les 122 000 mouvements d'emploi enregistrés sur la période 1982-2008, à raison de 23 000 pertes pour 99 000 créations (analyse globale du solde d'emplois à l'échelle des fonctions économiques).

Le graphique proposé ci-après permet ainsi de nuancer la notion de bonne performance économique, au regard des différences de dynamiques observées sur chaque fonction économique.

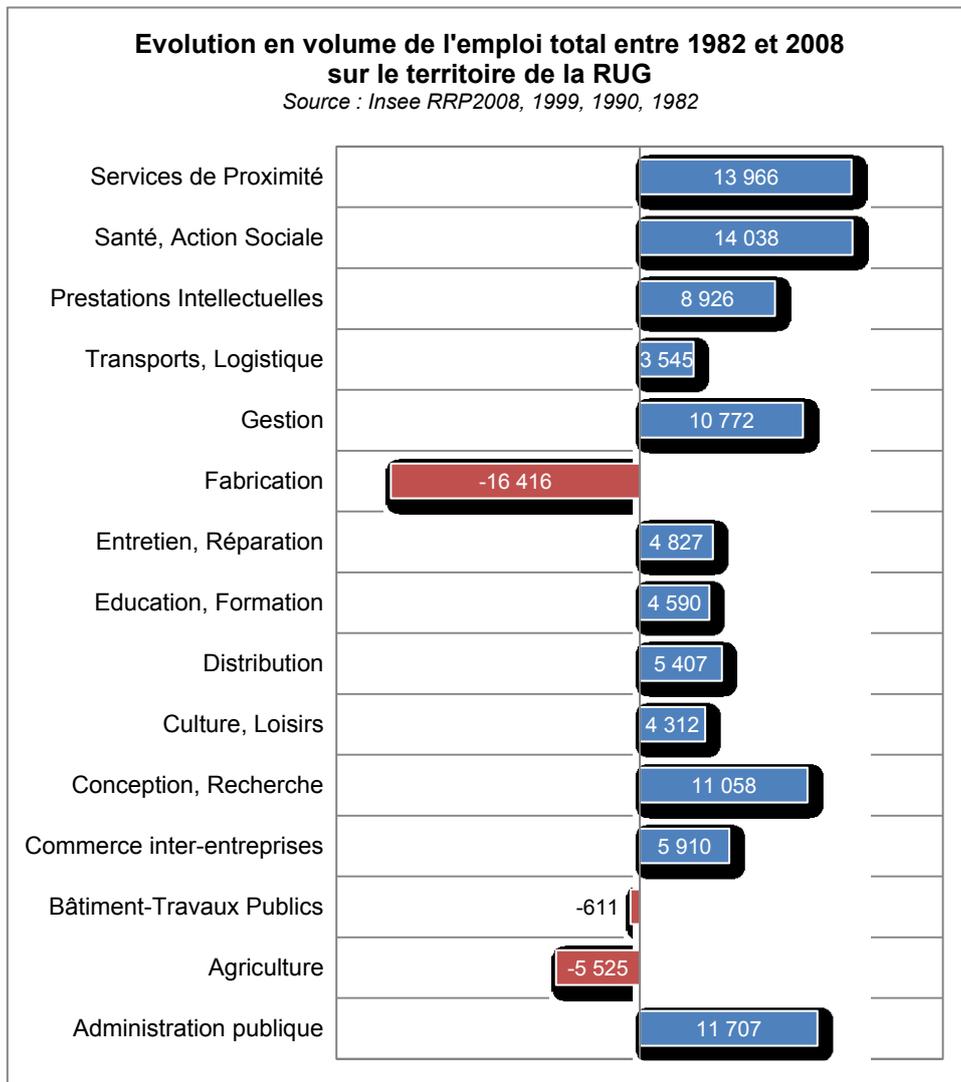
Avec une perte nette maximale de plus 16 000 emplois (entre 1982 et 2008), le secteur de la fabrication et notamment de l'industrie constitue la principale fonction économique en perte de vitesse. Cette désindustrialisation progressive de la RUG se traduit par un net recul des industries traditionnelles (bois et papier, métallurgie, chimie, textile, équipements électriques, ...), dont les pertes d'emploi l'emportent sur la croissance issue des industries des technologies de l'information et de la communication (électronique et informatique), du secteur plutôt pérenne de la fabrication de machines et d'équipements, et des industries d'avenir (énergies nouvelles, biotechnologies, ...) dont le poids économique reste encore faible dans l'économie locale.

Au-delà du recul global du secteur industriel, les pertes nettes d'emploi comptabilisées sur les secteurs agricoles et BTP témoignent d'un repli progressif des fonctions primaires du modèle économique grenoblois, et souligne une perte de diversité économique enregistrée sur la RUG au cours de ces 30 dernières années.

Les accroissements d'emplois observés sur ces 30 dernières années permettent de mettre en évidence deux phénomènes majeurs :

- La spécialisation croissante du modèle technopolitain grenoblois, à travers un accroissement significatif de l'emploi des fonctions de « conception – recherche » et de « prestations intellectuelles » (+ 20 000 emplois comptabilisés entre 1982 et 2008).
- La tendance au rééquilibrage progressif des fonctions présentes (se rapprochant progressivement des ratios d'équilibres usuels) à travers la tertiairisation de l'économie locale (+ 50 000 emplois comptabilisés entre 1982 et 2008, soit près des 2/3 du solde d'emploi enregistré sur la période), autour des fonctions de services de proximité, de santé action-sociale, d'administration publique et de gestion. Pour autant, l'analyse plus fine des évolutions met une nouvelle fois en évidence l'orientation « Business to Business » du modèle grenoblois à travers les évolutions d'emplois plus significatives

observées sur les secteurs destinés aux entreprises (technologie de l'information et communication, ingénierie spécialisée, conseils et expertise, services informatiques, intérim, gardiennage, activités de nettoyage...).



✓ Un modèle économique moins sujet aux effets de « crises »

Si l'analyse de l'emploi total révèle un fort accroissement du volume d'emploi au cours de ces 30 dernières années (+76 500 emplois comptabilisés entre 1982 et 2008), l'analyse plus fine (mais partielle) de l'emploi salarié privé (Unedic) met en lumière une plus récente tendance au ralentissement.

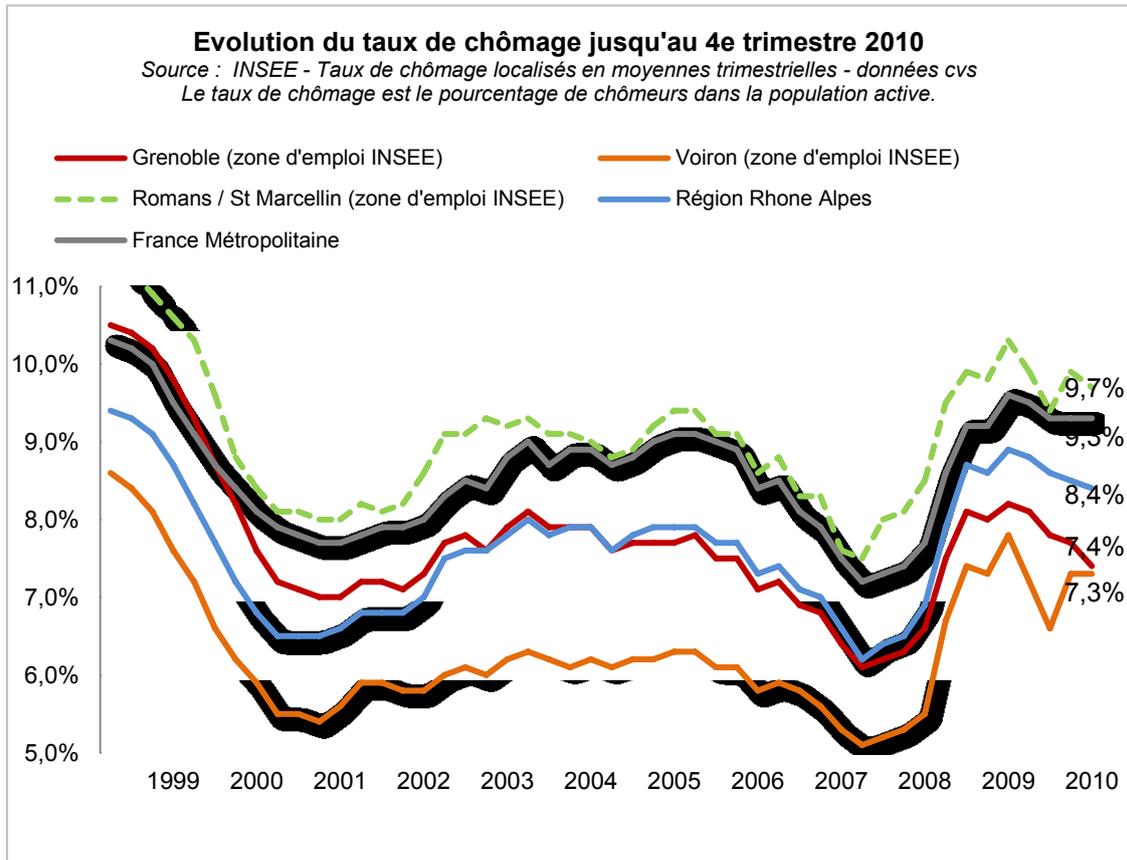
En effet, entre 2004 et 2009, la RUG a enregistré un abaissement significatif de son taux de croissance d'emploi salarié privé (0.4% emploi / an), constituant une rupture importante vis-à-vis des séries antérieures (1.7% emploi / an entre 1999 et 2004), passant ainsi (pour la première fois en 20 ans) en dessous des ratios nationaux.

Néanmoins, à la lecture de l'évolution du taux de chômage (cf. graphique ci-dessous), l'économie locale paraît moins soumise aux effets des crises économiques.

Si le marché du travail dans la région grenobloise reste sensible à la conjoncture, l'économie locale ne subit pas les effets de la crise avec la même intensité que celle relevée à l'échelle nationale ou régionale,

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

avec un taux de chômage de 7.4% au 4e trimestre 2010, contre 8.4% en moyenne au niveau régional et 9.3% au niveau national (inversement, dans les périodes d'expansion économique, le chômage semble avoir baissé plus vite que la moyenne nationale). On relèvera par ailleurs le cas plus particulier de la zone d'emploi de St-Marcellin, intégrant également le secteur de Romans.



1.2.4. Un modèle économique créateur de richesse

✓ Un moteur économique « productif et public »

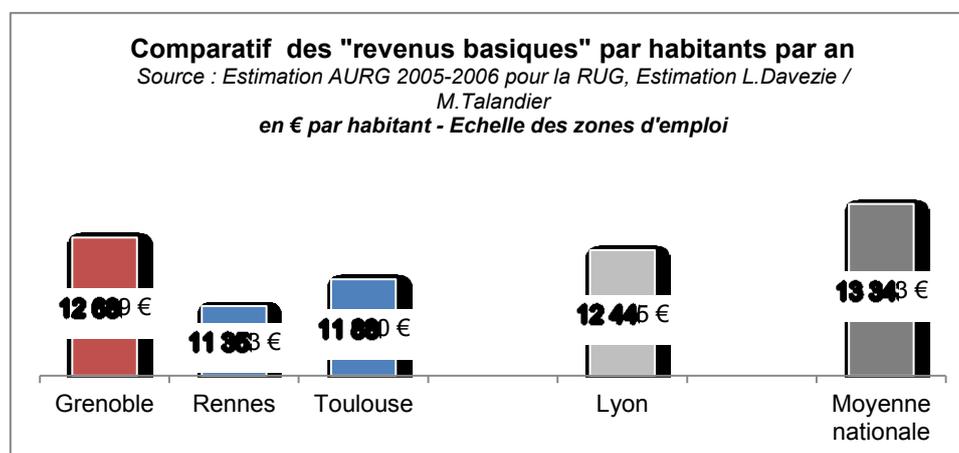
L'analyse économique sous l'angle de la théorie de la base (cf. encart grisé ci-après) apporte une vision complémentaire sur la performance économique des territoires. Au-delà de la mobilisation de ses fonctions productives et technopolitaines, l'attractivité économique d'un territoire repose également sur sa capacité à capter et faire circuler localement les flux de revenus (dépenses touristiques, pensions de retraites, prestations sociales, salaires des non-résidents, salaires et traitement des fonctionnaires...).

Les travaux produits par Laurent Davezies sur l'ensemble des zones d'emplois nationales permettent ainsi de caractériser le fort ancrage productif et public du bassin grenoblois (cf. carte ci-dessous). Pour être plus précis, le moteur économique de la région grenobloise repose :

- d'une part sur la performance technopolitaine de l'économie locale à travers les revenus perçus par la population locale grâce aux nombreuses implantations d'entreprises produisant et exportant leur chiffre d'affaires en dehors du territoire (exemple emblématique de ST Microélectronics),
- d'autre part sur les revenus issus des fonctions hospitalières, fonctions territoriales et traitements des fonctions d'Etat... illustrant le fruit des récurrentes implications publiques dans la construction du modèle économique local, à travers notamment le soutien particulier apporté au couplage « Université-Recherche ».

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

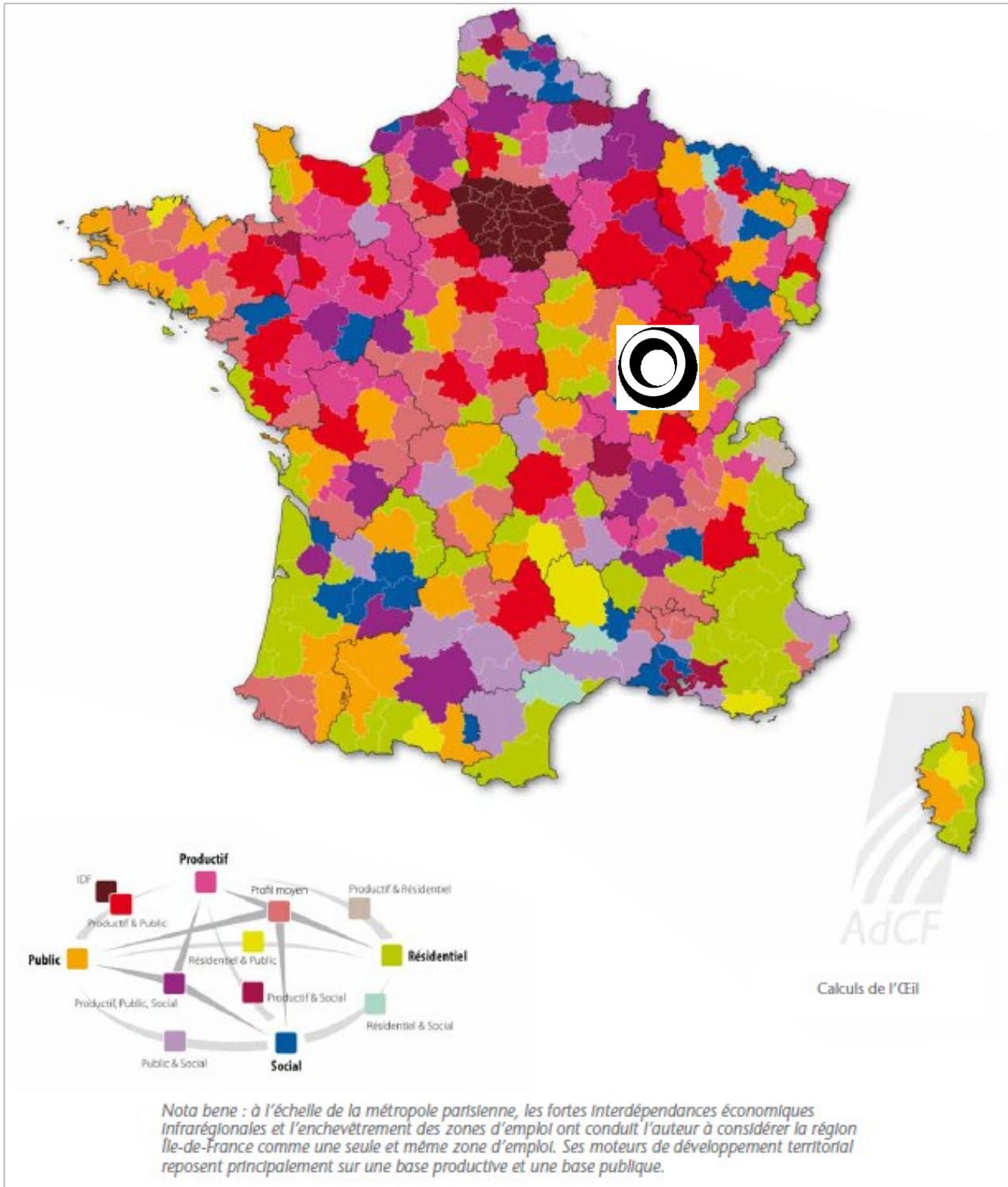
De ces deux caractéristiques découlent une économie marquée par une forte création de richesse (création et exportation importantes de chiffre d'affaires), soulignant une bonne performance d'ensemble de l'économie locale, à travers un niveau élevé de « revenus basiques » par habitant par an (supérieur aux moyennes des zones d'emploi comparables telles que Rennes, Toulouse, et vis-à-vis de sa voisine lyonnaise – cf. graphique ci-après).



Typologie des principaux moteurs du développement des zones d'emploi – 2005-2006

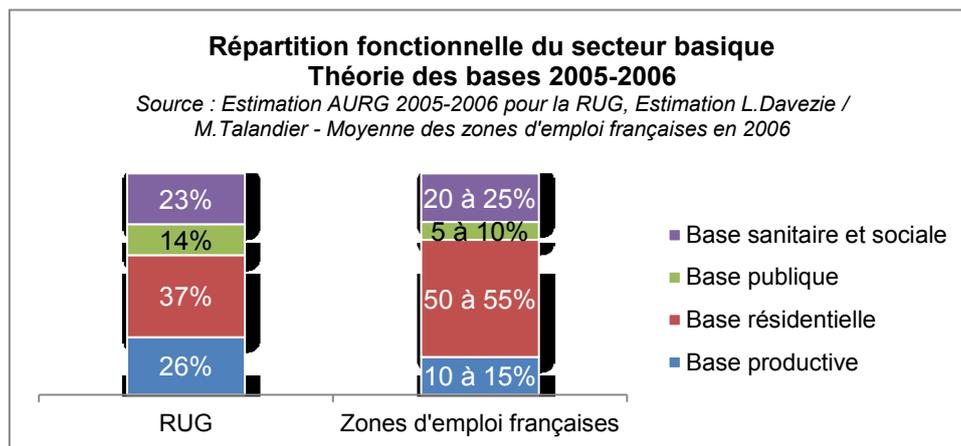
Source : Adcf – Extrait du rapport d'étude « La crise et nos territoires : premiers impacts » - Laurent Davezies

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



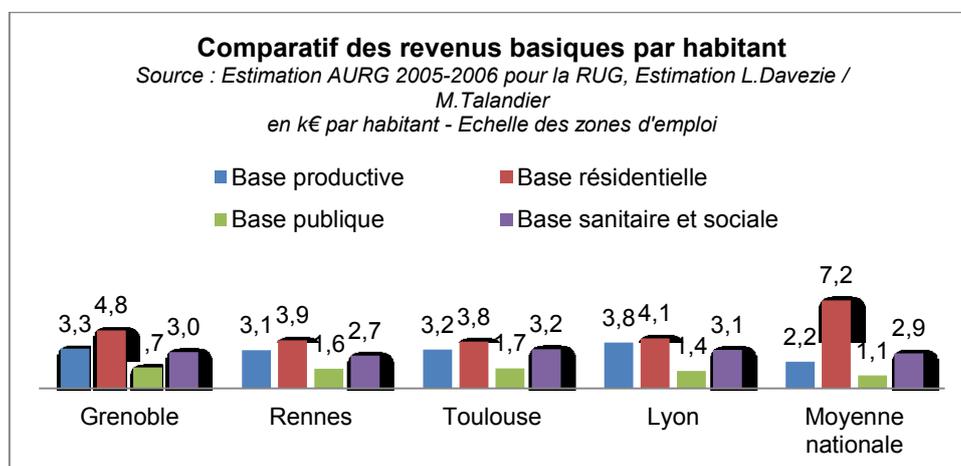
✓ **Une carence de base « résidentielle » ?**

L'analyse détaillée de la théorie de la base à l'échelle de la RUG et sa mise en perspective à l'échelle de l'ensemble des zones d'emploi nationales souligne que le poids des revenus liés à la « base présente » est nettement plus faible qu'en moyenne nationale (cf. graphique ci-après). Autrement dit, la région urbaine ne parvient pas à tirer suffisamment profit de ses atouts économiques et notamment de la qualité de son cadre de vie pour capter et faire circuler localement les flux de revenus qui lui sont extérieurs : pensions de retraite, dépenses touristiques, salaires d'actifs dont le domicile est localisé sur le territoire mais dont l'emploi est ailleurs... Ainsi, pour des moyennes nationales comprises entre 50 et 55%, la base résidentielle de la région grenobloise ne parvient à mobiliser que 37% des revenus disponibles.



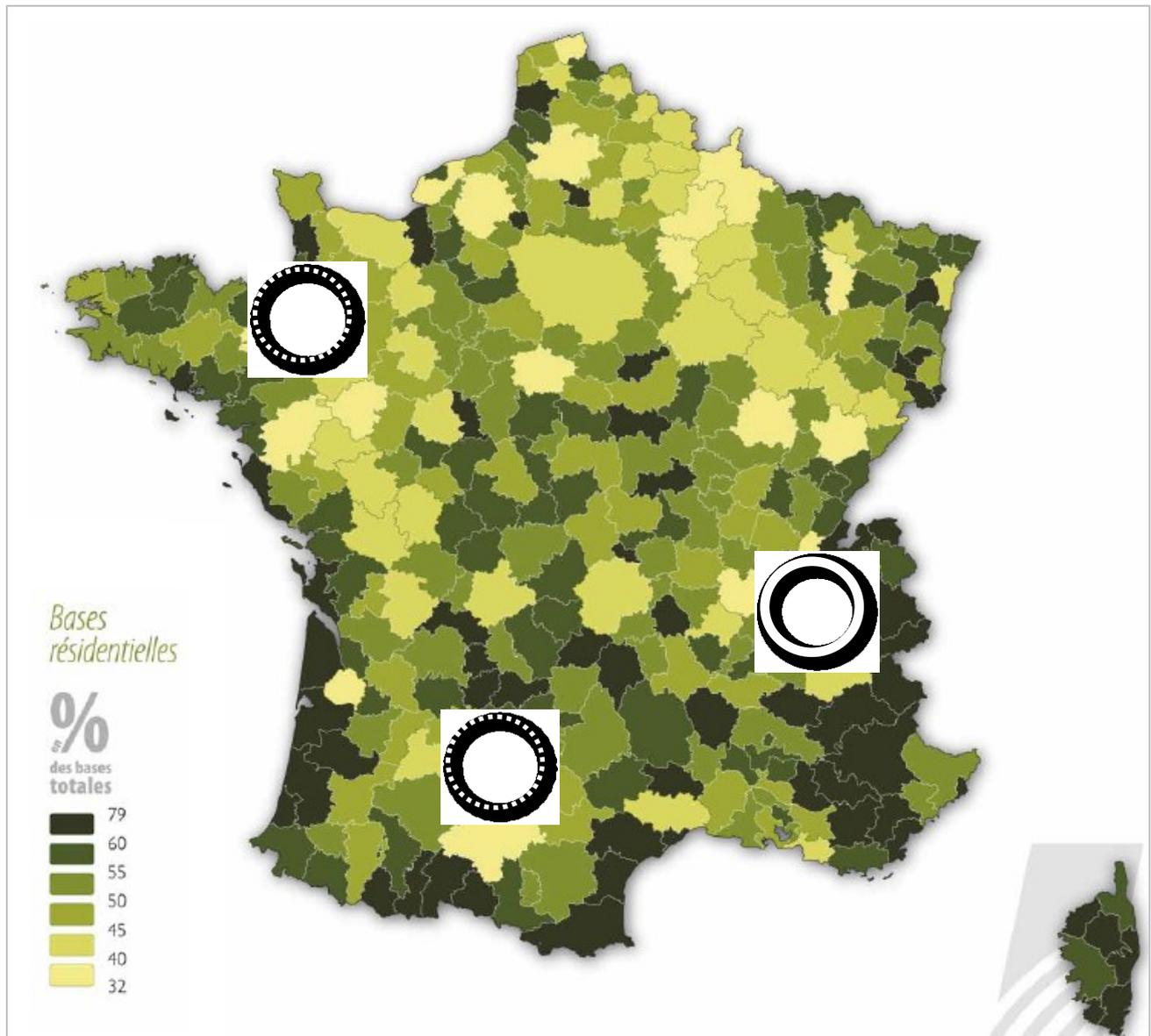
Pour autant, la carence de structure résidentielle de la région grenobloise ne constitue pas un cas isolé. En effet, souvent comparée au territoire grenoblois du fait de configurations territoriales relativement proches, le bassin rennais présente, pour un moteur économique similaire (« productif et public »), une défaillance supérieure de sa base résidentielle (cf. carte ci-après).

Pour aller plus loin, une analyse des revenus basiques en volume (par habitant) apporte un éclairage complémentaire très intéressant, venant conforter les propos précédents. En effet, comparativement aux zones d'emplois Rennaises et toulousaines (enregistrant elles aussi une carence de base résidentielle), la région grenobloise propose des fonctions économiques relativement performantes sur ses bases (productive, publique, sanitaire et sociale), et dans une moindre mesure sur sa base résidentielle (certes, très inférieure aux ratios nationaux, mais apparaissant nettement mieux dotée que celles observées sur les zones d'emplois de Rennes, Toulouse et Lyon) – cf. graphique ci-dessous.



Poids des bases résidentielles dans les zones d'emploi

Source : Adcf – Extrait du rapport d'étude « La crise et nos territoires : premiers impacts » - Laurent Davezies



La théorie de la base : un cadre conceptuel différent

La théorie de la base (L.Davezies²⁵) est née du constat d'une déconnexion croissante entre la géographie de la croissance (mesurée par le produit intérieur brut par habitant) et celle du développement (mesuré, dans une approche simple, par le revenu par habitant). En la matière, le paradoxe réside dans le fait que les régions les plus « riches » en termes de PIB, c'est-à-dire les plus compétitives et les plus créatrices de valeur ajoutée, sont aussi celles où le revenu par habitant connaît une diminution relative, ou tout du moins progresse moins vite qu'ailleurs. Considérant que la richesse est certes principalement créée par les processus productifs, mais qu'elle circule, l'analyse consiste à expliquer ce désajustement entre croissance et développement par le jeu des mécanismes de redistribution publique et privée entre les territoires : des flux de revenus irriguent les territoires indépendamment de leur capacité productive et constituent une ressource économique majeure et un levier d'action pour les territoires. Le développement territorial ne tiendrait donc plus seulement dans la capacité des territoires à attirer et/ou à faire émerger des activités productives, puis à assurer leur compétitivité dans un contexte de globalisation des échanges, mais dépendrait, aussi, de sa capacité à capter les flux de revenus (salaires et traitement des fonctionnaires (y compris des actifs non résidents que sont les navetteurs), dépenses des touristes, revenus de redistribution (retraites, allocations, prestations, minima sociaux)) et à en assurer la circulation interne, en maximisant la dépense locale de l'ensemble de ces revenus.

Dans cette approche, l'économie locale est alors décomposée en deux secteurs :

- *le secteur basique, qui désigne l'ensemble des revenus qu'un territoire capte à l'extérieur, et qui est alimenté par quatre grandes natures de revenus : la base productive privée (revenus perçus par la population locale grâce à l'implantation d'entreprises qui produisent et réalisent leur chiffre d'affaires en exportant en-dehors de la zone étudiée), la base résidentielle (revenus captés par les territoires grâce à leur attractivité résidentielle (salaires des navetteurs, retraites, dépenses des touristes), la base publique (traitement des fonctionnaires des fonctions publiques d'Etat, hospitalières et territoriales) et la base sanitaire et sociale (revenus de transferts : minima sociaux, allocations chômage, allocations familiales, remboursement des soins de santé, ...)) ;*
- *le secteur domestique, qui répond à la demande locale de biens et services (commerce, services à la personne, ...) et qui peut renvoyer, mais dans un cadre analytique différent de celui de la théorie de la base, à la sphère « présenteielle » (au sens de l'INSEE) constituée des emplois induits dans les activités de commerce et de services par la présence (touristes, actifs non résidents, résidents) et la consommation effective dans les territoires.*

En dynamique, le secteur basique (i.e. l'ensemble des revenus disponibles) reste l'élément moteur du développement local, puisque c'est de la dépense des revenus, via la consommation locale, que dépend, par un effet multiplicateur, le développement du secteur domestique. En termes de levier d'action, la base productive privée et la base résidentielle sont les deux déterminants du développement du territoire (la base publique n'offre en effet que peu de marges de manœuvre, et la base sanitaire et sociale reste alimentée exclusivement par des revenus de transferts dont on ne maîtrise pas l'évolution). Ces deux leviers d'action ne sont toutefois pas opposés, mais plutôt complémentaires et, surtout, indispensables l'un à l'autre : un développement économique équilibré doit en effet renforcer l'attractivité du territoire par le jeu des aménités résidentielles, culturelles, la valorisation du cadre de vie (capter des richesses), ... tout en maintenant et en développant un secteur productif compétitif (créer de la richesse) et un secteur domestique de biens et de services adapté (maximiser la dépense locale)²⁶.

²⁵ Laurent DAVEZIES (2003). *La diversité du développement local dans les villes françaises*. Rapport à la DATAR. CEIL-CRETEIL, Université Paris XII, Créteil.

Laurent DAVEZIES (2008). *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*. Ed. Seuil.

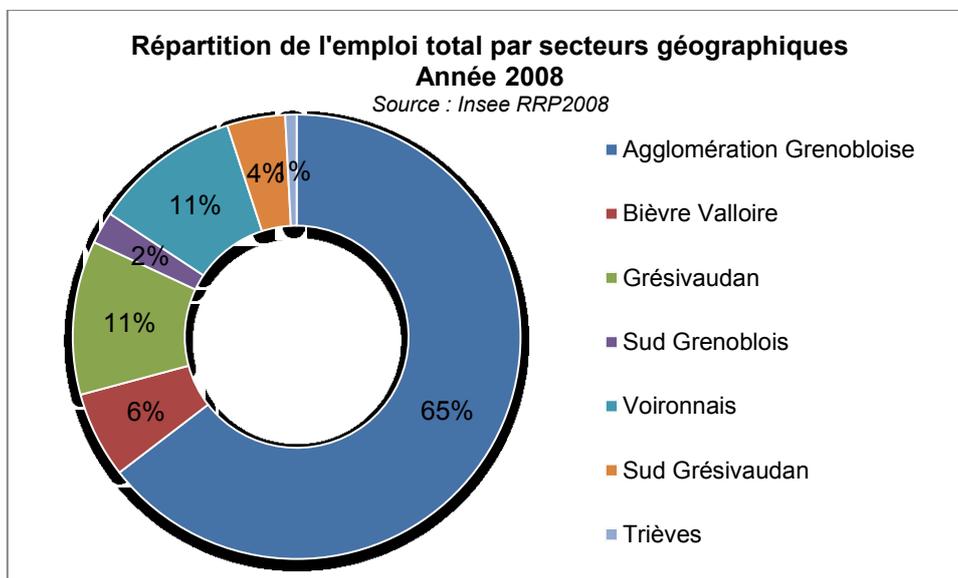
²⁶ B.PECQUEUR, M.TALANDIER (2010). *Définir et caractériser les processus de développement territorial résidentiel et touristique*. UMR Pacte, Université de Grenoble. Contribution au programme Prospective 2024 de la DATAR.

2. Des territoires aux profils économiques contrastés

2.1. Une géographie hétérogène de l'emploi

2.1.1. Une concentration marquée sur l'agglomération grenobloise

Sur les 323 000 emplois comptabilisés sur le territoire en 2008 (Source Insee – RPP), près des 2/3 des emplois sont concentrés dans l'agglomération grenobloise (209 000 emplois), positionnant le territoire dans une situation de surreprésentation vis-à-vis de ses secteurs voisins. Ainsi, en dépit de l'existence locale d'espaces économiques d'envergure (ex : Centr'Alp, Parc technologique de Crolles-Bernin, Parc d'activités Eurékalp...), les secteurs du Grésivaudan (36 000 emplois) et du Voironnais (34 500 emplois) restent nettement distancés par l'agglomération ; constat renforcé sur les autres secteurs de la RUG : Bièvre-Valloire (20 000 emplois), Sud Grésivaudan (13 500 emplois), Sud-Grenoblois (7 500 emplois) et Trièves (2 500 emplois) – cf. graphique ci-après.



Source de dysfonctionnements territoriaux, de par les déplacements qu'elle génère quotidiennement depuis les secteurs périphériques vers l'agglomération (cf. analyse des flux domicile travail), cette forte concentration de l'emploi n'est pas un phénomène récent (cf. graphique ci-après). En effet, en dépit de l'accroissement démographique supérieur constaté au sein des espaces périphériques de la RUG (et donc du besoin d'emploi induit localement sur ces mêmes territoires), l'agglomération grenobloise n'a jamais cessé (au cours de ces 30 dernières années) de maintenir le « cap » de sa concentration d'emploi. On relèvera à titre d'encouragement le très lent rééquilibrage opéré depuis 1982, ayant réduit le taux de concentration de l'agglomération de 3 points seulement (passant de 68% en 1982 à 65% en 2008).

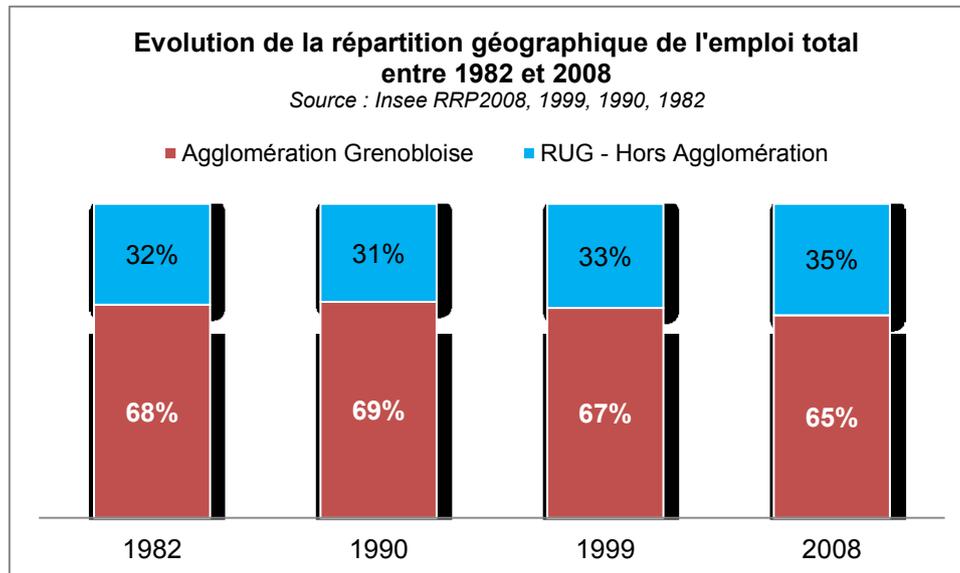
L'analyse de la répartition communale de l'emploi sur l'agglomération apporte un éclairage complémentaire. Ainsi, au sein même de l'agglomération, Grenoble concentre près de 45% des emplois de l'agglomération (plus de 92 000 emplois estimés en 2008), soit près de 30% du volume d'emploi total de la RUG.

Au second plan, on retrouve naturellement les communes leader de la première couronne grenobloise (Echirolles, Saint Martin d'Hères, Meylan, La Tronche, Saint-Egrève, Eybens, Fontaine) accueillant des équipements économiques phares de l'agglomération : zones commerciales (Espace Comboire, Cap38, Cap

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

des H...), zones économiques dédiées (Innovallée, Les Essarts, Les Glairons, Mayencin...), espaces mixtes (Av. Gabriel Péri, La Poya Argentière...) et autres équipements majeurs pourvoyeurs d'emploi (CHU, Campus Universitaire...). Oscillant individuellement entre 7 000 et 17 000 emplois, ces communes accueillent un cumul de 78 000 emplois, concentrant ainsi 1/3 du volume d'emploi de l'agglomération et près d'1/4 du volume total de la RUG.

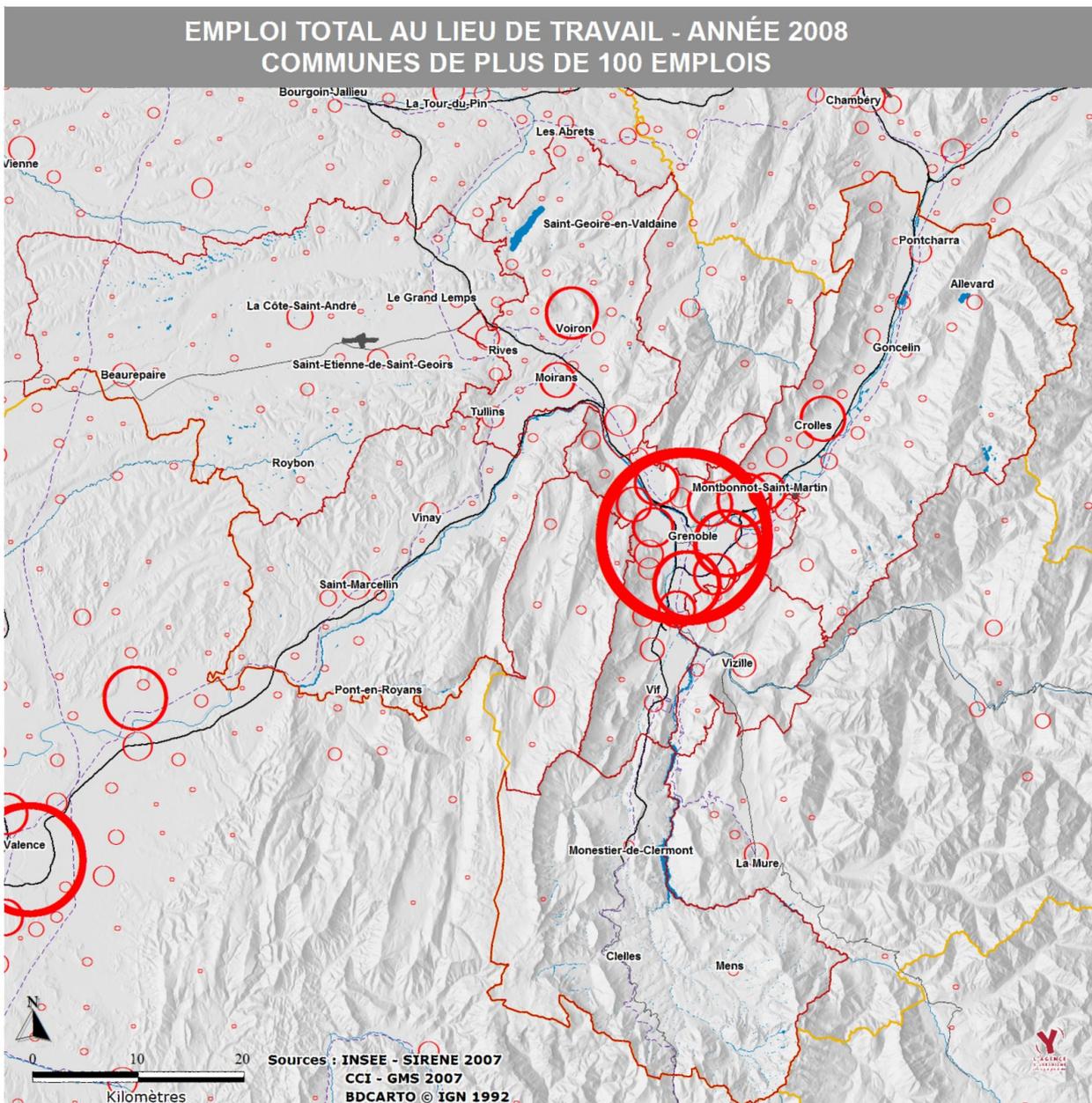
Au final, ces 8 communes (Grenoble et première couronne) constitue le « cœur » d'emploi du territoire, concentrant 80% de l'emploi de l'agglomération et plus de 50% de l'emploi total de la RUG.



Concernant l'organisation économique des autres territoires de la RUG, la cartographie page suivante illustre de fortes divergences dans la répartition territoriale de l'emploi à l'échelle infra-secteur. Ces points de différenciation doivent bien évidemment être rapprochés de la structure sociodémographique de chaque territoire et chaque commune (un faible volume d'emploi ne traduit pas forcément un dysfonctionnement, mais peut être lié à un faible nombre d'habitants et donc de besoin local d'emploi).

Pour le Grésivaudan (2^{ème} secteur employeur de la RUG après l'agglomération), la répartition communale de l'emploi suit la contrainte imposée par la vallée de l'Isère, tout en proposant un maillage communal minimal sur l'ensemble de son tracé. Deux communes se détachent plus particulièrement : Crolles-Bernin (principal employeur du secteur) qui concentre près de 27% de l'emploi du secteur (10 000 emplois) et Montbonnot pôle d'emploi plus récent (impact des transferts issus de la ZIRST de Meylan) concentrant 15% des emplois du secteur (5 700 emplois). A noter que ces deux communes se localisent toutes les deux sur la moitié sud du Grésivaudan, secteur cumulant au total près de la moitié des emplois du Grésivaudan, et alimentant de fait une interconnexion croissante avec la concentration grenobloise. Moins pourvue en emploi, la moitié Nord du Grésivaudan accueille quant à elle la 3^{ème} commune employeur du territoire : Pontcharra (2 500 emplois).

Pour le Voironnais (3^{ème} secteur employeur de la RUG), la répartition communale de l'emploi présente des phénomènes de concentration plutôt marqués. Ainsi, les 2/3 de l'emploi du secteur sont concentrés sur 3 communes : Voiron (11 100 emplois) commune principale regroupant logiquement près du tiers de l'emploi du secteur, Moirans et Voreppe (10 300 emplois au cumul) se concentrant notamment au sein d'espaces économiques majeurs tels que Centr'Alp. Notons également le rôle important de communes secondaires telles que Rives et Tullins (communes accueillant près de 2 500 emplois).



- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Autre voie structurante
- Aéroport ou aérodrome
- Secteur du SCoT
- Limite départementale



Pour Bièvre Valloire, la répartition communale de l'emploi souligne la réalité d'un maillage territorial relativement éclaté. Le secteur se structure autour d'un ensemble de petits pôles d'emploi communaux, sans disposer de réelle commune dominante. Ainsi, la Côte Saint André (et ses 3 000 emplois) constitue le

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

premier pôle d'emploi communal du territoire, alors que la commune ne concentre que 15% de l'emploi du secteur. La Bièvre se structure ainsi autour de communes à dimensionnement plus ou moins équivalent (1 000 à 3 000 emplois), autour d'une logique Est-Ouest (suivant notamment l'axe de Bièvre) : Beaufort, la Côte St André, St Siméon de Bressieux, St Etienne de St Geoirs (Aéroport), Colombe-Apprieu (Zone Bièvre Dauphine) et dans une moindre mesure les communes du Grand Lemps et Renage... communes ne cumulant au total que 60% de l'emploi total du secteur.

Pour le Sud-Grésivaudan, la répartition communale de l'emploi souligne la forte polarisation du territoire. Ainsi, près de la moitié de l'emploi total du secteur se concentre sur les communes de St Marcellin, Chatte et St-Sauveur, regroupant près de 6 200 emplois au total. Vinay se positionne quant à elle en pôle d'emploi communal secondaire (1 800 emplois) concentrant 13% de l'emploi du territoire. En dehors de ces deux ensembles territoriaux, les communes du Sud Grésivaudan proposent un volume d'emploi plutôt restreint, soutenu par quelques communes légèrement mieux dotées (+/- 500 emplois) : St Quentin sur Isère, St Romans, Pont en Royans.

Pour le Sud-Grenoblois, la répartition communale de l'emploi se retrouve fortement concentrée. Ainsi, 3 communes regroupent à elles seules près des 2/3 de l'emploi local. Cette concentration est d'autant plus marquée, qu'elle s'articule autour d'une poignée de sites économiques d'envergure, organisés pour la plupart en connexion de la N85 depuis Pont de Claix. Marqué par une très forte spécialisation sectorielle autour de l'industrie de la chimie (plateforme chimique), la commune de Jarrie et sa voisine Champ-sur-Drac concentrent près d'1/3 des emplois du secteur ; même constat pour Vizille (ville centre) accueillant elle aussi près de 2 700 emplois. En dehors de ces deux regroupements, les communes du territoire proposent un volume d'emploi très restreint, le plus souvent inférieur à 200 emplois.

Pour le Trièves, le faible volume d'emploi du territoire limite la pertinence de l'analyse de la répartition communale. On peut toutefois noter que les deux communes proposant le plus d'emploi se répartissent équitablement entre la moitié nord (Monestier-de-Clermont : 620 emplois) et la moitié sud du territoire (Mens : 580 emplois). La moitié des emplois restant se ventilent de manière homogène autour de petites polarités, majoritairement inférieures à 100 emplois.

Communes de plus de 5 000 emplois - Poids relatif et cumulé vis-à-vis de la RUG

Source : Insee RPP2008, 1999, 1990, 1982

Communes de plus de 5000 emplois	Poids de l'emploi à l'échelle de la RUG	Pourcentage cumulé	Secteurs de rattachement RUG
Grenoble	28,5%	28,5%	Agglomération Grenobloise
Échirolles	5,3%	33,9%	Agglomération Grenobloise
Saint-Martin-d'Hères	5,3%	39,2%	Agglomération Grenobloise
Meylan	3,8%	43,0%	Agglomération Grenobloise
Voiron	3,4%	46,4%	Voironnais
Crolles	2,7%	49,1%	Grésivaudan
La Tronche	2,7%	51,7%	Agglomération Grenobloise
Saint-Égrève	2,6%	54,4%	Agglomération Grenobloise
Eybens	2,3%	56,6%	Agglomération Grenobloise
Fontaine	2,3%	58,9%	Agglomération Grenobloise
Le Pont-de-Claix	1,9%	60,8%	Agglomération Grenobloise
Montbonnot-Saint-Martin	1,8%	62,6%	Grésivaudan
Moirans	1,7%	64,3%	Voironnais
Sassenage	1,6%	65,9%	Agglomération Grenobloise

Communes de plus de 2 000 à 5 000 emplois - Poids relatif et cumulé vis-à-vis de la RUG

Source : Insee RPP2008, 1999, 1990, 1982

Communes de 2000 à 5000 emplois	Poids de l'emploi à l'échelle de la RUG	Pourcentage cumulé (yc communes > 5000 emplois)	Secteurs de rattachement RUG
Voreppe	1,5%	67,4%	Voironnais
Saint-Marcellin	1,3%	68,7%	Sud Grésivaudan
Seyssinet-Pariset	1,2%	69,9%	Agglomération Grenobloise
La Côte-Saint-André	0,9%	70,8%	Bièvre Valloire
Varces-Allières-et-Risset	0,9%	71,7%	Agglomération Grenobloise
Gières	0,9%	72,6%	Agglomération Grenobloise
Vizille	0,8%	73,4%	Sud Grenoblois
Beaurepaire	0,8%	74,2%	Bièvre Valloire
Rives	0,8%	75,1%	Voironnais
Tullins	0,8%	75,9%	Voironnais
Seyssins	0,8%	76,7%	Agglomération Grenobloise
Pontcharra	0,8%	77,4%	Grésivaudan
Domène	0,7%	78,1%	Agglomération Grenobloise
Saint-Ismier	0,7%	78,8%	Grésivaudan
Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs	0,7%	79,5%	Bièvre Valloire
Claix	0,6%	80,1%	Agglomération Grenobloise
Saint-Martin-le-Vinoux	0,6%	80,7%	Agglomération Grenobloise

2.1.2. Des territoires aux dynamiques de croissances contrastées

L'analyse des évolutions d'emploi entre 1982 et 2008 (Source Insee RPP) révèle de fortes disparités territoriales entre les secteurs de la RUG et ses communes.

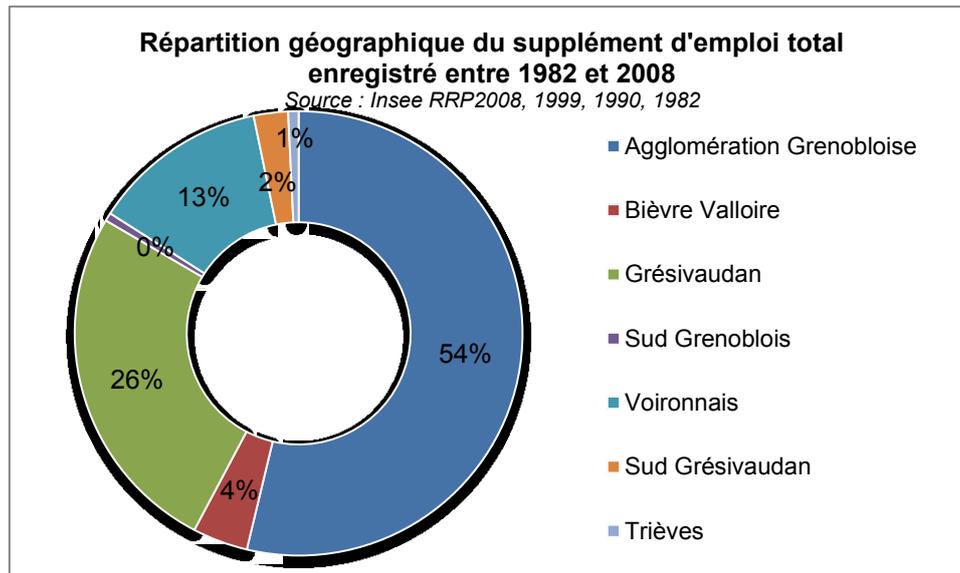
✓ La relative stabilité de l'agglomération grenobloise

Concentrant plus de la moitié du supplément d'emploi enregistré sur le territoire de la RUG au cours de ces 30 dernières années, l'agglomération grenobloise a enregistré une érosion progressive de sa position dominante sans pour autant perdre sa position de leadership. Ainsi, avec un supplément de 41 100 emplois, l'agglomération reste le secteur ayant enregistré, entre 1982 et 2008, le plus fort accroissement d'emplois en volume. Pour autant, cette évolution reste inférieure à la croissance moyenne de la RUG, et présente en outre une distorsion avec le poids relatif du secteur dans l'emploi total. En effet, alors que l'agglomération concentre près de 65% de l'emploi total de la RUG (en 2008), celle-ci n'a capté que 54% du supplément d'emploi de ces 30 dernières années.

L'analyse communale des évolutions d'emploi à l'échelle de l'agglomération apporte quelques compléments d'informations intéressants (cf. carte ci-après), à travers les évolutions contrastées enregistrées sur les 8 principales communes employeurs du territoire (concentrant 80% de l'emploi de l'agglomération).

Première commune du territoire en matière d'emploi, Grenoble a globalement maintenu son volume d'emploi au cours de ces 30 dernières années, positionnant la commune dans une dynamique limitée, inférieure aux moyennes constatées sur l'agglomération et à l'échelle de la RUG (+3%). Cette relative stabilité, traduit en réalité une profonde mutation de l'emploi local, à travers les fermetures progressives d'industries traditionnelles (quartiers Ouest et Sud notamment), compensées par des gains d'emploi tirés de la progressive métropolisation et tertiairisation du territoire. Grenoble voit ainsi sa position dominante légèrement entamée, au bénéfice d'un rééquilibrage territorial sur sa première couronne, via le

développement continu de l'emploi sur les communes d'Echirolles et Saint Martin d'Hères et l'émergence progressive de nouvelles polarités économiques majeures sur les communes de Meylan et Eybens. Ces évolutions illustrent ainsi la concentration progressive de l'emploi local sur la moitié Est de l'agglomération, pour une moitié Ouest marquée par une plus grande stabilité (croissance plus limitée de l'emploi sur les communes de St-Egrève et Fontaine notamment). En dehors de ces communes majeures, l'évolution de l'emploi sur les autres communes de l'agglomération suit une dynamique soutenue, à l'exception de quelques points de fragilité plus marqués sur les communes de Pont de Claix et Domène.



✓ La mutation du Grésivaudan

Ayant accueilli plus d'un quart du supplément d'emplois comptabilisés sur la RUG entre 1982 et 2008 (26%), le Grésivaudan a connu une profonde mutation économique, reposant notamment sur un triplement de son volume d'emplois sur ces 30 dernières années.

Ainsi, à travers un développement économique soutenu (+19 700 emplois estimés entre 1982 et 2008), porté notamment par l'accueil d'entreprises emblématiques (ex : implantation de STMicroelectronics), le territoire a enregistré la croissance d'emploi la plus significative de la RUG, hissant progressivement le territoire au second rang des secteurs employeurs de la RUG.

Cumulant au total près des 2/3 du supplément d'emploi enregistré au cours de ces 30 dernières années sur le secteur, les communes de Crolles / Bernin (+ 8 900 emplois) et Montbonnot-Saint-Martin (+ 5 500 emplois) ont enregistré les croissances communales les plus significatives de la région urbaine grenobloise.

L'analyse complémentaire des évolutions d'emploi communales révèle en outre une dissociation territoriale entre une rive gauche économiquement fragilisée par une perte de vitesse progressive de son industrie traditionnelle (en mal de reconversion), vis-à-vis d'une rive droite ayant pu concrétiser sa mutation métropolitaine (développement et affirmation d'une identité économique « hi-tech ») et résidentielle (conditions sociodémographiques plus propices : niveaux de revenus moyens supérieurs à la rive gauche).

✓ Le confortement progressif du Voironnais

Troisième secteur employeur de la RUG, le Voironnais présente un bon niveau de dynamique économique à travers un supplément d'emploi significatif (+9 700 emplois). Le territoire présente ainsi le second taux d'évolution le plus important enregistré sur la région grenobloise (+39%) ; taux supérieur à la moyenne de la RUG et de l'agglomération grenobloise et inférieur à celui du Grésivaudan.

Cette évolution ne doit pas pour autant faire oublier les périodes de crise ayant marquées le territoire au cours des années 1970 et 1980 (déclin des industries traditionnelles et de la spécificité locale de l'industrie du papier), valorisant d'autant le renouveau économique observé notamment par la structuration d'espaces économiques d'envergure. Ainsi, l'analyse des évolutions communales de l'emploi révèle l'impact majeur des créations successives de Centr'Alp 1 et 2, ayant concentré (à travers les communes de Moirans et Voreppe) près de la moitié du solde d'emploi enregistré sur le Voironnais au cours de ces 30 dernières années.

La commune de Voiron parvient quant à elle à maintenir une dynamique convenable (+15% d'emploi sur la période), confortant son rôle de pôle d'emploi structurant à travers l'accueil de 1 500 emplois supplémentaires (1/3 du solde enregistré sur le territoire), et renforcé par le développement de pôles d'emplois communaux plus restreints sur sa frange Sud (Coublevie, St Jean de Moirans).

Les autres communes du Voironnais s'inscrivent pour la plupart dans la dynamique moyenne constatée sur le territoire. On relèvera cependant quelques accroissements d'emplois plus significatifs sur une poignée de communes structurantes (Rives tout particulièrement), soulignant la constitution progressive d'un maillage territorial économique secondaire sur le secteur.

✓ **Des phénomènes de polarisation marqués sur les autres secteurs**

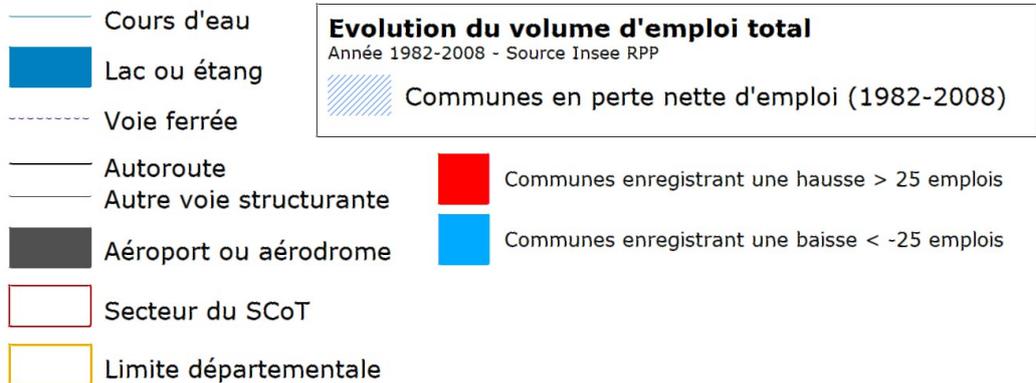
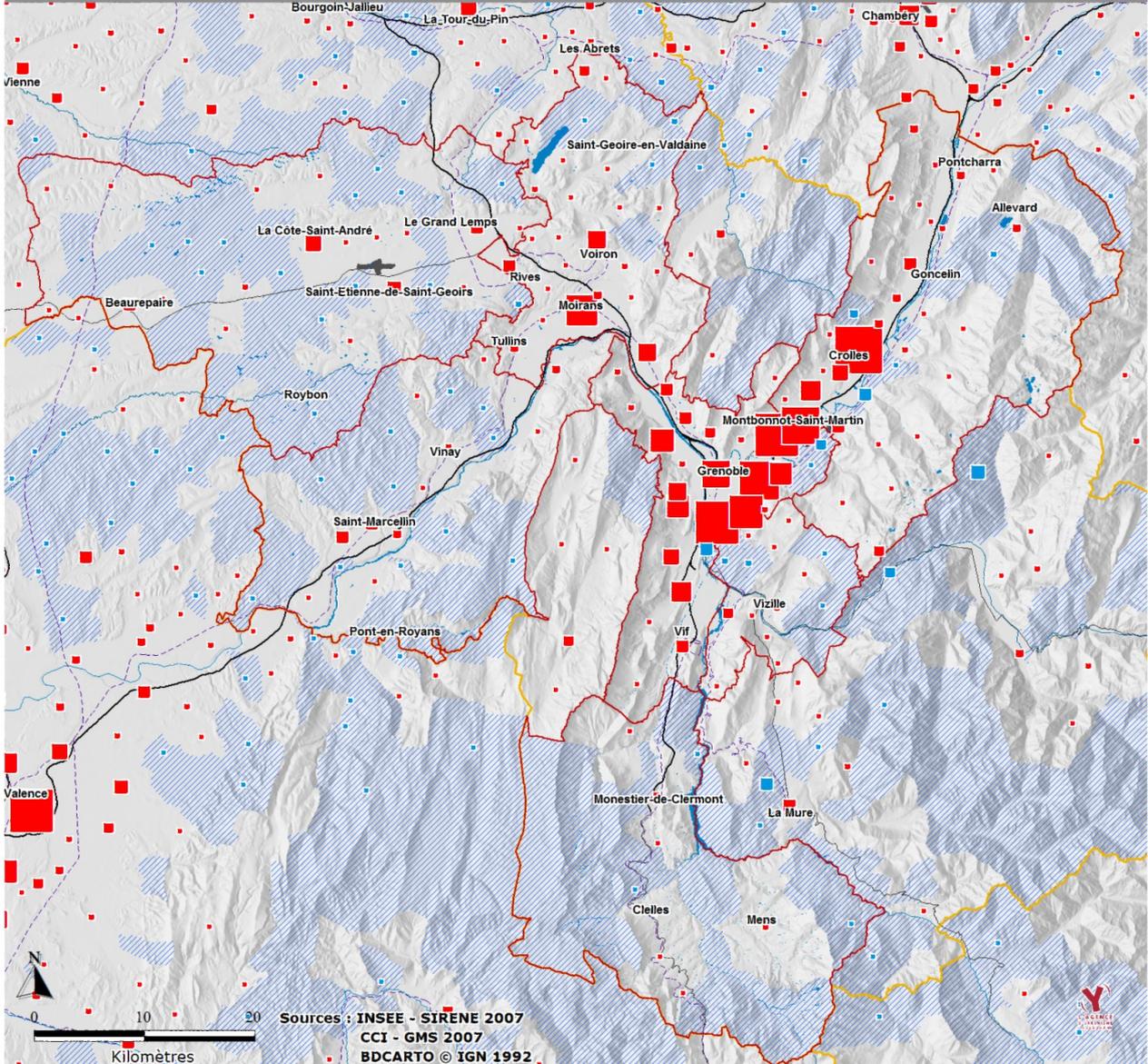
Les autres secteurs de la RUG suivent quant à eux des évolutions plus linéaires et inférieures à l'évolution moyenne de la RUG (ratios de croissance évoluant entre 15 et 25 %). Du fait d'envergures territoriales et économiques différenciées, la Bièvre (+ 3 000 emplois) et le Sud Grésivaudan (+ 1 900) présentent, comparativement aux secteurs du Trièves (+ 570 emplois) et du Sud Grenoblois (+460 emplois), des évolutions en volume plus significatives. Pour autant les dynamiques sont approximativement les mêmes. On relèvera toutefois, le cas plus particulier du Sud Grenoblois, enregistrant un taux de croissance minimum de 6% entre 1982 et 2008.

L'analyse communale à l'échelle de ces secteurs révèle un phénomène similaire de concentration soutenue de l'emploi sur les pôles structurants du territoire (pour la Bièvre: La Côte St André, Beaurepaire, Saint Etienne de Saint Geoirs / pour le Grésivaudan : Saint Marcellin-Chatte-Saint Sauveur et Vinay / pour le Trièves : Monestier de Clermont, Mens, Clelles) et dans une moindre mesure autour de pôles émergents en confortement (pour la Bièvre: Colombe-Apprieu / pour le Sud Grésivaudan : Saint Sauveur et Saint Quentin sur Isère).

En découle une tendance à la diminution de l'emploi sur beaucoup de petites communes rurales ou périurbaines. Ainsi, sur ces trois territoires, moins d'un quart des communes ont enregistré une croissance d'emploi supérieure à la moyenne observée (RUG) et plus de la moitié des communes ont enregistré une perte nette d'emploi au cours de ces trente dernières années.

Présentant une dynamique en demi-teinte, le Sud Grenoblois se caractérise quant à lui par une croissance d'emploi concentrée sur la commune de Champ sur Drac (+ 440 emplois), permettant de venir conforter la plus fragile dynamique observée sur les deux autres principales communes du territoire : Vizille et Jarrie (communes n'ayant pas enregistré d'accroissement significatif d'emploi depuis 30 ans). Il convient à ce sujet de souligner l'impact important des périmètres de risques technologiques (PPRT) contraignant fortement le développement des espaces économiques du territoire, de même que la fermeture de l'usine Poliméri à Champagnier (2006) ayant fortement marqué les esprits (200 emplois directs concernés).

EVOLUTION DE L'EMPLOI TOTAL PAR COMMUNE ENTRE 1982 ET 2008

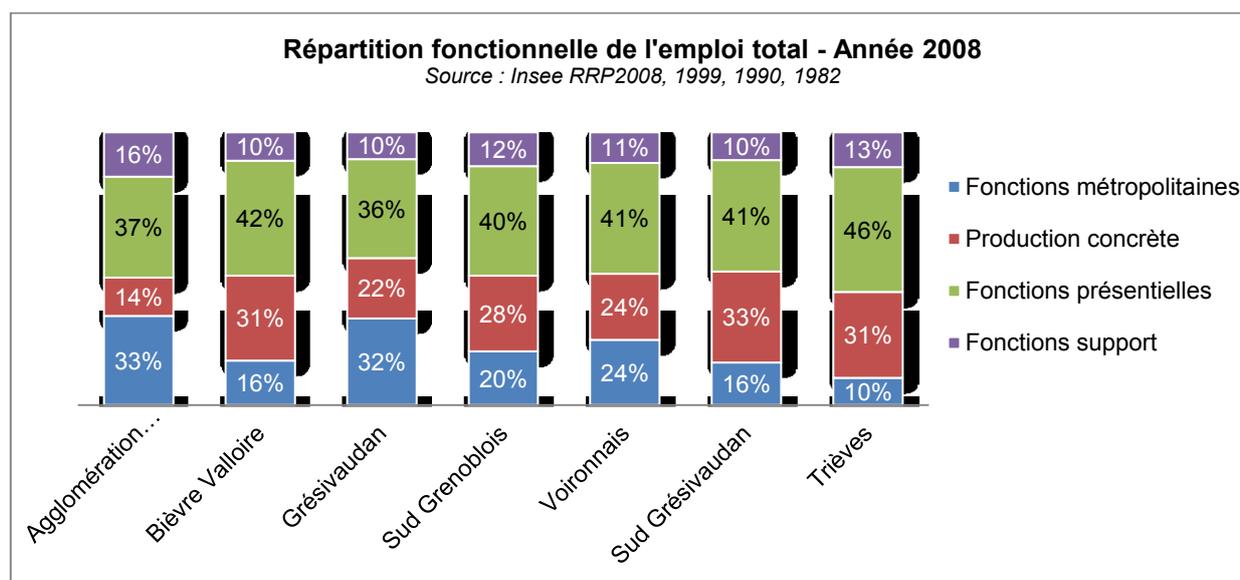


2.2 Des territoires aux profils économiques multiples

2.2.1. Des fonctions économiques différenciées

✓ Une structure fonctionnelle hétérogène

A travers la multiplicité des modèles économiques observés, l'analyse de la structure fonctionnelle de l'emploi par secteur géographique témoigne une nouvelle fois de la grande diversité du modèle économique local. Cependant, cette richesse économique ne doit pas masquer pour autant les carences et dysfonctionnements induits par ces mêmes spécificités sur les territoires de la RUG.



A la lecture du graphique ci-dessus, plusieurs typologies de territoires sont ainsi identifiées :

- **Agglomération Grenobloise** : territoire à dominante métropolitaine, organisé autour d'un modèle économique à très forte valeur ajoutée (tourné vers l'extérieur), proposant un important volume d'emploi à haut niveau de qualification. Si la moindre empreinte productive de l'agglomération peut être soulignée (sans pour autant constituer une déficience, au regard de la vocation technopolitaine devant être classiquement portée par l'agglomération), on se doit en revanche de remettre en perspective la sous-représentation des fonctions « présentesielles » et « support » au regard de la couverture territoriale concernée (vis-à-vis du nombre d'habitants).
- **Grésivaudan** : territoire dominé par la production de valeur ajoutée (carence de couverture présentesielle), autour d'un binôme associant économie métropolitaine et économie de production concrète (cumul de 54% de l'emploi total – taux maximum observé).
- **Voironnais** : territoire « d'équilibre », proposant un volume et une structure d'emploi adaptés aux caractéristiques du territoire (répartition fonctionnelle de l'emploi proche des ratios moyens, couverture résidentielle relativement proche des équilibres...).
- **Bièvre-Valloire, Sud-Grésivaudan et Trièves** : territoires à dominante productive (plus de 30% de l'emploi total concerne les fonctions de production concrète), présentant une carence métropolitaine « classique » au regard du positionnement de ces territoires à l'échelle de la RUG. La principale déficience concernant ces trois territoires réside dans le déséquilibre observé localement entre le volume d'emplois proposés et les besoins d'emplois induits par la population locale. De ce déséquilibre, découle d'importantes carences en matière de couverture des besoins de fonctionnement des territoires, tout particulièrement en matière d'économie présentesielle.

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

- **Sud-Grenoblois** : territoire au volume d'emploi sous dimensionné, présentant une répartition fonctionnelle de l'emploi relativement équilibrée mais insuffisante au regard de la très faible couverture présentielle observée sur le territoire.

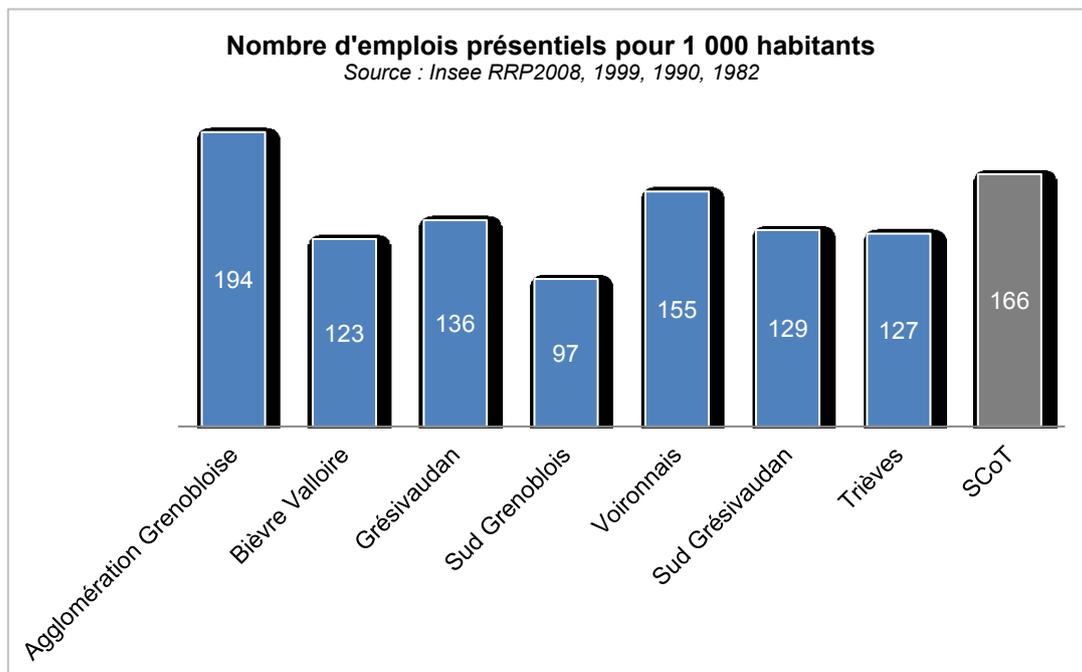
✓ **L'économie présentielle : une répartition territoriale déséquilibrée**

L'analyse fonctionnelle de l'emploi en matière d'économie présentielle mérite une approche particulière. En effet, les emplois des fonctions présentielles se destinent par définition à satisfaire les besoins de fonctionnement du territoire, et notamment ceux de la population. Ainsi, la mise en perspective du nombre d'emplois présentiels vis-à-vis de la population respective de chaque secteur révèle les réelles inégalités territoriales en matière d'accès aux biens et services nécessaires à la satisfaction des besoins (quotidiens, ou non) de la population.

Ainsi, en dépit d'un faible poids relatif (cf. graphique précédent), l'agglomération grenobloise dispose du ratio de couverture présentiel le plus important de la RUG (194 emplois pour 1000 habitants) - cf. graphique suivant - confirmant son rôle de centralité économique et territorial, autour d'une performance supérieure aux ratios moyens nationaux (+/-170 emplois pour 1000 habitants).

De même, conformément au statut de pôle d'équilibre qu'il revêt à l'échelle de la région grenobloise, le Voironnais propose quant à lui une couverture présentielle « quasi » à l'équilibre (155 emplois pour 1000 habitants). Le Grésivaudan s'inscrit quant à lui dans un bilan un peu plus mitigé, autour d'une couverture territoriale plus limitée (136 emplois pour 1000 habitants).

Les secteurs de Bièvre Valloire, du Trièves et du Sud Grésivaudan présentent quant à eux de faibles niveaux de couverture, induisant des déplacements vers les secteurs extérieurs pour satisfaire des besoins non couverts localement. On notera également le cas très particulier du Sud Grenoblois, dont la directe proximité avec les fonctions présentielles du sud l'agglomération (surreprésentées) peut être rapprochée du niveau minimal de couverture observé : 97 emplois pour 1000 habitants.

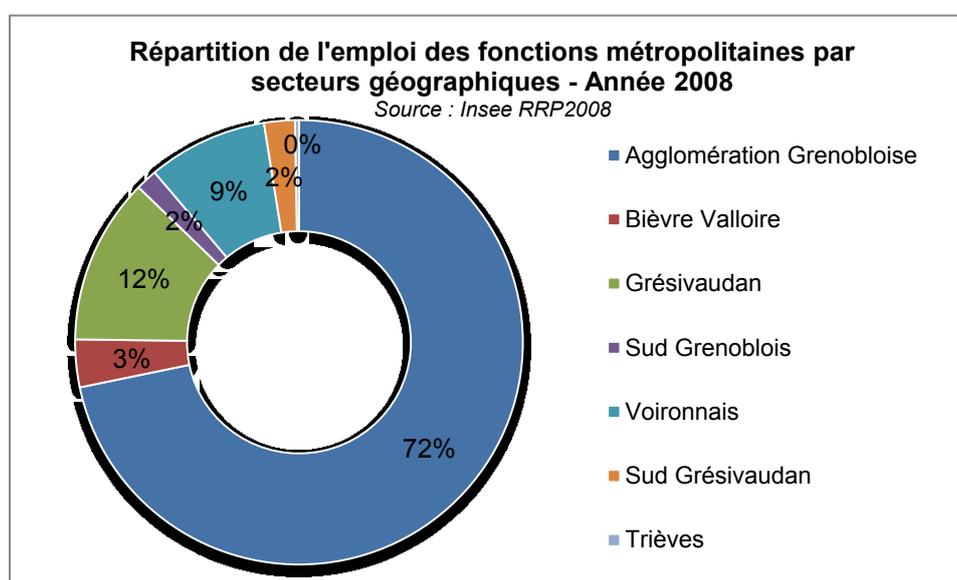


✓ Des fonctions métropolitaines normalement concentrées

Pouvant concerner l'ensemble des populations de la RUG, les emplois des fonctions métropolitaines présentent une concentration géographique marquée, sans pour autant générer de déséquilibre territorial. En effet, la concentration géographique de ces emplois exceptionnels constitue, par effet de masse, une condition préalable et nécessaire au bon fonctionnement et rayonnement du bassin économique local à travers une agglomération attractive et dynamique.

A travers l'importance de ses fonctions métropolitaines et support, l'agglomération grenobloise accueille ainsi près de 77% de l'emploi public de la RUG (grandes administrations, universités, recherche, grands équipements de santé, culturels, sportifs ...) et 72% des emplois des fonctions métropolitaines (cf. graphique ci-dessous).

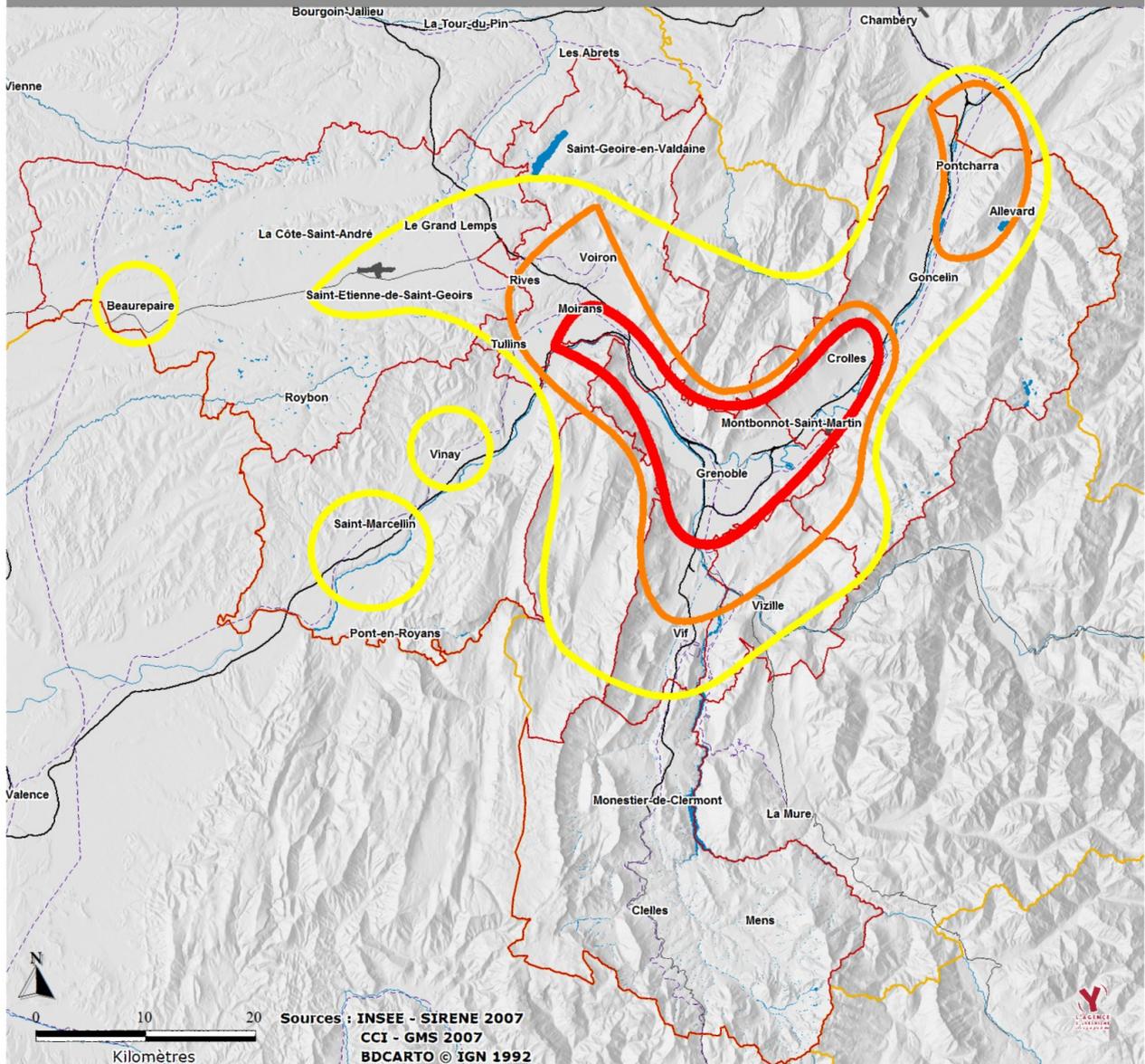
Concentrant par ailleurs plus de 20% des emplois métropolitains, les secteurs du Grésivaudan et du Voironnais sont venus épauler plus récemment l'agglomération sur ses fonctions d'emplois stratégiques. Reposant essentiellement sur des opérations d'envergure à haut niveau de qualification (Moirans-Voreppe et Crolles-Bernin), ces évolutions ont permis d'élargir géographiquement le « cœur de chauffe » économique de la région grenobloise.



Type d'emplois caractérisant la singularité de l'économie locale, les emplois de cadres des fonctions métropolitaines du segment « conception / recherche » se concentrent essentiellement autour d'un arc, comme le montre la carte ci-après, « Ouest-Est » centré sur l'agglomération grenobloise (partant de Centr'Alp, passant par Grenoble et rejoignant Crolles - cf. zone délimitée en rouge sur la carte ci-après). Organisé sur un périmètre relativement étalé (près de 50 km), cet espace d'échange et d'innovation contribue ainsi à limiter les effets de polarisation de l'agglomération grenobloise en matière d'emplois stratégiques, à travers le renforcement progressif de la dimension métropolitaine du Voironnais et du Grésivaudan. Pour aller plus loin, notons que ce périmètre accueille la quasi-totalité des industries de hautes-technologies de la RUG, en l'occurrence les filières des technologies de l'information et de la communication (micro-nanotechnologies, informatique et logiciels, électronique) ; filière présentant par ailleurs des niveaux de concentration géographique marqués (entre 75% et 90% des emplois se localisent sur 5 à 6 communes au total - source AEPI).

Plus largement, l'analyse communale de la répartition des emplois métropolitains selon leur degré de qualification souligne des phénomènes de disparités et connexions territoriales marqués entre secteurs et entre communes d'un même secteur.

CONCENTRATION DES EMPLOIS METROPOLITAINS SELON LE NIVEAU DE QUALIFICATION



	Cours d'eau	Concentration des emplois métropolitains Communes de plus de 50 emplois (selon la catégorie) - (Source Insee RPP)  EMPLOI TOTAL des fonctions métropolitaines  EMPLOI DES CADRES des fonctions métropolitaines  EMPLOI DES CADRES des fonctions métropolitaines - CONCEPTION RECHERCHE
	Lac ou étang	
	Voie ferrée	
	Autoroute	
	Autre voie structurante	
	Aéroport ou aérodrome	
	Secteur du SCoT	
	Limite départementale	

Quelques cas particuliers illustrent ces phénomènes :

- la dualité territoriale du Voironnais, partagée entre une moitié Sud ayant bénéficié d'une mutation métropolitaine (présence soutenue d'emploi de cadre en conception recherche) essentiellement portée par Centr'Alp et une moitié Nord plus rurale et productive (industrie traditionnelle),
- les effets de franges du « Cœur de chauffe » grenoblois sur l'ensemble de ses connexions territoriales : Voironnais (Voreppe/Moirans), Grésivaudan (Montbonnot, Crolles/Bernin), Sud Grenoblois (Champagnier, Jarrie, Champ sur Drac), et la moitié sud de l'agglomération (Pont de Claix),
- la rupture d'intensité métropolitaine observée sur le Grésivaudan, entre une rive droite à très haut niveau de qualification et de spécialisation (conception – recherche, haute technologie), et une rive gauche plus fragile, composant sa dimension métropolitaine sur des emplois de cadres moins spécialisés,
- les secteurs du Trièves, Sud Grésivaudan et Bièvre Valloire, limitant leurs emplois stratégiques à des fonctions métropolitaines un peu plus « basiques », organisées pour la plupart autour de leurs principaux pôles d'emploi (absence significative de cadres des fonctions métropolitaines).

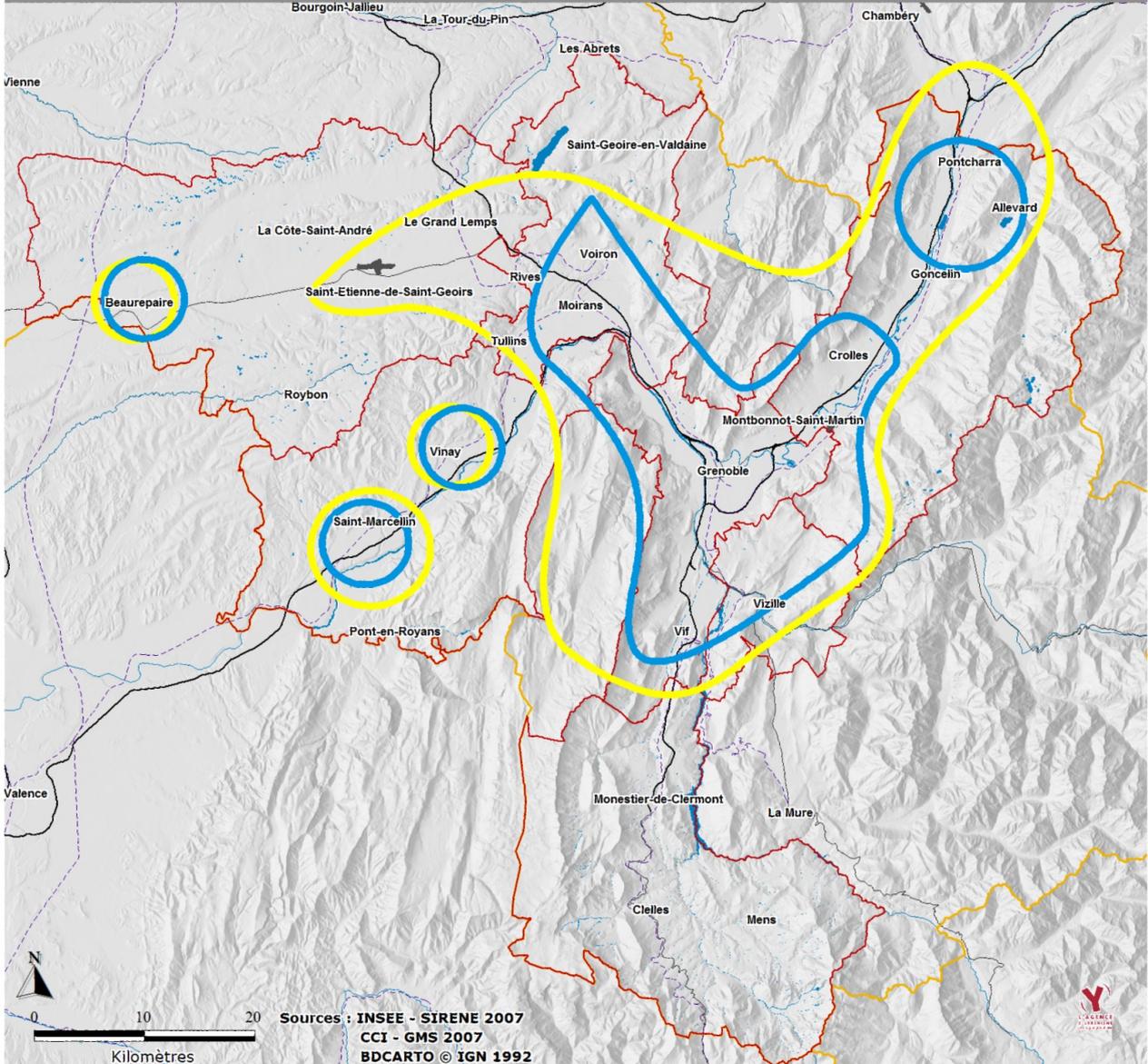
✓ **Un moteur économique qui s'étend progressivement**

La mise en perspective des données communales d'emplois métropolitains sur ces 30 dernières années souligne un autre fait marquant du modèle économique grenoblois : l'extension géographique de sa dimension métropolitaine. En effet, à la lecture de la carte suivante, la superposition des zones de concentration d'emploi métropolitain entre 1982 et 2008 (communes accueillant plus de 50 emplois métropolitains) souligne l'étalement progressif de l'emploi métropolitain grenoblois, passant d'une logique à dominante polarisée au début des années 1980 (cf. carte ci-dessous / zone bleue) à la constitution d'un espace relativement continu à la fin des années 2000 (cf. carte ci-dessous / zone jaune).

L'étalement géographique a suivi classiquement le prolongement du « Y » grenoblois autour d'une logique Ouest-Est. Les choix de développements économiques respectifs des secteurs du Voironnais et du Grésivaudan ne sont pas sans impact sur cet élargissement. En effet, la constitution du site de Centr'Alp, ayant permis de renouveler progressivement l'activité économique du Voironnais à travers la relocalisation progressive d'entreprises implantées sur l'agglomération (recherche d'espaces supplémentaires / ex : Pomagalski), a progressivement tissé des interconnexions économiques très fortes avec l'agglomération grenobloise. De même, le site de Crolles-Bernin, du fait d'externalités particulières (dimension, qualité et disponibilité des ressources naturelles, accessibilité...) a su attirer des entreprises emblématiques, générant de nombreux emplois induits (sous-traitance) en connexion avec l'agglomération.

Le nouvel espace ainsi constitué témoigne de l'affirmation de la dimension métropolitaine de l'ensemble de la vallée du Grésivaudan et du renfort progressif des franges communes du Voironnais et de la Bièvre sur sa moitié Est : Apprieu-Colombe, La Côte Saint André, Saint Etienne de Saint Geoirs...

CONCENTRATION DES EMPLOIS METROPOLITAINS EVOLUTION 1982-2008



	Cours d'eau	Concentration des emplois métropolitains Communes de plus de 50 emplois métropolitains (Source Insee : RPP)
	Lac ou étang	
	Voie ferrée	 Année 2008
	Autoroute	 Année 1982
	Autre voie structurante	
	Aéroport ou aérodrome	
	Secteur du SCoT	
	Limite départementale	

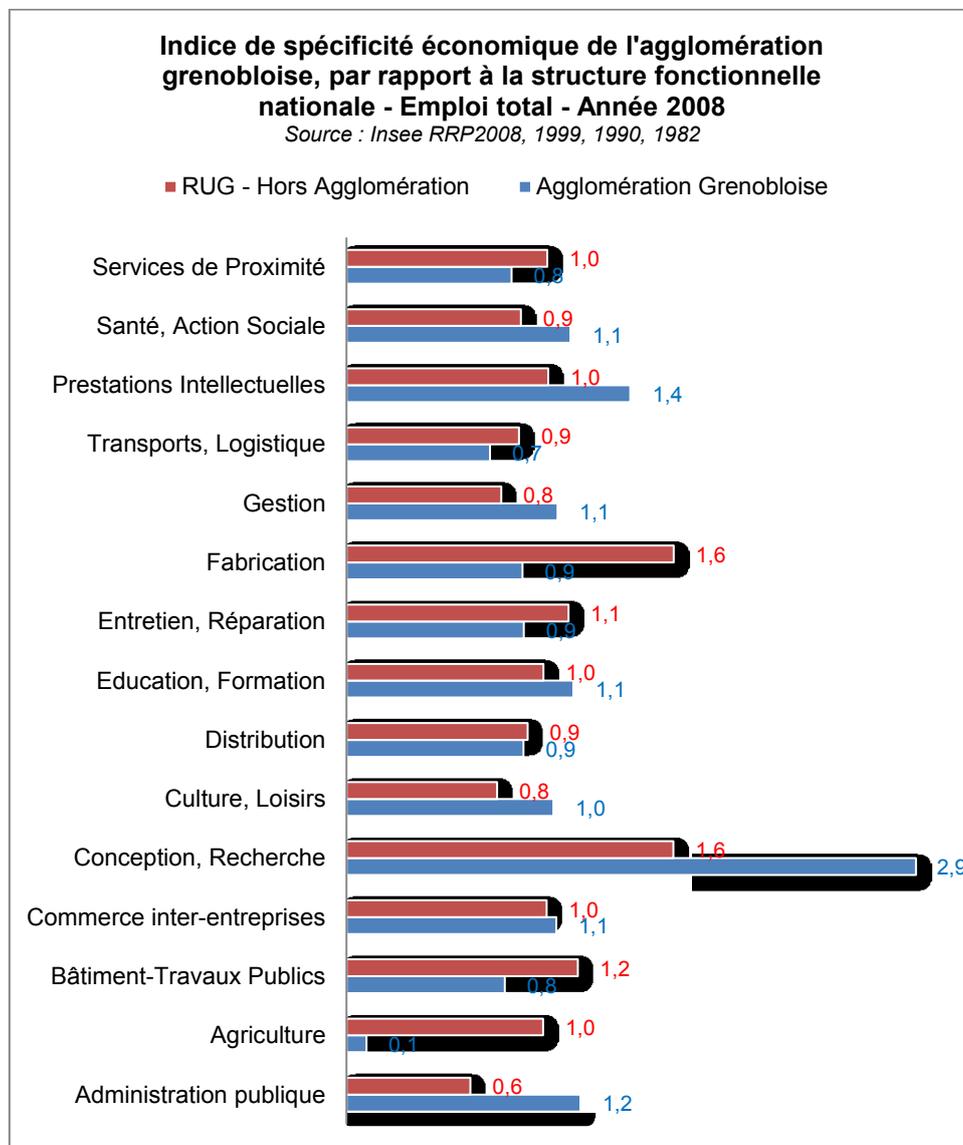
2.2.2. De multiples spécificités économiques

✓ Des spécificités concentrées sur l'agglomération grenobloise

A travers des indices jouant des extrêmes, la mise en perspective des spécificités économiques de l'agglomération vis-à-vis des secteurs périphériques de la RUG, souligne sa plus forte spécialisation économique (cf. graphique ci-dessous).

En effet, au regard des moyennes nationales, la structure fonctionnelle de l'emploi de l'agglomération grenobloise repose d'une part sur sa spécificité métropolitaine, notamment marquée en matière de conception recherche (où l'agglomération concentre près de 3 fois plus d'emploi que la moyenne nationale) et prestations intellectuelles (indice de 1.4), et, d'autre part sur sa fonction support (nécessaire rôle central porté par l'agglomération sur son aire d'influence) à travers des indices de spécificités soutenus (administration publique, santé et action sociale).

A contrario, l'agglomération présente quelques carences notables. On relève notamment une représentativité plus limitée des activités destinées au fonctionnement du territoire (services de proximité - Indice de 0.8, BTP - Indice de 0.8, transport logistique - Indice de 0.7).



✓ Des territoires périphériques aux spécificités différenciées

Le tableau suivant propose une lecture synthétique des indices de spécificités de chaque secteur de la RUG. Pour faciliter son analyse directe, le tableau a fait l'objet d'une mise en forme spécifique, volontairement dépourvue de dimension chiffrée.

Articulée autour de 5 classes dissociées (cf. légende ci-dessous), la « mosaïque » ainsi constituée permet de pointer les spécificités, équilibres et carences de structure fonctionnelle de la RUG, pour chaque secteur et/ou pour chacune de ses fonctions économiques.

Mosaïque des indices de spécificités économiques - Emploi Total 2008 - Comparatif moyenne nationale

Source : Insee RPP2008

	Agglomération Grenobloise	Bièvre Valloire	Grésivaudan	Sud Grenoblois	Voironnais	Sud Grésivaudan	Trièves
Administration publique							
Agriculture							
Bâtiment-Travaux Publics							
Commerce inter-entreprises							
Conception, Recherche							
Culture, Loisirs							
Distribution							
Education, Formation							
Entretien, Réparation							
Fabrication							
Gestion							
Transports, Logistique							
Prestations Intellectuelles							
Santé, Action Sociale							
Services de Proximité							

Classification de l'indice

	Forte spécificité (Indice > 2)
	Spécificité (Indice compris entre 1,1 et 2)
	Situation à la moyenne (Indice compris entre 0,9 et 1,1)
	Carence (Indice compris entre 0,5 et 0,9)
	Forte carence (Indice < 0,5)

✓ Focus sur l'activité de fabrication : Un territoire industriel pluriel

Si l'analyse fonctionnelle de l'emploi présente l'intérêt de questionner l'ensemble de la structure économique d'un territoire à travers son emploi total, on peut en revanche regretter le manque de précision qu'elle apporte sur l'activité de production / fabrication. En effet, il apparaît réducteur de rassembler au sein d'une même catégorie des activités industrielles de pointe (ex : composants électroniques), avec des industries plus traditionnelles (agroalimentaire, textile, équipement du foyer...). Cette distinction est d'autant plus importante que ces activités constituent pour de nombreux territoires un axe de spécificité majeur (cf. paragraphe précédent). Souvent tournées vers l'exportation, ces entreprises productives s'implantent souvent, là où se trouvent leurs créateurs. On en trouve donc un peu partout, parfois dans des territoires peu desservis, montrant, comme au niveau national, que la présence d'une infrastructure ne suffit pas, voire n'est pas toujours indispensable, pour créer ce type d'emploi.

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

Indices de spécificités économiques - SECTEUR INDUSTRIEL - Emploi salarié privé - Comparatif moyenne nationale

Source : Unedic 2009

	Agglomération Grenobloise	Bièvre Valloire	Grésivaudan	Sud Grenoblois	Voironnais	Sud Grésivaudan	Trièves	SCOT
Industries agricoles et alimentaires								
Habillement, cuir								
Édition, imprimerie, reproduction								
Pharmacie, parfumerie et entretien								
Industries des équipements du foyer								
Industrie automobile								
Industries des équipements mécaniques								
Équipements électriques et électroniques								
Industries des produits minéraux								
Industrie textile								
Industries du bois et du papier								
Chimie, caoutchouc, plastiques								
Métallurgie et transformation des métaux								
Composants électriques et électroniques								
Combustibles et de carburants								
Eau, gaz, électricité								

Classification de l'indice

	Forte spécificité (Indice > 2)
	Spécificité (Indice compris entre 1,1 et 2)

Au final, l'analyse détaillée des tableaux de spécificités économiques et notamment industrielles souligne l'existence de modèles économiques différenciés selon les différents territoires composant la RUG.

On relèvera notamment :

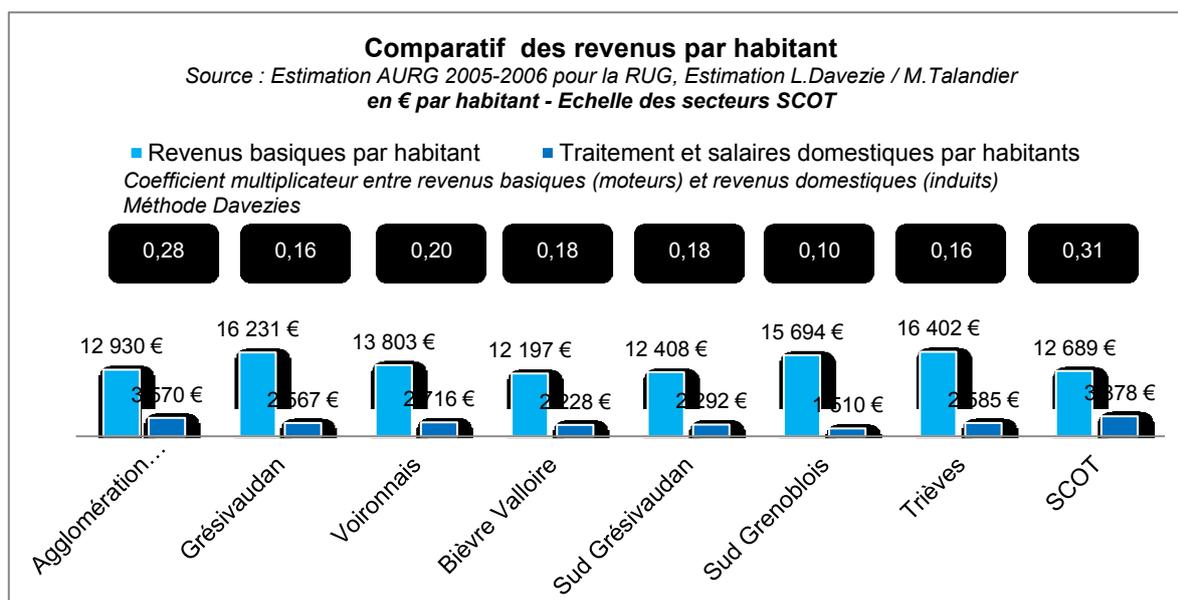
- La performance métropolitaine de l'agglomération grenobloise à travers la spécificité de son industrie de haute technologie, associant conception et production (indices de spécificité ciblés en équipement et composants électroniques - électriques, et activités de l'énergie)
- La dimension traditionnelle de l'industrie productive de Bièvre Valloire, articulée autour d'activités de première transformation (industrie du bois et du papier, métallurgie et transformation des métaux) et la production de biens (textile, mécanique, électrique, électronique)
- La dualité industrielle du Voironnais associant des spécificités marquées en industrie traditionnelle (industrie du bois et du papier) et industrie de pointe (composants électriques et électroniques)
- Le caractère monofonctionnel de l'industrie métropolitaine du Grésivaudan et dans une moindre mesure de celle du Sud Grésivaudan, focalisée essentiellement sur la production de composants électriques et électroniques
- La bi-céphalité de l'industrie (lourde) caractérisant le Sud Grenoblois (industrie du bois et du papier, Chimie / Caoutchouc / Plastique)
- La singularité manufacturière du Trièves, jouant de spécificités traditionnelles déconnectées du modèle industriel dominant (Habillement / Cuir, Edition / Imprimerie / Reproduction, équipement du foyer)

2.2.3. Des modèles économiques sources de dépendances territoriales

La déclinaison de la théorie de la base (cf. Davezie) à l'échelle des secteurs de la région grenobloise et l'analyse de l'origine des revenus disponibles sur chacun des territoires illustrent bien la diversité des situations et les enjeux de développement de chacun des secteurs.

A l'instar de la situation globale prévalant à l'échelle de la région grenobloise dans son ensemble, les revenus de la base résidentielle (salaires des navetteurs, dépenses touristiques et, surtout, retraites) représentent la part la plus importante des revenus disponibles dans chaque territoire (37% en moyenne dans la région grenobloise). Le Trièves et le Sud Grenoblois sont les deux territoires où le poids relatif des revenus de la base résidentielle est le plus élevé, du fait (notamment) du caractère très touristique de l'un, et du profil très résidentiel de l'autre. Dans les deux cas, le poids des retraites compte également fortement. Les revenus de la base productive (salaires versés par les entreprises produisant localement mais exportant leur production) constituent la deuxième source de revenus (26% des revenus disponibles en moyenne dans la région grenobloise). Conformément aux éléments de diagnostics déjà établis, l'agglomération grenobloise et le Grésivaudan (et dans une moindre mesure le Voironnais et Sud Grésivaudan) sont les secteurs où le poids relatif des revenus de la base productive est le plus important. En lien avec la plus forte concentration d'allocataires et autres publics aidés dans l'agglomération grenobloise, le poids des revenus de la base sanitaire et sociale (revenus de transferts : minima sociaux, allocations chômage, allocations familiales, remboursement des soins de santé, ...) est logiquement plus important sur ce territoire ; même constat concernant les revenus de la base publique (traitement des fonctions d'état, hospitalières et territoriales). A noter que ces deux sources de revenus suivent une logique d'accessibilité à l'agglomération depuis les territoires périphériques. Ainsi, les territoires les plus éloignés en distance et/ou en temps (contraintes de relief) ont tendance à structurer localement une économie relais comme l'illustrent les secteurs plus ruraux du Sud Grésivaudan, de la Bièvre et du Trièves.

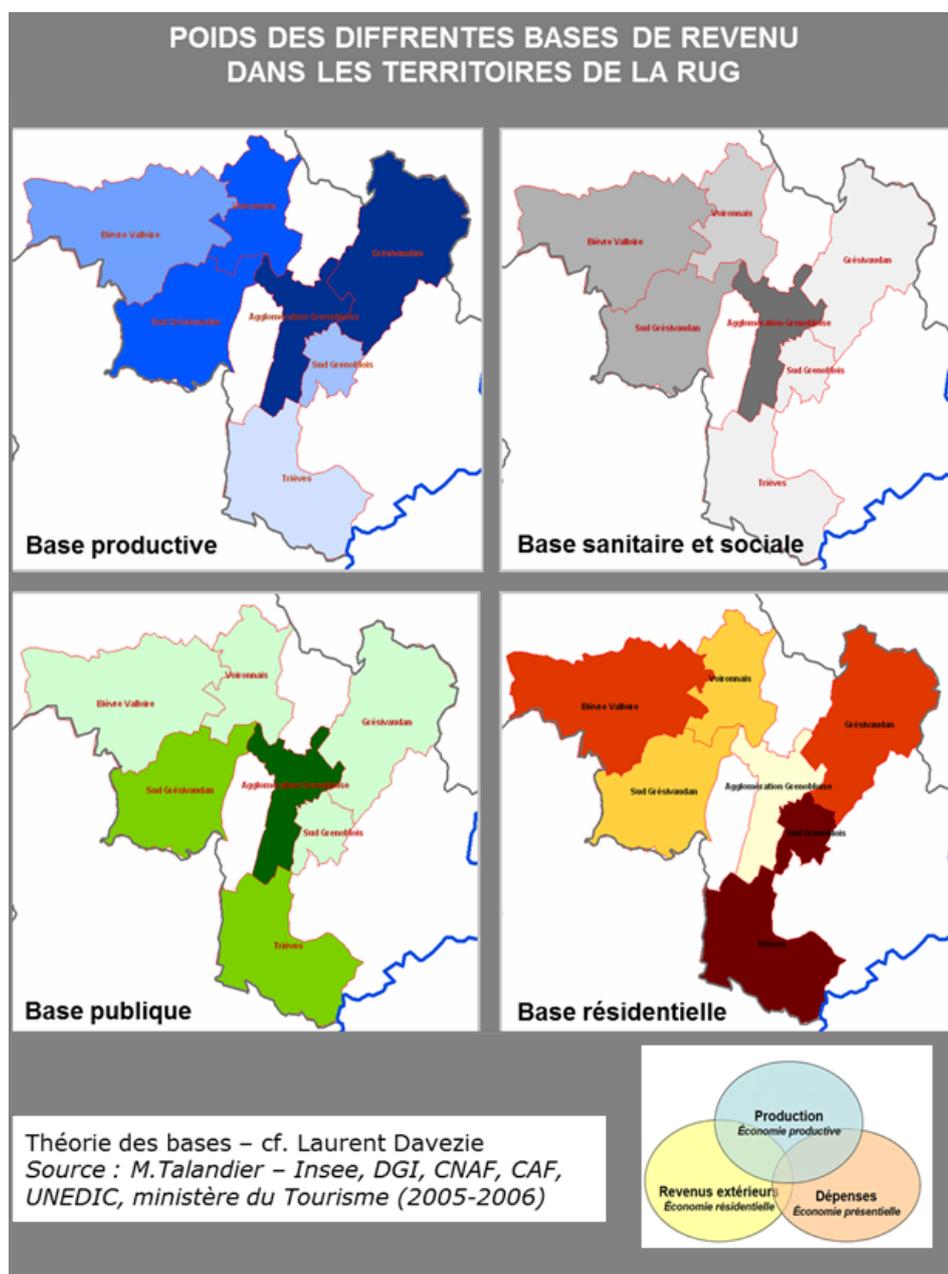
Les éléments exposés ci-dessus ne doivent pas pour autant masquer le niveau de performance globale observé sur chaque territoire de la RUG. Pour ce faire, l'analyse du niveau de revenu basique par habitant, ainsi que de l'effet multiplicateur observé entre les revenus basiques et les revenus domestiques (cf. méthode Davezies) permettent d'affiner les propos. Pour mémoire, l'effet multiplicateur des revenus basiques et revenus domestiques témoigne de la capacité du moteur économique local (revenus basiques) à générer des effets de synergie sur les revenus induits localement (revenus domestiques). Le graphique ci-dessous illustre, en réponse, les états de situation observés entre 2005 et 2006 sur la RUG.



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

Au final, croisés avec les disparités relevées au niveau des dynamiques de croissance de l'emploi dans les différents secteurs de la région grenobloise, ces « portraits de territoires » confirment, d'une certaine façon :

- la difficulté non pas à capter la richesse disponible (la répartition de revenus de la base résidentielle illustre bien les stratégies d'attractivité résidentielles engagées dans certains territoires), mais plutôt à la mobiliser pour le développement local, plus particulièrement dans le cadre des activités « présentes » de biens et de services. Le Sud Grenoblois, mais aussi, dans une moindre mesure, les secteurs de Bièvre Valloire et du Grésivaudan en sont une bonne illustration.
- la forte dépendance des territoires plutôt « productifs » aux revenus issus d'entreprises fortement insérées dans l'économie-monde, et donc potentiellement délocalisables.
- les phénomènes de ségrégation socio-spatiale liés au poids relatif limité des revenus de la base sociale et sanitaire dans certains territoires, sources de dépendances territoriales néfastes.



3. Les tendances d'évolution de l'agriculture et de son rôle dans le territoire

L'analyse économique de l'activité agricole ne peut se réduire à l'approche fonctionnelle développée précédemment. En effet, la complexité du secteur agricole ne peut se réduire à la simple analyse des emplois qu'il génère.

Issus d'un diagnostic (« Diagnostic agricole et forestier » - Rapport final / Janvier 2010) commandé par l'EP SCoT à la Chambre d'Agriculture de l'Isère et à l'ADAYG pour alimenter les séances de l'Atelier agricole (Cf. explicatifs sur le système des ateliers du SCoT dans l'introduction de l'Etat initial de l'environnement C2) du SCoT ayant alimenté les réflexions du Comité syndical de l'EP SCoT sur le PADD et donner des éléments de références pour le DOO, les éléments exposés ci-dessous apportent un éclairage sur la dynamique et les spécificités de l'économie agricole de la région grenobloise et ses secteurs.

3.1. L'économie agricole

3.1.1. Une baisse régulière du nombre d'exploitations depuis 20 ans

La tendance de forte diminution du nombre d'exploitations qui existait déjà avant les années 2000 s'est poursuivie, cette baisse étant la plupart du temps en partie compensée par l'agrandissement des surfaces moyennes des exploitations, qui travaillent de plus en plus à une échelle intercommunale. Ces accroissements de surfaces ont pu être justifiés par la nécessité de dimensions économiques plus importantes dans des conjonctures difficiles, mais aussi par l'encouragement à l'extensification de la Politique Agricole Européenne. Pour autant, la taille moyenne des exploitations reste toutefois modeste (ex : 50 hectares pour les exploitations professionnelles d'élevage), pour une SAU (surface agricole utile) fortement valorisée (rares extensions de friches, voir régression dans certains secteurs de la RUG).

Nombre d'exploitations par secteur	en 2000	en 2009	Evolution en %
Bièvre	1 524	1 176	- 20 %
Sud Grésivaudan	1209	746	- 37 %
Voironnais	461	367	- 20 %
Agglo	192	119	- 38 %
Grésivaudan	273	197	- 28 %
Belledonne	210	208	=
Sud Agglo	71	50	- 30 %
Trièves	291	237	- 14 %
Total	4 231	3 100	- 27 %

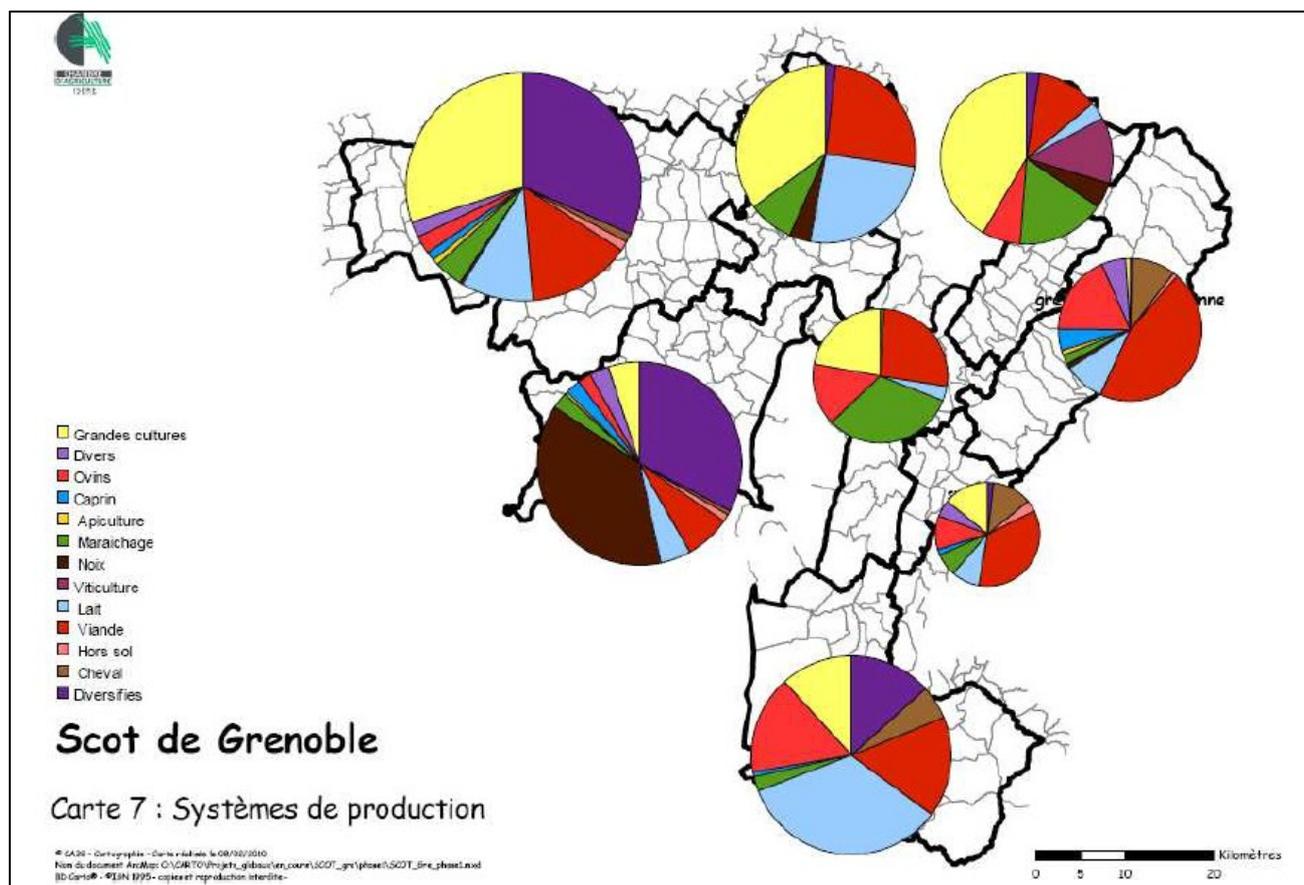
*Source observatoire de l'ADAYG sur les secteurs Voironnais, Agglo, Grésivaudan, Sud Agglo ;
Source Chambre d'agriculture sur Bièvre, Sud Grésivaudan (baisse à nuancer), Belledonne et Trièves*

En matière d'évolution des exploitations dites professionnelles (dont l'essentiel du revenu est tiré de la fonction de production agricole), la tendance est également à la baisse, mais moins forte : de l'ordre de -9%. Cette diminution est cependant très diverse selon les secteurs de la région grenobloise : elle est significative dans les espaces proches des espaces urbanisés et correspond à une relative diversification des exploitations vers d'autres fonctions que purement de production.

Pour le reste des secteurs, la proportion plus forte d'exploitations professionnelles dénote un enjeu économique plus important.

3.1.2. Une agriculture diversifiée et les grandes évolutions constatées

L'agriculture de la Région urbaine tire avant tout sa richesse de la diversité biophysique des espaces qui la composent et de la relation étroite qu'elle a su tisser avec la « ville ». Le territoire accueille ainsi une multiplicité de formes et de productions agricoles suivant les caractéristiques naturelles de la région urbaine : plaines alluviales à fort potentiel pour les cultures de vente et cultures spécialisées, balcons aux pentes fortes valorisés par l'élevage, plaines aux sols plus séchant aptes aux céréales, coteaux exposés au sud favorables aux vignes et vergers, agricultures multifonctionnelles proches de la ville...



Source : Chambre d'Agriculture de l'Isère, diagnostic agricole et forestier, rapport final, janvier 2010

L'activité agricole est variable selon les territoires, ce qui reflète notamment les conditions géographiques. La Bièvre, le Voironnais et la vallée de l'Isère dans le Grésivaudan se caractérisent par l'importance des grandes cultures (céréales notamment). L'élevage est présent dans les secteurs de montagne, de haut plateau et de collines (contreforts de Belledonne, Trièves, collines du voironnais) ainsi que dans la Bièvre. Le maraîchage est surtout présent dans l'agglomération grenobloise. Enfin, le Sud Grésivaudan se caractérise par la présence de l'arboriculture (noix notamment).

Elevage laitier

La tendance observée depuis les années 70 se confirme avec la disparition de la production de lait dans les espaces les plus urbains et sa concentration dans des bassins de production plus spécialisés : Paladru-Valdaine, Bièvre et Sud Grésivaudan. Deux grandes périodes d'évolution se sont succédé depuis vingt-cinq ans. Avant 2000, sous l'effet de la restructuration laitière, la quantité globale de lait produit restait constante tout en se concentrant sur de moins en moins d'exploitations aux dimensions croissantes. Depuis 2000, le volume de lait produit est en relative diminution avec un net infléchissement des installations en lait.

Trois tendances d'évolution des systèmes d'exploitation laitiers sont observables :

- une stratégie d'exploitations (filiales économiques longues) à plus forte exposition concurrentielle, poussant à la recherche d'agrandissement permanent des structures ;
- le maintien de l'activité laitière, lié à une diversification des productions spécifiques comme la noix ;
- un transfert de l'activité d'élevage bovin lait vers l'élevage bovin viande ou les céréales, moins gourmands en temps de travail et nécessitant moins d'investissements.

Elevage allaitant

La production de viande demeure une activité dégageant peu de valeur ajoutée dans la RUG. L'essentiel repose sur l'activité de naisseur dans la Bièvre, les bêtes étant « finies » ailleurs (brouards en Italie). C'est aussi le cas général de toutes les exploitations où l'élevage bovin viande s'est substitué à l'élevage bovin lait. Les vaches allaitantes ont en effet remplacé une partie des laitières (le nombre de ces dernières a diminué de 10 000 têtes avant 2000, pour une augmentation de 5 000 vaches allaitantes). Depuis 2000, une politique de structuration de la filière viande bovine en s'appuyant sur la restauration collective comme levier est mise en place, soulignant l'importante question de la protection du foncier nécessaire à l'activité d'engraissement de qualité et du maintien d'outils économiques d'intérêt de région urbaine (MIN, abattoirs).

Cultures spécialisées

Même s'il est vrai qu'on est encore très loin de volumes qui répondraient à la demande locale en produits locaux, les volumes produits en cultures spécialisées sont en augmentation lente. Ainsi, les installations en maraîchage avec valorisation en circuits courts représentent une bonne partie des installations. Dans le secteur de Moirans, par exemple, 5 des 8 jeunes agriculteurs installés ces dix dernières années l'ont fait en maraîchage.

Enregistrant par ailleurs une nette baisse dans l'agglomération (mais une hausse dans les secteurs périphériques), ces activités de culture souffrent d'une pression foncière importante liée à l'urbanisation. Cette contrainte est d'autant plus problématique que les impératifs de rotations de cultures nécessitent un besoin de surfaces supérieur.

Zoom sur : la filière bois

L'augmentation du coût des énergies fossiles, ayant eu pour effet de démultiplier les projets de chaufferies bois (dans les collectivités notamment) et l'utilisation du bois bûche par les particuliers (comportement non mesurable mais attesté par l'augmentation de l'achat d'appareils de chauffage au bois - chiffres ADEME), ont contribué au développement et à la structuration d'une filière bois autour d'un ensemble de corps de métiers, gravitant plus particulièrement autour d'activités de transformation (1^{ère} et 2^{ème}).

Ainsi, en dépit d'une ressource naturelle importante, la filière bois de la RUG n'utilise pas ou peu le bois local, entamant sa crédibilité au regard de sa faible capacité de réponse aux besoins des collectivités et particuliers.

Zoom sur : les circuits courts

Poussé par l'évolution des modes de consommation (recherche d'authenticité, retour à la « Terre », recherche de sens...), le développement des circuits courts constitue une source de revenu complémentaire pour l'agriculture locale.

L'ouverture de nombreux points de vente collectifs, l'explosion des AMAP et le développement d'ateliers de diversification sur des exploitations ont contribué à la structuration d'une agriculture de service connue et reconnue localement.

Sur le territoire de la RUG, les agriculteurs orientés vers les circuits courts et l'agriculture de services sont proportionnellement plus nombreux dans des secteurs d'agriculture spécialisée, les secteurs proches des

pôles urbains ainsi que dans des territoires où la diversification est ancrée dans l'histoire comme dans le Sud-Grésivaudan et les territoires de montagne comme Belledonne.

3.2. Les rôles multiples de l'agriculture et de la forêt dans le développement des territoires et besoins liés

3.2.1. En matière de contribution à l'économie locale et de développement de circuits de proximité

La région grenobloise comprend un potentiel important de développement des circuits de proximité pour les produits agricoles qui nécessite toutefois encore :

- une cohérence globale dans les politiques publiques : l'activation de la commande publique dans la consommation de produits locaux doit être accompagnée d'une politique de protection et/ou valorisation des espaces à fort potentiel de développement des cultures spécialisées, la plupart du temps en concurrence avec les projets d'urbanisation ;
- au-delà de la confortation des exploitations basées sur des systèmes traditionnels de vente directe, une attention particulière à conserver et s'appuyer sur des exploitations de taille importante (plutôt orientées vers les filières longues) pour développer les filières locales.

La région grenobloise comprend un potentiel important de valorisation du bois local qui nécessite toutefois encore :

- une logistique adaptée (amélioration de la desserte forestière, réalisation de plate-formes de stockage et de retournement) ;
- une réflexion sur la place des entreprises de la filière bois dans les zones adéquates (économiques de préférence et non plus exclusivement dans les zones agricoles)

3.2.2. En matière de paysage et de gestion des espaces agricoles, naturels et forestiers

Au sein des collines et balcons : un rôle central est reconnu à l'agriculture et à l'exploitation forestière dans la qualité du paysage qui nécessite toutefois de la part des collectivités locales une vigilance particulière sur :

- la préservation des replats stratégiques pour les systèmes fourragers ;
- la veille sur le maintien de pâturages d'entre-saison (versants extensifs) ;
- pour favoriser la gestion / exploitation des forêts.

Au sein des vallées et coteaux : il existe une véritable complémentarité des systèmes d'exploitation agricoles : les céréales produites dans les plaines alimentent par exemple les systèmes d'élevage. Cette complémentarité reste cependant à protéger par :

- une prise en compte du rôle central des parcelles cultivées en plaine, ou des prairies plus précoces, sur l'équilibre fourrager des exploitations d'élevage qui entretiennent d'autre part les coteaux ;
- une préservation des flux agricoles entre plaine et coteaux : il s'agit d'éviter les continuités urbaines de bas de coteaux ;
- une limitation de l'urbanisation des hameaux afin de conserver les possibilités d'évolution des bâtiments agricoles existants.

Au sein des plaines et bassins de production, Qui nécessite

- une attention particulière sur la fonctionnalité de grands bassins de production, essentielle à la bonne organisation des systèmes d'exploitation misant prioritairement sur la fonction de production ;
- un arrêt du mitage des espaces agricoles et de l'enclavement des sièges d'exploitation, particulièrement contraignant sur les systèmes d'élevage.

Au sein des espaces de transition existant entre zone urbaine et zone agricole / entre zone forestière et zone agricole, les modalités de gestion de ces espaces ne font pas l'objet de réflexion et d'actions suffisantes pour répondre de manière conciliée aux enjeux agricoles, paysagers et urbains. Il semble nécessaire que des projets globaux d'aménagement donnent une valeur (espaces de cheminements, jardins familiaux...) à ces espaces de transition pour aider à maîtriser la consommation de foncier agricole et traiter « en douceur » la transition.

3.2.3. En matière de biodiversité

L'agriculture contribue et doit contribuer plus encore à l'avenir au maintien de la biodiversité au sein :

- des espaces de coteaux, de montagne, de campagne « ordinaire » grâce notamment au rôle des pâturages extensifs, des systèmes de polyculture élevage, de la présence d'éléments du paysage (haies, bosquets, arbres...) ou de bâtiments agricoles qui sont attractifs pour de nombreuses espèces faunistiques et floristiques inféodées à ces milieux ou à des éléments du paysage ou du bâti (grange...). Ces espaces agricoles ont besoin d'être protégés ;
- des espaces de corridors écologiques pour lesquels le maintien voire le renforcement des éléments boisés et le développement de pratiques à bas niveau d'intrants seraient le bienvenu ;
- de la forêt alluviale : il semble nécessaire que soit favorisée la mise en place de gestion concertée pour prendre en compte la diversité des usages ;
- des zones urbaines ou périurbaines : l'agriculture dans la ville nécessite une vraie volonté politique pour le maintien des dernières réserves foncières pour les espaces agricoles diversifiés et d'un développement des productions spécialisées à proximité immédiate de la ville.

3.2.4. En matière de service, d'agriculture sociale

L'agriculture contribue :

- aux liens ville-nature, notamment par le développement de l'accueil pédagogique, les circuits de découvertes, les activités culturelles et le développement de l'agri-tourisme (notamment en milieu montagnard) ;
- à l'emploi et l'insertion. Au-delà des emplois qu'elle induit par l'activité qu'elle représente, l'agriculture peut être acteur dans les politiques d'insertion et d'accueil thérapeutique.

4. Des espaces économiques source de déséquilibres

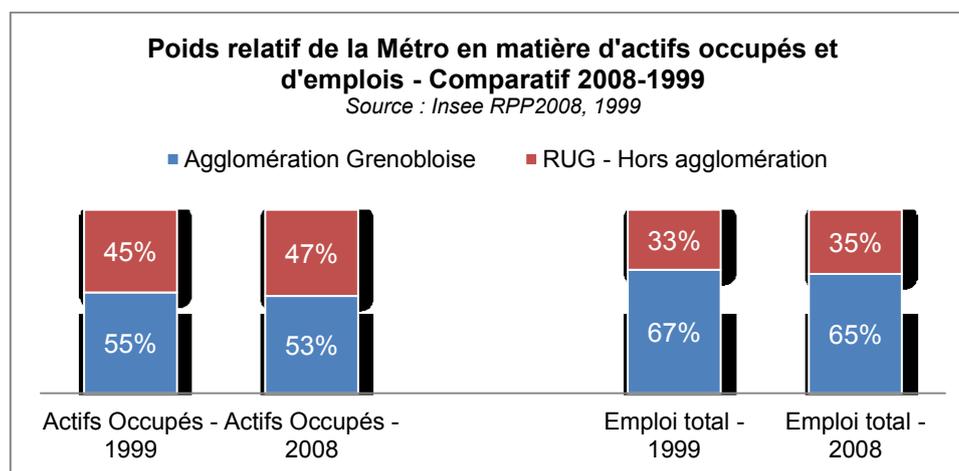
Cette troisième et dernière partie traite plus spécifiquement de la notion d'espace économique. Il s'agit ici de pointer les dysfonctionnements territoriaux et spatiaux induits par la localisation et le fonctionnement de ces sites, pour lesquels le SCoT dispose de réels moyens d'actions.

4.1. Les sources du déséquilibre : la localisation de l'emploi

4.1.1. La répartition territoriale de l'emploi

Le territoire de la RUG se caractérise par un fort déséquilibre territorial entre la localisation de ses emplois et la localisation de ses actifs occupés (au lieu d'habitat).

Pour mémoire, alors que l'agglomération accueille un peu plus de la moitié des actifs occupés de la RUG, elle concentre près des deux tiers des emplois de la RUG (cf. graphique ci-dessous). Autrement dit, pour assurer son fonctionnement économique, l'agglomération induit de nombreux déplacements quotidiens depuis les secteurs périphériques, positionnant ainsi la plupart de ces secteurs dans une situation de dépendance territoriale, et ce tout particulièrement pour les territoires de Bièvre Valloire, du Sud Grenoblois et du Trièves).



4.1.2. La répartition spatiale de l'emploi

Tous les emplois ne sont pas forcément localisés au sein d'espaces économiques, qu'ils soient dédiés ou non. Avec ses 46 000 emplois estimés, le centre-ville de Grenoble constitue à lui seul le premier pôle d'emploi de la RUG, dépassant largement les volumes d'emploi cumulés des autres secteurs du territoire. Pour mémoire, les secteurs du Grésivaudan et du Voironnais accueillent respectivement un total de 36 000 et 34 500 emplois.

L'analyse de ce phénomène à l'échelle de l'ensemble des territoires de la RUG révèle une classique dualité de mixité urbaine, observée entre l'agglomération et les secteurs périphériques. Ainsi, l'agglomération parvient à concentrer près des 2/3 de son emploi au sein même du tissu urbain, limitant d'autant le foncier mobilisé strictement par l'activité économique. Bien évidemment, ce fort niveau de concentration rejoint les spécificités économiques de l'agglomération ; où, l'importance des fonctions supports (administration, santé...) et présentes (commerces, services à la personne...) présentent de plus grandes prédispositions à une insertion en tissu urbain.

Les secteurs périphériques enregistrent quant à eux un bilan en demi-teinte, pour une répartition équivalente de l'emploi entre espace urbain et espace économique (1 emploi sur 2). Pour autant, il ne

s'agit pas de conclure à une moindre performance de mixité urbaine de ces territoires. En effet, à travers un foncier abondant et à moindre coût, les secteurs périphériques de la RUG proposent des sites dédiés permettant l'accueil d'activités structurantes, ne pouvant pour certaines trouver leur place en tissu urbain (défaut de foncier suffisant, de coût d'acquisition trop élevé ou de nuisances générées par l'activité en elle-même). On pourra à titre d'illustration retenir le cas des activités de logistique, peu pourvoyeuses d'emploi local, nécessitant des surfaces de stockage importantes et générant des nuisances en matière de trafic de transit, impliquant une localisation au sein d'espaces dédiés, en dehors des espaces urbains, et à proximité de voies structurantes (ex : base logistique de King Jouet à Rives – proximité de l'échangeur A48).

4.2. Les sources du déséquilibre : la consommation-occupation de l'espace

4.2.1. La consommation de l'espace

En 2009, le territoire de la RUG accueillait près de 4 800 ha de surfaces bâties à usage d'activités économiques, soit 23% du total des surfaces bâties. La mise en perspective de ces données au regard des moyennes départementales et régionales pointe la plus faible proportion locale des surfaces bâties à usage d'économie vis-à-vis de l'habitat, phénomène également observé en matière d'évolution entre 1999 et 2009. Ayant concentré plus de la moitié du supplément départemental de surfaces bâties à usage d'activités économiques entre 1999 et 2009, la RUG a enregistré un accroissement total de 736 ha supplémentaires, soit une évolution moyenne de plus de 73 hectares par an.

Bien évidemment, l'analyse par secteur RUG révèle d'importantes disparités. L'agglomération grenobloise se distingue une nouvelle fois avec un accroissement moyen de 26 hectares par an sur la période (1999-2009), devançant très largement les autres secteurs de la RUG (Grésivaudan : 13 ha / an, Voironnais : 11 ha / an, Sud Grésivaudan : 10 ha / an, Bièvre Valloire 10 ha / an, Sud Grenoblois et Trièves : moins de 2 ha / an), constats venant corroborer la problématique d'équilibre territorial exposée précédemment.

Ramenée aux 903 ha de surfaces disponibles inventoriées au mois de juin 2011 (cf. tableau ci-dessous), le maintien d'une croissance annuelle moyenne de 73 hectares permet de quantifier (à modalités de développement équivalentes) l'horizon du stock disponible de la RUG à plus de 12 années de développement. Si ce stock représente une ressource de développement importante pour le territoire, il convient de souligner l'enjeu d'équilibrage territorial qu'il constitue, autour de prédispositions différenciées selon les secteurs. Ainsi, si Bièvre Valloire présente des disponibilités propices au rééquilibrage, les secteurs du Sud Grenoblois et du Trièves présentent en revanche une carence confortant les déséquilibres actuellement observés.

Surfaces bâties à usage d'économie et foncier disponible inventorié (Source : AURG, SAFER, DGFIP)

	Surfaces bâties à usage d'économie - 2008 <small>Source : Source SAFER DGFIP 2009</small>	Croissance moyenne annuelle des surfaces bâties à usage d'économie <small>Source : Source SAFER DGFIP 1999-2009</small>	Foncier disponible inventorié – Juin 2011 <small>Surfaces aménagées, acquises, classées dans les PLU hors surfaces impactées (zones humides, risques...) Source : AURG (retours des territoires)</small>
Métro	+/- 1975 ha	+/- 26 ha / an	+/- 125 ha
Grésivaudan	+/- 843 ha	+/- 13 ha / an	+/- 120 ha
Voironnais	+/- 665 ha	+/- 11 ha / an	+/- 310 ha
Bièvre Valloire	+/- 680 ha	+/- 10 ha / an	+/- 300 ha
Sud Grésivaudan	+/- 391 ha	+/- 10 ha / an	+/- 30 ha
Sud Grenoblois	+/- 175 ha	< 2 ha / an	+/- 6 ha
Trièves	+/- 89 ha	< 2 ha / an	+/- 12 ha
TOTAL RUG	+/- 4 818 ha	+/- 73 ha / an	+/- 903 ha

4.2.2. L'occupation de l'espace

Au-delà des logiques de consommation foncière se cache une autre problématique majeure de l'aménagement économique de la RUG : la notion d'intensité. Reposant sur l'analyse des niveaux de densité emploi / hectare, cet indicateur permet de mesurer la bonne utilisation de l'espace économique par rapport au nombre d'emplois générés sur un même site.

A ce jour les ratios de densité observés sur les espaces économiques de la RUG se révèlent assez faibles. Les espaces les plus urbains, concentrés essentiellement sur l'agglomération, tendent vers des niveaux de densité moyens de 30 à 35 emplois/hectare, tandis que les secteurs périphériques se limitent à des niveaux de densité minimum de 20 à 25 emplois/hectare.

Ces ratios apparaissent d'autant plus limités que de nombreux territoires se fixent aujourd'hui des objectifs ambitieux pour le développement de nouveaux espaces de projets : autour de 50 emplois/hectare pour des activités compatibles avec l'habitat et 30 emplois/hectare pour des activités non compatibles. Ces ratios doivent bien évidemment être repositionnés au regard des particularités économiques et contraintes foncières spécifiques de la RUG et de chacun de ses territoires.

4.3. Les sources du déséquilibre : vocation, mixité et intégration urbaine

4.3.1. La vocation des espaces économiques

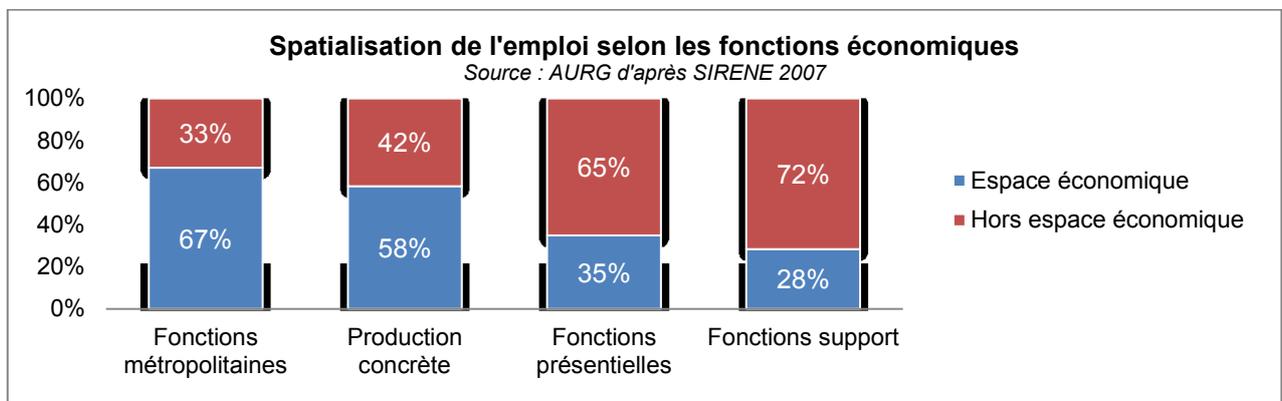
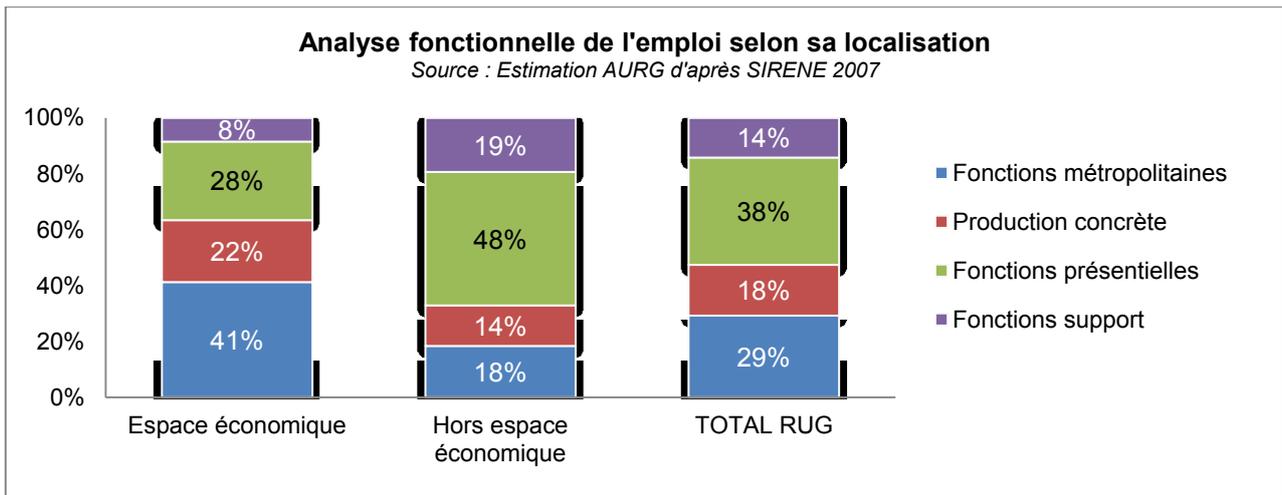
Si les espaces urbains peuvent (par définition) accueillir tous types d'activités économiques pour peu qu'elles soient compatibles avec l'habitat, on peut en revanche s'interroger sur la pertinence de la mixité économique observée sur les espaces dédiés (à l'activité économique), notamment lorsque ces derniers se situent en dehors des espaces habités.

Cas symptomatique de la RUG, la mutation progressive de Comboire « Zone économique » vers Comboire « Zone à dominante commerciale » illustre parfaitement la résultante de ce phénomène. En découle aujourd'hui d'importants dysfonctionnements en matière de fonctionnalité, tout particulièrement en matière de transit, pour une zone n'ayant pas été à l'origine calibrée pour l'accueil d'un important flux de consommateurs.

L'analyse fonctionnelle de l'emploi des espaces économiques dédiés proposée ci-après met ainsi en évidence la grande mixité fonctionnelle des sites sur l'ensemble de Région Urbaine (représentation de l'ensemble des fonctions économiques), tout en soulignant une spécificité métropolitaine notable (liée à la présence de sites majeurs : Polygone Scientifique, Crolles-Bernin, Centr'Alp, Innovallée...).

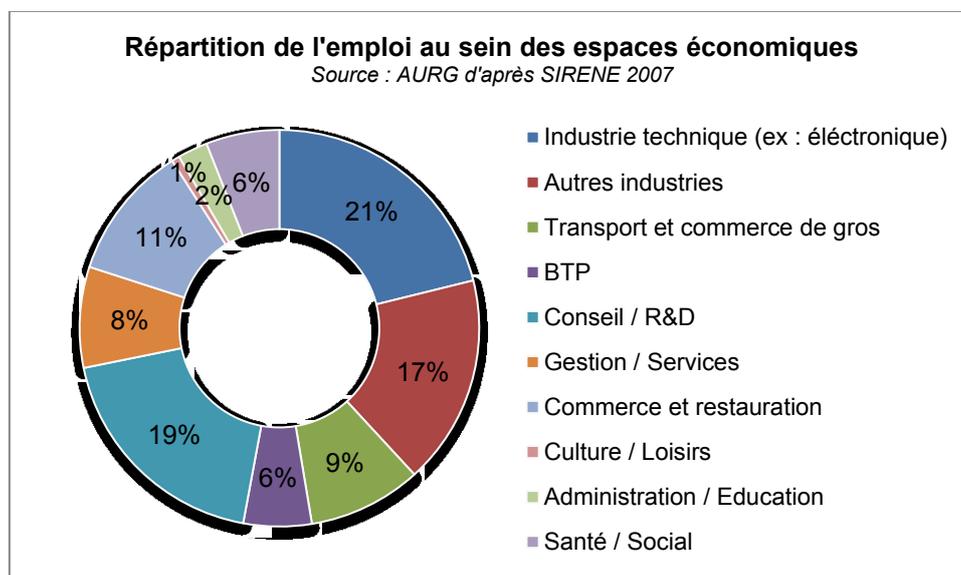
La composition fonctionnelle des espaces économiques dédiés révèle par ailleurs que près d'un emploi sur trois relève de la sphère présentielle ou d'une fonction support. Autrement dit, un tiers des emplois accueillis sur les espaces économiques dédiés de la RUG aurait pu trouver place en espace urbain mixte, ou sont le fait d'activités générant de par leur vocation de nombreux déplacements depuis les lieux d'habitat.

Notons ainsi, qu'une part importante de l'emploi des fonctions présentielles (35%) et supports (28%) de l'ensemble de la RUG trouve place au sein des espaces économiques dédiés, alors que parallèlement ces mêmes sites ne concentrent que 58% des emplois des fonctions de productions (industrie et Btp) pour lesquelles ils sont initialement destinés.



Plus largement, la RUG se caractérise par des espaces dédiés à fonctionnalité économique plurielle, proposant pour la plupart, des activités (plus ou moins complémentaires à la vocation dominante de la zone), complétées le plus souvent d'activités destinées à satisfaire les besoins d'utilisateurs sur de larges bassins de chalandises.

Notons à ce titre, le poids important de l'emploi des fonctions « commerce / restauration », « culture / loisirs », « administration / éducation » et « santé / sociale », représentant au cumul près de 20% de l'emploi des espaces économiques dédiés.



Au-delà des phénomènes de compatibilité fonctionnelle ou mixité économique, il convient également de souligner la place occupée par l'habitat au sein des espaces économiques. En effet, si ces espaces constituent un lieu d'accueil privilégié pour des activités non compatibles avec l'habitat, il apparaît étonnant d'observer sur certains sites la présence d'habitation.

Cette tendance, ne constituant pas une particularité régionale, trouve en partie son origine dans un phénomène relativement connu de reconversion de locaux en habitat. Ainsi, lors de leur installation sur un site dédié, de nombreux chefs d'entreprises conçoivent leurs locaux d'activité en commun d'un espace d'habitation (pour plus de praticité et d'économie d'échelle). En phase de cessation, ne parvenant pas toujours à trouver de repreneur pour l'ensemble de l'immobilier constitué (habitat et activité), de nombreux professionnels maintiennent ainsi leur lieu d'habitation sur le site sans y exercer d'activité (contribuant de fait au développement d'un habitat diffus).

4.3.2. Leur intégration urbaine

L'insertion urbaine des espaces d'activités constitue un axe incontournable de la problématique de l'aménagement économique. En effet, le développement économique d'un territoire ne peut se résumer à l'ouverture de nouveaux espaces et à la maîtrise de leurs niveaux d'intensité.

Ainsi, ces espaces doivent impérativement répondre à des logiques de fonctionnalités et de qualité urbaine, au service d'un aménagement plus durable des territoires.

Sont particulièrement concernés :

- L'accessibilité et qualité des dessertes destinées aux usagers (accès automobile, desserte en transport en commun, cheminement piéton, modes de déplacements alternatifs de type auto-partage ou co-voiturage, modes doux...).
- L'organisation et qualité de la desserte livraison (espaces réservés, horaires adaptés, gestion du transit poids lourds).
- La présence, qualité et performance du stationnement (enveloppe foncière, présence de stationnement mutualisé...).
- La qualité et cohérence de la voirie (schéma de circulation intuitif, présence de boucles de circulation, zones de retournement pour les poids lourds...).
- La qualité paysagère, urbaine et architecturale du site (végétalisation, qualité du mobilier urbain, qualité du bâti...).
- La prise en compte de démarches environnementales (économie d'énergie, préservation des ressources naturelles, gestion mutualisée des déchets...).

Au regard de ces différents critères, les espaces économiques de la RUG présentent un niveau d'intégration urbaine largement perfectible, tout particulièrement en matière de desserte, où, en dehors de l'agglomération, peu d'espaces économiques bénéficient d'un service de transport collectif adapté.

Il convient également de souligner l'impact des renouvellements successifs du modèle économique grenoblois, ayant généré la reconversion (plus ou moins forcée) de nombreux sites, sans intégrer systématiquement de refonte urbaine en adaptation aux nouveaux usages.

4.4. Identification et localisation des espaces économiques dédiés

Cette partie repose sur un traitement spécifique des données SPOT THEMA pour les années 2005 et 2011. Pour mémoire, SPOT THEMA permet d'estimer les surfaces occupées par l'activité économique sur des parcelles minimales de 4ha. Autrement dit, les données de volume proposées ci-dessous peuvent être assimilables à des espaces économiques dédiés (parcelle continue de 4ha ou plus, à dominante économique).

4.4.1. Des surfaces en constante progression

En 2011, le territoire de la RUG accueillait près de 4 000 ha d'espaces économiques dédiés (commerce, artisanat, industrie, services... y compris surfaces occupées par les aéroports et aérodromes de St Geoirs et Le Versoud), soit un accroissement de près de 260 hectares par rapport à 2005 (40 à 50 hectares supplémentaires par an).

Dans ce contexte, l'agglomération grenobloise (65% de l'emploi total) concentre près de 45% des surfaces d'espaces économiques dédiés, et tend depuis ces six dernières années à réduire progressivement son emprise au bénéfice des autres secteurs de la RUG.

Le Voironnais et le Grésivaudan arrivent ainsi au second rang des territoires cumulant les volumes d'espaces économiques dédiés les plus importants, pour des volumes quasi équivalents (+/-15 % soit 30% au total).

La Bièvre se distingue par ailleurs du fait du fort accroissement de surfaces occupées enregistré depuis 2005 (croissance maximum observée de 20%, supérieure aux évolutions de la Métro en volume d'hectares), rapprochant de plus en plus le territoire des dimensionnements observés sur le Voironnais et le Grésivaudan.

Répartition et évolution des surfaces occupées d'espaces dédiés par secteur de la RUG

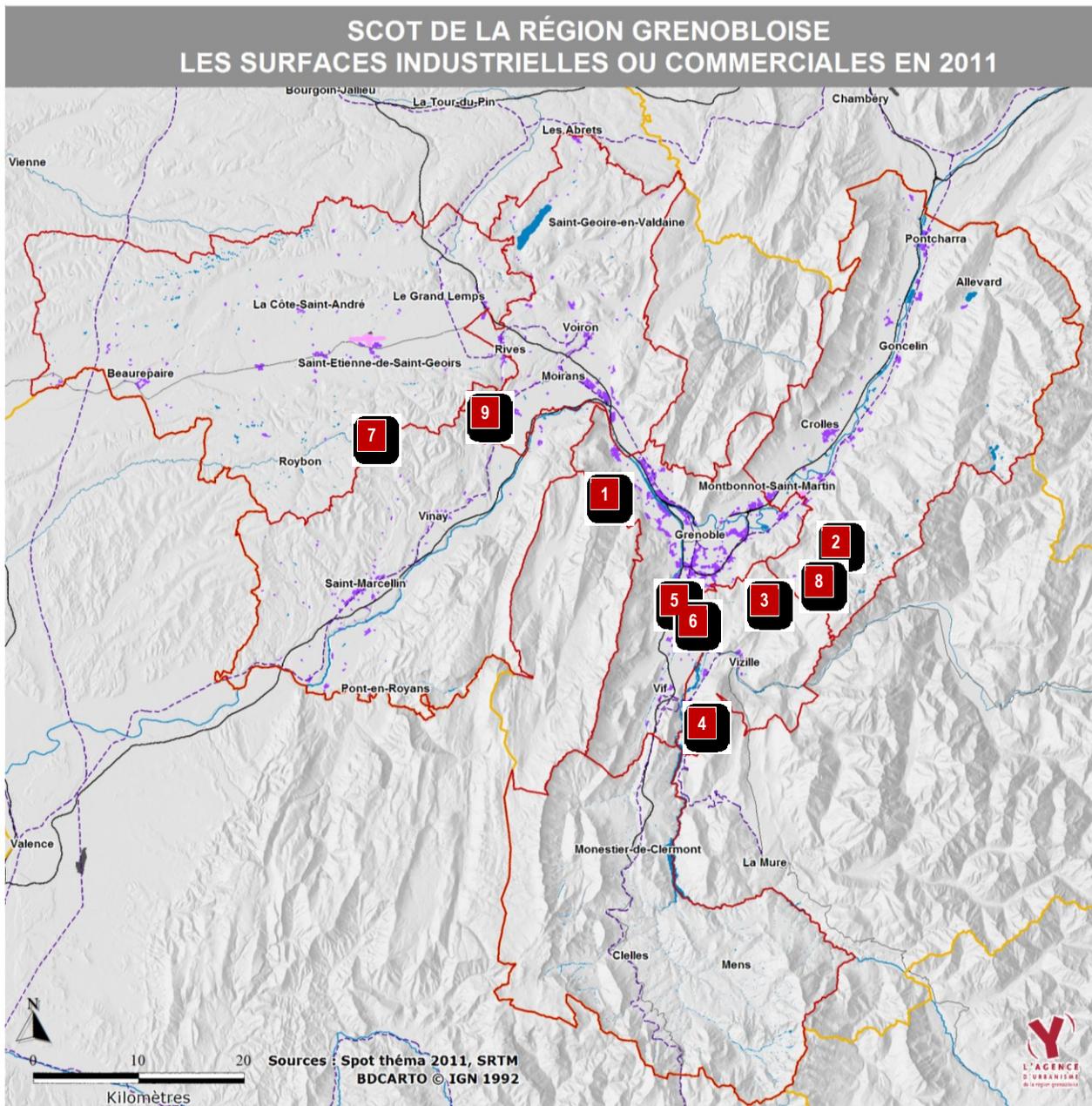
Source : Aurg d'après SPOT THEMA 2011

	Répartition du volume d'espaces dédiés en 2011 <i>Source SPOT THEMA</i>	Evolution du volume d'espaces dédiés entre 2005 et 2011 <i>Source SPOT THEMA</i>
Agglomération Grenobloise	44%	+4.3%
Bièvre Valloire	13%	+20%
Grésivaudan	15%	+5.6%
Sud Grenoblois	4%	+1.2%
Voironnais	15%	+10.4%
Sud Grésivaudan	9%	+9%
Trièves	-	-
Total SCOT	100%	+7.4%

4.4.2. Des espaces d'envergure régionale à dominante métropolitaine

La cartographie ci-après localise toutes les parcelles de plus de 4 ha occupées par l'activité économique en 2011 (Source SPOT THEMA). Une annotation complémentaire permet de pointer certains espaces économiques dédiés. Il s'agit d'espaces présentant une envergure historique ou des perspectives de développement structurantes au-delà de la Région Urbaine (surfaces occupées, emplois générés, projet de

développement...). Chaque espace a fait l'objet d'un descriptif synthétique, s'appuyant en partie sur les travaux conduits en 2008 par le Conseil Régional.



Légende

- Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
- Surfaces industrielles ou commerciales
- Autoroute
- Autre voie structurante
- - - - Voie ferrée
- Limite départementale
- Secteur du SCoT
- Lac ou étang
- Cours d'eau

Principaux espaces économiques majeurs (envergure régionale)

1- Centr'Alp (Moirans / Voreppe)

Avec plus de 200 ha occupés sur la partie la plus ancienne du site et 75 ha en cours d'urbanisation sur Centr'Alp 2, Centr'Alp représente le plus grand espace économique de la région grenobloise.

Près de 200 entreprises représentant plus de 5000 emplois (dont 30% en R&D) travaillent aujourd'hui sur le site, dans le secteur de l'imagerie, de l'électronique et de la micro-électronique, et de la mécanique. Dédié aux activités de technologies à forte valeur ajoutée et aux activités liées, Centr'Alp 2 conforte progressivement le potentiel économique du secteur en intégrant des innovations qui en feront un véritable parc économique de nouvelle génération (implantation récente du siège de Quicksilver).

En lien avec la présence de grands établissements à la pointe des secteurs de l'imagerie (Thales Electron Devices et Thales Avionics, Trixell (joint-venture regroupant Philips, Siemens et Thales), Péchiney Aluval), de la micro-électronique (Radiall, Semitool, JSR Electronics, Mykrolis, Chimimeca, Microspire), et de la mécanique (Pomagalski), près de 60% des emplois estimés sont des emplois industriels, témoignant de la très forte spécialisation du site. Ils sont complétés par des emplois de services aux entreprises (25% des effectifs de Centr'Alp), en particulier dans la R&D, avec le Centre de Recherche de ALCAN Péchiney.

Notons également qu'en dépit d'une proportion importante d'entreprises de moins de 10 salariés, voire de moins de 50 salariés, le site dispose d'un volume important de grands établissements structurants (Thales, Trixell, Alcan, Radiall), contribuant à faire de Centr'Alp une des zones d'activités où la taille moyenne des effectifs salariés est la plus élevée de la RUG (16 salariés en moyenne par établissement).

2- Parc technologique de Crolles-Bernin

L'implantation de la société STMicroelectronics (ST) sur Crolles a constitué le point de départ du développement d'un des sites les plus emblématiques de la région grenobloise. Avec près de 40 entreprises pour près de 6000 emplois (dont 4000 sur le site de ST et 1000 chez SOITEC, sur Bernin), le site accueille aujourd'hui des leaders mondiaux de la microélectronique et leurs principaux sous-traitants. Il est bien entendu un partenaire actif du pôle de compétitivité MINALOGIC, et devrait trouver autour du projet « Nano 2012 » un nouveau souffle dans l'alliance Crolles 3 entre ST, le CEA-Leti et de la société IBM (notamment maintien du seul site européen de production de plaques de silicium pour la micro-électronique).

ST Microelectronics et SOITEC sont les principaux employeurs d'un site quasiment exclusivement dédié à la microélectronique. Au total, 74% des effectifs salariés du parc technologique travaillent dans l'industrie, loin devant les services aux entreprises (14%). A noter cependant que les entreprises industrielles de haute-technologie internalisent encore une partie de leur R&D, à commencer par ST Microelectronics, et que les effectifs concernés ne sont donc pas comptabilisés dans les activités de services aux entreprises.

La concentration de près des deux tiers des effectifs du site dans un seul établissement se retrouve au niveau de la taille moyenne des effectifs sur l'ensemble de la zone (23 salariés en moyenne par établissement). Mais ce chiffre n'est pas vraiment représentatif du reste des entreprises localisées dans le parc technologique puisque pour l'essentiel, il s'agit plutôt d'établissements de moins de 10 salariés.

3- Innovallée (Meylan / Montbonnot)

Créé en 1972, Innovallée (ex-ZIRST) est un parc technologique de 110 hectares situé sur les communes de Meylan et Montbonnot, au cœur de l'agglomération grenobloise. Il accueille aujourd'hui 310 entreprises de pointe et 9500 emplois.

En lien avec un comité d'agrément très sélectif, le développement de la technopole est marqué par des réalisations importantes, de nombreux dépôts de brevets, l'implantation de groupes internationaux, de centres de recherches et de PME leaders dans leur domaine, ainsi que par la création de start-up prestigieuses (Kelkoo, PolySpace Technologies). Il est acteur des pôles de compétitivité Minalogic et Tennerrdis.

Les activités de services aux entreprises, en particulier la R&D (France Telecom, INRIA) et les activités liées à l'informatique et au logiciel (conseil en systèmes informatiques, réalisation de logiciels, ...) représentent près des 2/3 des établissements et 56% des effectifs salariés. L'industrie est également représentée (13% des établissements et 30% des effectifs salariés), principalement dans le secteur de la micro-électronique, acteur historique du développement du parc technologique Innovallée.

4- Plateformes chimiques (Pont de Claix et Jarrie)

Les deux plateformes technologiques de Pont-de-Claix (120 ha) et de Jarrie (90 ha) accueillent l'essentiel de l'industrie chimique de la région grenobloise. Distants de plusieurs kilomètres, les sites sont reliés entre eux par un réseau de tuyauteries mais disposent chacun de moyens de maintenance, de sécurité, de production de traitement d'effluents et de distribution d'énergie électrique collectifs, ainsi que de branchements sur la voie ferrée.

L'ensemble assure 25% de la production française de chlore et a développé essentiellement une chimie du chlore et de ses dérivés, dans un secteur d'activités cependant très dépendant de stratégies de grands groupes internationaux.

L'activité des plateformes chimiques de Pont-de-Claix et de Jarrie restant profondément structurée par la production de chlore et de dérivés, la quasi-totalité des emplois présents sur la zone est dédiée à l'industrie, et à l'activité chimique. Des activités de services, de transport et de construction sont présentes sur la zone, mais pour un effectif d'emplois qui reste marginal par rapport à l'ensemble. En la matière, la diminution des fonctions de production au bénéfice des fonctions de recherche et d'ingénierie dans les domaines de la chimie (voire de l'environnement) que l'on peut voir sur d'autres sites industriels n'est pas encore engagée.

Arkema, Rhodia, Areva, Chloralp ou encore Isochem sont les plus gros employeurs du site, avec un effectif moyen pour l'ensemble de la plateforme chimique de près d'une centaine de personnes par établissement.

5- Polygone scientifique (Grenoble)

Créé dans les années 1970 avec la fondation du Centre d'Etudes Nucléaires de Grenoble (CENG), le polygone scientifique rassemble aujourd'hui un ensemble d'industries de pointe et de structures de recherches et d'enseignement publiques et privées, de près de 8000 salariés et chercheurs et 1200 à 2000 étudiants. Le CEA-LETI, le CNRS, le synchrotron (ESRF), l'ILL, l'EMBL ou encore STMicroelectronics, Schneider Electric, Biomérieux, et Minatec font de cet espace un des grands lieux européens de la recherche et de l'industrie de haute technologie.

Le projet GIANT porté par la ville de Grenoble, le Conseil Général de l'Isère, le CEA, l'INPG et les universités devrait lui donner une autre dimension urbaine à travers une meilleure connexion au centre-ville et au domaine universitaire (prolongement de la ligne B du tramway), et sa mutation vers un quartier plus ouvert à l'habitat, aux commerces, aux transports et à la densification. Plus fondamentalement, il vise à renforcer la technopole grenobloise dans une des composantes clés de son attractivité et de son développement, à savoir l'interconnexion entre Formation, Recherche et activités industrielle.

La présence combinée d'activités de recherche et d'industries de pointe confère au Polygone scientifique un positionnement économique très spécifique. Le secteur des services aux entreprises regroupe près de 58% des effectifs salariés (pour 24% des établissements), principalement dans la R&D via la présence des grands équipements de recherche scientifiques européens (ESRF, ILL, EMBL) et nationaux (CEA, CNRS), mais aussi de centres de recherche privés (Biomérieux SA, Schneider Electric). Les activités de conseils en informatique viennent compléter l'ensemble. L'industrie quant à elle, représente 41% des emplois de la zone, pour 27% des établissements : ST Microelectronics, Schneider Electric Industries, ou encore Siemens font partie des principaux employeurs. Globalement, les entreprises de grandes tailles sont relativement plus présentes qu'ailleurs, pour une taille moyenne de 88 salariés par établissement.

6- Europole (Grenoble)

Créé dans les années 1990, Europole occupe une place stratégique, entre la gare TGV de Grenoble d'un côté, et le polygone scientifique de l'autre. La présence du World Trade Center (qui abrite notamment un Centre de Congrès), du nouveau Palais de Justice, de Grenoble Ecole Management, de la Cité Scolaire internationale, mais aussi de tout un ensemble d'immobilier de bureau dédié à la banque et aux activités de conseil notamment, en font le plus grand quartier d'affaires de l'agglomération grenobloise.

Inscrit en milieu urbain, la présence forte de logements, commerces, cafés, hôtels et restaurants lui confère une réelle mixité. Pour autant, le site reste fortement ancré sur une dominante tertiaire : 90% des établissements et 57% des effectifs salariés. L'industrie est également représentée, avec près de 40% des effectifs salariés. Une situation que l'on doit à la présence de Schneider Electric mais aussi à celle de Gaz et Electricité de Grenoble, établissement classé comme activité industrielle selon la Nomenclature d'Activités Françaises de l'INSEE mais dont la nature d'activité relève ici plutôt du tertiaire.

Dans l'ensemble, à part quelques grands établissements employeurs (GEG, France Télécom, Caisse Nationale d'Assurance Maladie, Reynolds & Reynolds, Schneider), on trouve majoritairement des entreprises de moins de 10 salariés.

7- Grenoble Air Parc (St Etienne de St Geoirs)

Situé à côté de l'aéroport de Grenoble-Isère, Grenoble Air-Parc constitue un espace économique mixte tourné vers l'accueil d'activités industrielles, de services et de logistique. Le site accueille près de 37 entreprises et 850 emplois, pour un tissu économique plutôt composé d'entreprises de taille moyenne, avec quelques grands établissements industriels comme la Société Dauphinoise Electrique, Knauf Industries, ...

Avec 22% des établissements, l'industrie est le principal employeur (plus de la moitié des effectifs salariés travaillent dans ce secteur d'activités), devant le secteur des services aux entreprises (40% des établissements pour 18% des salariés travaillant sur la zone). L'activité de BTP est également représentée avec 8% des établissements et 10% des effectifs salariés, de même que le transport et la logistique (3% des établissements, 7% des effectifs salariés).

Le site accueille par ailleurs une quinzaine d'entreprises installées en pépinière.

8- Parc d'activité de la Grande Ile (Le Versoud)

Situé dans la vallée du Grésivaudan, sur la commune du Versoud à 15 minutes de Grenoble, le Parc d'activités de la Grande Ile est dédié à l'accueil d'activités industrielles et de logistique. Avec 30 entreprises implantées sur le site (notamment le centre européen de logistique de CATERPILLAR) et près de 1 000 emplois créés.

Malgré la présence d'un certain nombre d'activités de services (près de 50% des établissements de la zone, pour 17% des effectifs salariés), le parc d'activités de la Grande Ile reste fondamentalement orienté vers l'accueil d'activités industrielles et de logistique. Avec seulement 4 établissements implantés sur la zone (dont le centre européen de logistique de Caterpillar), la logistique représente 38% des emplois de la zone, devant l'industrie (34% pour 17% des établissements). En la matière, il s'agit plutôt d'activités liées à l'industrie mécanique et des biens d'équipements.

Les entreprises installées sur la zone sont plutôt de taille moyenne, 33% emploient moins de 10 salariés, et 17% emploient de 10 à 50 salariés.

9- Parc d'activité Bièvre Dauphine (Colombe / Apprieu)

Situé entre Grenoble et Lyon, sur les communes de Colombe et d'Apprieu, le Parc d'activités Bièvre-Dauphine accueille près de 70 entreprises et 700 salariés. En dépit d'une vocation mixte, le site dispose de

quelques spécificités économiques notables. Regroupant 19% des entreprises et 37% des emplois de la zone, l'industrie reste le principal employeur du site, notamment Arjowiggins (papier carton) et Prodhag Plastiques. L'activité commerciale est également assez fortement représentée, avec la présence de supermarchés (Super U), de grandes surfaces spécialisées (Weldom), de commerces traditionnels (boulangerie, café, caviste...) ainsi que des activités de commerce de gros. A noter également la présence d'une grande entreprise de BTP (SCREG Sud-Est) qui fait de ce secteur d'activité un acteur important de Bièvre Dauphine.

Ce site, ayant récemment accueilli le nouveau siège de la Communauté de Communes de Bièvre Est, dispose par ailleurs d'une importante réserve foncière et de projets de développements en cours (pôle de services avec de l'immobilier de bureaux, locaux d'activités mixtes...). Parallèlement, un partenariat a été signé avec la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) pour le développement d'une nouvelle polarité économique sur la commune de Rives (face aux secteurs de développement de Bièvre Dauphine, de l'autre côté de l'autoroute), ayant permis d'accueillir principalement des activités logistiques (King Jouet).

4.4.3. Des espaces économiques dédiés nombreux et hétérogènes

Les cartographies ci-dessous localisent toutes les parcelles de plus de 4ha occupées par l'activité économique en 2011 (Source : SPOT THEMA 2011), en superposition desquelles ont été localisés les espaces économiques dédiés présentant des enjeux majeurs pour l'aménagement économique de la RUG et ses territoires respectifs (Source SIRENE 2007 pour les communes de plus de 500 emplois uniquement).

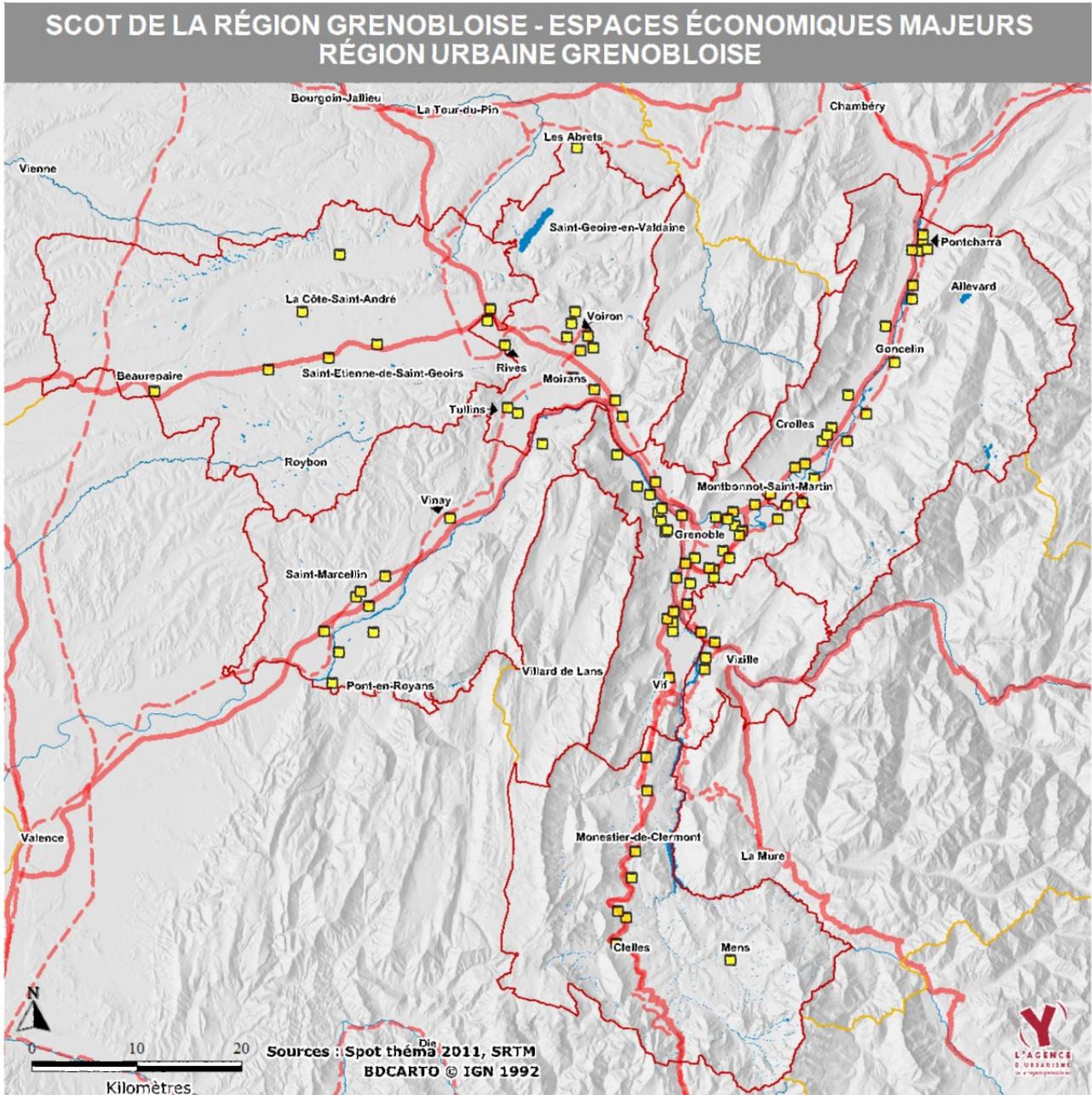
Deux séries de cartes sont proposées ci-après :

- La première série permet de localiser l'ensemble des sites économiques dédiés présentant des enjeux majeurs pour la RUG et ses territoires. Ces espaces ont été identifiés de par leur envergure actuelle et/ou leurs perspectives de développement pour les années à venir, et font l'objet de règles spécifiques inscrites au sein du Document d'Orientations et d'Objectifs.*
- La seconde série permet de qualifier chaque espace économique au regard du volume d'emplois qu'il génère et du niveau de mixité économique qu'il présente (analyse fonctionnelle de l'emploi).*

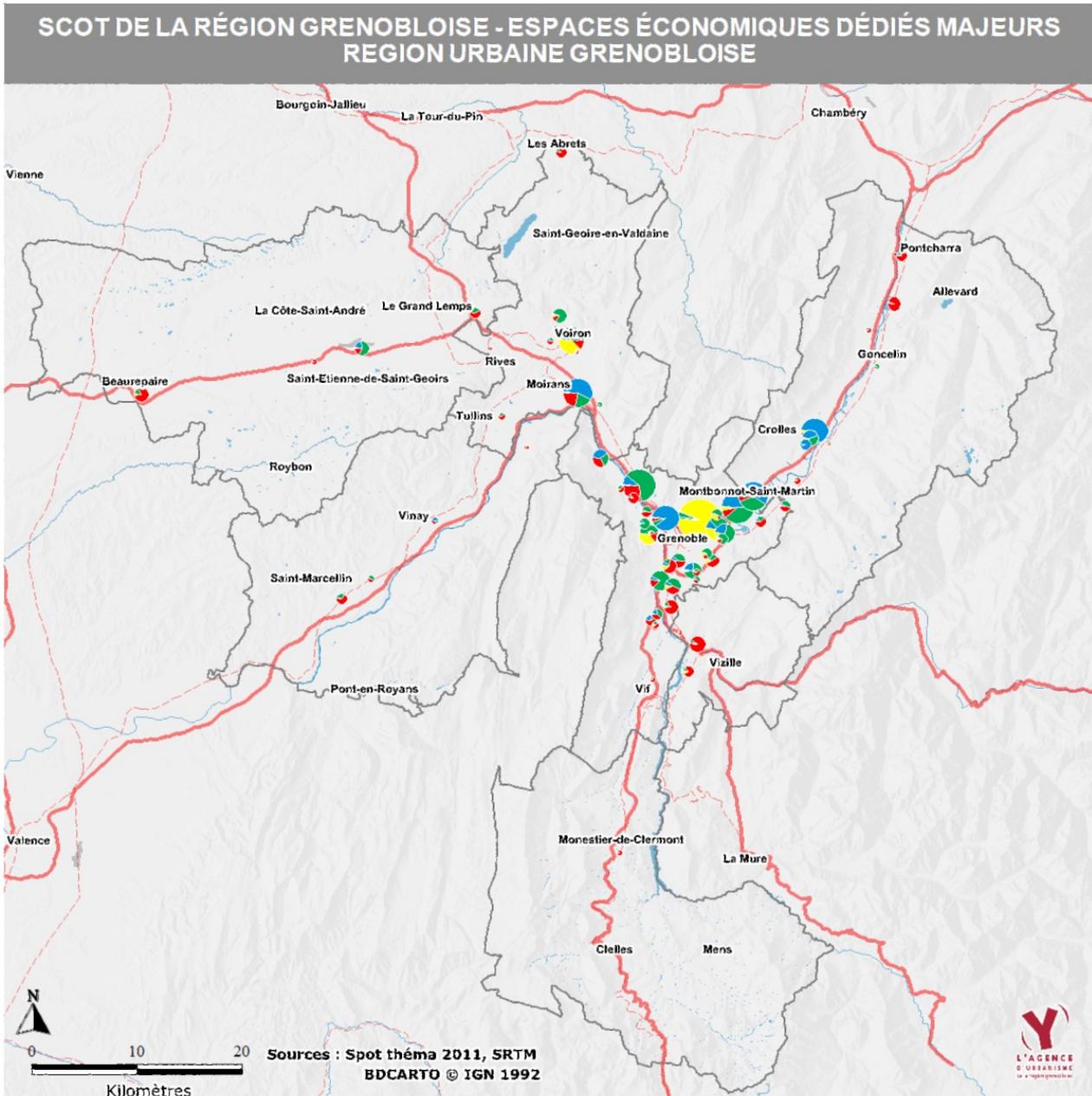
Ces espaces excluent par définition tous les sites locaux (envergure communale et infra-communale), impactant très peu la structure et le fonctionnement économique du territoire.

Du fait de la relative et rapide obsolescence des données proposées (SIRENE 2007), la centaine de sites repérés ne fera pas l'objet d'un développement individualisé ; la lecture des cartographies apportant à elle seule un éclairage sur la localisation, le poids et la vocation indicative de chacun de ces espaces.

On relèvera cependant à titre d'éléments marquant l'omniprésence des emplois présents sur l'ensemble des sites identifiés, y compris ceux présentant des vocations affirmées : Innovallée, Crolles-Bernin, Centr'Alp...



- Limite départementale
- Secteur du SCoT
- Lac ou étang
- Cours d'eau
- Autoroute
- Voie ferrée

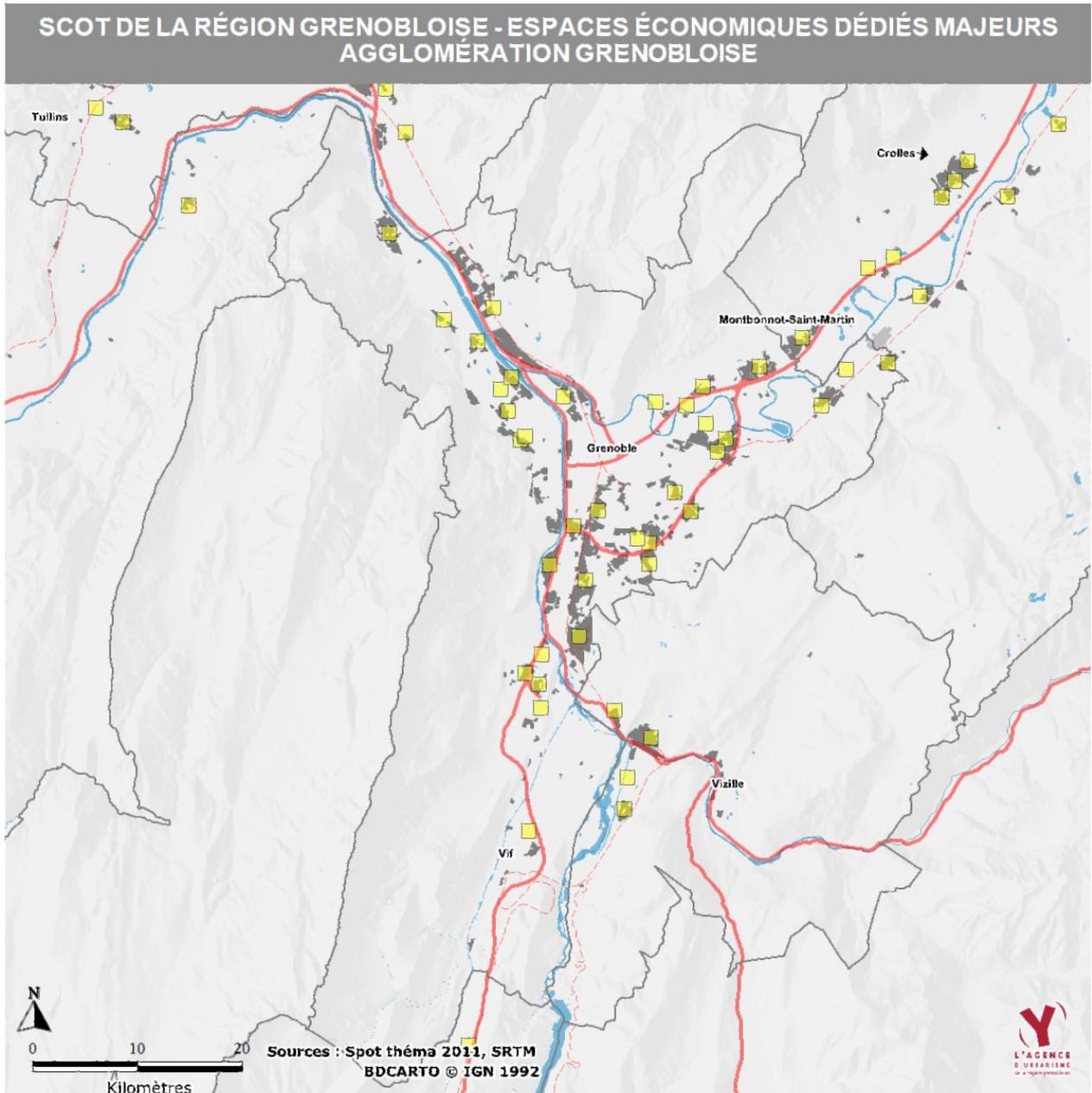


- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Secteur du SCoT
- Région

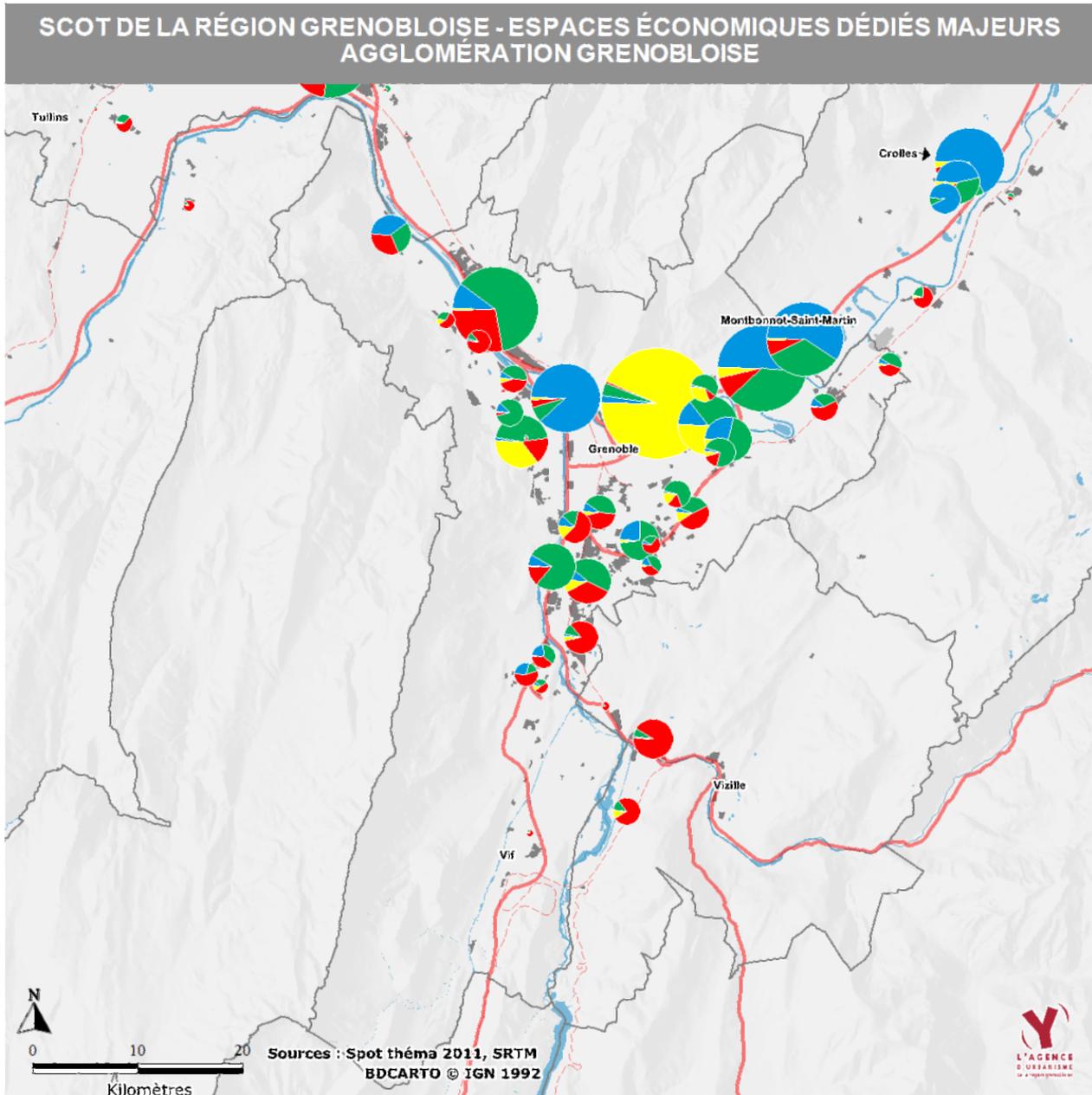
Emploi total
Source : SIRENE 2007

5 000
 2 500
 500

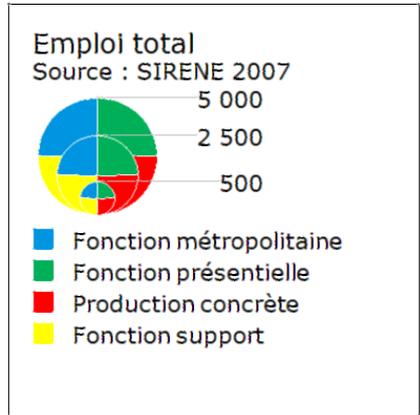
- Fonction métropolitaine
- Fonction présenteielle
- Production concrète
- Fonction support

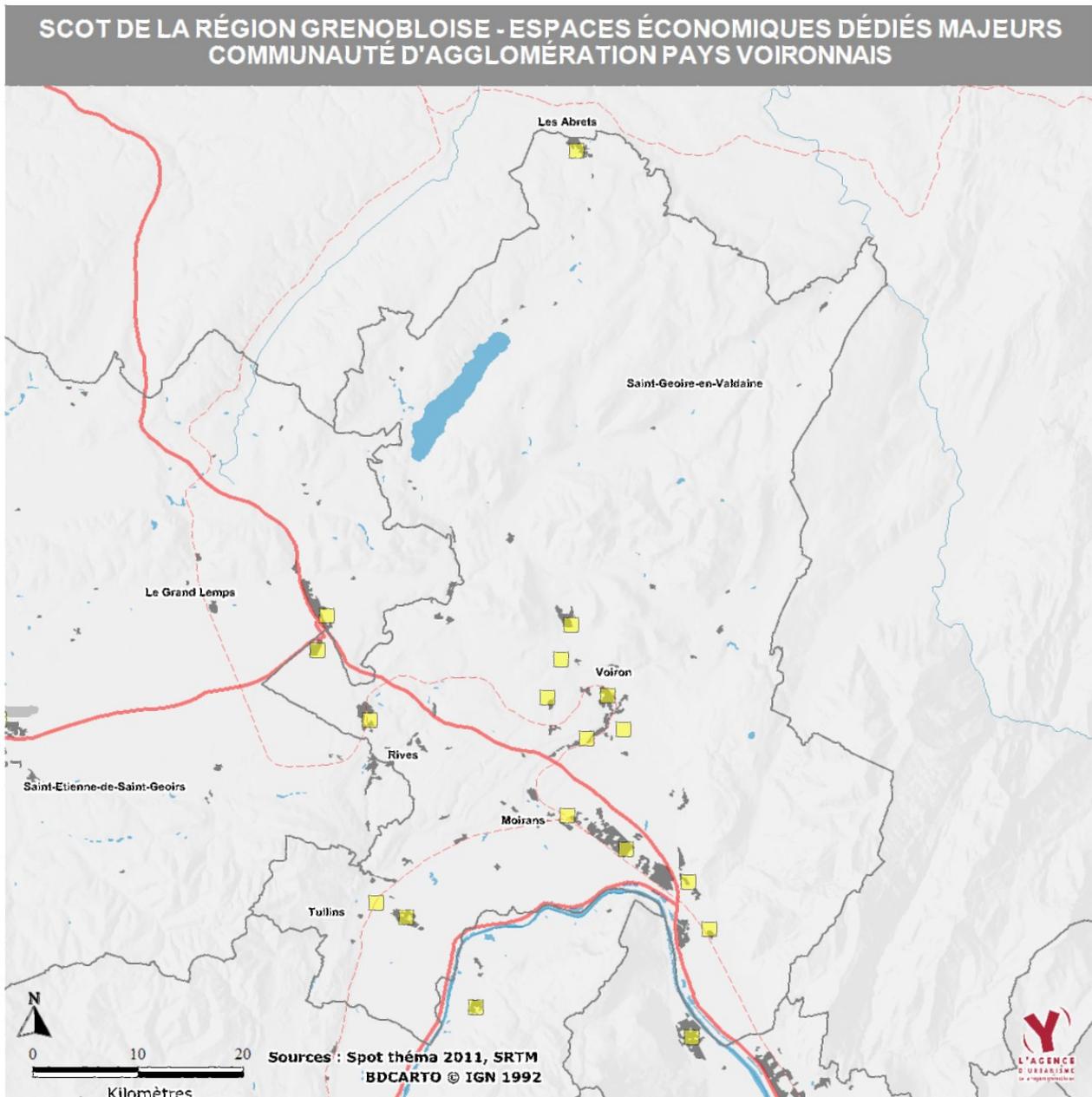


- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Secteur du SCoT
- Région
- Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
- Surfaces industrielles ou commerciales

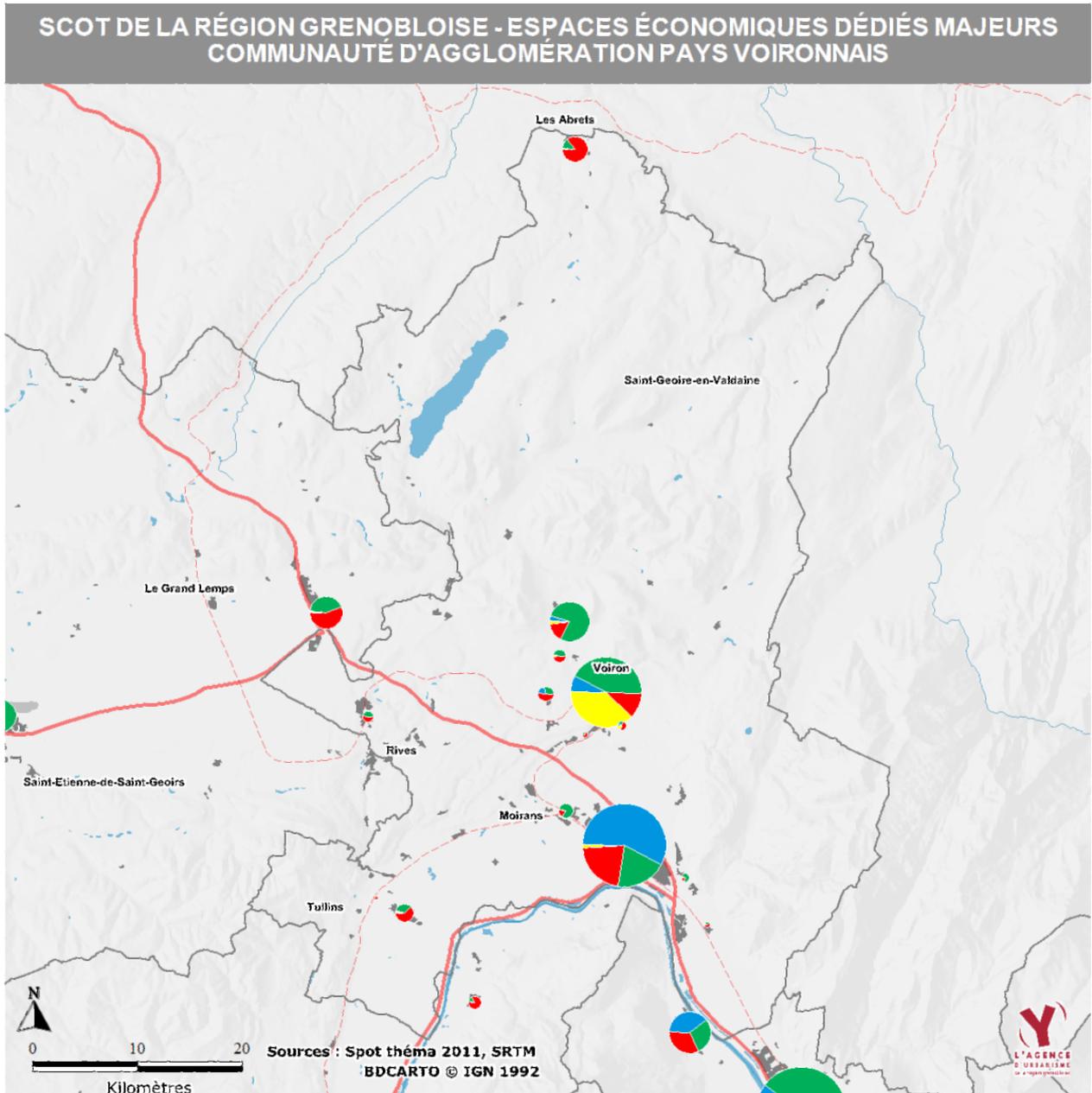


- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Secteur du SCoT
- Région
- Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
- Surfaces industrielles ou commerciales

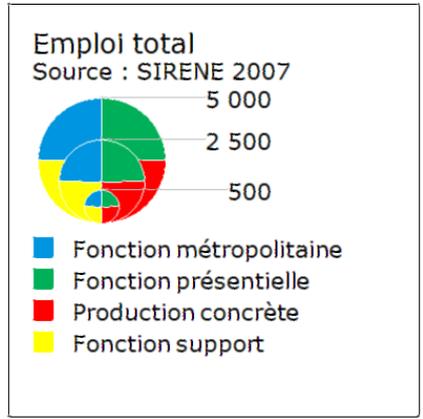


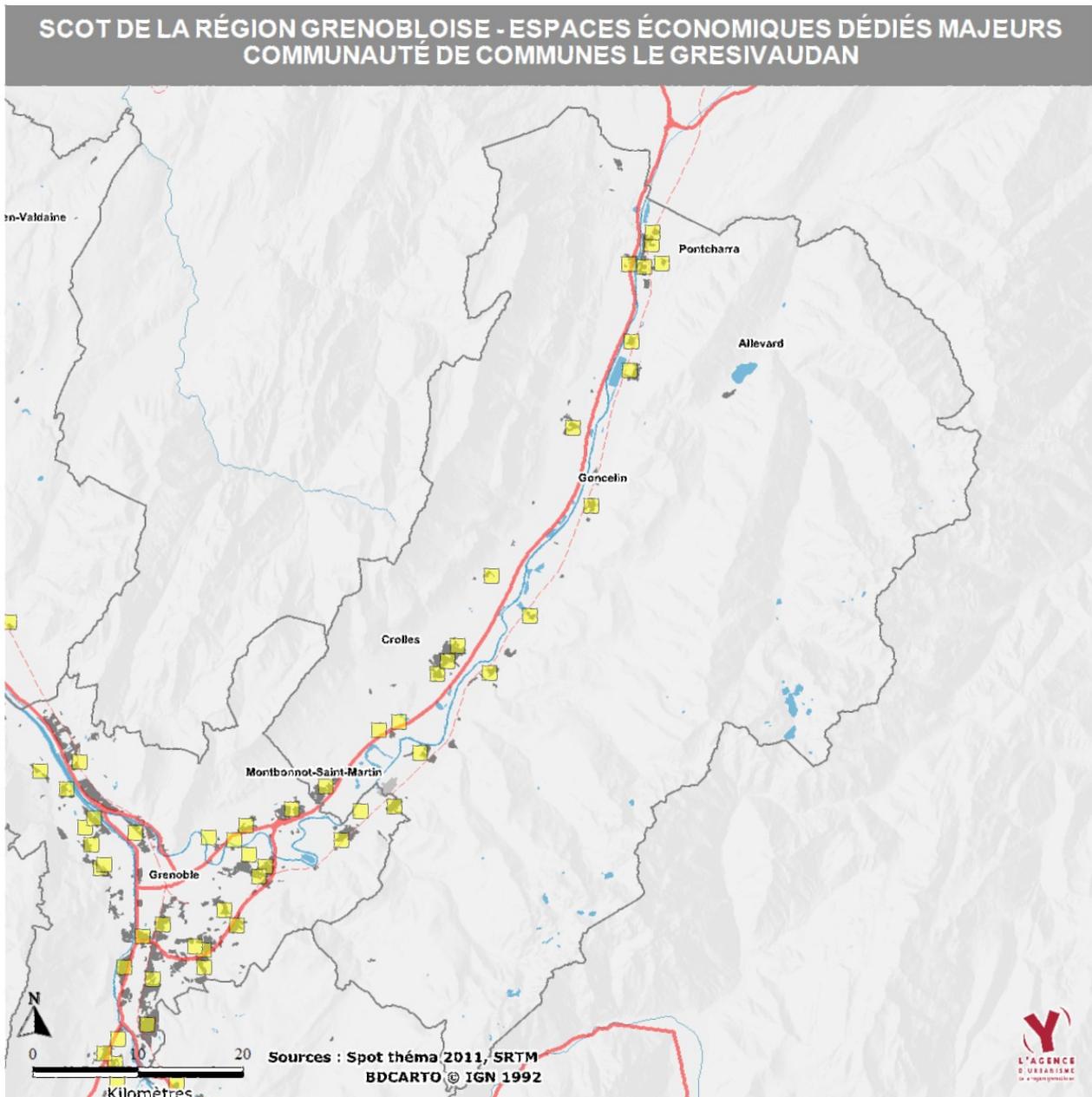


-  Cours d'eau
-  Lac ou étang
-  Voie ferrée
-  Autoroute
-  Secteur du SCoT
-  Région
-  Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
-  Surfaces industrielles ou commerciales

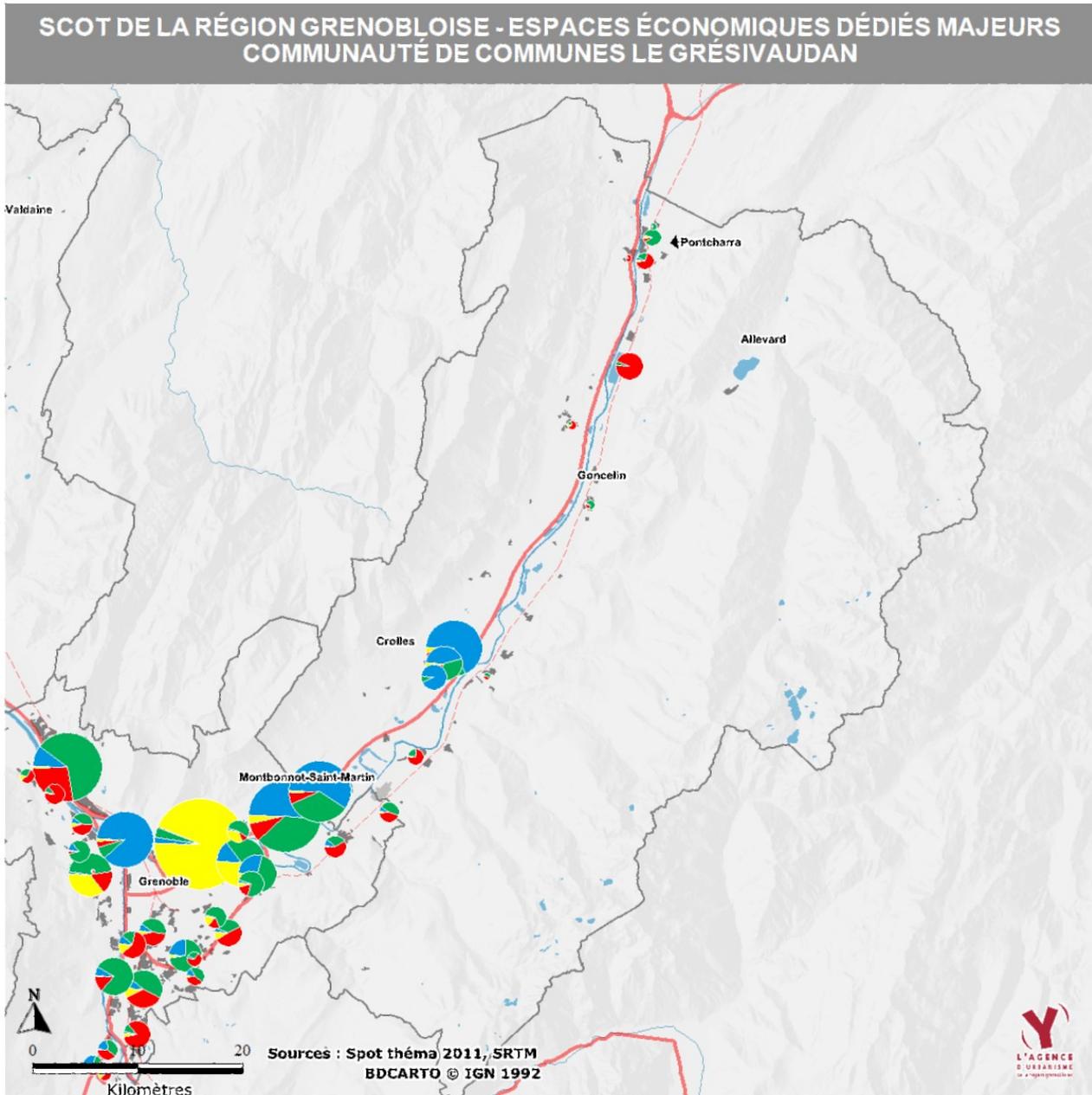


- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Secteur du SCoT
- Région
- Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
- Surfaces industrielles ou commerciales

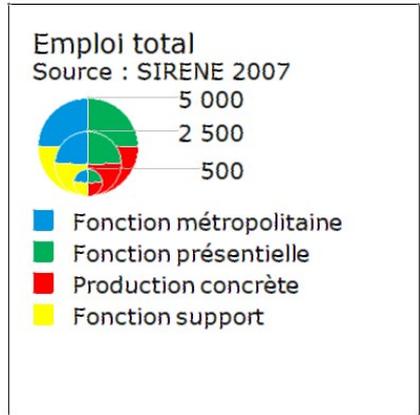


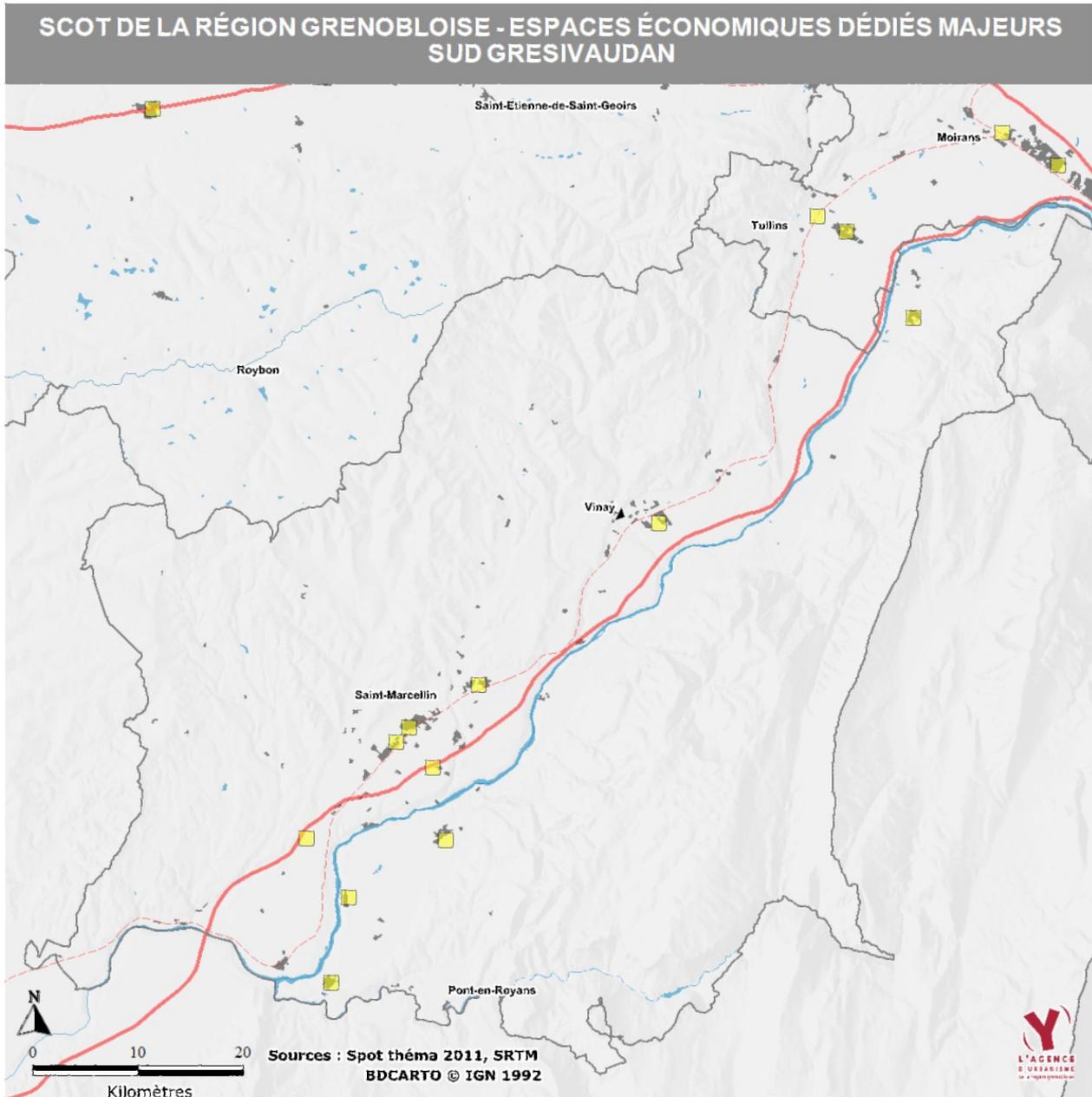


-  Cours d'eau
-  Lac ou étang
-  Voie ferrée
-  Autoroute
-  Secteur du SCoT
-  Région
-  Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
-  Surfaces industrielles ou commerciales

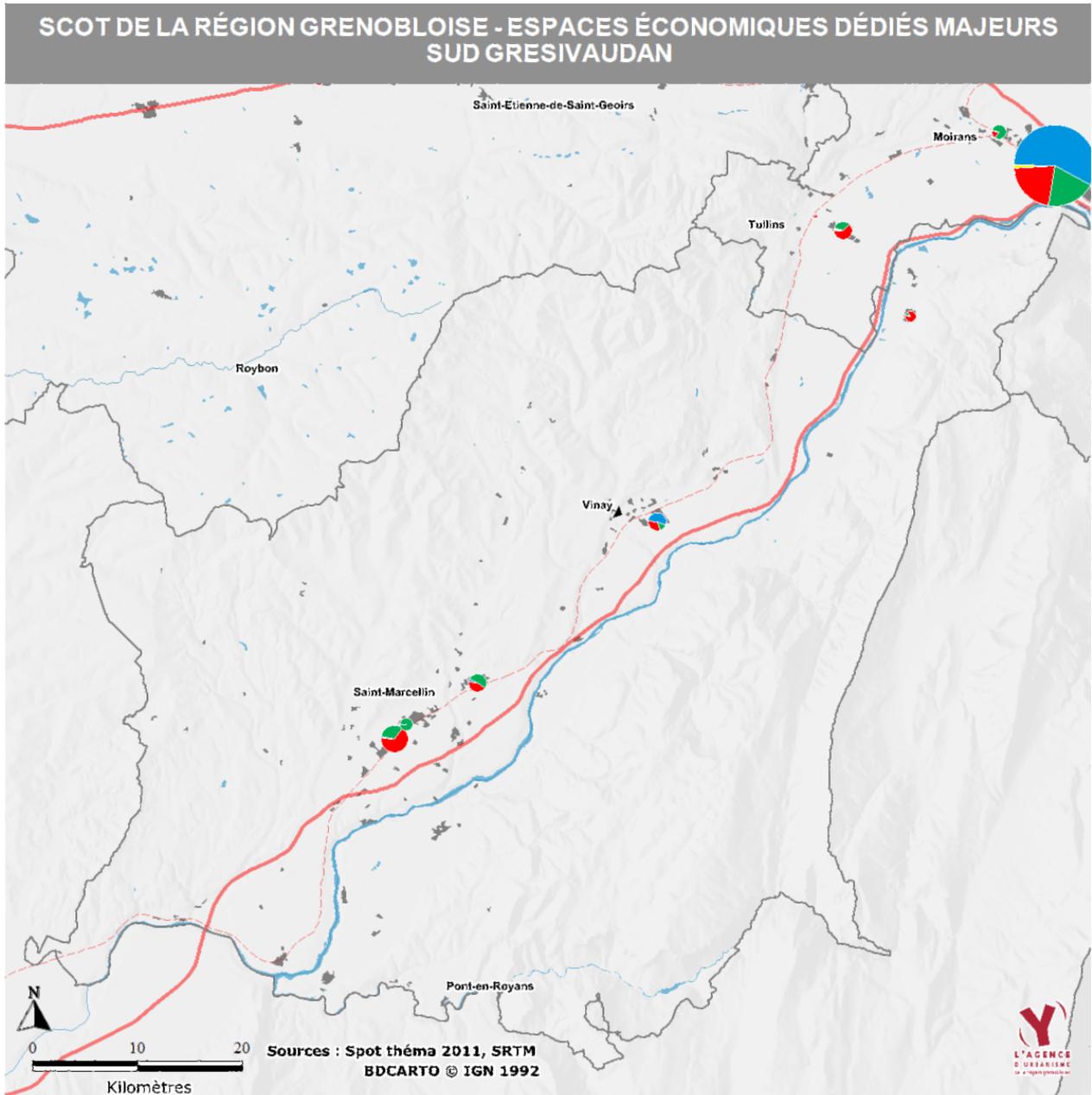


-  Cours d'eau
-  Lac ou étang
-  Voie ferrée
-  Autoroute
-  Secteur du SCoT
-  Région
-  Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
-  Surfaces industrielles ou commerciales

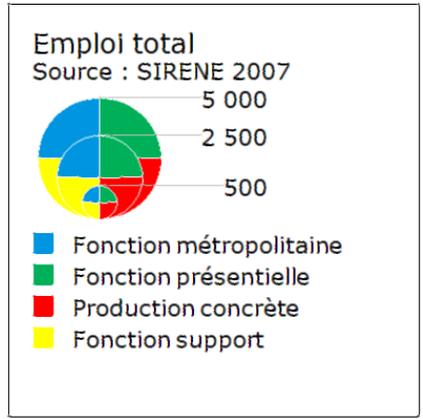


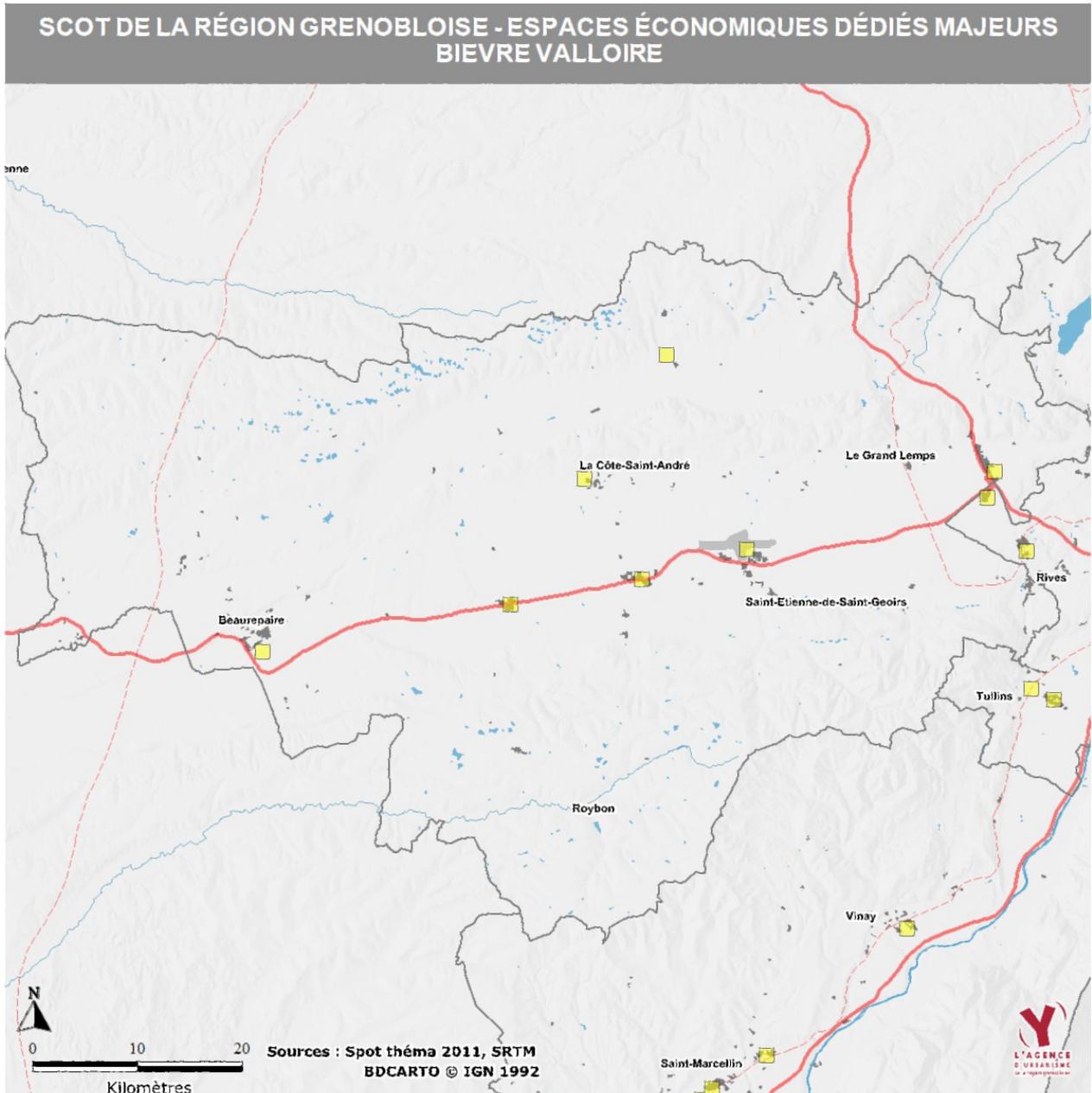


-  Cours d'eau
-  Lac ou étang
-  Voie ferrée
-  Autoroute
-  Secteur du SCoT
-  Région
-  Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
-  Surfaces industrielles ou commerciales

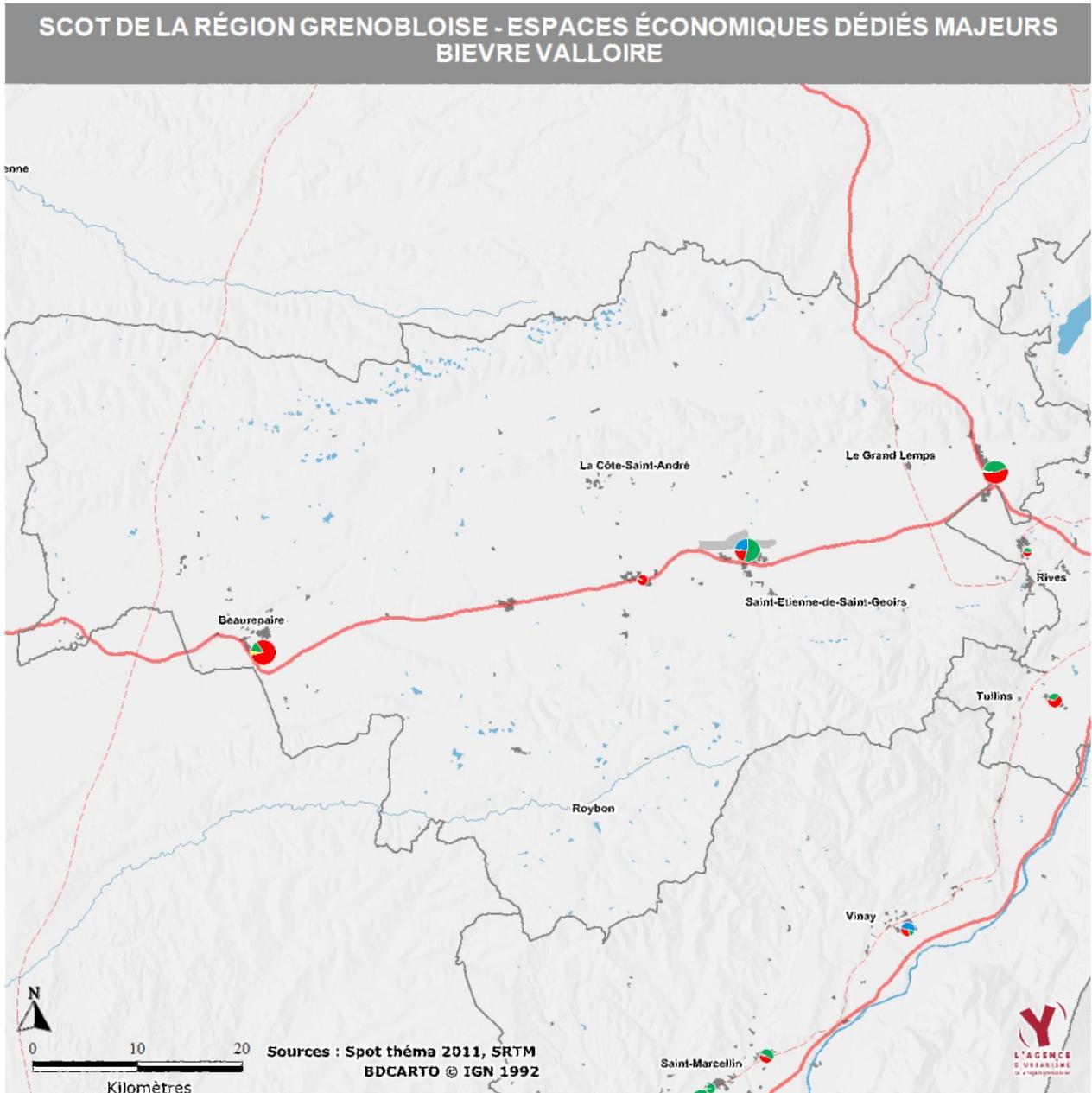


- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Secteur du SCoT
- Région
- Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
- Surfaces industrielles ou commerciales

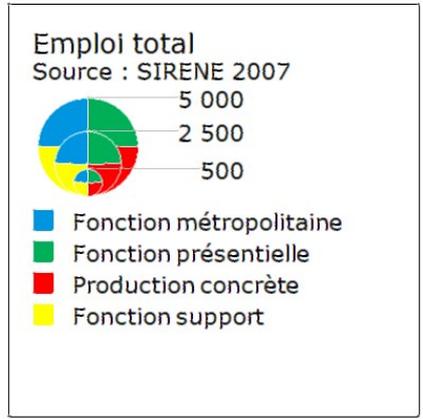




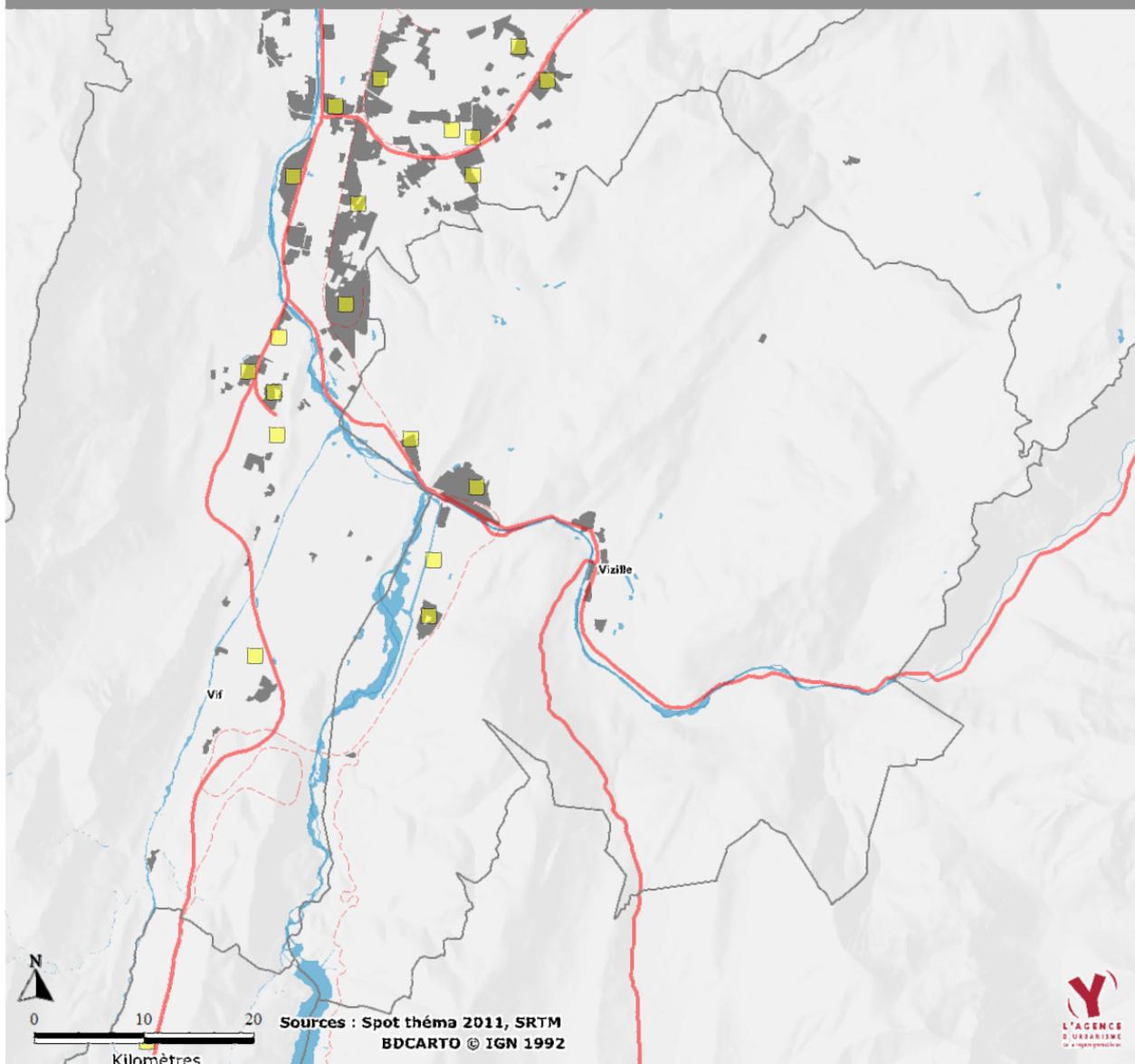
-  Cours d'eau
-  Lac ou étang
-  Voie ferrée
-  Autoroute
-  Secteur du SCoT
-  Région
-  Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
-  Surfaces industrielles ou commerciales



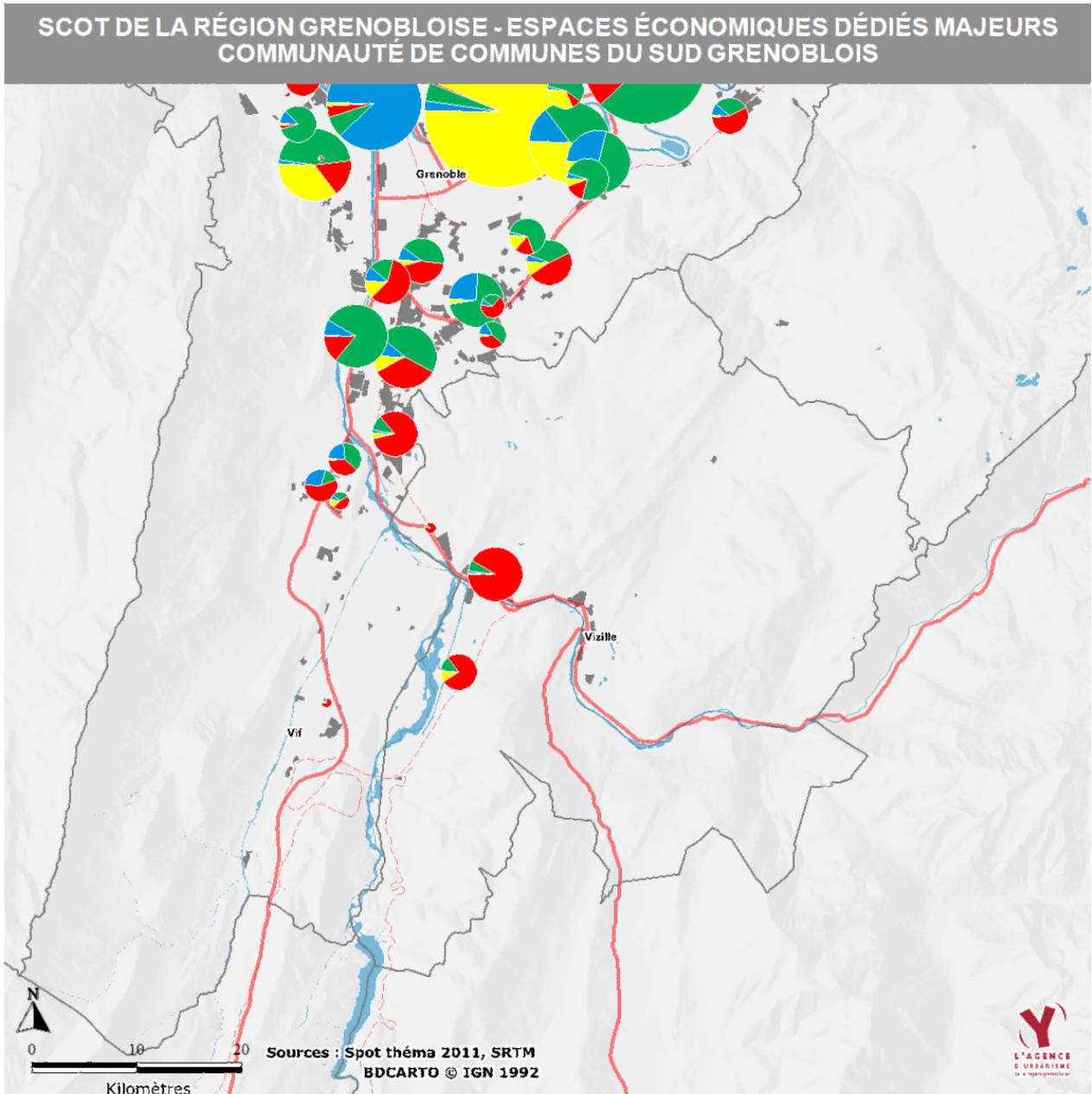
- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Secteur du SCoT
- Région
- Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
- Surfaces industrielles ou commerciales



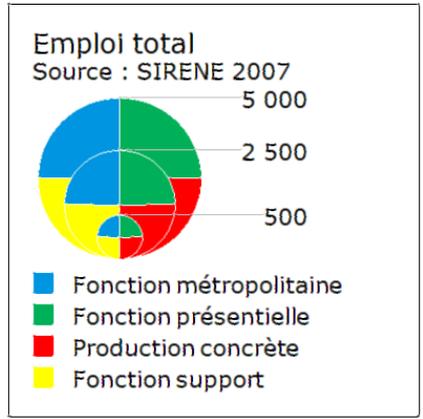
**SCOT DE LA RÉGION GRENOBLOISE - ESPACES ÉCONOMIQUES DÉDIÉS MAJEURS
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU SUD GRENOBLOIS**



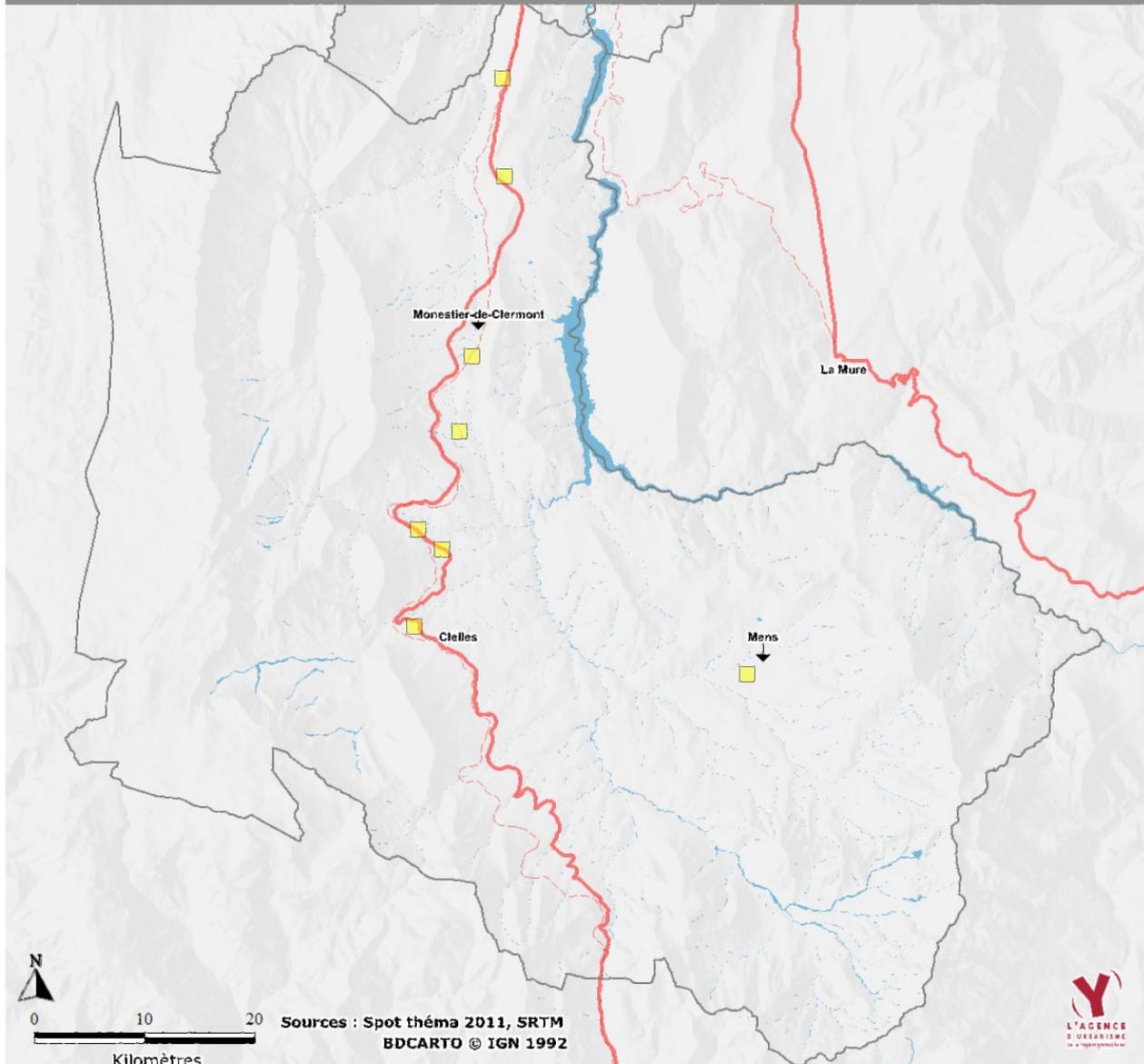
- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Secteur du SCoT
- Région
- Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
- Surfaces industrielles ou commerciales



- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Secteur du SCoT
- Région
- Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
- Surfaces industrielles ou commerciales

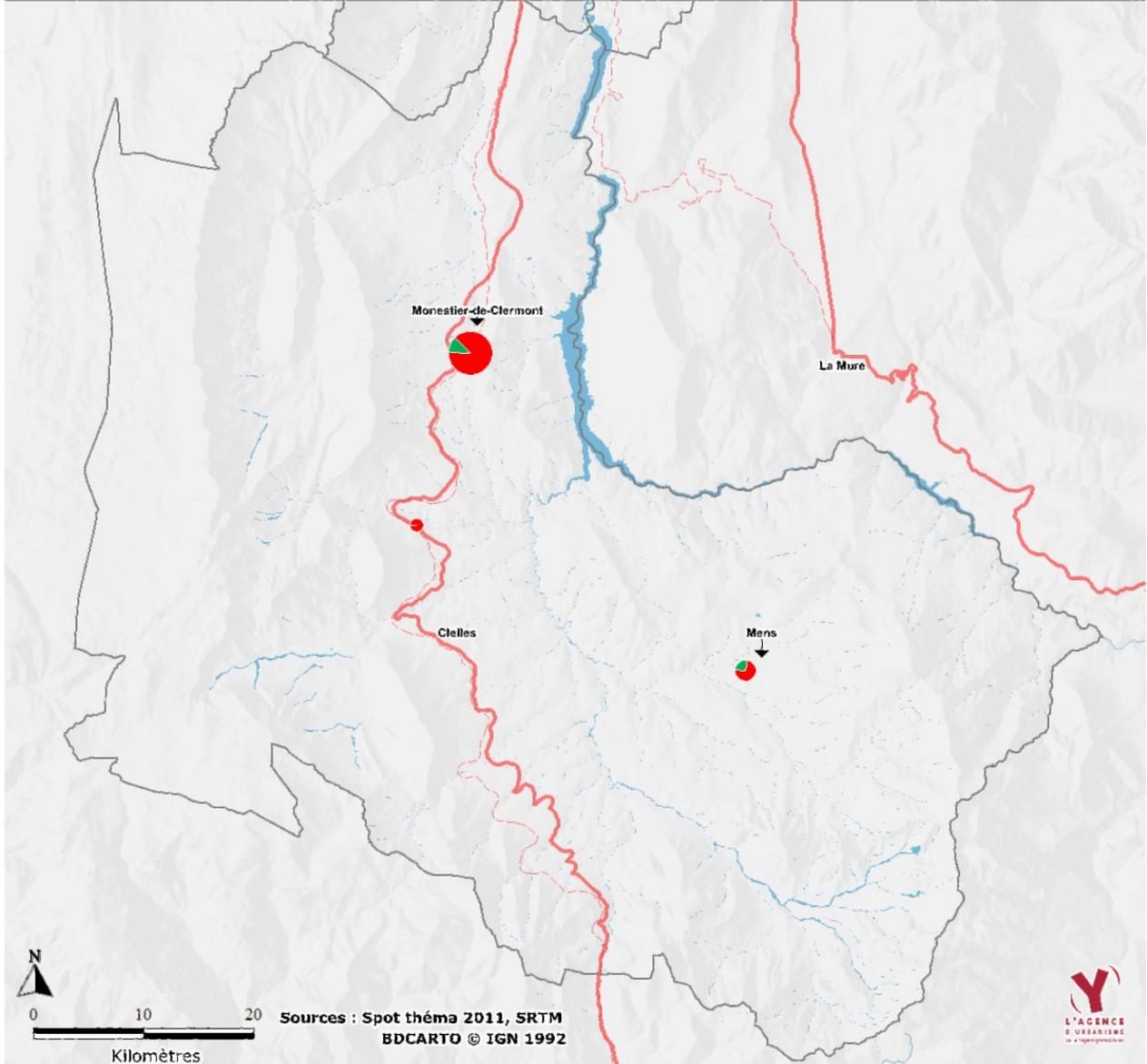


**SCOT DE LA RÉGION GRENOBLOISE - ESPACES ÉCONOMIQUES DÉDIÉS MAJEURS
LE TRIEVES**

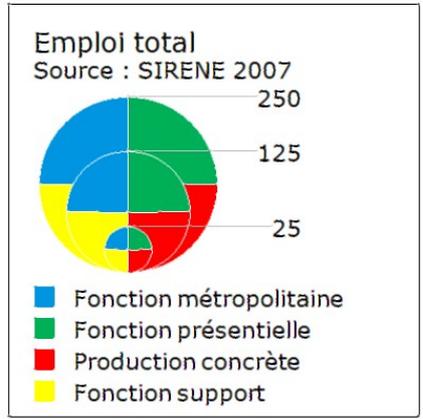


- Cours d'eau
- Lac ou étang
- Voie ferrée
- Autoroute
- Secteur du SCoT
- Région
- Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
- Surfaces industrielles ou commerciales

**SCOT DE LA RÉGION GRENOBLOISE - ESPACES ÉCONOMIQUES DÉDIÉS MAJEURS
LE TRIEVES**



-  Cours d'eau
-  Lac ou étang
-  Voie ferrée
-  Autoroute
-  Secteur du SCoT
-  Région
-  Infrastructures des zones aéroport et aérodromes
-  Surfaces industrielles ou commerciales



C3

Diagnostic du fonctionnement
de la région grenobloise (3)

>>>> 3 > Habitat et spécialisations socio-spatiales

1. Des besoins en logements importants alimentés par la dynamique démographique

1.1. Une faible croissance démographique malgré des flux migratoires importants

1.1.1. Un contexte démographique national, régional et départemental à la hausse

Evolution démographique (taux annuel moyen en %)						
	Variation totale		Variation naturelle		Variation migratoire	
	1990 - 1999	1999 - 2008	1990 - 1999	1999 - 2008	1990 - 1999	1999 - 2008
France	0,4%	0,7%	0,4%	0,4%	0,0%	0,3%
Région Rhône-Alpes	0,6%	0,9%	0,5%	0,5%	0,1%	0,4%
Isère	0,8%	0,9%	0,6%	0,6%	0,3%	0,3%
Région grenobloise	0,7%	0,7%	0,6%	0,6%	0,1%	0,1%

Source : INSEE - Recensements de la population 1990, 1999 et 2008

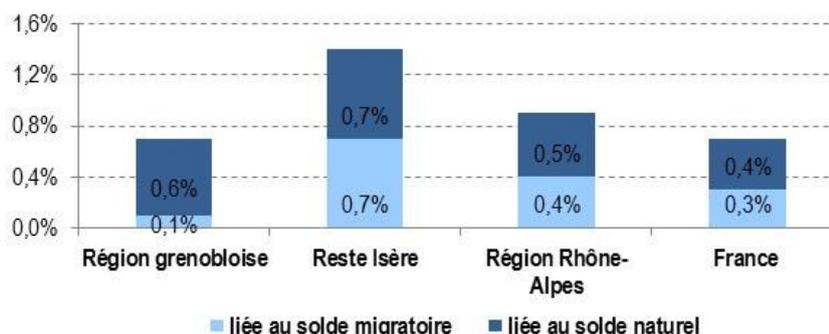
La région Rhône-Alpes et le département de l'Isère sont dynamiques, leur évolution démographique est nettement supérieure à la moyenne nationale. L'évolution de la population résulte de l'effet combiné du mouvement naturel (différence entre les naissances et les décès) et du mouvement migratoire (solde entre les arrivées et les départs). **Ces territoires, jeunes et attractifs, bénéficient simultanément d'un excédent des naissances sur les décès et d'une croissance migratoire.**

D'une manière générale, en France comme en Rhône-Alpes, la population a augmenté plus vite au début des années 2000 qu'au cours de la décennie précédente. **Mais cette amélioration de la croissance démographique a été peu sensible dans la région grenobloise où le rythme de progression du nombre d'habitants s'est maintenu à 0.7%/an.** Ainsi, au dernier recensement de 2008, la région grenobloise accueille 740 000 habitants.

1.1.2. Une région grenobloise moins dynamique que l'ensemble de l'Isère

Entre 1999 et 2008, la population iséroise a augmenté de **0.9% par an**. Le département de l'Isère est jeune et l'excédent des naissances sur les décès contribue fortement à l'augmentation de population (0,6% par an). Les apports migratoires sont également favorables et participent à la croissance de la population à hauteur de 0.3%/an. L'évolution démographique a été plus marquée au nord du département qu'au sud (respectivement 1,8% et 1,1% par an dans les arrondissements de la Tour du Pin et de Vienne contre 0,6% par an dans l'arrondissement de Grenoble). Le nord du département a en effet « bénéficié » du desserrement de la métropole lyonnaise comme en témoigne la croissance migratoire élevée (1,0% par an) de l'arrondissement de la Tour du Pin. **Dans la région grenobloise, les échanges migratoires sont proches de l'équilibre (0.1% par an).**

Evolution démographique entre 1999 et 2008
(taux annuels en %)



Source : INSEE, recensement de la population 1999 et 2008

Malgré la faiblesse de son excédent migratoire, la région grenobloise connaît un fort renouvellement de sa population. Les changements de résidence avec le reste de la France métropolitaine sont toujours de grande ampleur, avec des taux d'entrée²⁷ (21 %) et de sortie (20 %) très importants. A titre de comparaison les taux d'arrivée et de départ sont respectivement de 17% et 14% dans le nord du département.

L'ampleur des échanges entre notre région et le reste du pays montre que la région grenobloise attire toujours beaucoup les étudiants, elle est également fortement soumise à l'attraction d'autres régions et voit partir des ménages de cadres, plus généralement d'actifs ayant un emploi, mais également de retraités.

Evolutions démographiques 1968 – 2008 par secteur du SCoT de la région grenobloise

	1968	1975	1982	1990	1999	1999	2008
Agglomération grenobloise	319 724	373 015	373 406	380 657	391 276	391 276	398 641
Sud-Grenoblois	18 049	20 118	24 305	27 640	29 655	29 655	31 160
Grésivaudan	43 843	49 736	58 648	70 887	85 714	85 714	96 678
Voironnais	55 098	60 567	69 099	76 246	83 717	83 717	90 422
Bièvre-Valloire	44 042	46 271	50 232	55 160	58 423	58 423	69 345
Sud-Grésivaudan	29 774	30 646	33 211	35 188	37 586	37 586	42 801
Trièves	6 225	5 809	6 314	7 209	7 954	7 954	9 646
SCoT	516 755	586 162	615 215	652 987	694 325	694 325	738 693

Source : INSEE, recensement général de la population

27 Mouvements de population entre 2001 et 2006.

1.2 Une région grenobloise plutôt jeune mais qui n'échappe pas à la tendance générale au vieillissement

1.2.1. Une augmentation de la population âgée et une diminution relative de la part des jeunes

Le vieillissement de la population est un phénomène général qui touche l'ensemble des pays occidentaux. C'est **une tendance profonde et durable**, liée à l'augmentation de la longévité et à la diminution de la fécondité en dessous du seuil de renouvellement des générations (2,1 enfants par femme). Ce phénomène est accentué par l'arrivée des classes nombreuses du baby-boom à l'âge de la retraite.

Dans la région grenobloise, le vieillissement démographique se traduit simultanément par une forte augmentation de la population âgée - en particulier des plus de 75 ans - et une diminution relative de la part des jeunes.

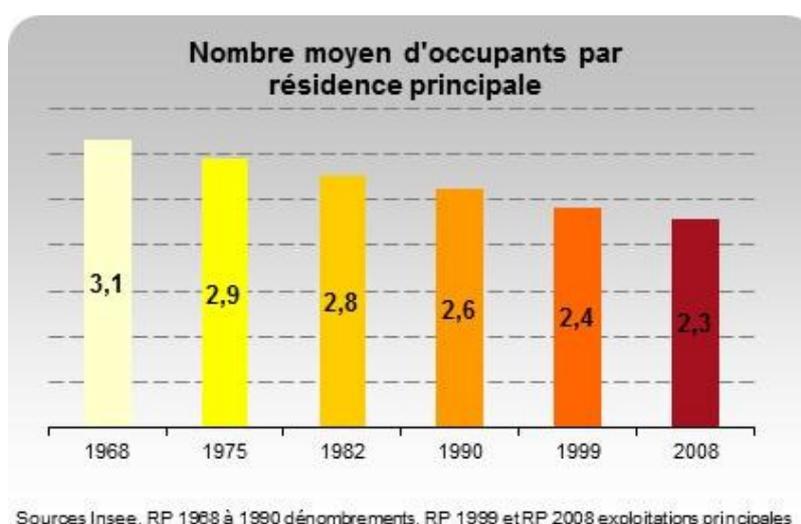
Entre 1999 et 2008, la région grenobloise a gagné 26 700 personnes âgées de 60 ans ou + et seulement 2 200 personnes âgées de moins de 30 ans.

1.2.2. La croissance des ménages ralentit mais les ménages continuent d'augmenter plus rapidement que la population

En 2008, la région grenobloise accueille 314 000 ménages, soit 34 000 ménages de plus qu'en 1999. Le nombre de ménages augmente plus vite que le nombre d'habitants : entre 1999 et 2008, la population a augmenté de 0,7% par an alors que dans le même temps le nombre de ménages a progressé de +1,3 % par an. Cet écart s'explique par **la diminution de la taille des ménages**.

En 2008, on compte en moyenne dans la région grenobloise 2,3 occupants par logement contre 2.6 en 1990 ou 2.9 en 1975.

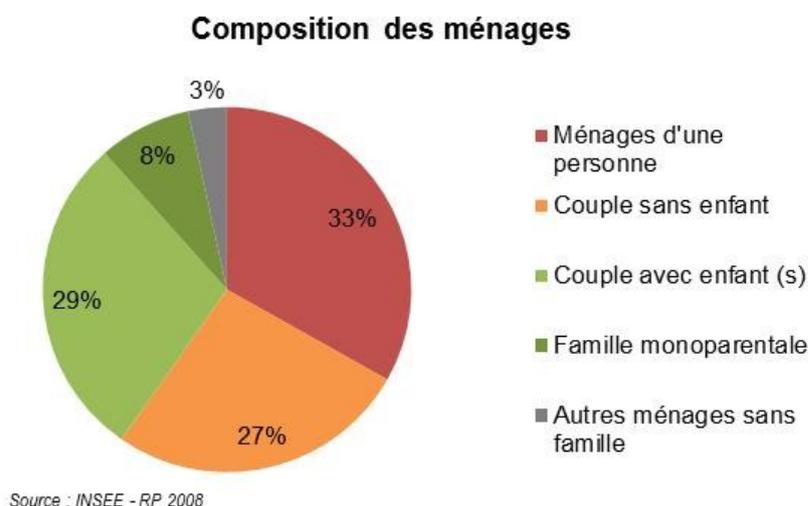
Ce phénomène, lié à l'évolution de la société (vieillissement de la population, décohabitation, séparations) touche l'ensemble des territoires. Mais, dans les secteurs où la construction neuve a été importante et qui ont vu s'installer des familles, la baisse est un peu moins prononcée qu'ailleurs (Bièvre Valloire, Grésivaudan).



1.2.3. De plus en plus de personnes seules, en particulier dans les pôles urbains et une diminution du nombre de couples avec enfant...

Dans la région grenobloise, un ménage sur trois ne compte qu'une seule personne.

Les familles avec enfants représentent 29% des ménages, les couples sans enfant : 26% et les familles monoparentales : 8%.



Le nombre de ménages d'une personne a fortement augmenté (RUG : + 18 000 ménages, soit +2.1% par an). En valeur relative, la croissance des isolés est plus importante dans tous les secteurs périurbains (autour de 3% par an) que dans l'agglomération grenobloise (+1,7% par an).

Autre effet perceptible du vieillissement démographique, les couples sans enfant connaissent aussi une forte progression (RUG : + 13 500 ménages soit + 2,0% par an). Cette évolution, elle aussi, est plus marquée dans les secteurs périurbains que dans l'agglomération grenobloise.

Dans le même temps, les couples avec enfant sont en baisse (RUG : - 4 000 familles, soit - 0.5% par an). Cette tendance à la baisse touche plus particulièrement l'agglomération grenobloise (- 5 300 familles, - 1,3% par an), mais aussi le Sud Grenoblois (- 300 familles, -0.7% par an) et le Voironnais (- 400 familles, -0.4% par an). Dans les autres secteurs le nombre de familles avec enfant continue de croître (Bièvre-Valloire : + 1,3% par an ; Grésivaudan : +0.5% par an ; Sud Grésivaudan : +0.6% par an, Trièves : +0.8% par an).

1.3. A l'horizon 2030 : 100 000 habitants supplémentaires ?

1.3.1. La région grenobloise compterait de l'ordre de 840 000 habitants en 2030.

Les chiffres de population à l'horizon 2030 s'appuient sur des scénarii élaborés à partir du modèle de projection démographique Omphale de l'INSEE (cf. encadré méthode). Selon le scénario central, la population pourrait atteindre **840 000 habitants à l'horizon 2030**, avec des variations à la baisse ou à la hausse de l'ordre de 3% selon les scénarii. Mais, quelles que soient les hypothèses, **on constate que la croissance de la population diminuera progressivement.**

1.3.2. La croissance démographique se poursuivra mais ralentira

Les perspectives démographiques montrent que la population de la région grenobloise continuera d'augmenter mais à un rythme de moins en moins rapide. Quelle que soit l'hypothèse envisagée, le solde naturel va aller en s'amenuisant et contribuera de moins en moins à la croissance démographique. Cette tendance au ralentissement du mouvement naturel, est déjà inscrite dans la pyramide des âges. Elle est à relier au vieillissement démographique et à l'augmentation du nombre de décès qui va s'accroître, avec l'arrivée aux grands âges des générations nombreuses du baby-boom. La principale incertitude pour l'avenir de notre région porte sur l'évolution de ses échanges migratoires avec l'extérieur. A l'échelle d'une aire urbaine, les migrations sont fortement influencées par les mouvements résidentiels et par les migrations de plus longue distance (raison professionnelle, d'étude, de retraite, etc.).

Point de méthode : les projections démographiques.

Projections démographiques - modèle Omphale INSEE

Les projections de population établies par l'Insee à partir du modèle Omphale ont pour point de départ la population par sexe et âge au 1er janvier 2007. Elles simulent chaque année le nombre d'hommes et de femmes de chaque âge sur la base d'hypothèses sur l'évolution des trois composantes des variations de population : fécondité, mortalité et migrations. D'une année sur l'autre, la population évolue en fonction des décès, des naissances et des mouvements migratoires (émigration et immigration).

La fécondité, la mortalité et les migrations constituent donc les trois éléments entrant en jeu. Ils sont déclinés selon trois hypothèses (centrale, haute et basse) permettant, par combinaison, une grande variété de scénarios. Le scénario central est celui qui combine les trois composantes selon leur hypothèse centrale.

Projection Omphale CGI / INSEE

Elles s'appuient sur une estimation de la population départementale au 1er janvier 2006, et des estimations de la population de chaque zone au 1er janvier 2005. Elles ont été réalisées selon les hypothèses suivantes, différentes pour chaque zone et basées sur les tendances observées au cours du passé récent (1999-2005) : - une natalité plus forte que sur la période 1990-1999, qui se traduit par la majoration de l'Indicateur Conjoncturel de Fécondité de 1999 (ICF : nombre moyen d'enfants par femme en âge de procréer), d'un coefficient plus ou moins important selon les zones (sauf pour la couronne nord de l'agglomération grenobloise, dont l'ICF reste stable) ; - une mortalité qui baisse dans chaque zone au même rythme qu'en France métropolitaine ; - des quotients migratoires observés entre 1990 et 2005, et majorés ou minorés selon les zones (minoration pour la couronne nord de l'agglomération grenobloise, le Grésivaudan, la zone Porte des Alpes et le Voironnais-Chartreuse ; majoration pour les autres).

Projections de ménages À partir de la population projetée de 2005 à 2020, on calcule un nombre de ménages, en appliquant à la population totale projetée des taux de chefs de ménage.

1.4. Des besoins en logements qui resteront élevés dans un premier temps

La demande de logements, soutenue par une croissance du nombre des ménages toujours plus rapide que celle de la population, restera forte dans les années à venir. Les projections montrent que, du fait de la poursuite du vieillissement démographique, la taille des ménages va encore se réduire (autour de 2,15 personnes/ménage en 2030) et l'on comptera de plus en plus de personnes seules.

Au-delà de cette composante « population » il faut, pour estimer les besoins en logements, prendre en compte les besoins liés au fonctionnement du marché. Il s'agit des besoins permettant :

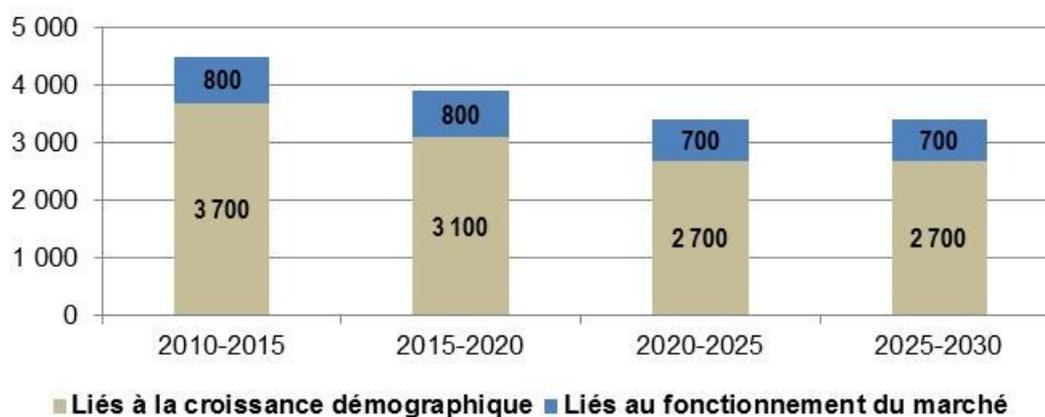
- d'assurer le renouvellement du parc (compensation des démolitions avec un programme conséquent prévu dans l'agglomération pour les prochaines années, des fusions/éclatements et changements d'affectation des logements)
- de prendre en compte l'évolution du taux de résidences principales, lié à la variation du nombre de résidences secondaires, logements occasionnels et vacants.

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

Les besoins en logements dans la région grenobloise se maintiendront à un niveau élevé dans les années à venir, de l'ordre de **76 000 logements à construire entre 2010 et 2030**.

Les besoins seront particulièrement élevés jusqu'en 2015, puis ils diminueront progressivement : 4 500 logements par an sur la période 2010-2015, 3 900 sur la période 2015-2020 et de l'ordre de 3 400 logements par an sur les deux dernières périodes.

Estimations des besoins annuels de logements sur la période 2010-2030



Source : Estimations AURG réalisées à partir de projections omphale de l'INSEE

2. Une crise du logement alimentée par un déficit de logements abordables et des prix fonciers et immobiliers élevés

2.1. Une production de 4 000 logements par an qui reste inférieure aux besoins estimés sur la période 2010 – 2015 (4 500 logements / an).

2.1.1. Une production de logements importante mais inférieure aux besoins estimés sur la période 2010 - 2015

Selon le recensement de 2008, le parc de logements de la région grenobloise compte un peu plus de **352 000 logements** (résidences principales, résidences secondaires et logements vacants).

Porté par la dynamique démographique, le développement du parc de logements se poursuit au **rythme de 1,2% par an entre 1999 et 2008**, ce qui représente une moyenne de près de **4 000 logements supplémentaires** qui viennent chaque année enrichir le parc logements de la région grenobloise. Ce rythme moyen de progression annuelle du nombre de logements correspond à celui des années 90.

Mais les besoins estimés sur la période 2010 – 2015 sont estimés à 4 500 logements / an.

2.1.2. Une progression du parc de résidences principales plus rapide que celle du parc total de logements ce qui reflète les tensions sur les marchés de l'habitat.

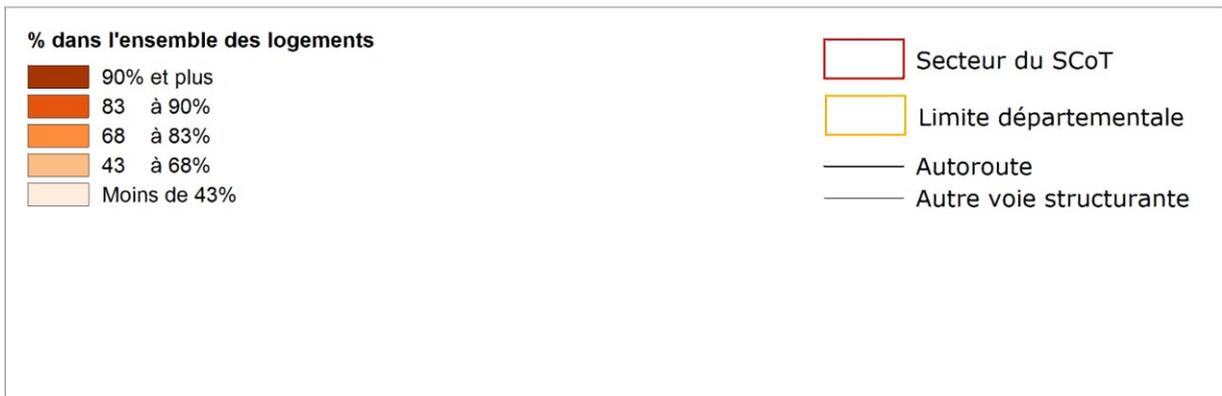
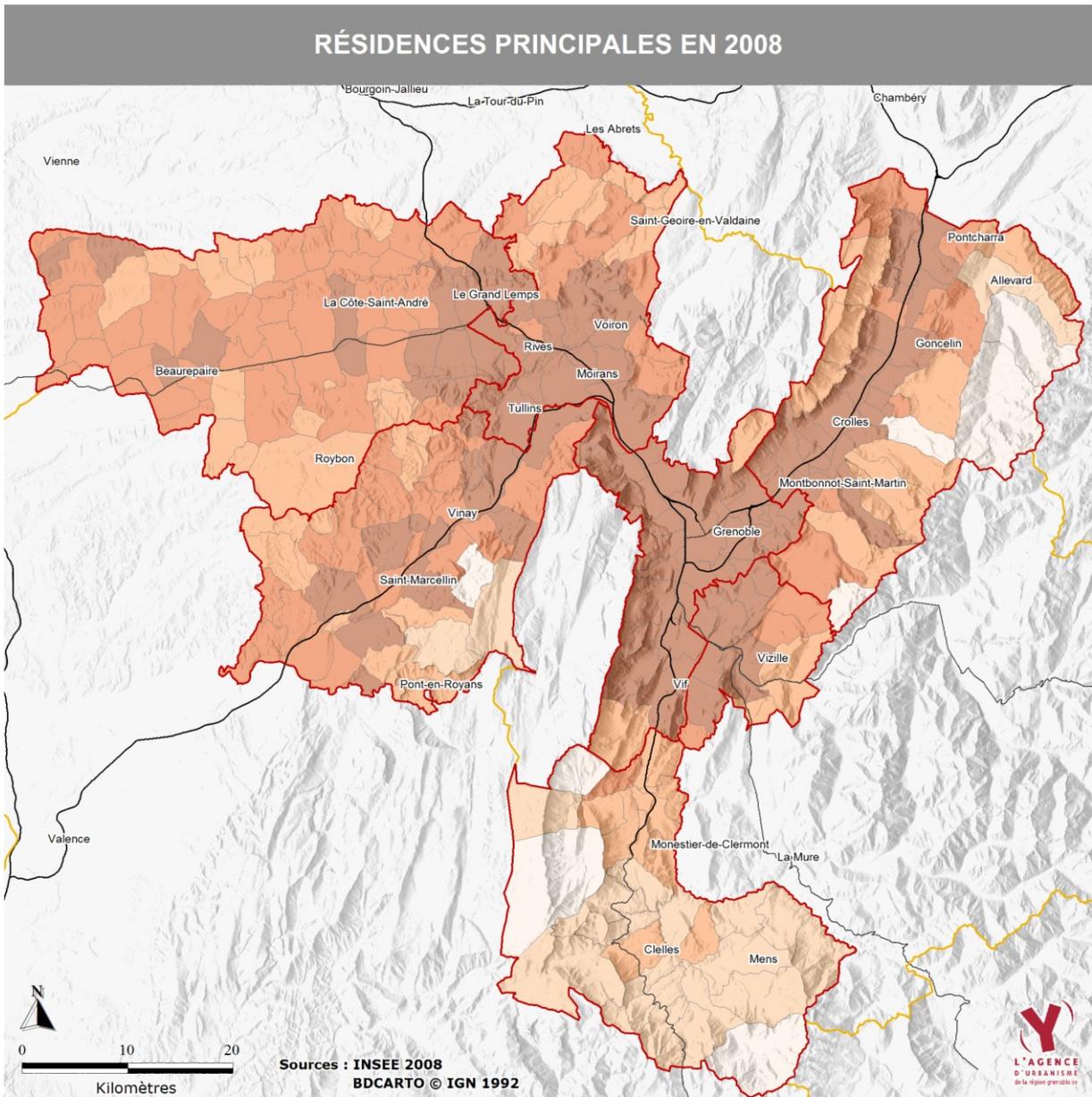
La pression de la demande fait que de plus en plus de logements sont utilisés comme résidences principales par les ménages : **pratiquement 9 logements sur 10 dans la région grenobloise sont utilisés comme résidences principales.**

Le nombre de résidences principales a progressé de 3 800 unités par an entre 1999 et 2008 soit un rythme de 1.3% par an, supérieur au rythme de progression du nombre total de logements (1,2% / an).

L'ensemble des secteurs de la région grenobloise voit leur part de résidences principales progresser sous l'effet conjugué de l'apport des constructions nouvelles, **de la réduction du nombre de logements vacants et de la transformation de l'occupation des résidences secondaires en titre principal.**

	Nombre de résidences principales 2008	Variation annuelle des résidences principales 1999-2008	Part des résidences principales en 2008	Part des résidences principales en 1999
Agglomération grenobloise	179 820	1 490	92,9%	92,2%
Grésivaudan	37 075	650	79,5%	78,7%
Voironnais	36 595	540	90,5%	89,8%
Bièvre Valloire	27 010	570	88,3%	86,4%
Sud Grésivaudan	17 310	310	87,3%	86,1%
Sud Grenoblois	12 630	160	90,5%	91,0%
Trièves	4 010	95	56,8%	50,5%
Région grenobloise	314 440	3 810	89,3%	88,6%

Source : INSEE, recensement de la population 2008



2.2. Malgré la crise économique actuelle, les marchés immobilier et foncier restent structurellement chers

L'attractivité de la région grenobloise, le dynamisme économique et la part importante d'emplois très qualifiés, le fait que le marché soit sous l'influence du pouvoir d'achat élevé de l'agglomération grenobloise et de l'agglomération lyonnaise, ont tendance à faire du territoire un marché plutôt cher par rapport à d'autres territoires français, même s'il existe de fortes différenciations internes.

Après la crise immobilière et économique de fin 2008, on retrouve aujourd'hui les niveaux de prix de 2006, soit pratiquement les plus élevés suite à la hausse continue de l'immobilier enregistrée depuis le début des années 2000. La cote du m² s'est appréciée, entre 2000 et 2007, de 90% en moyenne pour les maisons, et de 120 % pour les appartements dans l'ancien (marché de référence), selon les indices Insee Notaire. Ces évolutions relativisent ainsi la baisse récente des prix.

Comme dans l'ensemble de l'Isère, **le marché des maisons individuelles anciennes (plus de 5 ans) s'avère à la fois particulièrement dynamique et cher**. En 2009, un ménage a acheté en moyenne sa maison individuelle ancienne un peu plus de 245 500 € net vendeur. Les contraintes du site grenoblois (forte densité en logement collectif, foncier rare), la périurbanisation grenobloise et la périurbanisation lyonnaise contribuent à rendre la maison individuelle à la fois attractive mais chère, en particulier dans l'agglomération grenobloise et son pourtour.

Pour acquérir un appartement ancien (plus de 5 ans) dans la région grenobloise, un ménage a déboursé en moyenne en 2009, près de **143 000 € net vendeur pour un appartement de 66 m² soit près de 2 200€/m²**. Certes, le prix de l'achat d'un appartement dans l'ancien est plus bas qu'en 2007 (158 000€ pour 65 m²) mais nettement plus qu'au début des années 2000.

Sur le marché des **appartements neufs**, les prix sont en moyenne plus élevés que dans l'ancien, avec un prix moyen au m² de plus de 2 600 € en 2009, et qui peut atteindre 3 500 € à Grenoble.

Le marché du terrain à bâtir destiné à la maison individuelle a connu un fort tassement en 2009 en terme de nombre de transactions mais **les prix demeurent très élevés et ont continué à progresser** : 118€/m² en moyenne en 2009 contre 80€/m² en 2006.

Sur le plan **du marché locatif** enfin, l'agglomération grenobloise (au sens INSEE) demeure l'une des agglomérations de province les plus onéreuses de France – influence d'un immobilier cher et du marché étudiant – avec un loyer moyen des logements occupés de 9,6 €/m² en 2010 soit 8% de plus que la moyenne des agglomérations de province (source OLAP).

Le déséquilibre est avant tout structurel entre une demande majoritairement insatisfaite et une offre de logements abordables chroniquement déficitaire.

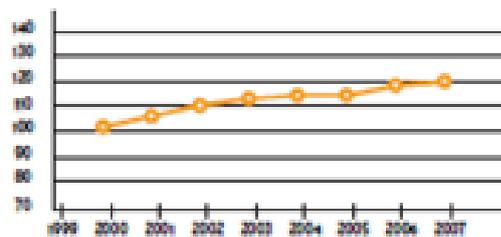
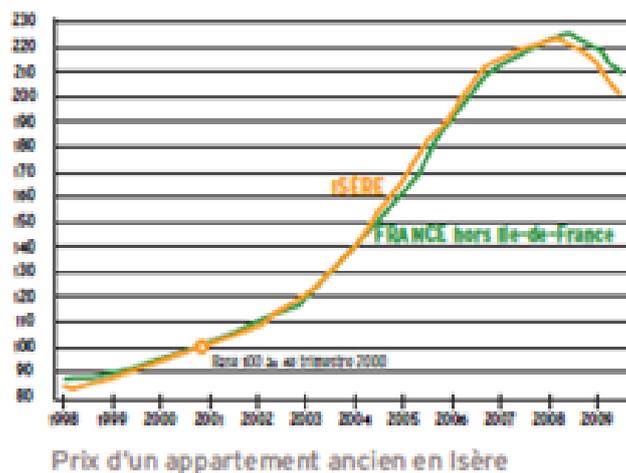
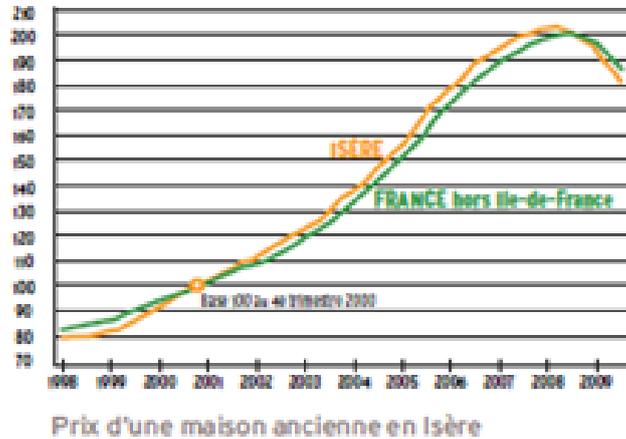
2.3 Une hausse de l'immobilier déconnectée de l'évolution des revenus

Si la demande en logements demeure durablement forte, se pose la question de la solvabilité des ménages. En effet, on observe depuis 1998, **un décalage croissant entre l'évolution du revenu moyen des ménages (+ 17%) et celle des prix des logements (entre + 90 % et + 120 %)**. Nous savons également que la majorité des particuliers qui achètent un bien immobilier notamment dans l'agglomération, le font le plus souvent en vendant un logement dont ils étaient déjà propriétaires. Et les rares primo-accédants qui achètent, puisent dans l'épargne salariale et surtout jouent à fond la carte de la solidarité familiale. En d'autres termes, **l'inadéquation entre les prix de l'immobilier et les niveaux de revenus des ménages locaux constitue sans doute le principal risque de déséquilibre**. La

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

remontée des taux d'intérêt et la persistance de la crise économique et financière devraient mettre à nouveau à mal la capacité d'investissement des ménages.

Entre 2000 et 2007, le coût d'un appartement ancien a augmenté de 120% alors que le revenu des ménages a progressé de seulement 17%, comme le montre les graphiques ci-dessous.



SOURCE : INSEE, BDT DE RÉGULATION - 6 JUIN 2008, 112.

**Isère / Evolution
entre 2000 et 2007 :**

- Prix moyen d'une maison = + 90 %
- Prix moyen d'un appartement = + 120 %
- Revenu des ménages imposables = + 17 %

2.4 Un parc locatif social très sollicité

Afin d'apprécier le niveau de la demande en logement social, le profil des demandeurs, nous nous baserons sur les résultats de l'exploitation des données de Etoil.org, outil départemental de suivi de la demande en logement. Cet outil permet à chaque territoire et intercommunalité de connaître plus finement la nature des demandes en logement social.

2.4.1. Près de 26 000 demandes de logement social en Isère

Sur l'ensemble du territoire de l'Isère, on compte 25 900 demandes actives de logement social en Isère en janvier 2011, sensiblement autant qu'un an auparavant. **La demande de logement se renouvelle constamment, avec environ 1200 nouvelles demandes par mois, et en même temps le stock de demandes actives s'accumule sous l'effet des délais de réponse.**

Près d'une demande sur deux a plus d'un an d'ancienneté, 19% ont plus de deux ans (5000 demandes).

2.4.2. Des demandeurs aux ressources faibles, mais dans des situations très diverses

Près d'un demandeur sur deux a des revenus issus du travail, mais souvent avec une activité peu rémunératrice ou précaire. 15% des demandeurs d'accès sont demandeurs d'emploi, 15% connaissent une situation professionnelle précaire, 21% dépendent de minima sociaux. 10% sont retraités.

En moyenne, les ressources des demandeurs sont faibles, en particulier celle des demandeurs d'accès, et **60% (15 000 ménages) disposent de ressources inférieures ou égales au plafond d'accès en logement PLAI.**

A part cette faiblesse des ressources, c'est la diversité qui est de mise parmi les profils des ménages demandeurs et les situations qui déclenchent la demande de logement social :

- Jeunes en décohabitation (15% des demandeurs ont entre 18 et 25 ans, 15% sont hébergés chez les parents), en insertion professionnelle, qui se mettent en couple
- Familles en évolution (agrandissement ou au contraire, séparation, départ des enfants)
- Ménages en situation de précarité économique ou de précarité logement (risque d'expulsion) et confrontés à un marché trop cher...
- Salariés en mobilité, modestes ou précaires
- Personnes âgées en recherche d'un logement plus adapté, d'un rapprochement familial, etc.

2.4.3. Une pression de la demande inégale et différente selon les secteurs

L'analyse de la demande en logement social permet de distinguer la nature de cette demande en fonction des caractéristiques de la population et de l'offre en logement des secteurs de la région grenobloise :

1. La demande générée par la précarité des ménages : le secteur du **Sud Grésivaudan**, illustre ce profil avec trois demandeurs sur quatre qui ont des ressources inférieures au plafond PLAI, en lien avec la forte proportion de retraités aux faibles ressources et de bénéficiaires de minima sociaux.

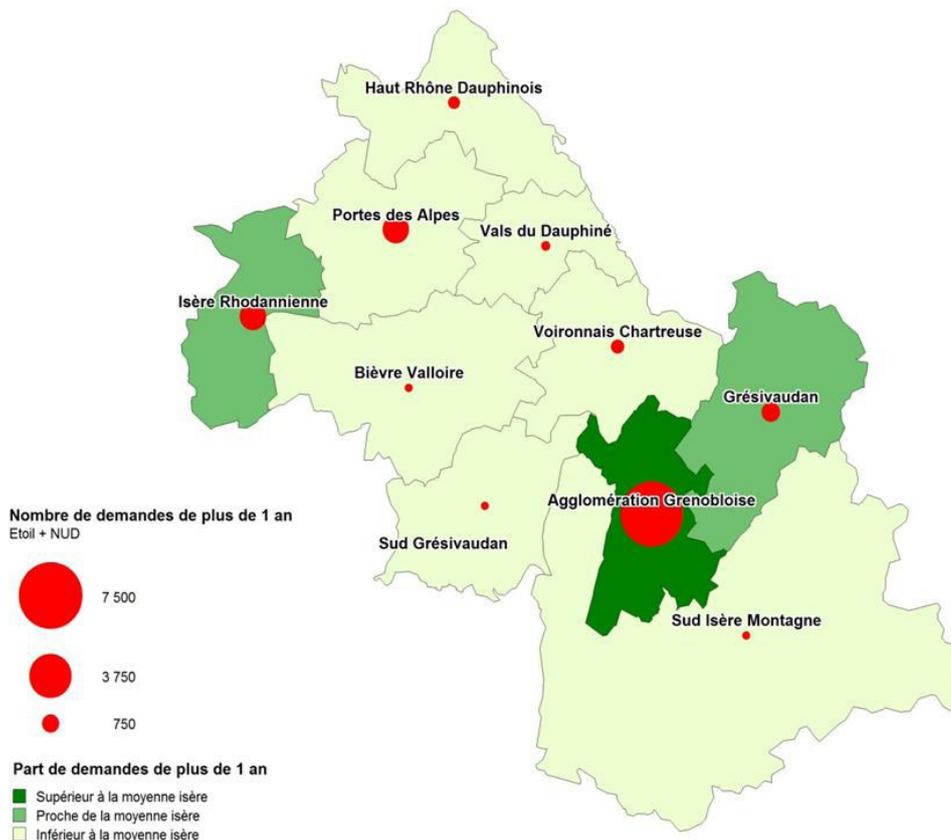
2. La demande générée par un marché immobilier cher et une offre locative (privée et publique) restreinte : c'est le cas du **Grésivaudan**. Dans ce secteur, les délais d'attente sont aussi supérieurs à la moyenne. Par ailleurs, les demandeurs sont à 61% salariés et ont des ressources supérieures à la moyenne (47% ont des ressources inférieures au plafond PLUS contre 60% en moyenne). Du fait d'un

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

marché privé cher et d'un segment locatif privé limité, les jeunes ménages et les salariés accueillis dans le cadre du développement économique se tournent vers un parc social limité.

3. La demande générée par le cumul des deux phénomènes (précarité des ménages et marché cher) : **c'est le cas de l'agglomération grenobloise.** Ce secteur concentre plus de la moitié des demandeurs isérois et les délais d'attente y sont élevés, avec notamment près d'un demandeur sur trois qui attend depuis plus de deux ans. C'est aussi de ce fait le territoire qui concentre 90% des 980 recours que les ménages déposent pour obtenir un logement au titre du Dalo (droit au logement opposable) en Isère en 2010. Cette situation de tension est le résultat d'un cumul de phénomènes : la cherté du marché privé face à l'accueil de nombreux ménages modestes dans le cœur d'agglomération ; le poids de la demande de mutation qui s'accumule dans les communes centrales mais aussi un déficit d'offre dans les communes attractives de seconde couronne. L'agglomération grenobloise accueille aussi de nombreuses structures d'hébergement temporaire qui génèrent une demande d'accès au logement social.

Carte de la pression de la demande de logement social en 2010, deux secteurs particulièrement tendus, l'Agglomération grenobloise et le Grésivaudan.



Source : Etoil.org, 2010

2.4.4. Une offre en logements locatifs sociaux qui ne progresse pas aussi vite que les résidences principales

Les résultats du recensement de la population de 2008 montrent une baisse de la part du marché locatif (privé et HLM) passant de 41% en 1999 à 39.5% en 2008 dans la région grenobloise. Ce qui signifie que l'effort de production de logement a plus souvent été orienté vers l'accession à la propriété que le marché locatif, dégradant ainsi la part de logements locatifs (privé et HLM) dans le parc global de résidences principales.

On observe à travers les résultats du recensement de 2008 un accroissement du nombre de logements locatifs dits « logements HLM loués vides » de près de 2530 unités depuis 1999 pour atteindre près de 46 600 logements locatifs HLM. Pour autant, comme le marché locatif global, **la part de logement locatifs HLM qui représentait en 1999, 14.3% des résidences principales, est tombée à 13.5% en 2008.**

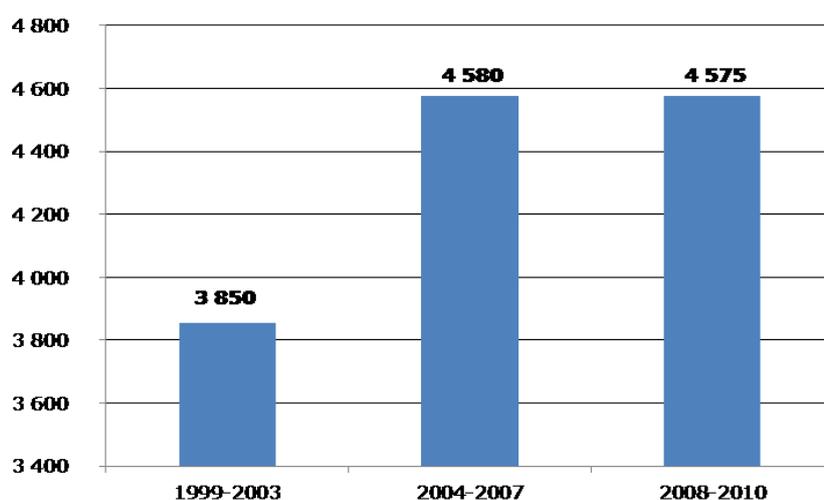
Selon le décompte établi par la DDT de l'Isère dans le cadre du suivi de la loi SRU, **la région grenobloise compte au 01.01.2010 environ 55 530 logements sociaux.** Sont compris dans ce décompte, les logements locatifs appartenant aux organismes d'habitation à loyer modéré, les autres logements conventionnés dont l'accès est soumis à des conditions de ressources, les logements ou les lits des logements-foyers de personnes âgées, de personnes handicapées, de jeunes travailleurs, de travailleurs migrants et des logements-foyers dénommés résidences sociales, conventionnés ainsi que les places des centres d'hébergement et de réinsertion sociale.

2.5 Quelques évolutions récentes : points de ruptures ou sursauts conjoncturels ?

2.5.1. Une forte progression de la construction de logements depuis le milieu des années 2000

La production de logements neufs dans la région grenobloise a fortement progressé à partir du milieu des années 2000 passant progressivement de plus de 3800 logements commencés en moyenne par an à près de 4600.

Progression des mises en chantiers depuis le début des années 2000



Source : SITADEL 2010, DREAL – logements commencés (à la date de prise en compte)

2.5.2. Un marché locatif en détente qui se répercute sur le logement locatif social

Depuis deux ans, on note un **tassement dans la hausse des loyers dans le parc privé** de l'agglomération grenobloise (source : enquête nationale OLAP 2010) et même une **baisse des loyers lors des relocations en 2010**.

Parallèlement, les bailleurs sociaux isérois constatent une **reprise de la mobilité et un retour de la vacance dans leur parc**, suite aux années 2000-2008 où la tension du marché bloquait la mobilité. Le taux de mobilité enregistré dans le parc social isérois remonte à des niveaux proches de celui des années 90 (12-13% de rotation en Isère, 6-7% dans la Métro). L'étude conduite par Absise indique que la vacance est principalement constatée dans deux types de configurations :

- **une vacance urbaine** dans les quartiers bénéficiant d'un déficit d'image, notamment dans les quartiers en ZUS ou en politique de la ville de l'agglomération grenobloise et du voironnais. Les opérations de rénovation urbaine, qui revalorisent une partie du parc de ces quartiers ou proposent des logements neufs, peuvent conduire à rendre moins attractifs les logements anciens demeurés inchangés.
- **une vacance rurale**, dans des groupes anciens et collectifs qui souffrent de la comparaison avec des groupes neufs ou du parc en maison individuelle, et d'une localisation éloignée des services et des emplois.

Le contexte d'une relative détente sur le locatif privé peut aussi contribuer à expliquer celle enregistrée sur le parc locatif social, les locataires les plus solvables retrouvant davantage de marge de manœuvre pour quitter le parc locatif social.

3. Un parc de logements qui présente des enjeux importants de requalification et d'amélioration

3.1 Un habitat rural de maisons individuelles datant d'avant 1949 et des logements collectifs de 1949-75 au cœur de l'agglomération et des pôles urbains principaux

Avec près de 67 600 logements datant d'avant 1949 et 110 800 logements datant de 1949-1975, c'est-à-dire d'avant les premières réglementations thermiques, soit plus de 58 % des résidences principales, le parc de logements de la région grenobloise présente des potentialités importantes de requalification et d'amélioration.

Les secteurs les plus ruraux de la région grenobloise présentent une part importante d'habitat datant de 1949 : 43% dans le secteur du Trièves, 39% en Bièvre-Valloire, un tiers dans le secteur du Sud-Grésivaudan.

Cet habitat essentiellement composé de maisons individuelles isolées et accolées constituent le tissu bâti traditionnel des cœurs de villages, de bourgs et les hameaux. Cet habitat présente des atouts pour les villages et bourgs car il est souvent situé dans les cœurs de vie des communes et présente parfois des qualités patrimoniales (construction traditionnelle en pisé par exemple). Cet habitat n'est souvent pas adapté au vieillissement sur place de ses habitants, aux normes actuelles de confort (chauffage, salle de bains) et d'isolation thermique. Ces secteurs présentent d'ailleurs un taux de logements sans confort plus élevé que la moyenne de la région grenobloise.

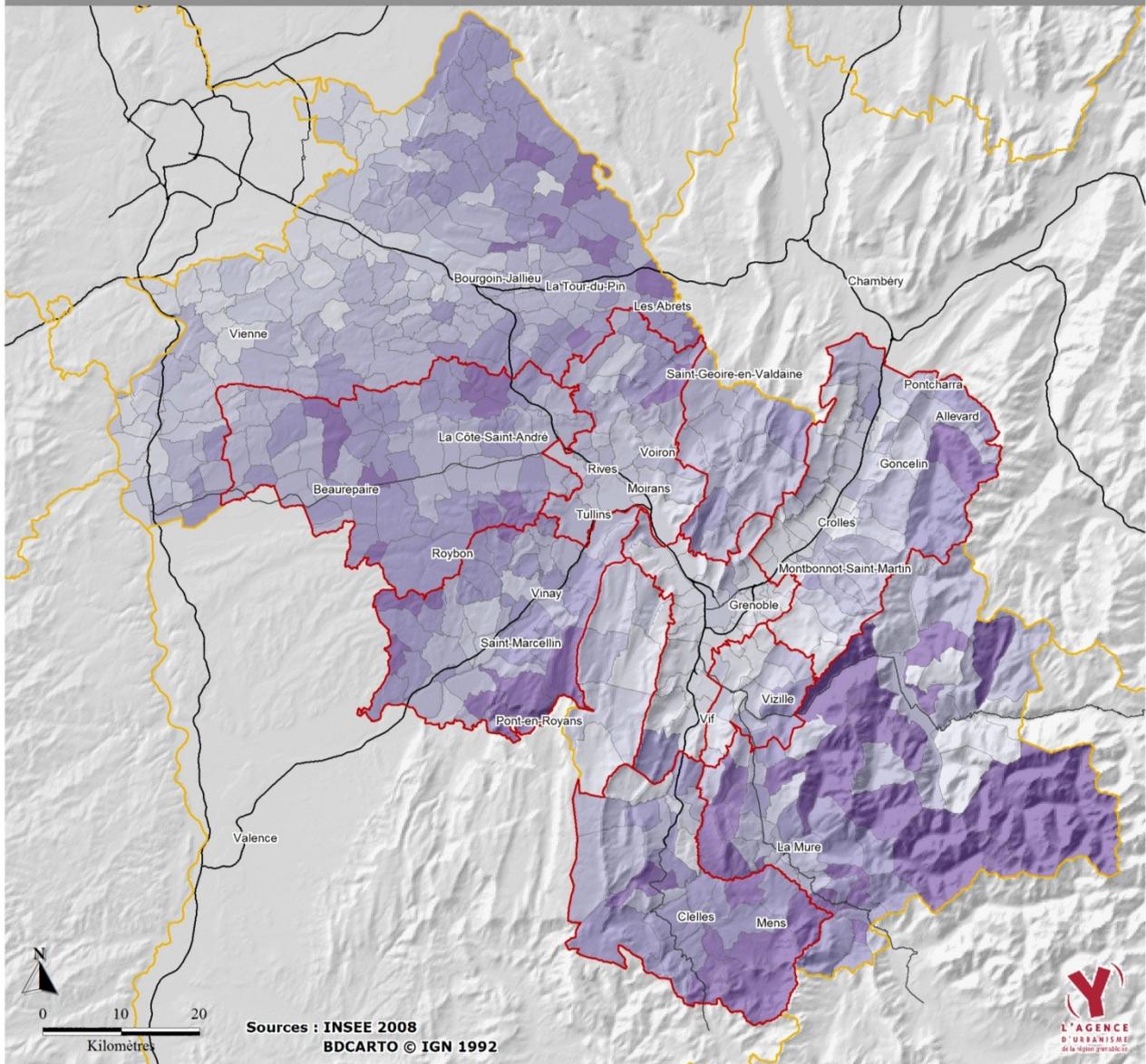
Si la requalification et l'amélioration de cet habitat se heurtent parfois aux contraintes d'urbanisme, les actions menées par les collectivités trouvent également une limite au regard des revenus modestes des ménages qui y habitent.

Répartition du parc ancien entre les secteurs

	Logements datant d'avant 1949		Logement datant d'entre 1949-1974	
	INSEE RP 2008 Exploitation principale	Part de ces logements dans le parc global	INSEE RP 2008 Exploitation principale	Part de ces logements dans le parc global
Agglomération grenobloise	29 860	17%	83 510	47%
Grésivaudan	7 880	22%	7 370	21%
Voironnais	9 500	27%	9 160	26%
Bièvre Valloire	9 950	39%	4 050	16%
Sud Grésivaudan	5 510	34%	3 130	19%
Sud-Grenoblois	3 220	26%	3 045	25%
Trièves	1 650	43%	550	14%
Région grenobloise	67 580	22%	110 820	36%

Source : INSEE, recensement de la population 2008

RÉSIDENCES PRINCIPALES ACHEVÉES AVANT 1949



Sources : INSEE 2008
BDCARTO © IGN 1992

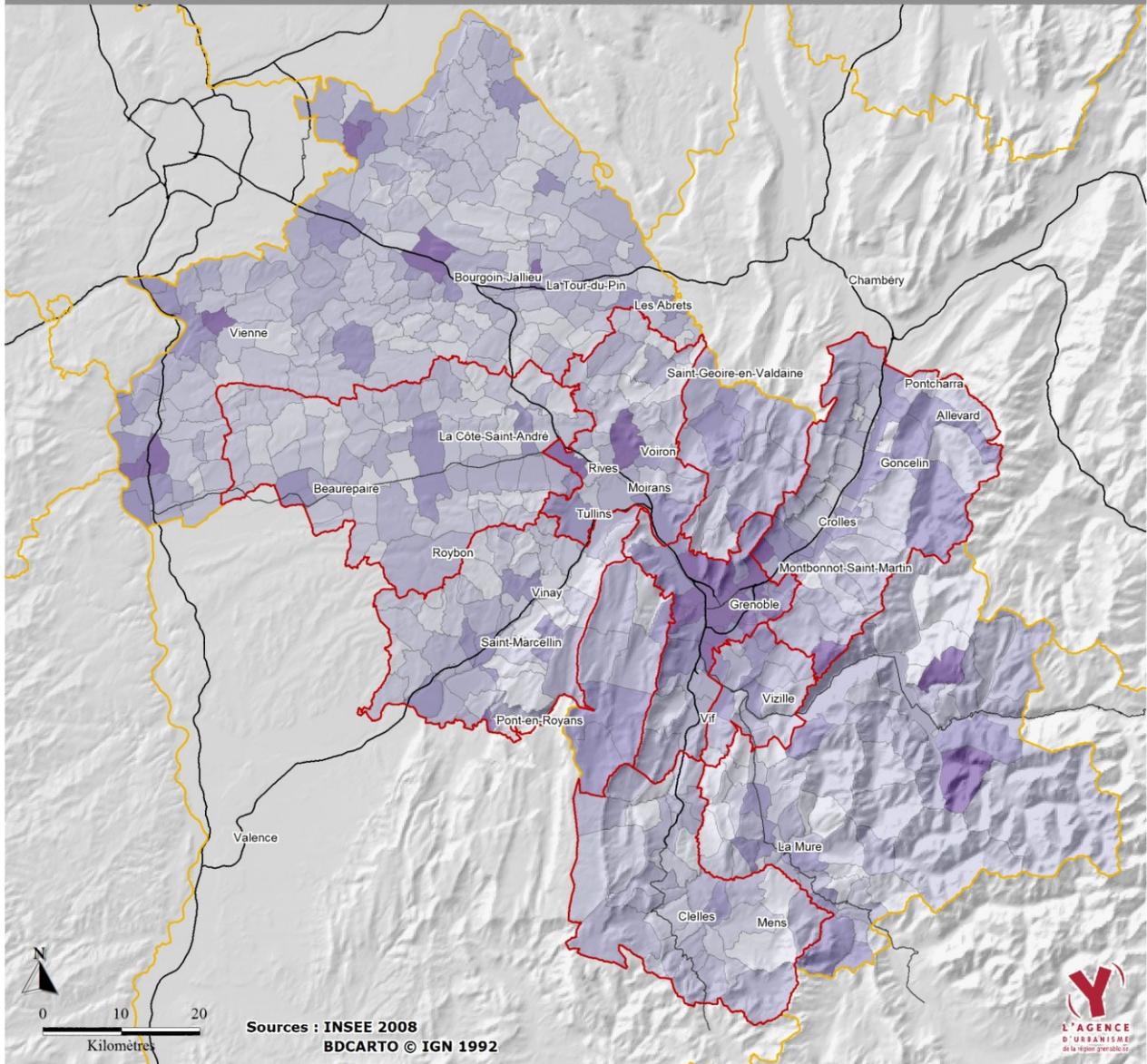


% dans l'ensemble des R.P.

- 55% et plus
- 41 à 55%
- 30 à 41%
- 23 à 30%
- Moins de 23%

- Secteur du SCOT
- Limite départementale
- Autoroute
- Autre voie structurante

RÉSIDENCES PRINCIPALES ACHEVÉES DE 1949 À 1974



% dans l'ensemble des R.P.

- 37% et plus
- 22 à 37%
- 14 à 22%
- 8 à 14%
- Moins de 8%

- Secteur du SCOT
- Limite départementale
- Autoroute
- Autre voie structurante

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

Les secteurs plus urbanisés comme l'agglomération grenobloise et quelques communes du Pays Voironnais sont davantage concernés par des enjeux d'amélioration thermique des logements collectifs des années 50/70 et des enjeux de rénovation urbaine des quartiers présentant à la fois des dysfonctionnements en termes de qualité d'habitat et de cadre de vie, et cumulant des problématiques sociales, environnementales et urbaines.

Avec un taux de logements vacants de près de 6% en 2008, un taux de logements sans confort de près de 5% et un taux de logement potentiellement indignes de plus de 2%, la région grenobloise ne présente pas de graves dysfonctionnements dans son marché de logement existant.

Pour autant certains secteurs présentent des taux supérieurs à la moyenne de la région grenobloise, en termes de :

- vacance : Sud Grésivaudan (7%)
- confort des logements : Voironnais, Bièvre Valloire, Sud Grésivaudan, Sud Grenoblois, Trièves
- « dignité » des logements : Voironnais, Bièvre Valloire, Sud Grésivaudan, Trièves

En combinant à la fois les critères d'âge du parc de logement, de vacance, de taux de logements sans confort et de taux de logements potentiellement indignes, on observe une surreprésentation récurrente de ces indicateurs par rapport aux moyennes de la région grenobloise dans les secteurs du Sud-Grésivaudan et de Bièvre-Valloire :

Répartition des logements vacants

	Nombre de logements vacants	Taux de logements vacants (%)	Nombre de logements sans confort	Taux de logements sans confort (%)	Nombre de logements privés potentiellement indignes	Taux de PPPI (%)
	INSEE RP 2008 Exploitation principale	INSEE RP 2008 Exploitation principale	MEDDTL FILOCOM 2007	MEDDTL FILOCOM 2007	ANAH 2007	ANAH 2007 INSEE RP 2008 Exploitation principale
Agglomération grenobloise	10 980	6%	6 210	3%	3510	2%
Grésivaudan	2 080	5%	1 770	4%	590	1%
Voironnais	2 300	6%	2 685	7%	1200	3%
Bièvre Valloire	1 940	6%	2 670	9%	1320	4%
Sud Grésivaudan	1 440	7%	1 630	9%	830	4%
Sud-Grenoblois	820	6%	690	6%	330	2%
Trièves	380	5%	480	7%	220	3%
Région grenobloise	19 970	6%	16 135	5%	8000	2%

Source : INSEE, recensement de la population 2008, Filocom 2007, ANAH 2007

3.2 Des actions en faveur de l'amélioration du bâti existant

L'amélioration et la requalification du bâti existant sont des enjeux pris en compte et travaillés par l'ensemble des secteurs depuis de nombreuses années. En fonction des besoins et problématiques de chaque secteur, divers dispositifs locaux ont été déployés et le sont encore à l'heure actuelle :

- opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) : tous les secteurs ont menés une ou plusieurs OPAH sur leur territoire permettant notamment d'améliorer le bâti et l'état général des cœurs de villes, de bourgs et de villages
- programme d'intérêt général (PIG) de cohésion sociale : Voironnais
- opérations de résorption de l'habitat insalubre (ORHI) : agglomération grenobloise
- campagne d'isolation OPATB : agglomération grenobloise, Voironnais

- la mise en place d'une MOUS insalubrité au niveau du département vient compléter le dispositif existant

3.3 Le réinvestissement du parc existant : un enjeu fort pour demain

L'amélioration et la requalification du parc de logement existant revêt plusieurs enjeux sociaux, environnementaux et urbains :

- l'adaptation des logements aux problématiques de vieillissement et de handicap ;
- la lutte contre la précarité énergétique des ménages ;
- la lutte contre les gaz à effets de serre (GES) ;
- la lutte contre la vacance ;
- la lutte contre l'habitat indigne et dégradé ;
- la lutte contre la déqualification urbaine des quartiers et l'amélioration du cadre de vie ;
- la lutte contre l'étalement urbain.

4. Un développement résidentiel qui se diffuse sur l'ensemble de la région grenobloise et qui s'étale

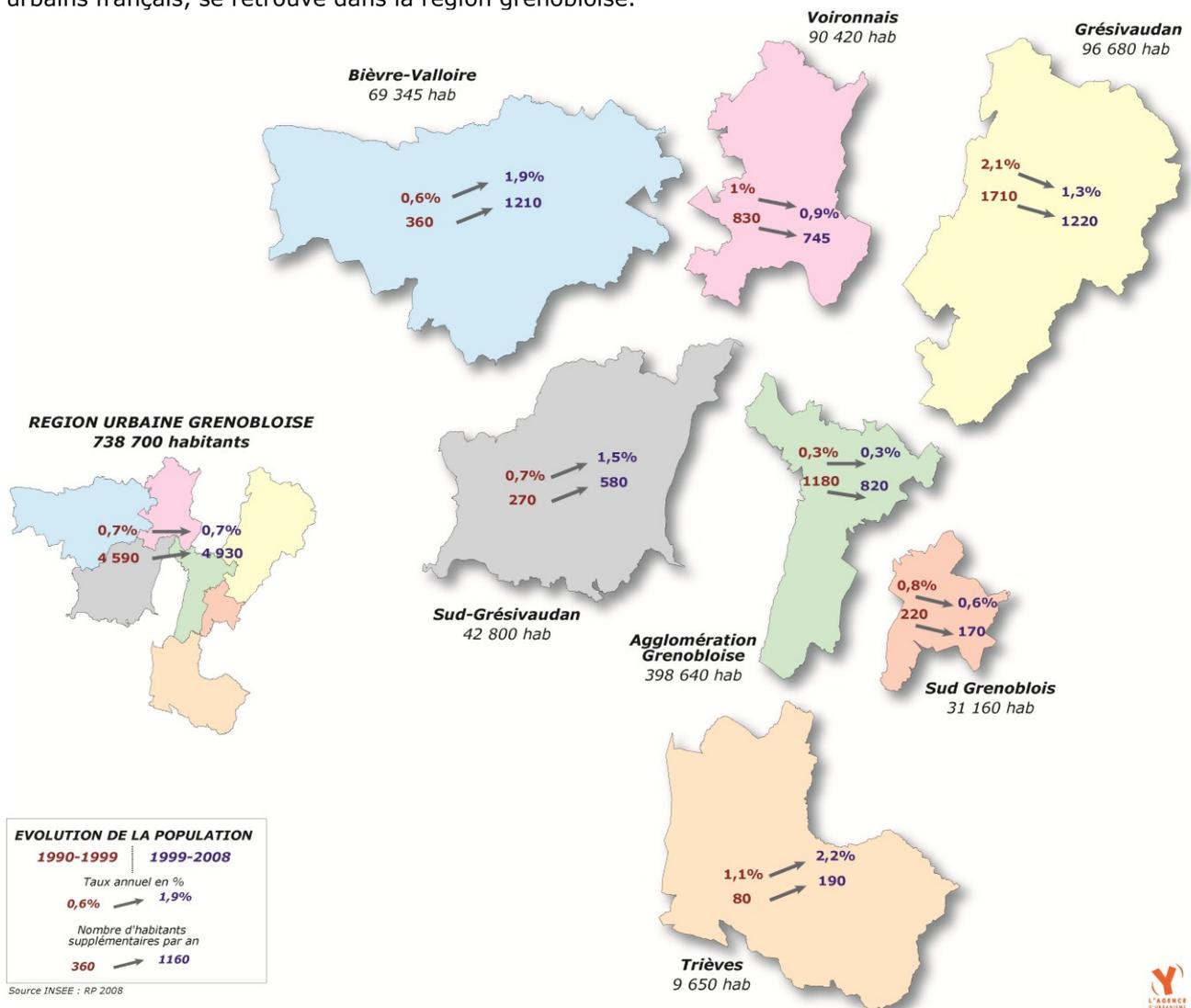
4.1. Un développement résidentiel de plus en plus éloigné du centre des agglomérations

4.1.1. Une forte attractivité des territoires ruraux et péri-urbains, ...

Depuis plus de trente ans, dans la région grenobloise comme dans l'ensemble de la France, les couronnes périurbaines sont les plus dynamiques.

Au début des années 70, l'extension spatiale des villes se fait surtout dans leur périphérie proche et la croissance démographique des communes de banlieue est particulièrement élevée. A la fin des années 70 et au début des années 80 on assiste à un fort développement des couronnes périurbaines les plus proches. Puis, la périurbanisation touche des espaces de plus en plus lointains. Au début des années 2000, ce sont les espaces multi polarisés, sous l'influence de plusieurs agglomérations, qui enregistrent les plus forts taux d'évolution démographique. Les pôles urbains ont enrayé leur décroissance mais ils progressent toujours nettement moins vite que les autres types de territoire.

Ce schéma général de l'évolution de la population ci-dessous, observé dans la plupart des espaces urbains français, se retrouve dans la région grenobloise.



Le mouvement de périurbanisation qui s'engage dans les années 70 a d'abord profité au Voironnais, au Grésivaudan et au Sud-Grenoblois. Sur la période récente, ce sont les secteurs les plus éloignés de l'agglomération grenobloise (Bièvre-Valloire, Sud-Grésivaudan et Trièves) qui progressent le plus.

Ainsi, le desserrement urbain se poursuit avec une croissance de la population toujours faible dans l'agglomération (+0.2% par an) et une forte augmentation de la croissance démographique dans les secteurs les plus éloignés (Bièvre Valloire : +1.9% par an ; Sud Grésivaudan : 1,5% par an ; Grésivaudan : 1,3% par an, Trièves : 2,2% par an).

4.1.2. ... alimentée en partie par les migrations internes à la région grenobloise

La région grenobloise connaît une **forte mobilité interne** qui témoigne d'une poursuite du desserrement de Grenoble et de son agglomération qui entretiennent avec les secteurs voisins des échanges toujours fortement déficitaires puisque chaque année 1700 ménages quittent l'agglomération pour s'installer en périurbain quand ils ne sont que 1100 à faire le chemin en sens inverse.

Ces mouvements migratoires de grande ampleur contribuent à alimenter, une mobilité résidentielle qui reste forte dans une tendance générale à la baisse. En 2008, 15% des ménages de la région grenobloise occupaient leur logement depuis moins de deux ans (contre 13% pour l'ensemble de la France) ce qui représente près de 23 000 emménagements par an dans la région urbaine et autant de ménages venus se confronter au marché et qui sont parvenus à trouver une offre adaptée à leurs souhaits et à leurs capacités financières aussi bien en termes de produit, que de localisation, de financement ou de prix.

Le parc existant joue un rôle toujours plus déterminant dans l'activité du marché puisque c'est là que se réalisent plus de 80% des mouvements alors que le neuf représente seulement 17% du marché malgré la hausse de la construction observée sur cette période.

Cette forte mobilité résidentielle est naturellement à l'origine d'un important mouvement de redistribution des ménages à travers le fonctionnement du marché du logement qui pèse fortement sur l'évolution démographique et sociale des territoires.

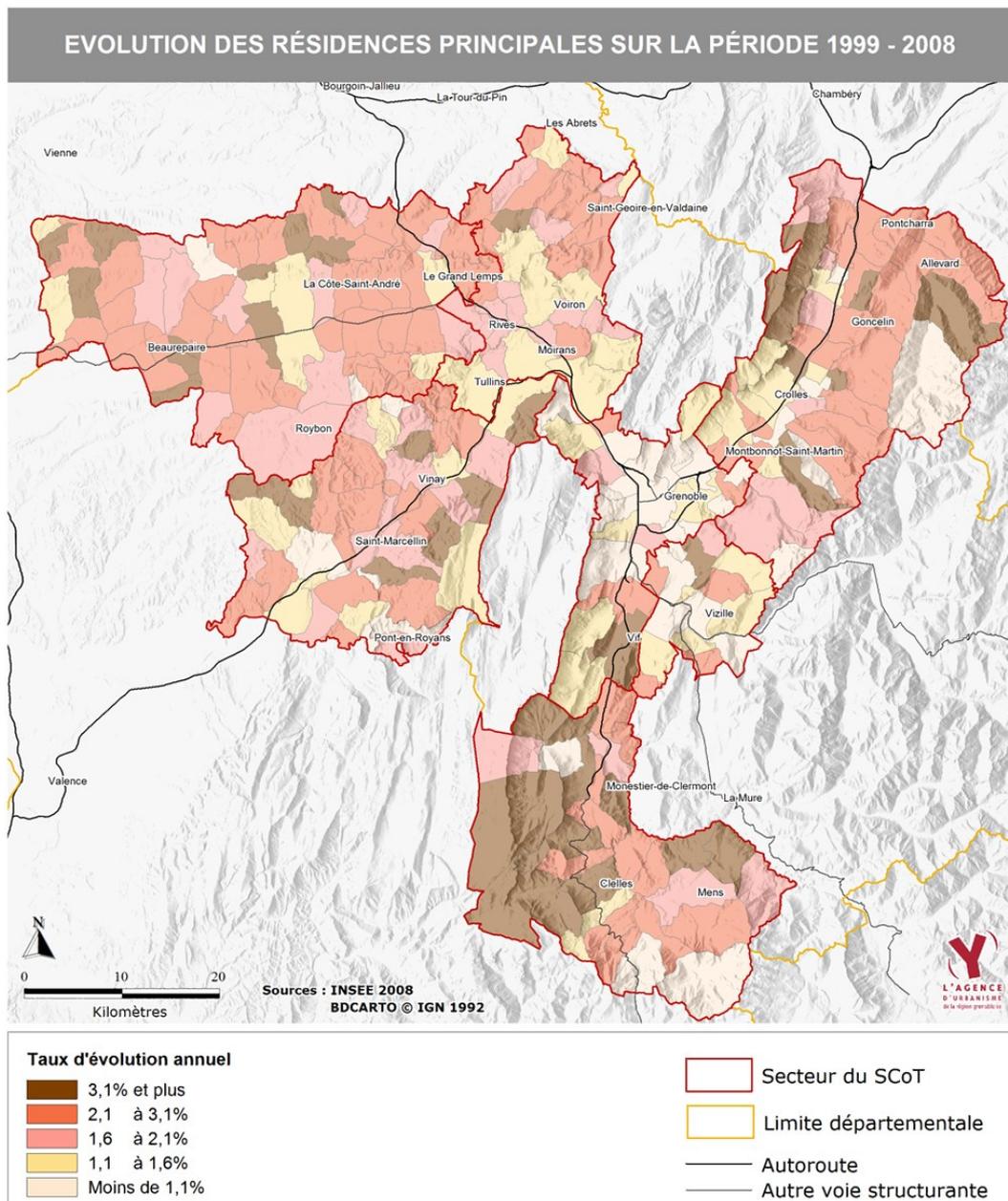
4.1.3. Un développement de l'habitat qui se diffuse sur l'ensemble de la région grenobloise,

Le développement récent du parc de logements utilisé comme résidence principale s'inscrit toujours dans les phénomènes de périurbanisation observés ces dernières décennies avec 38% de l'accroissement du parc de résidences principales qui s'opère dans l'agglomération grenobloise alors que ce secteur représente 57% du parc de résidences principales de la région grenobloise. Les secteurs périurbains et ruraux, notamment de Bièvre Valloire, Sud Grésivaudan et Trièves observent des croissances annuelles de résidences principales nettement plus élevées que la moyenne de la région grenobloise (5.5 résidences principales supplémentaires par an par 1000 habitants). Ainsi, le développement résidentiel, c'est-à-dire la croissance du nombre de logements et plus particulièrement de résidences principales de la région grenobloise se répartit de façon déséquilibrée au regard du poids de chaque secteur dans le territoire.

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

	Nombre d'habitants 2008	Poids du secteur dans la région grenobloise en 2008	Variation annuelle de la population 1999-2008	Répartition de la croissance de la population de la RUG 1999-2008	Nombre de résidences principales 2008	Poids du secteur dans la région grenobloise en 2008	Variation annuelle des résidences principales 1999-2008	Répartition croissance du parc de résidences principales 2008	Croissance annuelle des résidences principales entre 1999-2008/1000 habitants	Ratio gain de population / gain de résidences principales
Agglomération grenobloise	398 640	54%	820	17%	179 820	57%	1 490	39%	3,8	0,5
Grésivaudan	96 680	13%	1 220	25%	37 075	12%	650	17%	7,6	1,9
Voironnais	90 420	12%	745	15%	36 595	12%	540	14%	6,4	1,4
Bièvre Valloire	69 345	9%	1 210	25%	27 010	9%	570	15%	9,7	2,1
Sud Grésivaudan	42 800	6%	580	12%	17 310	6%	310	8%	8,3	1,9
Sud Grenoblois	31 160	4%	170	3%	12 630	4%	160	4%	5,3	1,1
Trièves	9 650	1%	190	4%	4 010	1%	95	3%	12,0	2,0
Région grenobloise	738 690		4 930		314 440		3 810		5,5	1,3

Source : INSEE, recensement de la population 2008



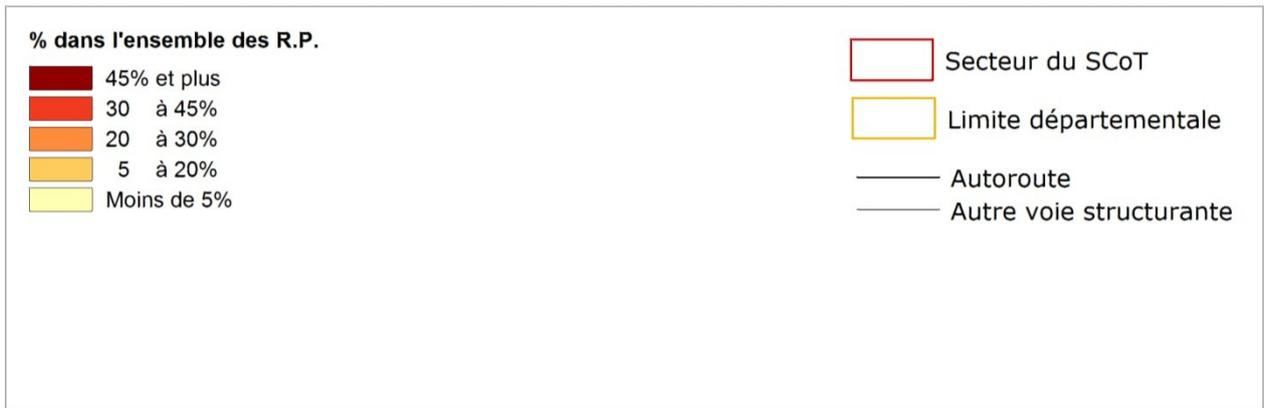
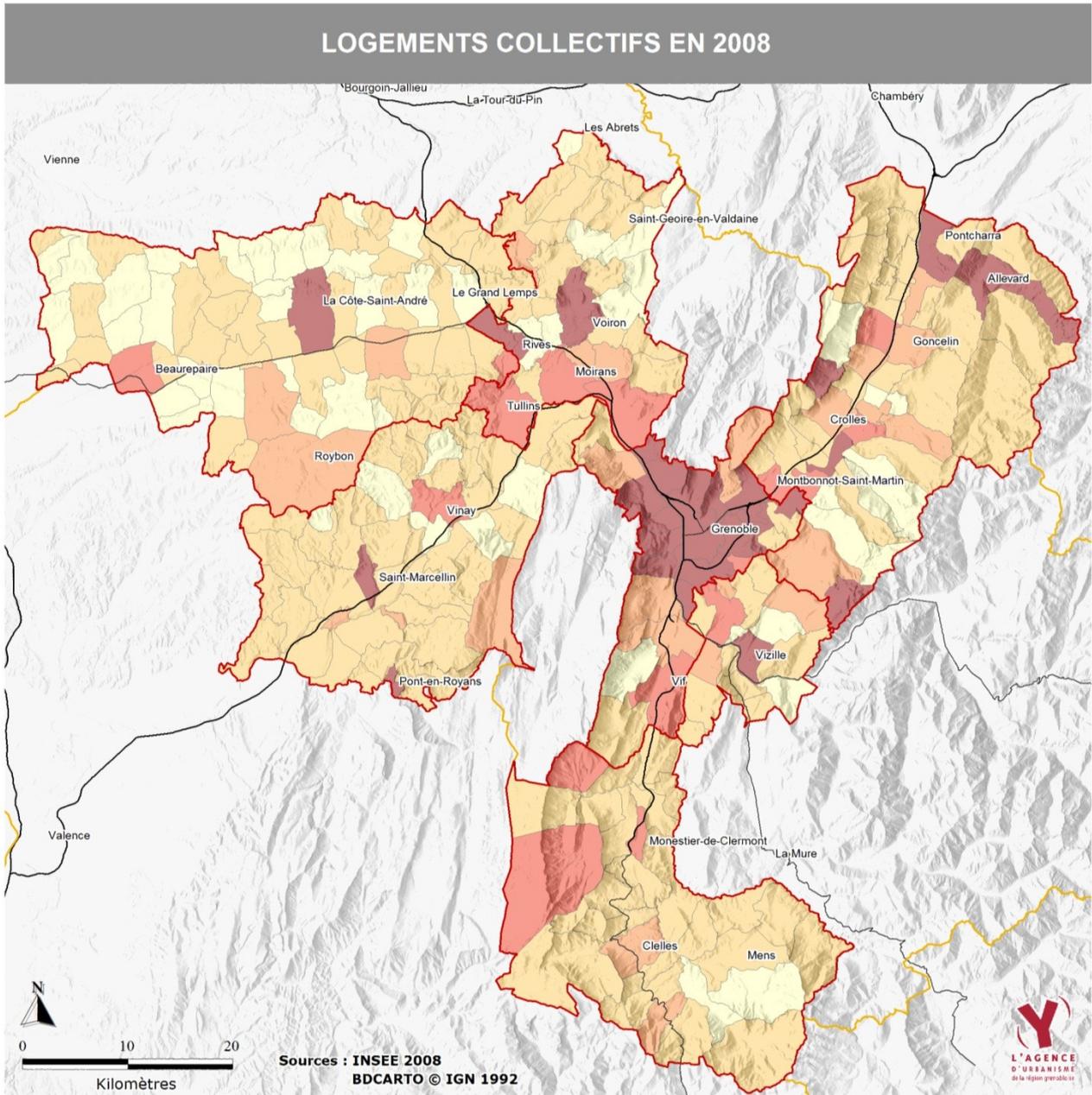
4.2 Une offre de logements de plus en plus contrastée entre les secteurs de la région grenobloise

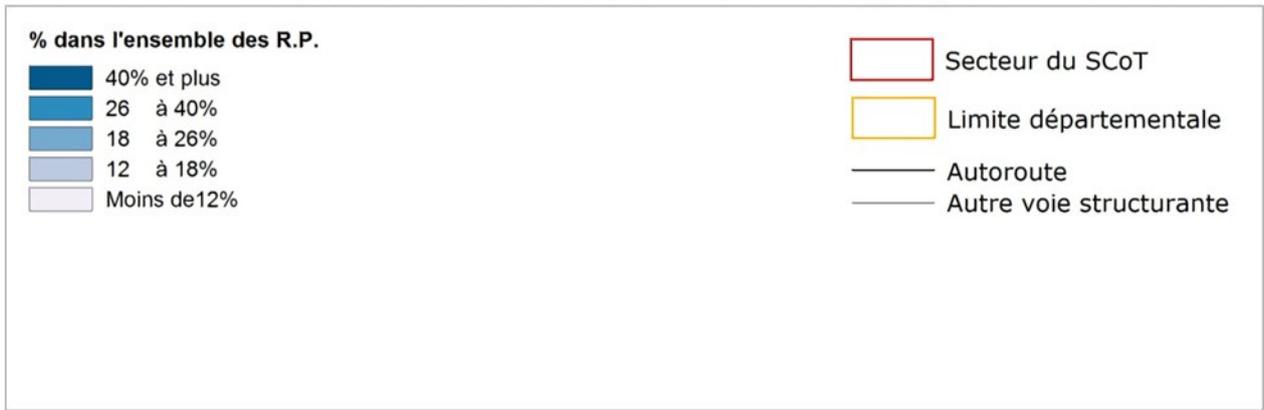
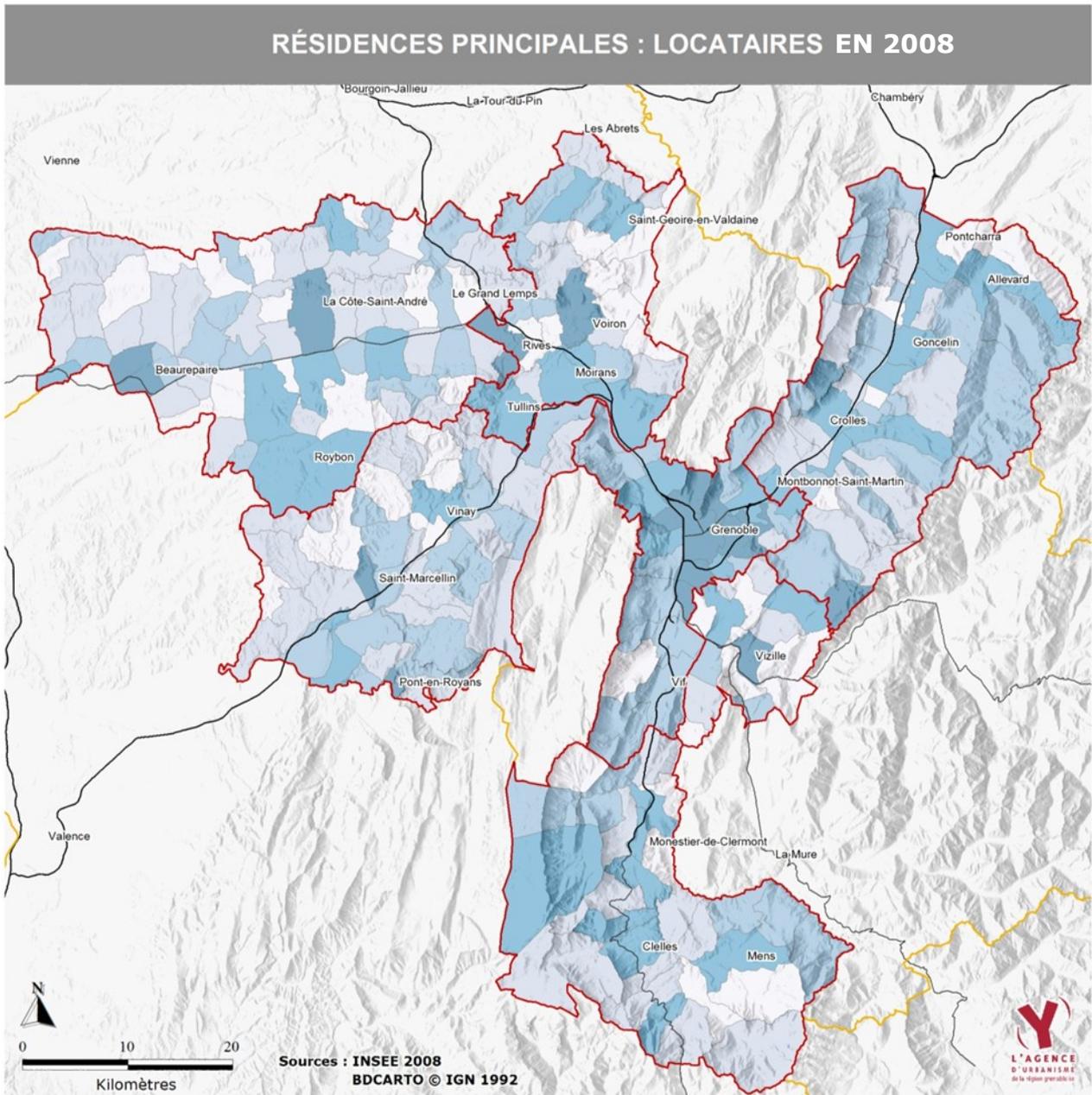
Les évolutions constatées dans le parc de logements de la région grenobloise se révèlent conformes aux tendances nationales : la part des maisons individuelles continue de s'accroître sous l'effet de la construction neuve, les logements sont de plus en plus spacieux, le confort ne cesse de s'améliorer (même s'il reste encore 3% des logements qui n'ont pas de salle de bains et 10% qui n'ont pas de chauffage central ou électrique) et le statut de propriétaire continue de gagner du terrain avec un taux de propriétaires qui atteint 58% en 2008 et rejoint le niveau national.

4.2.1. Le parc de logements collectifs des années 50/75 dans le cœur de l'agglomération et les maisons individuelles en accession à la propriété dans la proche périphérie et les secteurs périurbains et ruraux.

Le parc immobilier est de plus en plus contrasté entre centre, proche périphérie et territoires périurbains. La ville-centre Grenoble concentre les petits logements et le locatif avec 38% de T1 et T2 et 60% de locataires soit près de 42% de l'ensemble du parc locatif de la région grenobloise. Le parc de l'agglomération est fortement marqué à la fois, par l'importance du tissu des années 60 avec les caractéristiques spécifiques à cette période d'urbanisation : grands immeubles en tours et barres avec de nombreux immeubles privés de faible qualité constructive qui ne correspondent plus forcément aux attentes actuelles des ménages, et la présence du locatif social très fortement concentré puisque les cinq communes de Grenoble, Echirolles, Fontaine, Saint Martin d'Hères et Pont de Claix accueillent plus de 80% du parc locatif social de l'agglomération. Les contraintes de site font que Grenoble est une des agglomérations où la part des maisons individuelles est la plus faible (à peine 19% en 2008) alors que les espaces périurbains sont au contraire à forte dominante de maisons individuelles en accession regroupées selon une certaine hiérarchie des valeurs immobilières.

Ce sont d'ailleurs ces disparités existantes, dans le niveau et la nature de l'offre de logements au sein de la région grenobloise, qui jouent un rôle essentiel dans les mouvements résidentiels des ménages.





4.2.2. Une offre en logement social concentrée dans l'agglomération grenobloise

L'agglomération grenobloise accueille l'essentiel du parc de logement social de la région grenobloise avec près de 39 900 logements (*selon le décompte SRU*) soit 72% du parc social de la région grenobloise (parallèlement elle ne représente que 58% des résidences principales). Les secteurs du Voironnais et du Grésivaudan complètent l'offre de logement locatif social de la région grenobloise à hauteur de près de 5 900 et 4 340 logements, ce qui représente respectivement 15.4% et 11.5% de l'offre totale en résidences principales. Ces trois secteurs recouvrent 90% de l'offre locative sociale de la région grenobloise (et 81% du parc de résidences principales).

Les secteurs un peu plus ruraux du Sud Grenoblois, de Bièvre Valloire et du Sud Grésivaudan comptent entre 9 et 10 % de logements locatifs sociaux dans leur offre totale de résidences principales. Le Trièves compte quant à lui une offre en logement social relativement faible de près de 250 logements locatifs sociaux.

Dans les secteurs ruraux mais aussi péri urbains, l'offre de logements communaux complète de façon non négligeable l'offre en logements locatifs des bailleurs sociaux.

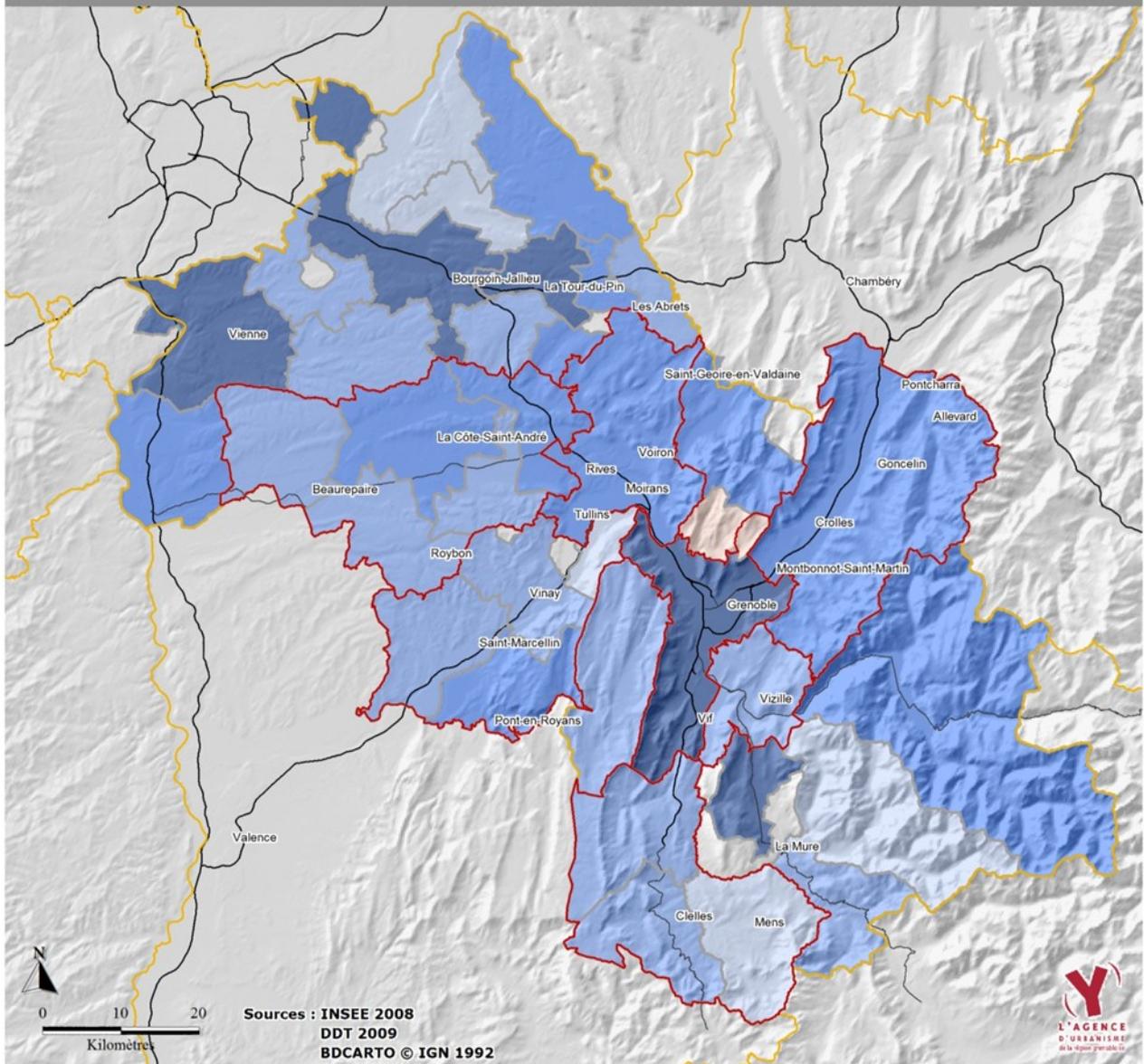
	Situation au 01.01.2010		
	Estimation du nombre de résidences principales	Estimation du nombre de logements sociaux	Taux logements sociaux (SRU)
Agglomération grenobloise	187 942	39 895	21,2%
Voironnais	38 294	5 897	15,4%
Grésivaudan	37 832	4 337	11,5%
Bièvre Valloire	26 205	2 406	9,2%
Sud Grésivaudan	16 939	1 595	9,4%
Sud Grenoblois	12 867	1 152	9,0%
Trièves	3 915	249	6,4%
TOTAL Région grenobloise	323 994	55 531	17,1%

Source : DDT 38

NB : sont pris en compte les logements définis dans le code de la construction et de l'habitation.

L'agglomération grenobloise, le Voironnais, le Grésivaudan sont les 3 territoires sur lesquels des obligations légales de production de logement social existent en application de l'article 55 de la loi SRU modifié par la loi sur le droit au logement opposable. Ainsi les communes de plus de 3500 habitants situées soit dans une agglomération (au sens INSEE), soit dans un EPCI à fiscalité propre, de plus de 50 000 habitants et comportant une ville centre de plus de 15000 habitants, doivent se doter d'une offre en logement social correspondant à au moins 20% du nombre total de résidences principales. Les communes n'atteignant pas ce taux de 20% ont des obligations d'accroissement de leur offre en logements locatifs sociaux.

TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX FAMILIAUX EN 2008



Pourcentage

- 15% et plus
- 10 à 15%
- 5 à 10%
- Moins de 5%
- Non renseigné

- Secteur du SCoT
- Limite départementale
- Autoroute
- Autre voie structurante

4.3. A la recherche de prix immobiliers et fonciers plus abordables

4.3.1. Des accédants modestes tournés vers le marché du pavillonnaire neuf péri-urbain

Le marché du terrain à bâtir et de la maison individuelle neuve est essentiellement alimenté par les couches moyennes modestes et illustre le fonctionnement ségrégatif du marché isérois et plus particulièrement celui de la région grenobloise.

Si les cadres supérieurs et les secondo-accédants sont plutôt positionnés sur le marché des appartements anciens ou des maisons anciennes notamment dans les centres anciens valorisés ou sur les coteaux qui entourent les pôles urbains, les jeunes ménages primo-accédants, les ouvriers et les employés sont davantage présents sur le marché des terrains à bâtir moins onéreux en péri-urbain éloigné.

En effet, les aspirations résidentielles des ménages et leurs trajectoires, favorisées par des facilités de déplacements, se définissent aujourd'hui dans un périmètre qui dépasse très largement les limites de l'agglomération et s'étendent aux abords de l'aire de la région grenobloise (dans le nord du Voironnais, la Bièvre, et le Trièves).

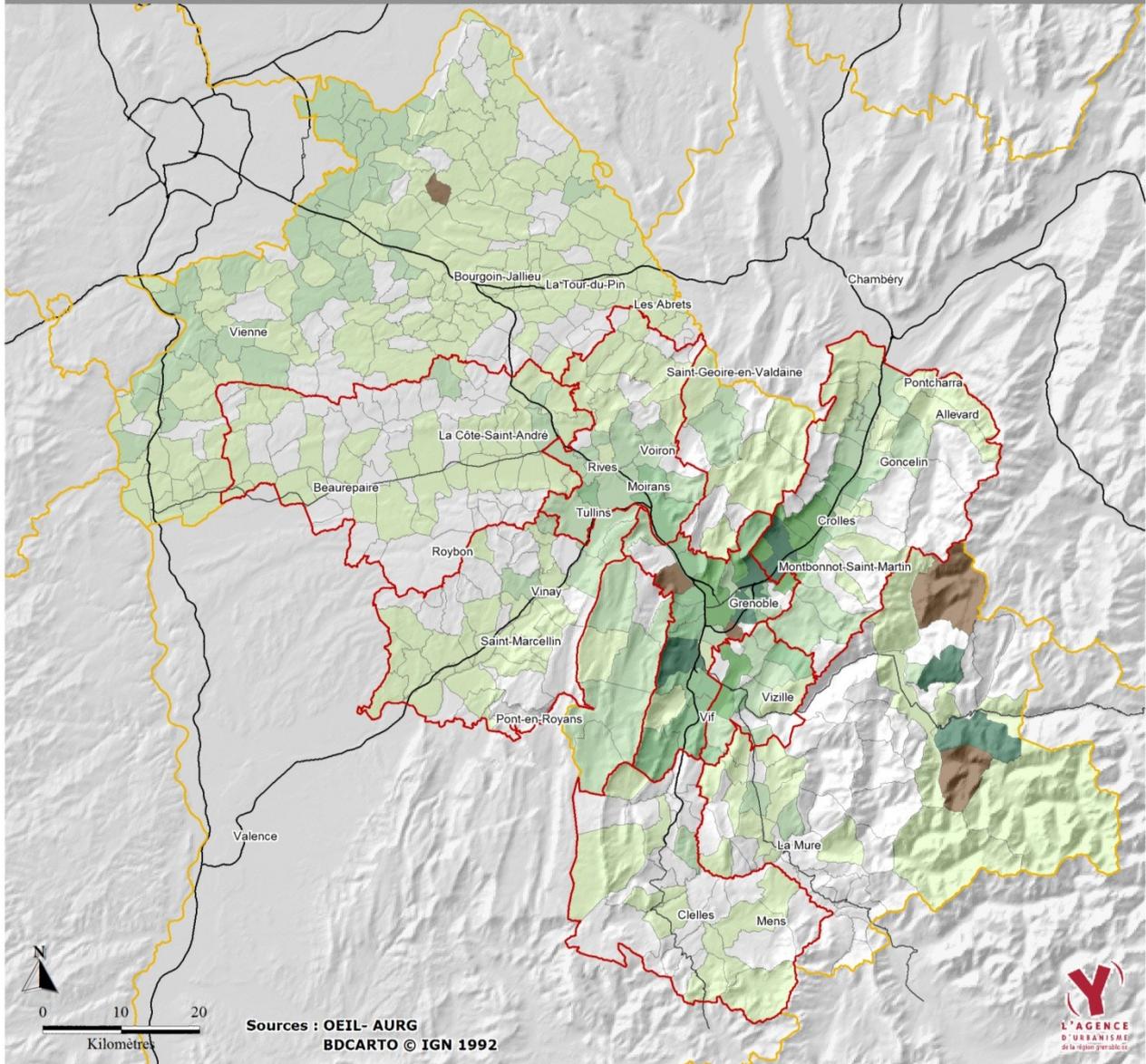
Dans ces secteurs, les logements à la revente y sont en moyenne 15 à 30% moins chers que dans l'agglomération. Et les prix des terrains à bâtir peuvent connaître un écart de plus de 50%. **Ces différentiels de prix alimentent la poursuite de la périurbanisation faute de choix alternatifs pour les ménages concernés** (prix trop élevés des maisons dans les autres secteurs, prix trop élevés ou qualité médiocre des appartements « en ville »).

4.4.2. Des territoires périurbains sous influence

Les ménages qui s'éloignent de l'agglomération nourrissent la hausse des prix des périphéries, notamment le long des axes de déplacements. Les prix partaient certes DE plus bas, mais l'afflux de ménages plus aisés que leurs populations traditionnelles les a fait monter artificiellement. Ce qui oblige en définitive les candidats acquéreurs à se loger toujours plus loin. Ainsi, dans le Voironnais par exemple, si le budget moyen d'un acquéreur de terrain à bâtir est de 97000€, il doit se confronter à de nombreux acquéreurs venus de l'agglomération grenobloise, dont le budget moyen est de 144 000€, qui ont eux-mêmes été concurrencés par des acquéreurs dont le budget moyen était de 170 000€. Ce chainage génère une dynamique haussière dans le Pays Voironnais impliquant pour les acquéreurs les plus modestes (moins de 80 000€) de faire construire dans les Vals du Dauphiné ou en Bièvre. Les territoires de l'entre deux métropolitain subissent une forte dynamique haussière qui pénalise leurs habitants.

De plus, pour les territoires dans lesquels la contrainte foncière tend à s'intensifier (remplissage des territoires, présence de risques naturels), la sélectivité sociale des lieux s'accroît.

TERRAIN À BATIR À DESTINATION RÉSIDENTIELLE EN ISÈRE - 1995

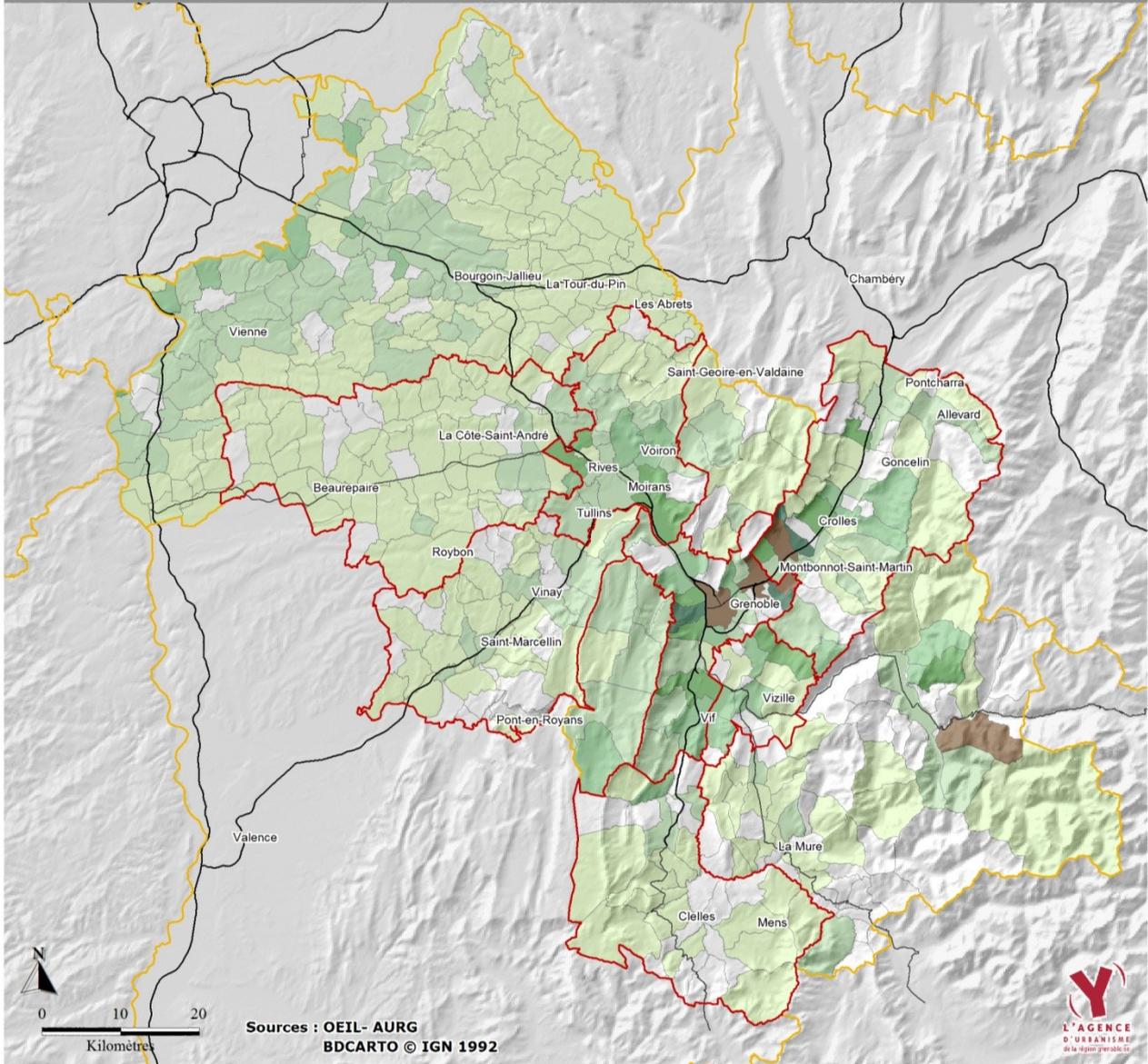


Prix / m² en 1995 des lots à bâtir en diffus résidentiel par commune

- 100 € et plus
- 80 à 100 €
- 60 à 80 €
- 40 à 60 €
- 20 à 40 €
- Moins de 20 €
- Pas de transaction

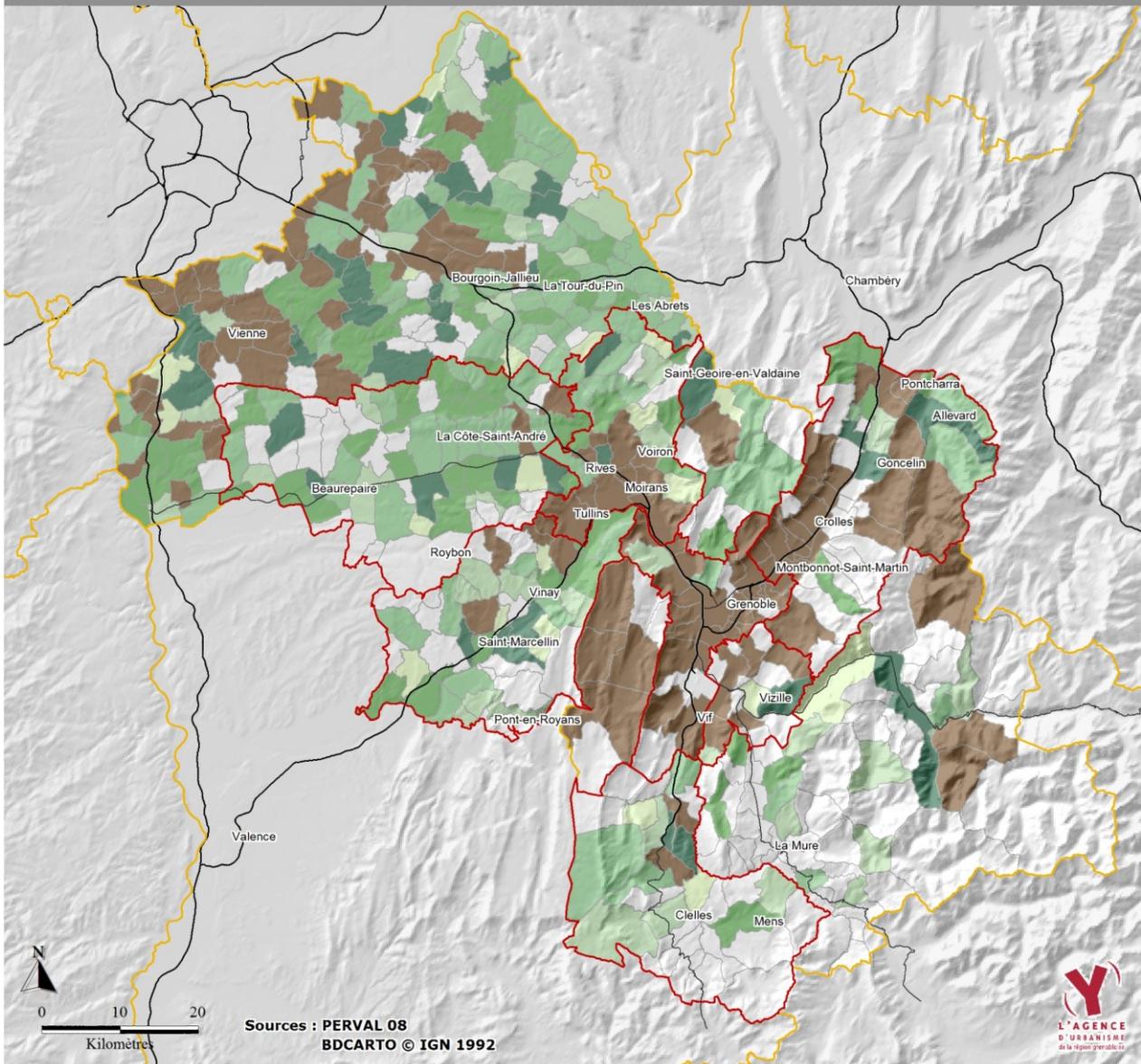
- Secteur du SCOT
- Limite départementale
- Autoroute
- Autre voie structurante

TERRAIN À BATIR À DESTINATION RÉSIDENTIELLE EN ISÈRE - 2000



Prix / m² en 2000 des lots à bâtir en diffus résidentiel par commune		Secteur du SCOT
	100 € et plus	Limite départementale
	80 à 100 €	Autoroute
	60 à 80 €	Autre voie structurante
	40 à 60 €	
	20 à 40 €	
	Moins de 20 €	
	Pas de transaction	

TERRAIN À BATIR À DESTINATION RÉSIDENTIELLE EN ISÈRE - 2008

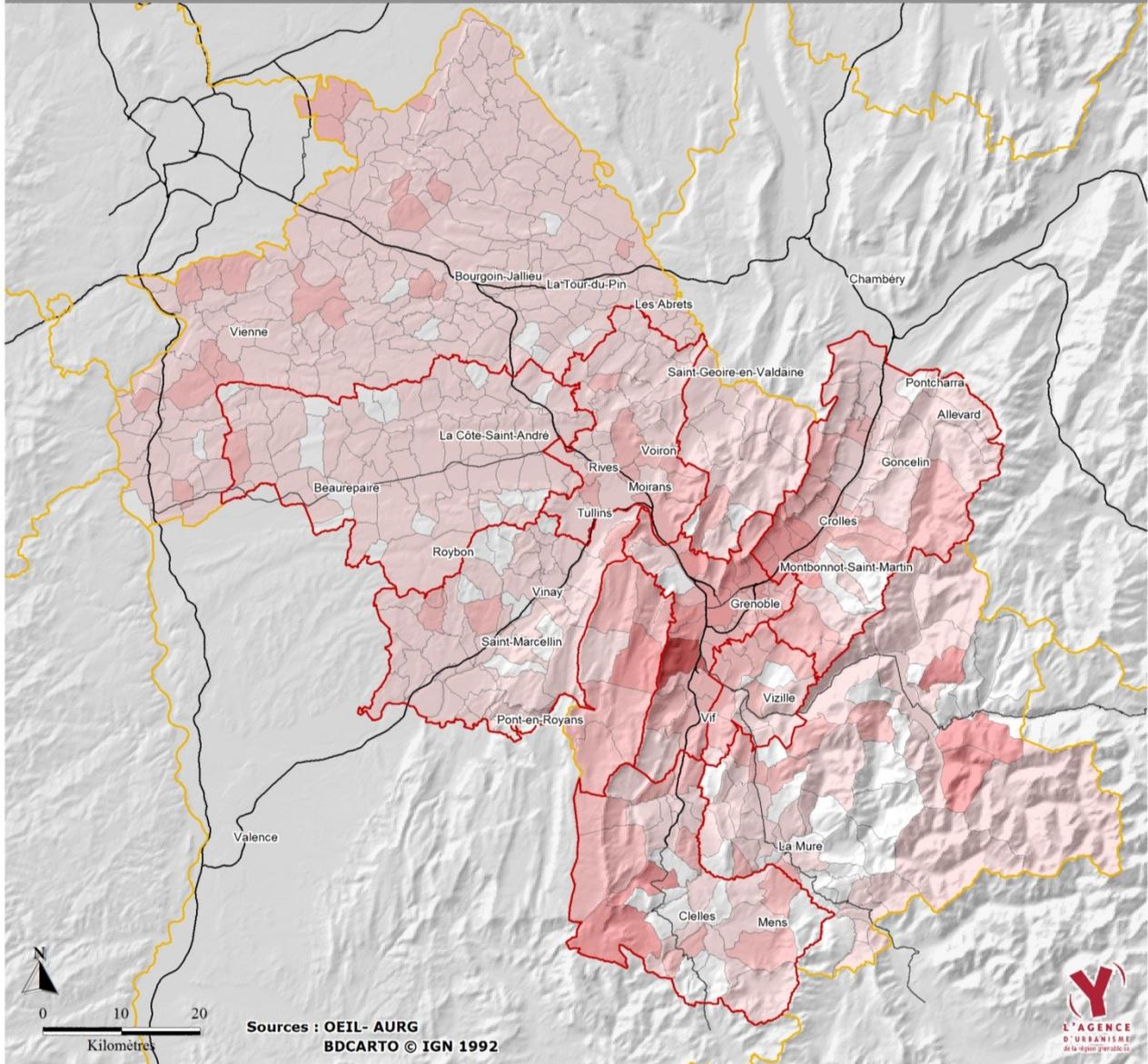


Prix / m² en 2008 des lots à bâtir en diffus résidentiel par commune

- 100 € et plus
- 80 à 100 €
- 60 à 80 €
- 40 à 60 €
- 20 à 40 €
- Moins de 20 €
- Pas de transaction

- Secteur du SCOT
- Limite départementale
- Autoroute
- Autre voie structurante

LES MAISONS À LA REVENTE EN ISÈRE - 1995

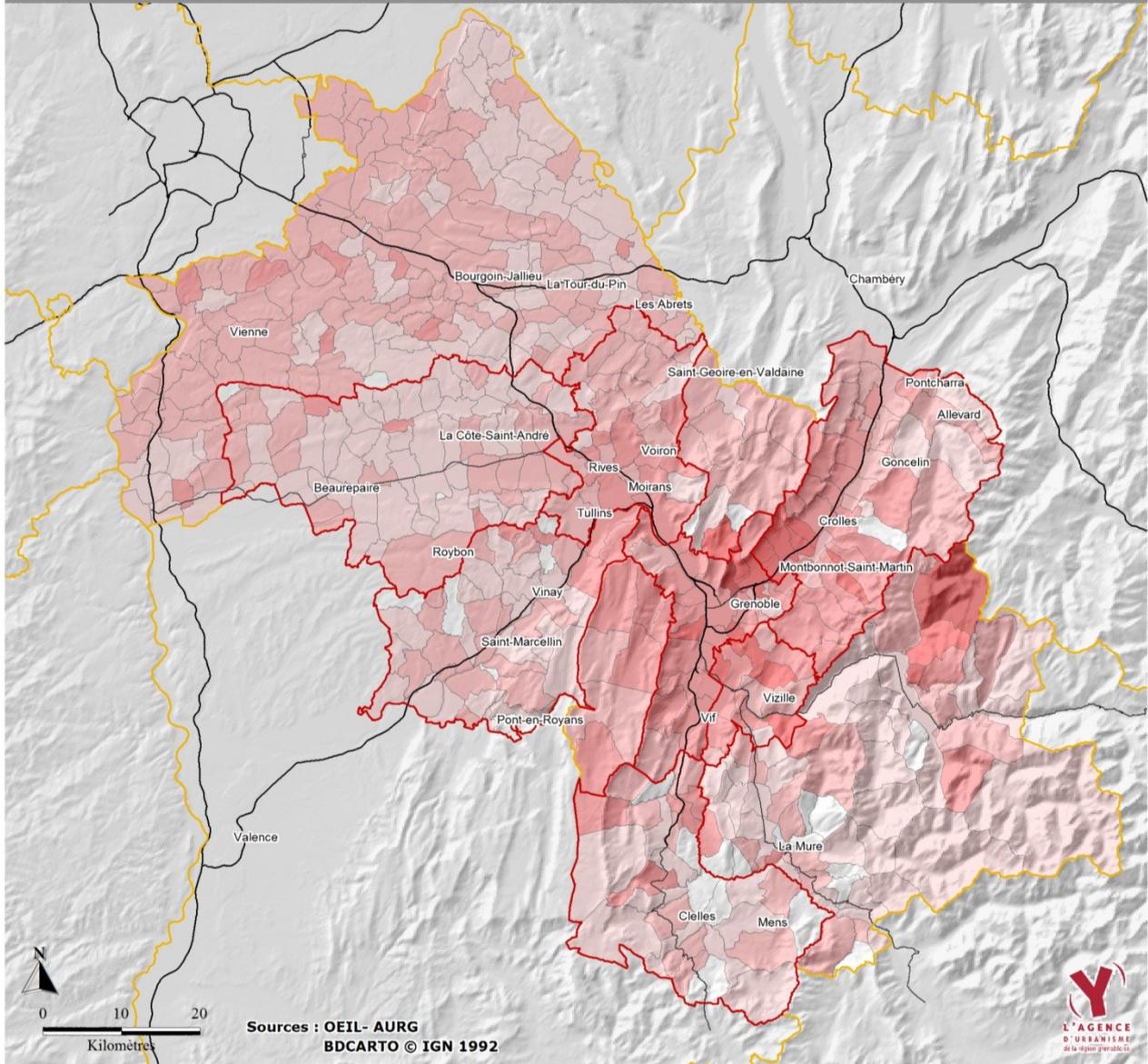


Prix / m² moyen en 1995 par commune

- 2 500 € et plus
- 2 000 à 2 500 €
- 1 500 à 2 000 €
- 1 000 à 1 500 €
- Moins de 1 000 €
- Pas de transaction

- Secteur du SCOT
- Limite départementale
- Autoroute
- Autre voie structurante

LES MAISONS À LA REVENTE EN ISÈRE - 2000

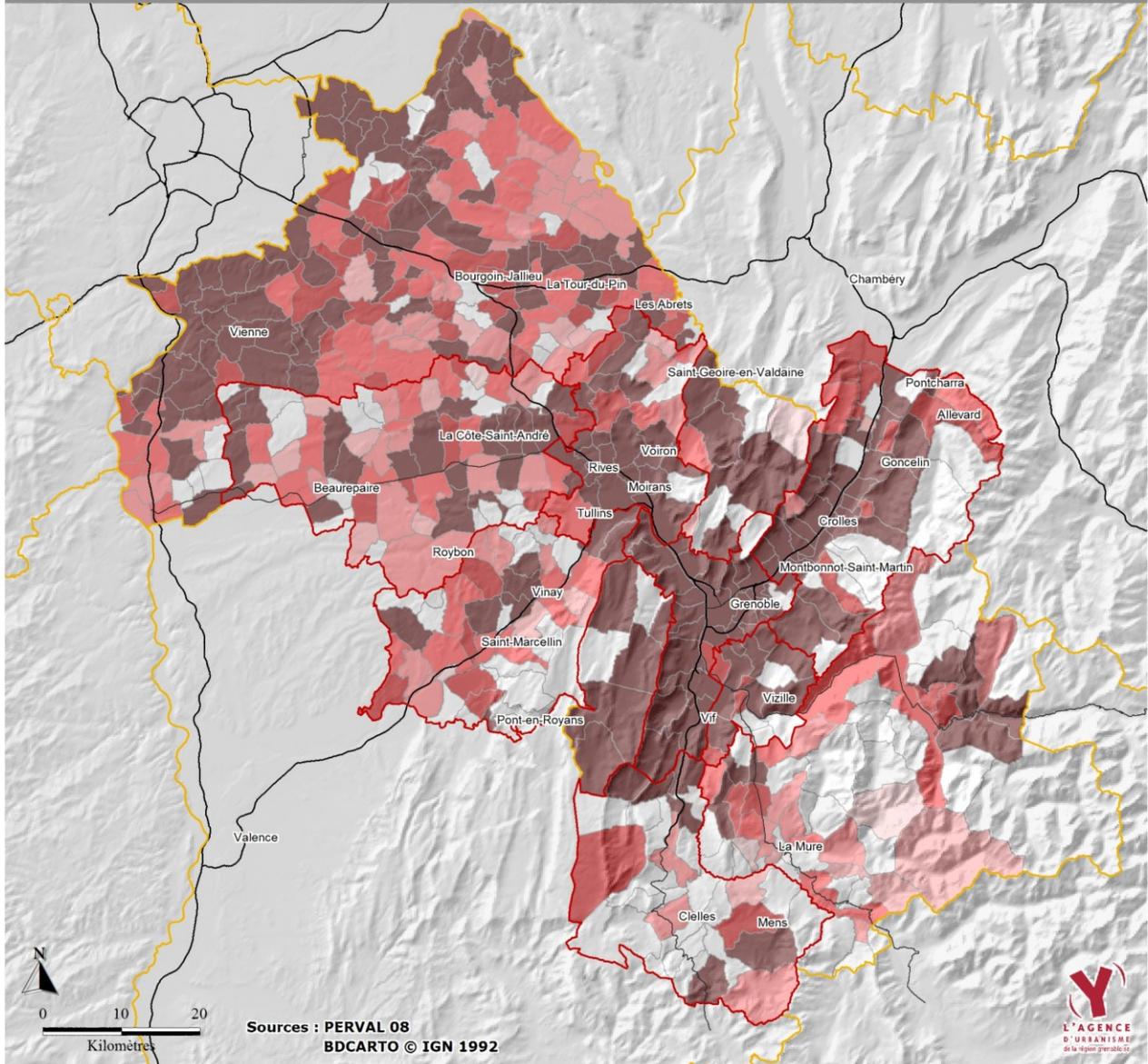


Prix / m² moyen en 2000 par commune

- 2 500 € et plus
- 2 000 à 2 500 €
- 1 500 à 2 000 €
- 1 000 à 1 500 €
- Moins de 1 000 €
- Pas de transaction

- Secteur du SCoT
- Limite départementale
- Autoroute
- Autre voie structurante

LES MAISONS À LA REVENTE EN ISÈRE - 2008



Prix / m² moyen en 2008 par commune

- 3 000 € et plus
- 2 500 à 3 000 €
- 2 000 à 2 500 €
- 1 500 à 2 000 €
- 1 000 à 1 500 €
- Moins de 1 000 €
- Pas de transaction

- Secteur du SCOT
- Limite départementale
- Autoroute
- Autre voie structurante

4.4 Un développement résidentiel toujours consommateur d'espace

Si le collectif est désormais plus important dans la construction du fait du poids important récent pris par l'agglomération grenobloise, le développement résidentiel des dernières années est toujours consommateur de foncier non bâti : entre 2006 et 2009, plus d'une acquisition sur 2 de foncier en Isère se fait au profit de particuliers qui construisent une maison individuelle en diffus (hors procédure d'aménagement).

L'essentiel du développement résidentiel dans la région grenobloise se fait dans le diffus sans procédure d'aménagement. L'achat de foncier en diffus pour construire une maison individuelle couvre près de la moitié des surfaces de foncier échangées pour l'habitat. Les lotisseurs professionnels du SNAL soulignent le faible rôle de l'aménagement sous forme de lotissement en Isère qui, sous certaines conditions, optimise la consommation foncière : le foncier acquis pour la construction d'une maison en lotissement représente seulement un tiers du foncier échangé pour construire une maison individuelle entre 2006 et 2009.

D'après l'observatoire des Notaires, le lot de terrain à bâtir vendu en diffus fait 1100 m² en moyenne contre 800 m² pour le lot en lotissement en Isère. Il semble que la part de l'aménagement de lotissement par des professionnels recule au profit du marché de la construction particulière alimentée par les possibilités de détachement parcellaire offertes dans les documents d'urbanisme locaux.

Parc de logement en 2008 : répartition entre maisons et appartements / autres

	Logements	Maisons	Appartements et autres
Agglomération grenobloise	193 661	35 808	157 853
Sud Grenoblois	13 956	9 346	4 610
Grésivaudan	46 645	30 205	16 440
Voironnais	40 451	23 954	16 497
Bièvre-Valloire	30 592	25 129	5 463
Sud-Grésivaudan	19 822	14 588	5 234
Trièves	7 053	5 471	1 582
SCoT	352 180	144 501	207 679

Source : INSEE, recensement général de la population, 2008

4.5 Quelques évolutions récentes : retournements de tendances ou sursauts conjoncturels ?

4.5.1. Depuis 2008, un accroissement important de la construction dans l'agglomération grenobloise

Avec près de 2650 logements neufs construits par an en moyenne dans l'agglomération grenobloise entre 2008 et 2010, **ce secteur a accueilli près de 58% de la construction neuve de la région grenobloise pendant cette période contre 43% à 44% lors des périodes précédentes.**

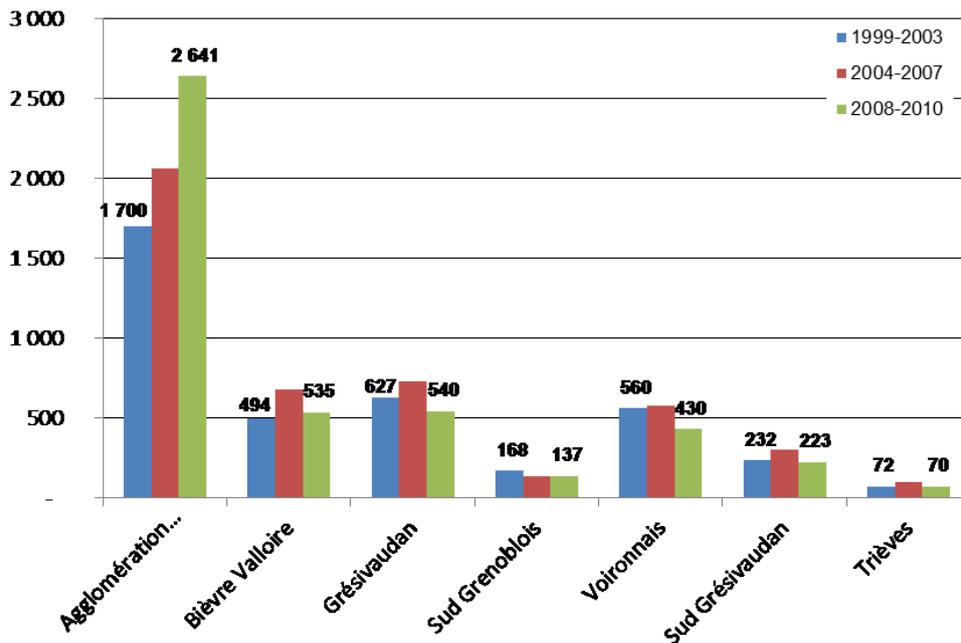
Si l'ensemble des secteurs de la région grenobloise a profité de la relance de la construction de logements favorisée notamment par un contexte national et financier très porteur dans les années 2004-2008, les crises économiques et immobilières qui ont commencé fin 2008 ont touché la région grenobloise avec un **net ralentissement du développement résidentiel dans le Grésivaudan, le Voironnais et le Sud**

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

Grenoblois : ces trois secteurs observent un rythme de production de logement neuf inférieur à celui du début des années 2000.

Les secteurs de Bièvre Valloire, du Sud Grésivaudan et du Trièves connaissent également un tassement récent de la construction mais ont maintenu le rythme moyen annuel de production de logements neufs observé au début des années 2000. Ainsi, **les territoires les plus ruraux ont tendance à se maintenir mieux que les territoires péri-urbains**, peut-être du fait d'un développement résidentiel encore très majoritairement orienté vers la maison individuelle et d'un prix de foncier plus attractif, la hausse du coût foncier poussant les acquéreurs modestes à l'éloignement.

Evolution du rythme moyen annuel de construction de logements dans la région grenobloise



Source : SITADEL 1999-2010, DREAL, logements commencés (à la date de prise en compte)

4.5.2. Une tendance à la diversification des formes d'habitat dans la construction neuve

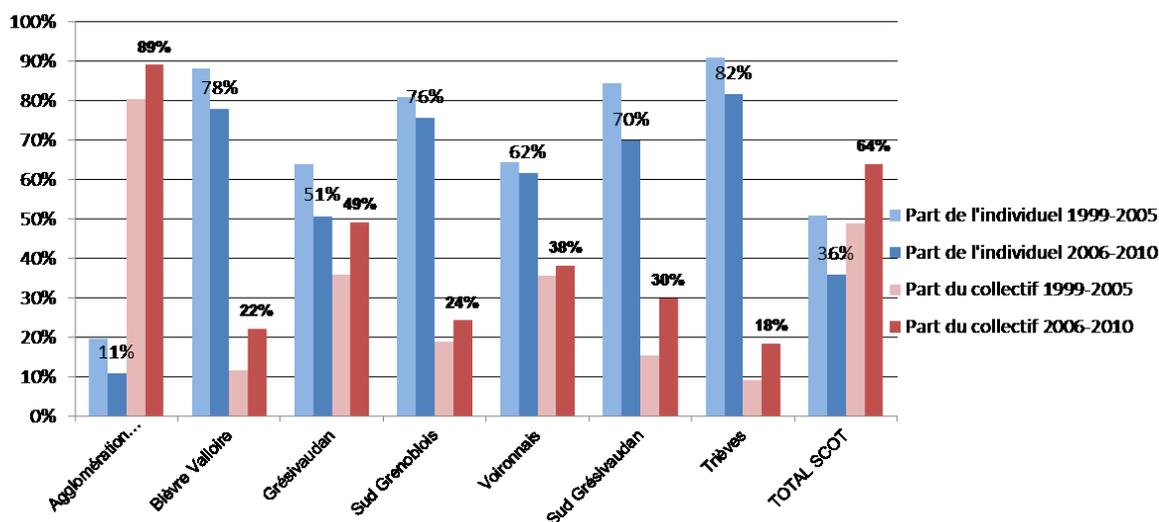
Jusqu'en 2005, la relance de la construction a davantage profité à la construction de maisons individuelles qui a progressé beaucoup plus fortement (+46% de maisons individuelles en périurbain) que celle des logements collectifs (+23 %) : il s'est construit dans la région grenobloise plus de 2000 maisons individuelles pour 1930 logements collectifs. Porté par l'engouement des ménages pour l'accession à la propriété et leur désir de disposer de logements plus grands avec toujours plus d'espace, l'attrait des ménages pour la maison individuelle est toujours aussi vif et pousse nombre d'entre eux vers le périurbain à la recherche d'un foncier accessible.

Sur la période récente 2006-2010, un rééquilibrage se fait au profit du collectif (3040 logements soit 64% des logements commencés) accentué par un meilleur comportement du collectif durant la crise et la dynamique de construction dans l'agglomération grenobloise. Sur cette période, l'ensemble des secteurs voient leur part de logements collectifs progresser pour représenter pratiquement la moitié de la production nouvelle dans le Grésivaudan, 38% dans le Voironnais.

Pour autant, depuis 2008, le développement du logement collectif a marqué le pas dans les autres secteurs où il s'était développé fortement sur la période 2004-2007 et qui bénéficient peu des dispositions fiscales encourageant l'investissement locatif (dispositif « Scellier ») : Voironnais, Grésivaudan. Le secteur de l'individuel a connu également à partir de fin 2008 un tassement et un décrochage assez fort de la production dans l'ensemble des secteurs.

Cela montre bien la volubilité des marchés immobiliers et l'importance de regarder les évolutions du développement résidentiel sur des périodes longues incluant des crises et des périodes très dynamiques.

Evolution de la part de l'individuel et du collectif dans la construction



Source : SITADEL, DREAL

4.5.3. Une consommation d'espace non bâti à la baisse

L'Observatoire foncier partenarial de l'Isère note une certaine tendance à la baisse de la consommation d'espace par le développement résidentiel depuis 2006, sous l'effet conjugué des documents d'urbanisme (SCOT et PLU) plus limitatifs, de la saturation progressive de certains territoires, de la crise qui a freiné les projets de développement résidentiels et économiques. La hausse du prix d'accès au foncier (quasi doublement entre 2000 et 2006), face aux limites des capacités d'endettement des ménages a probablement eu un effet d'ajustement à la baisse de la taille des terrains à bâtir : **la taille moyenne des terrains à bâtir vendus dans la région grenobloise est descendue de 1200 m² en 2006 à 970 m² en 2009**. Compte tenu de la diversité des territoires de la région grenobloise, la disparité entre les secteurs est forte : de 914 m² dans l'agglomération grenobloise à 1260 m² dans les autres territoires.

5. D'importants processus de fragmentation socio-spatiale

La région urbaine grenobloise est marquée par des spécialisations sociales et démographiques des territoires qui la constituent. Ces spécialisations, sociales et démographiques, qui concernent un territoire élargi par l'étalement urbain et la périurbanisation, comportent un risque potentiel de « fragmentation » :

- Constitution de territoires dédiés à la « relégation » (quartiers urbains sensibles, mais aussi périurbain pauvre pour les accédants modestes),
- Tendance à la « sécession » ou au repli sur soi des territoires cumulant richesse économique et richesse habitante,

... le tout avec un risque de perte d'unité et de perte de sentiment de solidarité dans des territoires néanmoins fortement interdépendants en termes de fonctionnement.

5.1. Une géographie sociale différenciée qui puise son origine dans le capitalisme industriel....

Le capitalisme industriel, au 18 et 19^{ème} siècle, a généré une géographie sociale urbaine organisée autour des faubourgs ouvriers et des quartiers bourgeois, qui a constitué le socle des spécialisations socio-urbaines connues aujourd'hui dans la région grenobloise. Les communes industrielles et ouvrières, notamment celle de la première couronne grenobloise, ont souvent renforcé cette identité en accueillant la construction de grands ensembles d'habitat social – parfois devenus des zones urbaines sensibles stigmatisées - tandis que les communes des balcons de la rive droite du Grésivaudan, autrefois lieux de villégiature des grandes familles de la bourgeoisie industrielle, sont devenues des banlieues résidentielles destinées à l'accueil des cadres du modèle technopolitain. C'est cette histoire industrielle qui a aussi structuré la différence de profil social entre la rive droite du Grésivaudan, et la rive gauche, depuis longtemps dédiée à l'accueil des industries ouvrières.

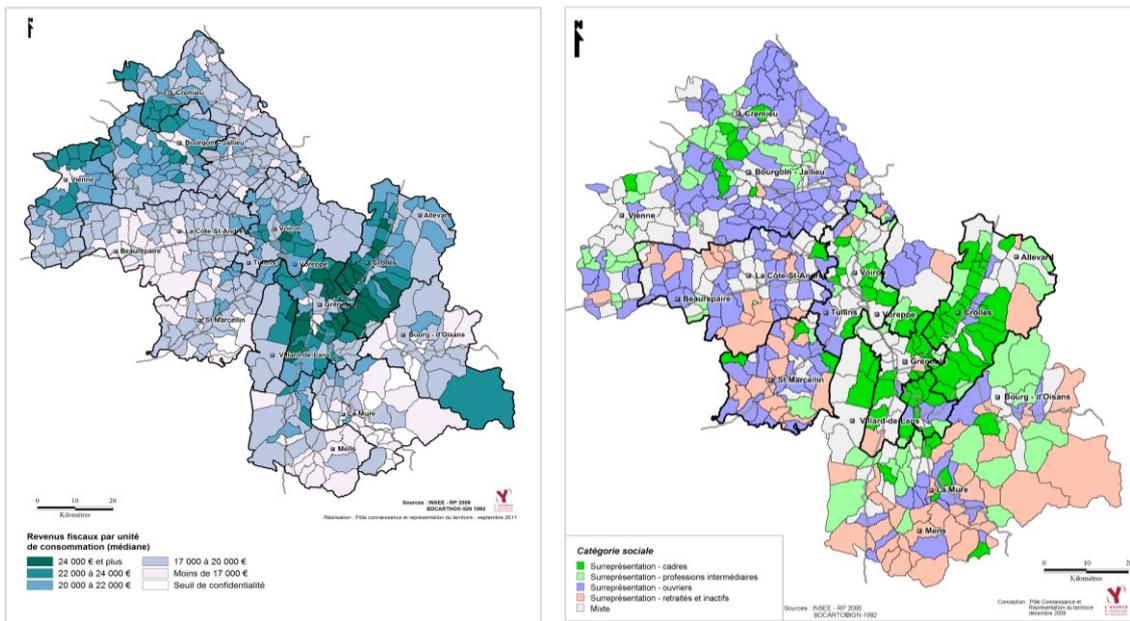
5.2. ... et dans les stratégies résidentielles des élites

Les acquis de la sociologie urbaine sur les sujets de la ségrégation et des spécialisations socio-spatiales montrent aussi que, depuis longtemps, **ce sont les élites qui ont le comportement le plus grégaire et le plus ségréatif dans l'espace.** Bénéficiant de la plus grande marge de choix pour la localisation résidentielle, elles ont tendance à se regrouper dans des lieux – notamment ceux qui présentent de bonnes qualités géographiques et paysagères - selon une logique d'appariement sélectif, « d'entre soi » social et culturel visant à favoriser la reproduction de leur capital social – culture, réseaux - et la préservation de la valeur de leur patrimoine immobilier.

Les **stratégies scolaires** des élites, d'ailleurs de plus en plus partagées dans la classe moyenne, les incitent aujourd'hui encore à voisiner dans des lieux où elles vont pouvoir disposer d'une certaine maîtrise sur l'école, la reproduction sociale passant de plus en plus, dans une économie de la connaissance, par la maîtrise du capital culturel et l'accès aux meilleurs lieux de formation (voir à ce sujet les travaux des Pinçon Charlot ou d'Eric Maurin).

Les travaux conduits par Nicole Tabard à l'échelle nationale à partir des données du recensement montrent aussi que **les cadres – en particulier les cadres supérieurs issus des économies technopolitaines- constituent le groupe social le plus concentré dans l'espace, tandis qu'il est aussi celui qui s'installe dans les lieux les plus éloignés des implantations ouvrières.**

Revenus fiscaux par communes et spatialisation des catégories socio-professionnelles en Isère



Les cartes ci-dessus montrent comment ces logiques d'agrégation sont perceptibles dans la région urbaine grenobloise et, plus largement, dans le département. Les communes qui présentent les revenus les plus élevés (carte de gauche) s'organisent « en couronne » autour des pôles urbains dont le cœur n'est, en moyenne, guère aisé du fait de la présence importante d'un parc d'habitat privé et public à vocation sociale. Ce sont d'ailleurs les espaces urbains qui, en Isère, accueillent l'essentiel des ménages vivant sous le seuil de pauvreté, avec un taux de 12% en 2008, contre seulement 7.4% pour les communes périurbaines.

L'urbain attire la richesse, mais plutôt sur ses bords qu'en son cœur. La géographie socio-professionnelle confirme cette organisation socio-spatiale. Les cadres sont surreprésentés sur la rive droite du Grésivaudan, sur les coteaux de l'agglomération grenobloise, dans la banlieue résidentielle à proximité immédiate des centres urbains. Ce regroupement des plus aisés sur les balcons semble indiquer qu'il s'agit à la fois, pour les habitants qui ont le choix de leur implantation résidentielle, de profiter d'un accès rapide aux lieux d'emplois qualifiés et aux aménités urbaines, tout en bénéficiant d'un environnement ensoleillé, calme, proche de la nature, présentant de bonnes qualités paysagères (la vue sur les montagnes), et à l'abri des vicissitudes de la « cuvette grenobloise » (pollution, nuisances industrielles et routières, proximité des zones urbaines sensibles, etc.).

Les communes à dominante de professions intermédiaires s'inscrivent à proximité de ces communes prisées, tandis que les communes à dominante ouvrière et à faibles revenus sont davantage éloignées, dans le périurbain éloigné ou le rural.

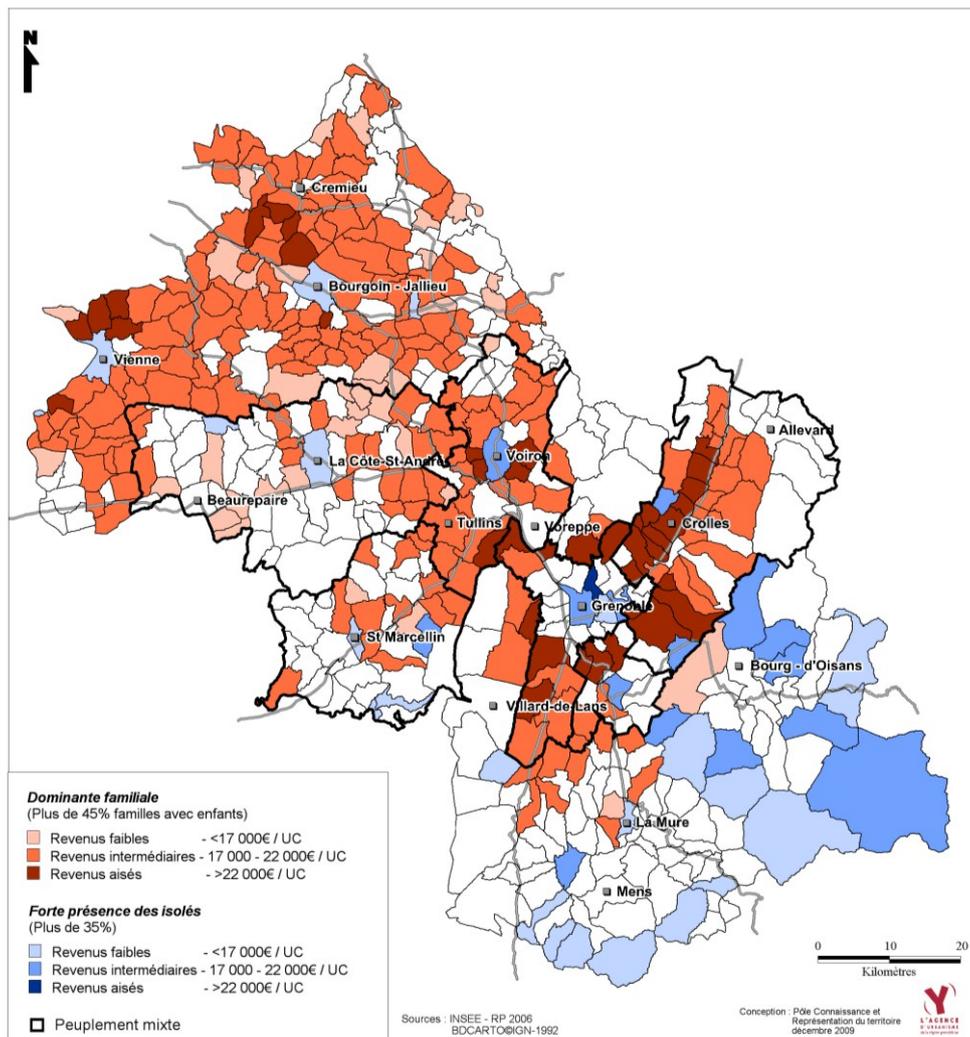
Précisons que certains territoires **ruraux et montagnards**, avec le vieillissement de la population, présentent désormais une dominante de ménages inactifs, et que les communes rurales présentent un taux de ménages pauvres de 10%.

5.3. Des spécialisations sociales et démographiques

La spécialisation des territoires n'est pas que celle par les revenus ou les groupes sociaux, elle est aussi de type démographique. Dans la plupart des agglomérations et des bassins d'habitat, les pôles urbains centraux sont les lieux qui regroupent les petits logements – collectifs, locatifs – et les petits ménages – personnes âgées, jeunes ménages, étudiants – tandis que les familles ont tendance à être dominantes dans les banlieues et les espaces périurbains, où sont dominantes les maisons individuelles en accession.

La carte ci-dessous, qui met en exergue les communes qui présentent une dominante familiale ou d'isolés, tout en croisant avec le niveau de revenus, confirme que ces clivages sont présents dans la région grenobloise, avec notamment une **dominante de familles aisées sur les coteaux proches de l'agglomération grenobloise ou voironnaise, tandis que les familles plus modestes sont davantage représentées en périphérie.**

Localisation des communes qui présentent des dominantes par types de ménages (familles, isolés) et niveaux de revenus en Isère

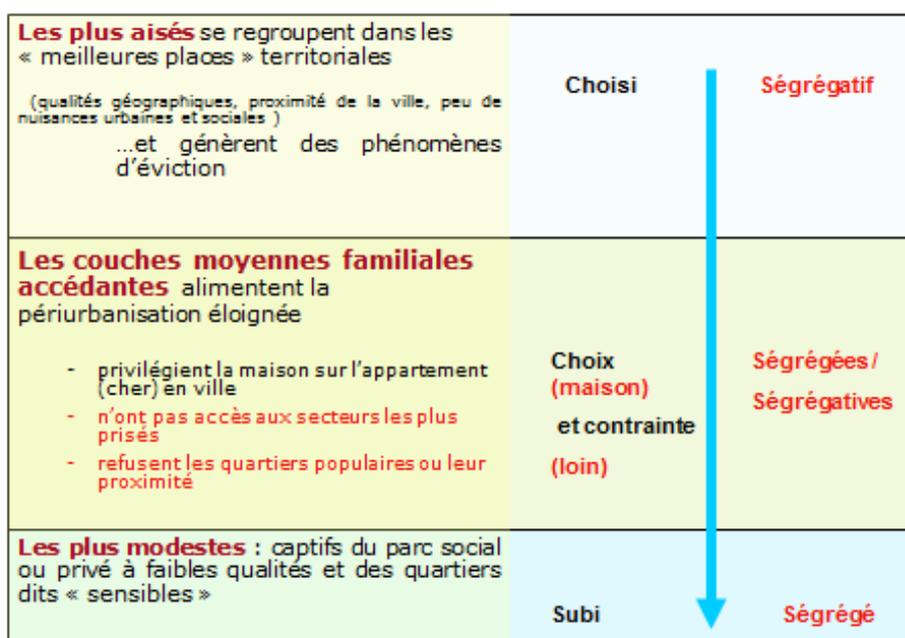


5.4. De la ville ségrégée au bassin de vie fragmenté ? L'accessibilité automobile et la sélectivité foncière au cœur du problème

Les espaces urbains ont toujours été ségrégés (notamment avec les quartiers bourgeois et les faubourgs ouvriers), mais l'explosion de la mobilité automobile, l'étalement urbain et la périurbanisation qui ont marqués fortement la région urbaine grenobloise depuis les années soixante-dix ont contribué à faire que la ségrégation et la différenciation sociale des espaces s'organisent à une échelle désormais beaucoup plus vaste, métropolitaine, même si par ailleurs les clivages entre les quartiers urbains continuent d'exister. L'accessibilité automobile ayant rendu beaucoup moins nécessaire la proximité entre les lieux de résidence et les lieux d'emploi, elle a permis une plus libre expression des stratégies d'implantation résidentielles, sur un territoire plus vaste.

Comme nous l'avons constaté ci-dessus, dans ce jeu territorial plus ouvert les ménages plus aisés ont choisi de s'implanter dans les secteurs proches de la ville présentant un cadre de vie à forte plus-value sociale et résidentielle, que leur présence, alimentant la surenchère foncière, a rendu plus difficilement accessible aux autres. Inversement, les couches modestes primo-accédantes, n'ayant pas accès à ces endroits privilégiés, mais souhaitant se différencier des quartiers urbains stigmatisés et disposer d'une maison individuelle pour développer leur projet familial, se sont largement répartis dans les secteurs périphériques offrant un foncier plus abordable, offrant un meilleur rapport surface-prix que les produits immobiliers urbains. Cette logique d'éviction foncière des couches moyennes a été fortement renforcée par le quasi-doublement des prix fonciers et immobiliers intervenus durant la décennie 1998-2008. Ces accédants qui se sont éloignés souvent « plus loin que prévu » dans ce contexte de marché fortement haussier, doivent désormais faire face à une certaine vulnérabilité énergétique, à la fois liée à des budgets serrés, à des produits immobiliers parfois énergivores, et au coût des déplacements quotidiens pour accéder aux services, à l'emploi. Des territoires périurbains du nord de la région urbaine grenobloise (nord du Voironnais, Bièvre) doivent ainsi faire face à l'arrivée de familles modestes sous l'influence à la fois de la périurbanisation lyonnaise et grenobloise.

Une mobilité résidentielle ségrégative



5.5. Le poids des dynamiques économiques dans la différenciation des territoires

Si l'on a beaucoup insisté jusqu'à présent sur les stratégies résidentielles et le fonctionnement du marché foncier comme facteurs principaux de différenciation et de spécialisations territoriales, il faut aussi introduire que le développement économique, son intensité, sa structure et sa localisation, jouent probablement un rôle amplifiant dans ces phénomènes. Le fonctionnement du marché immobilier local est marqué par le modèle technopolitain, avec l'importante présence de personnes fortement qualifiées et mobiles, solvables, ainsi que celle des étudiants, ayant tendance à tirer les prix vers le haut, et à accroître la sélectivité foncière et sociale de l'agglomération grenobloise.

Les implantations économiques dans le domaine de l'informatique et des nanotechnologies, se sont notamment développées dans la dernière décennie sur la rive droite du Grésivaudan, contribuant à renforcer son attractivité résidentielle pour les cadres et sa sélectivité pour les couches modestes.

Les mutations économiques sont moins favorables à l'attractivité de certains secteurs qui sont au contraire marqués par le déclin des industries traditionnelles (chimie, papeterie, textile) et la fragilisation de l'emploi ouvrier, comme le Voironnais ou la rive gauche du Grésivaudan. Dans le contexte où l'économie de la connaissance devient déterminante, on peut imaginer que les territoires qui bénéficient à la fois d'une concentration de lieux de formation, d'une population résidente bénéficiant d'un certain capital économique et culturel, d'une bonne qualité résidentielle, d'une capacité d'inscription dans la dynamique technopolitaine, vont accroître leur attractivité, mais aussi leur sélectivité et leur différenciation sociale par rapport à ceux qui ont moins bien positionnés sur ces registres.

5.6. Trois « espaces sociaux métropolitains » avec des problématiques distinctes

Au final, et pour résumer, l'espace de la région urbaine est grosso modo marqué par trois strates de territoires différenciées au vu de leurs caractéristiques et de leur fonctionnement social, que résume le schéma ci-dessous.

	Profil socio-résidentiel	Atouts	Limites	Enjeux
Banlieue résidentielle aisée	<ul style="list-style-type: none"> • cadres, familles, bons revenus • habitat confortable récent, se valorise • peu de pauvreté 	<ul style="list-style-type: none"> • bien-être matériel • échelle humaine • confort de l'entre soi 	<ul style="list-style-type: none"> • sélectivité sociale • vieillissement • dépendance automobile 	<ul style="list-style-type: none"> • diversification sociale et générationnelle • mobilités alternatives
Espace urbain central dense	<ul style="list-style-type: none"> • mixité sociale, générationnelle • ségrégation à l'échelle des quartiers • habitat collectif énergétivore 	<ul style="list-style-type: none"> • brassage social • aménités urbaines • fonctionnement de proximité • politiques sociales 	<ul style="list-style-type: none"> • anonymat et confrontation sociale • vulnérabilités sociales et énergétiques • nuisances urbaines 	<ul style="list-style-type: none"> • attractivité urbaine, apaisement • quartiers sensibles • coût et qualité du logement
Marges métropolitaines modestes	<ul style="list-style-type: none"> • revenus plutôt faibles • personnes âgées • familles périurbaines modestes • habitat individuel de qualité inégale 	<ul style="list-style-type: none"> • cadre de vie naturel • échelle humaine 	<ul style="list-style-type: none"> • vieillissement pauvre • opportunités d'emploi et de formation faibles • vulnérabilité énergétique • structuration politique+ faible 	<ul style="list-style-type: none"> • mobilités alternatives • emplois et formation • politiques sociales • rénovation habitat ancien

C3

Diagnostic du fonctionnement
de la région grenobloise (3)

**>>>> 4 > Commerces, activités
artisanales et services**

Introduction

La loi dite Grenelle II (LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant sur l'engagement national pour l'environnement) tend à introduire l'urbanisme commercial au cœur des documents d'urbanisme et de la planification territoriale. Le Schéma Directeur de la Région Grenobloise de 2000 (notamment avec sa modification d'octobre 2004) avait anticipé cette évolution législative et souligné le rôle majeur du commerce dans l'organisation du territoire.

Comme l'ensemble des politiques publiques (de l'habitat, de l'économie, et des déplacements), la question de l'équipement commercial ne peut se traiter de manière pertinente qu'à l'échelle d'un grand bassin de vie, tel que celui du SCOT de la Région urbaine grenobloise.

Colonne vertébrale de la cité, le commerce façonne, depuis des siècles nos territoires en influant sur les pratiques sociales, les modes de vie et de consommation.

Si la nécessité de rester compétitif conduit à une concentration de nombreuses activités, et ce généralement en périphérie (tel que le domaine de la recherche, de l'enseignement supérieur et de la santé), il en résulte, pour certaines d'entre elles, une contreperformance territoriale. Ce notamment, pour des secteurs d'activités qui rythment l'espace-temps du quotidien, du « banal » de tous, tel que celui du commerce « ordinaire ».

Plus largement, le commerce fonctionne selon un principe de vases communicants, et la création de grandes et moyennes surfaces, notamment généralistes, tout près d'une voie de contournement (permettant de la sorte une zone de chalandise extrêmement importante), entraîne généralement une fermeture quasi symétrique des surfaces moins rentables (commerces traditionnels de centre urbain). Il en découle une incohérence entre urbanisme et commerce, qui a un fort impact sur les flux de déplacements.

Le diagnostic qui suit, analyse le processus de développement de l'offre commerciale sur l'ensemble des territoires de la Région Urbaine Grenobloise (RUG), mettant en exergue notamment les phénomènes de développement des grandes et moyennes surfaces (GMS) en périphérie des villes et des bourgs, les effets de concurrence territoriale qui en découlent et les dysfonctionnements territoriaux induits.

Les déséquilibres dans la répartition géographique de l'offre commerciale aux différentes échelles sont ainsi analysés : entre les différents secteurs de la RUG, au sein de chaque secteur, mais également au sein d'une même commune entre son centre, ses quartiers et ses périphéries.

Par ailleurs, ces rapports de déséquilibres ne se font pas que ressentir de manière spatiale. En effet, c'est aussi dans l'éventail des formes de commerce et des secteurs d'activités que se retrouvent les disparités de l'appareil commercial.

En préambule, il faut souligner que dans le langage courant, le terme de « commerce » englobe à la fois le commerce de détail au sens de la statistique publique (achat de produits pour les revendre à des particuliers) et des activités qui relèvent de l'artisanat (vente de produits ou de services que l'artisan fabrique lui-même).

De ce fait, dans le diagnostic qui suit, le terme « commerce » recouvre à la fois :

- **le commerce de détail** (soit toutes les activités commerciales destinées à la vente directe à un particulier)
- **l'activité artisanale dans toutes ses composantes** (alimentaire, bâtiment, fabrication et services) **qui comprend un établissement physique (boutique, atelier, salon...) et une vente directe à un particulier.**

Nota : il doit être spécifié que des activités telles que : coiffeur, esthéticienne, pressing ou encore cordonnier... sont considérées comme des activités artisanales du secteur « service ». De la même manière, des activités telles que : l'opticien ou le bijoutier joaillier... sont considérées également comme des artisans du secteur « fabrication » (Cf. site de l'Artisanat <http://www.artisanat.info>).

Inversement les activités économiques qui ne sont pas directement destinées à de la vente aux particuliers (commerce de gros, plateforme de logistique, artisanat inter-entreprises,...), **les services de type « banques », « assurances », et les professions libérales (professionnels de santé notamment) n'ont pas été pris en compte.**

Dans le diagnostic suivant les commerces (au sens élargi du SCOT) ont été divisés en deux composantes communément utilisées :

- **les petits commerces**, soit toutes les activités commerciales de – de 300 m² de surface de vente (appelés également commerces « traditionnels »)
- **les Grandes et Moyennes Surfaces (GMS)**, soit toutes les activités commerciales de plus de 300 m² de surface de vente.

1. Une densité de grandes surfaces importante mais inférieure aux moyennes nationales et régionales

1.1. La deuxième concentration régionale de grandes et moyennes surfaces...

Avec 591 000 m² de surface de vente en grandes et moyennes surfaces (année 2008, hors concessions et commerces automobiles), **la Région Grenobloise se positionne au deuxième rang régional des surfaces de vente en GMS (grandes et moyennes surfaces), après Lyon et juste devant Saint-Etienne.**

Plus largement, elle dispose d'un appareil commercial diversifié et à même de répondre à l'ensemble des besoins de son aire d'influence. Elle accueille la totalité des grandes enseignes nationales ainsi que des chaînes de magasins plus rares ou plus spécialisées (IKEA, la FNAC, le Vieux Campeur).

Tableau 8 – L'offre de grandes et moyennes surfaces dans les principaux pôles urbains agglomérés de Rhône-Alpes (Source DDCCRF inventaire du 31/12/2008)

	Lyon	Agglomération grenobloise (*)	Saint-Etienne	Valence	Chambéry	Annecy	Gap
Surface de GMS (m ²) – estimation 2010 / 2011	850 à 900 000 m ²	400 à 420 000 m ²	380 à 400 000 m ²	250 à 260 000 m ²	225 à 250 000 m ²	225 à 250 000 m ²	70 à 80 000 m ²

(*) Ce tableau propose une estimation de l'offre commerciale en GMS dans les pôles urbains agglomérés de la région Rhône-Alpes. Pour ne pas fausser la comparaison avec les autres territoires, nous n'avons indiqué que l'offre commerciale de l'agglomération grenobloise.

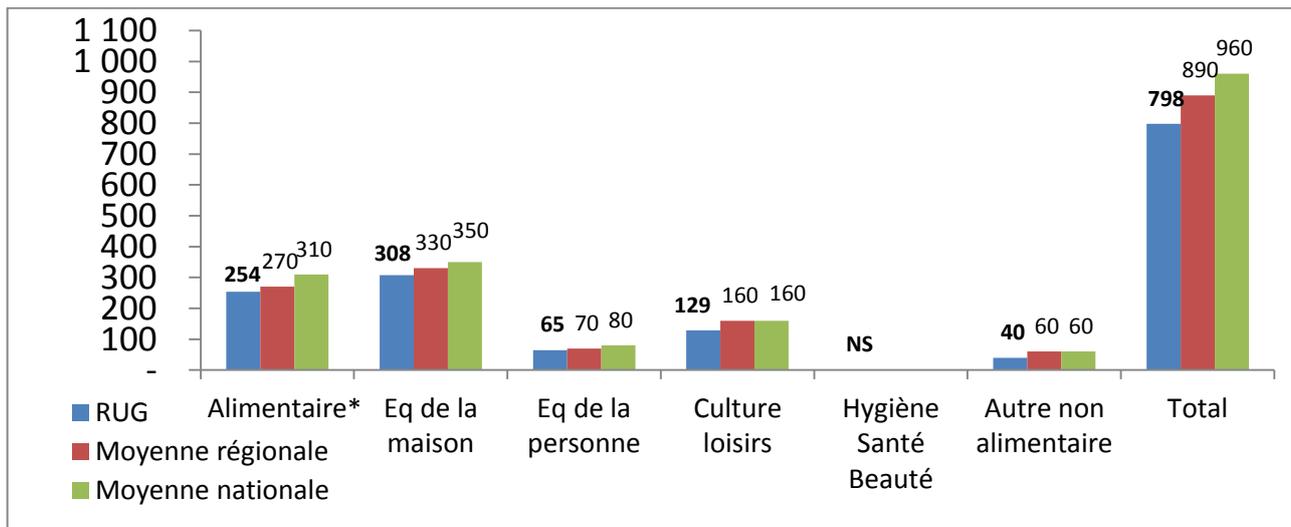
1.2. ... malgré une densité de grandes et moyennes surfaces commerciales inférieure à la moyenne régionale et nationale

Avec 799 m² de grandes et moyennes surfaces pour 1 000 habitants (hors concessions et commerces automobiles) **la région grenobloise a une densité commerciale inférieure à la moyenne de la région Rhône-Alpes** (860 m² de surface de vente en GMS pour 1 000 habitants) **et à la moyenne nationale** (960 m² de surface de vente en GMS pour 1 000 habitants en 2008).

Avec 35,9 établissements commerciaux pour 10 000 habitants en 2008 (« petit » commerce et grande distribution confondus), la région grenobloise se situe dans la moyenne nationale (qui était en 2002 de 34,9 établissements pour 10 000 habitants²⁸).

Par contre, la densité de GMS de l'Agglomération Grenobloise est dans la moyenne nationale ou régionale (1 072 m²/1000 habitants y compris concessions automobiles). Elle est également très supérieure à celle observée sur le territoire de la communauté urbaine du Grand Lyon (642 m² pour 1 000 habitants en 2006²⁹).

Graphique 9 – Surface de vente en GMS pour 1 000 habitants par secteur d'activité – comparatif région grenobloise / Région Rhône-Alpes / France entière (source DCCRF inventaire du 31/12/2008)



Note : l'alimentaire* inclut les hypermarchés, les supermarchés et hard-discounters

Encadré 5 – Comment estime-t-on les surfaces de vente ?

Les GMS (grandes et moyennes surfaces - plus de 300 m² de surface de vente) font l'objet d'un suivi par la direction régionale de la concurrence et des fraudes (DGCCRF) ce qui permet de disposer d'une base de données relativement fiable des surfaces de vente en GMS par secteur d'activité.

Les petits commerces (moins de 300 m² de surface de vente) ne font pas l'objet d'un suivi en termes de surface. Par contre, le fichier SIRENE – qui recense toutes les entreprises actives par secteur d'activité – permet d'estimer le nombre d'établissements commerciaux présents dans chaque commune. Il est alors possible de reconstituer une estimation des surfaces en appliquant une surface moyenne de 70 m² par cellule commerciale.

Il faut souligner que des doubles comptes sont possibles car si le fichier SIRENE distingue les « hypermarchés, supermarchés et grands magasins » des autres « commerces de détail », il n'est pas sûr que cette distinction soit basée sur les mêmes critères de surface que dans les fichiers de la DGCCRF. Par ailleurs, il n'est pas sûr que le fichier SIRENE classe en « hypermarchés, supermarchés et grands magasins » la totalité des grandes et moyennes surfaces non alimentaire.

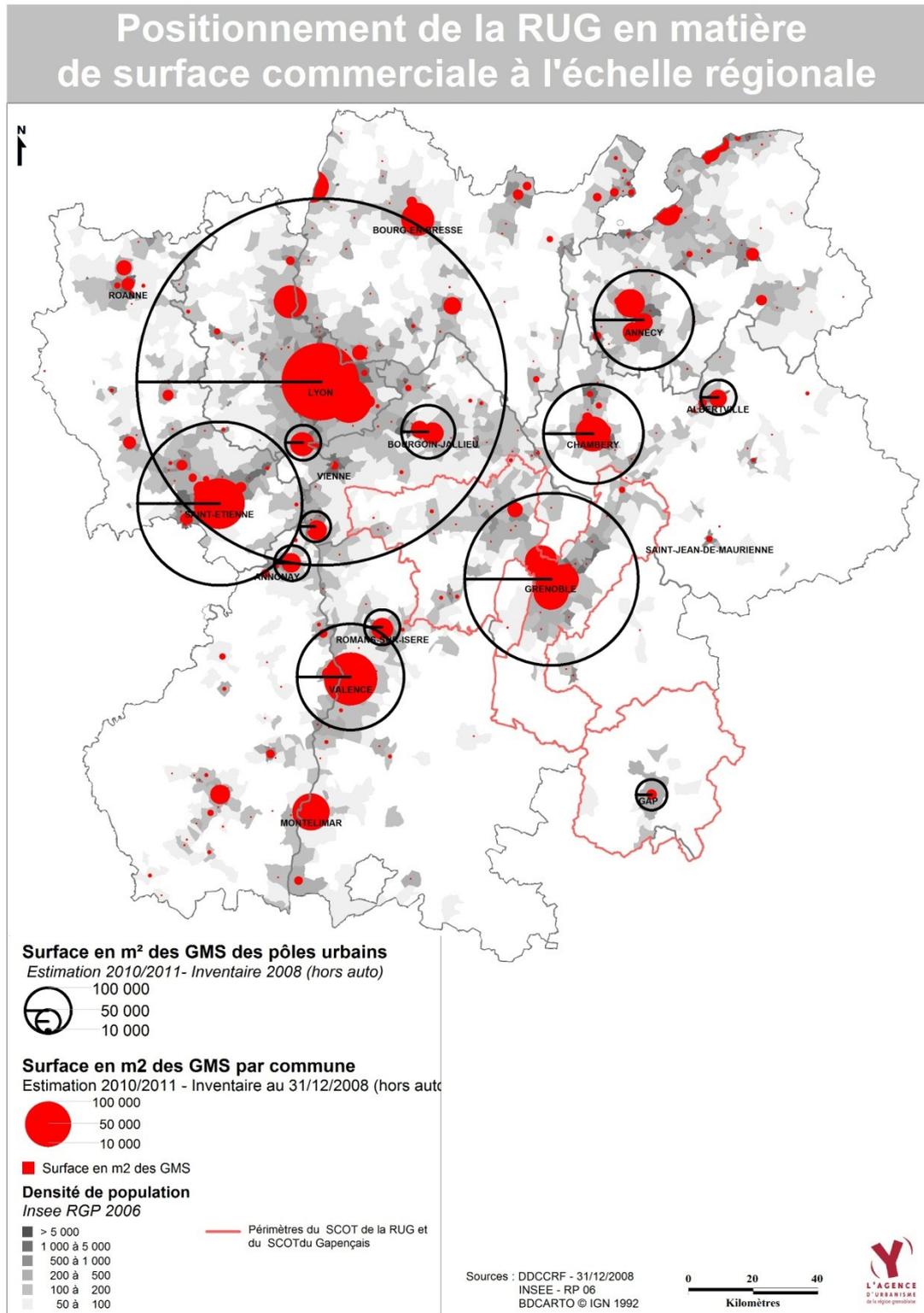
Ces doubles comptes peuvent notamment conduire à une sur-estimation du nombre et de la surface des petits commerces dans les communes accueillant des grandes zones commerciales. Par contre, ils n'ont que peu d'impacts sur l'estimation des surfaces totales en raison de l'important différentiel de taille entre les grandes surfaces (300 m² ou plus) et les petits commerces (70 m² par commerce retenus de manière forfaitaire).

²⁸ CREDOC, p.8

²⁹ Grand Lyon, schéma directeur d'urbanisme commercial 2009-2015, p.19

Carte 16 – L'offre de grandes et moyennes surfaces dans les principaux pôles urbains de Rhône-Alpes

Estimation sur 2010-2011 d'après l'inventaire des GMS (hors automobile) du 31/12/ 2008 de la DDCCRF.



1.3. Une aire de chalandise globalement limitée au sud du département de l'Isère

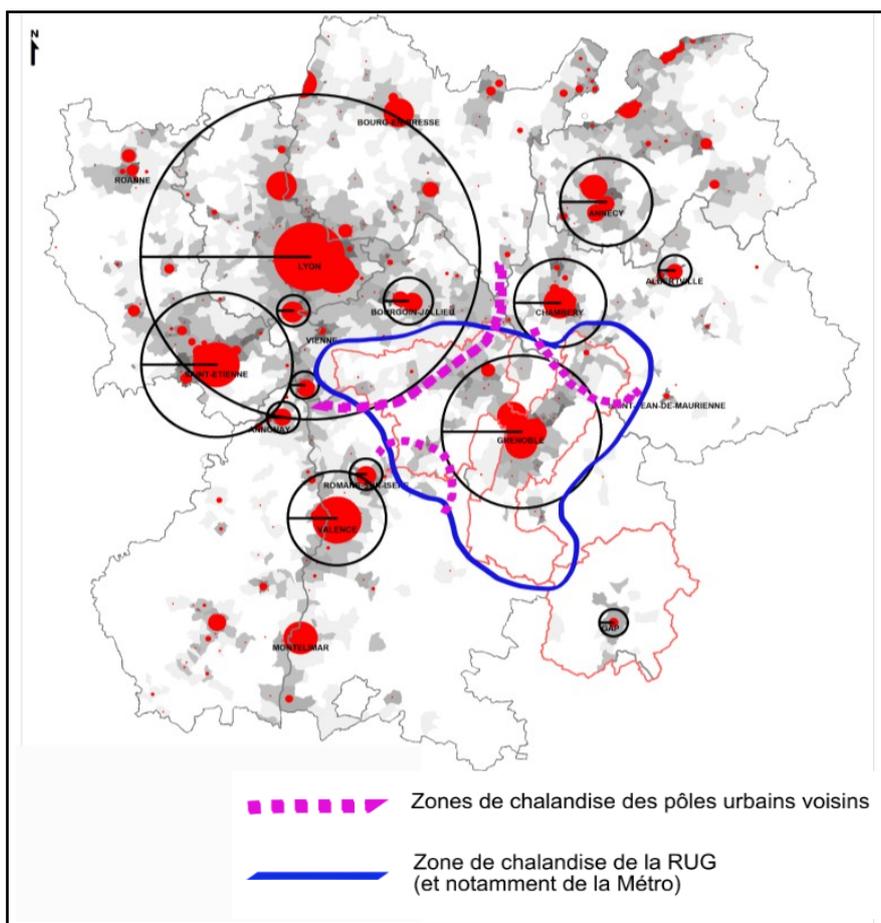
L'essentiel de l'offre commerciale de la région grenobloise se concentre dans l'Agglomération Grenobloise qui détient 65% de la totalité des surfaces commerciales des grandes et moyennes surfaces (inventaire des GMS au 31/12/2008 de la DDCCRF hors secteur automobile) de l'aire du SCOT et la quasi-totalité des enseignes « rares ».

En raison du bon niveau d'équipement commercial des villes voisines (Chambéry, Valence notamment) et de la proximité relative de Lyon, l'aire de chalandise de l'agglomération grenobloise ne dépasse pas les limites de la région grenobloise élargie aux massifs voisins (Vercors, Chartreuse, Matheysine, Oisans), même si certaines enseignes plus rares (comme IKEA) peuvent avoir une chalandise plus étendue.

A contrario, certains territoires de la région grenobloise peuvent être attirés par l'offre existante dans les grands pôles voisins (Romans-sur-Isère pour une partie du Sud Grésivaudan, Vienne et Bourgoin pour une partie de la Bièvre, Chambéry pour une partie du Grésivaudan).

Carte 17 – Représentation schématique de l'aire de chalandise commerciale de la région grenobloise

Schéma de la zone de chalandise de la R.U.G à l'échelle de la Région Rhône-Alpes
(d'après l'inventaire GMS du 31.12.2008 de la DDCCRF)



2. Les (des)équilibres de l'appareil commercial

2.1 A l'échelle du SCoT : le poids de l'agglomération grenobloise et le sous-équipement du Sud Grenoblois et du Grésivaudan

Le comparatif des densités des GMS en m² pour 1000 habitants met en évidence le phénomène de concentration de l'offre commerciale sur l'Agglomération Grenobloise. Avec 955 m² de surface de vente en GMS par habitant, l'agglomération grenobloise est le seul secteur à atteindre une surface de vente comparable à la moyenne régionale et nationale. **Par ailleurs, en termes de nombre d'établissements, ce secteur propose une forte diversité d'offre (6 hypermarchés, 213 grandes et moyennes surfaces non alimentaires).**

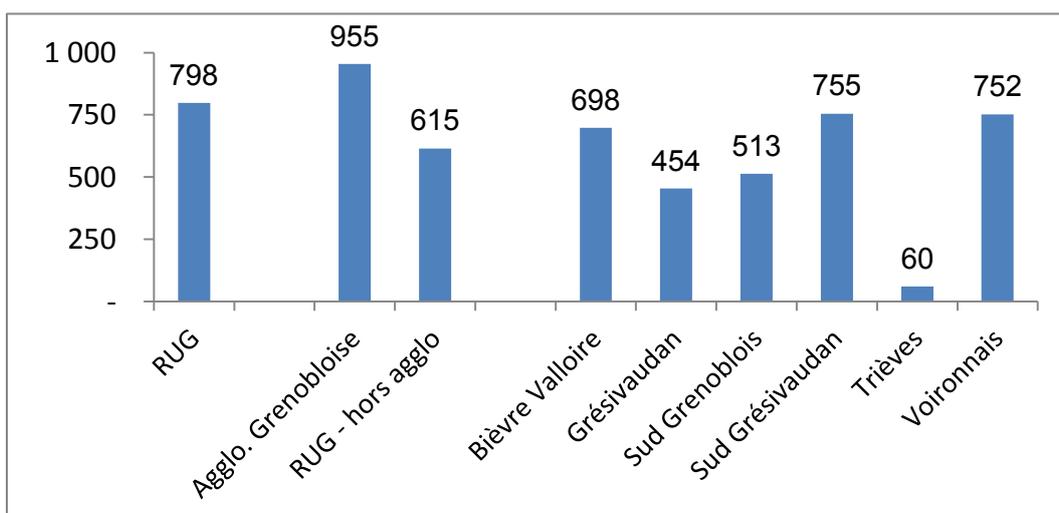
Inversement, les autres secteurs sont moins équipés avec de fortes différences entre le Sud Grésivaudan, le Voironnais et, dans une moindre mesure, la Bièvre – qui ont une offre de GMS / habitant légèrement en dessous de la moyenne de la région grenobloise (798 m² / habitant) – et le Grésivaudan et le Sud Grenoblois où l'offre est beaucoup plus faible. La quasi-absence de grande et moyenne surface dans le Trièves s'explique par le caractère rural du secteur et correspond par ailleurs à une volonté politique locale de protéger le petit commerce.

Pour les GMS non-alimentaires, l'Agglomération Grenobloise (676 m² pour 1 000 habitants), mais aussi le Voironnais (542 m² / 1 000 habitants) et le Sud Grésivaudan (543 m² pour 1 000 habitants) sont nettement au-dessus de la moyenne du SCoT (365 m² pour 1 000 habitants). La Bièvre se situe légèrement au-dessus de la moyenne. Par contre, les autres secteurs sont sous-équipés.

Pour les GMS alimentaires (y compris hypermarchés, supermarchés et hard discount), l'agglomération grenobloise (281 m²/1000 hab) et la Bièvre (304 m² / 1000 hab) se situent au-dessus de la moyenne (254 m² / 1000 hab). Le Sud Grenoblois est proche de la moyenne ; le Sud Grésivaudan, le Voironnais sont en dessous ; le Grésivaudan est très nettement en dessous (191 m² / 1000 habitants).

Graphique 10 – Des densités de m² de GMS / habitant variable selon les territoires

Source DDCCRF inventaire du 31/12/2008



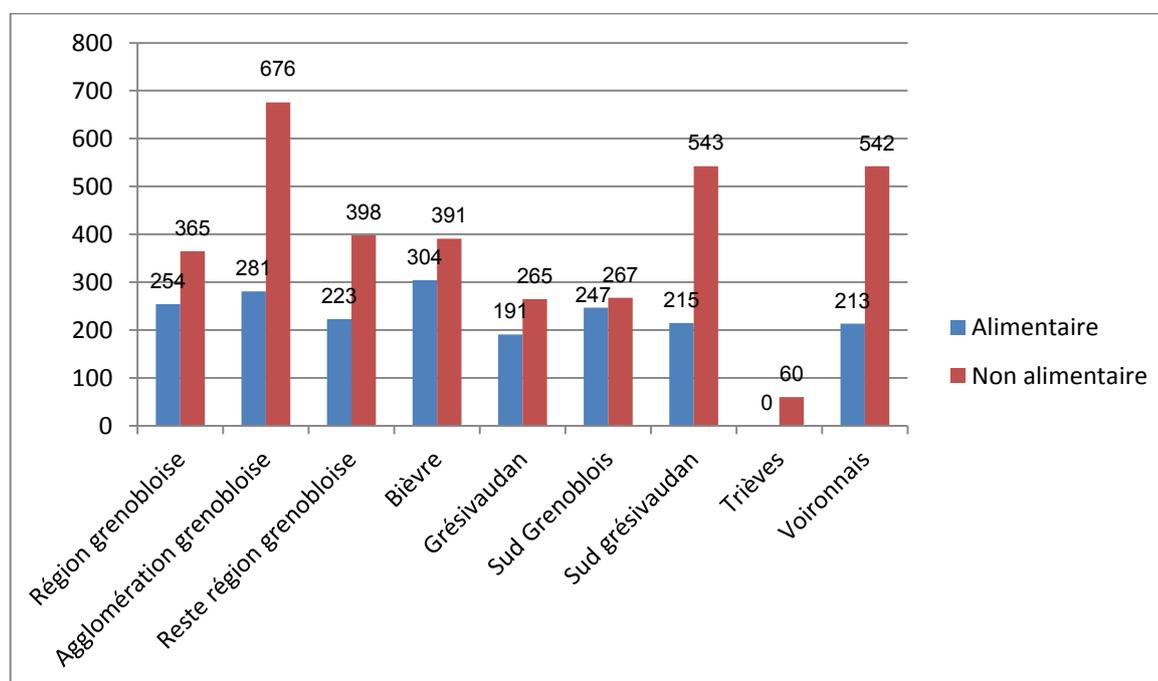
LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

Tableau 9 – Répartition des grandes et moyennes surfaces par type d'établissement et par secteur géographique en 2008 (source DDCCRF inventaire du 31/12/2008)

	Hypermarché	Supermarché	Hard-Discount	Autres GMS alimentaires	GMS non alimentaires
Agglomération grenobloise	6	20	13	11	213
Bièvre-Valloire	2	8	3	0	30
Grésivaudan	1	7	4	1	14
Sud Grenoblois	0	3	2	0	2
Sud Grésivaudan	2	1	2	0	20
Trièves	0	0	0	0	1
Voironnais	1	10	2	1	39
Total région grenobloise	12	49	26	13	318

Graphique 11 – Surface de vente en GMS pour 1 000 habitants – distinction alimentaire et non alimentaire par secteur du SCoT

Source DDCCRF inventaire du 31/12/2008



L'alimentaire inclut les hypermarchés, les supermarchés et les hard-discounters.

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

On constate également d'importantes disparités dans la répartition territoriale du petit commerce (dit également traditionnel, soit de moins de 300 m² de surface de vente par magasin).

Pour l'agglomération grenobloise et, dans une moindre mesure, pour le Voironnais, le bon niveau d'équipements en petits commerces (exprimé en m² par 1000 habitants) vient s'ajouter à un bon niveau d'équipements en grandes et moyennes surfaces.

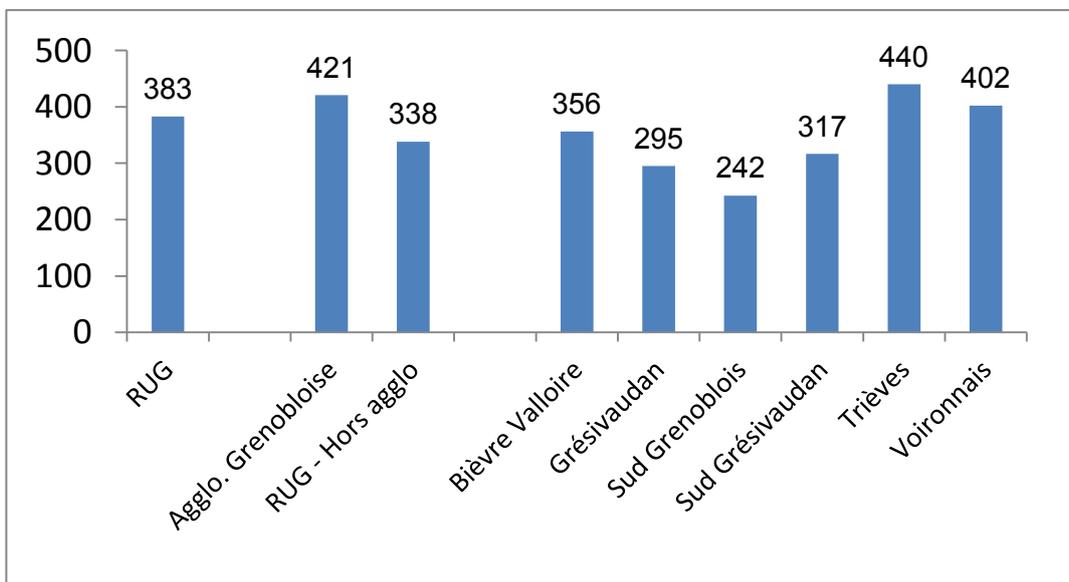
Inversement, pour le Sud Grenoblois et pour le Grésivaudan, le faible niveau d'équipement en petits commerces va de pair avec un faible niveau d'équipement en grandes et moyennes surfaces.

Pour le Trièves, le fort niveau d'équipement en petits commerces vient compenser la quasi-absence de grandes surfaces.

Enfin, pour la Bièvre et le Sud Grésivaudan, le niveau d'équipement en petits commerces, inférieur à la moyenne de la région grenobloise, est partiellement compensé par la présence de grandes et moyennes surfaces.

Graphique 12 – m² de petit commerce par habitant et par territoire de la région grenobloise

Source SIRENE 2008 – surface estimée à 70 m² par établissement.



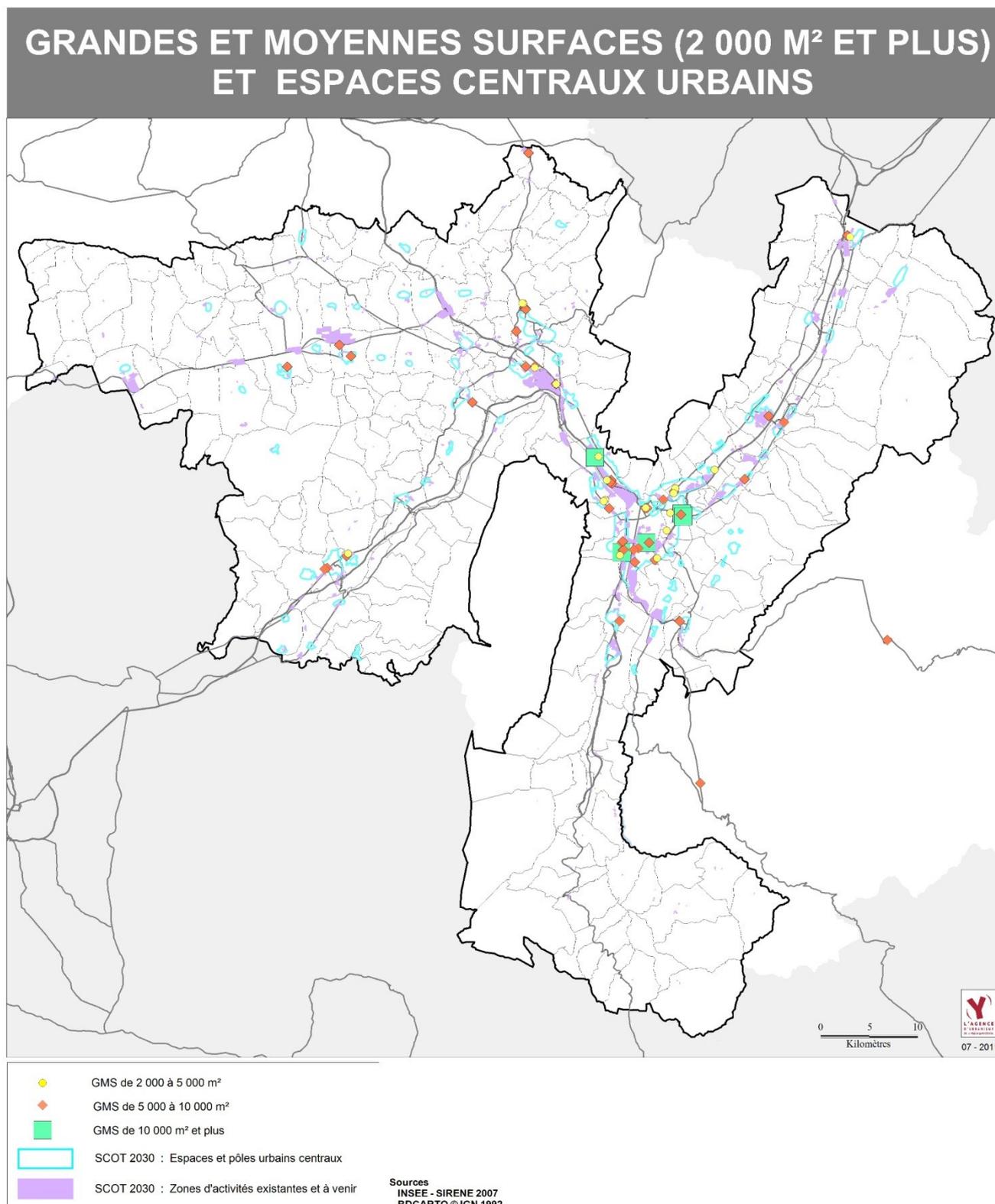
2.2. Un déséquilibre « centre-ville / périphérie » alimenté par le développement des grandes et moyennes surfaces

Les grandes surfaces se sont développées pour l'essentiel en dehors des centres villes et de leurs faubourgs, car elles recherchent avant tout l'accessibilité automobile (proximité des grands axes de passage, présence de nombreux parkings gratuits). Au regard du développement très important des grandes surfaces en France, 65% du chiffre d'affaires du commerce se réalise en périphérie, contre 25% en centre-ville, et seulement 10% dans les quartiers.

En raison de leur localisation périphérique, de nombreux pôles commerciaux de la RUG sont difficilement accessibles en transport en commun ou bien même à pied. L'espace public est pratiquement absent de ces zones monofonctionnelles où les piétons peinent à trouver un trottoir. Ces pôles souvent mal insérés dans leur environnement immédiat créent d'importantes coupures urbaines. Leur manque de multifonctionnalité, en font des lieux déserts en dehors des horaires d'ouvertures des commerces, et les nappes de parking alimentent la consommation d'espace.

Toutefois, certaines zones commerciales et centres commerciaux ont été progressivement rattrapés par l'urbanisation. Certains d'entre eux se situent désormais au sein de la ville, sur des sites parfois bien desservis par les transports collectifs : abords de l'avenue Gabriel Péri à Saint-Martin-d'Hères (à proximité du campus universitaire), centre commercial de La Poya à Fontaine (à proximité du terminus de la ligne A du tramway), centre commercial Grand'Place en limite de Grenoble et Echirolles (desservi par la ligne A et au milieu de la Villeneuve), et centre commercial de La Carronerie à Meylan. L'un des enjeux sera de faire évoluer ces zones pour les rendre plus urbaines.

Carte 18 – Les grandes surfaces de plus de 2000 m² dans la région grenobloise : une localisation essentiellement périphérique



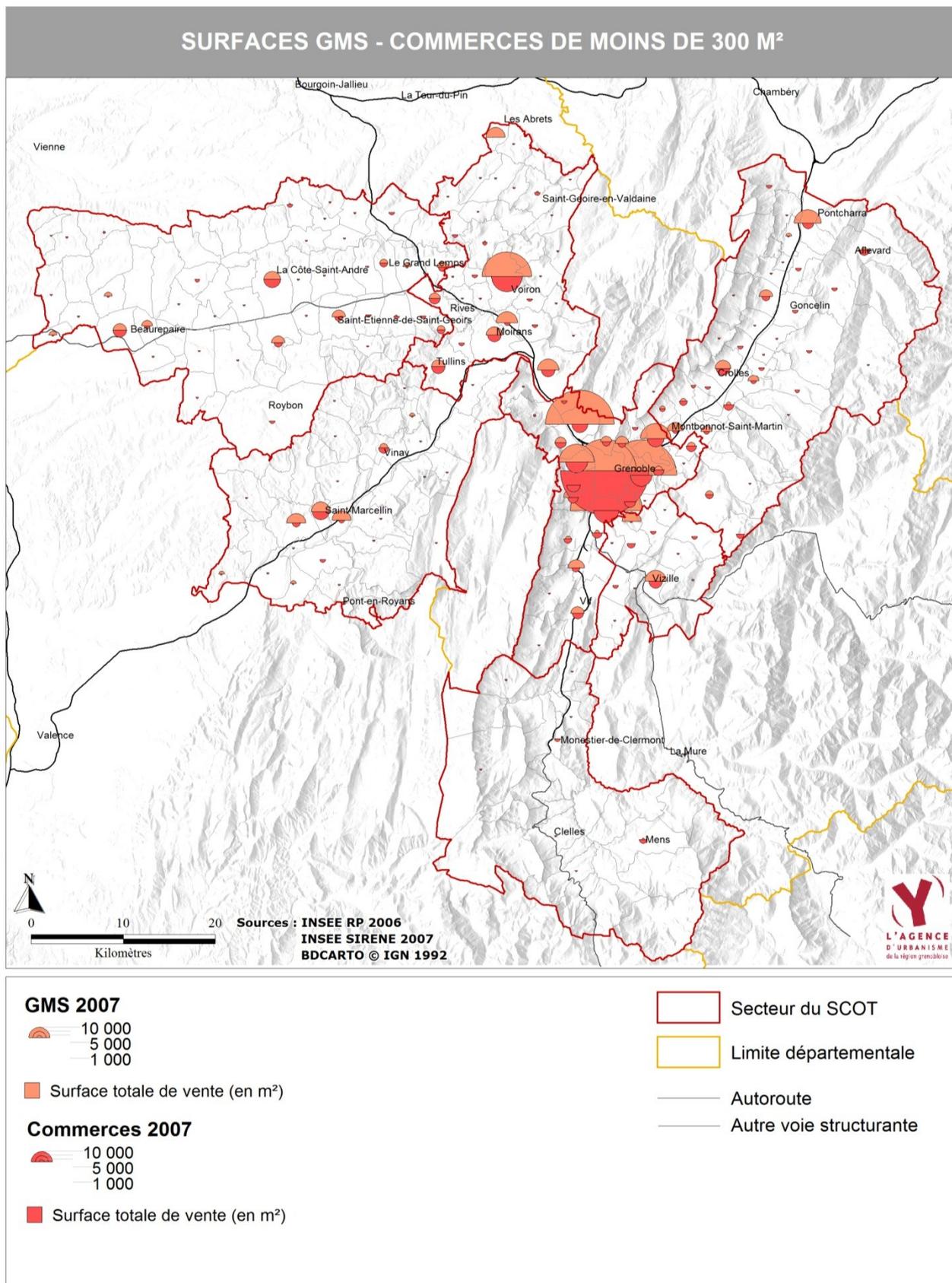
2.3 A l'échelle de chaque secteur : une offre commerciale très polarisée

Au sein de chaque secteur, l'offre commerciale est le plus souvent concentrée dans un nombre limité de pôles. Cette logique de concentration se fait notamment :

- **Dans et autour des pôles urbains qui ont un rôle de centralité historique** (Grenoble, Voiron, Saint-Marcellin, Pontcharra, Vizille, Beaurepaire, La Côte Saint-André, etc. ...) ou qui se sont développés plus récemment (comme Crolles).
- **Sur des sites « d'entrée de ville » ou de « sortie d'autoroute », facilement accessibles en voiture, notamment autour des pôles urbains cités précédemment** (exemple des grands centres et zones commerciales de l'agglomération grenobloise, ou encore de Chatte et de Saint Sauveur autour de Saint-Marcellin).
- **Dans certains cas, autour d'une sortie d'autoroute ou d'une grande voirie – donc sur un axe de passage fréquenté - mais en dehors d'un pôle urbain important** (cas de la zone commerciale de Colombe-Apprieu).

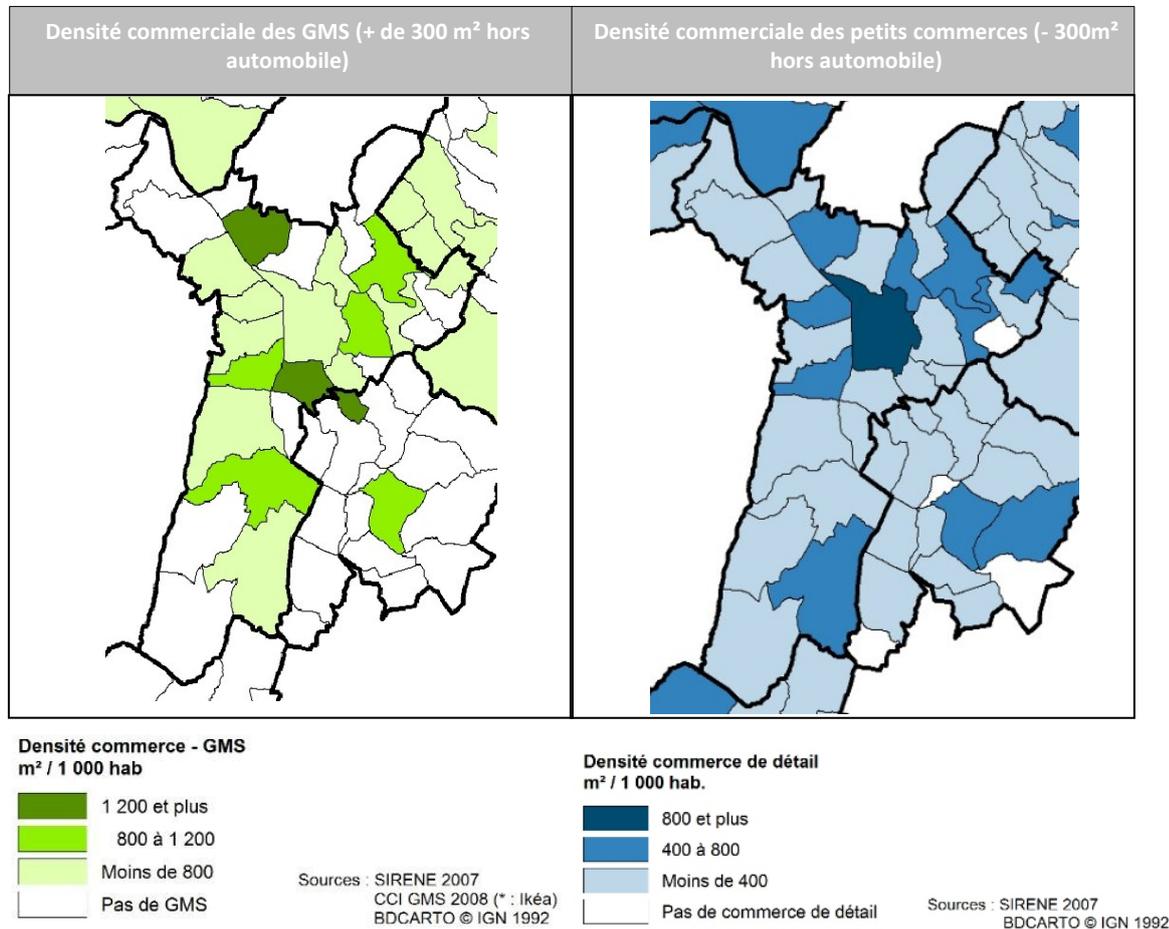
Carte 19 – Surfaces de vente (petits commerces et grandes et moyennes surfaces) par commune dans la région grenobloise

Source CCI et fichier SIRENE (inventaire du 31/12/2007)



2.3.1. L'Agglomération Grenobloise

Carte 20 – Densités commerciales (m² de surface de vente / habitant) en 2008 – Grandes et Moyennes Surfaces (GMS) et petit commerce – Secteur Agglomération Grenobloise



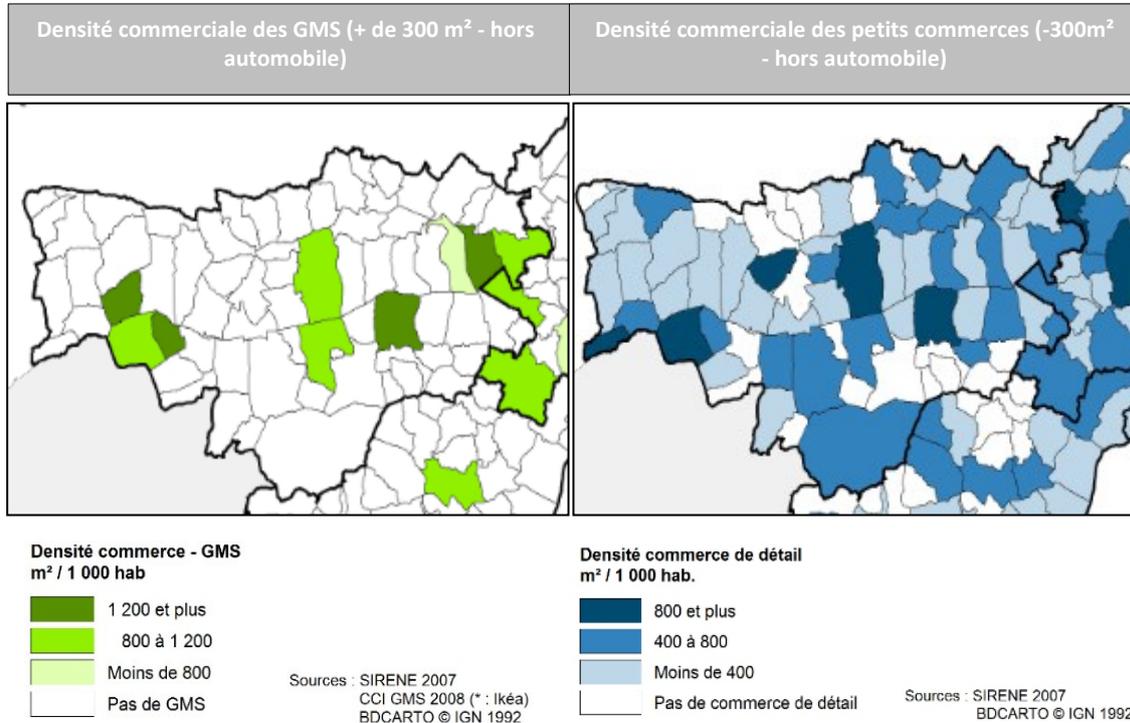
L'agglomération grenobloise accueille 62% des surfaces de vente (tous commerces confondus) de la région grenobloise et présente une très grande diversité d'offre.

L'offre commerciale de l'agglomération grenobloise s'organise :

- **D'une part autour de Grenoble**, dont le centre-ville accueille une forte concentration de « petits commerces » mais aussi des « grands magasins » et « grandes surfaces » insérés dans le tissu urbain. Sa diversité d'offre favorisant une aire de chalandise élargie, qui s'étend bien au-delà des limites de l'agglomération grenobloise pour tout ce qui touche au commerce « rare ».
- **D'autre part autour des zones commerciales « périphériques » situées sur les communes de Meylan, Saint-Martin-d'Hères, Echirolles, Saint-Egrève et Fontaine.** Ces grandes zones commerciales étendent leur périmètre de chalandise au-delà des limites de l'agglomération grenobloise, notamment vers la partie Ouest du Grésivaudan, vers la partie Sud du voironnais, ou encore vers le Sud Grenoblois et la partie Nord du Trièves. Certaines accueillent des commerces dont le rayonnement dépasse la région grenobloise, comme IKEA à Saint-Martin-d'Hères.

2.3.2. Bièvre-Valloire

Carte 21 – Densités commerciales (m² de surface de vente / habitant) en 2008 – GMS et petit commerce – Secteur Bièvre-Valloire



En Bièvre-Valloire, les communes de Beaurepaire, La Côte-Saint-André, Saint-Siméon-de-Bressieux, et Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs ont les densités les plus hautes tant en GMS qu'en commerces traditionnels et correspondent aux pôles urbains « historiques » du secteur.

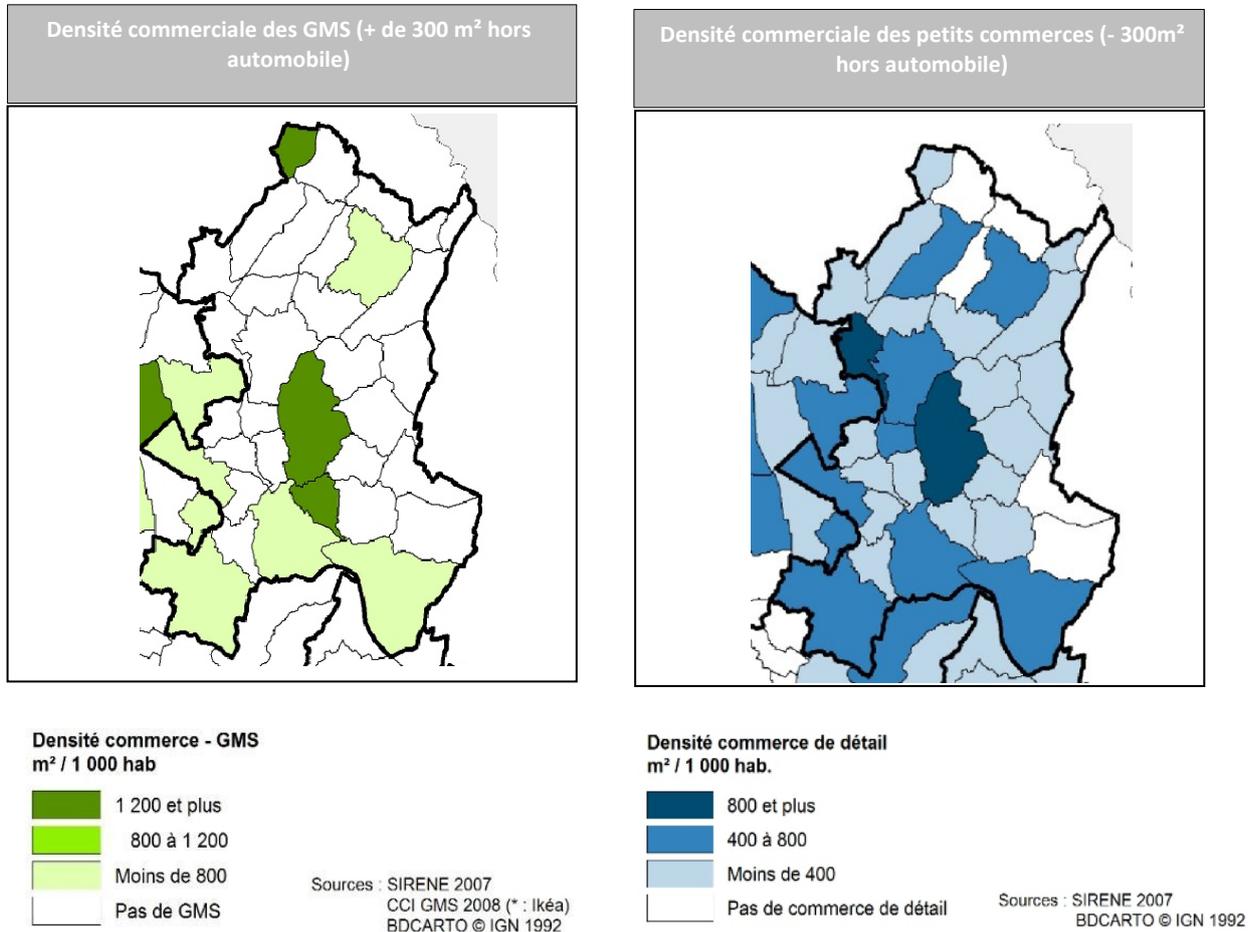
A Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs et à Colombe / Apprieu, le développement des grandes surfaces s'est localisé principalement autour des diffuseurs (axe de Bièvre et A48).

Si le commerce traditionnel est mieux réparti, la majorité des communes de la Bièvre présentent une offre inférieure à la moyenne de la RUG (environ 400 m² pour 1000 habitants) et un certain nombre de communes des collines de Chambaran et du Plateau de Bonneveaux ne disposent d'aucun commerce.

Au-delà de leur faible poids démographique, ces communes connaissent un triple effet d'évasion commerciale, vers le Nord-Isère (Bourgoin-Jallieu et L'Isle d'Abeau), vers Vienne et la vallée du Rhône, et vers les communes qui longent l'axe de la Bièvre (D519).

2.3.3. Le Voironnais

Carte 22 – Densités commerciales (m² de surface de vente / habitant) en 2008 – GMS et petit commerce – Secteur Voironnais



Si le Voironnais présente des densités commerciales (en GMS et en commerces traditionnels) similaires à la moyenne globale de la RUG, d'importantes disparités territoriales existent au sein du secteur.

La ville-centre de Voiron se démarque nettement comme étant « la » centralité commerciale du pays voironnais avec de fortes densités tant en GMS qu'en commerces traditionnels.

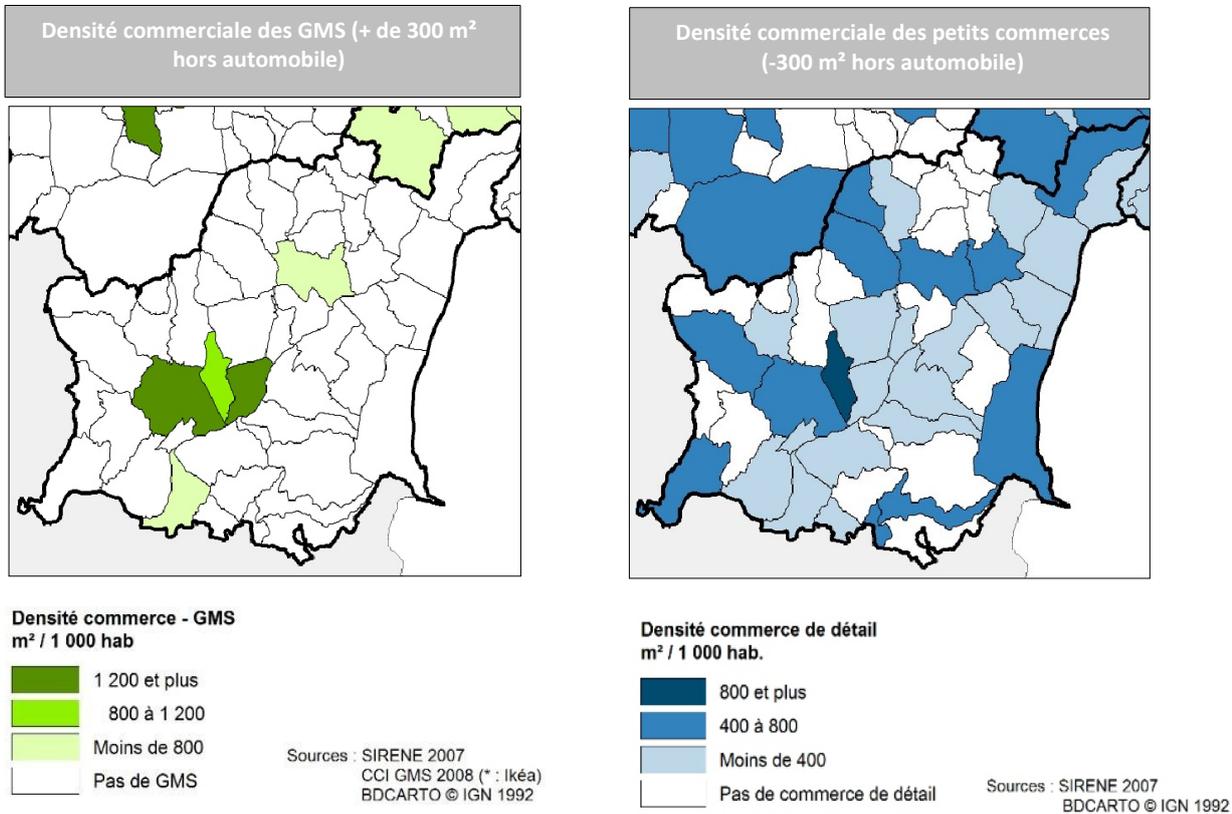
Les autres petites villes qui structurent le secteur (Voreppe, Moirans, Rives, Saint-Geoire-en-Valdaine) sont nettement moins équipées notamment en grandes et moyennes surfaces.

Plus largement, **la partie sud du Voironnais subit l'attraction commerciale de l'agglomération grenobloise** (zones commerciales de Saint-Egrève notamment).

La forte densité en grandes surfaces de la commune de Charancieu (à l'extrême nord du secteur) s'explique principalement par sa proximité immédiate avec la petite commune des Abrets (phénomène « d'entrée de ville »).

2.3.4. Le Sud-Grésivaudan

Carte 23 – Densités commerciales (m² de surface de vente / habitant) en 2008 – GMS et petit commerce – Secteur Sud Grésivaudan



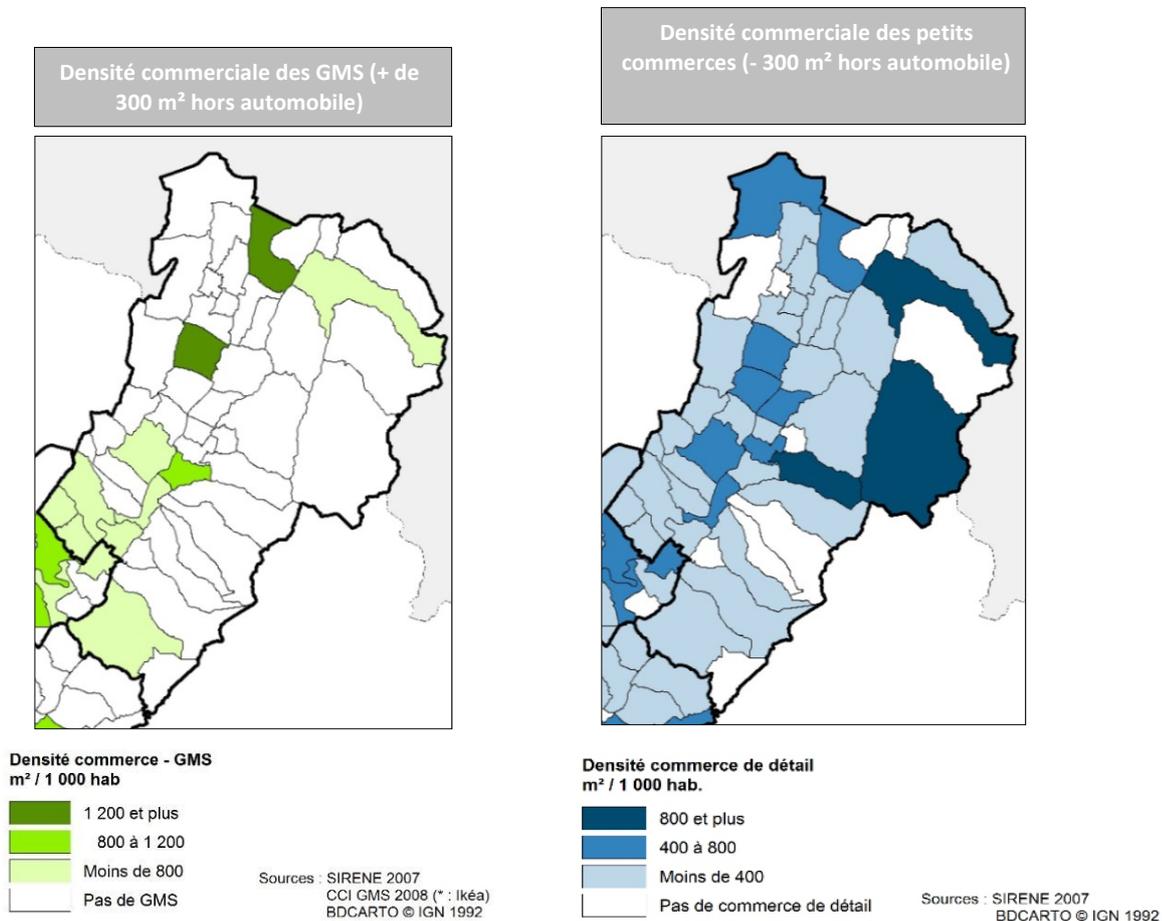
L'offre commerciale du Sud Grésivaudan est très concentrée autour de Saint-Marcellin et, dans une moindre mesure, à Vinay.

Les communes de Chatte et de Saint-Sauveur ont une forte densité de grandes surfaces en lien avec leur localisation « en entrée de ville » de Saint-Marcellin : elles bénéficient d'un certain « desserrement » de l'activité commerciale de la ville-centre de Saint-Marcellin, mais aussi de l'accueil de nouvelles enseignes.

Par ailleurs, **l'attraction des centres commerciaux extérieurs au territoire** (agglomération de Romans à l'Ouest, agglomération grenobloise à l'Est) ne peut être minorée.

2.3.5. Le Grésivaudan

Carte 24 – Densités commerciales (m² de surface de vente / habitant) en 2008 – GMS et petit commerce – Secteur Grésivaudan



Au regard de sa population (presque 100 000 habitants), le Grésivaudan apparaît comme sous-équipé, tant en grandes et moyennes surfaces (454 m² de surface de vente / habitant) qu'en petit commerce (295 m² de surface de vente / habitant).

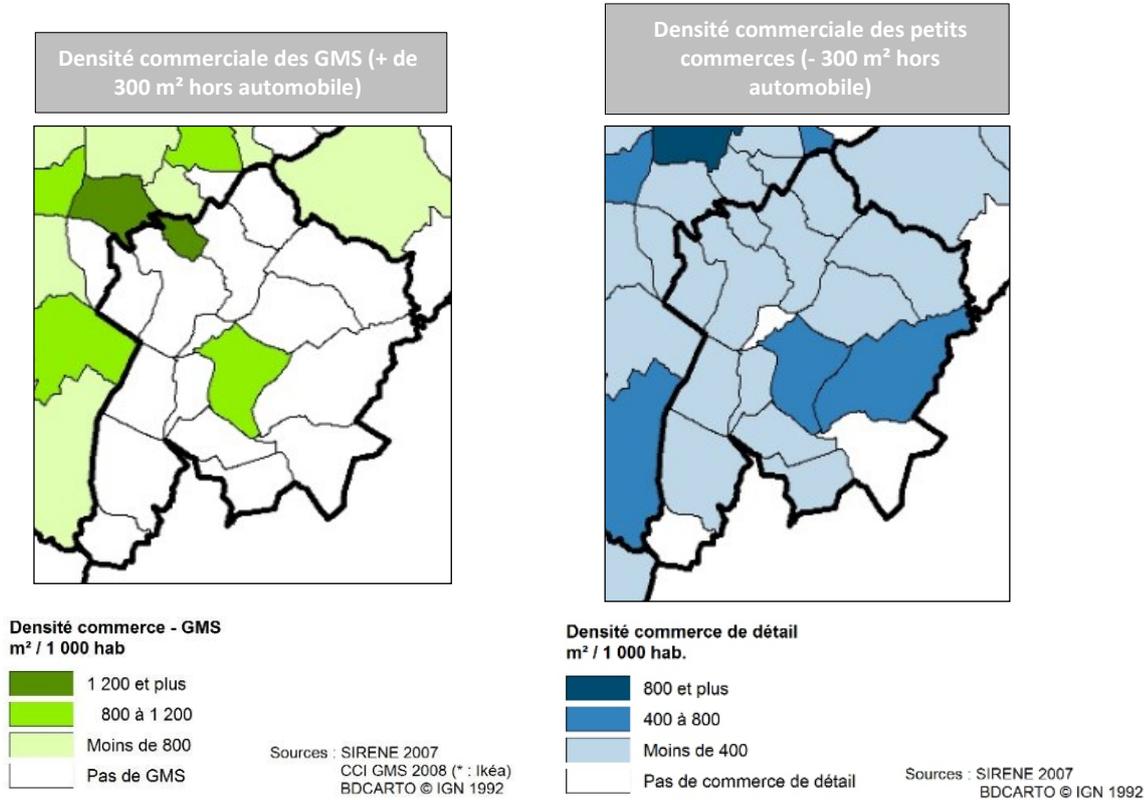
Au-delà de la concurrence de l'agglomération grenobloise (Grenoble et zones commerciales périphériques de Meylan et de Saint-Martin-d'Hères) et de l'agglomération de Chambéry (partie nord du secteur), cette situation peut s'expliquer par le fait que le développement de la partie Ouest et centrale du Grésivaudan s'est faite sur un territoire qui n'était pas initialement structuré autour de petites villes ou de gros bourgs qui auraient pu concentrer l'offre commerciale. L'urbanisation du secteur s'est principalement faite en lien avec la révolution industrielle (villes de la rive gauche de l'Isère) et avec la périurbanisation (villes de la rive droite) sur la base d'une armature urbaine qui était principalement composée de petits villages offrant peu de centralité. Inversement, la partie nord du secteur est à la fois plus éloignée de Grenoble tout en se structurant autour de plusieurs gros bourgs ou petites villes (Goncelin, Pontcharra, Allevard, etc.).

Les grandes surfaces se concentrent principalement au nord du secteur, à Pontcharra et, dans une moindre mesure, à Crolles et dans les communes situées à l'Ouest du secteur. La forte densité de GMS dans la commune du Touvet doit être pondérée par la population relativement faible (environ 3 000 habitants).

Les petits commerces sont très présents dans les communes touristiques et les stations de ski (Allevard, Les Adrets, La Ferrière) ainsi qu'à Crolles et Villard Bonnot.

2.3.6. Le Sud Grenoblois

Carte 25 – Densités commerciales (m² de surface de vente / habitant) en 2008 – GMS et petit commerce – Secteur Sud Grenoblois



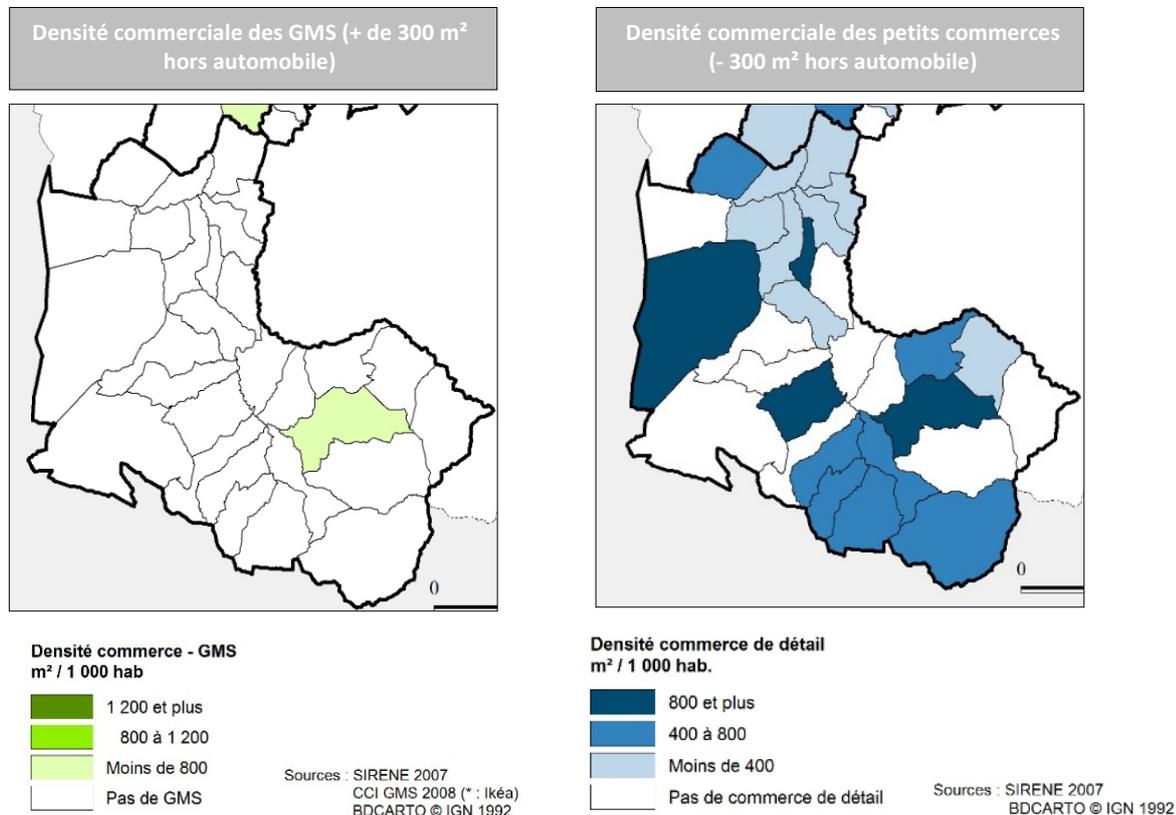
A l'exception de la commune de Bresson (au contact de l'agglomération grenobloise), le Sud Grenoblois est – avec le Grésivaudan – un secteur sous-équipé au regard de sa population (513m² de surface de vente / habitant pour les GMS, 242 m² de surface de vente / habitant pour le petit commerce).

Cette situation s'explique notamment par la proximité de l'agglomération grenobloise (zone commerciale de Comboire, centre commercial de Grand'Place, centre-ville de Grenoble) et par le fait que le développement industriel et périurbain du secteur a principalement concerné des villages qui étaient historiquement peu ou pas équipés.

L'offre est très concentrée à Vizille qui apparaît comme la centralité principale du secteur.

2.3.7. Le Trièves

Carte 26 – Densités commerciales (m² de surface de vente / habitant) en 2008 – GMS et petit commerce – Secteur Trièves



Le Trièves se caractérise par une densité élevée de petites surfaces qui se concentrent notamment sur les communes de Clelles, Mens et Monestier-de-Clermont, qui sont les chefs-lieux de canton, et à Gresse-en-Vercors en raison de l'attractivité touristique de la commune.

Le secteur du Trièves ne détient qu'une seule GMS, une jardinerie de 577 m² à Mens.

2.4. A l'échelle des communes : une tendance au développement de l'offre en périphérie

Le phénomène de développement du commerce en périphérie des tissus urbains constitué se manifeste à l'intérieur de nombreuses communes dont la superficie est suffisamment grande. On peut ainsi penser à Voiron, Crolles ou Pontcharra qui accueillent en leur sein des zones commerciales de nature périphérique. Plus largement, dans de nombreux bourgs et petites villes, l'implantation du supermarché se fait en dehors ou aux marges du noyau urbain (ce qui pose par ailleurs des problèmes d'accès aux commerces pour les personnes non motorisées – personnes âgées notamment – qui y vivent).

Le développement de nombreux commerces (boulangeries, fleuristes, fruits et légumes ...) tend à se faire également en dehors des centres, le long des axes les plus passants... en termes de trafic automobile.

3 Une évolution de l'offre commerciale qui tend à conforter les déséquilibres existants

Graphique 13 – Progression de l'offre commerciale en GMS par secteur d'activité (alimentaire / non alimentaire) et par territoire entre 2003 et 2008 dans la région grenobloise

Source DDCCRF (inventaire 2003 et 2008)

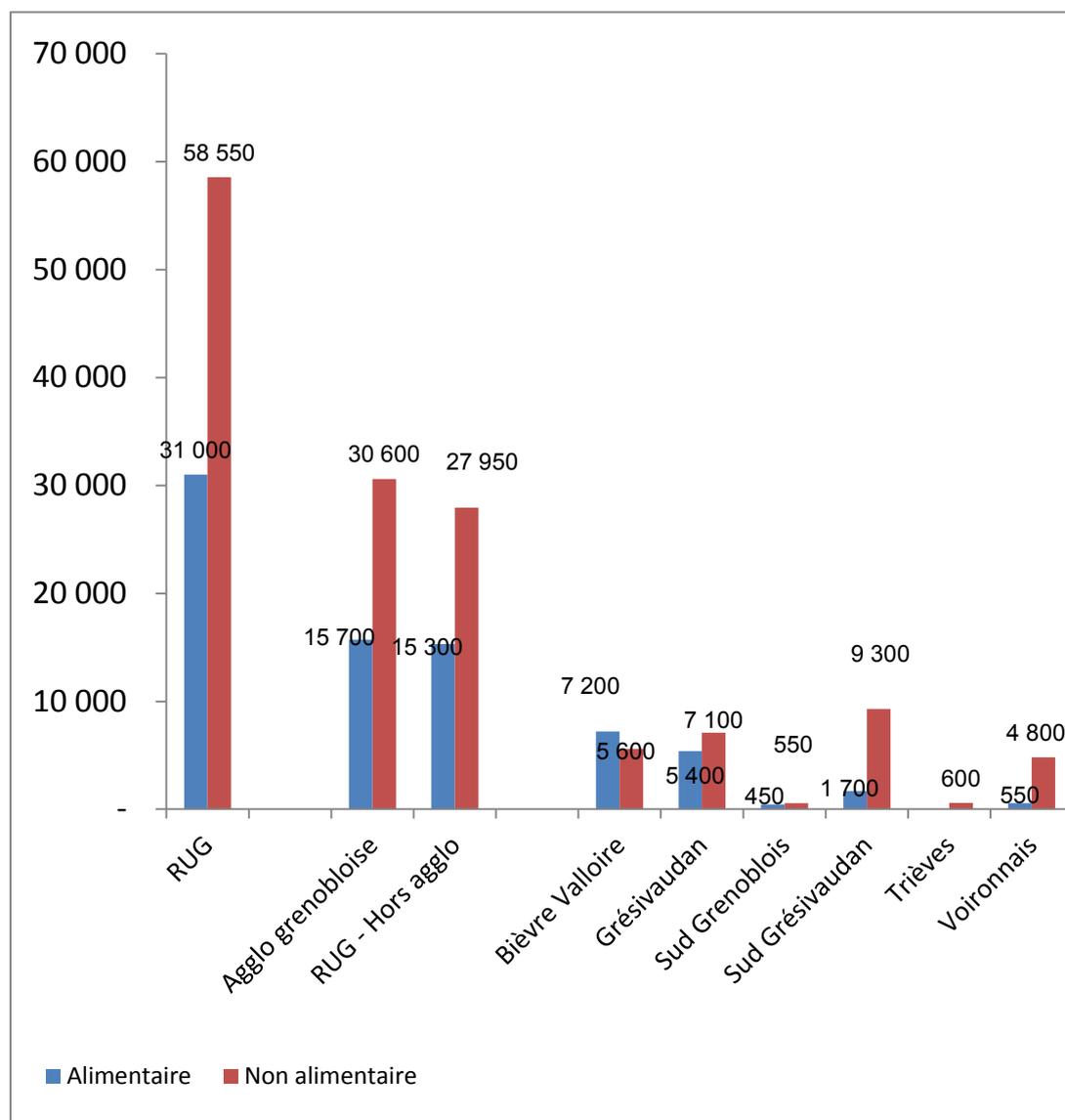


Tableau 10 – Evolution des surfaces de vente en GMS (2003 – 2008) et de l'évolution de la population (2003 – 2008) par secteur du SCoT (Source DDCCRF - inventaire 2003 et 2008)

	Surfaces de GMS créées entre 2003 et 2008 (m ²)	% des m ² créés dans l'aire du SCoT entre 2003 et 2008	Evolution de la population entre 1999 et 2008	% des nouveaux habitants accueillis dans l'aire du SCoT entre 1999 et 2008
Agglomération grenobloise	+46 300 m ²	51,7%	+7 400 hab.	16,6%
Bièvre Valloire	+12 800 m ²	14,3%	+10 900 hab.	24,6%
Grésivaudan	+12 500 m ²	14%	+11 000 hab	24,7%
Sud Grenoblois	+1 000 m ²	1,1%	+1 500 hab	3,4%
Sud Grésivaudan	+11 000 m ²	12,3%	+5 200 hab	11,8%
Trièves	+600 m ²	0,7%	+ 1 700 hab	3,8%
Voironnais	+5 350 m ²	6%	+6 700 hab	15,1%
Région grenobloise	+89 550 m ²	100%	+44 400 hab	100%

Entre 2003 et 2008, la région grenobloise a gagné environ 90 000 m² de grandes et moyennes surfaces.

Cette offre nouvelle s'est principalement concentrée dans l'agglomération grenobloise qui a capté presque 52% des nouvelles surfaces de vente en GMS créées entre 2003 et 2008 (+46 300 m² entre 2003 et 2008) alors qu'elle n'a accueilli que 17% des nouveaux habitants de la région grenobloise entre 1999 et 2008. Cette offre nouvelle a notamment concerné le non-alimentaire (+36 000 m² de surface de vente dont environ la moitié sont imputables à l'ouverture du magasin IKEA de Saint-Martin-d'Hères).

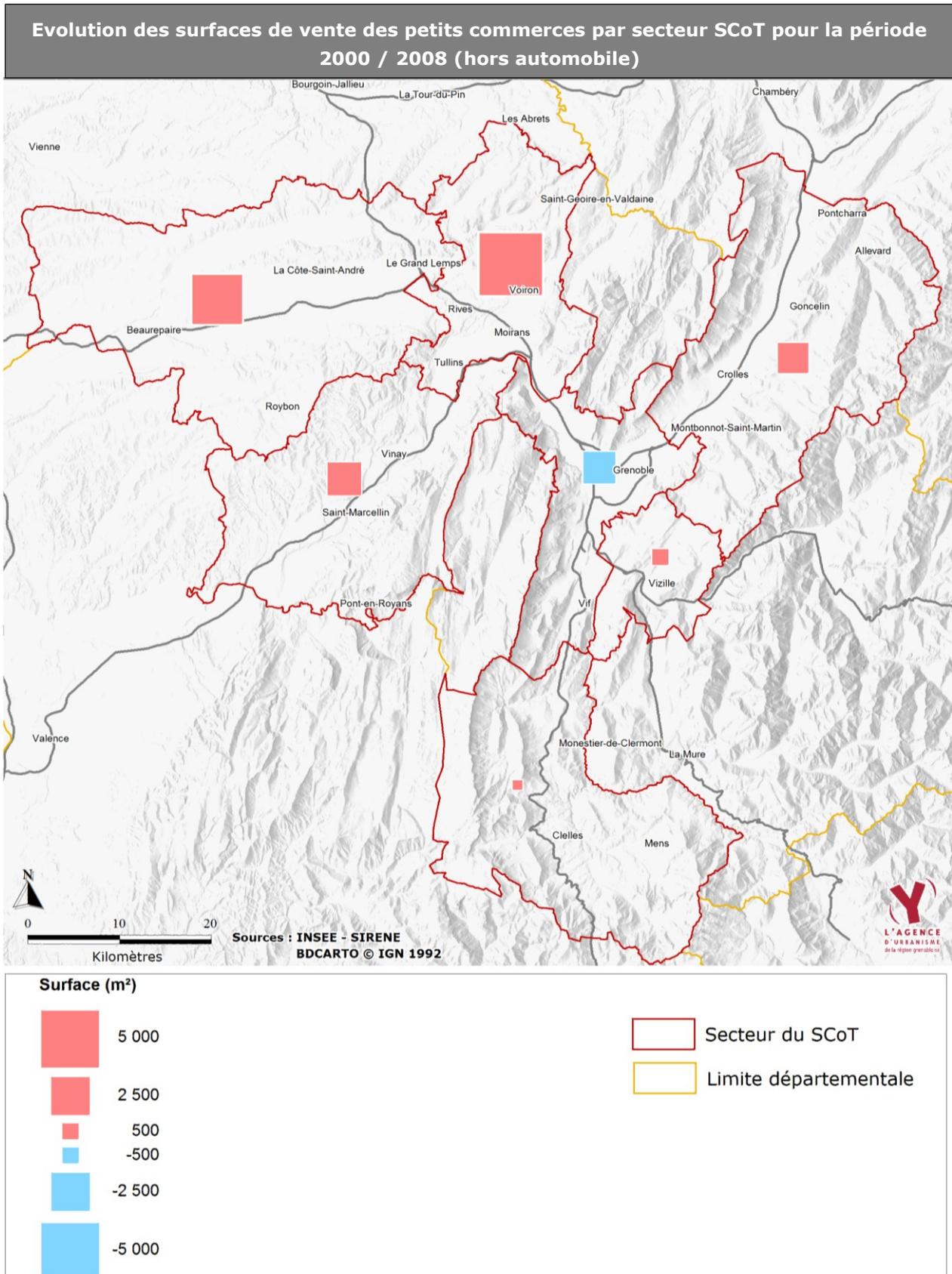
L'offre en GMS a augmenté sensiblement dans la Bièvre (+12 800 m² soit 16% des nouvelles surfaces de vente de l'aire du SCoT) **et le Grésivaudan** (+12 500 m² soit 15,6% des nouvelles surfaces de vente de l'aire du SCoT), **mais moins vite que la population** (la Bièvre a accueilli 24,6% des nouveaux habitants de la région grenobloise entre 1999 et 2008, et le Grésivaudan en a accueilli 24,7%). Dans la Bièvre, la progression de l'offre s'est faite majoritairement dans l'alimentaire (+7 200 m²) alors que dans le Grésivaudan, elle concerne majoritairement le non-alimentaire (+7 100 m²).

L'offre a également fortement progressé dans le Sud Grésivaudan (+ 11 000 m² soit 13,7% des nouvelles surfaces de vente en GMS du SCoT, principalement localisés en frange de l'agglomération de Saint-Marcellin : Chatte / Saint-Sauveur) **tout en se diversifiant** (poids important des GMS non alimentaires qui représentent 9 700 m² d'offre nouvelle). **Cette progression s'est faite à un rythme légèrement supérieur à celui de la population** (le Sud Grésivaudan a accueilli 11,8% de la croissance démographique du SCoT entre 1999 et 2008).

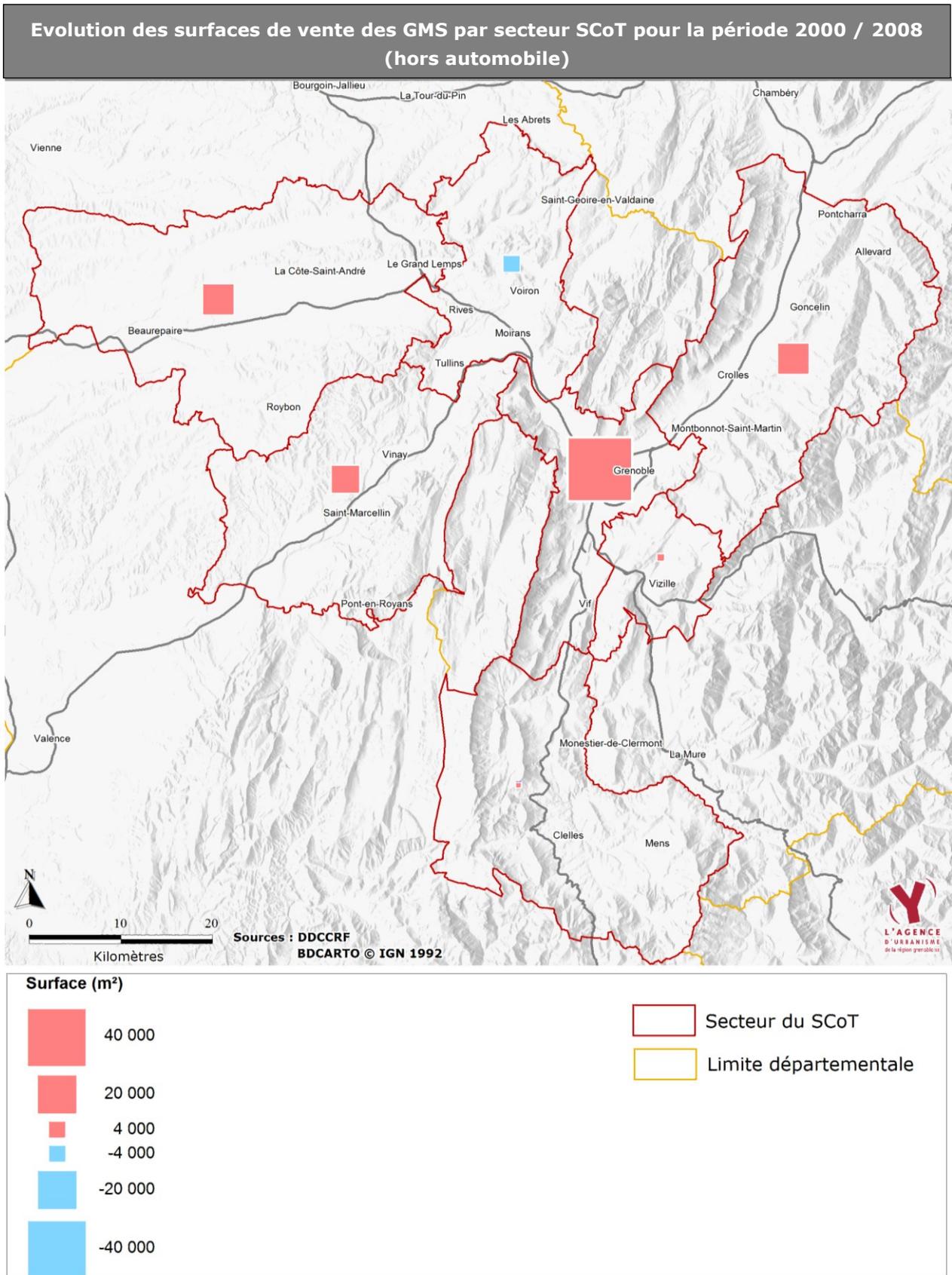
Dans le Voironnais, la progression de l'offre en GMS a été faible (+ 5 350 m²), principalement dans le non-alimentaire (=4 500 m²).

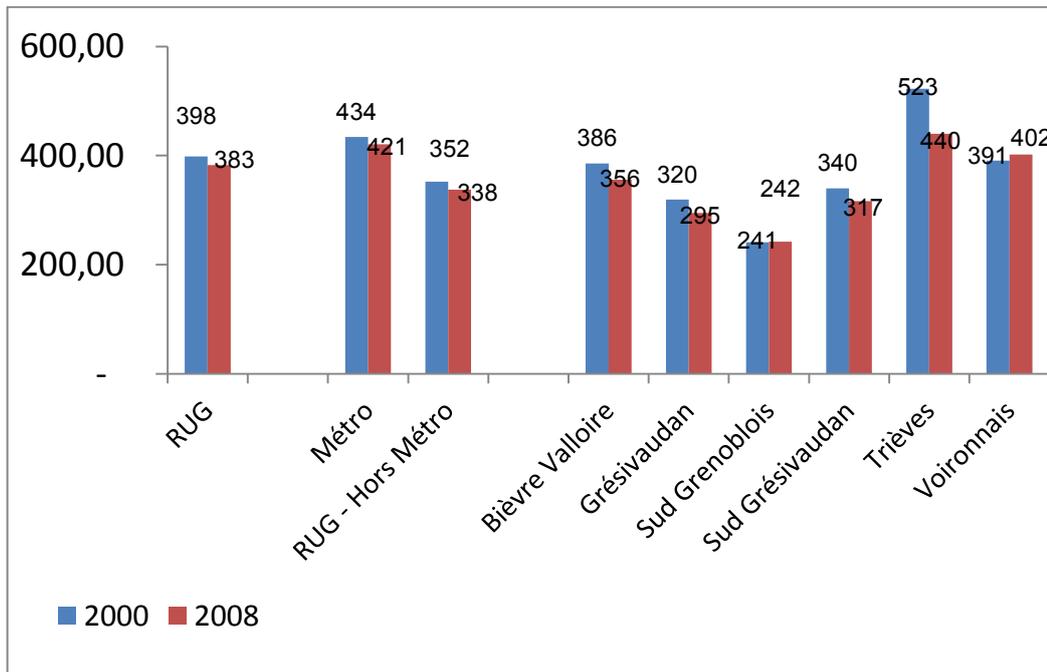
Dans le Sud Grenoblois, l'offre a très peu progressé (1000 m² supplémentaires entre 2003 et 2008), de même que dans le **Trièves** (+ 600m²)

Carte 27 – Evolution des surfaces de vente des petits commerces par secteur entre 2000 et 2008



Carte 27 bis – Evolution des surfaces de vente des GMS par secteur entre 2000 et 2008



Graphique 14 – Evolution de la surface de vente des petits commerces par habitant entre 2000 et 2008 par secteur du SCoT

Surface de vente estimée à 70 m² par activité pour l'année 2008 et estimation théorique pour l'année 2000. Source SIRENE (inventaire 2000 et 2008)

Pour le petit commerce, on observe une diminution des surfaces de vente par habitant.

Seul le Voironnais et, dans une moindre mesure, le sud grenoblois font exceptions. Dans le voironnais, la densité de petits commerces passe de 391 m² / habitant à 402 m² / habitant et dans le sud grenoblois elle passe de 391 à 402 m² / habitant.

Cette baisse s'explique d'une part par la croissance démographique rapide de certains secteurs (Grésivaudan, Bièvre, Trièves notamment) qui fait « mécaniquement » baisser la densité d'offre si le nombre de commerces augmente moins vite que la population ; **et d'autre part par la concurrence exercée par le développement des grandes surfaces** (phénomène de « vases communicants »).

Le secteur d'activité le plus touché par cette baisse des petits commerces est celui de l'alimentaire : les petits commerces de ce secteur connaissent une baisse de -5% de leur surface de vente entre 2003/2008 sur l'ensemble de la RUG. Cette baisse est concentrée dans l'agglomération Grenobloise où 102 petits commerces alimentaires ont fermé leurs portes entre 2000 et 2008 ... alors que sur la même période 8 grandes surfaces à dominante alimentaire (supermarchés et hard-discount) ont été créées et d'autres se sont agrandies.

Il faut cependant souligner que le nombre d'établissements de commerce alimentaire a légèrement augmenté en dehors de l'agglomération grenobloise, notamment dans le voironnais (+14 établissements alors que parallèlement, les surfaces de vente en GMS alimentaire n'ont augmenté que de 550 m² dans ce secteur).

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

Tableau 11 – Evolution du nombre d'établissements et des surfaces de vente en GMS alimentaire (2003 – 2008) et en petit commerce alimentaire (2000 – 2008) par secteur du SCoT

	Surfaces du nombre de supermarchés hypermarchés et GMS alimentaires entre 2003 et 2008	Evolution du nombre d'établissements de petits commerces alimentaires entre 2000 et 2008	Evolution de la population entre 1999 et 2008
Agglomération grenobloise	+8 établissements +15 700 m ²	-102 établissements -7 140 m ²	+7 400 hab.
Bièvre Valloire	+ 3 établissements + 7 200 m ²	+6 établissements + 420 m ²	+10 900 hab.
Grésivaudan	+ 4 établissements + 5 400 m ²	-3 établissements - 210 m ²	+11 000 hab
Sud-Grenoblois	+1 établissement + 450 m ²	-4 établissements - 280 m ²	+1 500 hab
Sud-Grésivaudan	+ 2 établissements +1 700 m ²	+1 établissement + 70 m ²	+5 200 hab
Trièves	0	+ 2 établissements + 140 m ²	+ 1 700 hab
Voironnais	+ 1 établissement +550 m ²	+ 14 établissements + 980 m ²	+6 700 hab
Région grenobloise	+19 établissements +31 000 m ²	- 86 établissements - 6 020 m ²	+1 700 hab

Source DDCCRF (inventaire 2003 et 2008) et SIRENE (inventaire 2000 – 2008)

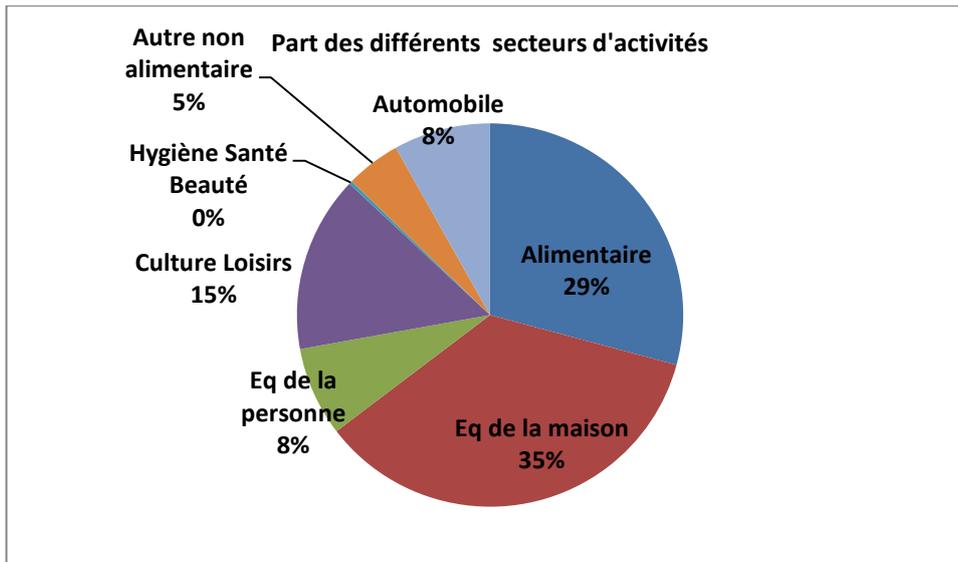
4. Répartition de l'offre par secteur d'activité commerciale

Au 31/12/2008, la région grenobloise offre 643 001 m² de surface de vente en grandes et moyennes surfaces tous secteurs confondus (y compris concessions automobiles).

L'alimentaire (qui correspond principalement aux hypermarchés, supermarchés et hard-discounts) représente 29% de ce total, ce qui illustre la prépondérance – en termes de surfaces – des GMSS (grandes et moyennes surfaces spécialisées).

Graphique 15 – Ventilation de l'offre en GMS par secteur d'activité – Région grenobloise, 2008

Source : DDCCRF inventaire des GMS au 31/12/2008



L'alimentaire inclut les hypermarchés, supermarchés et hard-discounters

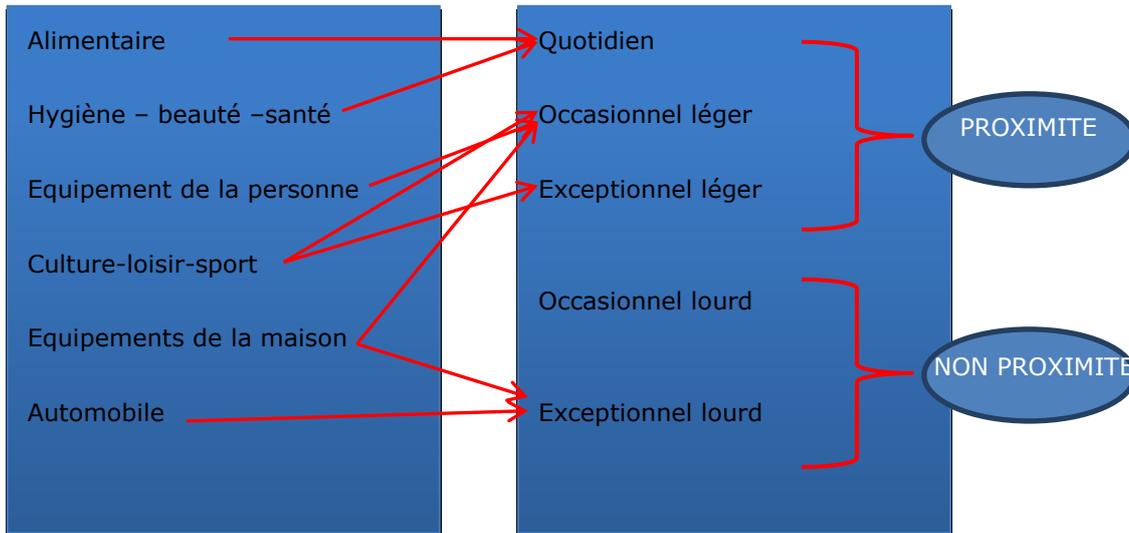
Cette typologie du commerce, basée sur des critères économiques, n'est pas totalement pertinente pour élaborer un document de planification urbaine. Une approche urbanistique ne s'intéresse pas directement à la nature des produits vendus dans les magasins, mais plutôt à la manière dont les pratiques d'achat et l'organisation du commerce peuvent impacter l'évolution des territoires notamment en matière de déplacements (distances parcourues, nécessité ou non de recourir à l'usage de l'automobile), de vitalité commerciale des espaces urbains (en lien avec l'objectif de mixité fonctionnelle affichée par le SCoT) et d'animation des centres villes.

De ce fait, il est nécessaire de prendre en compte la nature des **besoins du consommateur** et du degré d'**intérêt** qu'il peut porter à un achat particulier ; c'est-à-dire, **des distances et du temps qu'il est prêt à consacrer à un achat.**

Ainsi, s'il n'est pas dérangeant de parcourir plusieurs kilomètres, voir même de faire jouer la concurrence en se rendant dans plusieurs magasins pour acheter un canapé, il est beaucoup moins concevable de réaliser les mêmes pratiques pour acheter une baguette de pain.

C'est en vue de mieux interpréter les différentes pratiques d'achats et les fonctionnements territoriaux qui en découlent qu'il convient de redéfinir une nouvelle typologie fondée sur l'expérience du Schéma Directeur.

Figure 5 – La typologie des activités commerciales de détail proposée par le SCoT de la région grenobloise



Les achats quotidiens (alimentation, produits ménagers, tabac, presse ...) sont les plus fréquents, les plus obligatoires, et ceux qui concernent le plus de clients et constituent ainsi **l'essentiel des déplacements commerciaux**. Ils s'effectuent aussi bien en grandes surfaces qu'en petits commerces ou sur les marchés non sédentaires.

En lien avec l'objectif de réduction du trafic automobile affiché par le Code de l'Urbanisme, **l'enjeu est que ces achats puissent se faire sans avoir nécessairement recours à la voiture** (enjeu d'une accessibilité par les modes actifs et les transports collectifs) **et/ou sans avoir à parcourir une trop grande distance en voiture pour y accéder depuis les lieux que l'on fréquente au quotidien** (l'enjeu alors est de favoriser la localisation de ces commerces à **proximité du domicile** - ou, le cas échéant, à proximité du lieu de travail ou encore à proximité d'un « point de passage obligé » sur le trajet domicile / travail - exemple des gares).

Les achats occasionnels de produits « légers » (petit équipement de la personne et de la maison : habillement, soins, hygiène, vaisselle, décoration) s'effectuent souvent sous l'impulsion d'un « **achat plaisir** », en fonction de ses envies, ou dans certains cas en lien avec les courses alimentaires (notamment dans les supermarchés et hypermarchés et leurs galeries marchandes). **Les achats plus exceptionnels de produits « légers »** (électroménagers, Hi-fi, vidéo, etc.) qui sont généralement programmés, mais peuvent également être issus de la **curiosité vers les innovations**.

Ces deux catégories d'achat correspondent à des produits généralement légers en termes de poids, qu'il est possible d'emporter à pied, en vélo ou en transports collectifs.

Par ailleurs, **les commerces correspondant à ce type d'achat sont très présents dans les centres villes et contribuent fortement à leur animation. Pour autant, sur ces créneaux d'activité, l'offre de centre-ville est de plus en plus concurrencée par le développement des « grandes et moyennes surfaces spécialisées » situées généralement en périphérie.**

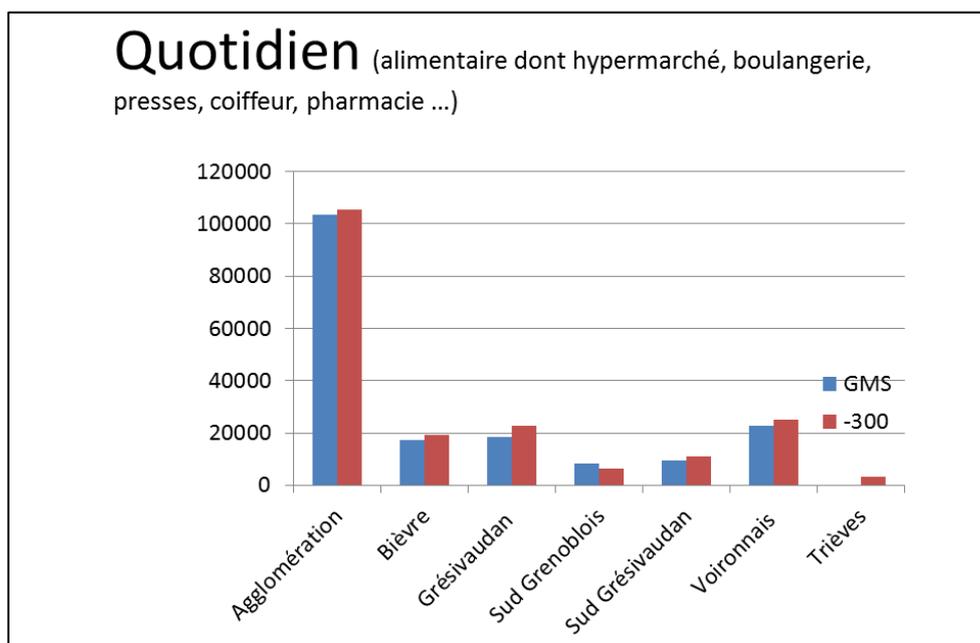
De ce fait, l'enjeu est de favoriser une localisation de ces commerces de préférence à l'intérieur des espaces urbains (« en ville ») et dans des espaces aisément par les modes actifs et, le cas échéant, par les transports collectifs afin de contribuer à l'animation des centres villes et à la réduction de l'usage de la voiture.

Les achats occasionnels de produits « lourds ou encombrants » (jardinerie, bricolage) souvent liés aux pratiques **de loisirs et de hobbies**, sont généralement programmés. **Les achats exceptionnels de**

produits « lourds ou encombrants » (meubles, automobiles ...) peuvent induire **des temps de réflexion et des déplacements (le plus souvent en voiture)** importants, pour effectuer des comparaisons et faire jouer la concurrence, ils sont relativement peu fréquents.

Ces deux types de commerces ont en commun de concerner des produits que l'on peut difficilement emporter soi-même si on ne dispose pas d'une voiture. Ils peuvent par ailleurs avoir des besoins d'importantes surfaces pour exposer et stocker les produits (exemple des serres d'exposition des jardineries, des concessions automobiles, des grands magasins de meubles ou des ventes de matériaux de construction). De ce fait, il est moins gênant – voire dans certains cas nécessaire - que ces commerces soient localisés en périphérie. Pour autant, il est intéressant que ces commerces soient aussi accessibles aux clients non motorisés qui peuvent ensuite se faire livrer les produits ou les emporter s'ils sont suffisamment légers (enjeu par exemple de maintenir un minimum d'offre commerciale « en ville » dans les secteurs du bricolage, du meuble ou du sport).

4.1. Localisation de l'offre commerciale pour les achats quotidiens

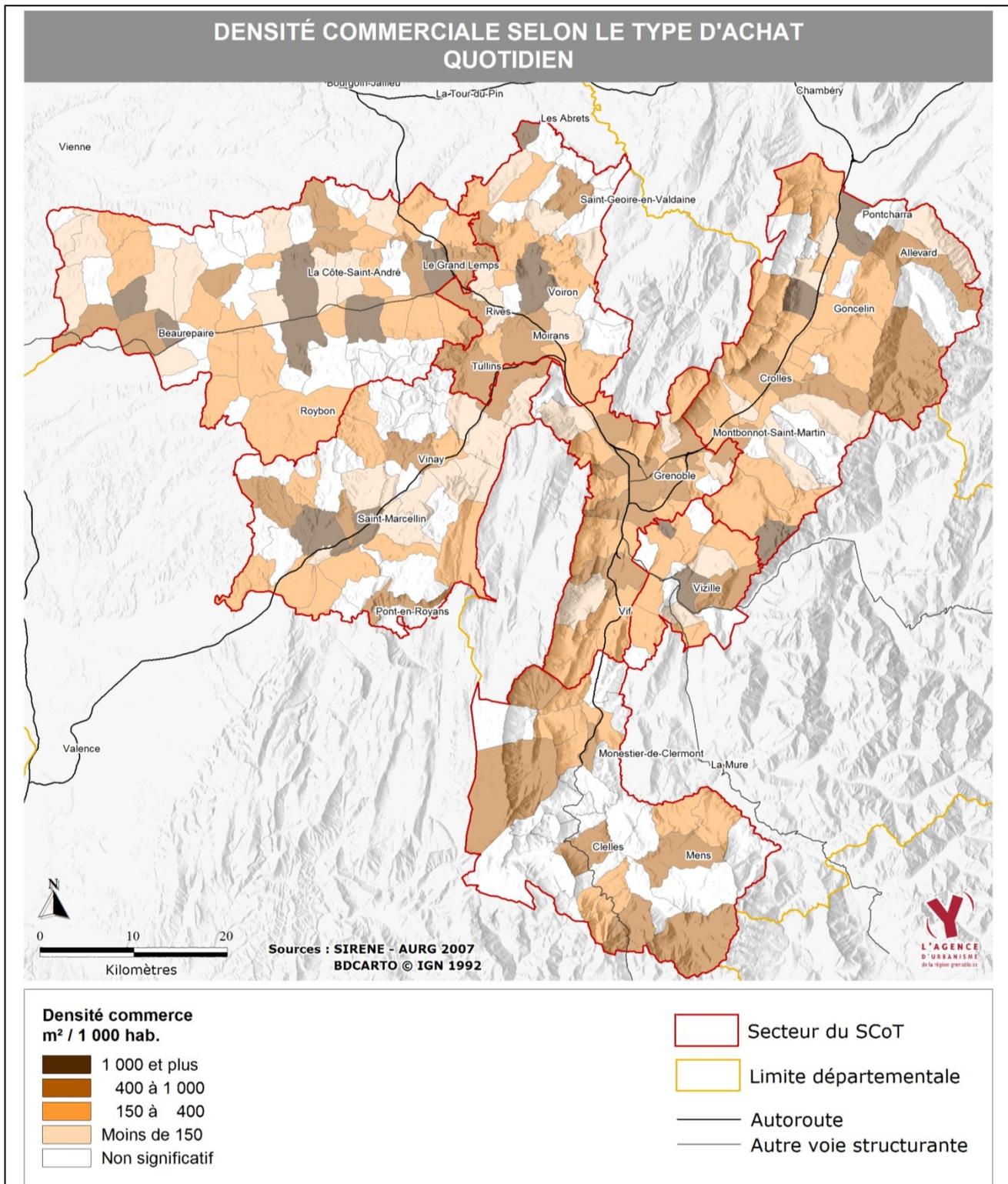


Les commerces de type « quotidien » sont globalement répartis par secteur au prorata de leur population (même si le Sud Grenoblois apparaît sous équipé).

Pour autant, dans de nombreuses communes, l'offre ne se localise pas à proximité des espaces les plus densément peuplés ou sur des sites facilement accessibles à pied ou en transports collectifs !

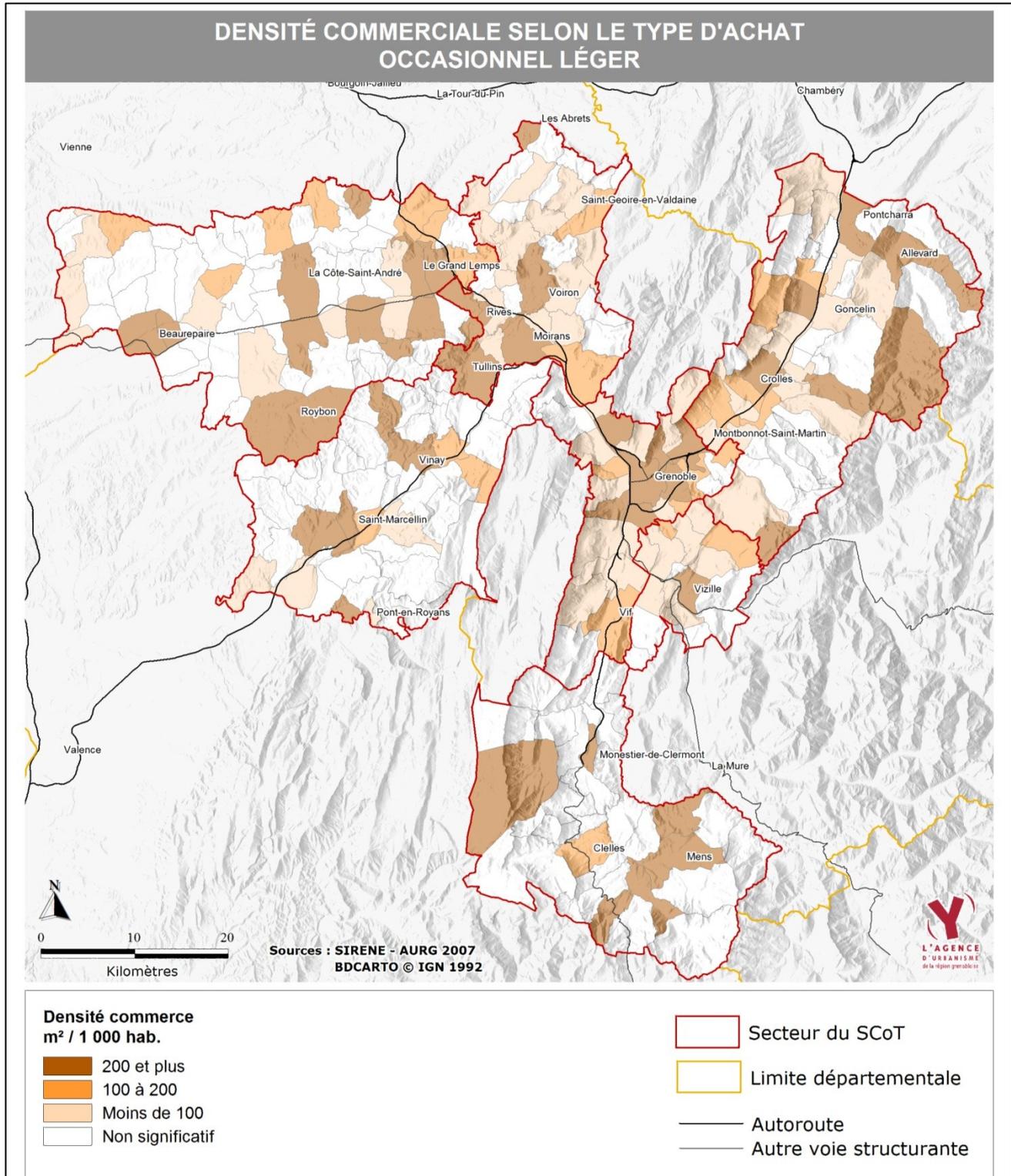
Ainsi 48% des surfaces de commerces « quotidiens » correspond aux hypermarchés, supermarchés et hard-discount. Il faut également prendre en compte les « petits commerces » implantés en dehors des centres-villes et des quartiers (exemple du développement des boulangeries de bord de route).

Carte 28 – Surface de vente pour 1 000 habitants pour les commerces de type « achats quotidiens » (petit commerce et grandes et moyennes surfaces confondues)

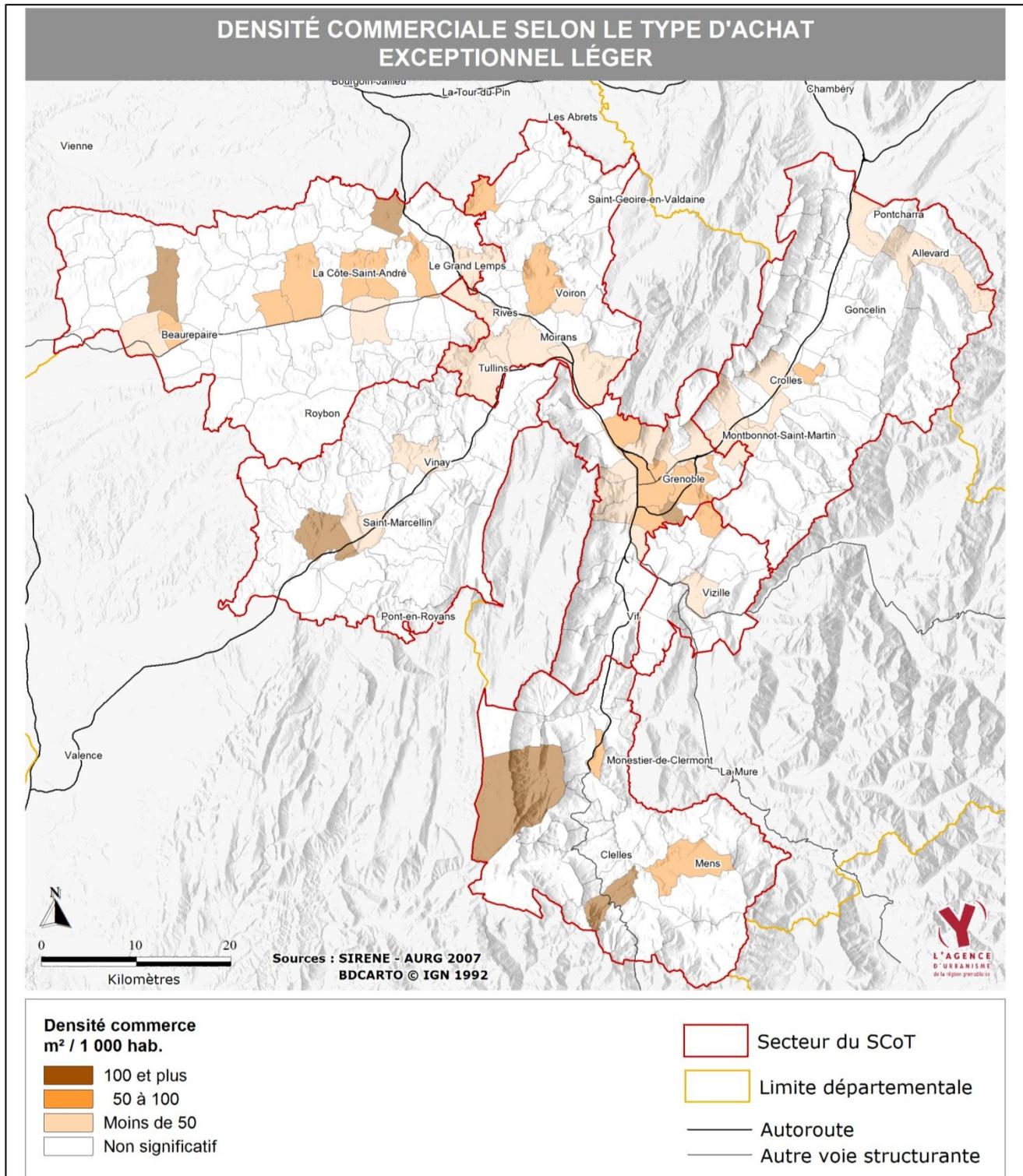


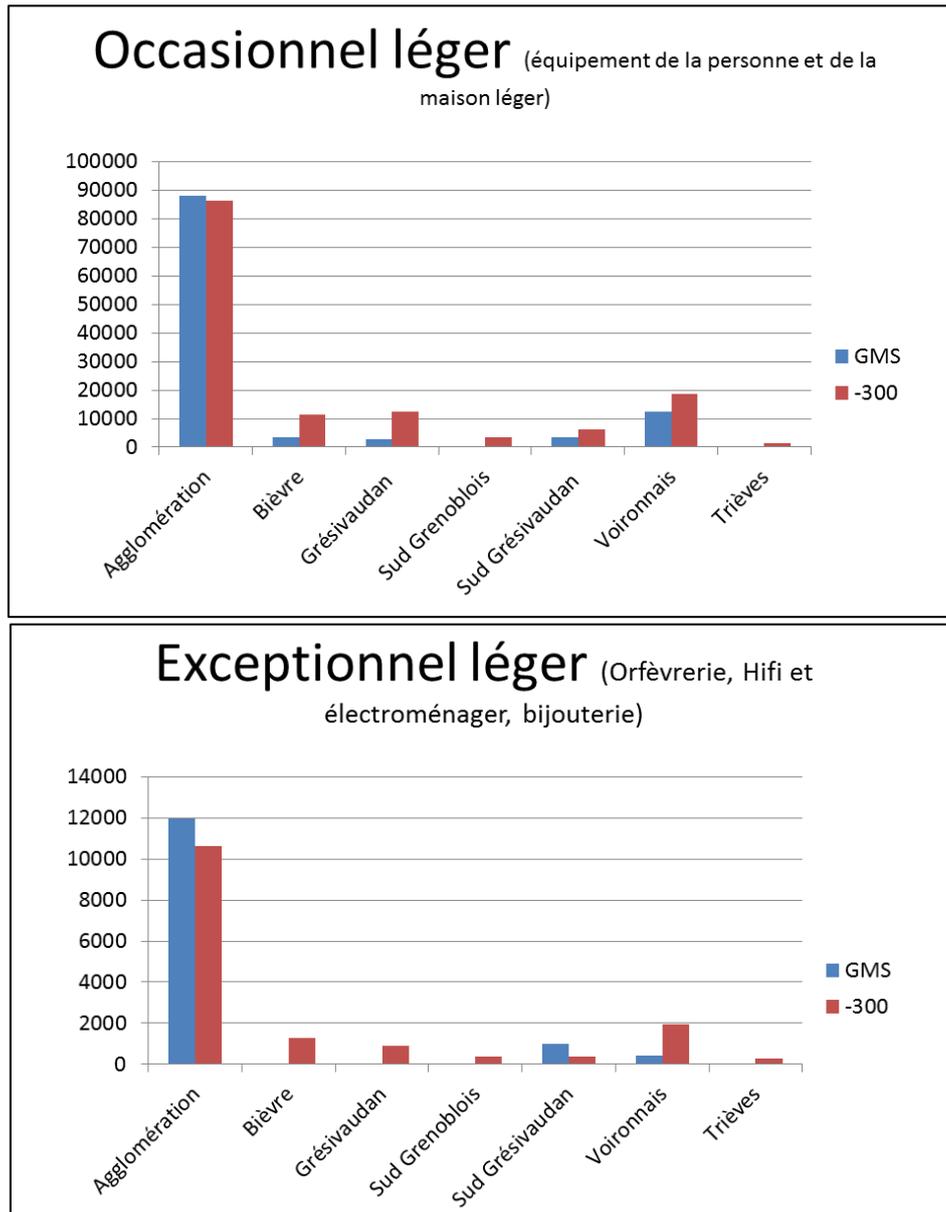
4.2. Localisation de l'offre commerciale pour les achats occasionnels et exceptionnels légers

Carte 29 – Surface de vente pour 1 000 habitants pour les commerces de type « achats occasionnels légers » (petit commerce et grandes et moyennes surfaces confondues)



Carte 30 – Surface de vente pour 1 000 habitants pour les commerces de type « achats exceptionnels légers » (petit commerce et grandes et moyennes surfaces confondues)

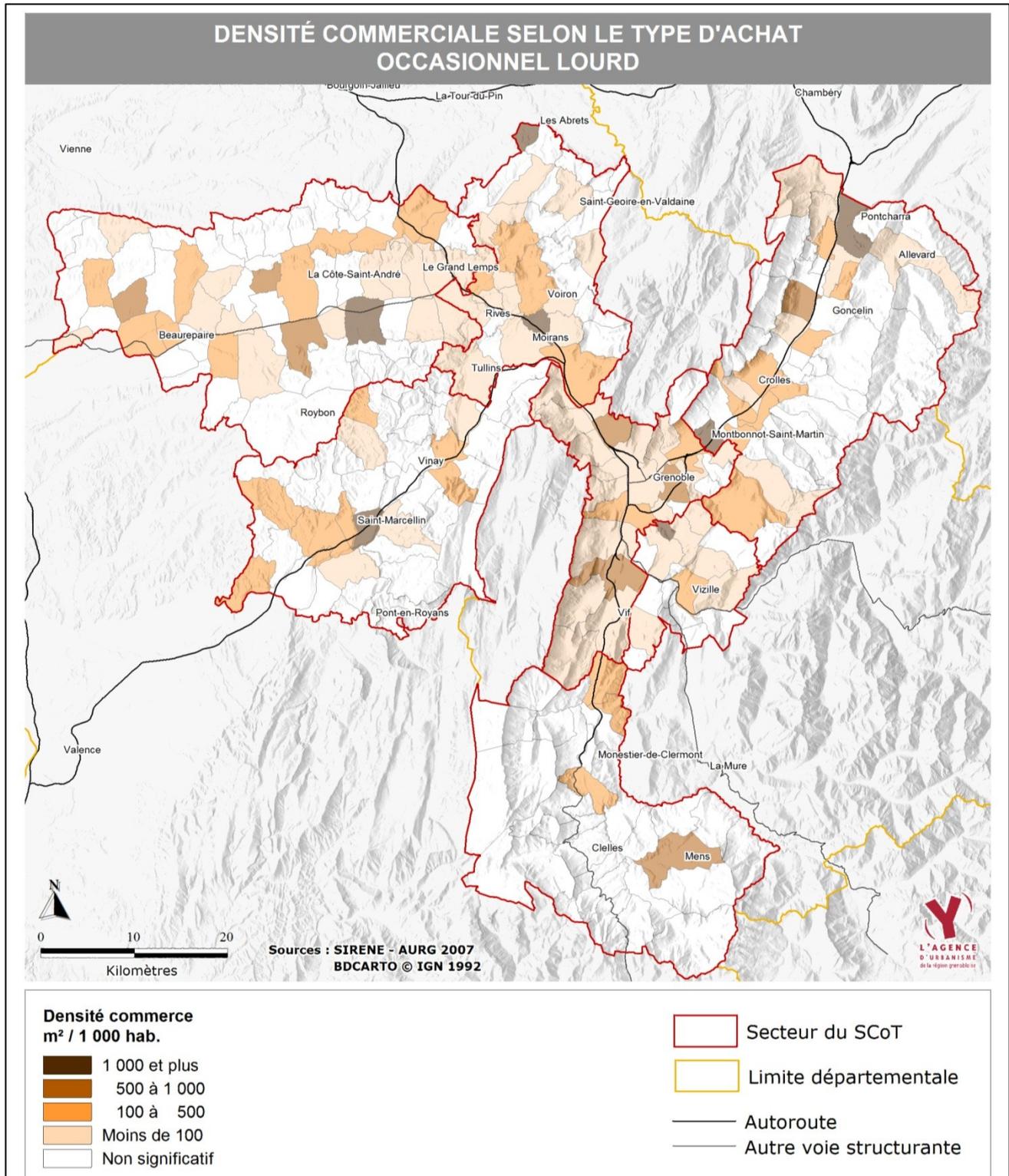




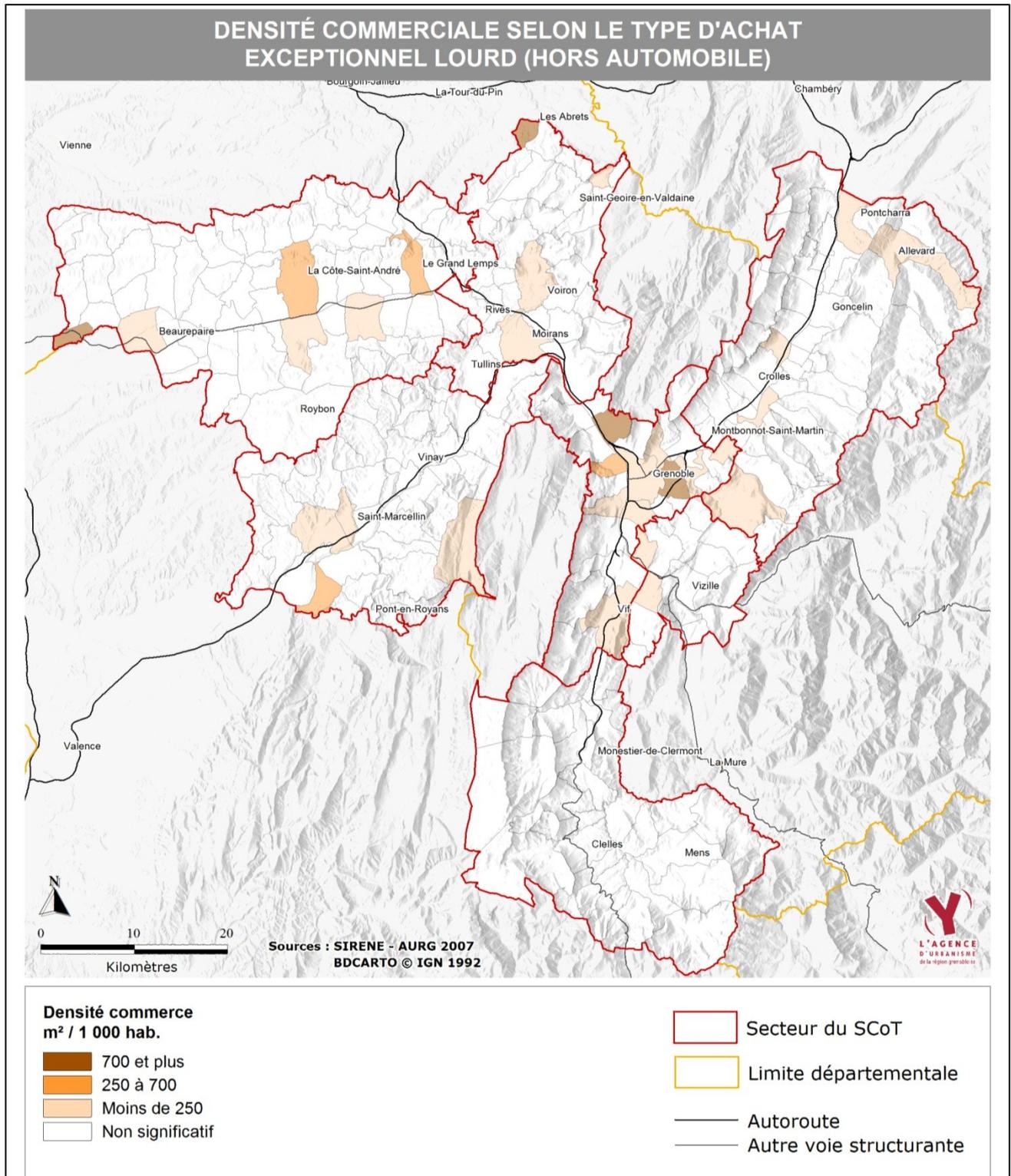
Les commerces de types « occasionnels et exceptionnels légers » sont beaucoup plus concentrés sur le territoire et peuvent donc impliquer des déplacements plus importants pour les rejoindre. Ils sont principalement accueillis dans le cœur de l'agglomération grenobloise, à Voiron et dans les petites villes qui structurent les territoires de la région grenobloise. Une part importante de l'offre correspond à des « grandes et moyennes surfaces spécialisées » qui se localisent le plus souvent en périphérie, ce qui explique par exemple la forte densité observée dans certaines communes de la banlieue grenobloise ou de l'agglomération de Saint-Marcellin.

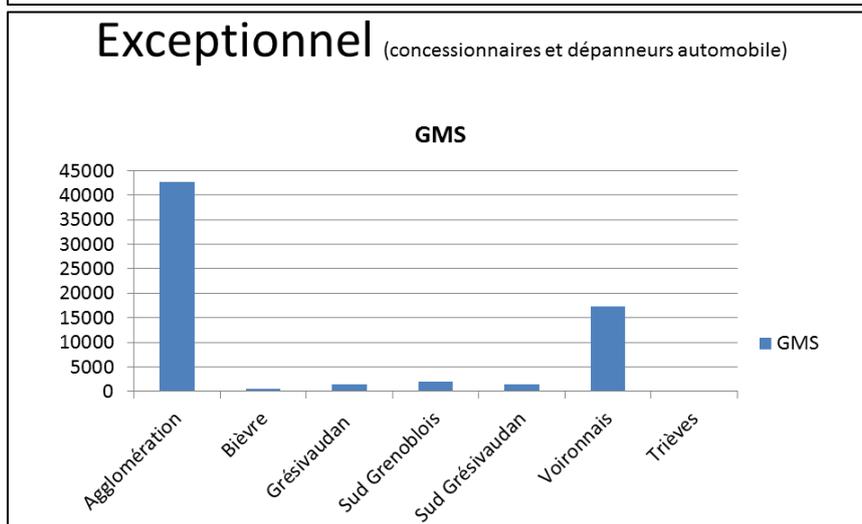
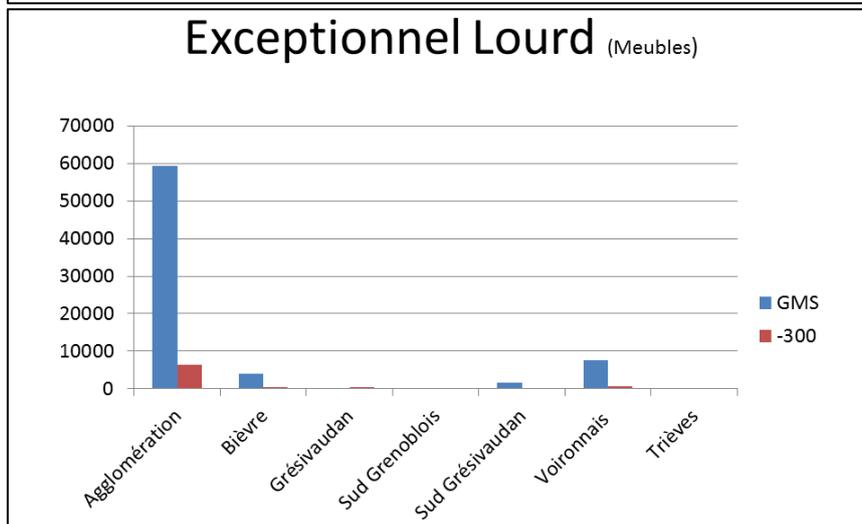
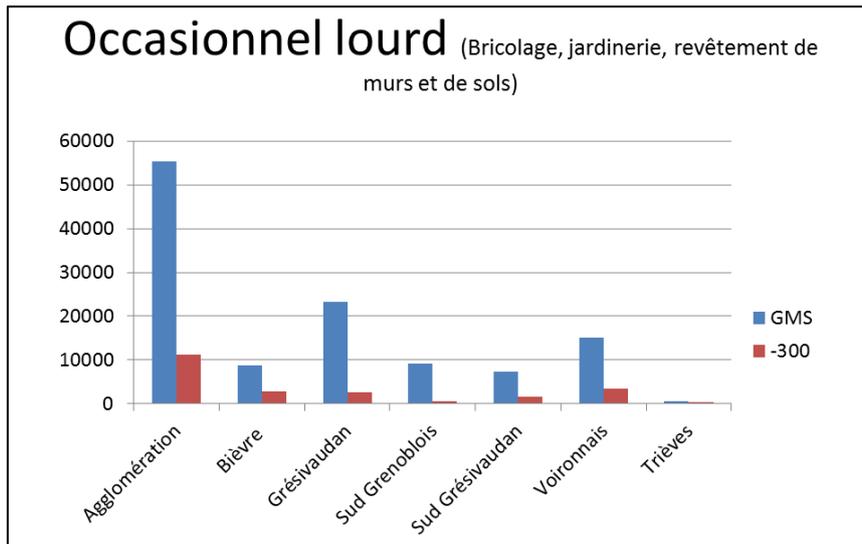
4.3. Localisation de l'offre commerciale pour les achats occasionnels et exceptionnels lourds

Carte 31 – Surface de vente pour 1 000 habitants pour les commerces de type « achats occasionnels lourds » (petit commerce et grandes et moyennes surfaces confondues)



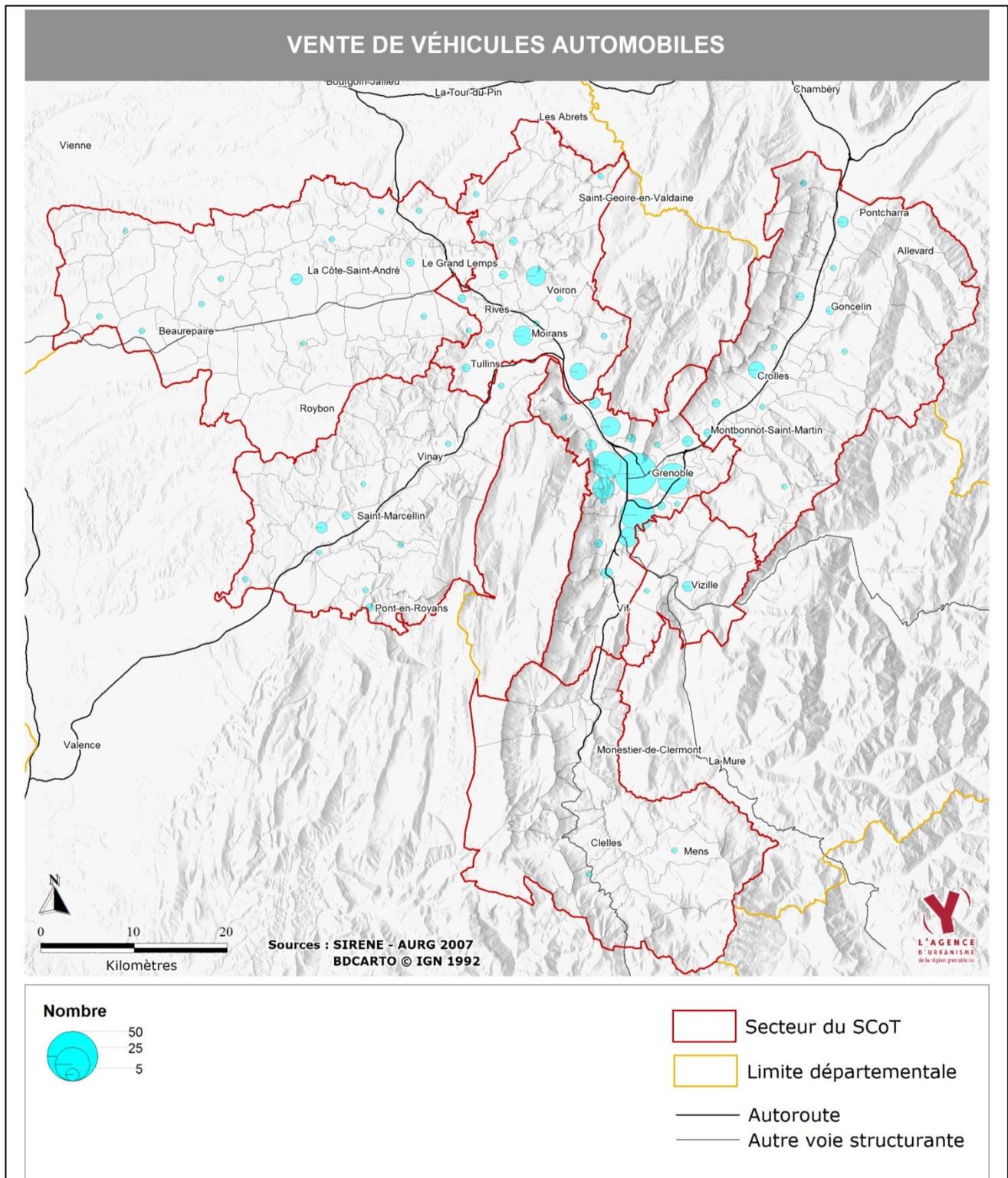
Carte 32 – Surface de vente pour 1 000 habitants pour les commerces de type « achats exceptionnels lourds » (petit commerce et grandes et moyennes surfaces confondues)





Ces commerces sont localisés dans un nombre limité de pôles, avec une répartition plus équilibrée pour les commerces « occasionnels lourds » (jardinerie et bricolage principalement) que pour les commerces « exceptionnels lourds » (meubles, concessions automobiles).

Carte 33 – Nombre d'établissements par habitant pour les commerces liés à l'automobile



Les commerces liés à l'automobile se localisent principalement dans l'agglomération grenobloise et dans les principales villes qui maillent les territoires de la région grenobloise. Ils s'y regroupent parfois au sein de zones commerciales spécialisées (ex : Fontaine)

5. Défis et enjeux pour penser le développement commercial de demain

La planification de l'urbanisme commerciale doit intégrer plusieurs mutations importantes qui pourraient affecter la territorialisation du commerce et son essor :

- Le développement des projets de restructuration et de renouvellement urbain dans les zones commerciales périphériques.
- La crise du modèle du grand hypermarché de périphérie et la stratégie des enseignes visant à réinvestir la ville dense avec des nouveaux formats de magasin, tout en continuant d'étendre leur réseau de supermarché et de petits hypermarchés notamment dans les communes périurbaines.
- Le renforcement possible de l'attractivité des sites localisés à proximité des gares pour les opérateurs commerciaux.
- Le développement du commerce sans magasin (e-commerce, drives) et des magasins sans vente (show-rooms).
- L'augmentation de la part des dépenses contraintes dans le budget des ménages, qui limite la part disponible pour la consommation en magasin.

5.1. Vers le renouvellement urbain des zones commerciales périphériques rattrapées par l'urbanisation ?

Certains centres commerciaux et zones commerciales, implantés initialement en périphérie, ont été progressivement rattrapés par l'urbanisation ou par le développement des réseaux de transports collectifs. Elles peuvent par ailleurs être confrontées à des problèmes de vieillissement du bâti et de faible qualité urbaine qui nuit à leur attractivité notamment par rapport à des zones commerciales et/ ou des centres commerciaux plus récents.

Pour autant, ces zones commerciales sont souvent localisées sur des sites stratégiques au regard de leur proximité des transports collectifs ou de grands équipements structurants, mais aussi en raison de leurs grandes emprises de parking et de bâtiment – boîtes implantées désormais en pleine ville, dans des secteurs où le foncier apparaît comme une ressource rare.

La restructuration et le renouvellement de ces zones commerciales apparaît de plus en plus comme un levier intéressant pour favoriser l'intensification, la diversification et la requalification des tissus urbains.

L'ouvrage *retrofitting suburbia*³⁰, paru en 2009, présente de nombreux exemples Etats-Uniens de restructuration de centres commerciaux (*shopping malls*) ou de linéaires commerciaux de grandes et moyennes surfaces situés autour d'une grande voie de circulation (*shopping strips*).

Ces restructurations consistent généralement à réorganiser les espaces extérieurs pour recréer des rues et un espace public piétonnier et à introduire de la mixité urbaine (réalisation d'immeubles de logements ou de bureaux avec des cellules commerciales en rez-de-chaussée pouvant accueillir des petits commerces, des services ou des restaurants).

Pour cela, les espaces de stationnement sont restructurés (remplacement du stationnement en nappe par des parkings à étage) voire réduits, ce qui permet « d'infiltrer » de nouveaux bâtiments et de nouvelles fonctions sans avoir obligatoirement à détruire des surfaces de vente existantes. Dans certains cas (centres commerciaux en forte perte de vitesse – *dead malls*), l'intervention peut être plus radicale avec une démolition totale de la structure préexistante.

En termes de montage opérationnel, ces opérations complexes nécessitent le plus souvent l'intervention d'aménageurs publics ou semi-publics pour assurer la définition du programme, mettre les acteurs autour

³⁰ Dunham-Jones E., Williamson J., *Retrofiting suburbia, urban design solutions for redesigning suburbs*, John Wiley & son, 2009.

de la table et prendre en charge financièrement l'amorçage des opérations et/ou du portage foncier, dans le cadre d'un partenariat avec des investisseurs privés.

Des opérations de ce type émergent en France depuis la fin des années 2000.

A Cannes³¹, le supermarché Leclerc du quartier de Ranguin a été reconstruit dans le cadre d'un programme immobilier incluant des immeubles de logements situés au-dessus du magasin.

A La Valette du Var³², dans la banlieue de Toulon, la commune – par l'intermédiaire d'une société publique locale d'aménagement – porte un grand projet de réaménagement d'un centre commercial vieillissant et d'un morceau de zone commerciale pour y implanter plusieurs centaines de logements, des bureaux et des commerces dans des bâtiments mixtes implantés autour d'un boulevard urbain dont les espaces publics seront entièrement réaménagés en lien avec la réalisation d'un TCSP. Cette opération implique la relocalisation de certains commerces et de plusieurs entreprises artisanales.

On peut également citer l'exemple de la **zone commerciale de Pont-de-l'Âne / Monthieu, située à l'entrée de Saint-Etienne**. Porté par l'Établissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne (EPASE), en partenariat étroit avec les opérateurs commerciaux présents sur le site, le projet vise à permettre la reconstruction d'un hypermarché et de plusieurs commerces, tout en rationalisant les espaces de stationnements et en intégrant des immeubles de logements ainsi qu'un espace d'accueil pour des petites et moyennes entreprises. Le site accueillera aussi une future gare pour le « tram-train » qui desservira la région stéphanoise. Des aménagements permettant un approvisionnement par le rail des commerces présents sur le site (dont un hypermarché et un grand magasin de meuble) seront également réalisés.

Dans l'agglomération grenobloise, le projet urbain des Portes du Vercors – porté par la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes-Métropole - **s'inscrit dans cette reconquête urbaine des zones commerciales périphériques**. Le projet doit notamment permettre une reconstruction – **à surface de vente constante** - de l'hypermarché de Fontaine – La Poya à proximité de son emplacement actuel (qu'il doit quitter en raison du renforcement des périmètres de sécurité autour des pipe-lines en bordure du magasin). Cette reconstruction devrait permettre de réorganiser l'espace et de limiter les emprises au sol de l'hypermarché et de ses parkings, ce qui rendrait possible la construction de nombreux logements, de nouveaux commerces et de locaux d'entreprises à proximité immédiate du terminus de la ligne A du tramway.

D'autres zones commerciales de l'agglomération grenobloise ont toutes les caractéristiques pour se prêter à de tels projets de renouvellement urbain en raison de leur localisation et/ou de leur caractère vieillissant. On peut ainsi penser aux espaces suivants :

- **Les abords de l'Avenue Gabriel Péri, à Saint-Martin-d'Hères**, sur un espace localisé à l'entrée du Campus Universitaire qui accueille déjà une clinique et un certain nombre d'entreprises de service. Cet espace déjà partiellement concerné par le projet de reconversion de l'ancien site industriel NEYRPIC.
- **Tout ou partie du centre commercial Grand'Place (notamment sa partie Ouest – hypermarché et magasin de meuble)**, sur un site localisé au cœur des « Villeneuves » de Grenoble et Echirolles, desservi par la ligne A du tramway.
- **La zone commerciale de Seyssins**, localisée au sud de la commune, de part et d'autre de la RD6.

³¹ Ville de Cannes, « Ranguin : opération à cœur ouvert », *Cannes Soleil* N°46, octobre 2005.

³² Site Internet de la commune de La Valette du Var, <http://www.lavalette83.fr/mon-maire-et-son-equipe/un-projet-de-ville-ambitieux/grand-sud-passion-25.html>, consulté le 10 octobre 2011.

Figure 6 – Cannes-Ranguin : le supermarché Leclerc a été reconstruit dans le cadre d'un programme immobilier incluant des logements au-dessus du magasin



Le nouveau centre commercial, vu du boulevard Victor Hugo.

Source : Ville de Cannes, « Ranguin : opération à cœur ouvert », *Cannes Soleil* N°46, octobre 2005.

Figure 7 – Projet « Grand Sud Passion » à La Valette du Var : de la zone commerciale au morceau de ville



Source : Ville de La Valette du Var, <http://www.lavalette83.fr/mon-maire-et-son-equipe/un-projet-de-ville-ambitieux/grand-sud-passion-25.html>

On peut par ailleurs imaginer que les opérateurs commerciaux puissent devenir progressivement « force de proposition » en termes de renouvellement urbain de leurs zones commerciales. En effet, la plupart des groupes de grande distribution ont créé des filiales spécifiques en charge de la gestion de leur patrimoine foncier et immobilier. Cela veut dire que la fonction « gestion du patrimoine » devient un centre de profit et une activité autonome de la fonction « vente et distribution de produits de consommation ».

Pour le SCoT, l'enjeu est à la fois de rendre possibles les restructurations de zones commerciales sur les sites qui peuvent évoluer vers une plus grande mixité urbaine, tout en les régulant, car ces opérations peuvent s'accompagner – si elles ne sont pas suffisamment maîtrisées – de la création d'un nombre important de nouvelles surfaces de ventes.

5.2. Vers une réduction de la part des achats effectués en périphérie et un réinvestissement de la « ville dense » par les grands opérateurs commerciaux ?

Depuis le début des années 2000, plusieurs études convergent pour souligner que le modèle de l'hypermarché ou du supermarché de périphérie voit son attractivité s'essouffler auprès des consommateurs, notamment en raison des difficultés d'accès (congestion automobile autour des zones commerciales, éloignement par rapport au domicile, etc.) ; de leur grande taille (le consommateur ayant alors l'impression de perdre trop de temps à faire ses courses) ; de prix jugés moins avantageux que ceux des hard-discount se sont fortement développés à partir de la fin des années 1990 ; mais aussi du fort développement de l'offre en moyennes et grandes surfaces spécialisées qui prennent des parts de marché aux supermarchés sur le non-alimentaire.

L'INSEE souligne ainsi que depuis « *plusieurs années, les ventes des grandes surfaces d'alimentation générale – hypermarchés, supermarchés, magasins multi-commerces – sont moins dynamiques que celles de l'ensemble du commerce*³³ » tout en restant prépondérantes en termes de volume de vente avec 32% du chiffre d'affaire total du commerce de détail en France en 2010³⁴.

Cet essoufflement a tout d'abord concerné les supermarchés qui ont connu une chute de leurs ventes en volume en 2004, 2005, 2006, 2008 et 2009 pendant que les hypermarchés continuaient à tirer la progression du secteur. **Les hypermarchés sont à leur tour rentrés dans une baisse de leur vente en volume sur les années 2008, 2009 et 2010**³⁵.

Pour faire face à cet essoufflement du modèle classique de la grande surface généraliste de périphérie, les groupes de grande distribution misent notamment sur le développement des petits supermarchés implantés à l'intérieur des espaces urbains denses, avec de larges amplitudes d'horaire d'ouverture. Ces enseignes ciblent la clientèle urbaine, qui n'a plus forcément envie d'aller dans les grandes surfaces de périphérie, en lui apportant une offre suffisamment diversifiée pour répondre à l'essentiel de ses besoins, avec des prix attractifs et une organisation intérieure permettant de pouvoir faire ses courses rapidement.

Parallèlement, en dehors des espaces urbains denses, les groupes de distribution cherchent à étendre et à redynamiser leurs réseaux de supermarchés (rénovation, nouvelles implantations, transformation de supermarchés en « petits » hypermarchés d'un format de 2 500 ou 3 000 m²). **L'objectif est que ces supermarchés et petits hypermarchés deviennent des alternatives de**

³³ INSEE, Direction des Statistiques d'entreprises, division commerce, *la situation du commerce en 2010*, rapport établi pour la Commission des Comptes Commerciaux de la Nation, mai 2010, p.54.

³⁴ Idem, p.61.

³⁵ Idem p.54.

proximité aux « grands » hypermarchés (plus de 5 000 à 7 000 m² de surface de vente) **notamment pour les habitants des communes périurbaines.**

Enfin, certains « grands hypermarchés » de périphérie commencent à être reconfigurés notamment pour améliorer la qualité intérieure des espaces mais aussi pour permettre la mise en place d'un « circuit rapide » pour le consommateur pressé ayant essentiellement à faire des achats alimentaires, et de « circuit longs », plus orientés vers l'achat plaisir.

Par ailleurs, en lien avec des promoteurs spécialisés, certaines communes cherchent à créer des nouveaux espaces commerciaux de centre-ville accueillant notamment des grandes et moyennes surfaces spécialisées. Ces nouveaux espaces sont conçus comme des opérations vitrine de par leur conception architecturale privilégiant le « développement durable », comme la Caserne de Bonne à Grenoble.

Pour le SCoT, l'enjeu est de faciliter le développement des petits supermarchés en milieu urbain dense. Le développement des supermarchés dans les communes périurbaines est positif en terme de rééquilibrage territorial mais demande à être encadré en termes de localisation et de condition d'accès par les modes alternatifs à l'automobile afin d'éviter de reproduire des « mini zones commerciales périphériques » dans les bourgs et les petites villes.



5.3. Les gares, futurs nœuds commerciaux de la ville territoire ?

Les zones commerciales périphériques se sont principalement développées sur des sites qui sont des « points de passage obligés » pour les automobilistes effectuant des trajets quotidiens entre la « ville » et ses espaces périurbains.

Avec la hausse prévisible des prix de l'énergie, les problèmes de congestion aux entrées des grandes villes, et le développement de l'offre ferroviaire périurbaine, on peut penser que les gares vont devenir de plus en plus des « lieux de passage obligés » pour une part croissante de la population périurbaine qui prendra le train pour aller travailler.

On peut donc imaginer que les espaces situés à proximité immédiate des principales gares périurbaines deviennent des espaces recherchés pour l'implantation de supermarchés et de commerces quotidiens. L'enjeu sera alors d'éviter que ces commerces de quartier de gare ne viennent pas (trop) concurrencer les commerces de centre-ville et soient prioritairement dédiés à la satisfaction des besoins des usagers de la gare.

Par ailleurs, depuis plus de 10 ans, la SNCF cherche à développer l'implantation de commerces à l'intérieur des plus grandes gares, qui deviennent de véritables centres commerciaux avec une offre qui ne se limite

plus aux « traditionnels » marchands de journaux et sandwicheries (exemple de la gare de Lyon Part Dieu qui accueille un magasin VIRGIN).

5.4. Quelle sera l'ampleur du développement des « commerces sans magasin » (drive, e-commerce) ?

Le commerce sans magasin a toujours existé : vente par correspondance, commerce ambulancier sur les marchés. Mais il connaît actuellement une mutation avec le développement des achats sur Internet (e-commerce), les produits étant soit livrés au consommateur (ou envoyés par la Poste), soit retirés par le client dans des « drives ».

Selon l'INSEE, en 2010, le commerce hors magasin a représenté 4,4% du chiffre d'affaire du commerce de détail en France et génère un volume d'affaire d'environ 24 milliards d'euros en 2010³⁶. Cette estimation – basée sur le chiffre d'affaire global des entreprises commerciales – doit être considérée comme une **fourchette basse**, car de nombreux opérateurs commerciaux « traditionnels » (groupe de grandes distributions, chaînes de magasins spécialisées) ont mis en place des sites Internet destinés à la vente de leur produit, et ne font pas forcément la distinction entre leur chiffre d'affaire « en magasin » et leur chiffre d'affaire « en ligne » dans les données qu'elles transmettent à l'INSEE.

Il faut cependant noter que le développement du commerce en ligne concerne fortement les achats de voyages, de billets de train ou d'avion et de prestations touristiques, qui ne sont pas comptabilisées dans le champ du commerce de détail par l'INSEE.

En dehors du tourisme et des voyages, le commerce en ligne concerne notamment les produits culturels (livres, CD, DVD), l'habillement et les produits de haute technologie. Il concerne pour l'instant assez peu le commerce alimentaire et les « courses » hebdomadaires, même si le développement des « drives » – porté notamment par les groupes de grande distribution – pourrait changer la donne.

De ce fait, le développement du e-commerce est réel mais doit être relativisé. Ce secteur est en forte croissance (30 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2010 contre 20 milliards d'euros en 2008³⁷) et 77% des personnes âgées de 18 ans ou plus ont acheté au moins une fois dans l'année un produit ou un service sur Internet³⁸ (contre 78% en 2009, 73% en 2004 et 56% en 2000). Mais le CREDOC note en 2009 que malgré l'explosion du e-commerce « *les parts de marché de la vente à distance sont stables depuis 10 ans*³⁹ ». En effet, la croissance du e-commerce est paradoxale car elle repose sur quatre piliers :

- La substitution des canaux traditionnels de vente par correspondance (vente sur catalogue ou par téléphone) par le nouveau canal de vente par correspondance qu'est Internet.
- Le développement des boutiques en ligne proposées par des chaînes de magasins traditionnels ou par des commerçants disposant d'un magasin traditionnel (ces boutiques en ligne servant autant à vendre en direct qu'à permettre aux clients de se renseigner sur les prix et les produits avant de venir au magasin).
- Le développement des achats de voyages et de billets de train ou d'avion proposés en direct sur Internet par les compagnies aériennes ou ferroviaires.
- L'émergence de nouveaux acteurs totalement spécialisés dans la vente en ligne (qui n'exerçaient pas auparavant une autre activité de vente ou de production de biens et services).

³⁶ INSEE, Direction des Statistiques d'entreprises, division commerce, *la situation du commerce en 2010*, rapport établi pour la Commission des Comptes Commerciaux de la Nation, mai 2010, p.61.

³⁷ CREDOC, « Vente à distance, l'activité augmente mais l'emploi est stable », *Consommation et modes de vie*, N°224, novembre 2009, p.1.

³⁸ CREDOC, « Les acheteurs à distance et en ligne en 2010 », octobre 2010, p.4, document téléchargeable http://www.credoc.fr/pdf/Sou/Fevad_%20presentation_%202010.pdf

³⁹ CREDOC, « Vente à distance, l'activité augmente mais l'emploi est stable », *Consommation et modes de vie*, N°224, novembre 2009, p.2.

Pour l'instant, le e-commerce touche peu l'alimentaire et les courses de produits quotidiens. Mais cette situation pourrait évoluer avec le développement des « drives », fortement porté par les acteurs de la grande distribution⁴⁰.

Le principe est de permettre au client de faire ses courses « de produits quotidiens » (alimentaire, produits ménages, etc.) **sur internet et de venir les chercher sur le site physique du « drive »**. Le client a le choix entre 6 000 à 10 000 produits du quotidien répartis en douze rubriques. Il choisit les quantités qu'il souhaite, et définit la date et l'heure à laquelle il viendra récupérer ses courses. L'objectif du Drive étant de livrer en moins de cinq minutes. Aujourd'hui, deux modèles drive se côtoient :

Un premier modèle appelé le « **Pure-drive** », où le consommateur récupère sa commande en se rendant avec son véhicule sur un lieu déterminé et où une équipe est chargée de remplir son coffre. Ceci sans que le consommateur ait à descendre de son véhicule.

Le second modèle est le « **drive-piéton** » : le consommateur se rend à pied dans le magasin où il aura choisi de récupérer ses achats. Dans ce cas de figure, on parle « d'emporté-magasin ».

S'il est encore trop tôt pour savoir si les Drives auront réellement un impact sur les formes de commerces, ils pourraient devenir de réels concurrents aux centres commerciaux de périphérie et aux hypermarchés / supermarchés en permettant à l'e-commerce de « décoller » sur les segments de l'alimentaire et des produits quotidiens.

5.5. Quel sera l'impact de la réduction de la part des « dépenses commercialisables » dans la consommation des ménages ?

Depuis la fin des années 1990, la part de leurs revenus que les Français peuvent consacrer à la consommation « commercialisable » - dépenses liées aux produits susceptibles d'être vendus par les commerces⁴¹ - est en baisse constante, sous la pression de quatre facteurs :

- **La hausse des prix du logement** (à l'achat et à la location). Le prix des logements anciens a ainsi été plus que multiplié par 2 entre la fin des années 1990 et le début des années 2010 !
- **La hausse des autres dépenses contraintes ou difficilement compressibles** (énergie et carburants ; assurances ; santé et mutuelles et complémentaires santé ou retraites).
- **La hausse de la part des abonnements dans les dépenses totales de consommation** (notamment en raison de l'essor de la téléphonie mobile et d'Internet).
- **La diminution de la taille moyenne des ménages induit mécaniquement une hausse de la part des « frais fixes » dans le budget total.** Ainsi, une famille monoparentale avec un seul salaire aura besoin d'un logement ayant autant de pièces qu'un couple avec enfant ayant deux salaires.

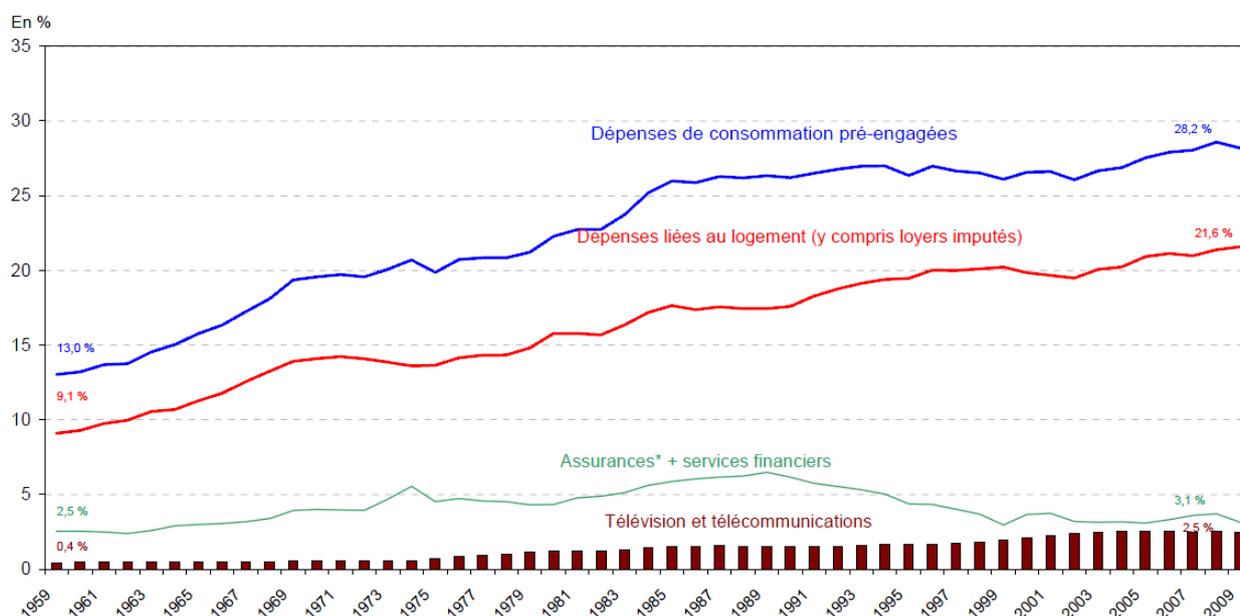
⁴⁰ Source : <http://www.livre-ecommerce.fr> (site Internet dédié à la question du e-commerce).

⁴¹ L'INSEE définit la consommation commercialisable comme étant « une partie de la consommation effective des ménages. Elle comprend les produits susceptibles d'être vendus aux ménages par le commerce et les activités de réparation associées. Sont donc exclues les dépenses d'eau, de gaz naturel et d'électricité, ainsi que les services consommés par les ménages tels que les transports, la location immobilière, les services financiers, les services récréatifs et de soins personnels, l'éducation, la santé, l'action sociale... ».

Tableau 12 – Evolution de la part de la consommation commercialisable dans la consommation effective des ménages

	2000	2007	2009
Part de la consommation commercialisable dans la « consommation effective des ménages ⁴² »	41,8%	39,2%	38,1%
Idem, hors dépenses liées à l'achat et à la réparation automobile	37,2%	35%	34,1%

Source : INSEE, Direction des statistiques d'entreprise, *La situation du commerce en 2009, rapport établi pour la commission des comptes commerciaux de la nation*, document de travail, juin 2010, p.15

Graphique 16 – La hausse des dépenses contraintes dans le budget des ménages
Part des dépenses de consommation pré-engagées dans le revenu disponible brut

Source : INSEE, « Pouvoir d'achat, dépenses pré-engagées et revenu arbitrage, pouvoir d'achat et pouvoir d'achat par unité de consommation », juin 2010, p.2

Cette réduction de la part des « dépenses commercialisables » - combinée avec une stagnation du pouvoir d'achat pour une part importante de la population au cours des dernières années - explique en grande partie l'essor du Hard Discount et la mise en avant des produits premiers prix et des marques distributeurs par les opérateurs commerciaux.

Elle fait plus largement peser une incertitude sur le rythme de développement futur de l'offre commerciale qui pourrait se heurter à une rentabilité incertaine en raison d'une consommation « commercialisable » de moins en moins dynamique, mais aussi car le financement des opérations d'urbanisme commercial se heurte, depuis 2008, à la crise financière (sur les 4,8 millions de m² commerciaux actuellement projetés, « seuls » 1,6 millions sont assurés de voir le jour).

⁴² La consommation effective des ménages est définie par l'INSEE comme étant « l'ensemble des biens ou des services acquis par les ménages pour la satisfaction de leurs besoins », ces biens étant achetés directement par les ménages, ou indirectement pour leur compte par les administrations publiques (qui fournissent des services gratuits ou quasi-gratuits aux ménages).

C3

Diagnostic du fonctionnement
de la région grenobloise (3)

>>>> 5 > Tourisme

L'évolution des modes de vie, des modes de consommation et du temps libre conduisent à un développement accru du tourisme et des loisirs.

En Isère, l'attractivité de la région grenobloise et ses atouts touristiques et de loisirs tiennent à la grande diversité sociale, écologique, paysagère, culturelle, et d'activités économiques. On évoque souvent pour la région grenobloise la richesse de son cadre de vie et son offre variée d'activités culturelles, sportives, de loisirs de pleine nature. Les massifs montagnards participent en premier lieu à cette richesse du territoire.

Si la notoriété de l'Isère et de Grenoble s'est construite sur le **tourisme sportif hivernal**, le territoire dispose de nombreux autres atouts et d'un **panel diversifié d'activités touristiques et de loisirs** qui permettent de répondre aux attentes des touristes, des excursionnistes ou simplement des résidents pour une pratique autant en hiver qu'en été.

Les analyses suivantes concernent le département de l'Isère avec des focus sur la région grenobloise en fonction des données disponibles.

1. Le tourisme, une activité économique à part entière

1.1. Clientèle et fréquentation : quelques chiffres-clé

Source Isère Tourisme et Ministère du Tourisme

Avec environ 25,7 millions de nuitées touristiques en 2005 (estimation Ministère du Tourisme), l'Isère se classe au 22^{ème} rang des départements touristiques français et au troisième rang de Rhône-Alpes. Malgré ce positionnement touristique enviable, la population moyenne présente⁴³ de l'Isère est équivalente à sa population résidente.

Tableau 13 – Classement des départements français en matière de nuitées touristiques 2005 (extrait)

Département	Rang national	Nuitées touristiques 2005
Ile de France	1	136 214 000
Var	2	78 297 000
Hérault	3	49 499 000
Savoie	4	49 152 000
Alpes-Maritimes	5	48 912 000
Haute Savoie	6	47 783 000
Hauts-Alpes	18	27 289 000
Isère	22	25 736 000
Ardèche	33	17 098 000
Rhône	42	13 209 000
Drôme	44	12 030 000
Loire	63	7 516 000
Ain	65	7 412 000

Source : Ministère du Tourisme, estimations 2005

Concernant les fréquentations, l'Isère se caractérise par deux saisons touristiques contrastées : l'une importante liée aux **sports d'hiver** – 3^{ème} département français de destinations "montagne" derrière la

⁴³ Population moyenne présente = population résidente + population touristique en moyenne journalière annuelle – population résidente absente du département en moyenne journalière annuelle.

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

Savoie et la Haute Savoie, l'autre essentiellement **estivale**, qui concerne à la fois la montagne et les espaces ruraux (tourisme vert). Ces deux saisons pèsent d'un poids équivalent (presque 8 millions de nuitées chacune en 2010 selon Isère Tourisme). Par contre, alors que l'hiver est marqué par une population présente en Isère nettement supérieure à la population résidente, les flux touristiques estivaux ne compensent pas les départs en vacance des Isérois.

Tableau 14 – Variation mensuelle de la population présente pendant l'année 2005

Population résidente (INSEE)	1 145 100	Différentiel population présente / population résidente
Population présente en ...		
janvier	1 180 600	35 500
février	1 215 600	70 500
mars	1 180 900	35 800
avril	1 121 500	-23 600
mai	1 134 600	-10 500
juin	1 141 100	-4 000
juillet	1 119 000	-26 100
août	1 065 300	-79 800
septembre	1 138 000	-7 100
octobre	1 139 700	-5 400
novembre	1 138 400	-6 700
décembre	1 167 900	22 800

Source : Ministère du Tourisme, estimations 2005

Le nombre de passagers de l'aéroport Grenoble-Isère montre l'importance du **phénomène d'attractivité hivernale du territoire** et surtout de l'engouement pour les sports d'hiver – 430 000 passagers en hiver contre 33 000 en été. L'origine de la clientèle touristique étrangère en Rhône-Alpes et en Isère concerne surtout des pays du nord de l'Europe (Pays-Bas et Royaume Uni).

Clientèles touristiques			
		Eté	Hiver
3 marchés principaux (en nuitées)	1- Rhône Alpes	30%	29%
	2- Ile de France	20%	25%
	3- PACA	16%	8%
3 nationalités principales (en nuitées)		50% Pays Bas	33% Royaume Uni
		10% Belgique	16% Belgique
		9% Royaume Uni	8% Allemagne

Source : Isère Tourisme

Le tourisme de montagne hivernal est marqué par une fréquentation de plus en plus forte mais les séjours deviennent également plus courts. Dans le périmètre du SCoT, plusieurs stations sont référencées (domaines skiables de ski alpin, stations-village, espaces nordiques).

Si **le tourisme estival** génère un chiffre d'affaire moindre que le tourisme hivernal, les milieux agricoles et naturels de plaine et de montagne connaissent le développement de nombreuses activités de pleine nature ou de loisirs sur l'ensemble des secteurs. Le tourisme vert est un des moyens de développer ou de valoriser ces activités dans des conditions respectueuses de l'environnement.

1.2 La contribution du tourisme et des loisirs à la richesse économique locale

Source Isère Tourisme

Le développement touristique est vecteur de développement économique. Il est créateur d'emplois non délocalisables et participe à la consommation locale, à la dynamique commerciale, artisanale et de services du territoire. **La promotion touristique est également un outil de communication et de marketing territorial**, en valorisant l'image du territoire à l'échelle régionale, en le rendant alors plus attractif pour les autres activités économiques.

La place des **dépenses touristiques** dans l'économie présente est donc à souligner. Les dépenses sont plus élevées en hiver qu'en été et plus importantes lors d'un séjour en hébergement marchand.

Données économiques			
	Année 2009	Hiver	Eté
Dépense moyenne par touriste et par jour ¹	43 euros	57 euros	37 euros
Dépense moyenne par touriste et par jour lors d'un séjour en hébergement marchand ¹	78 euros	100 euros	65 euros
Consommation touristique en euros ¹	592 millions	334 millions	258 millions
Part dans l'économie touristique annuelle	-	56%	44%

Source : Isère Tourisme

Le nombre d'emplois liés au tourisme en Isère représente 4,5% de l'ensemble des emplois salariés en 2009 et est en progression sur les dernières années. C'est donc une part non négligeable qui justifie la poursuite du développement touristique. Pour exemple, 7% des emplois du Grésivaudan (près de 1800 emplois) sont liés au tourisme et aux consommations touristiques estimées à plus de 150 millions d'euros ; et 9 communes de la vallée ont leur économie directement liée au tourisme. *Source : étude des retombées économiques du tourisme – CC Le Grésivaudan*

1.3 Des capacités d'accueil et d'hébergement à renouveler

Source Isère Tourisme

La capacité d'accueil touristique

La contribution économique du tourisme est aussi liée aux capacités d'accueil et d'hébergement marchand sur un territoire, qui se traduisent en nuitées.

Capacité d'accueil touristique		
3 ^{ème} capacité d'accueil des départements de Rhône-Alpes (13%) derrière les 2 Savoie 80% des lits sont situés en montagne, 14% en Plaine et Collines et 6% dans l'agglomération Grenobloise		
	Nombre	Lits
Hôtellerie classée	265	19 300
Hôtellerie de plein air classée	124	26 500
Résidences de tourisme ou hôtelières	54	22 800
Hébergements collectifs (Centres de vacances, villages vacances, gîtes d'étape et séjours etc.)	259	15 500
Meublés touristiques	4 800	22 500
Chambres d'hôtes labellisées	670	1 335
Lits marchands (40% de l'offre totale)	-	107 935
Résidences secondaires ⁶	-	187 580
Capacité totale Isère ⁷	-	292 070

Afin d'éviter un double compte, nous avons soustrait les meublés des résidences secondaires - 7 Données exhaustives hormis pour les meublés non labellisés, centres de vacances, parcs résidentiels de loisirs, refuges etc.

L'Isère est le 3^{ème} département de Rhône-Alpes concernant la capacité d'accueil (13% de l'offre régionale), derrière les 2 Savoie. La majorité des lits (80%) sont situés en montagne. Les **lits marchands** représentent environ 40% du total. La part des **résidences secondaires** est donc très importante (187 580 lits).

Les capacités d'hébergement de l'Isère sont notamment localisées dans les communes de montagne. A l'échelle départementale, les stations de ski accueillent 161 000 lits touristiques (56% du total des lits estimé en 2010 par *Isère Tourisme*).

Avec environ 36 000 lits en 2010 (dont plus de 85% dans le massif de Belledonne), **les stations de ski du SCoT** de la région grenobloise accueillent 22% des capacités d'hébergement des stations de ski iséroises (estimées à environ 161 000 lits par *Isère Tourisme*).

En 2008, la région grenobloise (aire du SCoT) accueillait environ 100 500 lits touristiques⁴⁴ (hors résidences de tourisme, hébergements collectifs, meublés, chambres d'hôtes et campings non classés) soit 36% du total départemental estimé selon cette même méthode.

Les résidences secondaires représentent presque 79% des hébergements de la région grenobloise.

Tableau 15 – Les capacités d'hébergement touristique dans la région grenobloise (aire du SCoT) – estimation 2008

	Nombre	Lits
Résidences secondaires	15 814	79 070
Chambres d'hôtel	4 406	8 812
Emplacements dans des campings classés	3 150	12 600
Total	23 370	100 482

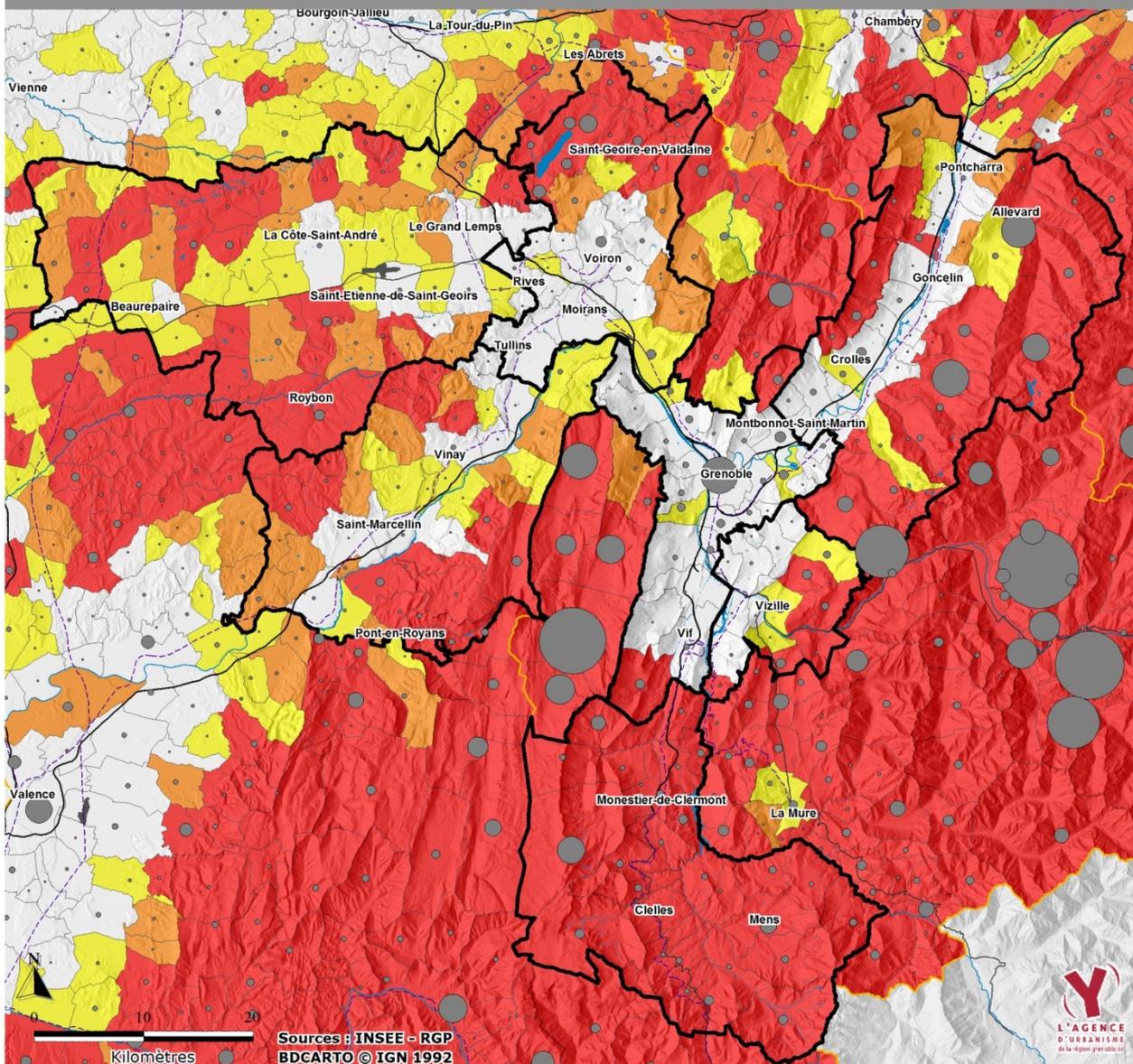
Source INSEE, dénombrement des hébergements touristiques au premier janvier 2008 et recensement général de la population (estimation du parc de résidences secondaires au premier janvier 2008)

Comme à l'échelle départementale, les communes de montagne (massif de Belledonne, Trièves, Vercors, Chartreuse) accueillent près de 60% des lits touristiques de la région grenobloise.

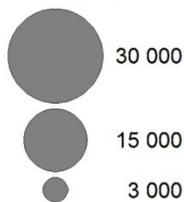
La carte page suivante souligne par ailleurs le poids du massif de l'Oisans (plus de 45% des capacités d'hébergement en stations de ski) ainsi que des massifs du Vercors et, dans une moindre mesure, de la Chartreuse dans l'offre totale d'hébergement à l'échelle de l'Isère : **la région grenobloise constitue une porte d'entrée pour les flux touristiques à destination des différents massifs Isérois, ce qui constitue un atout à valoriser.**

⁴⁴ Estimation sur la base des données INSEE sur le dénombrement des hébergements touristiques en appliquant les ratios suivants recommandés par l'INSEE : une résidence secondaire = 5 lits, une chambre d'hôtel = 2 lits, un emplacement de camping = 4 lits.

NOMBRE DE LITS TOURISTIQUES EN 2008



Nombre de lits touristiques en 2008



Indice de touristicité (nombre de lits touristiques pour 100 habitants) en 2008

- Plus de 20,4 lits pour 100 habitants
- Entre 13,6 et 20,4 lits pour 100 habitants
- Entre 6,8 et 13,6 lits pour 100 habitants
- Moins de 6,8 lits pour 100 habitants

Moyenne région grenobloise (SCoT) : 13,6 lits pour 100 habitants

Mode de calcul : 1 résidence secondaire = 5 lits, une chambre d'hôtel = 2 lits, 1 emplacement de camping = 4 lits
 Ne sont pas comptabilisés les campings non classés, les résidences de tourisme, les gîtes et les chambres d'hôte.

Une offre significative de lits touristiques existe également dans l'agglomération grenobloise et autour du Lac de Paladru. Les espaces ruraux et dans certains cas périurbains disposent d'une offre d'hébergement plus diffuse mais qui, cumulée, pèse d'un poids significatif.

L'analyse du nombre de lits touristiques ramenés au nombre d'habitants souligne d'ailleurs le rôle important de l'économie touristique pour les communes rurales et de montagne.

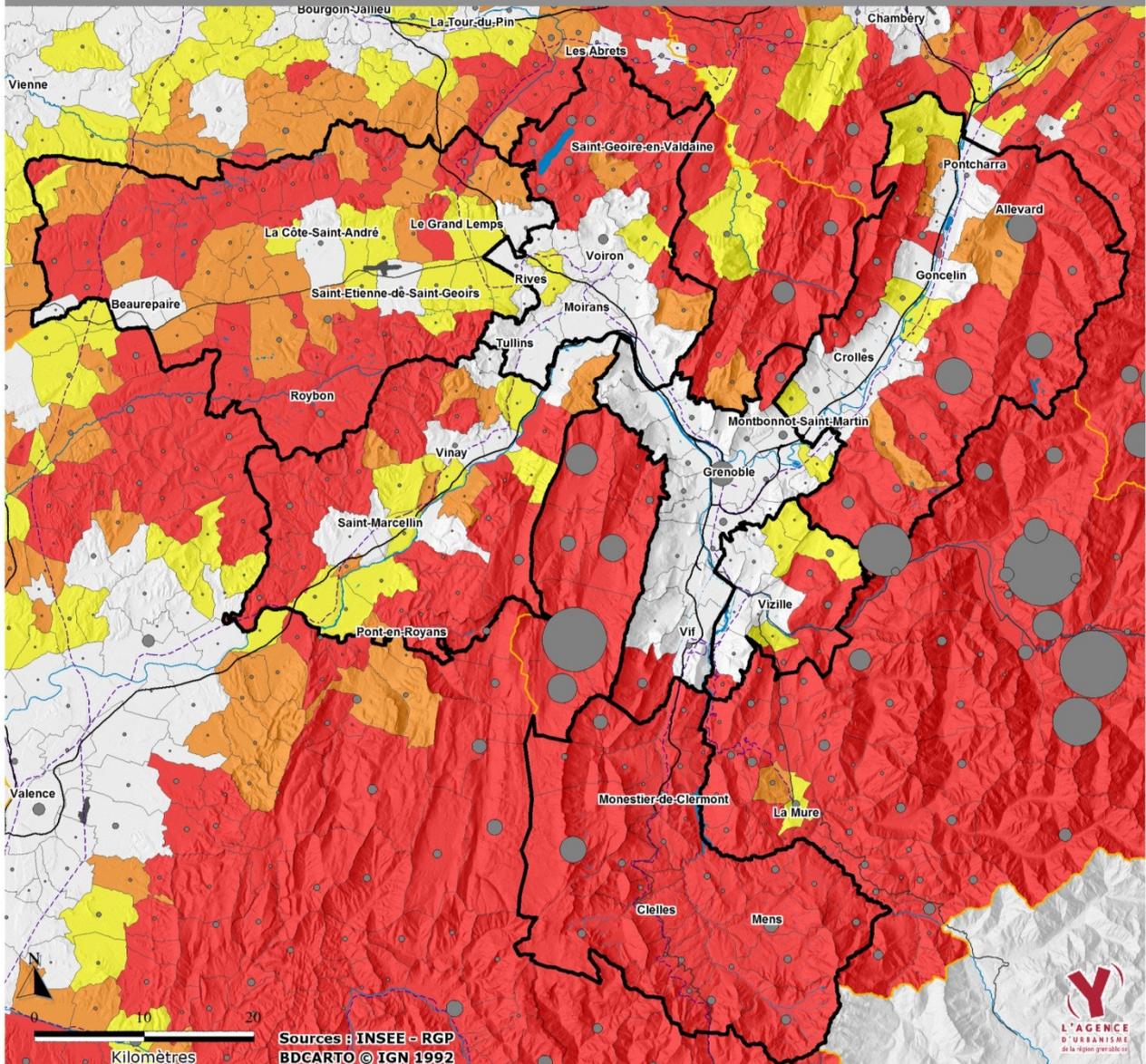
1.3.1. Le poids et l'évolution contrastée des résidences secondaires

Selon Isère Tourisme, les résidences secondaires représentent en Isère environ 65% de la capacité d'accueil marchande et non marchande.

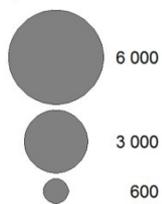
Plus de 15 800 résidences secondaires sont dénombrées dans l'aire du SCoT, soit près de 79% des lits touristiques. Cette offre est très contrastée selon les territoires :

- **Les stations de ski** offrent d'importantes concentrations de résidences secondaires, principalement - voire presque exclusivement - en appartement, avec une offre qui continue de progresser. On dénombre ainsi 2 640 résidences secondaires en 2008 à Chamrousse (+923 unités depuis 1999), 1 400 aux Adrets (Prapoutel), 735 à La Ferrière (Le Pleyret) et 760 à Gresse en Vercors. Ce parc de résidences secondaires est pour l'essentiel postérieur à 1975 sauf à Chamrousse où 40% du parc a été construit entre 1949 et 1975 (près de 1 100 logements concernés). Allevard offre par ailleurs 918 résidences secondaires avec une part significative de logements antérieurs à 1975.
- **Les territoires de montagne et de moyenne montagne (hors stations de ski) ainsi que les espaces ruraux ont un taux élevé de résidences secondaires** dans leur parc total de logement, avec une offre diffuse sur tout le territoire. Le parc de résidences secondaires est presque exclusivement composé de maisons, souvent anciennes. Il tend à diminuer notamment dans les territoires gagnés par la périurbanisation (dynamique de transformation des résidences secondaires en résidences principales, en lien notamment avec la crise du logement).
- **Les résidences secondaires ont largement disparu des territoires urbains et périurbains** même si Grenoble offre un nombre significatif de logements occasionnels (722 unités en 2008), là encore en forte baisse depuis 1999 sous l'effet de la crise du logement.

RESIDENCES SECONDAIRES ET OCCASIONNELLES EN 2008



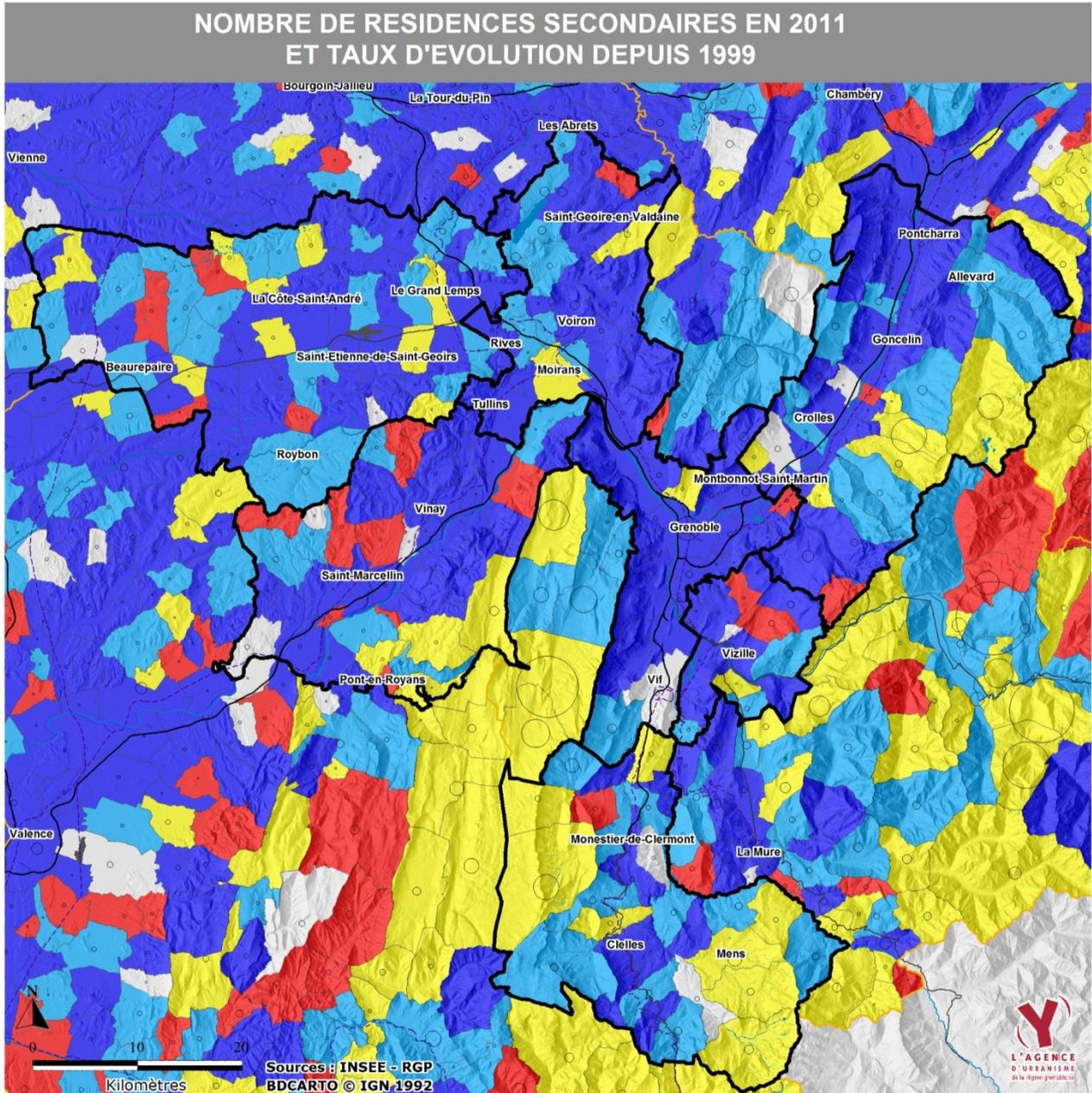
Nombre de résidences secondaires en 2008
(Source : INSEE, recensement de la population)



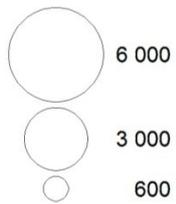
Part des résidences secondaires dans le nombre total de logements en 2008

- Plus de 6,75% des logements
- Entre 4,5 et 6,75% des logements
- Entre 2,25 et 4,5% des logements
- Moins de 2,25% des logements

Moyenne région grenobloise (SCoT) : 4,5% des logements



Nombre de résidences secondaires et occasionnelles en 2008

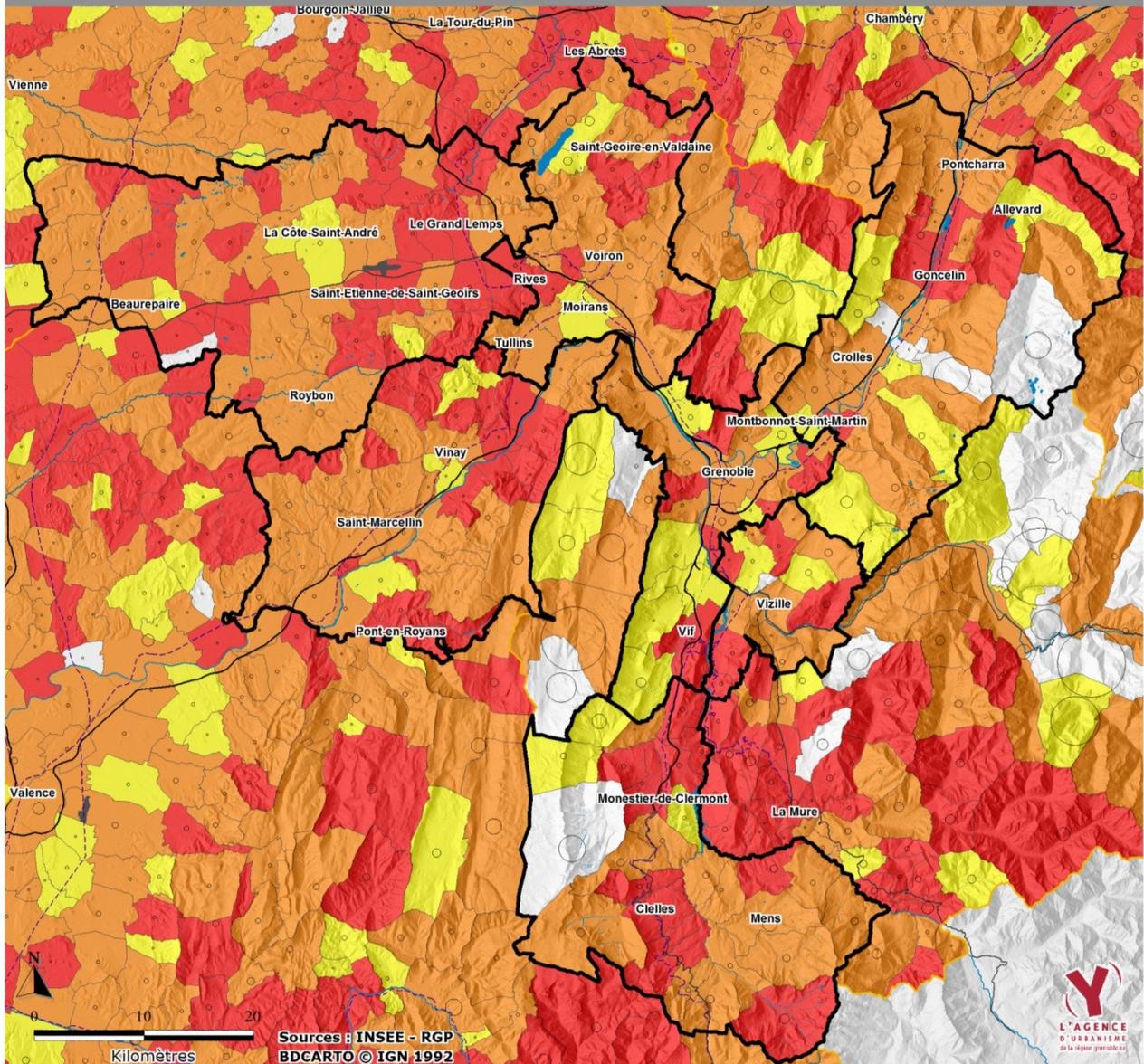


Evolution du nombre de résidences secondaires entre 1999 et 2008
Taux annuel moyen d'évolution

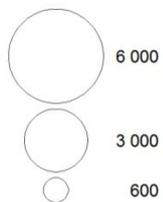
- Evolution supérieure à 2%/an (360)
- Augmentation inférieure à 2%/an (485)
- Diminution inférieure à 2%/an (546)
- Diminution supérieure à 2%/an (1393)

Moyenne région grenobloise (SCoT) : diminution de 2%/an

**PART DES RESIDENCES SECONDAIRES ET OCCASIONNELLES
CONSTRUITES AVANT 1975**



Nombre de résidences secondaires en 2008
(Source : INSEE, recensement de la population)

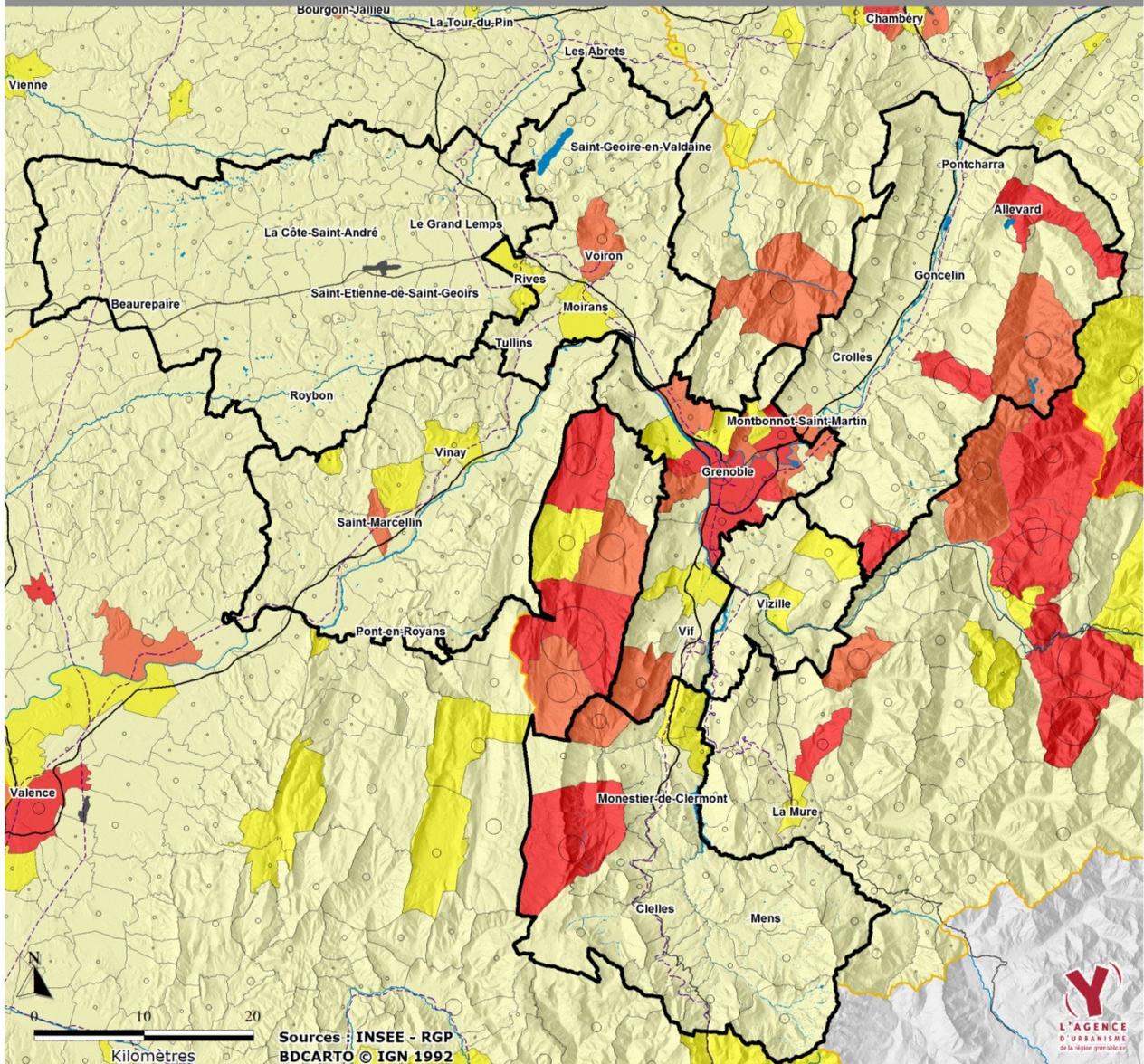


Part des résidences secondaires et occasionnelles construites avant 1975
INSEE, recensement général de la population 2008

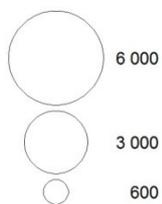
- Plus de 78%
- Entre 26% et 78%
- Entre 26% et 52%
- Moins de 26%

Moyenne région grenobloise (SCoT) : 52% des résidences secondaires

PART DES RESIDENCES SECONDAIRES ET OCCASIONNELLES EN APPARTEMENT



Nombre de résidences secondaires en 2008
(Source : INSEE, recensement de la population)



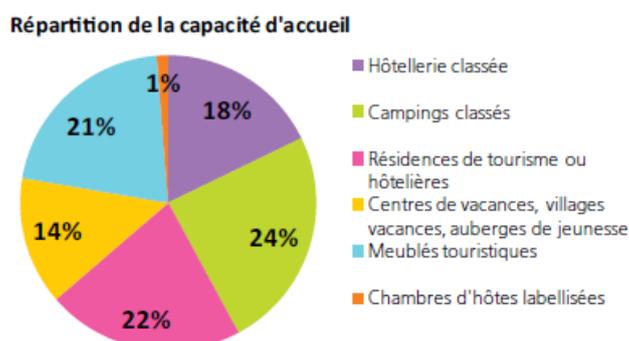
Part des appartements dans le nombre total de résidences secondaires et occasionnelles en 2008

- Plus de 72% du parc
- Entre 48% et 72% du parc
- Entre 24% et 48% du parc
- Moins de 24% du parc

Moyenne région grenobloise (SCoT) : 48% des résidences secondaires

1.3.2. Les hébergements marchands : une offre en recul

Le schéma de développement de l'offre d'hébergement de la région grenobloise – CCI - souligne que la capacité d'accueil marchande en Isère est partagée à part pratiquement égale entre les meublés touristiques, les résidences de tourisme ou hôtelières et les campings classés (cf. graphique ci-dessous).



Données à l'échelle de l'Isère

1. L'offre hôtelière (4 460 chambres en 2011) se localise notamment à Grenoble (1 570 chambres), dans les autres communes du cœur de l'agglomération grenobloise (1 153 chambres) ainsi qu'à Voreppe et Moirans (400 chambres). Les autres communes où l'offre dépasse 100 chambres sont Allevard, Saint-Martin-d'Uriage et Voiron.

Le reste de l'offre concerne plutôt une hôtellerie rurale très saisonnière, qui de son côté doit faire face à un enjeu de mise aux normes et d'adaptation à de nouveaux standards de qualité sous peine d'obsolescence.

Le parc hôtelier de la région grenobloise se caractérise par une offre de milieu de gamme (76% de l'offre). Le marché est dominé par l'hôtellerie 2*, au-delà de la moyenne nationale, un parc hôtelier 0* et 1* plus développé que dans le reste de la France (17%) et une très faible part d'hôtellerie 4* (1%) qui pourrait être comblée. **Cette hôtellerie est de petite capacité** : 82% des hôtels ont moins de 50 chambres, avec une absence d'hôtel de grande capacité (maximum 118 chambres).

Il faut noter la baisse de l'offre hôtelière sur le territoire (disparition 537 chambres entre 2003 et 2011 selon les décomptes de l'INSEE) et la disparition progressive d'une hôtellerie indépendante de petite capacité. Le SCOT doit s'efforcer de stopper ce recul, plus prononcé dans la région grenobloise qu'à l'échelle nationale.

Il faut enfin souligner la faiblesse (voire l'absence) d'offre hôtelière dans certains territoires qui offrent pourtant une forte attractivité touristique (massif de Belledonne, Sud Grésivaudan et ses nombreux sites touristiques, Vizille et son château qui est le site le plus fréquenté du département).

2. Les résidences de tourisme constituent un marché plus difficile à analyser. Si elles sont une alternative pour les entreprises en raison de tarifs attractifs, les taux d'occupation se sont dégradés par rapport à 2007 en raison de la crise économique et de l'ouverture de plusieurs établissements sur la période récente. L'attention doit donc se porter sur les nouveaux projets de résidences de tourisme. Ils affecteraient les performances des résidences existantes comme celle des établissements hôteliers. Ils sont donc à envisager avec précaution ; seuls des produits de niche (résidences pour chercheurs ou liées à un hôpital permettraient de répondre à un nouveau besoin.

3. Les campings et l'hébergement de plein air (tentes, caravanes, campings-cars, mobile home, habitations légères de loisirs) représentent environ 22% de la capacité d'accueil marchande en Isère (8 772 emplacements recensés dans les campings classés de l'Isère en 2011, dont 2 990 dans l'aire du SCoT).

L'hébergement de plein air s'inscrit, comme l'hôtellerie, dans une dynamique de déclin (perte de 752 emplacements entre 2003 et 2011 dans les campings classés de la région grenobloise selon l'INSEE). On note également une évolution de l'offre avec de moins en moins d'emplacements nus aménagés, et de plus en plus d'hébergement locatif de nouvelle génération (habitation légère de loisirs, mobile home, bungalow, lodges, tente meublée, chalets cabane dans les arbres).

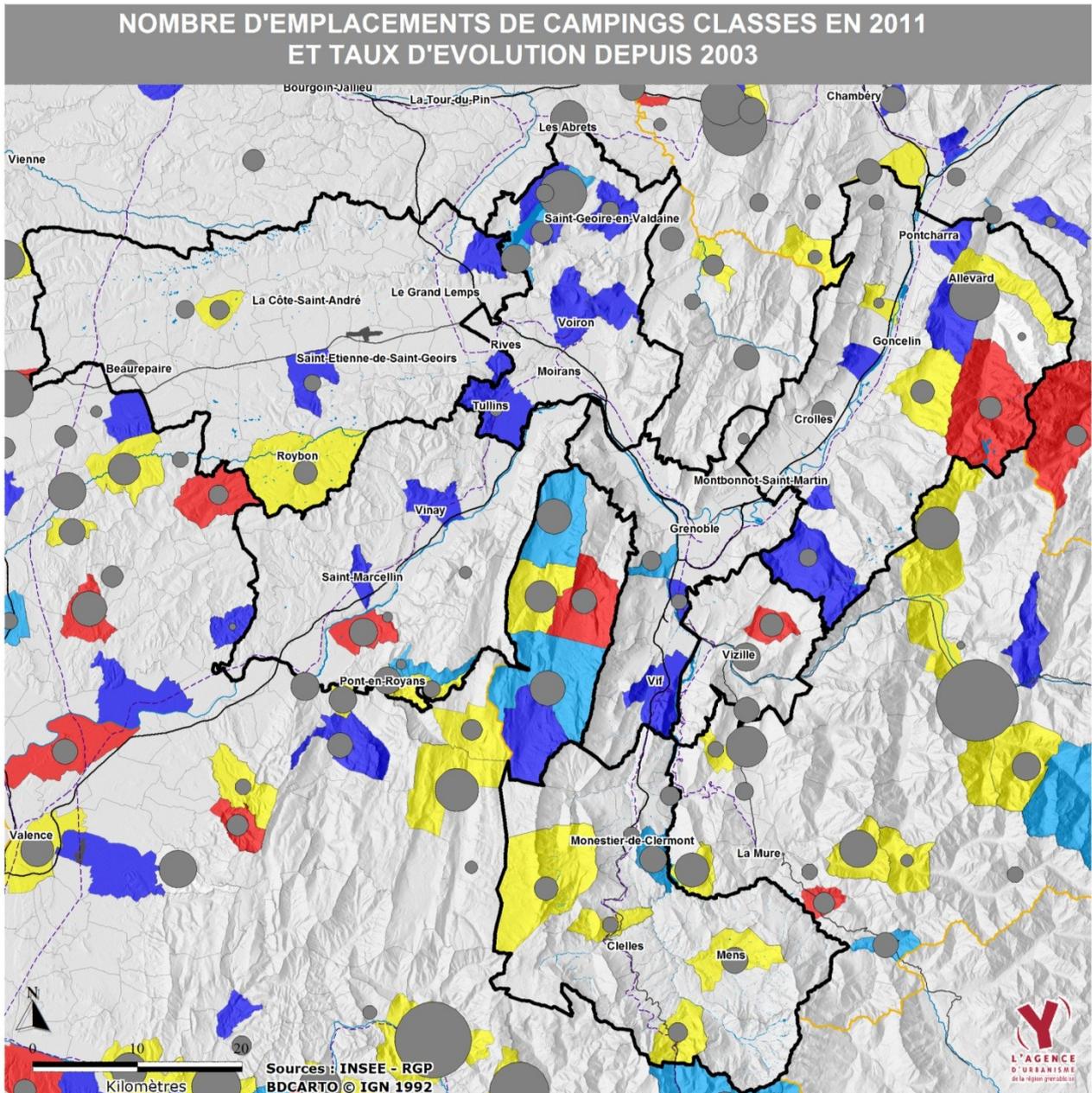
4. Les hébergements collectifs regroupent à la fois des villages de vacances, centres de vacances, auberges de jeunesse, maisons familiales, colonies... et se caractérisent par une énorme hétérogénéité des offres et des clientèles. En Isère, tout un pan de ce secteur sort petit à petit du marché faute d'investissement, de remise aux normes et de rénovation nécessaires face aux mutations de la demande. Les territoires du SCoT doivent prendre en compte ce phénomène en favorisant les améliorations de nature à répondre aux nouvelles attentes (réhabilitation prenant en compte les besoins en matière de superficie, espace privatif, services et prestations, équipements de loisirs...).

Au final, il faut souligner **l'enjeu d'un renouvellement de l'offre d'hébergement marchand notamment pour faire face à la régression des lits touristiques sur tous les « segments » du marché mais aussi pour répondre aux problématiques qualitatives évoquées précédemment.**

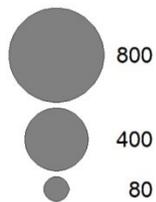
Tableau 16 – Evolution des capacités d'hébergement touristiques dans la région grenobloise (aire du SCoT)

	1999	2008	Evolution
Résidences secondaires et occasionnelles	18 959	15 814	-3 154
	2003	2011	Evolution
Chambres d'hôtel	4 997	4 460	-537
Emplacements dans des campings classés	3 742	2 990	-752

Source INSEE, dénombrement des hébergements touristiques au premier janvier 2008 et recensement général de la population (estimation du parc de résidences secondaires au premier janvier 2008)



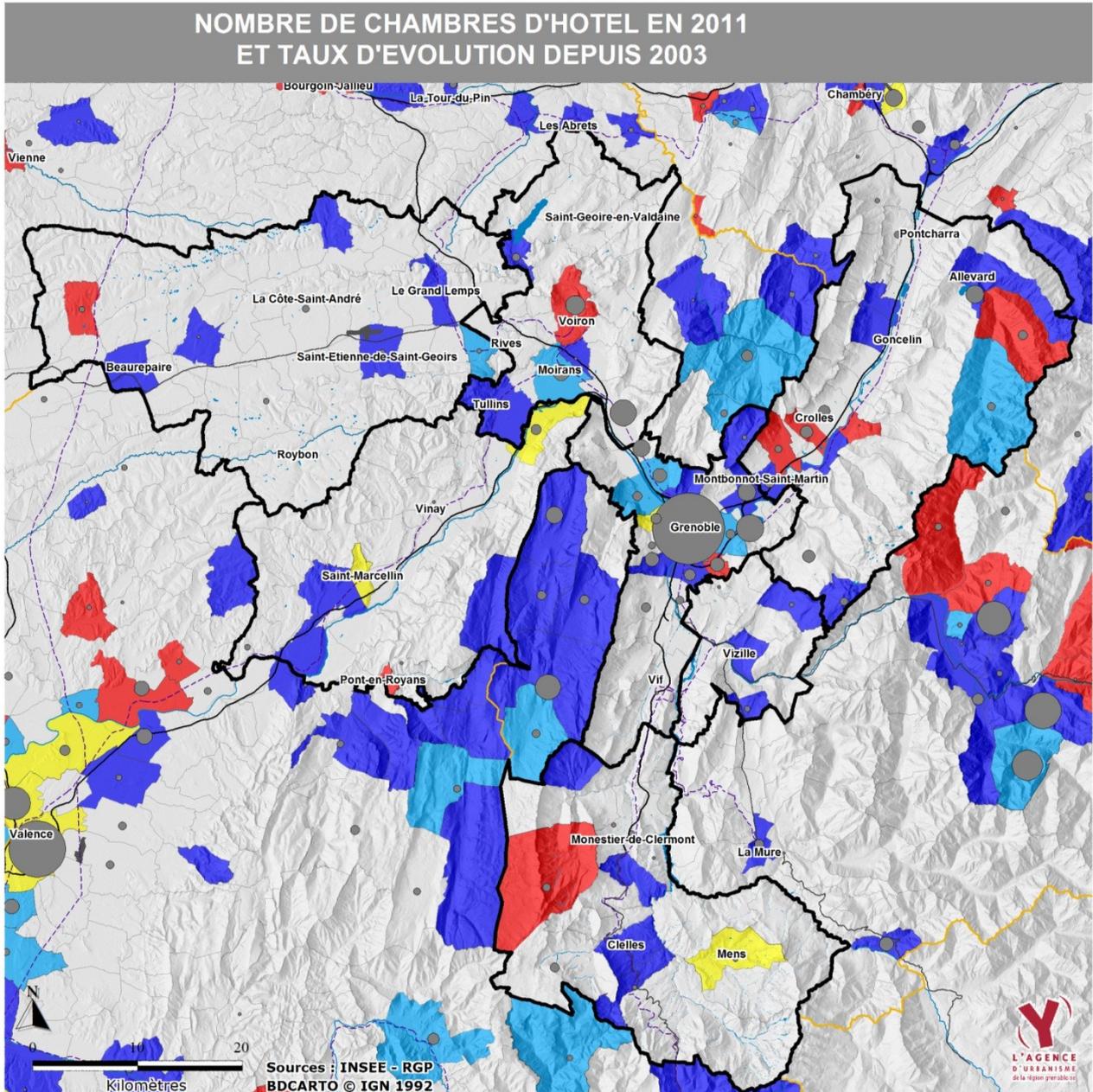
Nombre d'emplacements de camping classés



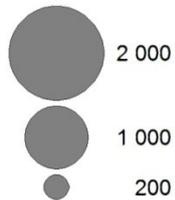
Evolution du nombre d'emplacements de campings classés entre 2008 et 2011
Taux d'évolution annuel moyen

- Augmentation supérieure à 2,8%/an (62)
- Augmentation inférieure à 2,8%/an (133)
- Diminution inférieure à 2,8%/an (113)
- Diminution supérieure à 2,8%/an (112)
- Stabilité (20)

Moyenne région grenobloise (SCoT) : diminution de 2,8%/an



nombre de chambres d'hôtels en 2011



Evolution du nombre de chambres d'hôtels entre 2003 et 2011
Taux annuel moyen d'évolution

- Augmentation supérieure à 1,4%/an
- Augmentation inférieure à 1,4%/an
- Diminution inférieure à 1,4%/an
- Diminution supérieure à 1,4%/an
- Stabilité

Moyenne région grenobloise (SCoT) : diminution de 1,4%/an
Grenoble : diminution inférieure à 1,4%/an

2. Les atouts touristiques de la région grenobloise et de l'Isère

La Région grenobloise, comprenant Belledonne, bénéficie d'atouts touristiques remarquables sur l'aire du SCoT, mais aussi par la présence des massifs montagnards environnants (Chartreuse, Vercors, Oisans).

Offre touristique	Les principales activités pratiquées en Isère *
22 stations de sports d'hiver, 1 200 km de pistes et 430 remontées mécaniques	Promenade 28%
30 stations ou centres de ski nordique, 1 160 km de pistes balisées	Randonnée pédestre 8%
6 700 km de sentiers de randonnées balisés labellisés PDIPR	Visite de ville 8%
(Plan Départemental d'itinéraires de Promenade et Randonnée - Conseil Général Isère)	Natation, baignade, plage 6%
1 Parc National : Les Ecrins (92 000 ha).	Visite de marché, foire, brocante 6%
2 Parcs Naturels Régionaux, Le Vercors (186000 ha) et La Chartreuse (69000 ha).	Visite de site naturel 5%
18 Espaces Naturels Sensibles d'intérêt départemental	Festival, concert, théâtre, manifestation 4%
77 Espaces Naturels Sensibles d'intérêt local	Visite de monuments, sites historiques 3%
2 stations thermales : Allevard-les-Bains et Uriage-les-Bains	Vélo, VTT 2%
66 Offices de Tourisme et Syndicats d'Initiatives	Visite de musées, expositions 2%
Près de 100 musées et sites touristiques	Equitation 2%
11 parcours de golf	Jogging, parcours de santé 2%
11 via-ferrata	Parc de loisirs, aquatique, animalier 1%
18 sites équipés de téléphériques ou télécabines d'été (promeneurs).	Chasse 1%
14 Parcs Acrobatiques en Hauteur	Gastronomie, œnologie 1%
	Alpinisme, canyoning, escalade, spéléo, via ferrata 1%
	Ski alpin, surf des neiges 1%
	Pas d'activité particulière 28%

Total supérieur à 100 car plusieurs réponses possibles
* Base de séjours personnels été 2006

Source : Isère tourisme

2.1. Le tourisme et les « loisirs blancs »

On peut dénombrer en Isère 22 stations de sports d'hiver avec 1200 km de pistes et 430 remontées mécaniques (soit 20 % du parc des Alpes du Nord), **30 stations ou centres de ski nordique avec 1160 km de pistes balisées**. Une même station peut offrir ces deux styles de loisirs.

Dans l'aire du SCoT, on note 3 grands domaines skiabiles en Belledonne (Chamrousse, les Sept Laux, le Collet d'Allevard), des stations-village (les Petites Roches - col de Marcieu, les Coulmes, col de l'Arzelier) et des espaces nordiques (le Barrioz...). La proximité des autres massifs (Vercors, Chartreuse, Oisans) permet d'offrir des centaines d'hectares de pistes de ski alpins et nordiques aisément accessibles.

(cf. partie C1 du diagnostic et de l'état initial de la région grenobloise, chapitre 4, section 5.1. pour un descriptif plus précis des sites concernés).

Transports, hébergements, restauration, commerces, services, domaine skiable : **la gamme des prestations offertes en station est source d'emploi et d'activité pour le territoire support**. Concernant le ski alpin, une part importante de l'attractivité de la station dépend de l'opérateur des **domaines skiabiles** dont l'activité doit pouvoir être confortée par des investissements de renouvellement et de confort. De même, suivant le positionnement de la station (séjours longs ou fréquentation à la journée), la **qualité du parc d'hébergement** est déterminante. A cet égard, les stations de la région grenobloise doivent lutter contre la déqualification progressive de leur parc immobilier et la progression constante du nombre de « lits froids » (non insérés dans le circuit marchand).

2.2. Les activités de pleine nature

L'importance des espaces naturels de loisirs notamment aux abords des villes et des villages et dans les massifs avoisinants est à souligner pour la région grenobloise. Situés à proximité immédiate des espaces urbains, les espaces supports des activités de pleine nature (APN) constituent pour les **habitants**, des lieux locaux de sports, loisirs et de détente avec une fonction récréative. Parallèlement, ces espaces répondent également aux attentes des **touristes** et **excursionnistes**, lors de séjours courts ou plus longs.

La plupart des territoires du SCoT intègre les APN dans leur positionnement touristique (activités de montagne, escalade, sports aériens, randonnée, équitation, VTT, canyoning, activités nautiques...). Dans le territoire du SCoT, le réseau des espaces naturels et des connexions écologiques, les berges des rivières et des cours d'eau, en milieu rural et urbain, au-delà de leur nécessaire protection, sont également des espaces supports pour ces pratiques de plein air. Au-delà du territoire du SCoT, la proximité, des deux **Parcs naturels régionaux de Chartreuse et du Vercors**, pôles touristiques et de loisirs, et de l'Oisans à un degré moindre, est un atout fort pour la région grenobloise.

(cf. partie C1 du diagnostic et de l'état initial de la région grenobloise, chapitre 4, section 5.3. pour un descriptif plus précis des sites concernés).

2.3. Le tourisme rural

Source Isère Tourisme

La diversité des termes utilisés (tourisme rural, tourisme vert, tourisme à la campagne, tourisme doux, tourisme de nature, agritourisme...) ne doit pas masquer **le poids du tourisme rural en Isère et dans la région grenobloise**. La « campagne » pèse pour 1/3 des nuitées en Isère. Il s'agit d'une progression constante qui bénéficie à tous les territoires du SCoT.

L'hébergement est un élément-clé car il représente la clé d'entrée principale des clients qui fréquentent les espaces ruraux, même si on note une part importante de l'hébergement non marchand. **Renforcer la qualité des hébergements est donc une nécessité globale pour les territoires du SCOT**, en comblant les manques identifiés selon les territoires, selon les spécificités de leur parc d'hébergement, leurs ressources propres et leurs vocations en termes d'accueil (loisirs, excursions, culture-patrimoine...).

2.4. Le tourisme culturel, urbain et patrimonial

Source Isère Tourisme

34 des 70 sites culturels et touristiques les plus fréquentés du département recensés par Isère Tourisme se situent dans l'aire du SCoT. Leur fréquentation cumulée est de 2 millions de visiteurs (sur un total de 3 millions de visiteurs pour l'ensemble des sites du département).

(cf. partie C1 du diagnostic et de l'état initial de la région grenobloise, chapitre 4, section 5.2. pour un descriptif plus précis des sites concernés).

Le tourisme patrimonial, urbain et culturel est donc multiple, varié et présent sur l'ensemble des territoires. Il relève tant de sites naturels et paysagers, que de lieux et monuments historiques, culturels et traditionnels, et aussi d'évènements organisés. Que ce soit dans l'agglomération grenobloise et dans les petites villes et villages, ce tourisme et ces loisirs comprennent les lieux de visites patrimoniales

traditionnelles, les monuments, mais aussi les villages et bourgs de caractère, les éléments remarquables de l'architecture... La **dimension patrimoniale** demeure une motivation majeure pour le choix d'une destination touristique mais n'est plus la seule source d'attractivité. C'est désormais plus largement **l'offre culturelle** qui est mobilisée dans toutes ses composantes : musées, grandes expositions, spectacle vivant, évènementiel, œuvres d'art sur les espaces publics, « friches culturelles »...

Ce tourisme patrimonial, culturel et urbain est un **important levier d'aménagement et de valorisation des espaces urbains et ruraux** car il oblige aussi à travailler sur l'ensemble des composantes (accès, dessertes, circulations, aménagements des espaces publics, hébergement, services complémentaires) et invite de nombreux acteurs à travailler ensemble.

2.5 Le tourisme d'affaires

Source : Isère Tourisme

Le tourisme d'affaires, à caractère plus urbain, est un secteur dynamique et le marché est porteur, mais fortement concurrentiel et en pleine mutation (raccourcissement des durées des manifestations d'affaires, réduction des budgets...). Il représente 1% des nuitées touristiques annuelles de la région et 4% des recettes.

En la matière, **la région grenobloise dispose d'une offre professionnelle et variée** : 2 centres de congrès (Alpexpo-Alpes Congrès, WTC Grenoble centre de congrès), des hôtels classés, des gestionnaires de salles et auditoriums. L'activité d'affaires est pourtant globalement en baisse de -6% par rapport à 2007.

	Manifestations	Durée moyenne	Nombre moyen de participants	Journées congressistes	évolution manifestations / 2007	évolution des journées congressistes / 2007
Congrès	47	2,2	331	34 702	+52%	+9%
Foires et salons	8	1,8	831	11 100	+14%	-27%
Journées d'études	2946	1	29	86 010	-9%	-11%
Séminaires résidentiels	450	2,2	26	25 411	+10%	+12%
Total	3 451	1,2	35	157 223	-6%	-6%

Plus largement, si la région grenobloise bénéficie d'atouts en matière de tourisme d'affaires (importance du tissu économique local, poids des fonctions technopolitaines et des activités de recherche, attraits des territoires), **l'offre souffre de faiblesses notables** : besoins de requalification des grands équipements existants, des capacités hôtelières de standing en question, la concurrence régionale avec la proximité de Lyon (deuxième ville française en équipement et surfaces de congrès).

2.6 Le projet de complexe touristique intégré « Center Parcs » à Roybon

Ce projet vise à créer un grand complexe touristique intégrant hébergements et activités de loisirs au cœur des Chambarans, avec une offre tournée vers les courts séjours à destination des habitants des grandes aires urbaines de Rhône-Alpes.

3. Enjeux et défis pour l'avenir

Les enjeux identifiés s'inscrivent dans la perspective d'un tourisme plus durable, basé sur les complémentarités entre les différentes politiques (déplacement, hébergement, culture et patrimoine, environnement et paysage, foncier) **ainsi que sur l'anticipation des ruptures à venir, notamment sur le plan climatique et énergétique.**

3.1 Le défi d'une adaptation aux effets du changement climatique, notamment pour les stations de sport d'hiver

Source : CIPRA, OCDE

Le réchauffement climatique récent constaté dans les Alpes est près de trois fois supérieur à la moyenne mondiale. Le changement climatique, accompagné par une hausse des températures, induira dans les décennies à venir des enneigements probablement plus faibles (en quantité et/ou en durée). La conséquence directe est la diminution du nombre de stations pouvant offrir un enneigement suffisant.

Une élévation de 300 m de la limite de la fiabilité de l'enneigement naturel (2°C supplémentaires d'ici 2050) ramènerait le nombre de domaines skiables disposant d'un enneigement naturel fiable à seulement 80% environ du total actuel dans les départements de Savoie, des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence (où se trouvent les domaines présentant les plages d'altitude les plus élevées). Toutefois, si la limite remontait de 600 m (4°C de plus d'ici 2100), il tomberait à 71% en Savoie, à 33% dans les Hautes-Alpes et à 10% dans les Alpes-de-Haute-Provence. Les départements des Alpes-Maritimes, au Sud, et de l'Isère et de la Drôme, à l'Ouest, sont plus sensibles à un déplacement de la limite de la fiabilité de l'enneigement naturel. Les autres conséquences du changement climatique sur le tourisme, en dehors du manteau neigeux, sont nombreuses :

- pénuries d'eau et conflits d'usages probables ;
- accentuation des aléas naturels ;
- évolution de la biodiversité et des paysages ;
- redistribution possible des flux touristiques.

Par ailleurs, l'élévation des températures estivales pourra induire une plus forte demande de nature et de fraîcheur de la part des habitants des villes, qui pourra se répercuter sur les pratiques de loisirs et de tourisme local (complémentarité entre les villes – notamment le cœur de l'agglomération grenobloise) et les massifs montagneux et espaces ruraux environnants.

3.2 Le défi d'une adaptation à la crise énergétique et aux évolutions des modes de vie

La crise énergétique, marquée par l'épuisement programmé des énergies fossiles, invite les territoires à lier le développement touristique aux nouvelles sources d'énergie mobilisables (filière bois-énergie, hydraulique, solaire). A terme, le tourisme et les loisirs doivent anticiper l'évolution dans les coûts de déplacements qui pourrait bouleverser les relations entre villes et espaces ruraux et montagnards, entre vallées et piémonts et induire, par exemple, un accroissement des pratiques de séjour de proximité autour des grandes villes.

L'évolution des modes de vie impacte l'appréhension et les usages sur les territoires, et donc aussi les usages touristiques et de loisirs : recompositions familiales, individualisation des comportements, part croissante de la consommation, généralisation des TIC sont autant de données de base en matière de stratégie touristique. **Le vieillissement de la population** est de plus en plus marqué. Il se traduit par des dépendances accrues, des demandes de logements adaptés, mais aussi par la limitation des mobilités et la modification des profils des attentes et des excursionnistes en matière de tourisme et loisirs.

3.3. Diversifier et renouveler l'offre d'hébergement

L'analyse de l'offre d'hébergement et de son évolution a souligné le déclin de l'offre sur tous les segments (résidences secondaires, hôtellerie, campings) ainsi que la nécessité de la renouveler sur un plan qualitatif. Elle a par ailleurs souligné un certain déficit d'offre marchande (notamment hôtelière) dans de nombreux secteurs pourtant largement dotés en termes de sites touristiques (sud Grésivaudan, sud Grenoblois, Belledonne, Chartreuse, ...).

3.4. Soutenir le développement et la diversification du tourisme rural et du tourisme en montagne au regard de son importance économique pour les territoires concernés

Il s'agira notamment de favoriser le développement de l'offre d'hébergements marchands dans ces secteurs, en misant notamment sur les formules de type gîtes ou agritourisme ainsi que sur l'hôtellerie traditionnelle.

3.5. Renouveler et diversifier l'offre et les équipements liés au tourisme d'affaires et de congrès

Largement concentrée à Grenoble et dans la « polarité sud » du cœur de l'agglomération grenobloise, cette offre mériterait d'être requalifiée et mieux intégrée dans la ville. Il serait également intéressant d'envisager des complémentarités entre ville et montagne ou entre ville et montagne pour l'accueil de certains événements.

3.6. Concilier la protection des sites naturels et leur usage touristique

Nombre des espaces supports d'activités touristiques et de loisirs sont aussi **des espaces sensibles** sur le plan environnemental et paysager.

3.7. Gestion des accès et des déplacements vers les sites les plus fréquentés

L'accès aux sites touristiques se fait largement voire quasi-exclusivement en voiture. Il en résulte d'importants phénomènes de congestion notamment pour l'accès aux stations de sport d'hiver.

Il serait intéressant de développer les modes alternatifs d'accès aux sites touristiques, voire de réfléchir à des produits liés au « tourisme sans voiture » en lien avec la montée des préoccupations écologiques et les perspectives énergétiques.

3.8. Des actions de promotion et de valorisation à mieux coordonner, pour faire apparaître la région grenobloise comme une destination touristique à part entière

Si les atouts touristiques de la région grenobloise sont nombreux, ceux-ci sont valorisés d'une façon relativement dispersée malgré le rôle de coordination joué par le Conseil Général au travers de la structure Isère Tourisme.

Ainsi, on dénombre 22 offices du tourisme dans la région grenobloise (dont 6 dans le Grésivaudan et 2 dans le voironnais). Par ailleurs, les Parcs naturels régionaux, mais aussi les stations de sports d'hiver ou encore les principaux sites ont chacun leur propre politique d'image et de promotion ce qui peut nuire à la lisibilité globale de l'offre à l'échelle de la région grenobloise et de ses territoires limitrophes.

De ce fait, l'un des leviers majeurs pour le développement de l'économie touristique est de favoriser une coordination globale des acteurs.

C3

Diagnostic du fonctionnement
de la région grenobloise (3)

>>>> 6 > NTIC (accès aux réseaux de communications numériques)

Introduction. : la nécessaire intégration des TIC dans le projet

L'arrivée des technologies de l'information et de la communication (TIC) est souvent comparée à la révolution engendrée par l'arrivée de l'électricité au XIX^{ème} siècle. Pour beaucoup, leur essor est indispensable tant à la qualité de vie des habitants que pour le développement des territoires. Toutefois le déploiement pour tous, partout et de façon performante de ces technologies reste un enjeu majeur pour ce qu'il est convenu d'appeler l'aménagement numérique du territoire.

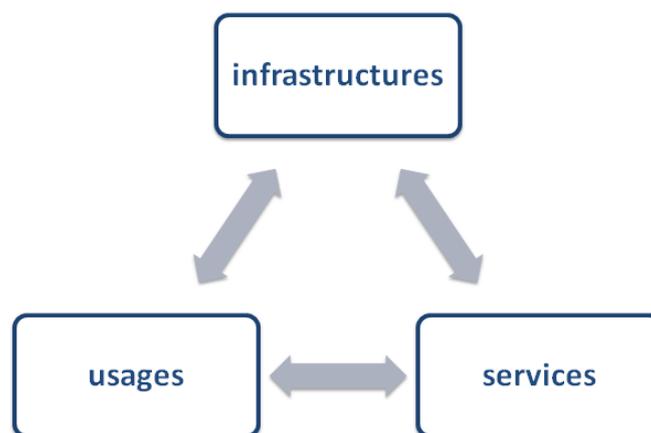
La loi Grenelle II du 12 juillet 2010 renforce le code de l'urbanisme en tant qu'outil de développement et d'aménagement numérique des territoires, en introduisant un volet aménagement numérique dans les divers documents d'urbanisme (SCoT et PLU).

Le SCoT est appelé à jouer un rôle important :

- à travers le PADD qui fixe notamment les « objectifs des politiques publiques de développement des communications électroniques » (art. L.122-1-3)
- à travers le DOO, qui peut notamment « définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter, notamment à des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques » (art. L.122-1-5)

L'enjeu de l'aménagement numérique du territoire se traduit notamment par un besoin d'implication renforcée des pouvoirs publics : plusieurs lois et programmes se sont succédés ces derniers mois pour impulser à tous les niveaux (politique publique, financement, déploiement...) une dynamique forte dans ce secteur (ex : mise en place des SDTAN : schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique dans les départements, démarche en cours en Isère).

L'aménagement numérique du territoire doit être perçu comme un triptyque : services / usages / infrastructures qui sont interactifs. Il s'insère dans un cercle vertueux puisque le réseau d'infrastructures devient porteur du développement de services innovants et que les usages entraînent à leur tour une demande accrue de services.



Les **infrastructures** : ce sont les réseaux du haut et du très haut débit, à travers lesquels circulent les données. La technologie utilisée influence directement les possibilités du réseau en termes de débit et de qualité de service. Elle a donc un impact direct à la fois sur les services offerts : par exemple, un flux vidéo en qualité TV nécessite un débit d'au moins 5 Mbit/s, et sur les usages possibles : ainsi, il faudra 12

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

heures pour télécharger un CD de données de 700 Mo sur un lien à 128 kbit/s, et seulement 11 minutes sur un lien à 8 Mbit/s.

Les **services** : ils sont proposés aux usagers à travers l'internet ou les outils multimédia, et sont de natures diverses : vidéo à la demande, réseaux sociaux, visioconférence, sauvegarde de données sur site distant sécurisé, cloud computing... Ils ne se développent que s'ils trouvent leur public, ce qui dépend de leur qualité mais aussi de la capacité des usagers à les utiliser, celle-ci étant directement liée aux performances de leur raccordement.

Les **usages** : il s'agit de l'utilisation des services proposés et des possibilités offertes par les outils multimédia individuels. Le développement des usages dépend certes de la richesse des services en ligne et de leur degré d'appropriation par les utilisateurs, mais aussi de la performance du réseau. Il permet de nouvelles formes d'activités ou de services à la personne, tels que : e-sécrétariat pour les professions libérales, télémédecine, maintien à domicile des personnes âgées, téléchargement de films, partage de photographies par des albums en ligne, externalisation de services comme la paie, la comptabilité ou la téléphonie d'entreprise...

Ces trois aspects d'un projet haut débit, infrastructures, services et usages, sont complémentaires et indissociables. Au vu des évolutions très rapides du secteur, la rentabilité à court terme est le maître mot pour tous les acteurs de la filière. Aucun opérateur n'investira donc dans un réseau s'il estime le nombre de clients potentiels insuffisant, et ceux-ci à leur tour ne se montreront intéressés que si les services proposés sont attractifs.

En termes d'infrastructures, les TIC reposent sur deux types de réseaux, dont les performances varient selon les technologies employées :

- Les réseaux d'accès fixes :
 - ADSL
 - Fibre optique
 - Câbles
 - Technologies radio terrestres
- Les réseaux d'accès mobiles :
 - GSM (ou 2G)
 - UMTS (3G)
 - LTE Avanced (4G) à venir

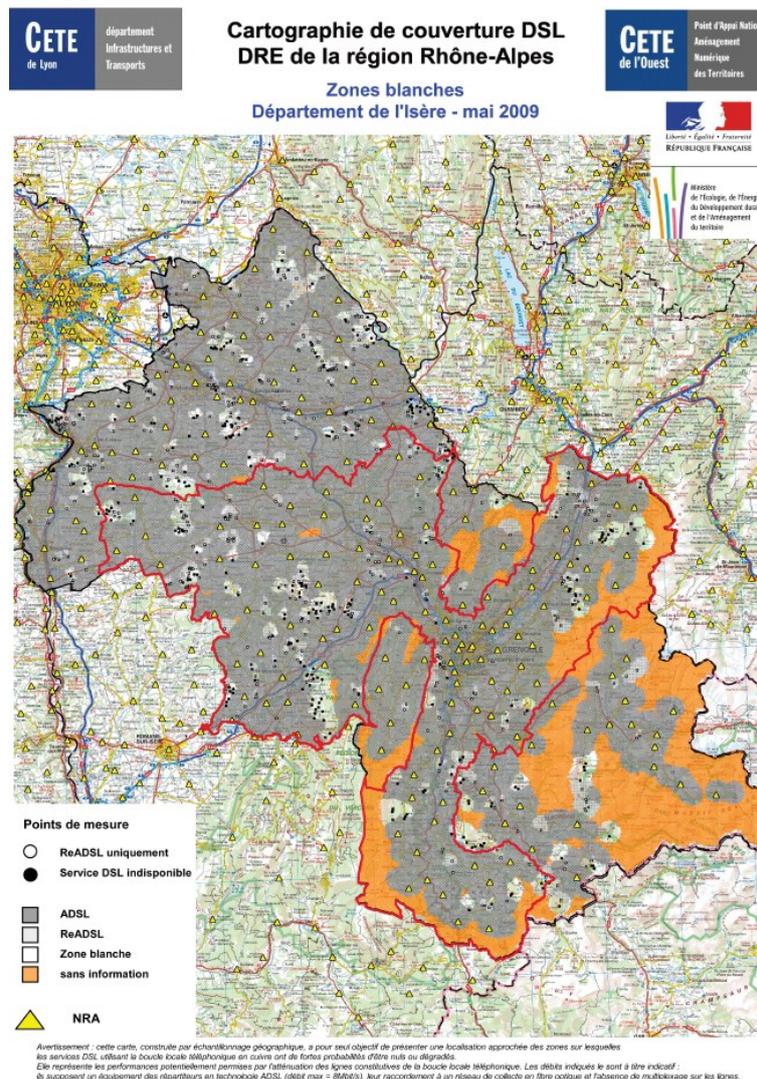
1. Des niveaux d'équipements inégaux selon les réseaux et les territoires

1.1. Une bonne couverture ADSL de la région urbaine grenobloise, mais qui ne garantit pas toujours des débits élevés

La technologie DSL (Digital Subscriber Liner) permet d'offrir des accès haut débit sur une ligne téléphonique classique (réseau cuivre), à partir du central téléphonique. La transmission DSL est établie entre un équipement (DSLAM) situé au central téléphonique (Nœud de Raccordement d'Abonnés - NRA) et un modem chez l'utilisateur.

L'atténuation du signal DSL (et donc du débit pour l'utilisateur) dépend du diamètre du fil de cuivre qui constitue la ligne mais est surtout proportionnelle à l'éloignement de l'utilisateur au central téléphonique. Au-delà de 5 km de longueur de ligne (voir 7,5 ou 10km dans certains cas), le signal est tellement atténué que le service haut débit n'est plus disponible.

Le CETE de l'Ouest a effectué la cartographie de la couverture DSL du département de l'Isère en mai 2009 (disponible sur <http://www.ant.developpement-durable.gouv.fr/>). Il a été ajouté le périmètre du SCOT de la RUG sur la carte ci-dessous.



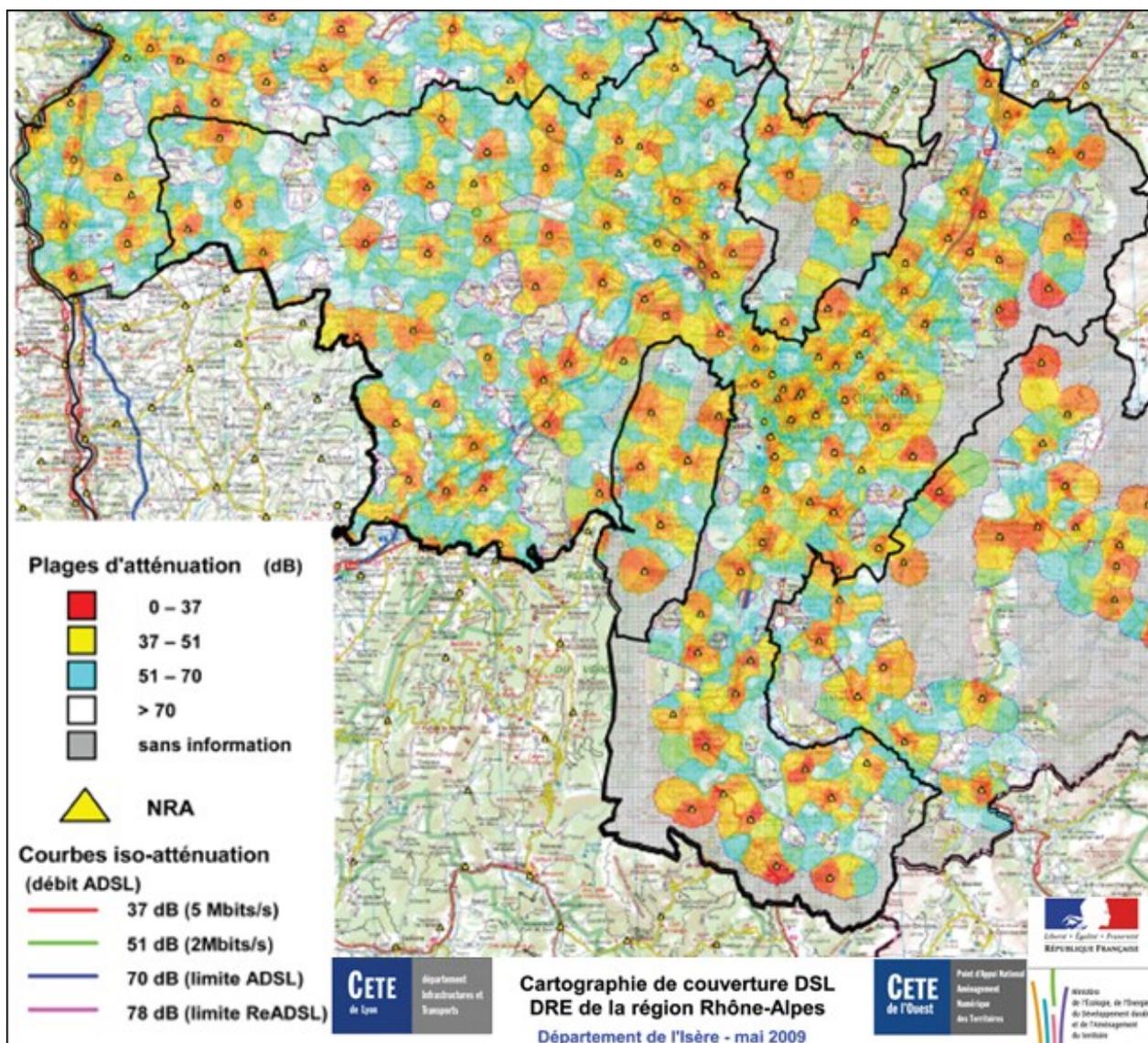
LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

En combinant cette information visuelle à celle fournie par l'opérateur historique concernant les zones d'ombre à l'éligibilité DSL (http://www.francetelecom.com/FTH_ev/cartes_ADSL/zombreseli.htm#), il apparaît que **l'immense majorité du territoire est desservie par l'ADSL** mais subsistent quelques habitations (quelques centaines sur le périmètre du SCOT) / hameaux non raccordés et difficiles à connecter :

- dans le Trièves (Prébois, Lavars, St Jean d'Hérans, St Baudille),
- sous le versant oriental du Vercors (Château Bernard, St Andéol, Miribel-Lanchâtre, St Ange à Varcès, Le Peuil à Claix...),
- dans Belledonne (Les Adrets, Laval, St Pierre d'Allevard, Pinsot, la Chapelle du Bard),
- la commune de Ste Marie du Mont au nord-est de la Chartreuse,
- l'extrême nord du Pays Voironnais (St Bueil, Voissant, St Sulpice les Rivoires),
- dans le Sud Grésivaudan, au pied du Vercors (Izeron, St Pierre de Chérennes, Presles), et à l'ouest de Chatte concernant également Montagne et St Antoine l'Abbaye. Aussi, au nord, dans le Pays de Vinay, la commune de Poliénas et celle de Serre-Nerpol.
- Enfin dans la Bièvre, cela concerne le sud (St Pierre de Bressieux, Viriville, Lentiol et Beaufort) ainsi que le nord-ouest (Pommiers de Beaurepaire, St Julien de l'Herms, Monsteroux Milieu).

Pour ces secteurs de « bout de ligne » qui sont généralement d'une faible densité, le Conseil Général de l'Isère propose aux communes des solutions Wifi. **A court terme, le département (et donc l'aire du SCoT) ne devrait plus avoir de zones blanches ADSL.**

Toutefois, **la localisation, la densité et les contraintes topographiques engendrent des différences importantes concernant le débit théorique** : les zones supérieures à 2 Mbits/s (en orange et vert sur la carte), débit généralement considéré comme le minimum pour prétendre au haut débit, excluent encore de nombreuses communes.



Pour l'ADSL, l'enjeu pour le territoire n'est pas la couverture mais l'augmentation du débit dans les zones les plus éloignées. Pour des raisons économiques, les opérateurs sont peu enclins à déployer des infrastructures sur ces secteurs et l'opérateur historique y enregistre de très fortes parts de marché, en raison d'un taux de dégroupage plus faible. Le taux de pénétration Internet est freiné en raison d'une offre moins concurrentielle et des débits moyens limités.

Pourtant, les besoins de services en communication électroniques sont au moins aussi importants en zones rurales qu'en zones urbaines. Avec des débits plus rapides, le taux de pénétration d'Internet dans les zones rurales pourrait être beaucoup plus important.

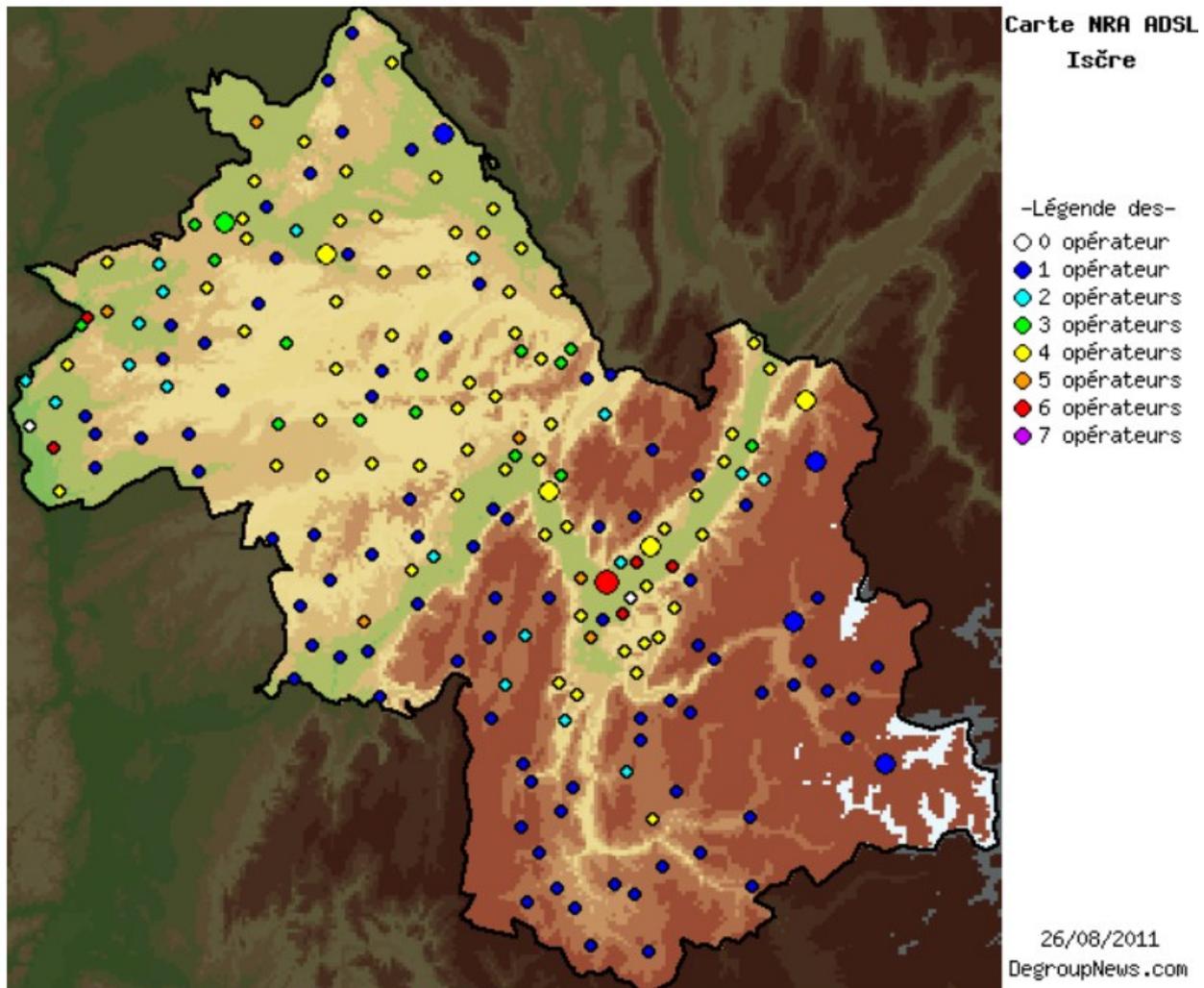
	< 2 000 hab	2 000 à 5 000 hab	5 000 à 20 000 hab	20 000 à 100 000 hab	> 100 000 hab	Paris et région parisienne
Taux d'équipement en PC	72%		68%		75%	86%
Taux de pénétration internet	50%	51,7%	49,1%	48,6%	60,6%	67,1%

Sources : Credoc, Étude PMP pour l'ARCEP, 2010

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

La couverture ADSL est donc hétérogène et insatisfaisante à l'échelle de la région grenobloise :

- **Un accès ADSL aux particuliers, ciblé sur les agglomérations,** avec un déficit d'offres supérieures à 2 Mbits/s,
- **Des offres ADSL aux entreprises limitées** compte tenu de la couverture du dégroupage,
- **Une situation de marché peu diversifiée :** une ouverture à la concurrence des offres sur les NRA qui se concentre en milieu urbain dense et dans le cadre du RIP du Pays Voironnais. Un grand nombre de territoires ruraux et montagnards n'a pas le choix de l'opérateur.



Données de relief tirées de IGN-BD ALTI® 500m ©IGN. Tous droits réservés.

1.2. Le lent déploiement de la fibre optique dans la région urbaine grenobloise

A l'heure actuelle, peu de villes sont équipées en fibre optique et le déploiement s'annonce long et coûteux, notamment dans les territoires ruraux et montagnards. La société Tactis a produit la carte suivante, indiquant le déploiement en cours ou à venir à l'échelle nationale, selon les réponses à l'appel à manifestation d'intention d'investissement dans le cadre du projet national THD.

Evolution du plan d'investissement Fibre à l'Abonné entre février 2010 et avril 2011

Fourchette d'investissement évaluée entre 6 et 7 milliards d'euros*
pour couvrir 57% de la population

En dehors des Zones Très Denses, SFR et Free envisagent de partager la quasi intégralité des infrastructures avec France Télécom



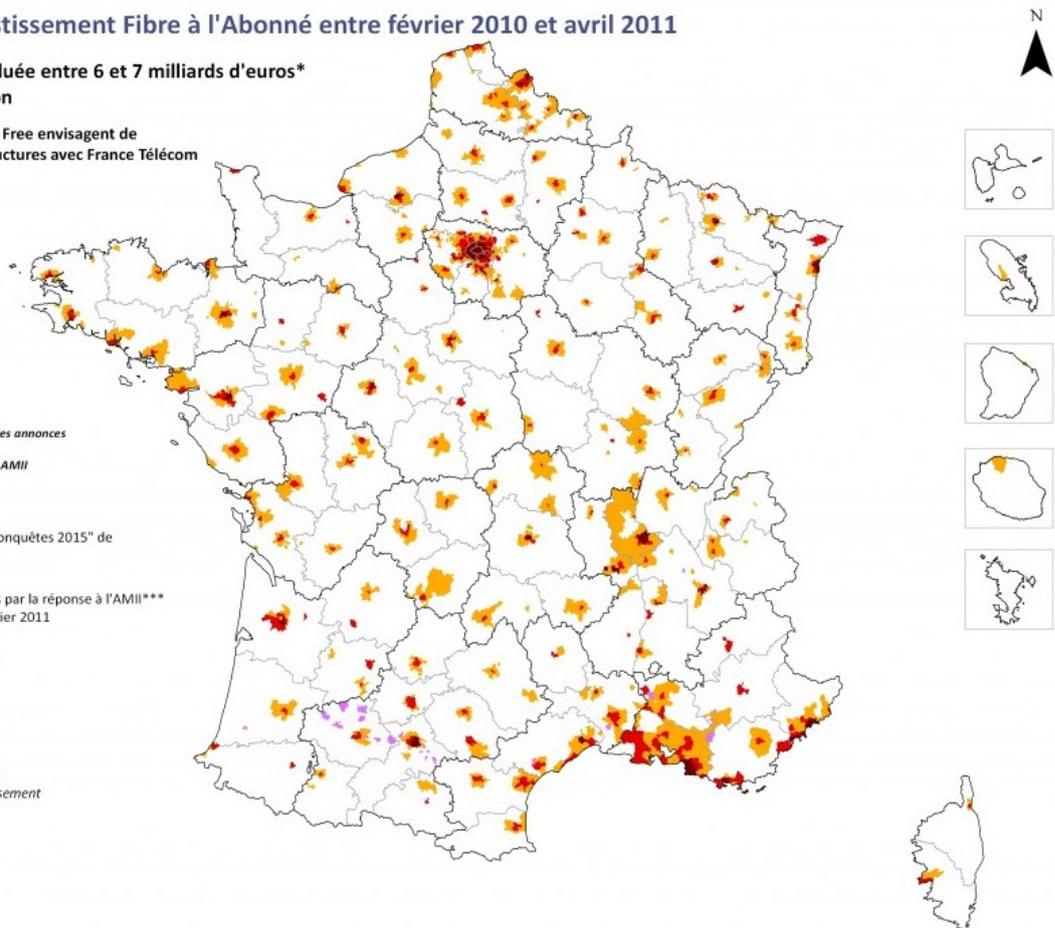
* Analyse effectuée par le cabinet TACTIS© à partir des annonces de France Télécom de février 2010 et janvier 2011 et source Datar avril 2011 / Programme national THD / AMII

- Zones très denses (148 communes)
- Communes couvertes** par le projet "Conquêtes 2015" de France Télécom de février 2010 (environ 350 communes)
- Communes supplémentaires concernées par la réponse à l'AMII*** de l'ensemble des opérateurs du 31 janvier 2011 (environ 3.100 communes)
- Communes concernées par une réponse sous condition à l'AMII* (38 communes)

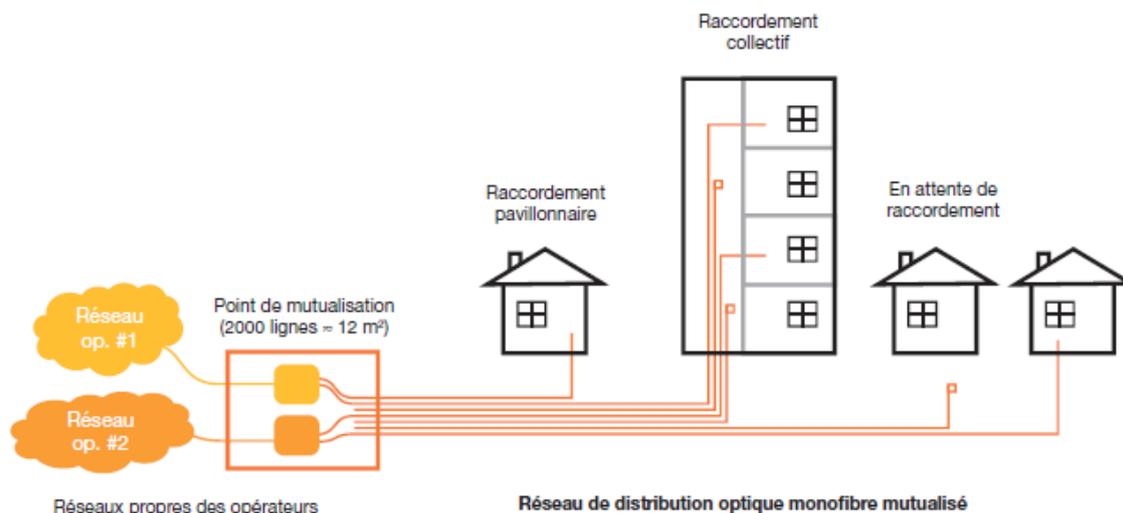
** Couverture partielle ou totale des communes
*** Appel à Manifestation d'Intention d'Investissement dans le cadre du projet national THD

© Copyright - TACTIS - Mai 2011
© Copyright - IGN Paris - 2011

0 150 300 km



Pour bien comprendre cette lente évolution, il faut raisonner immeuble par immeuble. Contrairement à l'ADSL, l'unité de base n'est plus le NRA (Nœud de Raccordement d'Abonnés). En effet, une liaison FTTH (Fiber To The Home : fibre optique à domicile) nécessite le déploiement de la fibre optique depuis un NRO (Nœud de Raccordement Optique) jusqu'à l'appartement de l'abonné. Le développement prend donc beaucoup plus de temps ; il est plus onéreux, mais l'opérateur qui prendra la meilleure avance sur le sujet tiendra certainement pour longtemps les clés du FTTH.



Parmi les trois principaux Fournisseurs d'Accès Internet français (FAI), seul Orange a commencé le déploiement de la fibre optique sur la région urbaine grenobloise, mais plus particulièrement dans les zones très denses, soit dans quelques communes de la Métro.

Dans le cadre du SDTAN, le Conseil général de l'Isère a mené un diagnostic poussé afin de déterminer une **stratégie de déploiement de la fibre optique** sur les prochaines années. Cette étape est essentielle pour ne pas voir se renforcer la fracture numérique du territoire, entre ceux disposant du haut-débit et ceux équipés en très haut-débit. **Cet objectif d'aménagement, en cours de finalisation, met notamment en évidence deux points en relation directe avec le SCoT :**

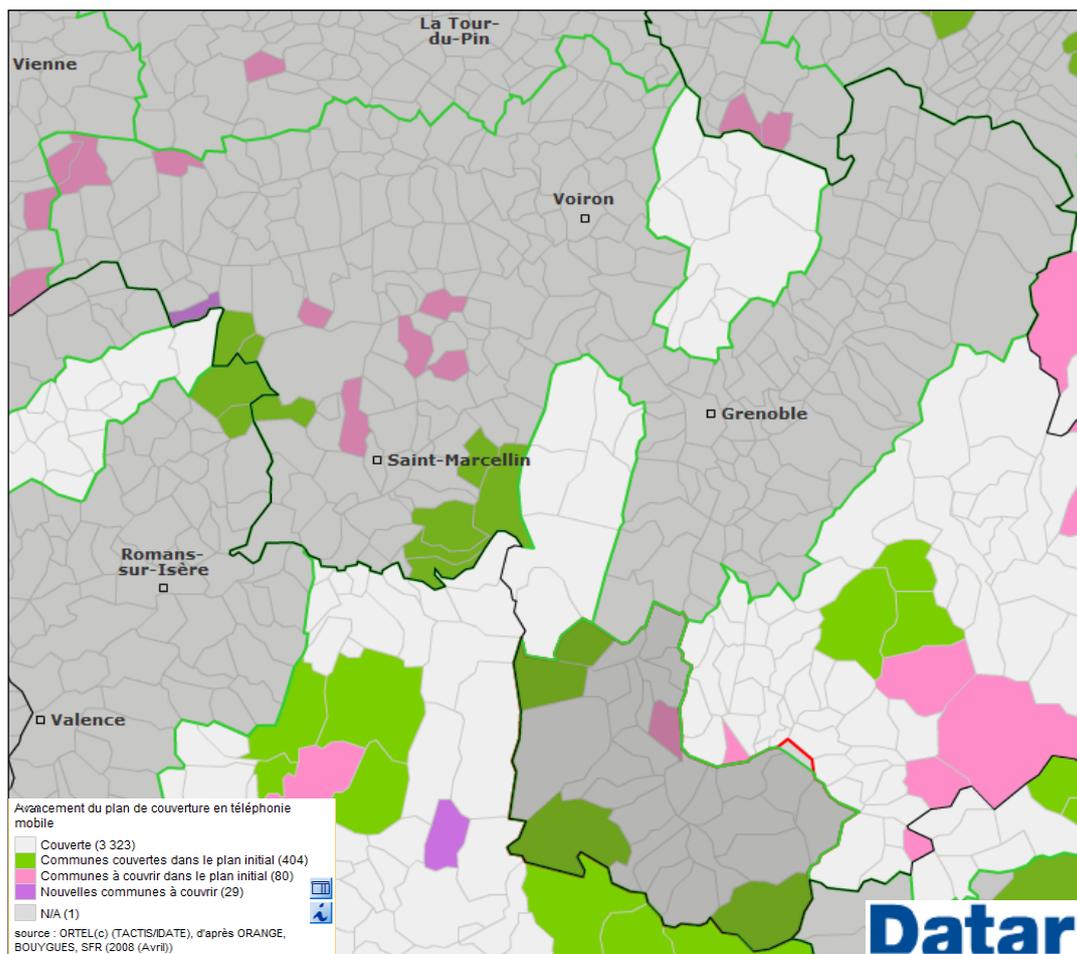
- **la densité des zones à desservir influe très largement le modèle économique relatif au déploiement ;**
- **les travaux de génie civil ont un impact fort : il est impératif de prévoir lors de chaque projet d'aménagement le passage de fourreaux.**

1.3. Une bonne couverture des réseaux d'accès mobiles mais des débits (et des services) très inégaux

Le déploiement des réseaux mobiles s'inscrit dans un contexte d'évolution de l'accès mobile vers le haut puis le très haut débit engagé depuis plusieurs années. Cette évolution répond à une tendance plus générale d'abord engagée sur les réseaux fixes puis sur les réseaux mobiles, qui représente des enjeux économiques, culturels et sociétaux majeurs pour les prochaines années.

La 2G

Utiliser son téléphone mobile est désormais possible sur la plus grande partie du territoire. En complément des engagements de couverture inscrits dans les licences des opérateurs GSM, un plan de couverture des « zones blanches en téléphonie mobile » a été lancé en 2003, sous la forme d'une démarche de partenariat entre l'Etat, les collectivités locales, et les opérateurs de téléphonie mobile. Ce plan visait, à l'échelle nationale, la couverture des centres bourgs de quelques 3 000 communes, identifiées comme n'étant couvertes par aucun opérateur. Afin de couvrir certaines communes qui avaient pu être mal identifiées lors du recensement initial, des mesures radio complémentaires ont été finalisées en avril 2008 et 364 nouvelles communes ont été reconnues comme non couvertes et intégrées au plan de couverture des zones blanches en téléphonie mobile. Dans la région grenobloise, ce plan concernait 22 communes.

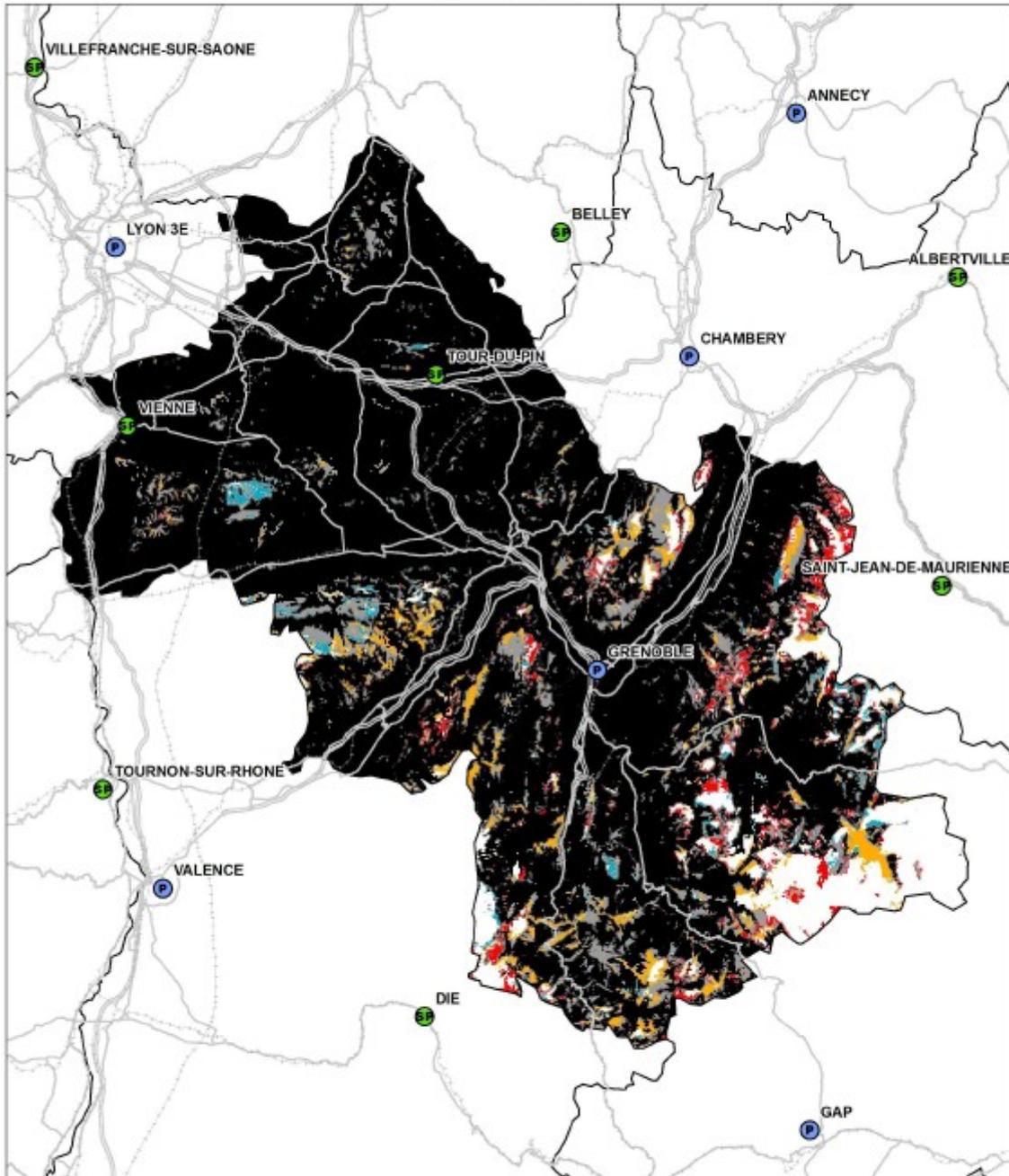


Dans les zones couvertes par le réseau 2G, l'offre concerne très majoritairement les trois opérateurs (zones noires). Le choix à deux opérateurs (la carte ne dit pas lesquels) et l'absence de concurrence (présence d'un seul opérateur) concerne les zones de montagnes (notamment le Trièves) mais également une partie comprise en limite de la Bièvre et du Sud Grésivaudan (Les Chambarans).

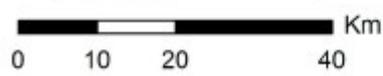


Date de publication : été 2009
Date de la carte : 1er janvier 2009

Bilan de la couverture mobile en France Couverture 2G du département de l'Isère (38)



Zone noire (3 opérateurs)	SFR (seul)
Zone grise (2 opérateurs)	Zone blanche
Orange France (seul)	Préfecture
Bouygues Telecom (seul)	Sous-préfecture



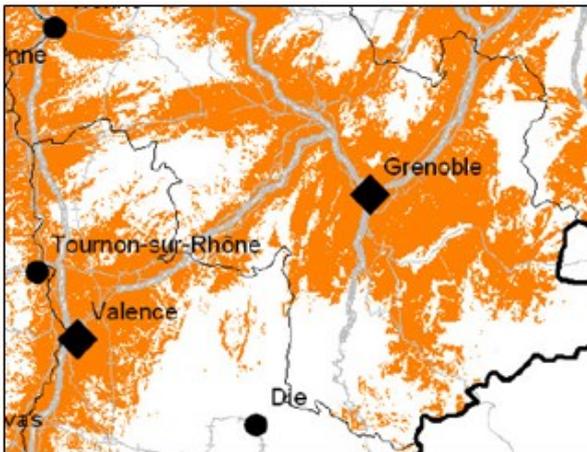
LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

La 3G

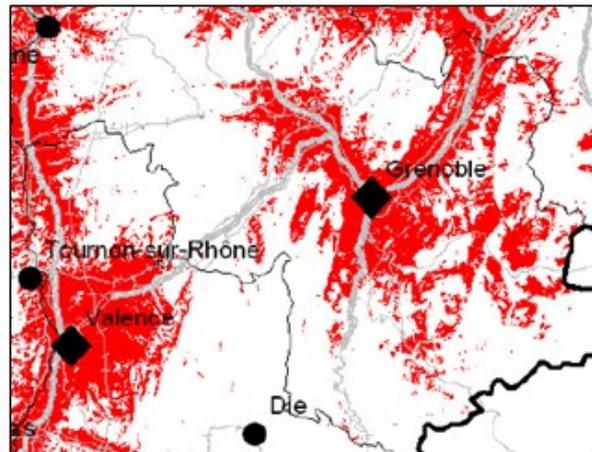
Depuis fin 2004, l'ouverture commerciale des services de communication mobile de 3e génération (3G) à la norme UMTS marque le décollage du haut débit mobile :

- Des débits de plus en plus performants, notamment avec l'arrivée de nouvelles technologies (HSPA, couramment appelée la 3G+)
- Une couverture qui s'étend rapidement : 90% de la population française couverte par au moins un opérateur... Une couverture analogue à celle du 2G attendue pour fin 2013.
- Le développement rapide de services aux consommateurs, avec l'émergence des Smartphones (téléphone intelligent) : Internet mobile, accès mail...

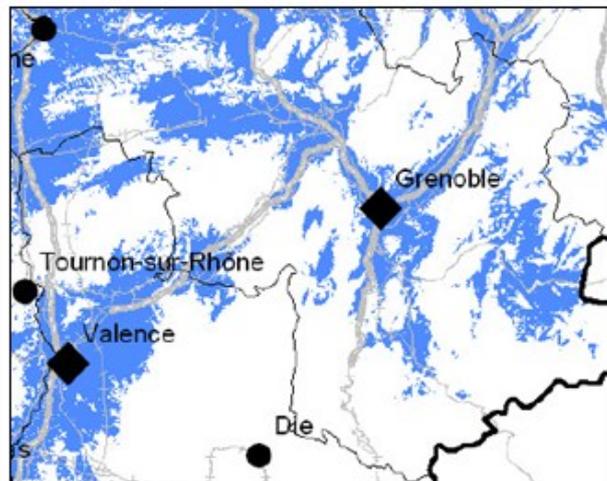
D'après le bilan de la couverture 3G de la région Rhône Alpes, effectué par l'ARCEP en décembre 2009, il reste de nombreuses zones non couvertes par l'accès mobile au haut débit.



Couverture 3G Orange



Couverture 3G SFR



Couverture 3G Bouygues

1.4. Une relativement bonne couverture des réseaux câbles dans les espaces urbains

Les réseaux câblés ont été établis dans les années 80 pour diffuser la télévision. Ils se caractérisent par l'utilisation d'un câble spécifique, de type coaxial. Ce câble a été retenu en raison de sa bande passante importante, bien adaptée à la diffusion de la télévision analogique.

La présence importante de réseaux câblés en terminaison coaxiale recouvre :

- des offres de services aujourd'hui limitées, mono-service ou multiservices, avec des débits limités au Haut Débit et non symétriques,
- et des contraintes liées à ce niveau d'équipement : caractère non partageable des réseaux câblés avec terminaison coaxiale, au moment où la mutualisation sur des réseaux fibres optiques va créer une diversité d'offres pour le consommateur final.

2. Les enjeux qui en découlent pour la région grenobloise

Au regard des objectifs du PADD et des orientations du DOO du SCOT, l'aménagement numérique constitue un enjeu important pour les territoires visant à la fois l'attractivité économique et résidentielle, la compétitivité des entreprises, la cohésion sociale et le désenclavement. Cela passe par l'évolution indispensable vers le Très Haut Débit.

2.1. Le nécessaire investissement dans le déploiement des infrastructures

Berceau de la recherche et de l'industrie hi-tech avec des laboratoires et des entreprises de renommée mondiale, la région grenobloise ne dispose pas d'une couverture en réseau très haut débit à la hauteur de son image technologique : l'accès à la fibre optique est très limité ou ultra-spécialisé à certaines fonctions.

Ainsi, la région grenobloise et plus globalement le département de l'Isère, ne présentent pas tous les éléments d'une situation évolutive en matière d'accès au haut ou au très haut débit, la progression du dégroupage se limitant aux NRA de taille significative.

La couverture actuelle en services et réseaux de communications électroniques risque de voir s'aggraver les disparités d'accès au moment même où les frontières en matière de débits accessibles se déplace, du haut débit vers le très haut débit.

Différer l'initiative publique en matière d'aménagement numérique reviendrait pour les collectivités à se priver des moyens d'assurer une péréquation géographique et économique des services, dans le cadre d'actions structurantes :

- les zones très denses DSL étant déjà couvertes et leur basculement vers la fibre optique à domicile étant destiné à se faire sur un périmètre à fort potentiel, plus la collectivité diffère son intervention, plus il sera difficile pour elle de trouver un équilibre économique, à l'échelle du département, lui permettant de couvrir les investissements nécessaires sur les zones faiblement équipées et de créer les conditions de concurrence,
- sauf à accepter, dans les années à venir, de majorer la part des investissements publics pour permettre une résorption des déficits de couverture et de concurrence, en l'absence de possibilité de péréquation, il paraît judicieux que le département mette en œuvre, d'ores et déjà, une politique en termes d'infrastructures et de services de capacité, qui soit pérenne et garantisse une couverture équitable de son territoire.

L'organisation du déploiement de l'offre en très haut débit est en cours de programmation par le Conseil général de l'Isère, dans le cadre du schéma directeur territorial d'aménagement numérique, en cours de finalisation.

Il semble toutefois imprudent de ne miser que sur cette technologie pour l'aménagement numérique du territoire alors que la croissance de la demande de débit est très importante.

Ainsi, l'étude réalisée en 2010 pour l'ARCEP et le CGIET (Conseil général de l'industrie, de l'énergie et des technologies) démontre que l'insatisfaction des usagers de l'internet fixe va croissant. La raison en est simple : la multiplication d'offres de services qui, pour un usage confortable, nécessitent toujours plus de débit. Ce phénomène va engendrer des besoins inexorablement croissants dans les années à venir, comme on l'observe depuis l'avènement de l'internet.

L'évolution en ce sens ne fait de doute pour personne. Ainsi, ne pas anticiper et ne pas déployer dès à présent les infrastructures de réseaux de communications électroniques propres à supporter de manière pérenne les usages et services de demain mènerait à l'apparition d'une fracture numérique bien plus importante que celle qui est apparue avec l'arrivée du haut débit, l'écart entre ceux qui auront le bon débit et les autres étant décuplé. Les déploiements en très haut débit représentent un investissement estimé entre 25 et 30 milliards d'euros, supporté par les investisseurs privés dans les zones les plus denses, et majoritairement par les collectivités locales partout ailleurs.

Face à des engagements financiers aussi importants, **la montée en débit sur cuivre** (de meilleures performances pour le réseau ADSL) **ou par d'autres technologies apparaît aujourd'hui aux collectivités qui ont la volonté de limiter cette fracture comme une solution pour assurer à court terme à tous les utilisateurs** - particuliers, entreprises, services publics - **la disponibilité d'un meilleur débit**. Sa mise en œuvre ne doit cependant pas compromettre techniquement ou économiquement l'objectif de couverture du territoire national en très haut débit fixé par le gouvernement.

Alors que subsiste la première fracture numérique apparue avec le haut débit, il est donc essentiel de ne pas laisser se dessiner une nouvelle fracture entre les territoires qui auront le très haut débit et les autres, car les services en ligne s'adaptent au niveau moyen des internautes les mieux servis.

2.2. L'émergence de nouveaux services et usages

Les réseaux ont pour essence de répondre à de nouveaux usages, de nouvelles pratiques d'information et de communication. Le très haut débit doit donc permettre de répondre à des besoins qui s'expriment de plus en plus clairement : simultanéité, rapidité, abondance et qualité. Ces principales caractéristiques permettent d'envisager et d'anticiper une véritable rupture et incitent à repenser les modèles d'usages et de pratiques. D'ores et déjà, ils émergent ouvrant de nouveaux horizons, démultipliant le champ des possibles. Ces transformations vont toucher l'ensemble de nos activités aussi bien dans l'espace public que dans l'espace privé. Seront aussi concernés l'espace professionnel, aussi bien que l'espace familial ou personnel.

Préserver l'accès aux services publics

Les technologies de l'information et de la communication permettent de créer un nouveau canal de contact à distance entre les collectivités et les usagers (citoyens, associations, entreprises, partenaires) sur leur territoire. Elles présentent une opportunité pour les collectivités de faire évoluer cette relation vers une plus grande collaboration et une meilleure interactivité. Dans leur souci de mise à disposition d'informations d'utilité publique, les collectivités peuvent tirer parti de la modernisation en cours de l'administration. L'e-administration offre de nouveaux services comme le partage de documents d'information via un service web, de nouvelles plateformes d'échanges, l'utilisation des systèmes d'information géographique qui vont petit à petit intégrer la 3D, etc. Les collectivités ont l'opportunité de se moderniser grâce au réseau très haut débit et par là même de renforcer l'attractivité de leur territoire.

Pour la sphère médicale

Dans le domaine de la santé, les technologies de l'information et de la communication sont appelées à jouer un rôle de plus en plus essentiel. Le très haut débit est un élément moteur du développement de l'E-santé. Le système de santé étant vaste (hôpitaux privés ou publics, cabinets médicaux, laboratoires pharmaceutiques, laboratoires d'analyses médicales,...) cette évolution accompagnera les acteurs de la santé avec pour objectif partagé de construire un système de santé connecté. La médecine de demain sera une médecine de réseau où la gestion de l'information est un enjeu capital. Le très haut débit accompagne cette nouvelle vision du territoire de santé qui passe par le maillage des établissements et des professionnels. L'utilisation de ces technologies contribue également à l'amélioration de la prévention et du suivi d'un certain nombre de pathologies. Le très haut débit favorise l'utilisation d'applications à haute valeur ajoutée telles que l'imagerie médicale, le télédiagnostic, etc. Il contribue ainsi au développement de la télémédecine.

Pour la sphère professionnelle

C'est notamment dans l'espace professionnel que ces innovations vont accélérer les transformations en cours de l'organisation du travail. Le très haut débit permet également une généralisation du travail en mode collaboratif et d'amplifier le développement du télétravail grâce à la simplicité de solutions performantes et sécurisées : échanges de fichiers lourds, téléconférence, web conférence, visioconférence, télé présence, etc. Par ailleurs, la généralisation du très haut débit joue un rôle dans le développement d'outils de formation des salariés (e-learning performant : images en haute définition,...). Le très haut débit pour les entreprises, quelle que soit leur taille, est certainement l'un des facteurs fondamentaux de leur compétitivité dans un environnement mondialisé, mouvant et complexe (travail en réseau, augmentation des capacités de stockage, de traitement et de partage d'applications).

Pour la sphère privée

Le très haut débit contribue à l'émergence de nouveaux services d'intérêt général tels que la télé-éducation ou l'amélioration de la sécurité des biens et des personnes, par le biais d'alertes ou de vidéosurveillance. Cette accélération de technologie participe à la mutation des comportements de loisirs et de consommation, notamment de biens et de services culturels, en multipliant, pour les utilisateurs, les occasions de consommer des contenus numériques, tels que l'information, la musique, les contenus multimédias et les jeux, et contribue au développement de nouvelles pratiques de loisirs, ainsi que de tourisme.

Lister l'ensemble des évolutions liées à l'aménagement numérique du territoire est une gageure tant ce domaine est en évolution permanente, avec une interactivité forte entre usage et service.

Si la nécessité de tous ces services peut parfois être légitimement posée, il n'en demeure que des pans entiers (publics comme privés) de la société vont se structurer selon une offre numérique qui nécessite toujours plus de débit.

Ne pas faciliter son développement dans le projet développement de la région grenobloise constituerait certainement un frein à un déploiement qui s'annonce long et couteux pour les collectivités.