

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

SCoT 2030

DE LA GRANDE RÉGION DE GRENOBLE

ÉTABLISSEMENT PUBLIC

Bilan d'application du SCoT

2ème Séminaire Equilibre des territoires

Document d'appui au séminaire

Une version de synthèse sera présentée le 5 juillet

Jeudi 5 juillet 2018
Seyssins - Château de la Baume

Avec l'appui de

L'AGENCE
D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE



I. Préalables

Éléments introductifs

Amorce : l'équilibre des territoires : que met le SCoT derrière ce terme ?

II. Apports d'éléments éclairant le bilan / débats autour des questions suivantes :

1. Mise en bouche sur l'autonomie de fonctionnement des territoires de la GREG
2. Rééquilibrage du développement entre l'agglomération et les autres secteurs de la GREG ?
 - 2.1. Une « production de logements répartie de façon plus équilibrée » (rappels)
 - 2.2. Un « développement économique équilibré »
 - 2.3. Un « rééquilibrage et une polarisation de l'offre commerciale »
 - 2.4. Une « offre de déplacements contribuant à une organisation plus équilibrée des territoires »

III. Récapitulatif - Penser le fonctionnement et le devenir de la GREG dans un contexte en évolution



PRÉALABLES

1-1 ÉLÉMENTS INTRODUCTIFS



Établir un bilan de la mise en œuvre du SCoT en séminaires SCoT (élus du CS et leurs suppléants + leurs techniciens) >Préparation : GPS (techniciens des EPCI, DDT, EP SCoT et Agence d'urbanisme)



- **Tirer le bilan de ce « qu'on a fait »**
 - Constats chiffrés / Retours d'expériences / Résultats thématiques des enquêtes / Eléments d'évolution du contexte
 - Est-ce que l'on va ou pas dans la bonne direction par rapport aux orientations ? Est-ce que les objectifs fixés ont été atteints ?

- **Tirer le bilan de ce qui marche / ne marche pas**
 - Points forts / blocages ou freins liés :
 - ✓ aux difficultés d'application des prescriptions
 - ✓ aux moyens disponibles : humains, financiers, réglementaires...
 - ✓ aux acteurs : divergence d'intérêts, de point de vue...
 - ✓ à l'inadéquation avec les évolutions de contexte...

- **Apprécier collectivement l'imputabilité :**
 - Quelles sont les évolutions dues à l'application du SCoT ? (distinction entre la toile de fond du contexte et le SCoT)
 - Pertinence des orientations au regard, notamment des constats, des évolutions de contexte et de l'atteinte des objectifs fixés

- **Vérifier la pertinence des choix de développement du SCoT, de ses orientations et objectifs du rôle du SCoT sur les questions traitées**



1-1 LEGENDE DES REPÈRES VISUELS

➤ Est-ce que l'on va ou pas dans la bonne direction par rapport aux orientations ?



Oui



Partiellement



Non

➤ Est-ce que les objectifs fixés ont été atteints ?



Objectif atteint



Objectif partiellement atteint



Objectif à atteindre

➤ Les évolutions constatées sont-elles potentiellement imputables au SCoT ?



Fortement



Partiellement



Faiblement

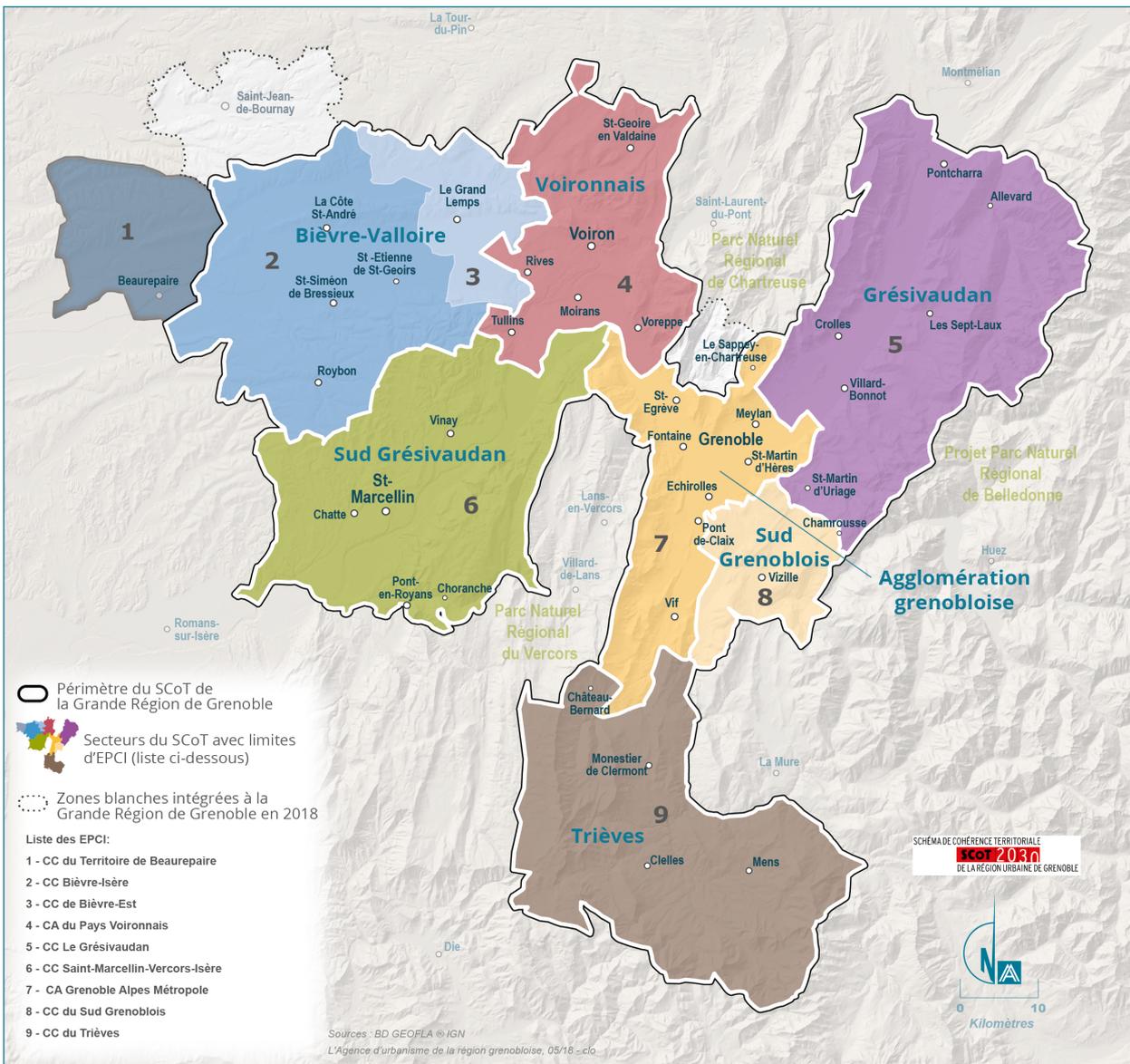
Systeme visuel pour faire ressortir les éléments explicatifs

1-1 PÉRIMÈTRE D'ANALYSE

Surface bilan = 370 600 ha
266 communes (dont 15 dans la CCTB)

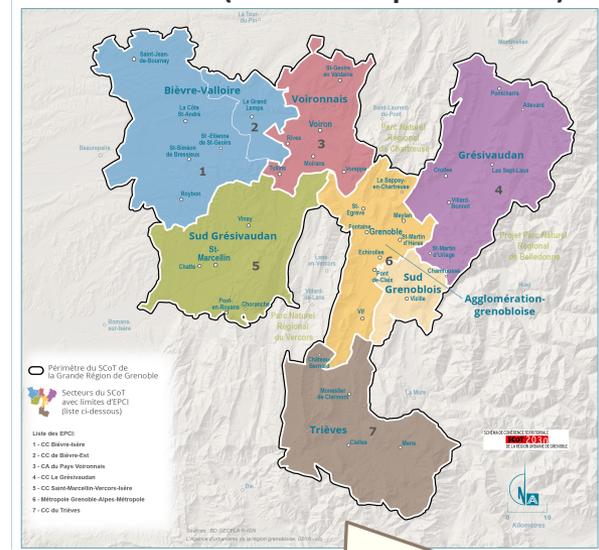
SCOT 2030

Périmètre 2013 utilisé pour le bilan SCOT GREG



Des résultats donnés à l'échelle de la GREG, de ses secteurs (détails EPCI 2018)...

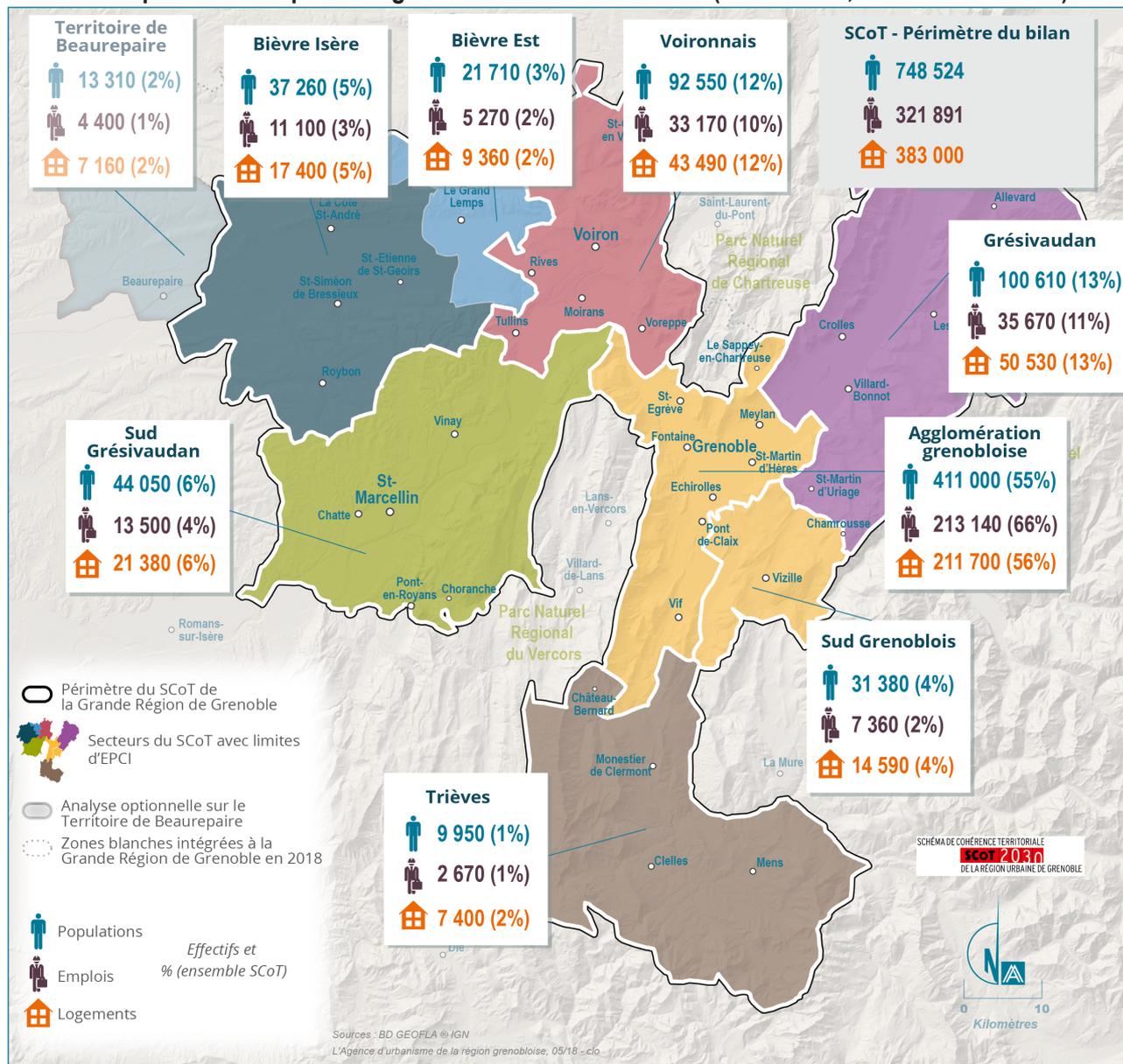
Périmètre utilisé pour le portrait GREG 2018 (dossier complémentaire)



Surface GREG 2018 = 373 200 ha
268 communes

1-1 ÉLÉMENTS REPÈRE DE « LA GREG DU BILAN »

Population – emplois – logements au sein de la GREG (INSEE 2017, millésimé RP 2014)



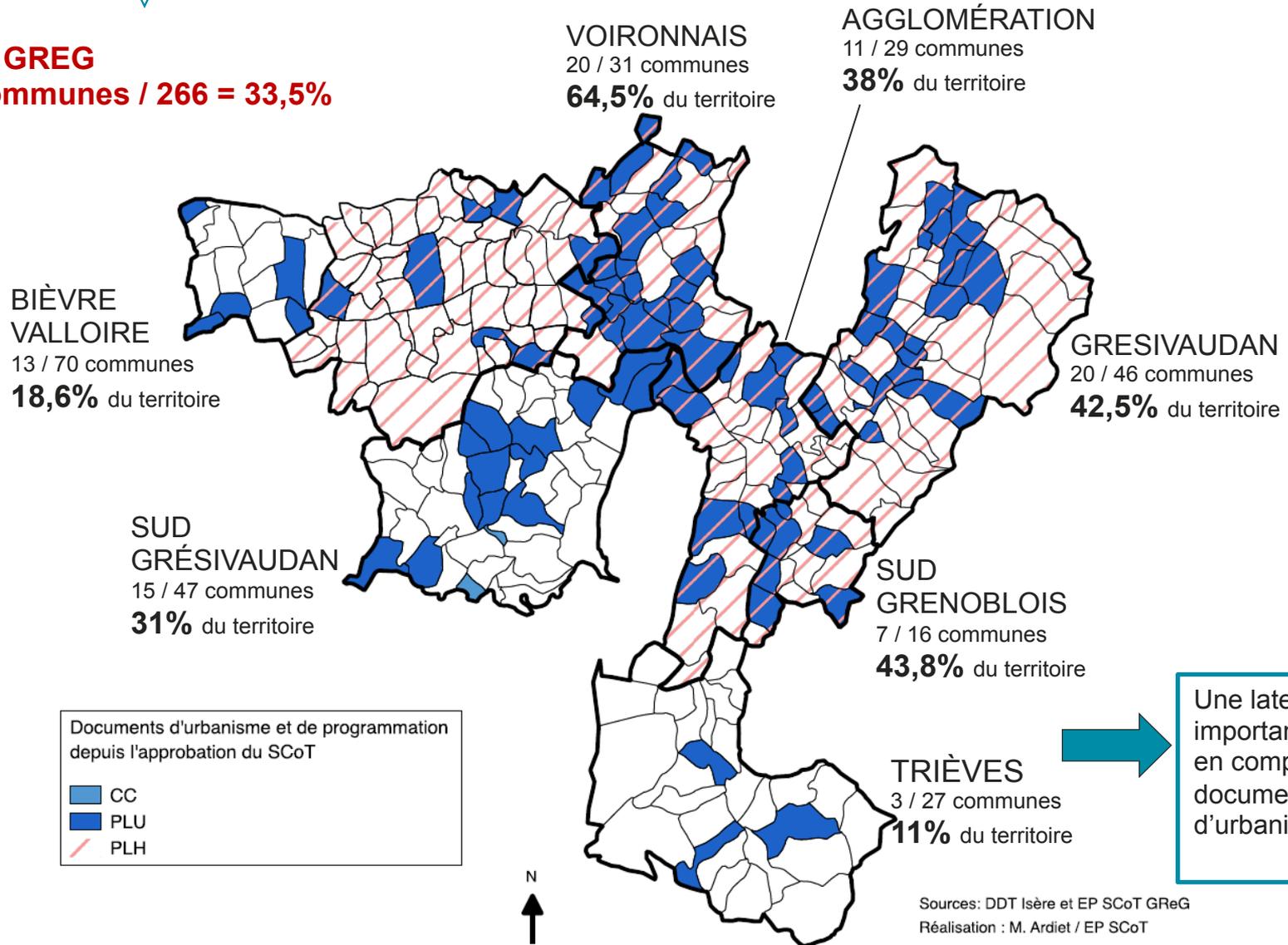


COMMUNES AYANT APPROUVÉ UN DOCUMENT D'URBANISME DEPUIS

1-1 L'APPROBATION DU SCOT (AU 31 JANVIER 2018)

SCOT 2030

Total GREG
89 communes / 266 = 33,5%



Une latence importante de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Sources: DDT Isère et EP SCoT GReG
Réalisation : M. Ardiét / EP SCoT



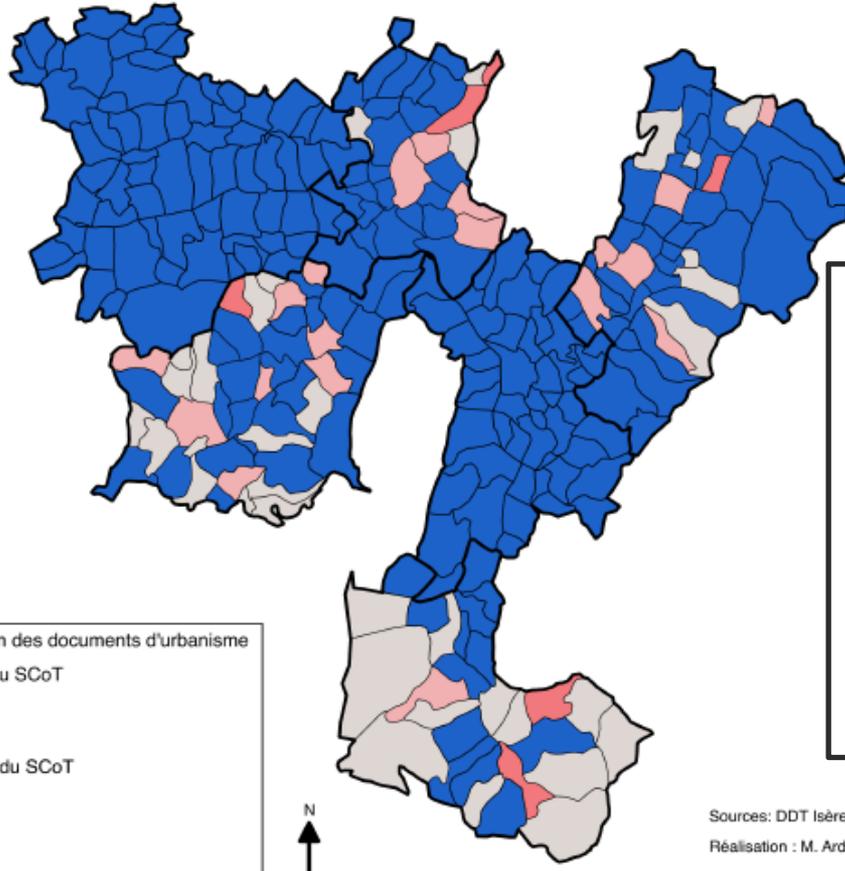
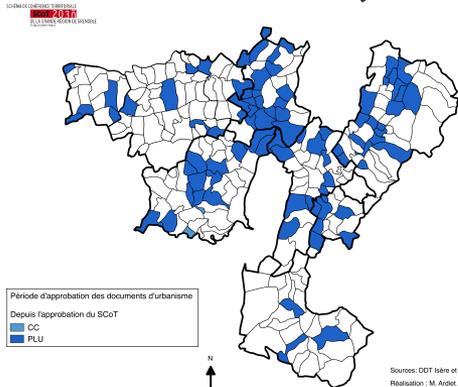
1-1 ÉTAT DES LIEUX DES DOCUMENTS D'URBANISME

SCoT 2030



Perspective à moyen terme de l'évolution des documents d'urbanisme et de leur compatibilité avec le SCoT

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE
scot 2030
DE LA GRANDE RÉGION DE GRENOBLE
ET SAUVOIS-VALENTIGNEY

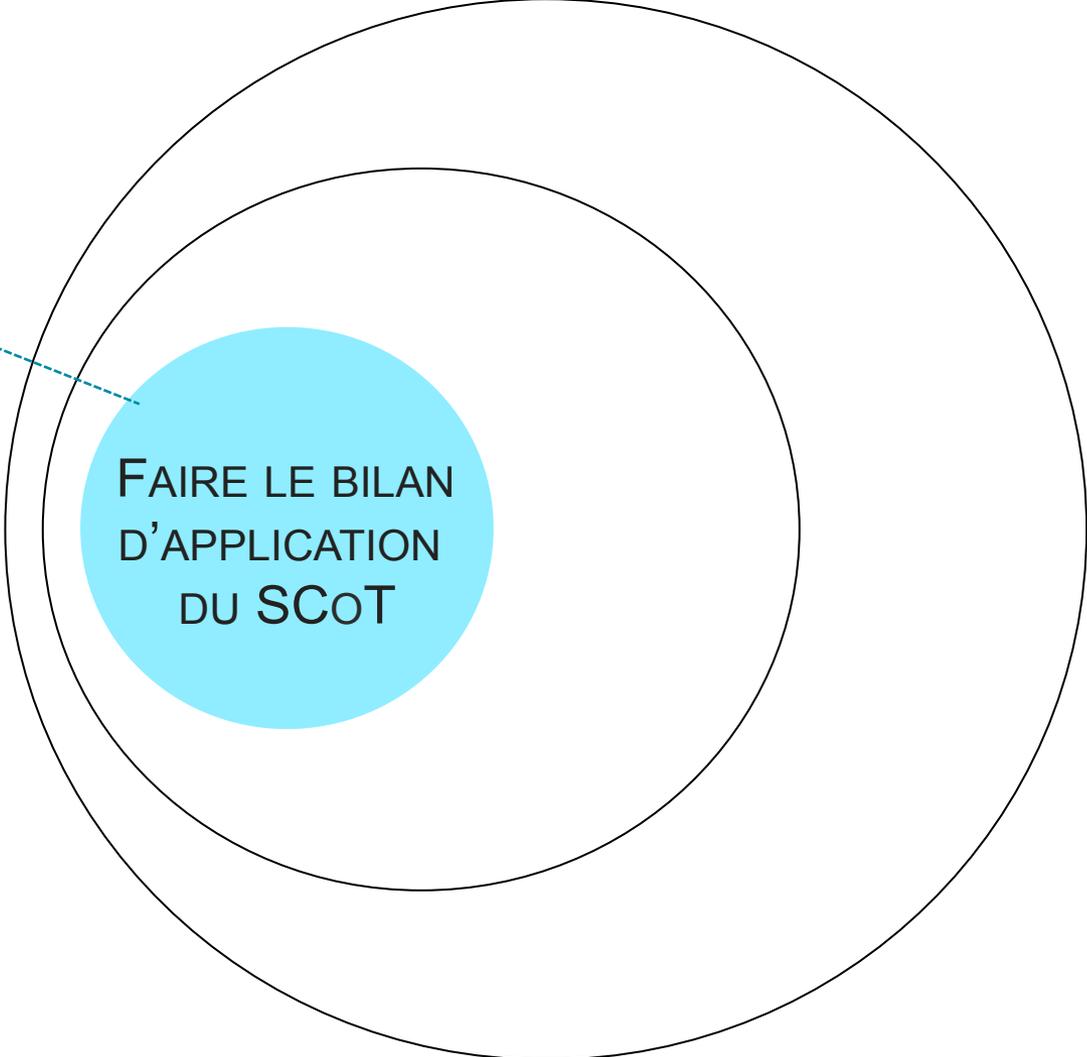


117 communes sont concernées par un PLUi en cours d'élaboration (Métropole, Bièvre-Est et Bièvre Isère) dont 17 (secteur Saint-Jeannais et Balcon sud de la Chartreuse) ne sont pas intégrées au bilan du SCoT

Sources: DDT Isère et EP SCoT GRéG
Réalisation : M. Ardier / EP SCoT

I. DES ÉLÉMENTS DE BILAN POUR ÉVALUER L'EFFICACITÉ DU SCOT

1. Est-ce que les objectifs fixés ont été atteints ?
2. Est-ce que l'on va ou pas dans la bonne direction par rapport aux orientations ?
3. Repérage d'éléments d'explication des dissonances entre orientations du SCoT et réalité observée
4. Repérage des questions à poser sur la pertinence des orientations du SCoT

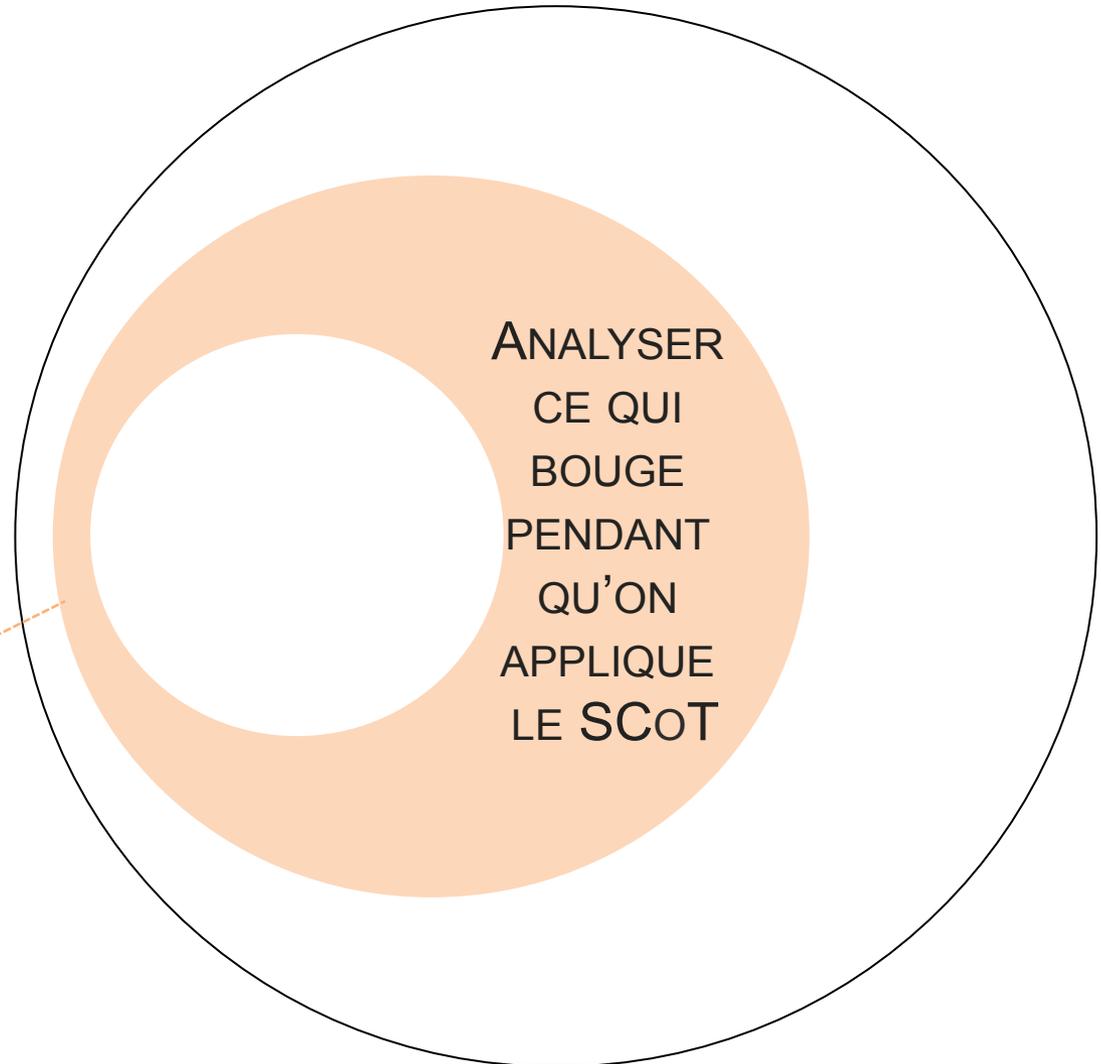


FAIRE LE BILAN
D'APPLICATION
DU SCOT

II. DES ÉLÉMENTS DE BILAN POUR SE SITUER DANS LES CHANGEMENTS EN COURS

1. Est-ce que les objectifs fixés ont été atteints ?
2. Est-ce que l'on va ou pas dans la bonne direction par rapport aux orientations ?
3. Repérage d'éléments d'explication des dissonances entre orientations du SCoT et réalité observée
4. Repérage des questions à poser sur la pertinence des orientations du SCoT

5. Est-ce que tous les principaux changements en cours sont dans la cible du SCoT ?
6. Est-ce que le SCoT est globalement en cohérence avec les évolutions souhaitées ou celles à réguler ?





1-1 FEUILLE DE ROUTE DES SÉMINAIRES (3/4)

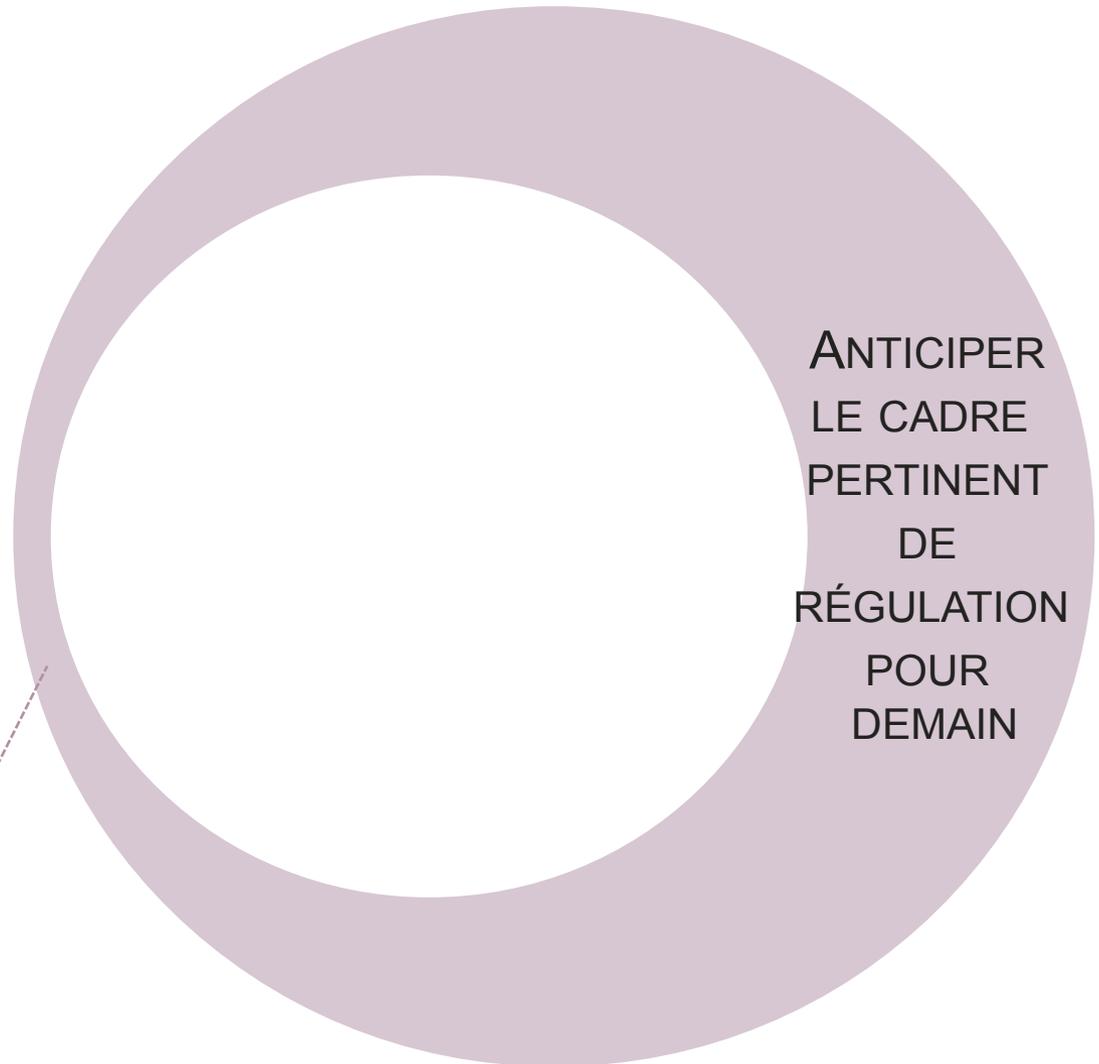
SCoT 2030

III. IMAGINER L'OUTIL PERTINENT QU'IL FAUDRA POUR LES 10 ANS À VENIR

1. Est-ce que les objectifs fixés ont été atteints ?
2. Est-ce que l'on va ou pas dans la bonne direction par rapport aux orientations ?
3. Repérage d'éléments d'explication des dissonances entre orientations du SCoT et réalité observée
4. Repérage des questions à poser sur la pertinence des orientations du SCoT

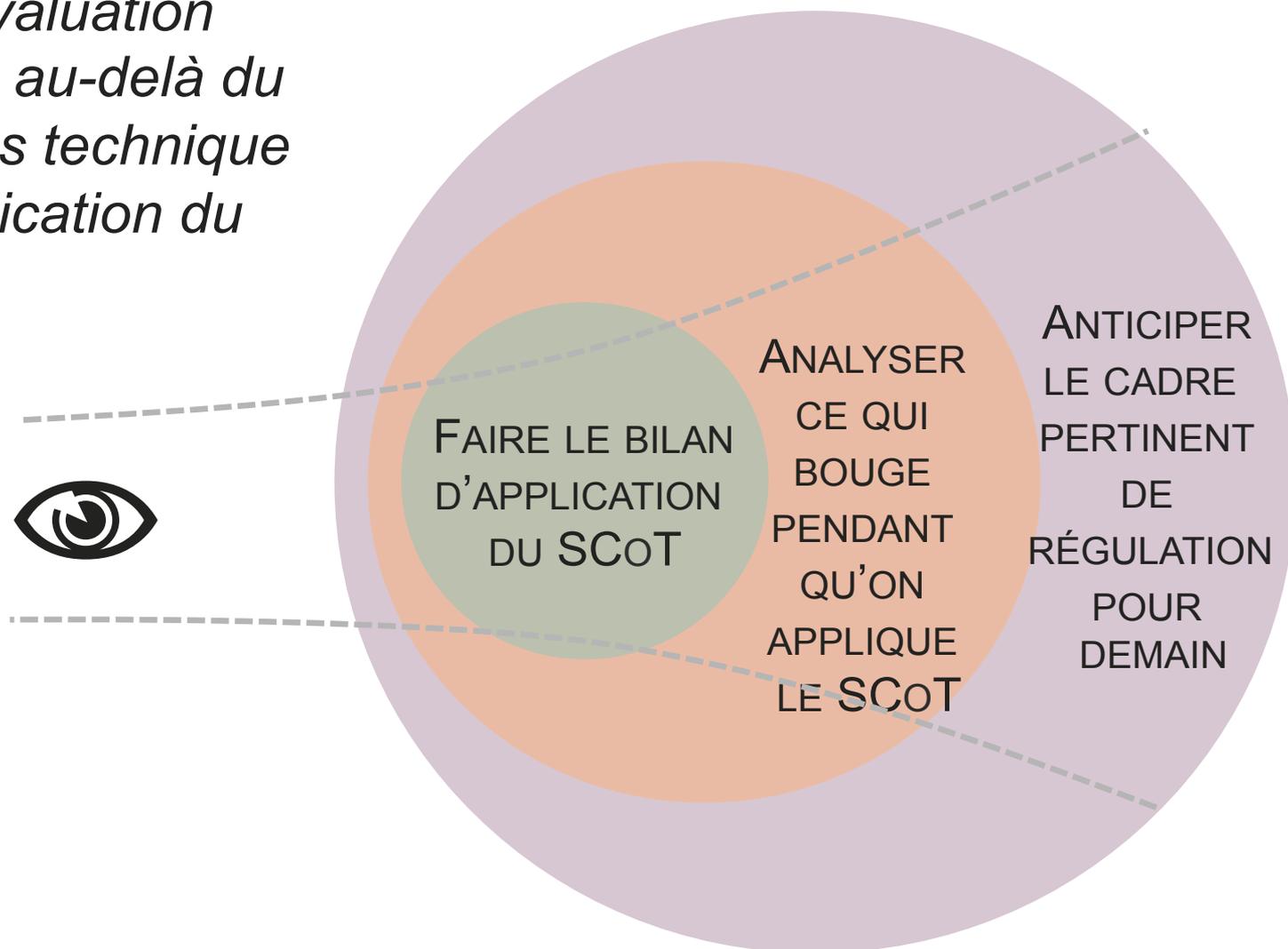
5. Est-ce que tous les principaux changements en cours sont dans la cible du SCoT ?
6. Est-ce que le Scot est globalement en cohérence avec les évolutions souhaitées ou celles à réguler ?

7. Est-ce que l'outil SCoT doit évoluer (en gouvernance, en ingénierie, en opérationnalité, en périmètre...) ?
8. Si oui, qu'est-ce qui est prioritaire dans cette perspective ?





« Une évaluation politique au-delà du bilan plus technique de l'application du SCoT »





1-2

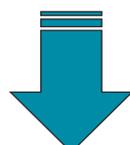
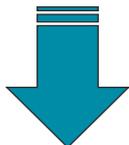
PRÉALABLES - AMORCE

A. L'ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES : QUE MET LE SCOT DERRIÈRE CE TERME ?

*« Equilibrer et polariser le
développement des territoires pour
lutter contre la périurbanisation et
l'éloignement des fonctions
urbaines »*

B. UN CONTEXTE EN ÉVOLUTION

Un contexte de périurbanisation engendrant des dysfonctionnements nombreux



Étalement urbain

- >Consommation d'espaces naturels et agricoles
- >Fragmentation de la biodiversité
- >Coûts financiers et environnementaux de l'extension des réseaux
- >...

Dépendance vis-à-vis de l'usage de la voiture avec de plus en plus de km parcourus au quotidien

- >Système de transport sous tensions et alimentant la congestion
- >Consommation d'énergie, émissions de GES, nuisances et pollutions
- >Impacts sanitaires...

Spécialisation des espaces : développement de l'emploi concentré dans un nombre limité de pôles, développement de pôles commerciaux de périphérie...

Villages, bourgs et petites villes du périurbain et des territoires ruraux = des espaces privilégiés pour le développement résidentiel

- >Ségrégation socio-spatiale croissante
- >Coûts de l'accueil de population dans les communes dépourvues des équipements et services suffisants
- >Captation d'une part importante des dépenses de consommation par les pôles commerciaux périphériques concurrençant les commerces de centre-bourg
- >...



1-2



Localisation de l'habitat, des commerces et des services à la personne

- Limiter la concentration de ces fonctions
- Prévenir la désertification de certains territoires
- Limiter l'hypertrophie des pôles commerciaux périphériques

Emploi et habitat

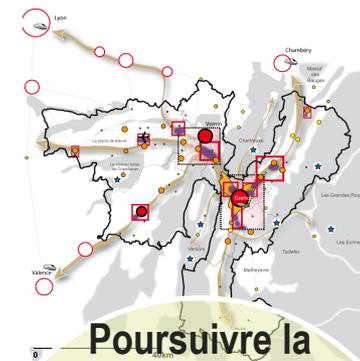
- Accompagner le développement économique par une offre de logement suffisante à l'échelle du bassin de vie
- Mettre en place les conditions pour que les ménages puissent habiter plus près de leur lieu de travail

Urbanisme et transports

- Limiter l'allongement des déplacements
- Limiter la dépendance vis-à-vis de l'usage de l'automobile



... en s'appuyant sur une armature hiérarchisée de pôles
... à laquelle sont liés des objectifs articulés :



Produire une offre en logements

- suffisante
- accessible
- répartie de façon équilibrée et polarisée

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

Assurer un développement économique équilibré

Concevoir une offre de déplacements contribuant à une organisation plus équilibrée des territoires

Poursuivre la réduction de la consommation d'espace, intensifier et économiser les espaces urbains et économiques

... **objectifs concourant à :**

- conforter **des fonctionnements équilibrés à l'échelle de la GREG** (accessibilité de tous aux grands équipements, aux grands pôles d'emplois...) ;
- favoriser **les fonctionnements de proximité** : pour que chaque secteur **puisse être plus autonome** pour les activités de la vie quotidienne (équipements, services, emplois, commerces) ... sans peser sur la capacité des voisins à se développer de manière équilibrée ;
- préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers, la biodiversité, les ressources naturelles et paysagères, à limiter les GES et consommations d'énergie.



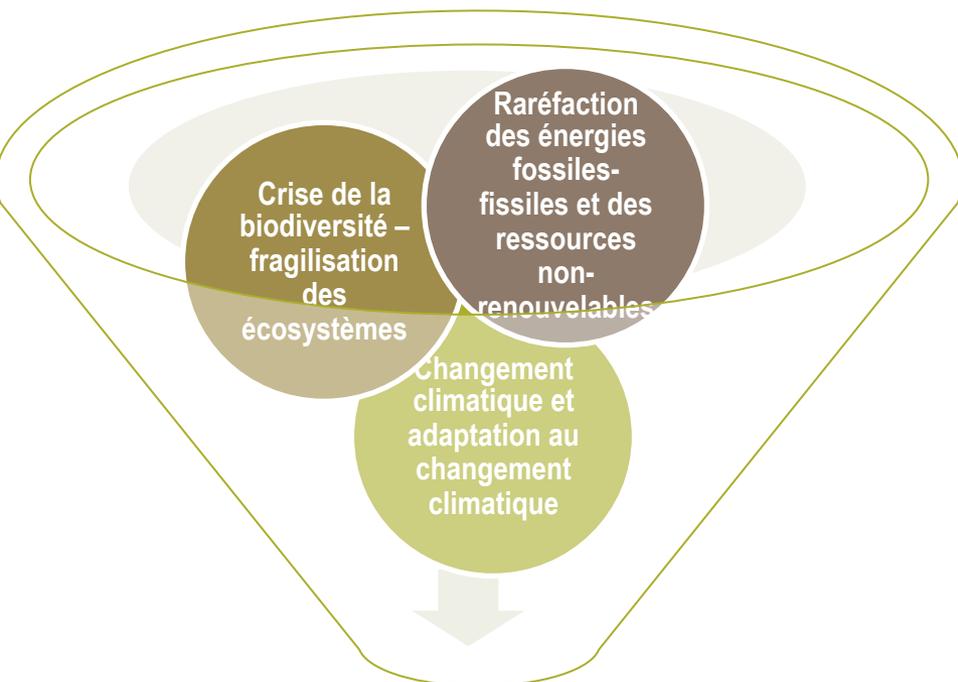
1-2

PRÉALABLES - AMORCE

A. L'ÉQUILIBRE DES TERRITOIRES : QUE MET LE SCOT DERRIÈRE CE TERME ?

*« Equilibrer et polariser le
développement des territoires pour
lutter contre la périurbanisation et
l'éloignement des fonctions
urbaines »*

B. UN CONTEXTE EN ÉVOLUTION



Trois grandes ruptures

Des tendances lourdes qui se confirment

- **Crise des finances publiques**
- **Evolution du maillage territorial des services publics**
- **Métropolisation**
- Développement du numérique
- Développement des stratégies territoriales relatives à l'énergie, à l'environnement et à la santé publique
- Vieillesse de la population
- fragmentation socio-spatiale - Paupérisation
- Crise du politique, de la démocratie
- Développement des écoquartiers, de la nature en ville

...



Un nouveau paysage institutionnel

- Généralisation et extensions des intercommunalités :
 - en 2011, 15 EPCI (hors territoire de Beaurepaire) et quelques communes isolées.
 - EN 2018, 7 EPCI qui couvrent tout le territoire et ont des compétences accrues, dont 1 métropole
- Evolution de la répartition des compétences entre collectivités, nouvelles compétences, notamment en termes de mobilité (Loi NOTRe, projet de LOM)

Des nouveaux venus dans le paysage de la planification avec une montée en puissance :

- de l'échelle régionale : SRCE, SRDEII, SRADDET
- de l'échelle des EPCI : PLUi, PLUiHD

Une évolution du rapport aux risques naturels et technologiques

Dont nouvelle doctrine de l'Etat sur le risque inondation



1-2 DES THÉMATIQUES ÉMERGENTES QUI INTERPELLENT L'AMÉNAGEMENT SCOT 2030

Comment répondre à la prise de conscience accrue des fragilités de notre société :

- **Collapsologie – résilience face à la vulnérabilité des territoires au changement climatique** : comment le territoire peut-il se préparer à surmonter, voire prévenir des chocs d'ordre environnemental, énergétique, financier, sociétal ... ?

Quelle prise en compte des nouvelles problématiques?

- Autonomie alimentaire des territoires
- Bien-vivre
- Santé et urbanisme
- ...

Vers un contexte durable de dynamiques modérées
(économique, démographique, ...) ?

- ... d'une logique de « flux » dans laquelle on mise sur la répartition des gains de population, d'emplois...
- ... à une logique l'on cherche aussi à faire évoluer les stocks.



1-2

UN BILAN QUI DOIT AUSSI TENIR COMPTE DES RÉPERCUSSIONS DE LA CRISE ÉCONOMIQUE DE 2008

SCOT 2030

Les prévisions socio-démographiques tablaient, à l'échelle de la GREG, sur la période 2010-2030 sur :

✓ 100 000 habitants supplémentaires	[25 000 en 5 ans]	➔	+ 24 500 habitants
✓ Un vieillissement de la population		➔	+ 20 250 personnes de 60 ans et +
✓ 76 000 ménages supplémentaires	[19 000 en 5 ans]	➔	+ 18 700 ménages
✓ 40 000 emplois supplémentaires pour accompagner l'accroissement démographique et permettre une baisse du chômage.	[10 000 en 5 ans]	➔	+ 2 600 emplois

Au cours des 5 dernières années (*données INSEE 2017*), on a gagné :

Quid de l'application des objectifs d'équilibrage des territoires dans un contexte moins dynamique que prévu ?

Certaines évolutions (emplois) sont insuffisantes, en volume, pour véritablement peser sur le rééquilibrage escompté



II ÉLÉMENTS ÉCLAIRANT LE BILAN

ÉVOLUTIONS, ANALYSES ET DÉBATS :

1. Mise en bouche sur l'autonomie de fonctionnement des territoires de la GREG
2. Equilibre et autonomie des secteurs de la GREG avec 4 entrées :
 - 2.1. Logement (rappels)
 - 2.2. développement économique
 - 2.3. commerce
 - 2.4. déplacements

3 matériaux complémentaires :

- Ce qui est observé
- Retours d'expériences
- Résultats thématiques des enquêtes

- Est-ce que l'on va ou pas dans la bonne direction par rapport aux orientations ?

- Est-ce que les objectifs fixés ont été atteints ?

- Les évolutions constatées sont-elles potentiellement imputable au SCoT ?




Des questions fil rouge pour le débat final

- **Le projet de territoire du SCoT :**
 - ✓ *basé sur le confortement de l'attractivité de la GREG et sur la limitation les dysfonctionnements existants,*
 - ✓ *s'appuyant sur la volonté de répartir de manière équilibrée le développement...*
... est-il toujours adapté ?

- **Quelle pertinence, efficacité, opérationnalité des outils SCoT (armature urbaine hiérarchisée, objectifs de rééquilibrage logements, emplois...) pour :**
 - ✓ *renforcer l'autonomie des secteurs dans les fonctionnements de proximité ?*
 - ✓ *limiter les dysfonctionnements de la périurbanisation ?*

- **Quelle évolution de l'outil SCoT pour l'adapter aux évolutions d'ambitions et de besoins :**
 - ✓ *Subsidiarité entre le SCoT, les documents cadre (PLUi, PDU, PLH...) et les politiques publiques relayant le SCoT.*
 - ✓ *Périmètre géographique.*
 - ✓ *Gouvernance et compétences de l'EP SCoT.*



1

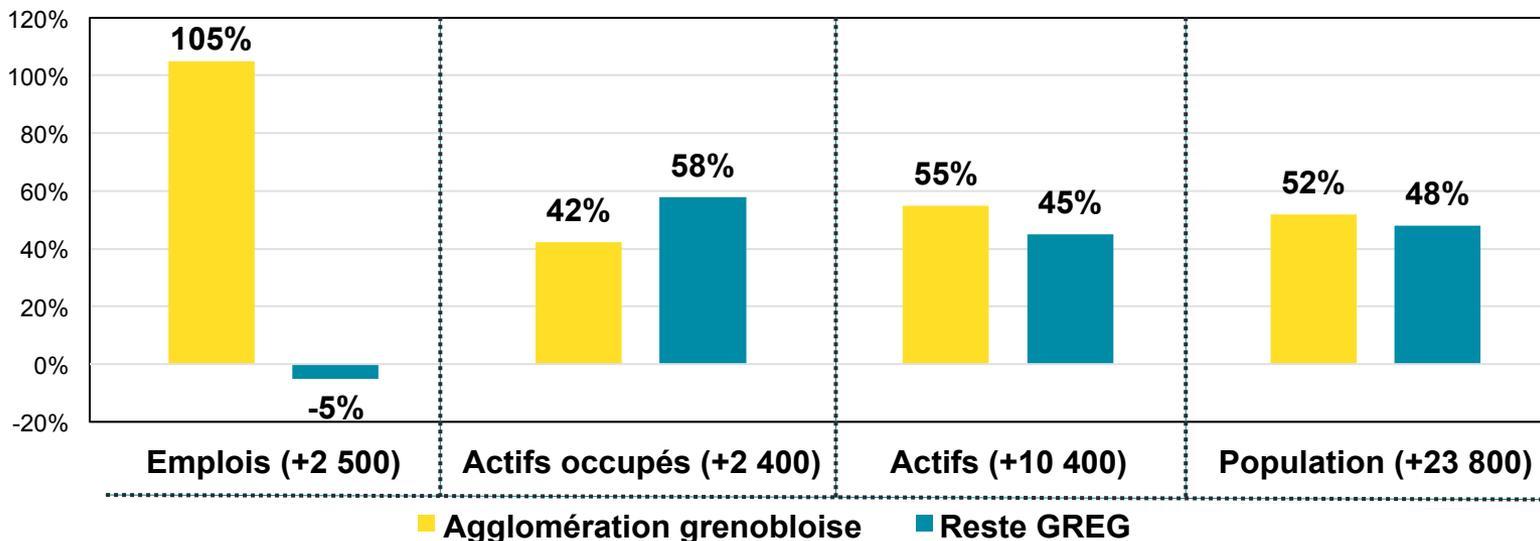
OBSERVE-T-ON UNE RÉPARTITION PLUS ÉQUILIBRÉE DE LA CROISSANCE ENTRE L'AGGLOMÉRATION ET LE RESTE DE LA GREG ?

SCOT 2030

Est-ce que l'on va vers une autonomie de fonctionnement des territoires ?

Répartition de la croissance 2009-2014 entre l'agglomération et le reste de la GREG

Source : INSEE RP 2017



- > Une répartition équilibrée de la croissance démographique entre l'agglomération et le reste de la GREG, alors que l'emploi n'a cru que dans l'agglomération.
- > Un décalage important entre la répartition de la croissance de l'emploi (presque exclusivement concentrée dans l'agglomération) et celle des actifs ayant un emploi (majoritairement dans le reste de la GREG).

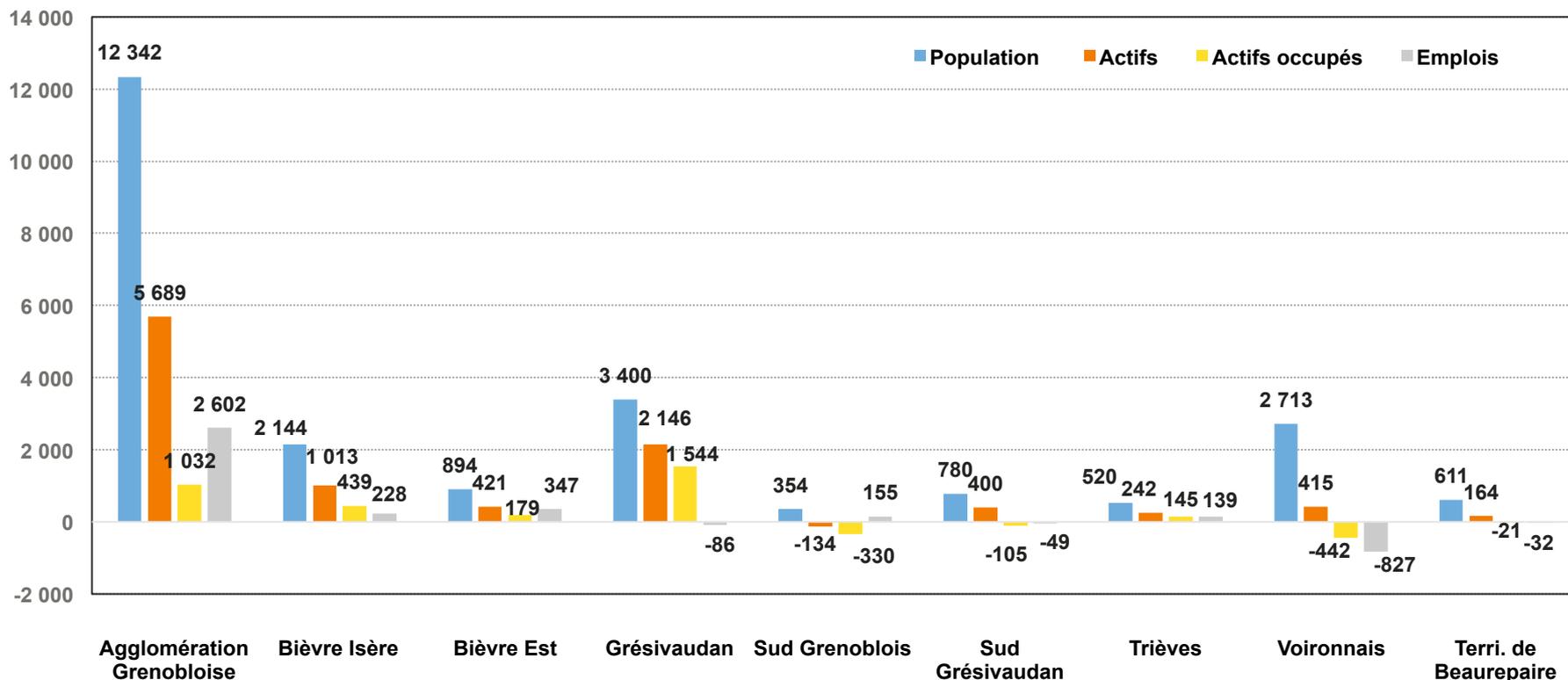


Une situation qui s'explique par les effets de la crise économique (chute de l'emploi productif dont l'impact est variable selon les secteurs) générant une augmentation des déplacements quotidiens.

Est-ce que l'on va vers une autonomie de fonctionnement des territoires?

Evolutions 2009-2014 (valeurs absolue) par secteur / EPCI

Source : INSEE 2017



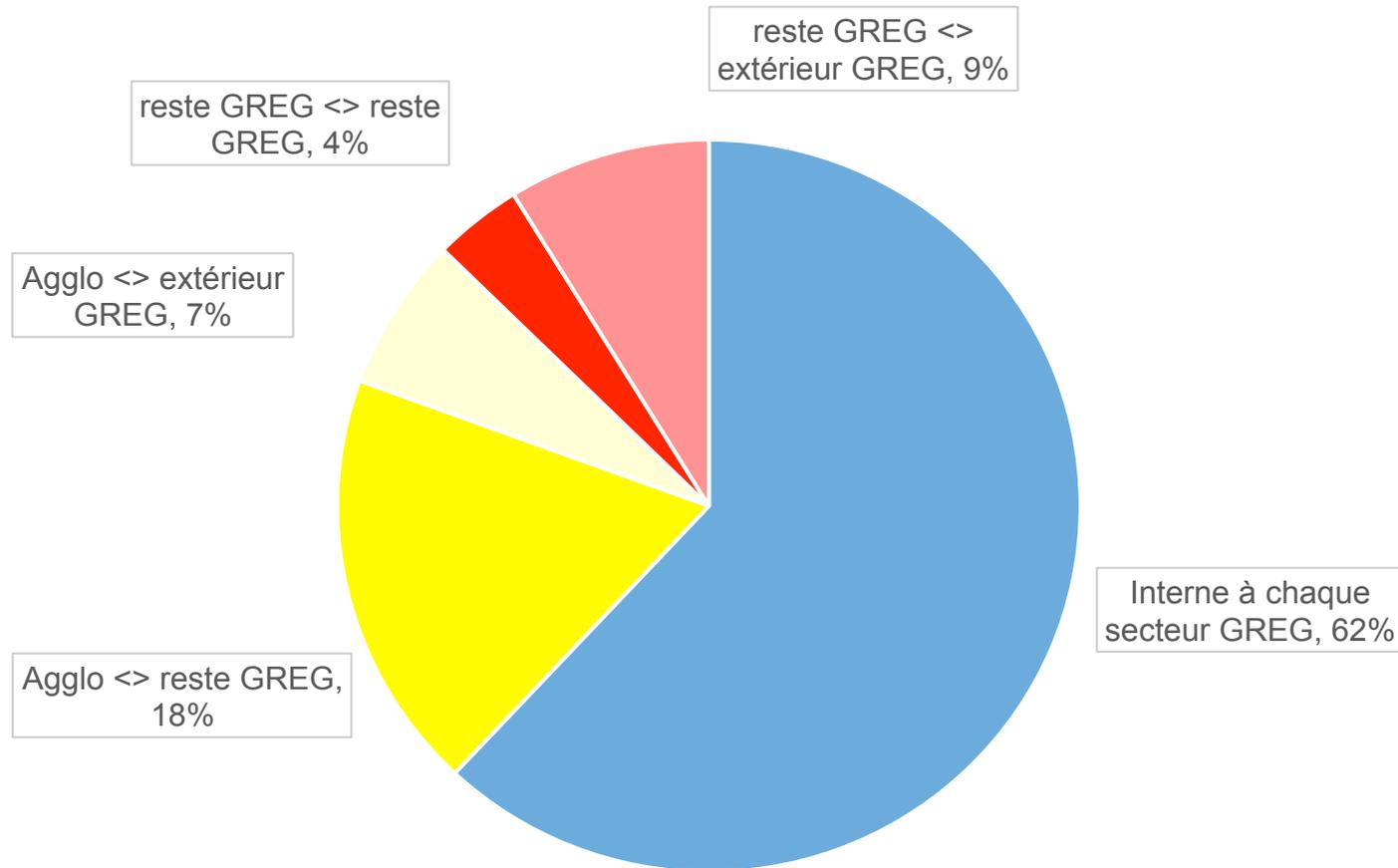
- > Des profils d'évolution très différenciés selon les secteurs avec une accentuation de l'écart entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs occupés (sauf pour Bièvre Est et le Sud Grenoblois)
- > Une hausse du chômage dans tous les secteurs (↑ des actifs supérieure à celle des actifs occupés).



1 |

EN 2014 (RP 2017) : 353 000 NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL LIÉES AU TERRITOIRE DU « BILAN SCOT »

SCOT 2030



Source : INSEE, RP 2017
données millésimées 2014



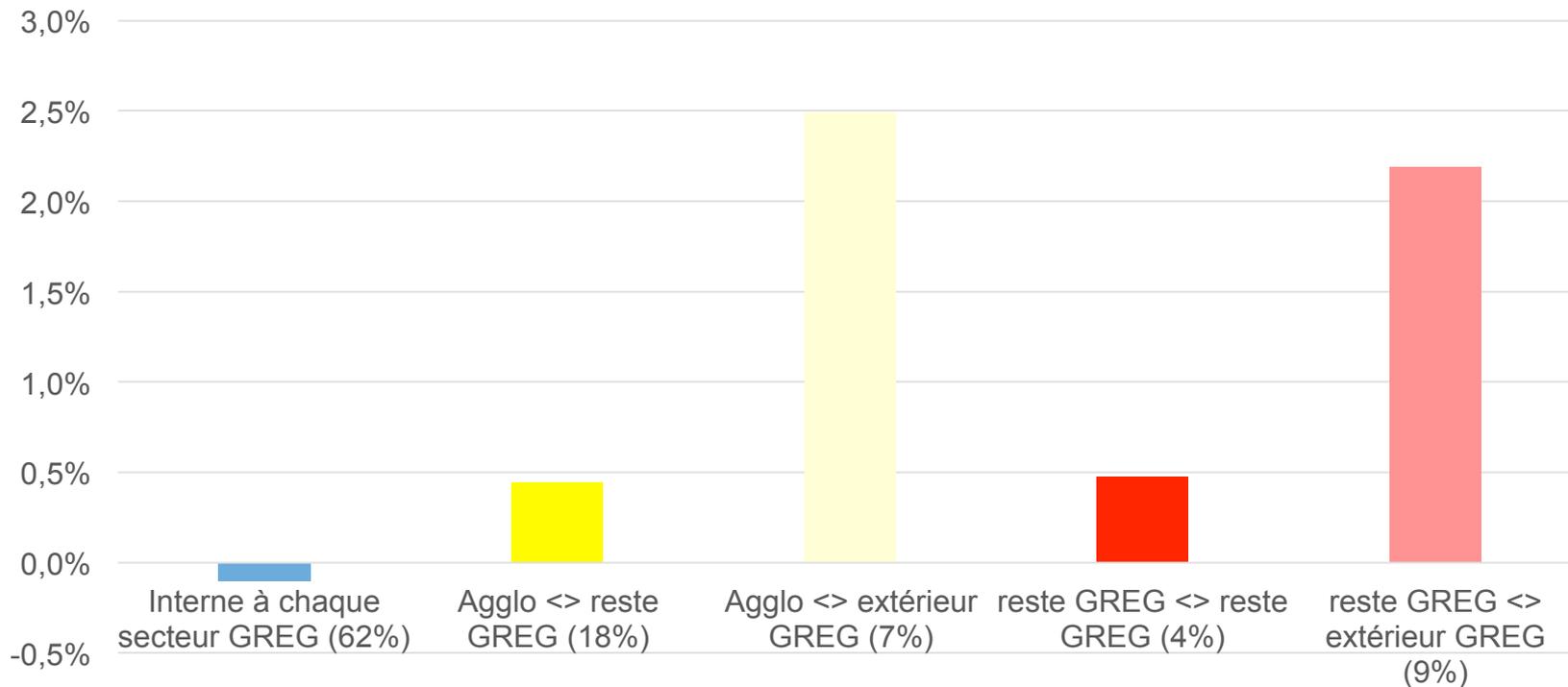
EVOLUTION DES PRATIQUES > LA POURSUITE D'UN ÉLOIGNEMENT ENTRE DOMICILE ET LIEU DE TRAVAIL

SCOT 2030

1 |

Entre 2009 et 2014, le nombre de navettes domicile-travail entre secteurs augmente sensiblement alors que les navettes internes à chaque secteur diminuent légèrement

Taux de croissance annuel moyen 2009-2014 du nombre de navettes domicile-travail



- Ces résultats soulignent **la poursuite d'un éloignement entre lieu d'habitat et lieu de travail**. Des explications sociétales et sociologiques du fait des incertitudes face à l'emploi, de la rigidité du marché immobilier et de la valeur refuge de son habitat, dans un monde qui bouge.



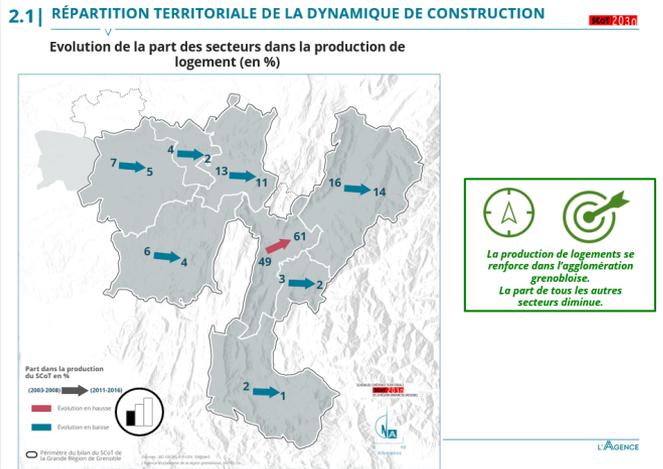
2.1 RAPPELS SUR LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

Ce que dit le SCoT :

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



2.1 | RAPPELS SUR L'ÉVOLUTION EN MATIÈRE DE LOGEMENTS

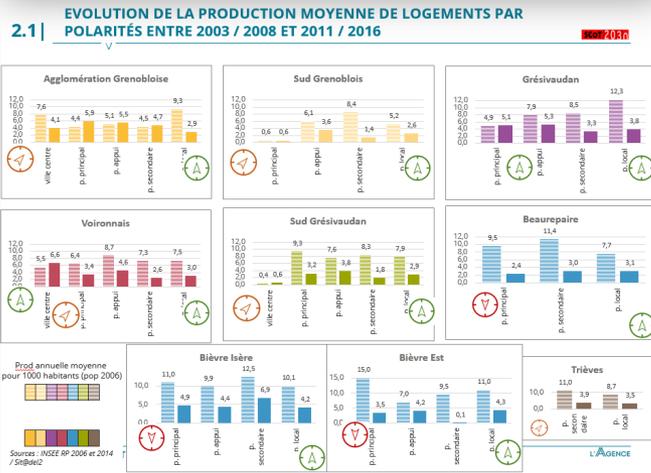


> Un volume de production de logements en deçà des objectifs très ambitieux du SCoT, mais suffisants pour répondre au maintien de la croissance démographique à l'échelle GREG.

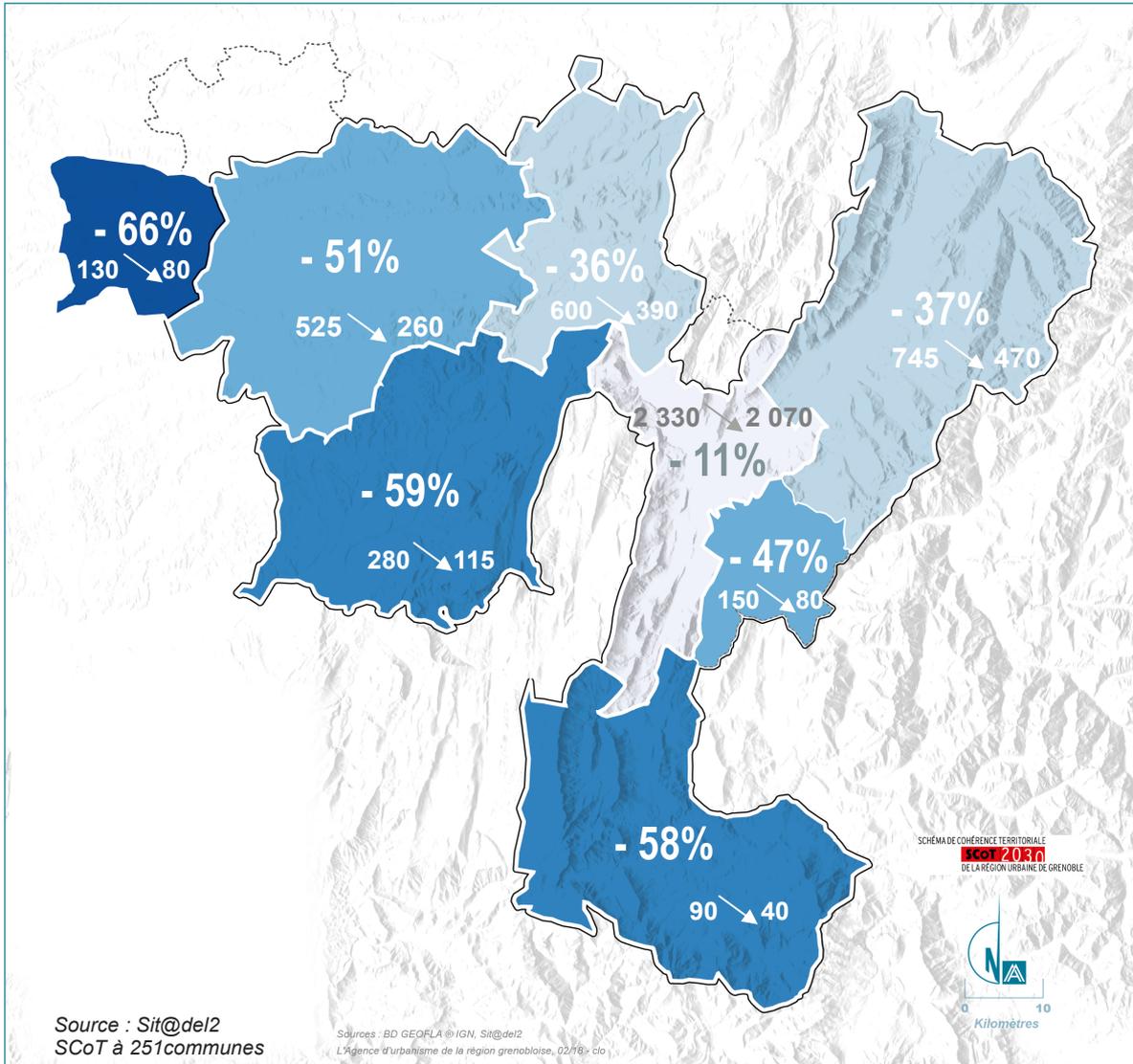
> Un accroissement de la production de logements dans le secteur agglomération et un rééquilibrage à l'échelle GREG.

> Dans chaque secteur : un renversement de tendance au profit des communes structurantes (à partir des pôles d'appui). La production de logements, portée entre 2003 et 2008 par les pôles locaux et secondaires, connaît un report vers les pôles de catégorie supérieure.

> Dans chaque commune : une localisation préférentielle dans les espaces déjà bâtis et bien équipés.



Questions : comment organiser la subsidiarité entre le SCoT, les PLUi et les politiques sectorielles (foncières, économiques, commerciales, de biodiversité) ?



Evolution de la production de logements entre les périodes 2003/2008 et 2011/2016 dans les secteurs de la GREG

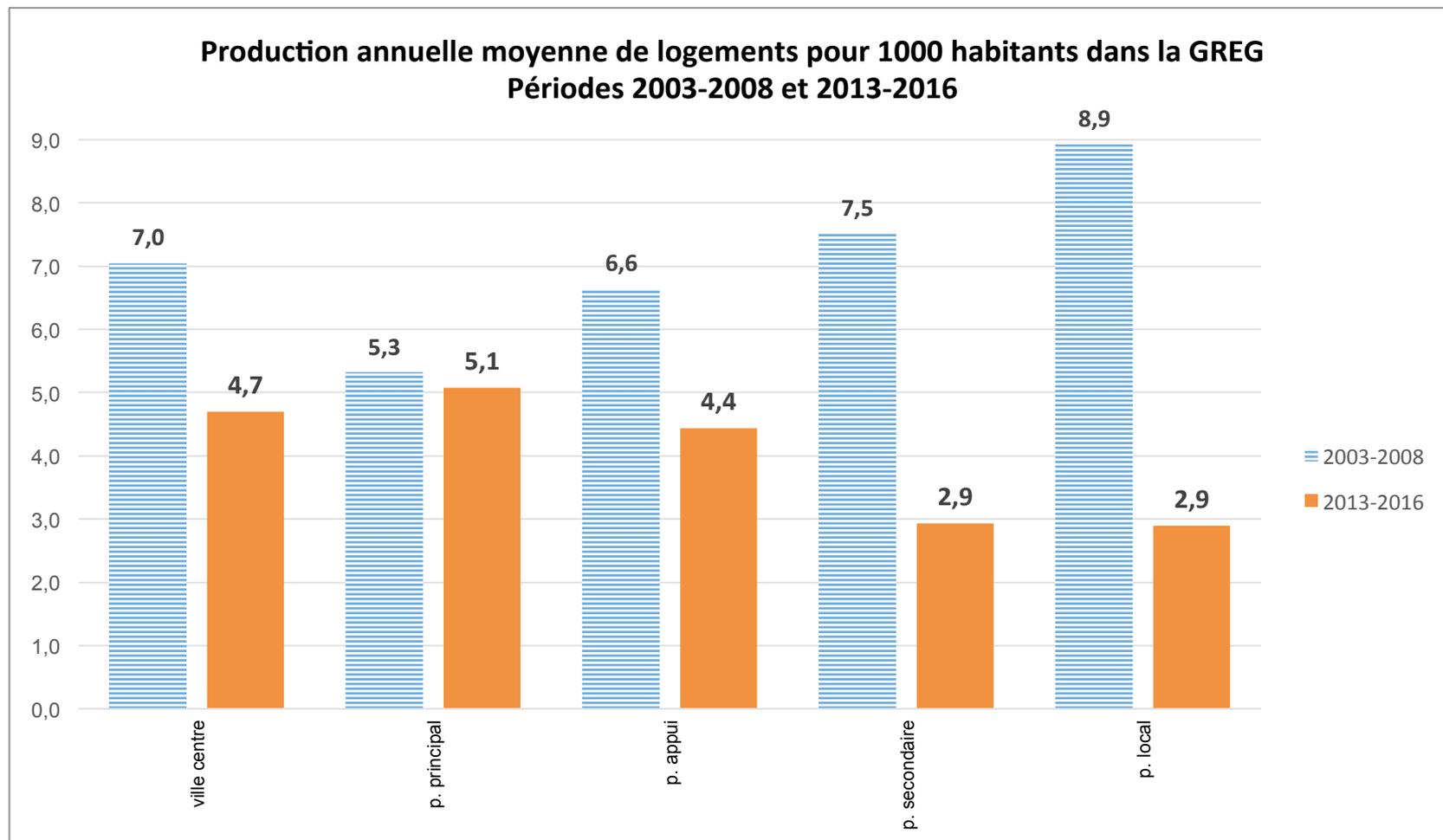
- > Une baisse de la production de logements entre les périodes 2003/2008 et 2011/2016 contrastée selon les secteurs SCoT

A l'échelle de la GREG

4 700 logts* /an
en moyenne
entre
2003-2008

3 400 logts* /an
en moyenne
entre
2011-2016

* Nombre de logements commencés selon Sit@del2





2-2

ECONOMIE

1. **VERS UN RÉÉQUILIBRAGE DES EMPLOIS AU SEIN DE LA GREG ?**
2. **COMMENT ÉVOLUE LA SPÉCIFICITÉ ÉCONOMIQUE DE CHAQUE SECTEUR ?**
3. **QUEL RÉÉQUILIBRAGE DES EMPLOIS ENTRE LES NIVEAUX DE PÔLES ?**
4. **QUELLE LOCALISATION PRÉFÉRENTIELLE DU DÉVELOPPEMENT DANS LES DIFFÉRENTS TYPES DE PÔLES ?**
5. **EST-CE QUE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE S'EST PRÉFÉRENTIELLEMENT DÉVELOPPÉ DANS LES TISSUS URBAINS MIXTES ?**
6. **QUEL ÉTAT D'AVANCEMENT ET RETOUR D'EXPÉRIENCE DES DÉMARCHES DE PROTOCOLE FONCIER ÉCONOMIQUE IMPULSÉS PAR LE SCOT ?**



- **Dans le cadre de l'exercice de bilan, quelle efficacité des outils du SCoT pour :**
 - ✓ accompagner le développement économique et conforter son attractivité ?
 - ✓ organiser le développement du foncier économique dédié et réguler-atténuer la concurrence entre espaces économiques dédiés et tissus urbains mixtes ?

- **Quelles sont les problématiques économiques interterritoriales qui méritent d'être partagées à l'échelle GREG ? Qui doit donner les grandes orientations stratégiques à l'échelle GREG ?**

- **Dans le cadre du SCoT, faudrait-il traduire ces ambitions dans une orientation globale, ou les moduler en fonction des secteurs d'activité ? Est-ce que le SCoT doit vérifier et aider à la concordance / cohérence des stratégies économiques des différents territoires ?**

- **Quel engagement opérationnel développer à l'échelle de la GREG, dans un contexte de partage des compétences entre Région, SCoT, EPCI, communes (DUL, tourisme), EPFL D, EPORA... pour :**
 - ✓ favoriser les complémentarités et « réguler » les concurrences entre les territoires de la GREG et avec les territoires voisins ?
 - ✓ favoriser l'essaimage du développement économique entre secteurs, mieux partager sa diffusion ?

- **Quelle organisation de l'action foncière (dont le portage foncier long terme) pour mettre en œuvre la stratégie ?**



2.2|

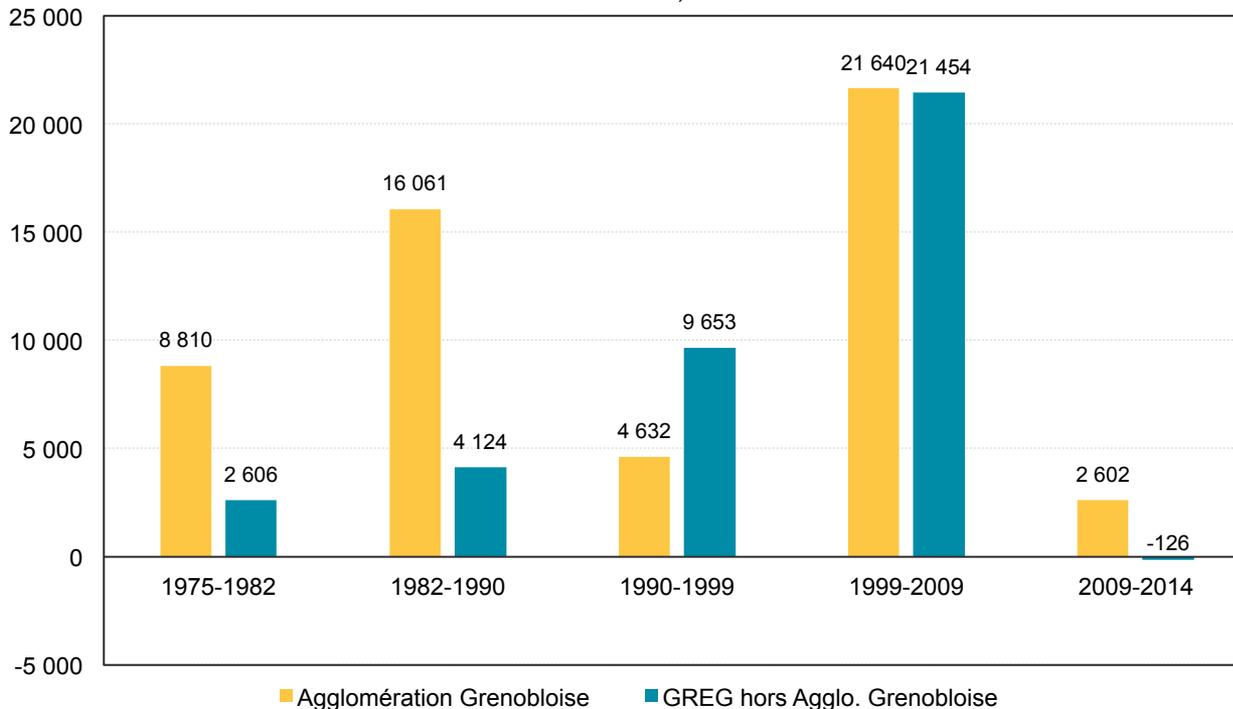
VERS UN RÉÉQUILIBRAGE DES EMPLOIS ?



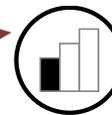
Ce que dit le SCoT : Assurer un rééquilibrage dans la répartition territoriale des nouveaux emplois créés : 1/3 dans l'agglomération et 2/3 dans le reste de la GREG

Variation du nombre d'emplois entre 1975 et 2014

Source : INSEE, RP 2017

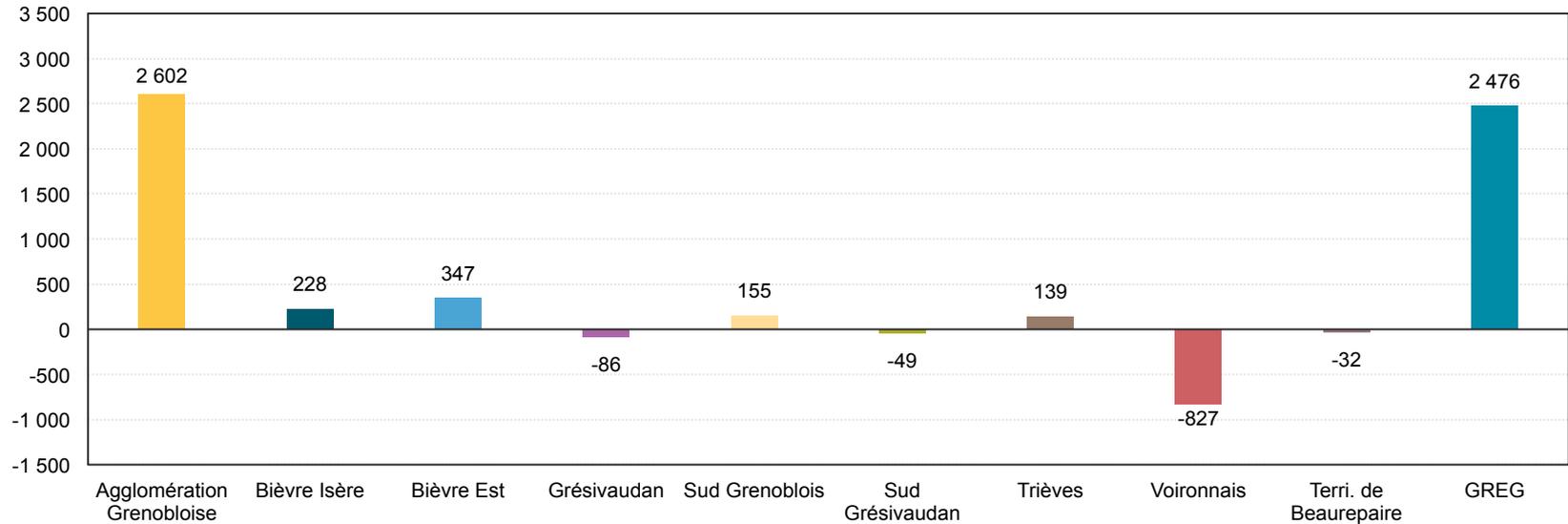


- > Une part de l'Agglomération Grenobloise dans la croissance de l'emploi qui est très fluctuante suivant les périodes
- > Sur la dernière période, 2009-2014, c'est elle qui porte la croissance de la GREG
- > Un effet conjoncturel à prendre en compte : la période 2009-2014 correspond à une période de crise, elle a renforcé le poids des métropoles
- > Le rééquilibrage escompté par le SCoT ne s'est pas produit



Evolution du nombre d'emplois entre 2009 et 2014

Source : INSEE, RP 2017



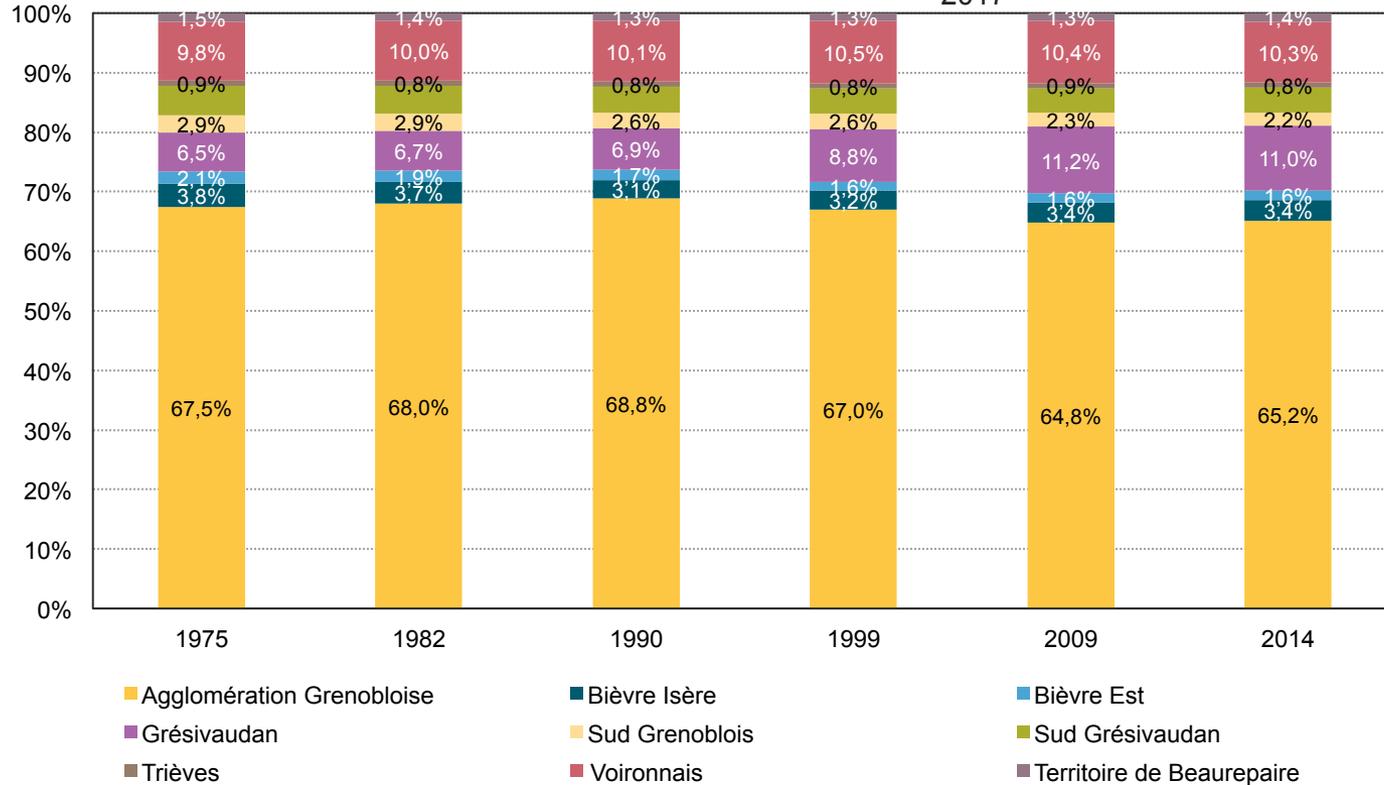
- > Entre 2009 et 2014, une croissance du nombre d'emplois portée par l'agglomération grenobloise
- > Le rééquilibrage ne se fait pas, néanmoins certains territoires périurbains progressent



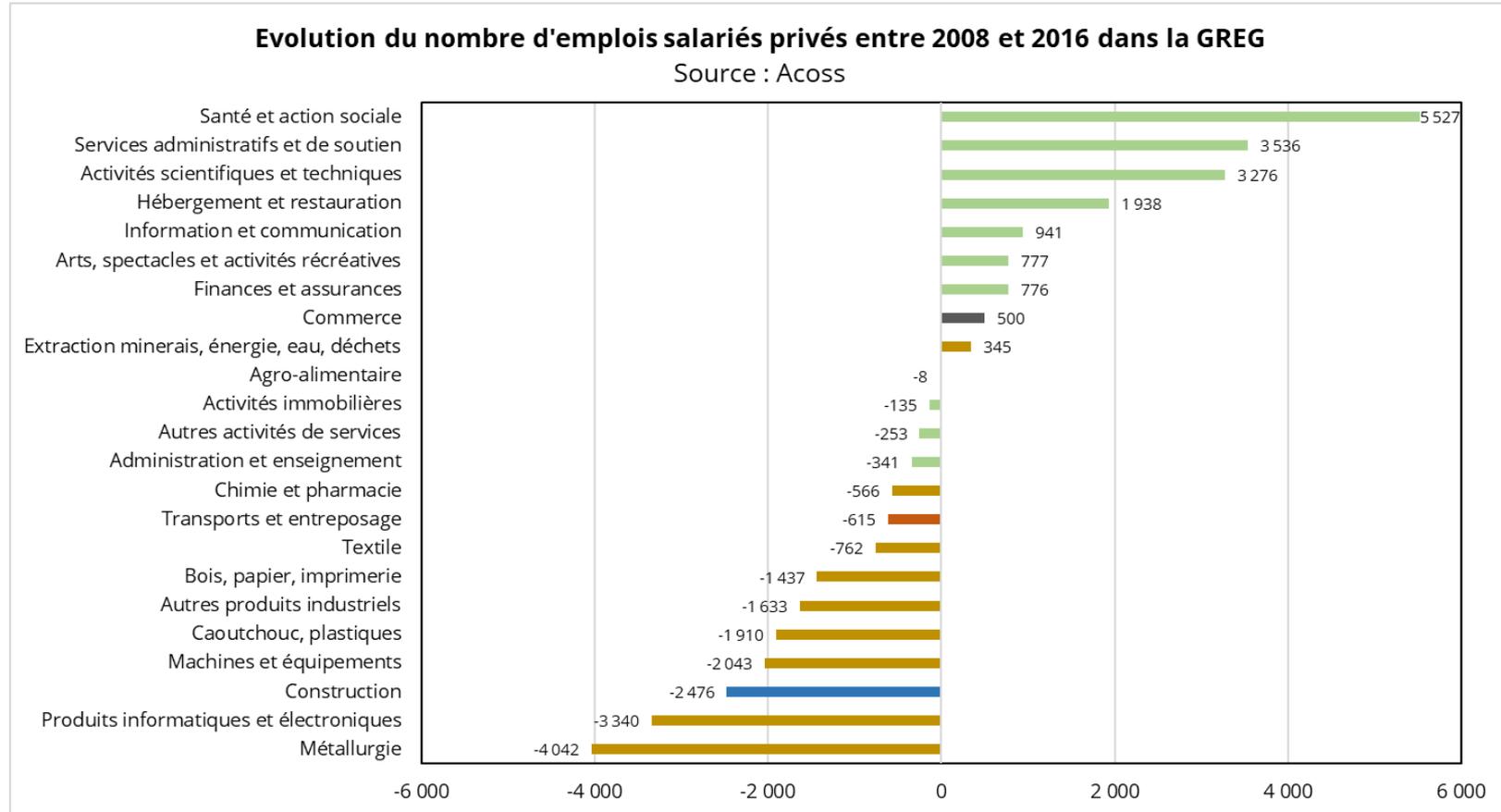
2.2| COMMENT ÉVOLUE LA RÉPARTITION DE LA CROISSANCE ENTRE LES SECTEURS DE LA GREG ? FOCUS

Répartition de l'emploi par secteur entre 1975 et 2014

Source : INSEE, RP 2017



> Une part de l'agglomération grenobloise dans le nombre total d'emplois relativement stable



- > La crise économique a entraîné un phénomène de désindustrialisation / tertiarisation de l'économie
- > Une forte recomposition des dynamiques sectorielles illustrant une mutation du tissu économique

Spécialisations économiques en 2014 (comparatif moy. nationale)

Source : INSEE, RP2017

		Agglo. Grenobloise	Bièvre Isère	Bièvre Est	Grésivaudan	Sud Grenoblois	Sud Grésivaudan	Trièves	Voironnais	Terri. de Beaurepaire	GREG
Fonctions productives et de support	Agriculture		■	■			■	■		■	
	Fabrication		■	■	■	■	■		■	■	■
	Bâtiment-Travaux Publics			■		■	■	■		■	
	Transports, logistique		■							■	
	Entretien, réparation		■	■	■	■					
Fonctions liées à la population	Administration	■						■			
	Education, formation	■	■			■	■		■		■
	Santé, action sociale	■						■	■		
	Distribution								■		
	Services de proximité					■	■	■		■	
Fonctions métropolitaines	Culture, loisirs							■			
	Commerce inter-entreprises	■		■	■				■		■
	Gestion	■									
	Prestations intellectuelles	■			■						■
	Conception, recherche	■			■				■		■

■ Spécificité ■ Forte spécificité

- > Des spécificités affirmées dans des fonctions métropolitaines pour l'agglomération grenobloise, le Grésivaudan et dans, une moindre mesure, pour le Voironnais
- > Une économie plus orientée vers des secteurs traditionnels (agriculture, fabrication, services de proximité, BTP) pour les autres secteurs

Spécialisations économiques dans l'industrie en 2014 (comparatif moy. nationale)

Source : INSEE, CLAP2017

	Agglo. Grenobloise	Bièvre Isère	Bièvre Est	Grésivaudan	Sud Grenoblois	Sud Grésivaudan	Trièves	Voironnais	Terri. de Beaurepaire
Extraction minerais, énergie, eau, déchets	Spécificité				Spécificité			Spécificité	
Agro-alimentaire						Spécificité	Spécificité		
Textile			Forte spécificité				Forte spécificité	Forte spécificité	
Bois, papier, imprimerie		Spécificité	Forte spécificité	Spécificité	Forte spécificité	Forte spécificité		Spécificité	
Caoutchouc, plastiques		Forte spécificité				Forte spécificité		Spécificité	Forte spécificité
Métallurgie		Forte spécificité	Forte spécificité	Spécificité	Forte spécificité	Forte spécificité		Forte spécificité	Forte spécificité
Chimie et pharmacie					Forte spécificité				
Machines et équipements			Forte spécificité			Spécificité			
Produits informatiques et électroniques	Forte spécificité			Forte spécificité		Forte spécificité		Forte spécificité	
Autres produits industriels	Spécificité	Forte spécificité		Forte spécificité	Forte spécificité				Spécificité

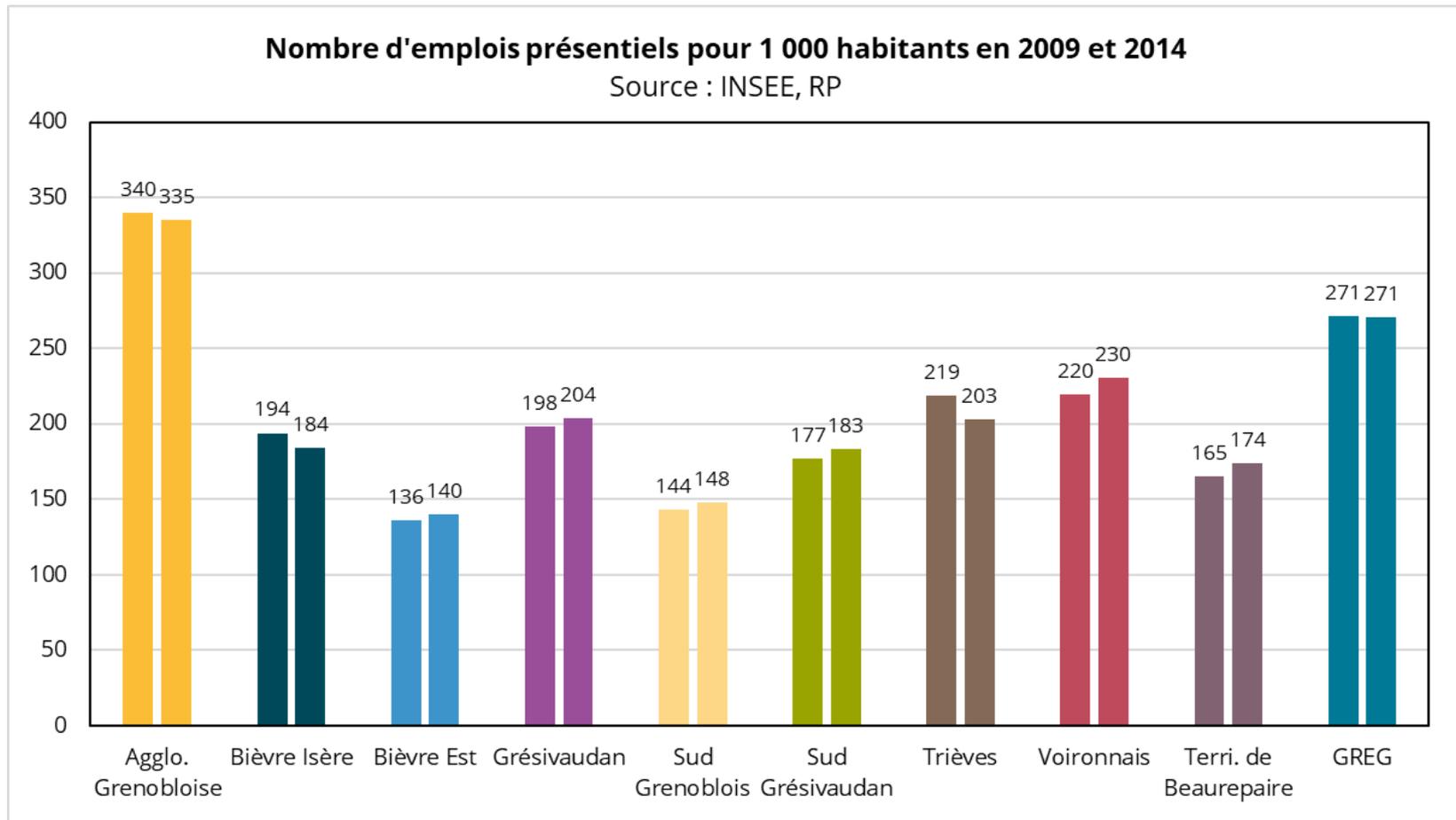
 Spécificité  Forte spécificité

Focus sur l'industrie et les évolutions

- > Des industries de pointe dans l'agglomération grenobloise, le Grésivaudan et dans le Voironnais
- > Des industries plus traditionnelles (extraction de minerais, textile, bois et papier, métallurgie, caoutchouc, plastiques...) pour les autres secteurs



2.2 | OBSERVE-T-ON UNE AUGMENTATION DE L'AUTONOMIE DES SECTEURS ? SCOT 2030



Une amélioration du nombre d'emplois présents par habitant dans beaucoup de secteurs, expression d'un confortement de l'autonomie des secteurs

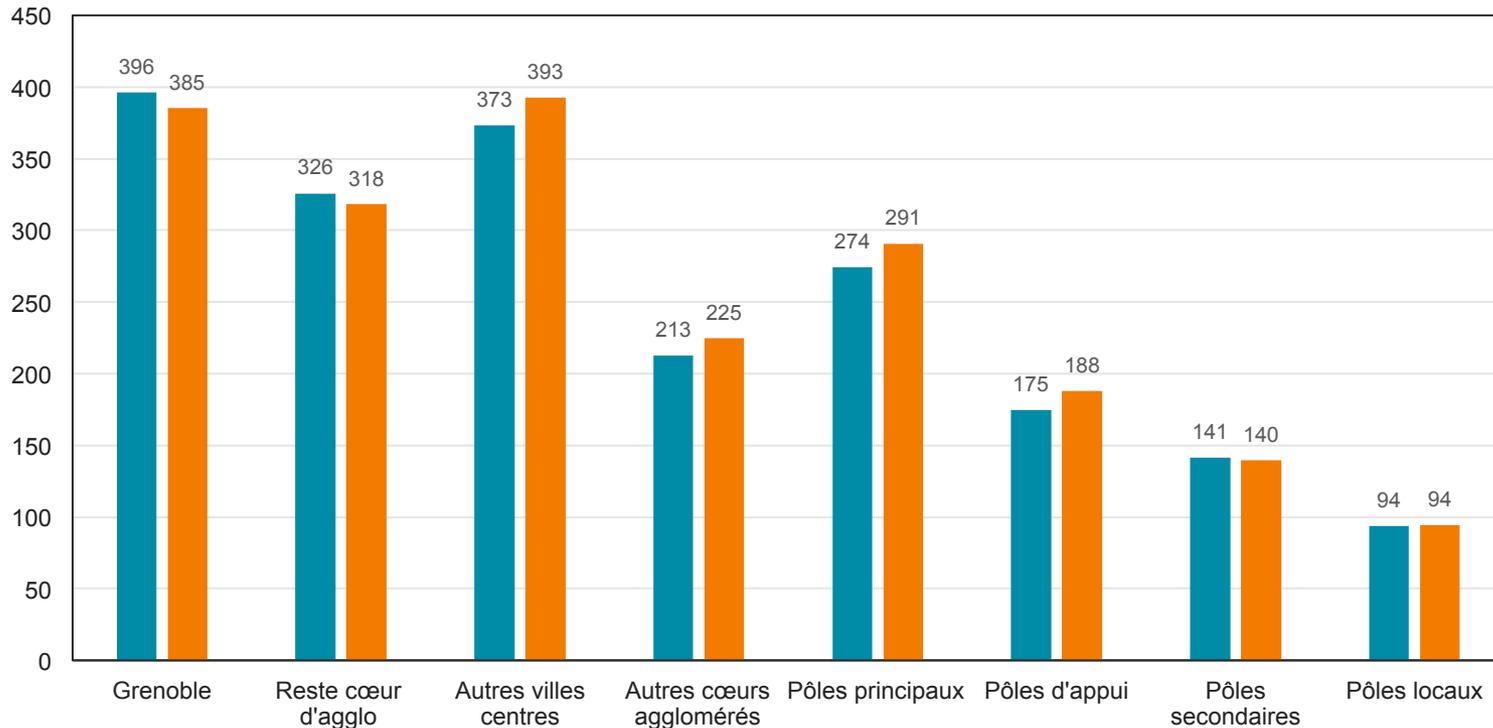
- > Toutefois, des secteurs restent en déficit d'emplois présents : Sud Grenoblois, Sud Grésivaudan, Bièvre et Territoire de Beaurepaire

2.2 | OBSERVE-T-ON UNE AUGMENTATION DE L'AUTONOMIE DES SECTEURS ?

SCOT 2030

Nombre d'emplois présents pour 1 000 habitants en 2009 et 2014

Source : INSEE, RP 2017



- > Une amélioration du nombre d'emplois présents par habitant dans tous les pôles structurants, un **effet de rattrapage** (par rapport à la moyenne régionale ?)

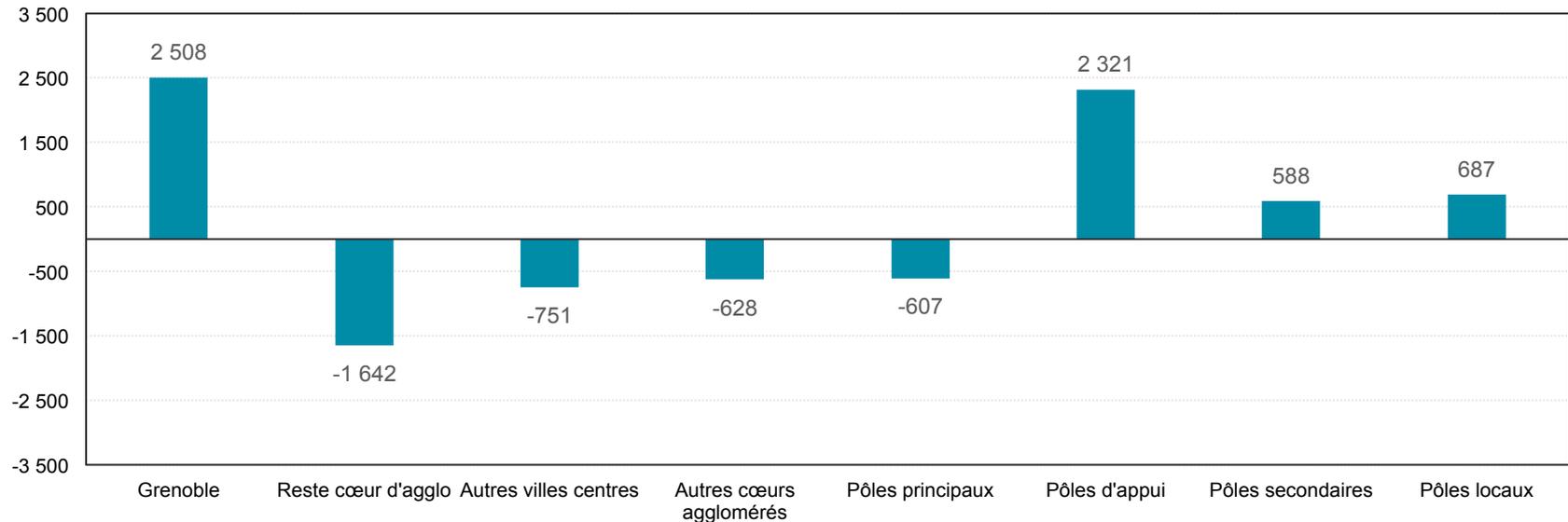


2.2 | QUEL RÉÉQUILIBRAGE DES EMPLOIS ENTRE LES NIVEAUX DE PÔLES ? SCOT 2030

Ce que dit le SCoT : les villes-centres, pôles principaux et pôles d'appui (et pôles secondaires pour le Trièves) doivent être le lieu privilégié pour l'accueil des fonctions de centralité à l'échelle de chaque secteur et de ses bassins de vie

Evolution du nombre d'emplois entre 2009 et 2014

Source : INSEE, RP 2017



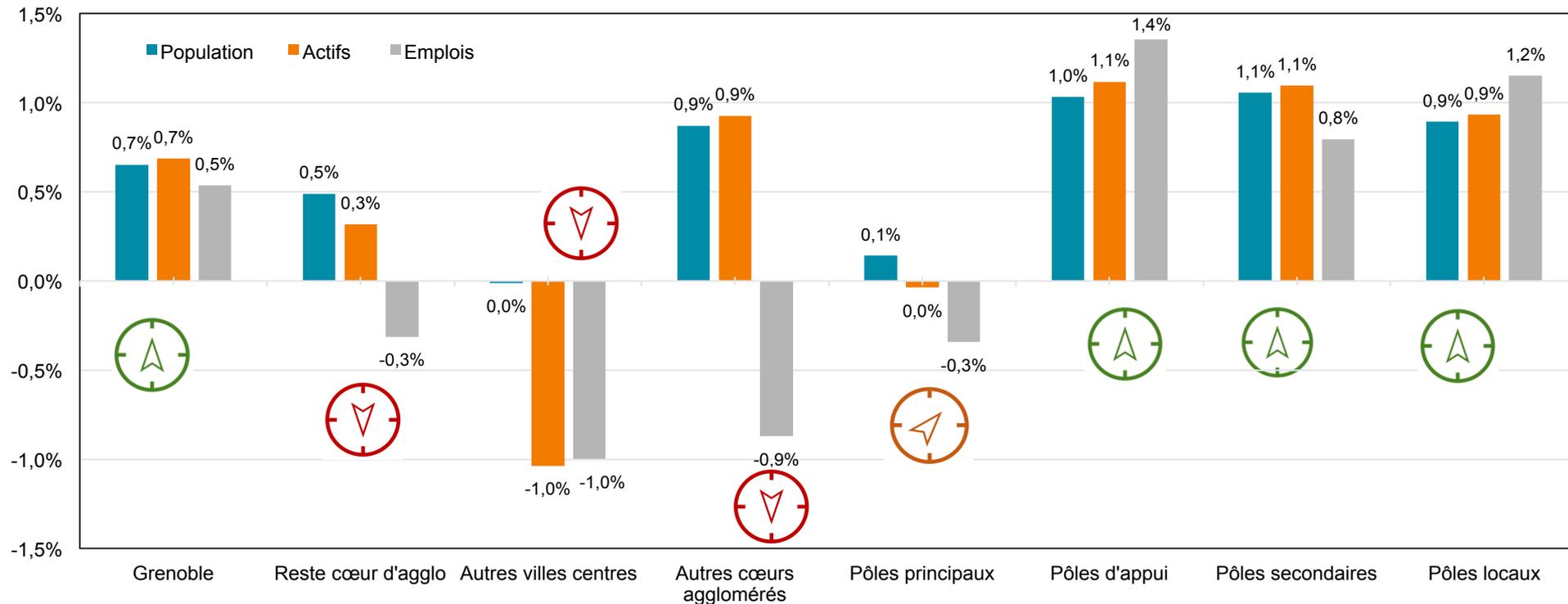
- > Entre 2009 et 2014, une croissance du nombre d'emplois concentrée dans Grenoble et les pôles d'appui
- > Le Reste du cœur d'agglomération, St-Marcellin et Voiron et leurs cœurs agglomérés perdent un nombre conséquent d'emplois

2.2 | COMMENT ÉVOLUE LA RÉPARTITION LOCALISATION PRÉFÉRENTIELLE DU DÉVELOPPEMENT DANS LES VILLES-CENTRES ET LES PÔLES PRINCIPAUX OU D'APPUI?

SCOT 2030

Taux d'évolution annuel moyen de la population, des actifs, des actifs occupés et des emplois entre 2009 et 2014

Source : INSEE, RP 2017



- > Les plus fortes dynamiques pour les pôles d'appui, secondaires et locaux **portées par une croissance démographique et de l'emploi présentiel**
- > Une amélioration du nombre d'emplois présents par habitant dans tous les pôles structurants, un **effet de rattrapage** (par rapport à la moyenne régionale) ?
- > Une baisse de l'emploi pour le reste du cœur d'agglomération et les pôles principaux et surtout les autres villes centres (St-Marcellin et Voiron), **touchés par une diminution de l'emploi productif**

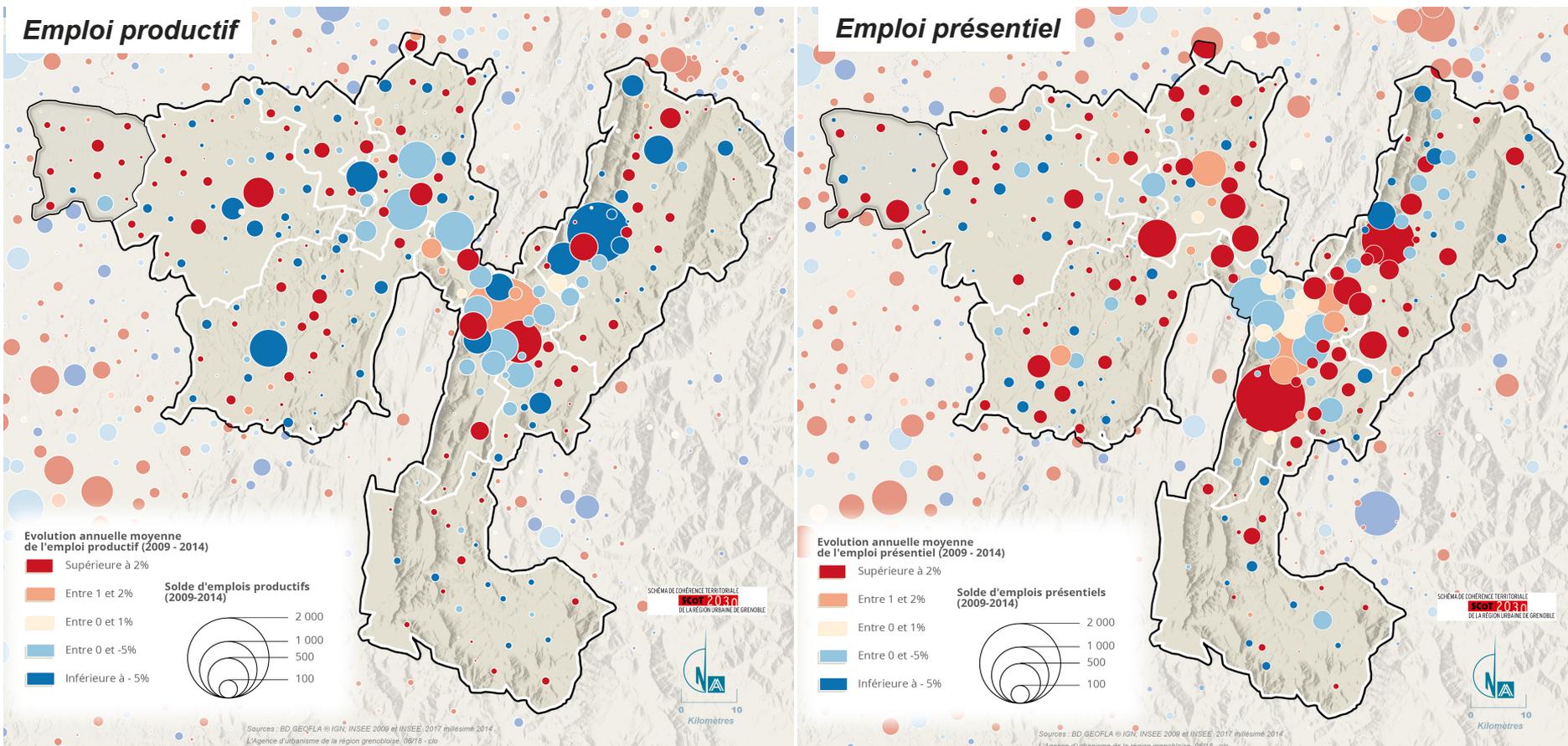


COMMENT ÉVOLUE LA RÉPARTITION DE LA LOCALISATION PRÉFÉRENTIELLE DU DÉVELOPPEMENT ENTRE LES NIVEAUX DE PÔLE ?

2.2

SCOT 2030

Taux d'évolution annuel moyen de l'emploi entre 2009 et 2014
Source : INSEE, RP 2017



- > Une hausse de l'emploi productif à Grenoble / une diminution dans le reste du cœur d'agglomération, les pôles principaux, St-Marcellin et Voiron qui subissent la crise industrielle
- > Une croissance importante de l'emploi présentiel pour les pôles d'appui, secondaires et locaux



EST-CE QUE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE S'EST PRÉFÉRENTIELLEMENT DÉVELOPPÉ DANS LES TISSUS URBAINS MIXTES ?

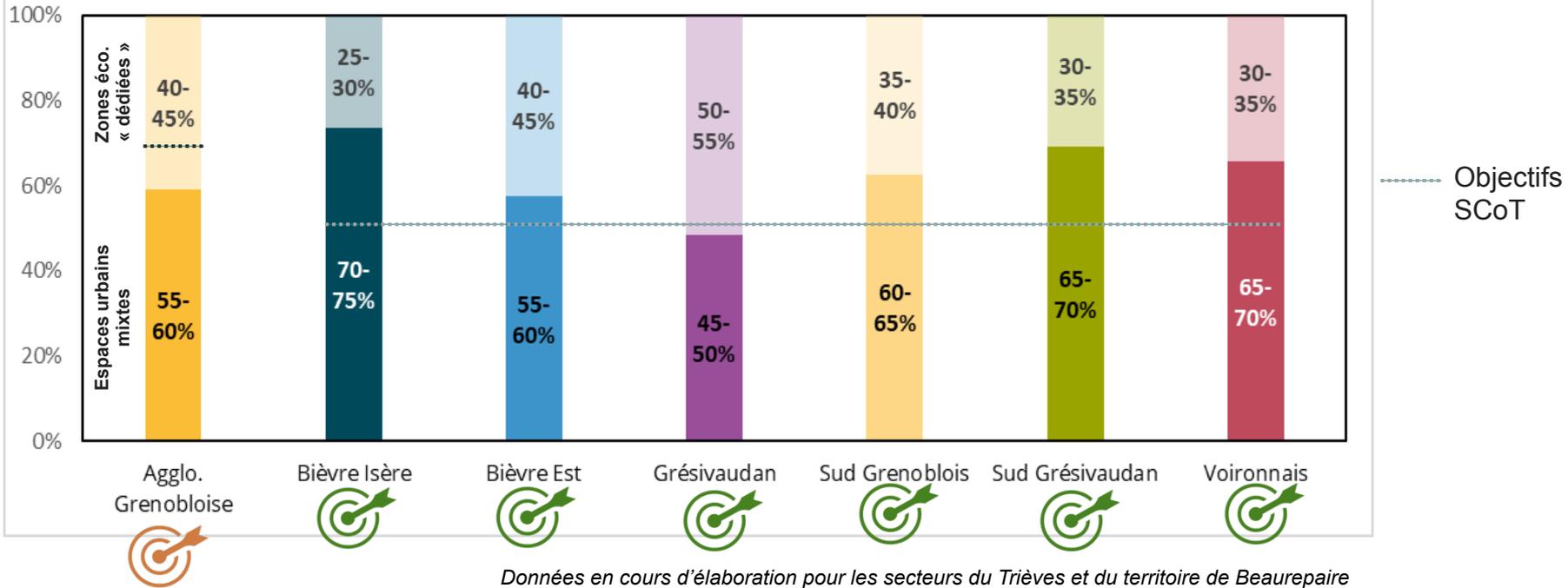
SCoT 2030

2.2

Ce que dit le SCoT : maintenir et si possible améliorer le poids actuel des emplois localisés dans les espaces urbains mixtes : 2/3 dans l'agglomération et 1/2 dans le reste de la GREG

Répartition des emplois selon leur type de localisation en 2018

Source : INSEE, SIRENE 2018



En termes de localisation préférentielle des emplois :

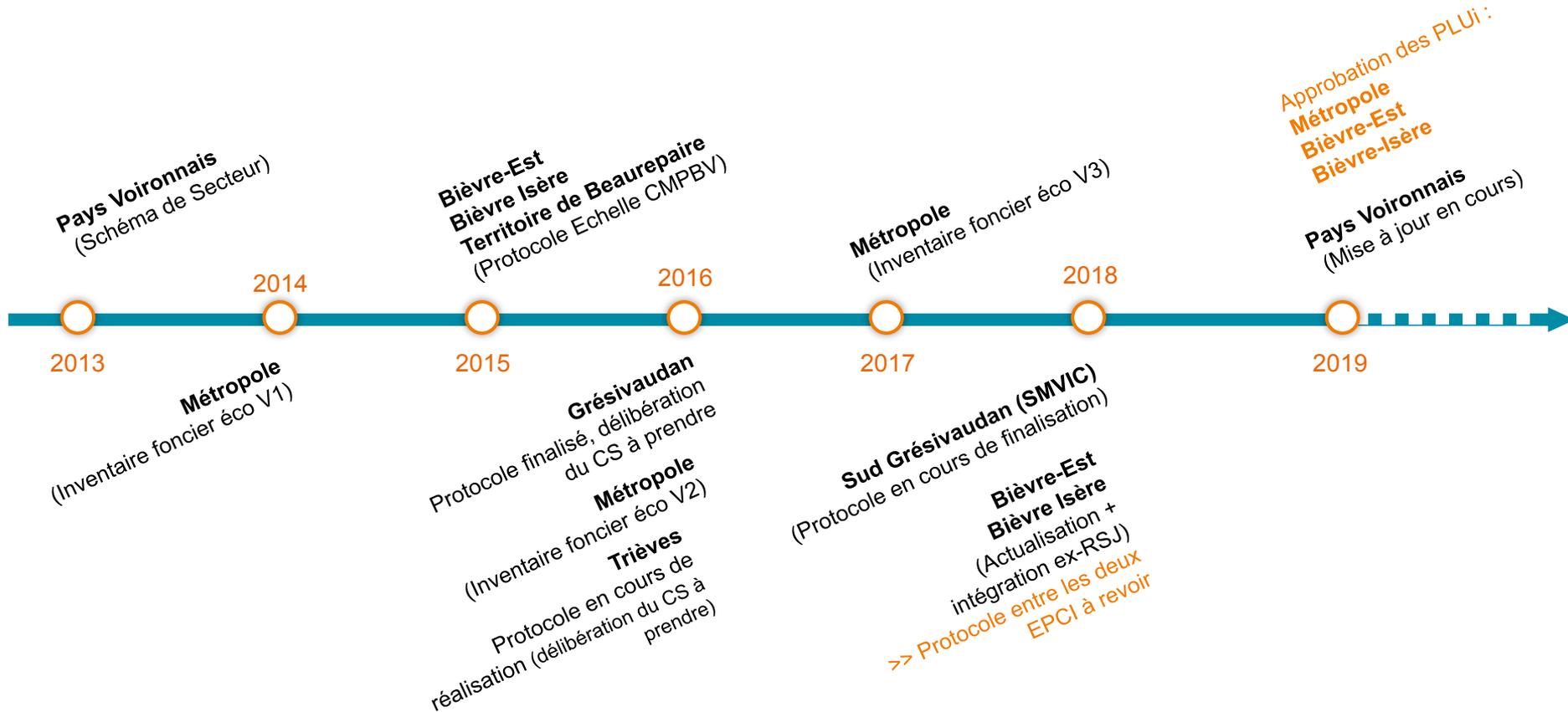
- > Une majorité d'emplois situés dans les espaces urbains mixtes, excepté pour le Grésivaudan
- > Des ratios conformes aux attentes pour les secteurs extérieurs du SCoT (Agglo grenobloise : 2/3 des nouveaux emplois en espace urbain mixte, 1/2 pour les autres secteurs)



2.2 | QUEL ÉTAT D'AVANCEMENT ET RETOUR D'EXPÉRIENCE DES DÉMARCHES DE PROTOCOLE FONCIER ÉCONOMIQUE IMPULSÉS PAR LE SCOT ?

sept 2020

Des démarches de protocole foncier économique



Des questions posées par les territoires aux orientations et objectifs du SCoT pour intégrer :

- les évolutions de la dynamique économique et d'installations liées
- les contraintes nouvelles (risques d'inondation par exemple)



Principaux constats

Les territoires ont été très impactés par la crise économique et, notamment par la baisse de l'emploi productif (industriel), à l'exception notable de Grenoble. Une évolution de la dynamique économique contrastée selon les secteurs, nécessitant de distinguer évolutions des emplois productifs et présentsiels

- > La progression du nombre d'emplois s'est fait essentiellement sur la Métropole et sur Grenoble 
- > Le **rééquilibrage territorial** en termes d'emplois n'a pas eu lieu, c'est même la tendance inverse qui s'est produit 
- > Une tendance positive a été constatée en termes d'**autonomie des secteurs** avec une croissance du nombre d'emplois présentsiels, notamment 
- > Une majorité d'emplois situés dans les **espaces urbains mixtes**, particulièrement dans les secteurs hors agglomération 

Enseignements:

- Une localisation préférentielle des emplois en espaces urbains mixtes qui relativise l'apport des zones économiques
- Des zones d'activité nécessaire à l'attractivité des territoires, à la diversification du type d'activités et facteur de résilience à la crise



L'aurait-on fait sans le SCoT ?

- > Agir sur le **rééquilibrage territorial** des emplois s'avère difficile tant l'emploi est dépendant de la conjoncture économique
- > Un emploi présentiel qui accompagne la croissance démographique constatée dans tous les secteurs. La croissance de l'emploi présentiel est notamment liée à la croissance démographique, positive dans tous les secteurs.

Continue-t-on dans la bonne direction ?

- Faut-il continuer d'avoir des objectifs de rééquilibrage sur la création d'emploi ? >> Peut-on mettre en place des dispositifs de coopération pour organiser l'accueil de certaines activités économiques à l'échelle de la GREG (exemple de la logistique)..., nécessitant du foncier économique dédié ?
- L'emploi présentiel peut-il tirer l'activité économique, être un levier pour le rééquilibrage des emplois et le confortement de l'activité en centre-bourg ? Comment l'optimiser dans le cadre du SCoT ?
- Faut-il continuer sur une réflexion globale sur le foncier économique ou privilégier une approche des ambitions par secteur d'activité économique ?

Quelle gouvernance économique développer à l'échelle de la GREG, dans un contexte de partage des compétences entre la Région, les EPCI et les communes :

- ✓ Pour accompagner, stimuler le développement économique et conforter l'attractivité de la GREG ?
- ✓ favoriser la diffusion du développement économique entre secteurs, mieux partager les fruits de la croissance ? Pour favoriser les complémentarités, les péréquations, « réguler » les concurrences entre les territoires de la GREG et avec les territoires voisins ?
- ✓ mieux associer les acteurs économiques ?



2-3

COMMERCE

Attention !

Les éléments de bilan présentés ne tiennent pas compte de la mise en compatibilité des PLU/PLUi avec le DAC du SCoT, mais uniquement de avis formulés par l'EP SCoT en CDAC.

>> **Evaluation partielle du panel des outils proposés par le SCoT**

1. COMMENT A ÉVOLUÉ L'OFFRE COMMERCIALE DANS LES TERRITOIRES VOISINS ET AU SEIN DE LA GREG ?
2. EST-CE QUE LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL S'EST PRÉFÉRENTIELLEMENT DÉVELOPPÉ DANS LES TISSUS URBAINS MIXTES ?
3. QUEL RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LES OUTILS DE RÉGULATION ET D'ACCOMPAGNEMENT DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL ?



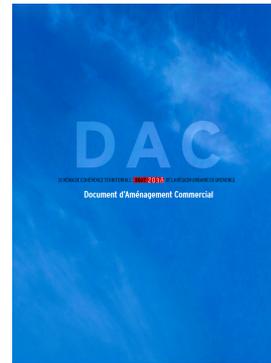
Des questions fil rouge pour le débat

- **Quelle efficacité des outils proposés par le SCoT pour organiser le développement commercial ?**
 - *En cohérence avec les objectifs de structuration de l'armature urbaine via les ZACOM*
 - *En cohérence avec les objectifs de polarisation du commerce dans les espaces urbains mixtes et de maîtrise du développement du commerce dans les zones économiques.*
- **Quelle gouvernance développer pour :**
 - *Mettre en œuvre le DAC : vision territoriale commune sur le développement des GMS visant à limiter les concurrences entre les territoires de la GREG (CDAC) ?*
 - *Répondre aux enjeux de maillage du commerce de proximité, en réponse aux besoins de rééquilibrage commercial, de redynamisation des centres-bourgs et de renforcement des centralités urbaines ?*
 - *Développer une ingénierie visant à accompagner les territoires dans la conception, l'intégration urbaine et la qualité des projets commerciaux en milieu urbain.*



CONTEXTE : UNE ÉVALUATION BASÉE SUR UNE MOBILISATION PARTIELLE DE L'OUTIL SCOT

SCOT 2030



Rappel des Objectifs du SCoT en matière d'organisation de l'offre commerciale :

Philosophie générale :

Limiter les concurrences territoriales, pour permettre à chaque secteur et chaque pôle urbain du territoire de pouvoir se développer de manière autonome et équilibrée, en agissant sur :

- **La localisation des commerces** : Le SCoT définit des Zones d'Aménagement Commercial (ZACom 1, 2 et 3) visant à polariser les nouvelles implantation commerciales
- **Le dimensionnement des commerces** : outil d'encadrement des surfaces commerciales : surfaces de vente (sans limitation du nombre d'établissements)
- **La typologie commerciale** : Basée sur la fréquence d'achat (quotidienne, occasionnelle) et la nature des produits (lourds, légers...). Ce sont les commerces dits de « **proximité** » et de « **non-proximité** »

Pour les périmètres d'influence comportant :

- 1 000 usagers = 300 m² (0,30 m²/usager) de surface de vente par établissement commercial ;
- 2 000 usagers = 500 m² (0,25 m²/usager) ;
- 5 000 usagers = 1 000 m² (0,20 m²/usager) ;
- 10 000 usagers = 1 500 m² (0,15 m²/usager) ;
- 20 000 usagers = 2 500 m² (0,125 m²/usager) ;
- 30 000 usagers = 3 500 m² (0,115 m²/usager) ;
- 40 000 usagers = 4 000 m² (0,10 m²/usager).

■ Dans ces cas particuliers, la surface maximale de vente pourra être dépassée, lorsque le nombre d'usagers recherché dépasse 40 000.

On appliquera, dans ces cas, une proportion de 0,10 m² de surface de vente par usager :

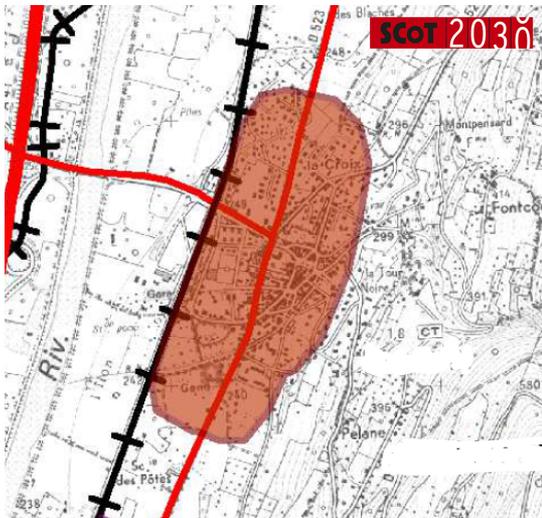
- 50 000 usagers = 5 000 m² de surface de vente, par établissement commercial ;
- 60 000 usagers = **6 000 m² (surface maximale dans les secteurs périphériques*)** ;
- 70 000 usagers = 7 000 m² ;
- 80 000 usagers = **8 000 m² (surface maximale dans l'agglomération grenobloise)**.

Remarque : Ces outils, trouveront leur application dans la mise en compatibilité des DUL avec le SCoT. Plusieurs PLUi étant en cours d'élaboration au moment du bilan, la mesure de l'impact de ces derniers sur le développement commercial de ces dernières années sera donc à apprécier de manière très partielle.

> Les outils de localisation du commerce dans le SCoT

ZACOM 1

« Espace Urbain » : correspond aux espaces préférentiels du développement.



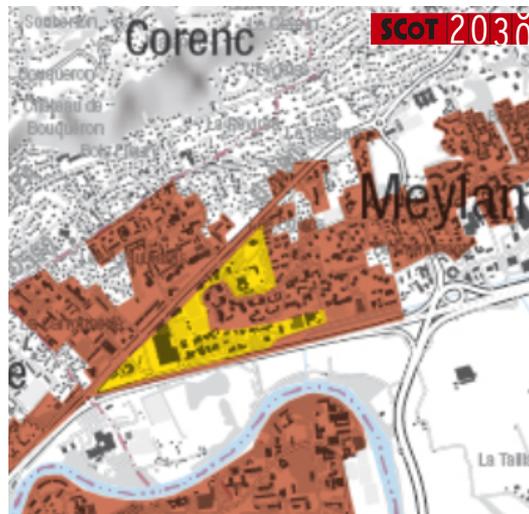
Des commerces de **proximité** (dans des centralités commerciales à définir)



Des commerces de **non-proximité**

ZACOM 2

« Pôle de centralité contemporain » : espace économiques et urbains mixtes de centralité



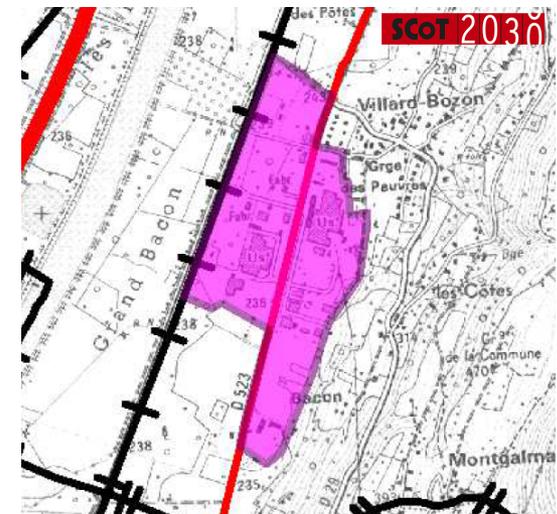
Des commerces de **proximité** (dans des centralités commerciales à définir)



Des commerces de **non-proximité**

ZACOM 3

« Zones périphériques » : espaces économiques dédiés



Des commerces de **non-proximité** (préférentiellement)



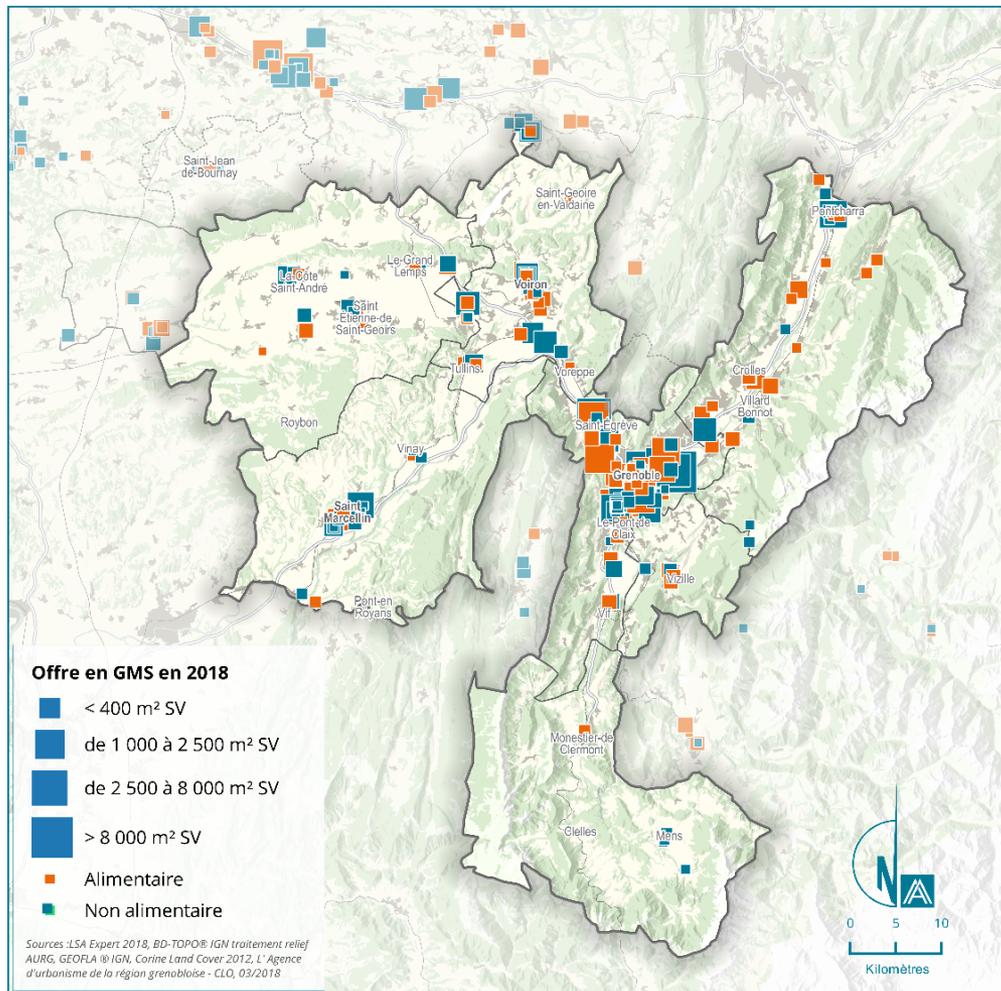
Des commerces de **proximité de manière ponctuelle** (pour répondre aux besoins des salariés de la zone)



2.3| CONTEXTE : L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL DE LA GREG AUJOURD'HUI

SCOT 2030

Équipement commercial en GMS de la GREG en 2018 :



GRANDES ET MOYENNES SURFACES



Près de

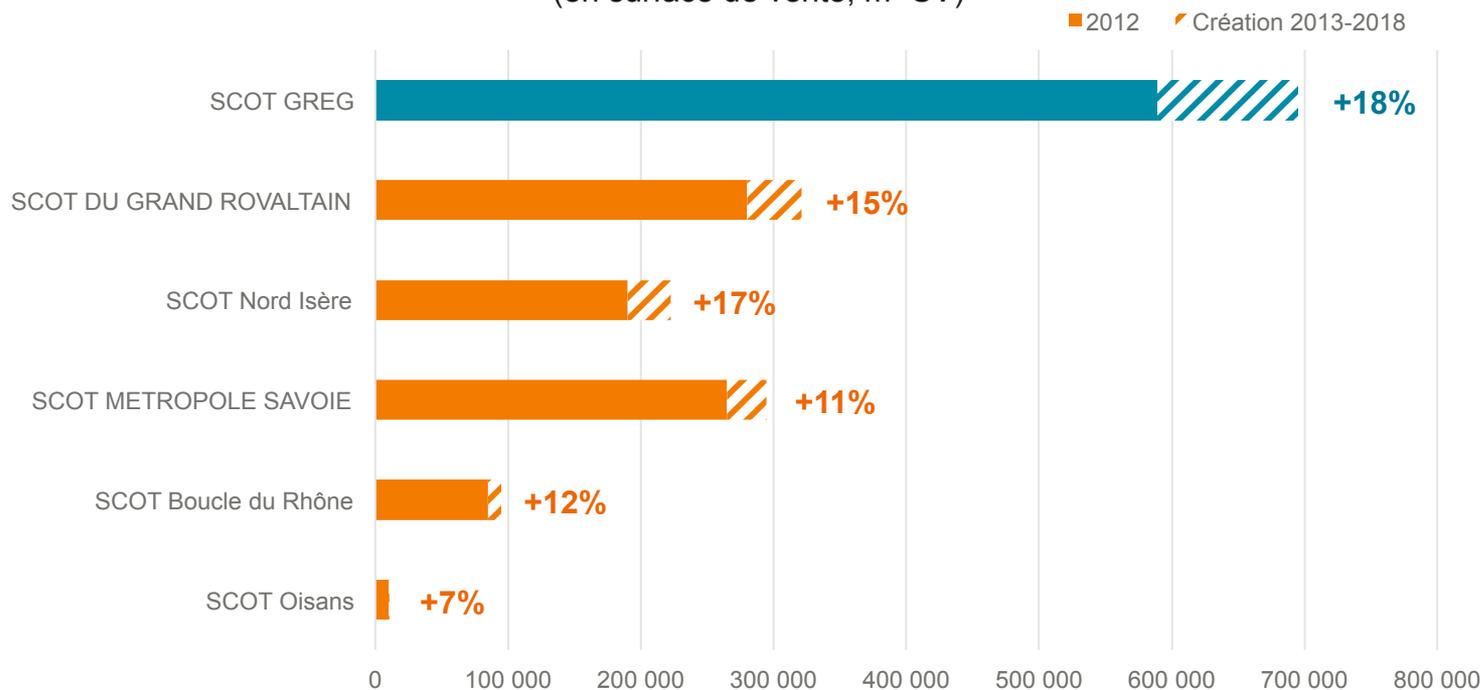
700 000 m²

(+ 18% entre 2008 et 2018)

2.3 | CONTEXTE - COMMENT A ÉVOLUÉ L'OFFRE COMMERCIALE DANS LES TERRITOIRES VOISINS ET AU SEIN DE LA GREG ?

SCOT 2030

Offre commerciale en GMS et évolution entre 2013 et 2018
(en surface de vente, m² SV)

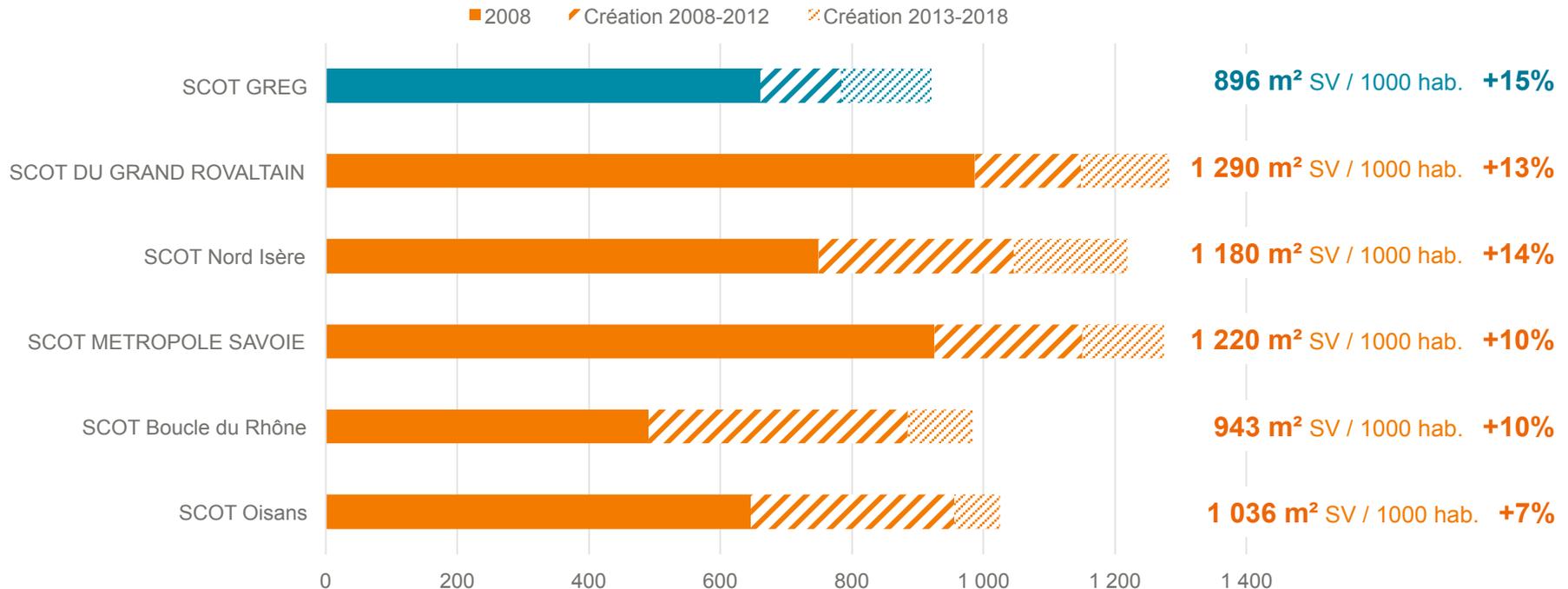


- Une offre commerciale en GMS de la GREG plus de deux fois plus importantes que dans les SCOT voisins.
- Une progression de l'offre commerciale entre 2012 et 2018 (sans compter les fermetures) plus importante dans le SCOT Métropole Savoie que dans celui de la GREG.

2.3 | COMMENT A ÉVOLUÉ L'OFFRE COMMERCIALE DANS LES TERRITOIRES VOISINS ET AU SEIN DE LA GREG ?

SCoT 2030

Offre commerciale en GMS en 2018, dont offre créée depuis 2008 et 2013
(création et extension, en m² SV / 1 000 habitants)



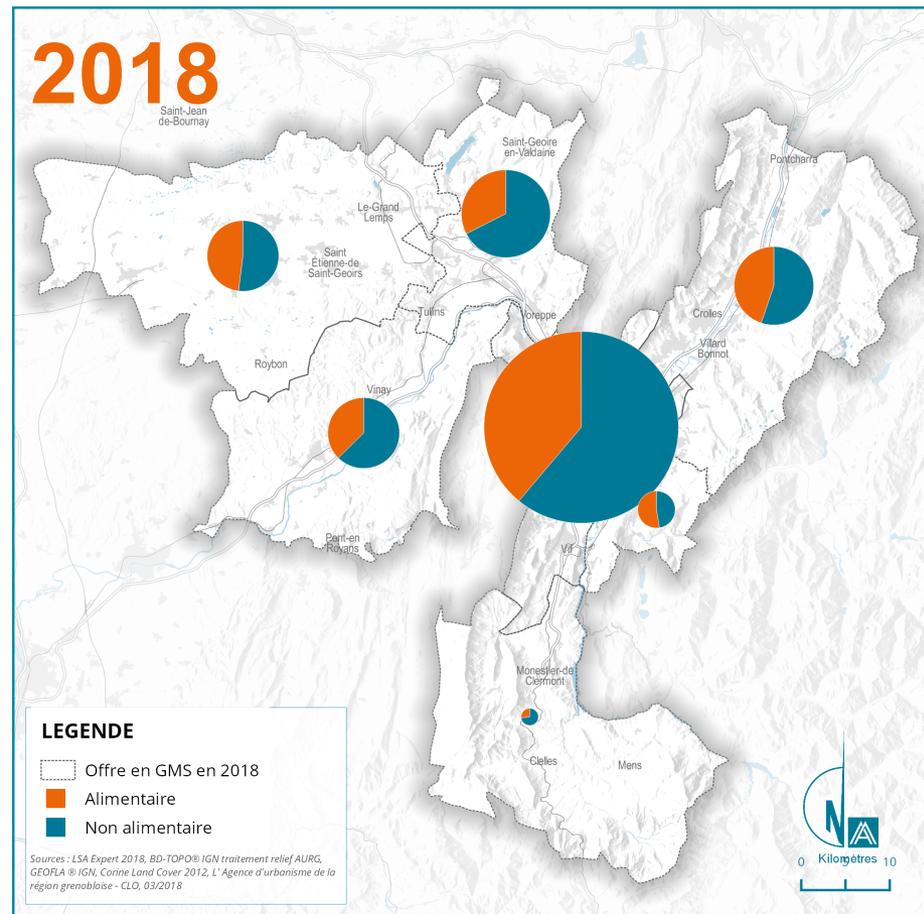
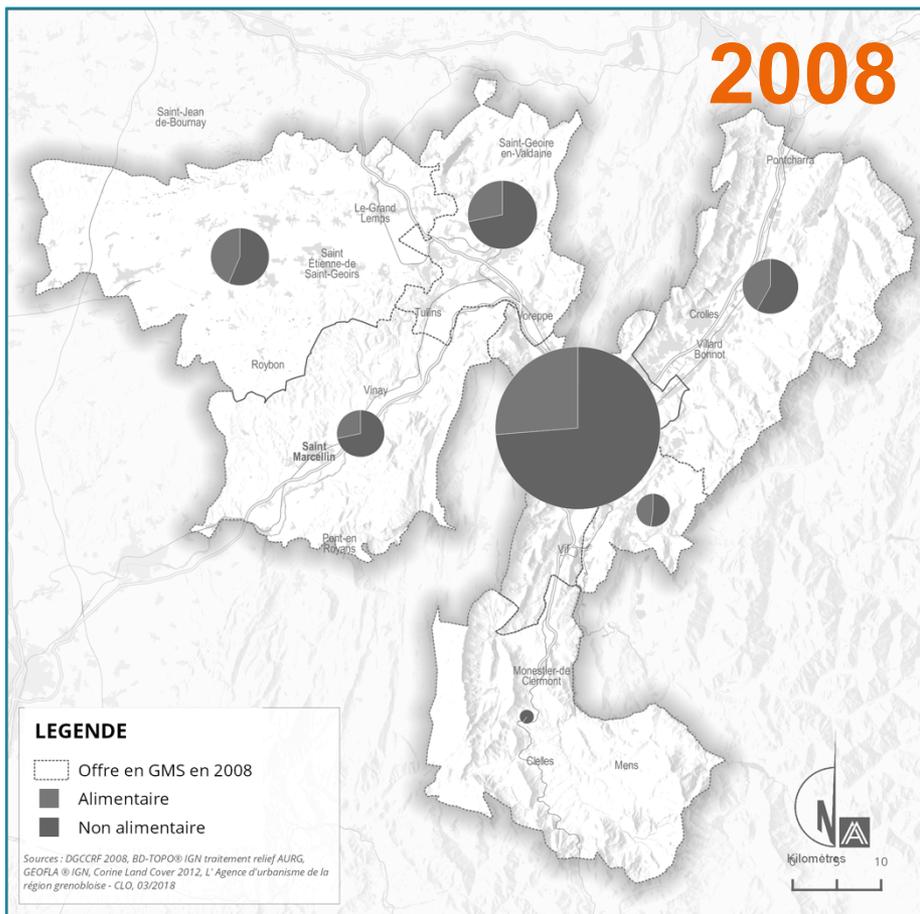
- Un découplage entre croissance démographique et évolution des GMS qui reste maîtrisé par rapport aux SCoT voisins



2.3| CONTEXTE : + 126 000 M² DE GMS EN 10 ANS

SCOT 2030

Equipement commercial en GMS en 2008 et 2018 par secteurs SCoT





2.3| OBSERVE-T-ON UN RÉÉQUILIBRAGE DE L'OFFRE COMMERCIALE ? (1/3)

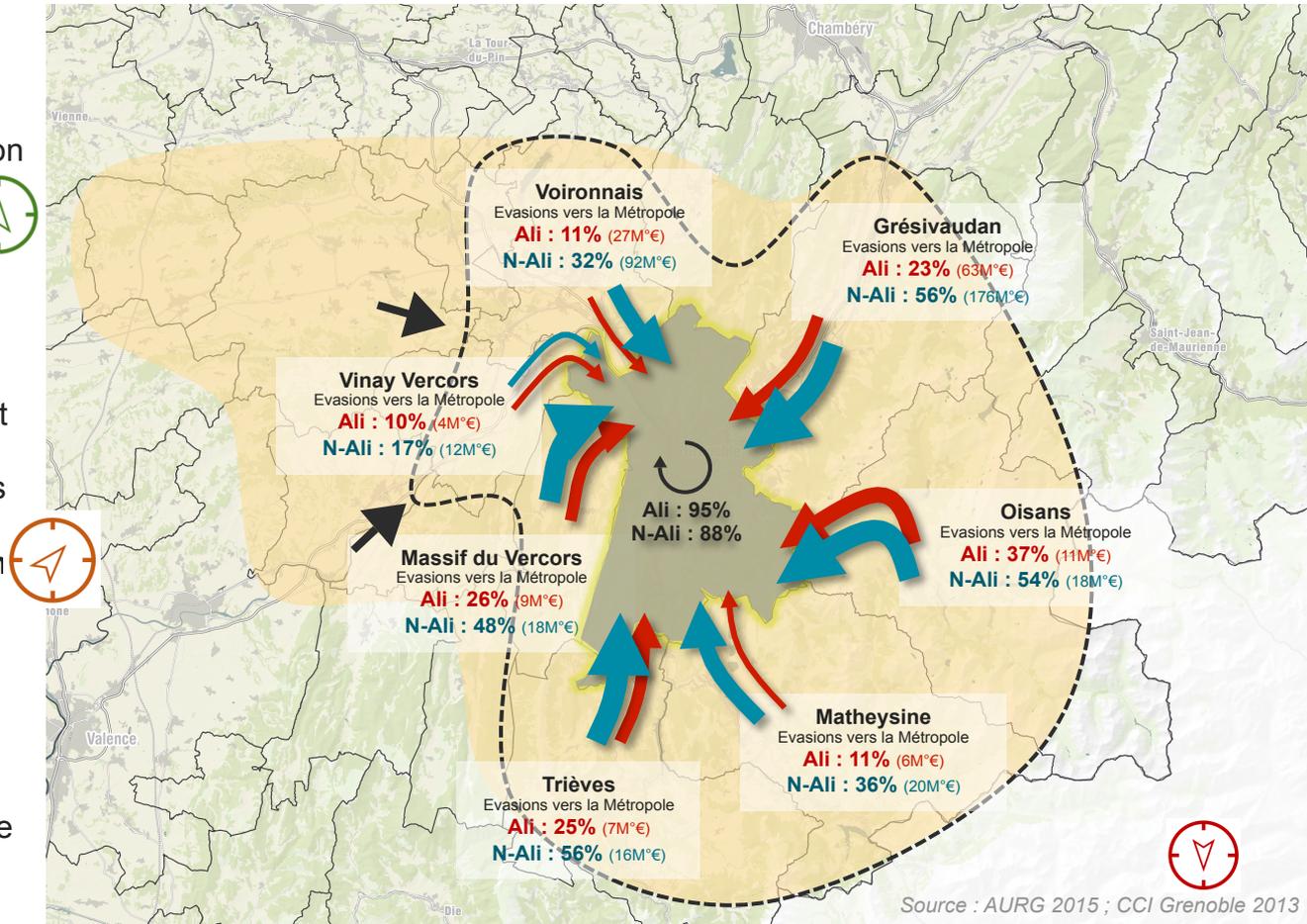
SCoT 2030

Évolution de l'influence de la Métropole sur les autres territoires de la GREG entre 2008 et 2018

Une zone d'attractivité commerciale de la Métropole qui s'est géographiquement réduite ces 10 dernières années, en raison d'un phénomène de **rattrapag commercial/ amélioration de l'autonomisation** de certains secteurs (Bièvre-Valloire, Sud-Grésivaudan).

Malgré la stabilité de l'équipement commercial de la Métropole (peu de projets de développement), les territoires limitrophes **restent captifs, en particulier sur le non alimentaire** (Grésivaudan, Trièves...).

Une **dépendance commerciale générale** (alimentaire et non-alimentaire) de certains territoire hors GREG qui reste conséquente (Vercors, Oisans...)



Zone de chalandise de la Métropole
Identifiée dans le RP du SCoT (2008)

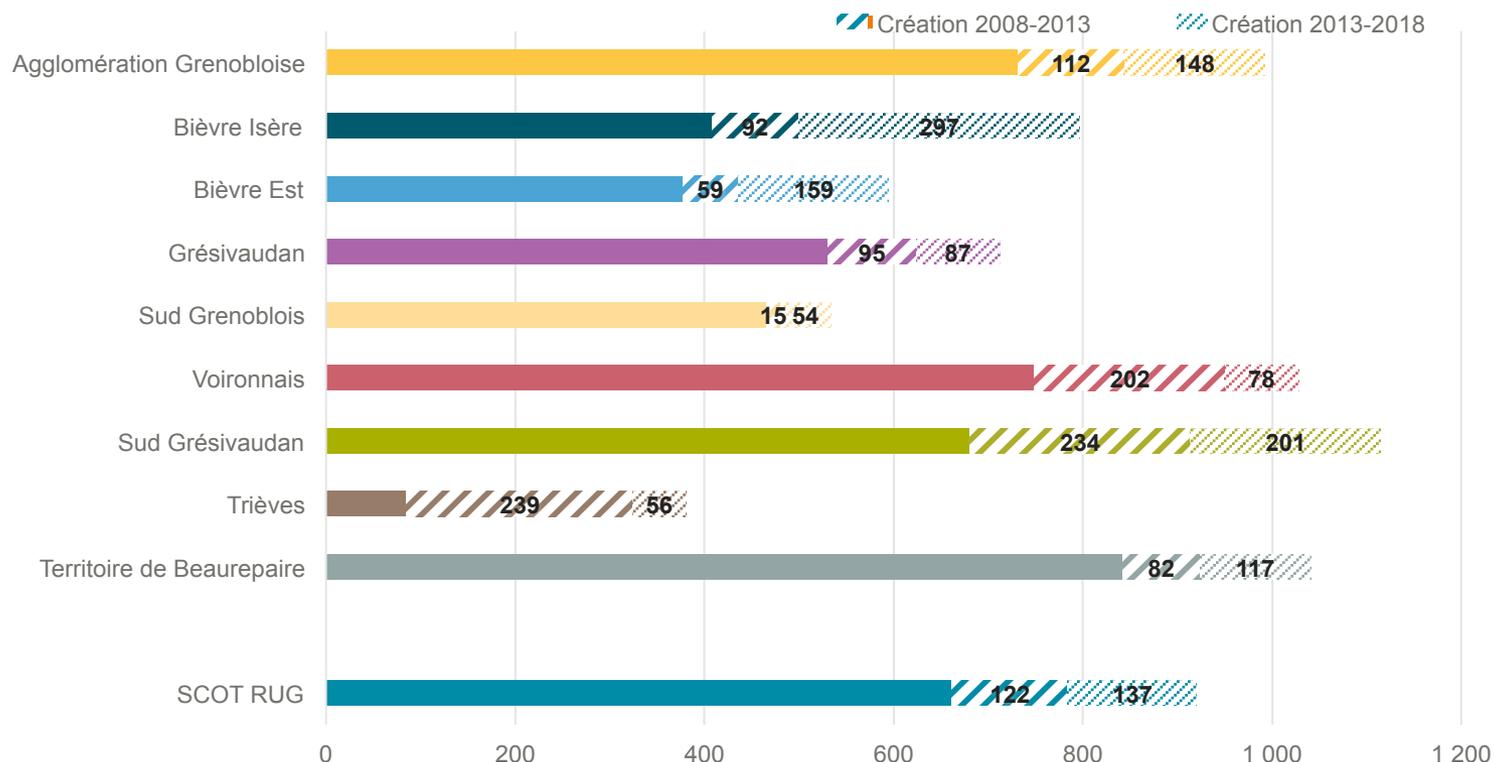
Zone d'attraction principale de la
Métropole (2018)

97% du chiffre d'affaires
(alimentaire / non alimentaire)

2.3 | OBSERVE-T-ON UN RÉÉQUILIBRAGE DE L'OFFRE COMMERCIALE ? (2/3)

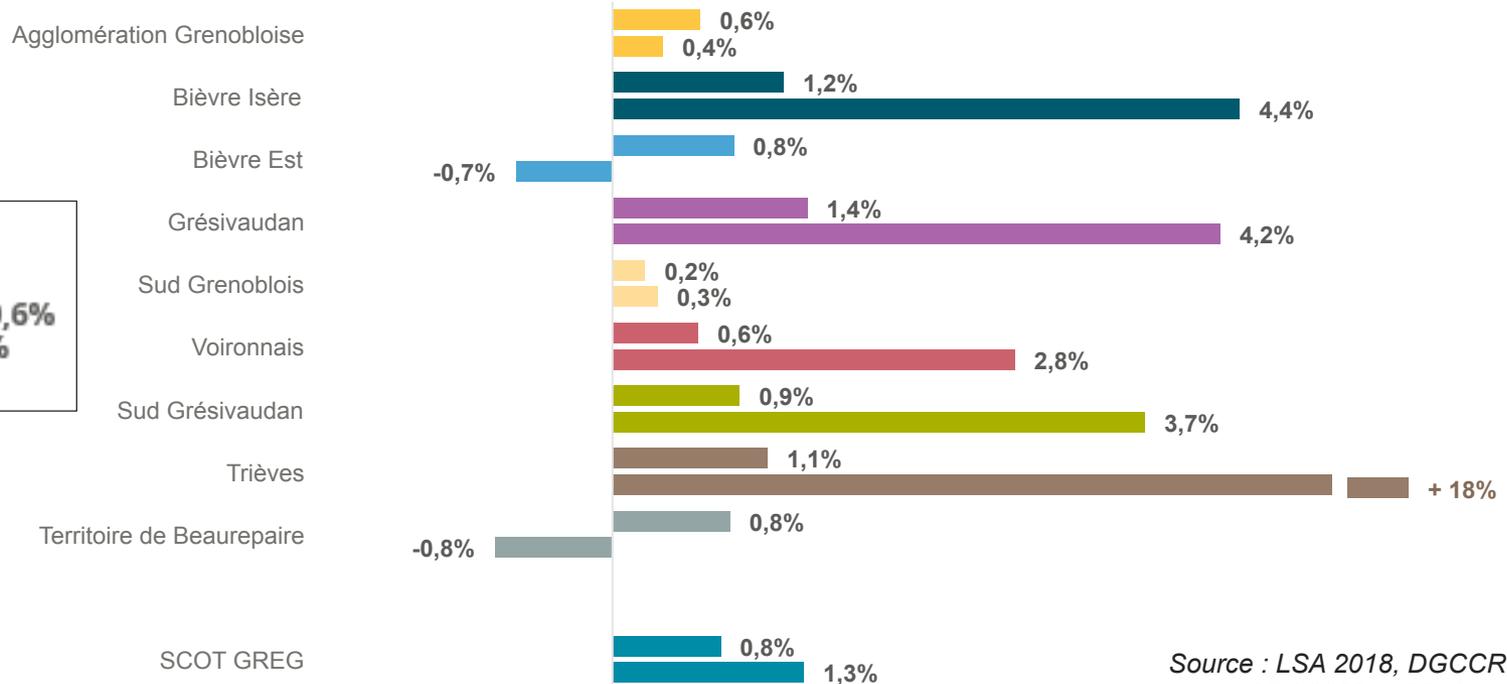
SCoT 2030

Offre commerciale en GMS en 2018, dont offre créée depuis 2008 et 2013
(création et extension, en m² SV / 1 000 habitants)



- > **Le déficit d'équipement commercial entre les secteurs et l'agglomération se réduit**
- > A l'échelle du SCoT, une progression de 154 m² SV / 1 000 habitants entre 2012 et 2018 (sans compter les fermetures de commerces), soit +17%.
- > Depuis 2012, une progression des surfaces de vente marquée dans 2 secteurs : Sud Grésivaudan et Bièvre Isère. 2 secteurs restent sous-équipés en offre commerciale GMS : Sud Grenoblois et Trièves.

Taux de croissance annuel moyen des habitants (2009-2014)
et de l'offre commerciale en GMS (2008-2018)



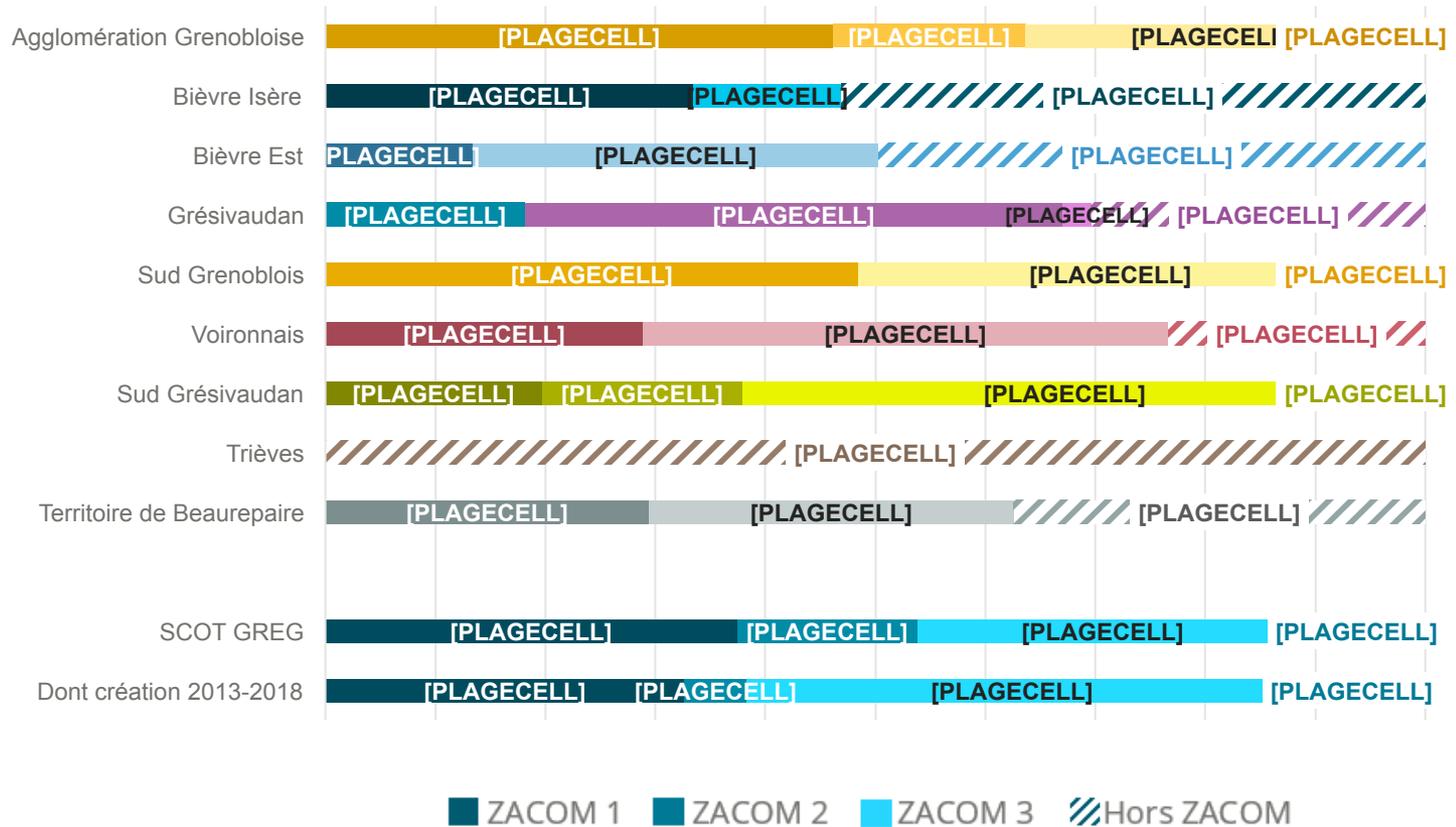
Source : LSA 2018, DGCCRF 2008, Insee RGP 2009 et 2014

- > A l'échelle du SCoT, le rythme de progression des surfaces commerciales demeure plus important que celui de la croissance démographique, mais s'est réduit de moitié par rapport à la période 1999-2008 (de x3 à x1,5).
- > Des dynamiques très différentes d'un secteur à l'autre : un fort développement de l'offre en GMS dans le Trièves, et une moindre mesure Bièvre Isère, le Grésivaudan et le Sud Grésivaudan.
- > Un développement moindre que le nombre d'habitants dans l'agglomération.

EST-CE QUE LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL S'EST PRÉFÉRENTIELLEMENT DÉVELOPPÉ DANS LES TISSUS URBAINS MIXTES ?

SCOT 2030

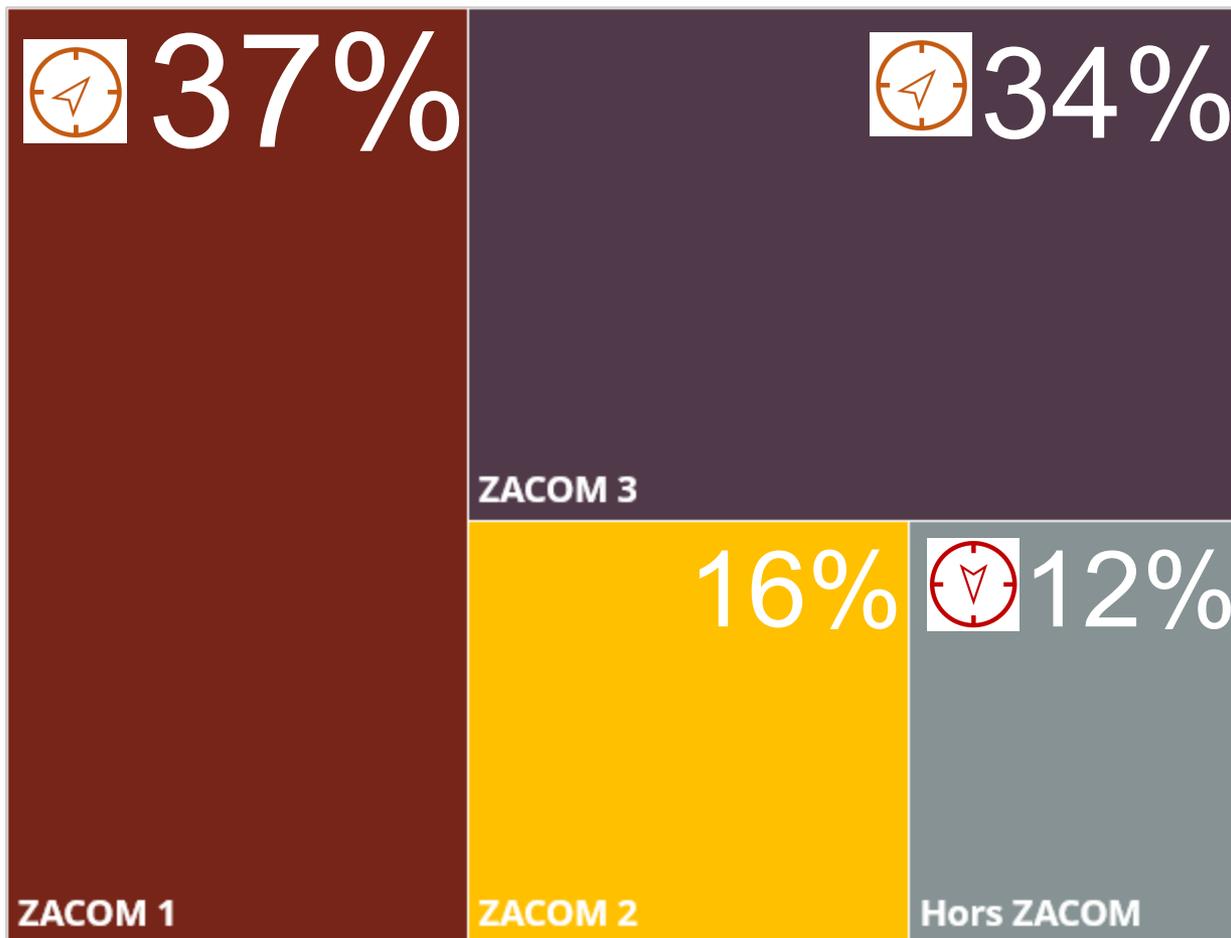
Localisation de l'offre en GMS en 2018 (en m² SV)



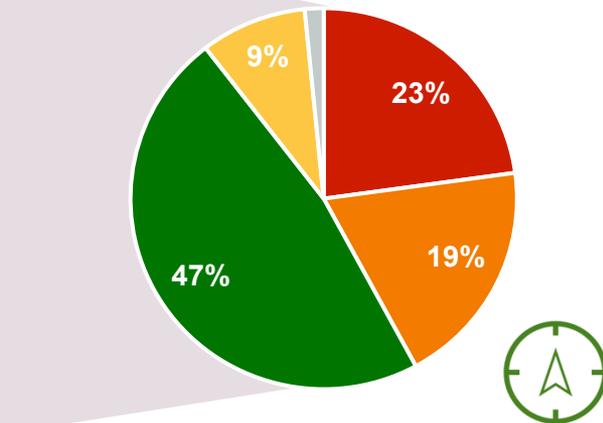


2.3 | QUELLE EST LA LOCALISATION DES GMS SELON LES TYPES DE ZACOM ? SCOT 2030

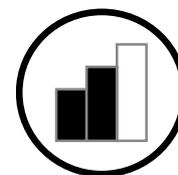
Localisation des Grandes et Moyennes Surfaces (>300m²) en 2018



Répartition des GMS par typologie en ZACOM 3 en 2018 (en m² SV)



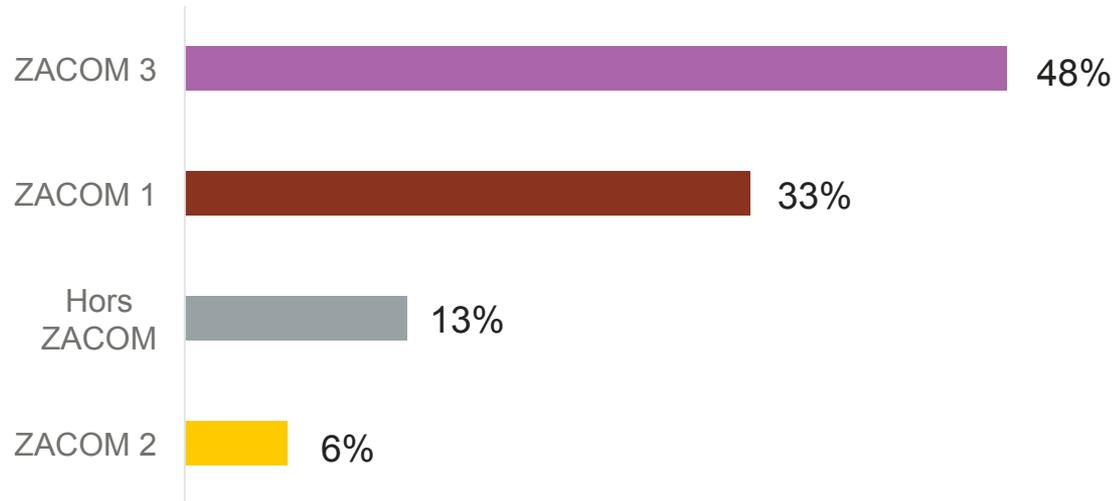
- Alimentaire
- Equipement de la personne
- Culture Loisirs
- Autres
- Equipement de la maison





2.3 | EST-CE QUE LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL S'EST PRÉFÉRENTIELLEMENT DÉVELOPPÉ DANS LES TISSUS URBAINS MIXTES ? SCoT 2030

Localisation des nouvelles GMS (>300m²) implantées sur la GREG entre 2013 et 2018



- Une équipement commercial en GMS réparti de manière équilibrée entre espace urbains mixtes (ZACOM 1 et 2) et zones périphériques (ZACOM 3) 
- En ZACOM 3, la typologie commerciale va dans le sens des objectifs du SCoT (majorité de équipement de la maison) 
- Malgré l'aspect prescriptif de l'outil ZACOM, la localisation en périphérie intéresse toujours autant les porteurs de projets de GMS (1/2 des nouvelles GMS s'est implantée en ZACOM 3) 

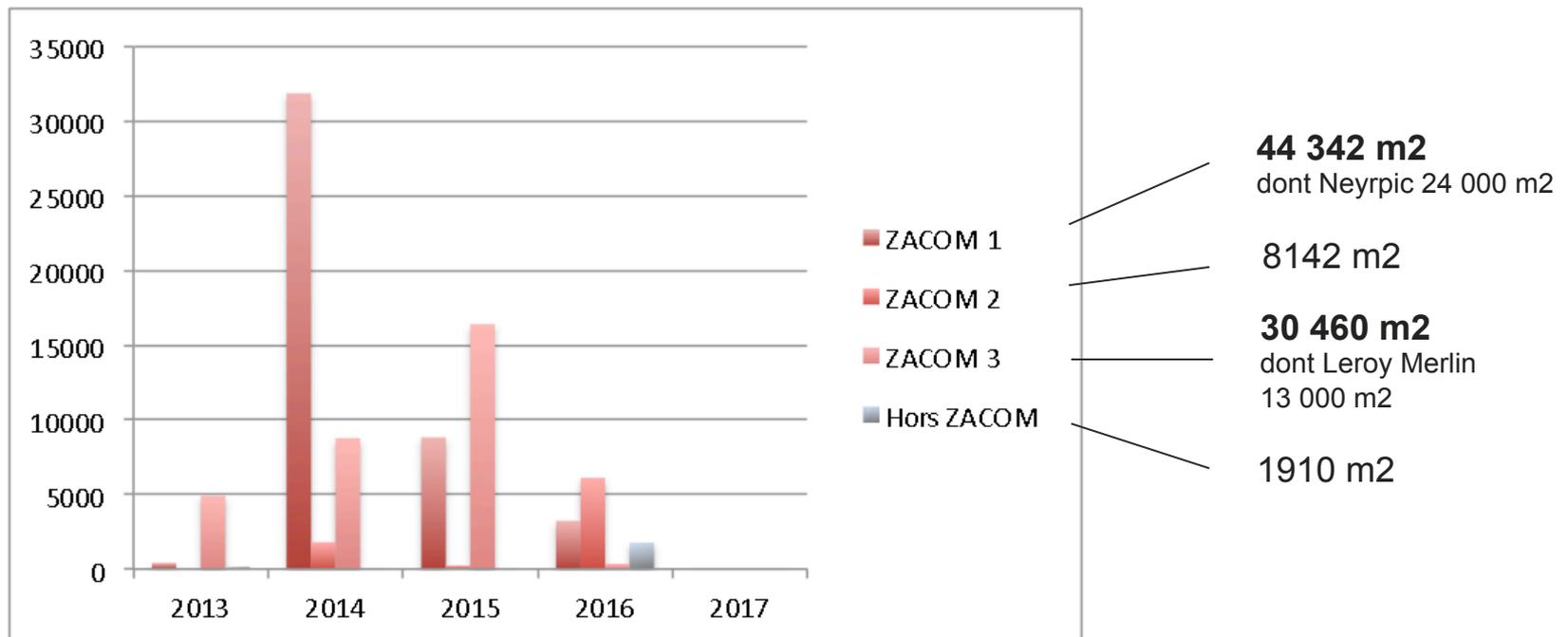


BILAN DES CRÉATIONS DE GRANDES SURFACES - CDAC (> 1000 M2)

SCOT 2030

- Depuis 2013, **47 projets autorisés** (CDAC, CNAC, Conseil d'Etat) ont permis la **création de 91 000 m2 de nouvelles surfaces de vente**
- **Portée à 60% par la Métropole** (CAPV 18.5%, Bièvre 10%, Grésivaudan 8%, Sud Grésivaudan 3.5%)
- Répartition **équilibrée entre zones spécialisées et zones urbaines**
- **Dynamique de création en baisse** (0 projet en 2017) : réduction des surfaces projetées

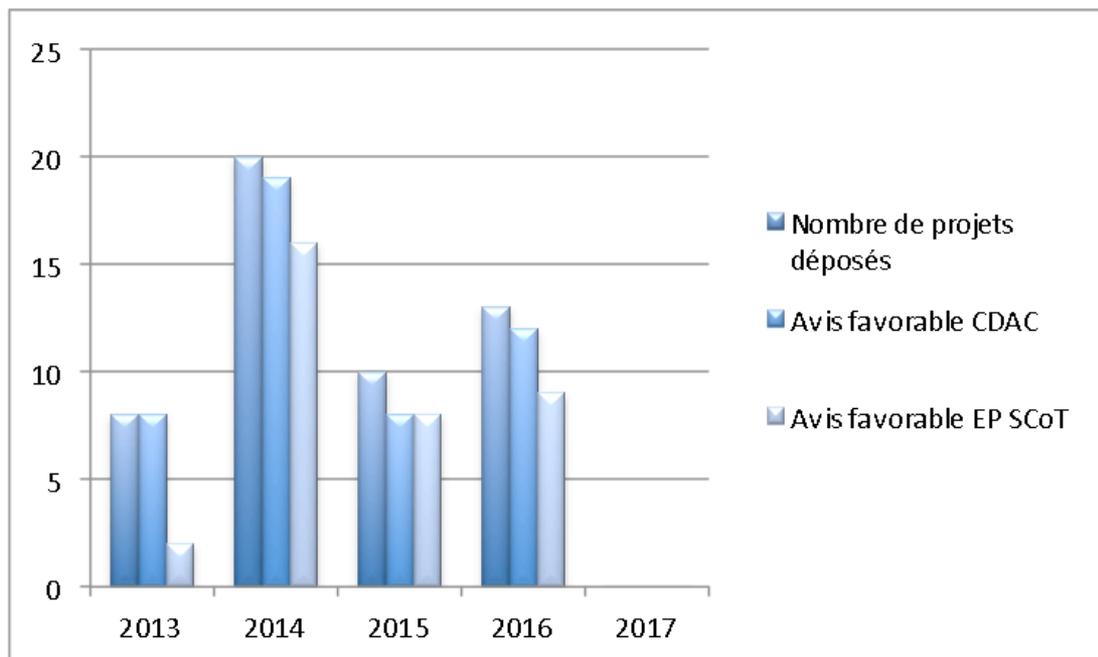
Surfaces commerciales créées par type de ZACOM





- 56 projets déposés : **84% autorisés** (CDAC, CNAC, Conseil d'Etat) mais seulement **67,4% des surfaces demandées sont autorisées**
- **25% de projets sont acceptés en dépit de l'avis défavorable du SCoT** : le plus souvent, les **PLU des communes d'accueil permettent l'implantation des projets** (bien que la conformité au PLU ne soit pas un critère d'analyse en CDAC, contrairement au SCoT).
- **Dynamique de création en baisse** (0 projet en 2017) : réduction du nombre d'établissement par projet

Proportion des avis favorables en CDAC



Les avis **défavorables** du SCoT portent sur :

1/ la création de grands **commerces de proximité en zone d'activité (ZACOM 3)**

2/ la **localisation en dehors des centralités commerciales** : infra ZACOM 1, hors ZACOM



2.2| L'ANALYSE EN BREF – COMMERCE

SCoT 2030

L'analyse en bref

- > Un net ralentissement du découplage entre la croissance démographique et l'évolution des surfaces commerciales dans la GREG, **mais des surfaces importantes à venir sur la métropole** (Neyrpic, Grand'Place, ...)
- > Un rééquilibrage en faveur des secteurs extérieurs, et une influence commerciale réduite de la métropole. Une dynamique qui **pourrait être bousculée** par l'arrivée des deux projets métropolitains
- > La réduction du nombre de projets «hors cadre» proposés en CDAC
- > Le développement de projets en ZACOM 1, mais qui peinent à se situer dans les centralités urbaines (localisation et formes urbaines)



L'aurait-on fait sans le SCoT ?

Le Schéma Directeur et le SCoT ont construit une vision de l'aménagement et l'urbanisme commercial à l'échelle de la GREG.

La mise en comptabilité des DUL, encore partielle sur la GREG, a eu un impact faible sur l'encadrement des surfaces de GMS >> Le SCoT n'est pas en mesure d'encadrer le commerce tout seul.

Un effet mesuré de la prise en compte des avis SCoT en CDAC sur la localisation et sur la taille des nouveaux établissements commerciaux.



Doit-on continuer dans la même direction ? Comment anticiper les questions à venir dans le SCoT ?

Comment rendre le SCoT plus agile pour faciliter les opportunités de développement commercial et, a contrario, pour remettre en cause des projets dont l'opportunité est devenue discutable ?

Comment faire évoluer les ZA qui accueillent du commerce aujourd'hui :

- Hors ZACOM (ou en ZACOM 3) : « pourrissement » ou mutation ?
- En ZACOM 2 : comment créer de nouvelles centralités urbaines ? Spontanées ou bénéficiant d'investissements publics ?

Quelles prescriptions pour une meilleure insertion urbaine des projets? Quelle ingénierie d'accompagnement de ces projets commerciaux en centralité urbaine, au-delà de la qualité architecturale ?

Sujets non couverts par le SCoT actuel : internet, drives, derniers kilomètre, vacance commerciale et centres-bourgs, quelle évolution des catégories « proximité et non-proximité » ?



2-4

DÉPLACEMENTS ET COHÉRENCE URBANISME-TRANSPORTS

- 1. QUELLES ÉVOLUTIONS DES FLUX ET PRATIQUES DE DÉPLACEMENT ?**
 - ✓ navettes domicile-travail
 - ✓ motorisation et de l'usage de la voiture
 - ✓ évolution du trafic routier aux entrées du cœur d'agglomération
- 2. QUELLE TRADUCTION DES OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DU SCOT DANS LES POLITIQUES ET DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PLANIFICATION LOCAUX**
- 3. LE SCOT EST-IL EN PHASE AVEC LES ÉVOLUTIONS DE CONTEXTE ?**
- 4. ANNEXE : FOCUS SUR L'ÉVOLUTIONS DES POLITIQUES DE DÉPLACEMENT**



Des questions fil rouge pour le débat final

- **Quelle pertinence des orientations du SCoT en matière de mobilité accompagnant un développement équilibré des territoires sur :**
 - ✓ Développement des alternatives à l'usage individuel de la voiture ?
 - ✓ Maîtrise du développement de l'offre routière ?
 - ✓ Régulation de l'évolution des distances-temps entre territoires et grands pôles : « ni trop loin, ni trop près » ?
 - ✓ Cohérence urbanisme-déplacement (densités mini) ?

- **Quelle gouvernance des déplacements à l'échelle de la GREG , à d'autres échelles ? Quels besoins de coopération pour mieux coordonner les offres, faire avancer les grands projets, associer les AOM-AOT-maîtres d'ouvrages. A travers quelles instances, quels outils juridiques ?**

La commission déplacements se positionne en complémentarité des AOM et AOT dans le travail de coopération sur le sujet du covoiturage et des parcs relais à l'échelle du Sud-Isère.

Les politiques des collectivités viseront à créer les conditions favorables à :

- **La réduction du trafic automobile**, en particulier pour les déplacements liés au cœur de l'agglomération grenobloise, à Voiron et la centralité voironnaise, à Saint-Marcellin, aux grands pôles d'activité
- **Le renforcement des dessertes en transports collectifs**, pour assurer les liaisons entre et vers les principaux pôles de la région grenobloise
- **L'amélioration des conditions de déplacement et la fiabilisation des temps de parcours** en voiture et en transports collectifs **tout en s'inscrivant dans l'objectif d'une maîtrise des distances-temps** afin que les territoires et les pôles soient « ni trop près, ni trop loin » de leurs voisins.

Ces orientations se déclinent plus finement notamment

- *sur l'amélioration de la desserte TC entre les secteurs et grands pôles de la GREG, avec des orientations en termes de niveau de desserte souhaitables sur certains axes et l'identification des projets concernant l'infrastructure ferroviaire, les cars express (VSP) et les principaux sites propres urbains.*
- *Sur les projets routiers « programmés ou envisagés à l'horizon 2030 », avec des principes de localisation et de maîtrise d'ouvrage ainsi que des orientations ou recommandations sur leur conception technique (vitesses de références).*

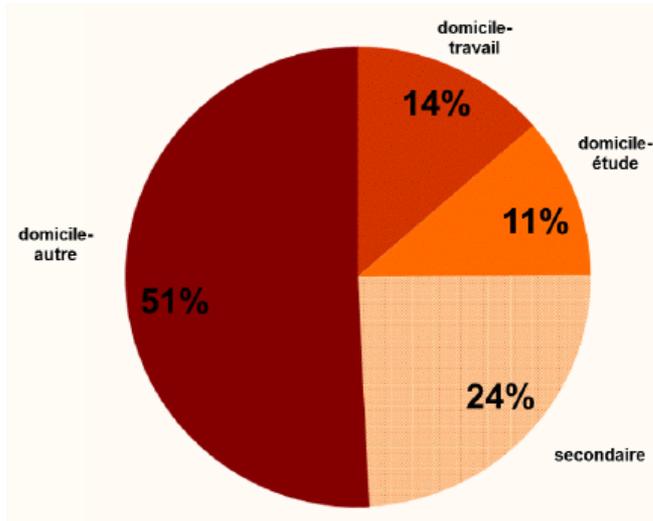
Des objectifs de densité minimale autour des gares et arrêts TC les mieux desservis sont également définis



ETAT DES LIEUX > LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT DES HABITANTS DU SUD ISÈRE EN SEMAINE (SOURCE : EMD 2010)

SCOT 2030

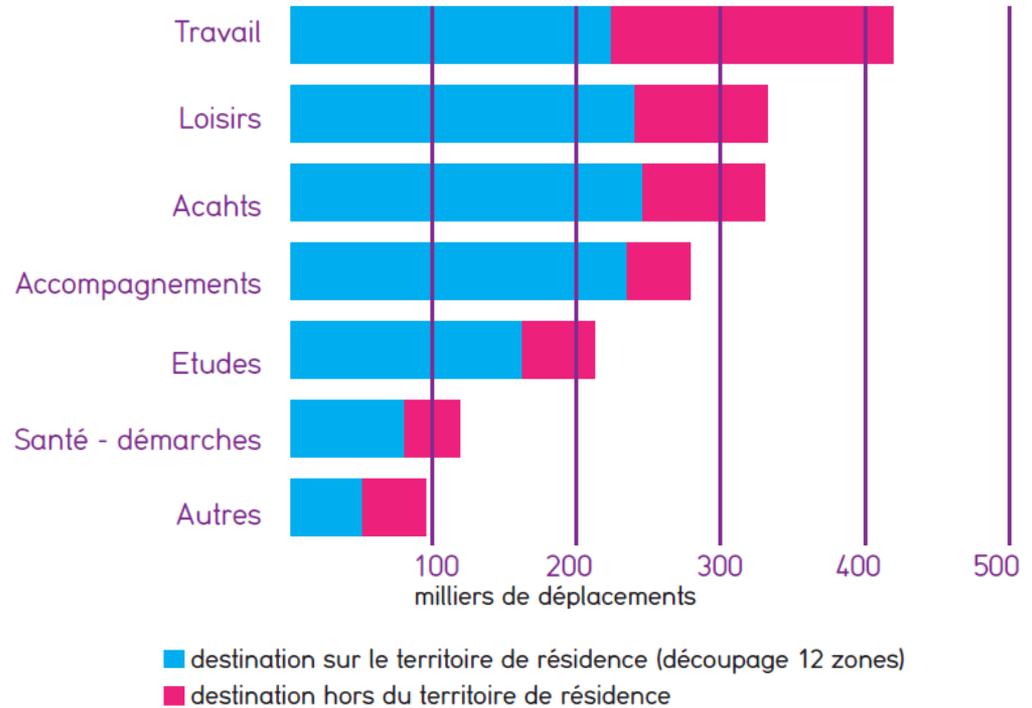
Pourquoi se déplace-t-on en 2010 ?



Parmi les déplacements,

- > 76% ont comme origine ou destination le domicile
- > 27% le travail
- > 26% les achats (y compris restauration)
- > 22% les loisirs et visites

Pour quel motif de déplacement sort-on le plus de son territoire de résidence ?



Dans près de la moitié des cas, on quitte son secteur de résidence lorsqu'on va travailler.

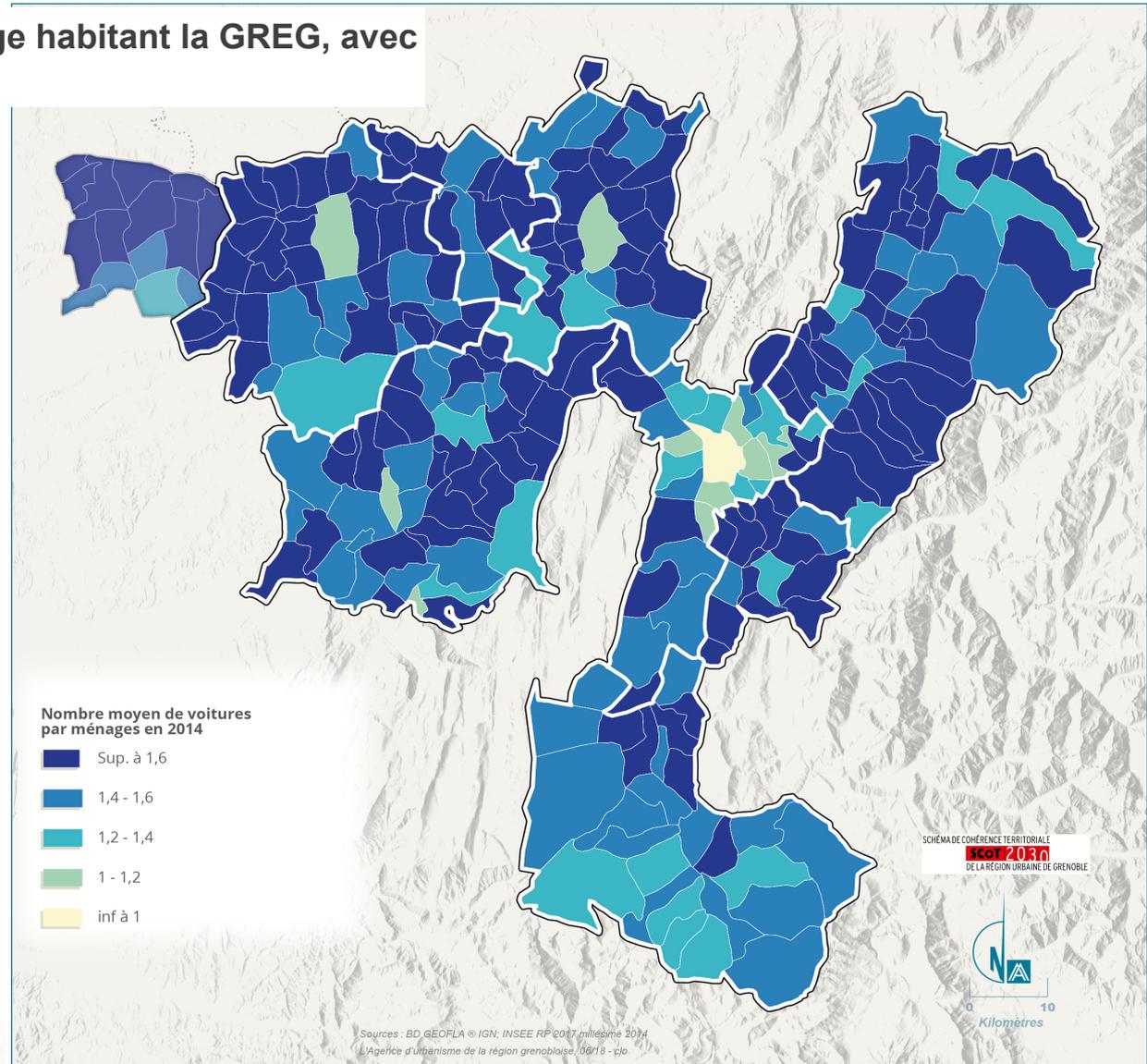
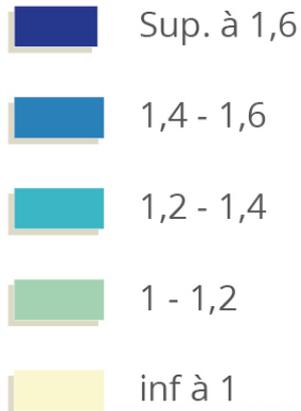
Les autres motifs de déplacement se font très majoritairement sur son territoire de résidence bien que les achats et les loisirs se sont pour environ 30% en dehors.

2.4 | EVOLUTION DES PRATIQUES > UNE LÉGÈRE BAISSÉ DE LA MOTORISATION DES MÉNAGES

scot 2030

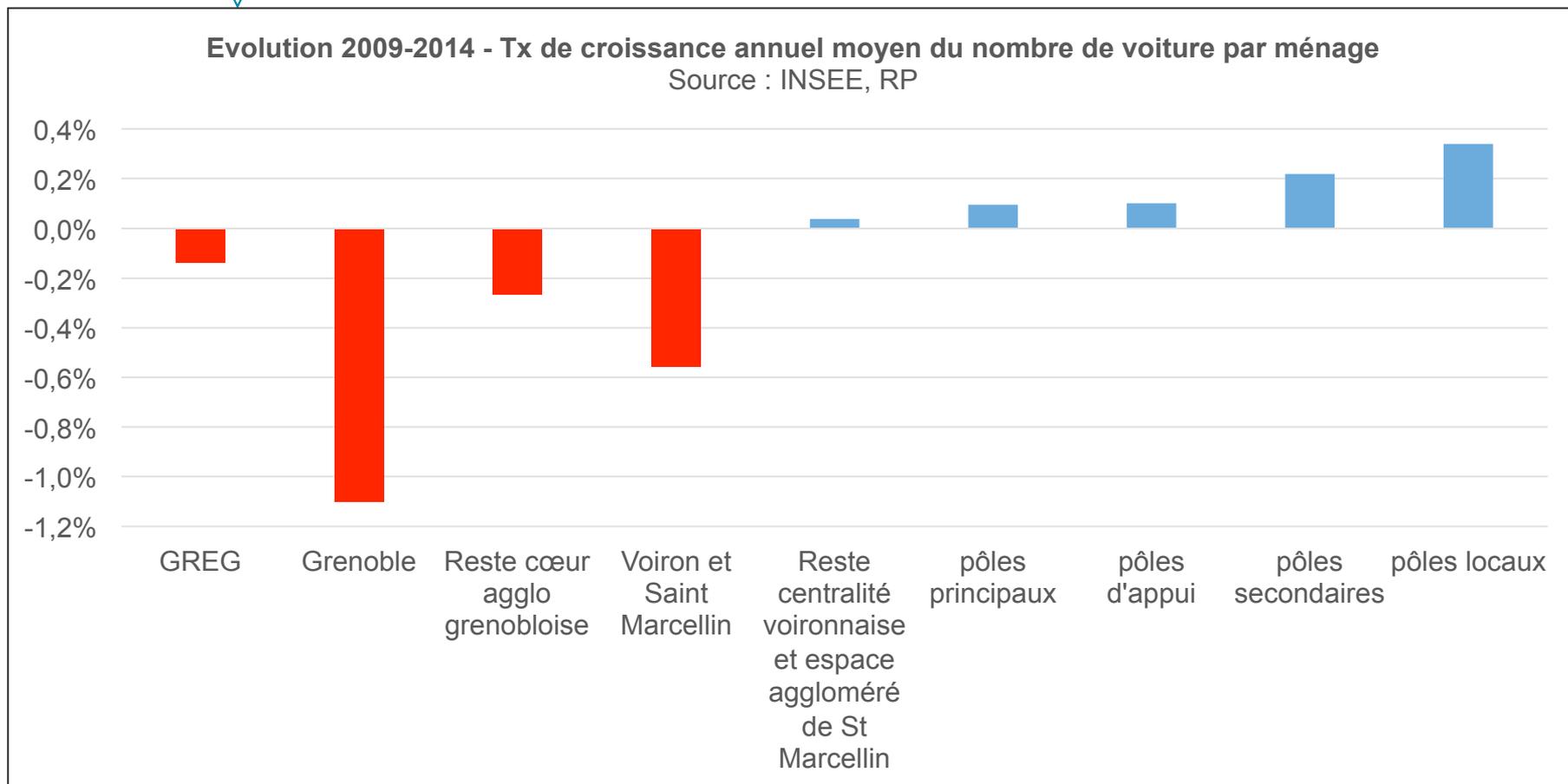
En 2014 : 1,24 voitures par ménage habitant la GREG, avec de fortes disparités territoriales.

Nombre moyen de voitures par ménages en 2014



2.4| EVOLUTION DES PRATIQUES > UNE LÉGÈRE BAISSÉ DE LA MOTORISATION DES MÉNAGES

SCOT 2030



La motorisation baisse sensiblement dans les villes-centres et le reste du cœur de l'agglomération grenobloise

Inversement, dans les autres pôles, la motorisation des ménages continue d'augmenter, avec une croissance plus élevée pour les pôles locaux et secondaires.



EVOLUTION DES PRATIQUES > UNE DÉCONNEXION CROISSANTE ENTRE LIEU DE DOMICILE ET LIEU DE TRAVAIL

SCOT 2030

2.4 |

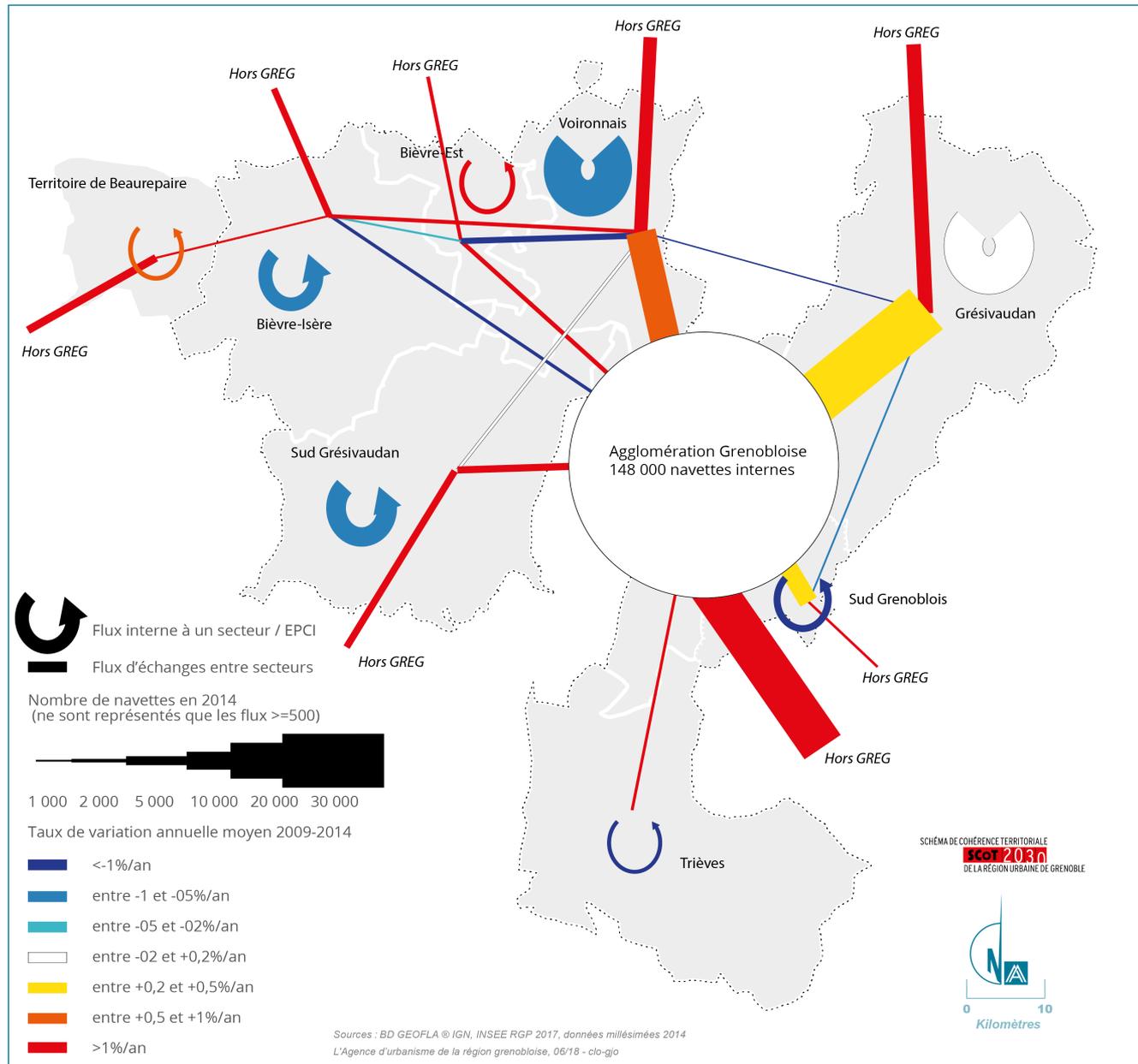
Navettes domicile-travail : volume 2014 et évolution 2009-2014 (source : INSEE, RP)

Une érosion sensible des navettes domicile-travail internes aux secteurs hors agglomération, Grésivaudan et Beaurepaire.

Des navettes en échange avec l'extérieur de la GREG en forte progression

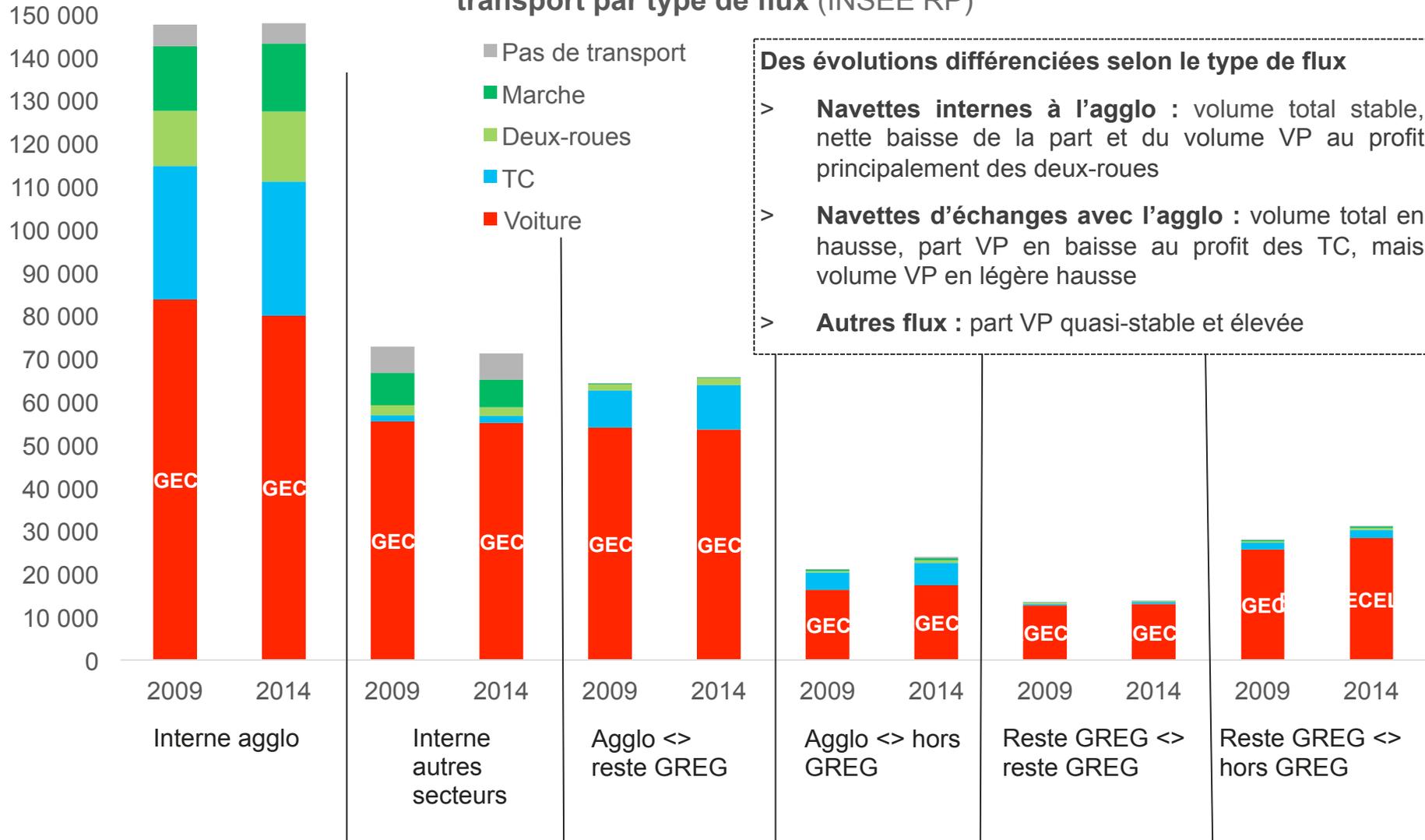
Une évolution des échanges Agglo <> reste GREG contrastée selon les secteurs.

Des évolutions à mettre en relation avec les évolutions de l'emploi (crise économique) et la poursuite de la périurbanisation





Evolution 2009-2014 du nombre de navettes et de l'usage des modes de transport par type de flux (INSEE RP)



EVOLUTION DES PRATIQUES > UNE RÉDUCTION DE L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

2.4|

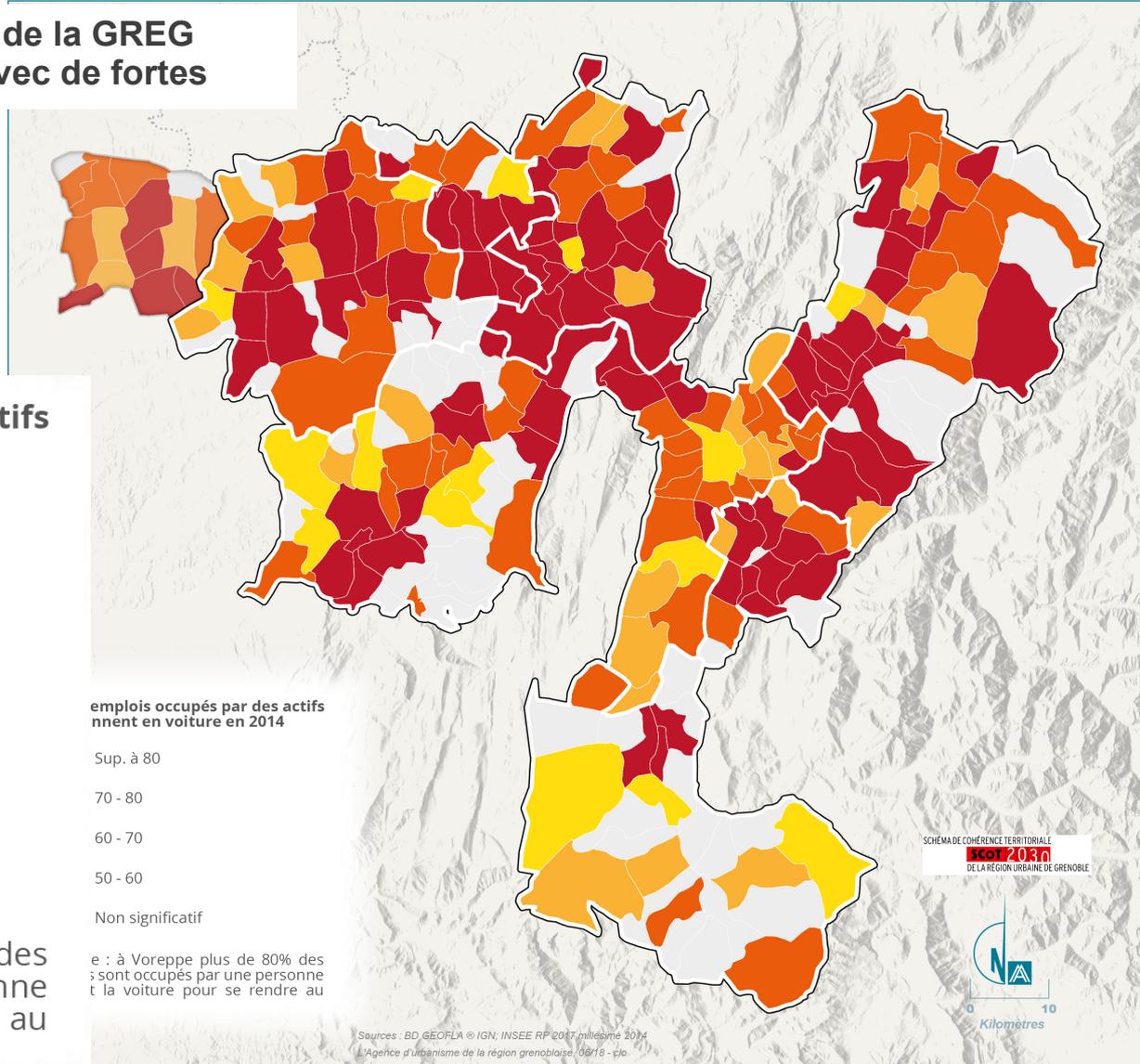
SCOT 2030

En 2014, près de 69% des emplois de la GREG génèrent une navette en voiture, avec de fortes disparités territoriales

Part d'emplois occupés par des actifs qui viennent en voiture en 2014



Exemple : à Voreppe plus de 80% des emplois sont occupés par une personne utilisant la voiture pour se rendre au travail

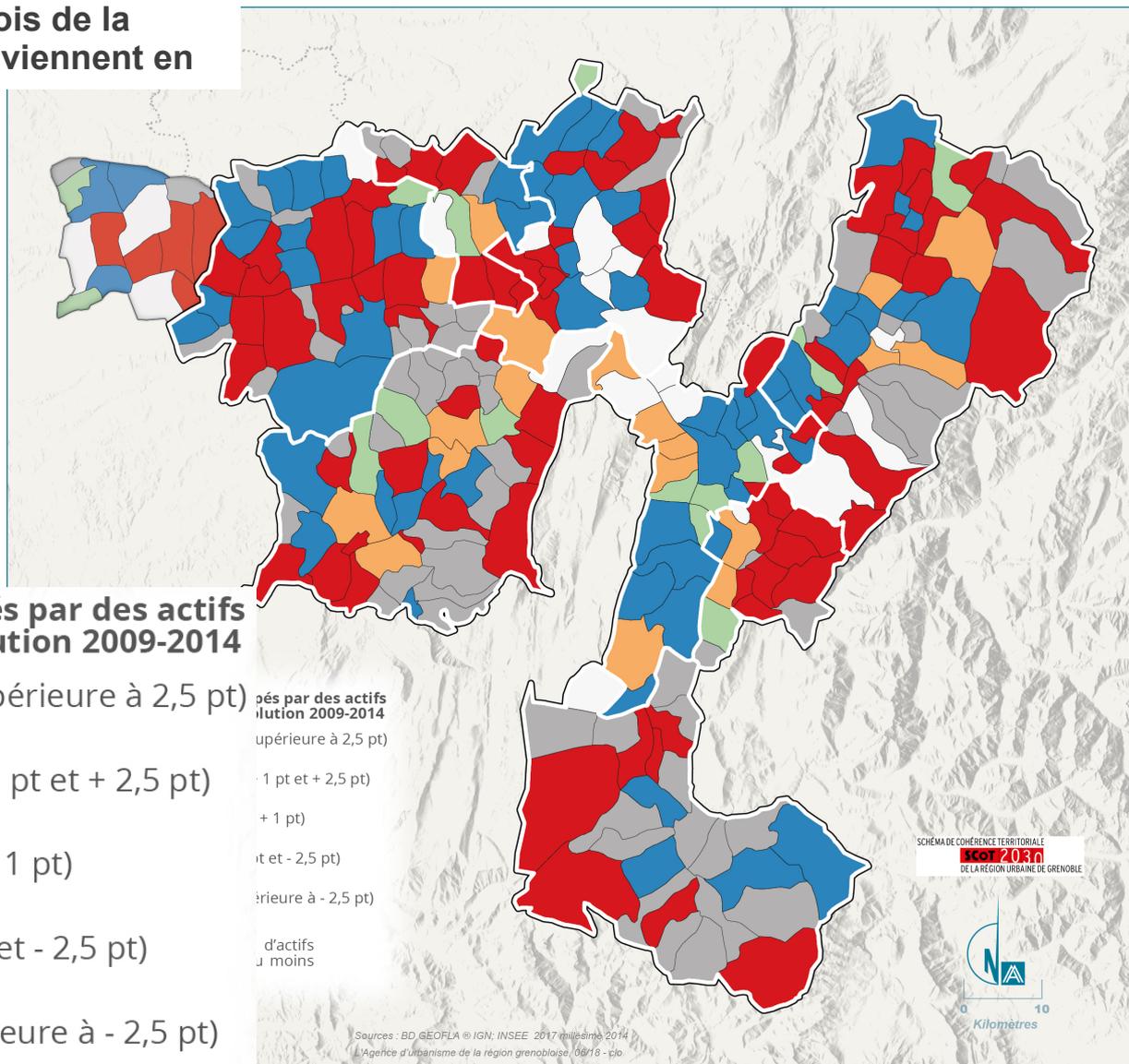


EVOLUTION DES PRATIQUES > UNE RÉDUCTION DE L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

2.4|

Entre 2009 et 2014, part des emplois de la GREG occupés par des actifs qui viennent en voiture baisse de 1,5 points.

Toutefois, la part d'emploi occupés par des actifs qui viennent au travail en voiture augmente dans les petites communes, mais aussi pour certains pôles plus importants où l'emploi se situe à l'écart des axes TC structurants.



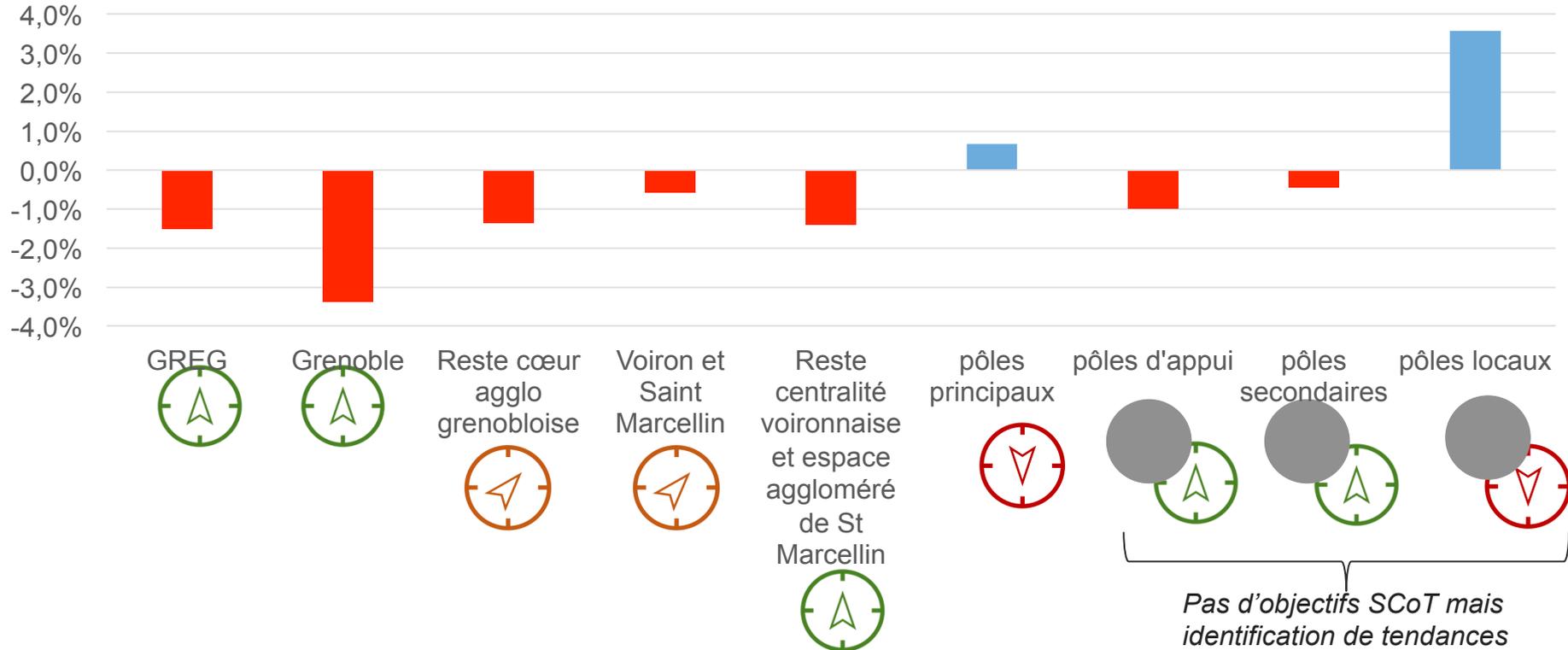


EVOLUTION DES PRATIQUES > UNE RÉDUCTION DE L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL

2.4|

SCoT 2030

Evolution de la part d'emplois occupés par des actifs qui viennent au travail en voiture (en points de %)



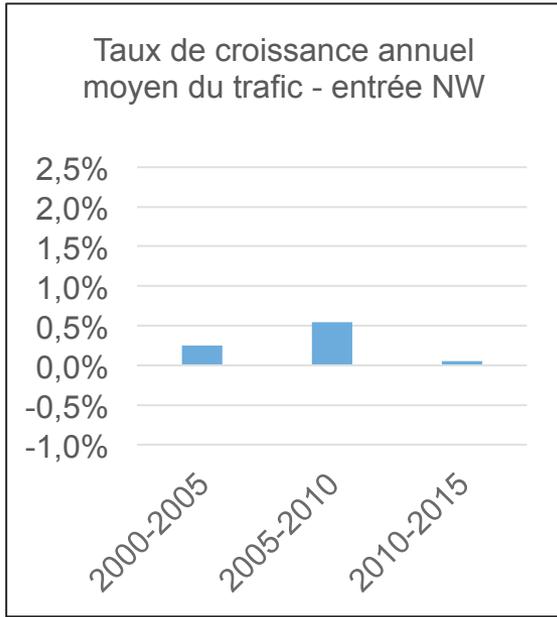
Entre 2009 et 2014, la part des emplois de la GREG occupés par un actif qui vient en voiture baisse de 1,5 points (de 70,4% à 68,9%).

Cette baisse est notamment alimentée par Grenoble et, dans une moindre mesure, par le cœur d'agglomération, la centralité voironnaise et Saint-Marcellin.

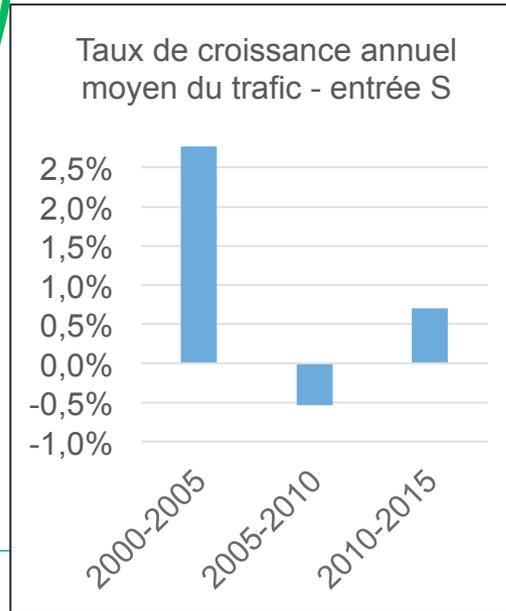
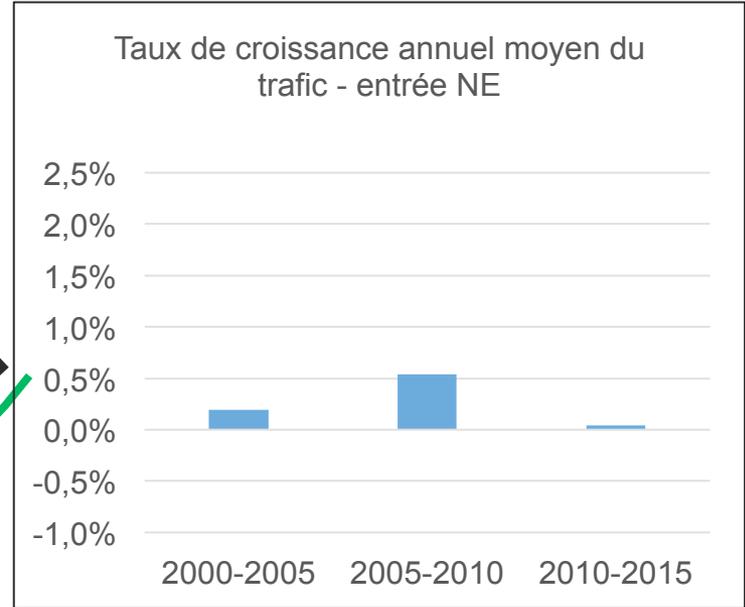
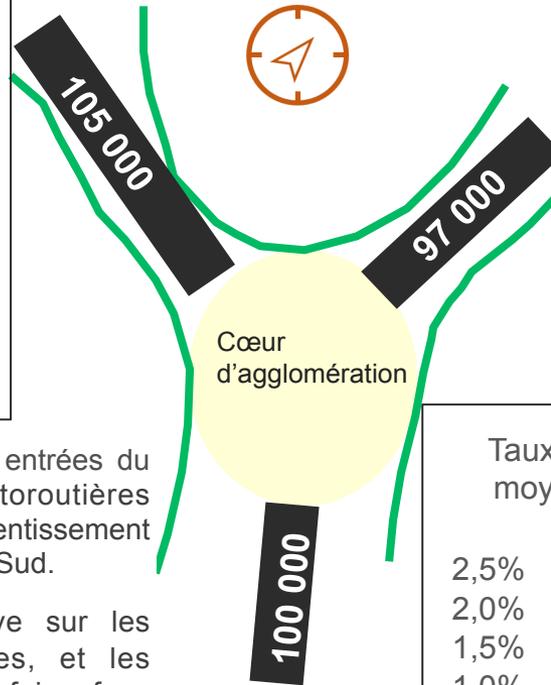


EVOLUTION DES PRATIQUES > VERS UNE ATTÉNUATION DE LA CROISSANCE DES TRAFICS ROUTIERS AUX ENTRÉES DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION

2.4|



Trafic 2015 aux trois entrées du cœur d'agglomération et évolution depuis 2000



Volume de trafic moyen journalier annuel, tous axes confondus. Source : comptages DIR, Département, AREA. Points de comptage retenus :

- NW : A48 entre Voreppe et St Egrève, RD 1532 entre Veurey et Noyarey / Pont Barrage, RD1075 Voreppe.
- NE : A41 entre Montbonnot pré-de-l'Eau et Meylan ZIRST, RD523 Murianette, RD1090 Biviers
- S : A480 au niveau du franchissement du Drac, RN85 Champagnier (en amont du rond-point), RD5 Combe d'Eybens, RD524 Combe de Gières.

- > La croissance du trafic ralentit aux entrées du cœur métropolitain (portions autoroutières gratuites et RD parallèles). Ce ralentissement est plus marqué au NW et NE qu'au Sud.
- > Toutefois, la congestion s'aggrave sur les portions gratuites des autoroutes, et les comportements évoluent pour y faire face (étalement des heures de pointe)
- > Par ailleurs, plus en amont, le trafic augmente fortement sur les sections autoroutières payantes. Toutefois, le trafic baisse sur certaines RD parallèles.



2.4| L'ANALYSE EN BREF > EVOLUTION DES PRATIQUES

SCOT 2030

La poursuite d'une course en avant entre l'allongement des déplacements et le développement des alternatives à la voiture ?

> La déconnexion entre lieu d'habitat et lieu de travail continue d'augmenter :

- Baisse du nombre de navettes domicile-travail internes à chaque secteur / EPCI.
- Hausse du nombre de navettes entre les secteurs / EPCI ou en lien avec les territoires extérieurs à la GREG.
- Hausse significative (presque 1%/an) des navettes en échange avec le cœur d'agglomération.



> Les évolutions de l'usage de la voiture pour les navettes domicile-travail soulignent que :

- **L'usage de la voiture baisse pour les flux générés par les emplois situés dans les territoires les plus urbains** (à commencer par Grenoble et le reste du cœur métropolitain) ;
- **L'usage de la voiture augmente pour les flux générés par les emplois situés dans les territoires périurbains, ruraux ou de montagne.**



> En conséquence, **plus de personnes viennent travailler dans l'agglomération, mais moins en automobile.** Toutefois, **la baisse de l'usage de la voiture ne compense pas complètement la hausse des flux** : on observe donc une légère hausse du nombre de navettes domicile-travail en voiture en échange avec l'agglomération.



1>Les démarches de planification des déplacements lancées par les trois AOM ont permis de décliner localement et d’approfondir les orientations du SCoT.

- Le Pays Voironnais a approuvé son schéma de secteur révisé en novembre 2015.
- Le SMTC a arrêté son PDU en avril 2018 (révision lancée une première fois en 2010 et reprise en fin 2016).
- Le Grésivaudan devrait arrêter prochainement son PDU (élaboration lancée en novembre 2011).

2>Toutefois, les démarches de coordination inter-AOT/AOM ont peu avancé, malgré une prise de conscience croissante de l’enjeu d’apporter des solutions pour les relations entre les territoires, notamment en lien avec le cœur de l’agglomération grenobloise.

- La « mise en place à court terme » d’un syndicat mixte de coordination des AOT/AOM à l’échelle de la GREG – recommandée par le SCoT suite aux remarques de la commission d’enquête publique - n’a pas eu lieu. De même que l’étude d’un « plan global de coordination et d’optimisation des offres de mobilité ... » à cette échelle.
- Toutefois, l’EP-SCoT a impulsé une dynamique de réflexion sur le développement du covoiturage et des parcs-relais, aboutissant à la proposition d’une charte partenariale en 2017.
- Par ailleurs, l’idée d’un rapprochement entre le Grésivaudan et le SMTC avance, avec des réalisations concrètes prévues à court terme (prolongement de la ligne C1 vers Montbonnot).

2.4] QUELLE TRADUCTION DES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT ? > OFFRES DE MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE

SCOT 2030

- **Connexion entre secteurs et grands pôles de la GREG**
- **Desserte des secteurs non organisés en AOM**

> Peu d'évolutions de l'offre TC

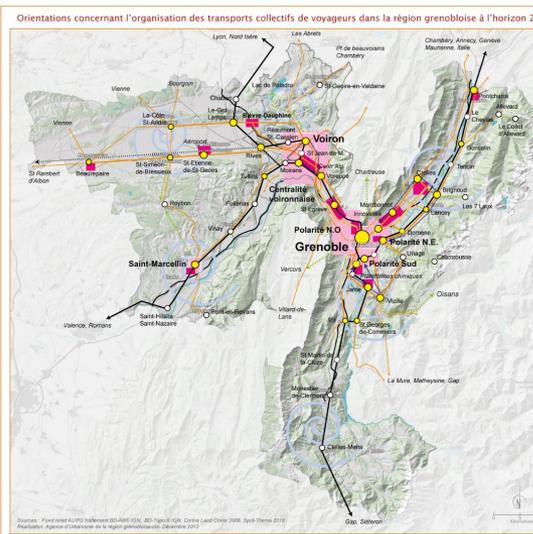
- Peu d'évolution des dessertes TER depuis l'approbation du SCoT. Toutefois, les travaux du Sillon Alpin Sud (achevés en décembre 2013) et les entre Lyon et des aménagements récents ou à venir entre Lyon et Saint-André-le-Gaz contribuent à fiabiliser l'offre.
- Le réseau Transisère a évolué ponctuellement, dans une logique d'optimisation. Il bénéficie également du prolongement de la VSP sur A48 (2014).
- Aménagement / extension de pôles d'échanges en lien avec les gares ou le réseau Transisère réalisés (Moirans, Bièvre-Dauphine, Tullins, Grenoble, ...) ou à l'étude (Voreppe, Brignoud, Goncelin, La Bâtie, ...)

> Un renforcement de l'infrastructure ferroviaire qui se fait attendre :

- CPER 2015-2021 : 21 M€ inscrits (création d'une voie supplémentaire en gare de Grenoble, déplacement halte de Pont-de-Claix, études sur l'étoile ferroviaire dont réouverture halte de Domène).
- Démarche « Etoile ferroviaire grenobloise » en cours de relance après une long interruption (2012-2018).
- Menaces de la ligne de Gap au Sud de Vif.

> Des perspectives de développement des VSP (voies spécialisées partagées pour les cars express) en accompagnement du projet A480-Rondeau : A41 (étude inscrite au CPER, lancée en avril 2018 - MO : AREA) et A480 Sud (annoncée dans dossier DUP A480, non lancée)

> Des réflexions sur le développement du covoiturage : travaux de la commission transport du SCoT, étude AREA sur l'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage sur A48 (accompagnement du projet A480-Rondeau).



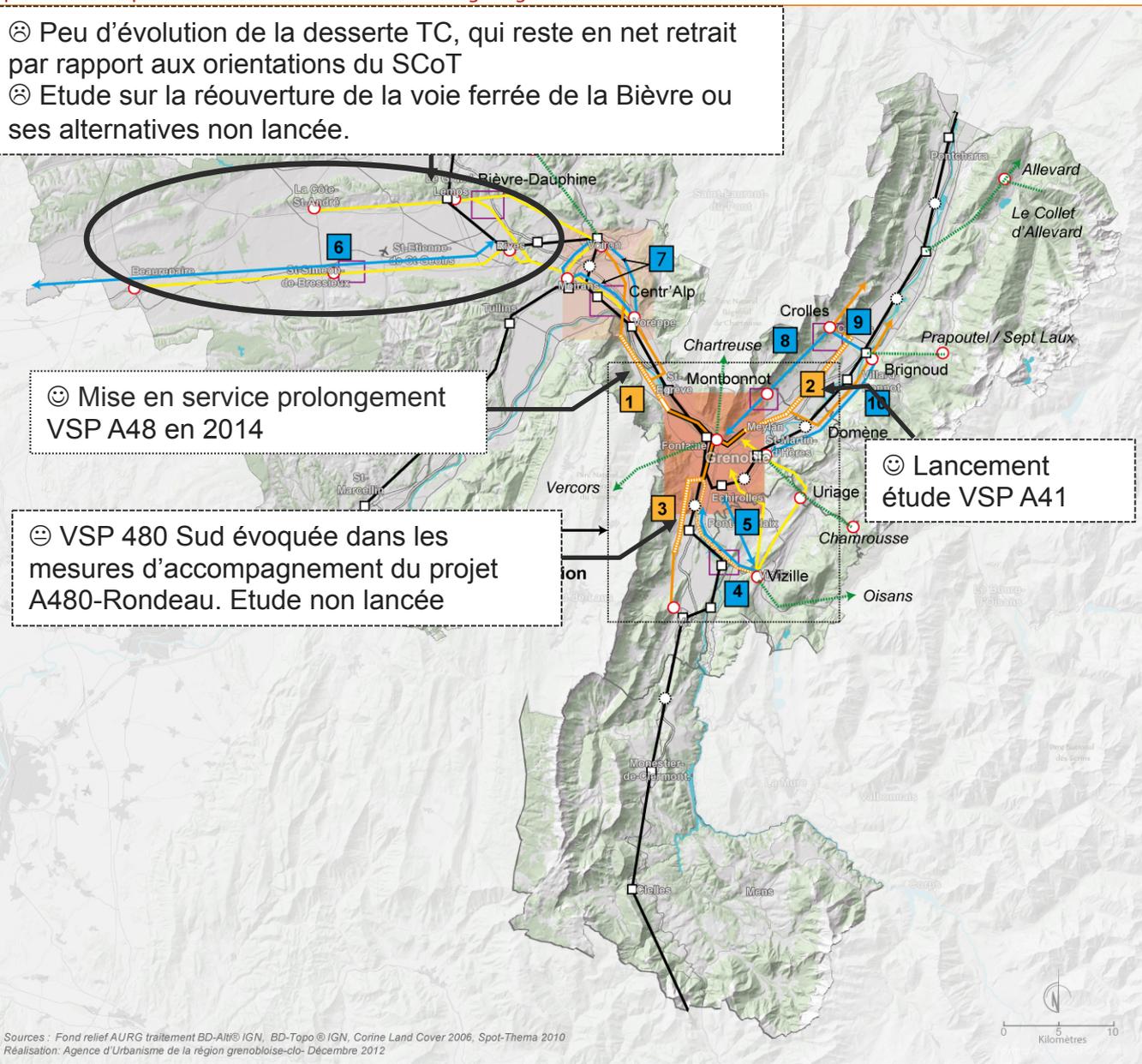
Orientations pour l'organisation des dessertes métropolitaine structurantes par car / par bus et pour l'aménagement de sites propres pour les transports collectifs à l'horizon 2030 - Région grenobloise

☹️ Peu d'évolution de la desserte TC, qui reste en net retrait par rapport aux orientations du SCoT
 ☹️ Etude sur la réouverture de la voie ferrée de la Bièvre ou ses alternatives non lancée.

😊 Mise en service prolongement VSP A48 en 2014

☹️ VSP 480 Sud évoquée dans les mesures d'accompagnement du projet A480-Rondeau. Etude non lancée

😊 Lancement étude VSP A41



- Coeur de l'agglomération grenobloise
 - Centralité voisinoise
 - Principaux sites d'activité (hors agglomération grenobloise)
- Lignes métropolitaines structurantes de car / de bus** : au moins un car / un bus toutes les 15 minutes dans chaque sens en pointe et un car / un bus toutes les heures en creux
- Desserte existante
 - Objectif de desserte
- Aménagements pour les lignes de car express**
- Site propre urbain pour les lignes de car dans la traversée de la zone dense de l'agglomération grenobloise
- Voie spécialisée partagée (VSP) pour les lignes de car express sur autoroute et grandes voiries :
- Existante
 - à envisager
- Liaisons en site propre à envisager** (en dehors de la zone dense de l'agglomération grenobloise)
- Desserte des massifs et des sites touristiques** : principe de liaison en site propre et/ou d'amélioration des liaisons TC à étudier
- Voies ferrées et gares (existantes) (à envisager)
- Principales communes desservies par les lignes structurantes de car et/ou par les sites propres à envisager (hors zone dense de l'agglomération grenobloise)

1. Prolongement de la VSP sur A48 (jusqu'à Voreppe)
2. Création d'une VSP sur A41 (jusqu'à Crolles)
3. Création d'une VSP sur A480
4. Liaison en site propre Vizille - Jarrie - Grenoble (deux options possibles : liaison ferroviaire / tram-train ou «voie spécialisée partagée» pour les cars / bus express sur la RN85)
5. Liaison en site propre Vizille - Plateau de Champagnier - polarité Sud de l'agglomération grenobloise
6. Réouverture et/ou reconstruction de la voie ferrée Rives / Saint-Rambert-d'Albon ou création d'un site propre desservant la Bièvre
7. Liaisons renforcées Voiron - Voreppe (express) et Voiron - Moirans Centr'Alp - Voreppe (cabotage)
8. Liaison en site propre entre Crolles et l'agglomération grenobloise (avec desserte des communes de la rive droite de l'Isère)
9. Liaison en site propre entre Brignoud (gare SNCF) et Crolles
10. Liaison en site propre entre Villard Bonnot et l'agglomération grenobloise (avec desserte des communes de la rive gauche de l'Isère)

Sources : Fond relief AURG traitement BD-Alti® IGN, BD-Topo® IGN, Corine Land Cover 2006, Spot-Thema 2010
 Réalisation : Agence d'Urbanisme de la région grenobloise-clo - Décembre 2012

☺ Fréquence desserte Grenoble-SALG renforcée au milieu des années 2010

☺ Terminus de Brignoud : projet initialement prévu horizon 2015, réalisation décalée (calendrier définitif non fixé)

○ Projet « nouvelle voie du voironnais » non retenu suite à COPIE EFG dec. 2011

☹ Etudes 3ème-4ème voie en stand-by. Réticences de SNCF Réseaux pour l'inscription d'un ER ou d'une servitude de pré-localisation dans PLUi GAM

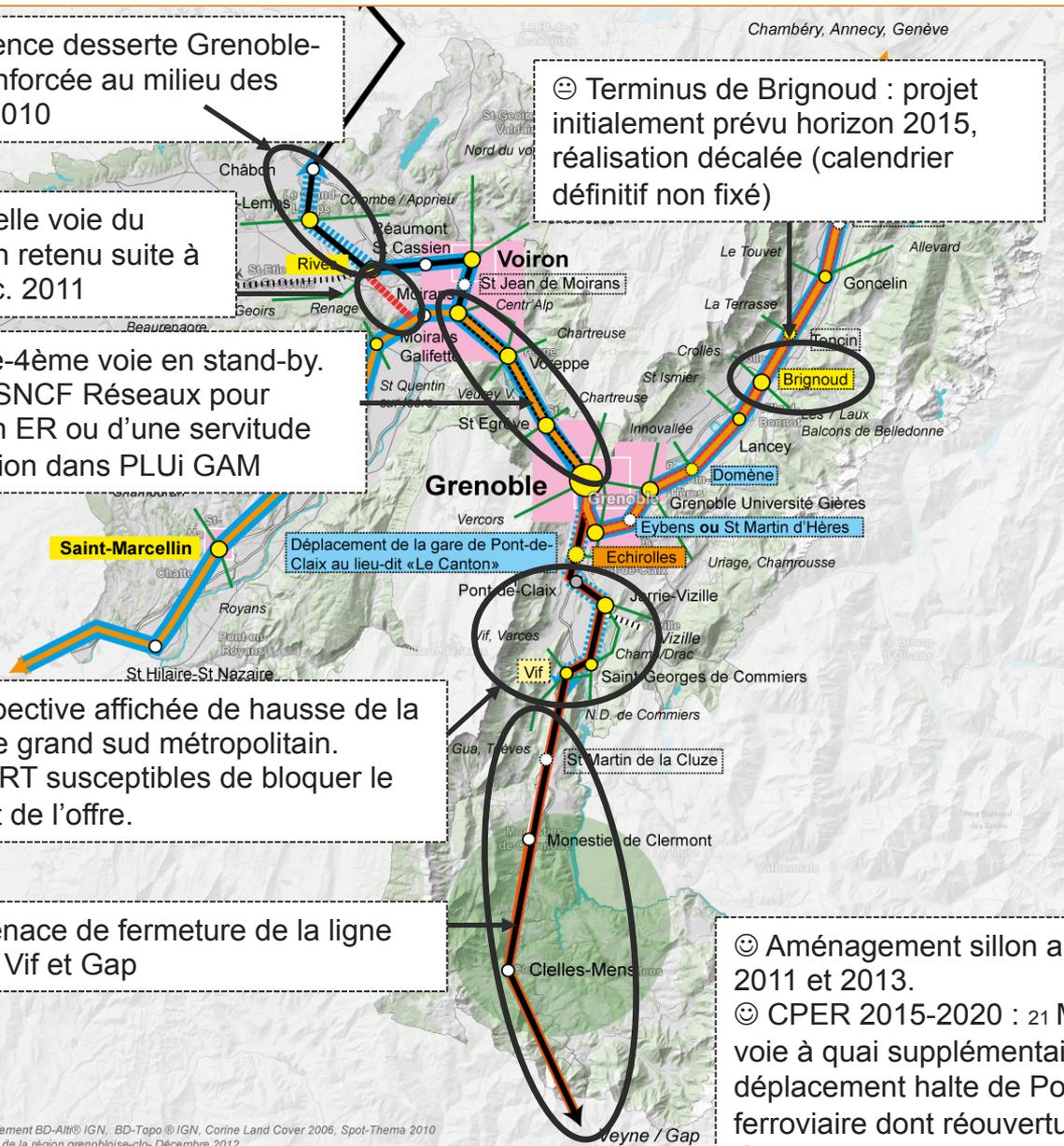
☹ Pas de perspective affichée de hausse de la desserte vers le grand sud métropolitain. Contraintes PPRT susceptibles de bloquer le développement de l'offre.

☹ Menace de fermeture de la ligne entre Vif et Gap

☺ Aménagement sillon alpin sud phase 2 réalisés entre 2011 et 2013.

☺ CPER 2015-2020 : 21 M€ inscrits pour création d'une voie à quai supplémentaire en gare de Grenoble, déplacement halte de Pont-de-Claix, étude sur l'étoile ferroviaire dont réouverture halte de Domène.

☺ Relance démarche EFG – perspective d'une étude d'exploitation sur l'étoile grenobloise.



1. Les gares et leur desserte par les transports collectifs

- Créer ou renforcer les rabattements en transports collectifs depuis / vers la gare (lignes régulières)
- Créer ou renforcer le rabattement en transports collectifs depuis / vers la gare (transport à la demande)
- Augmentation des capacités de la gare de Grenoble et réaménagement du pôle d'échange (projet programmé)
- Gare assurant la desserte d'une ville-centre, d'un grand site d'activité, d'une polarité de l'agglomération grenobloise ou de la centralité voironnais... et/ou point d'interconnexion entre le train et les dessertes métropolitaines de car et de bus express ou les dessertes en site propre
- Autre gare d'interconnexion avec les dessertes locales
- Autre gare
- Création ou réouverture de gare à envisager
- Déplacement de la gare de Pont-de-Claix au lieu-dit « Le Canton »
- Terminus banlieue existant (orange), programmé (bleu), envisagé (rouge)
- Projets de gares étudiés par le Conseil Régional et RFF
- Autres projets de gare souhaités par les territoires

2. Le renforcement des dessertes ferroviaires internes à la région grenobloise

2.1. Situation existante et renforcements programmés à court et moyen terme

- Sections où toutes les gares sont desservies par au-moins 2 trains / heure / sens à l'heure de pointe et par au-moins 1 train / heure / sens en heure creuse : situation actuelle ou prévue à l'horizon de réalisation de la modernisation et de l'électrification du Sillon Alpin Sud.

2.2. Renforcements à envisager à plus long terme (non programmés)

- Sections où toutes les gares sont desservies par au-moins 2 trains / heure / sens à l'heure de pointe et par au-moins 1 train / heure / sens en heure creuse : objectif au-delà des aménagements prévus dans le cadre de la modernisation et de l'électrification du Sillon Alpin Sud.
- Echirololes: Renforcer la desserte de la gare d'Echirololes et la transformer en une véritable gare, porte d'entrée de la polarité Sud sur le Sillon Alpin.

3. Les projets sur l'infrastructure ferroviaire

3.1. A court terme (horizon 2015) - projets programmés

- Modernisation et électrification de l'axe du Sillon Alpin Sud (en cours - finalisation échéance 2014)
- Création d'un « terminus banlieue » en gare de Brignoud.

3.2. A moyen terme (horizon 2020) - projets non programmés

- Etudier la remise en service des liaisons ferroviaires vers Vizille et entre Saint-Rambert-d'Albon et Rives - cette étude permettra notamment de statuer sur le maintien ou le déclassement des emprises ferroviaires existantes.

3.3. A plus long terme (au-delà de 2020 - projets programmés)

- Projet de Nouvelle Voie du Voironnais (dans le cadre des mesures connexes à l'aménagement de la LGV Lyon - Turin)
- Augmentation de capacité de la section Grenoble - Montmélian (envisager une ou plusieurs sections à trois voies en intégrant la réouverture des gares)

3.4. A plus long terme (au-delà de 2020 - projets non programmés)

- Augmentation de capacité de la section Grenoble - Moirans (envisager une mise à 4 voies)
- Augmentation de capacité de la ligne Grenoble - Veyne - Gap pour permettre le maintien et l'augmentation des dessertes.
- Envisager la création d'un « terminus banlieue » en gare de Vif.

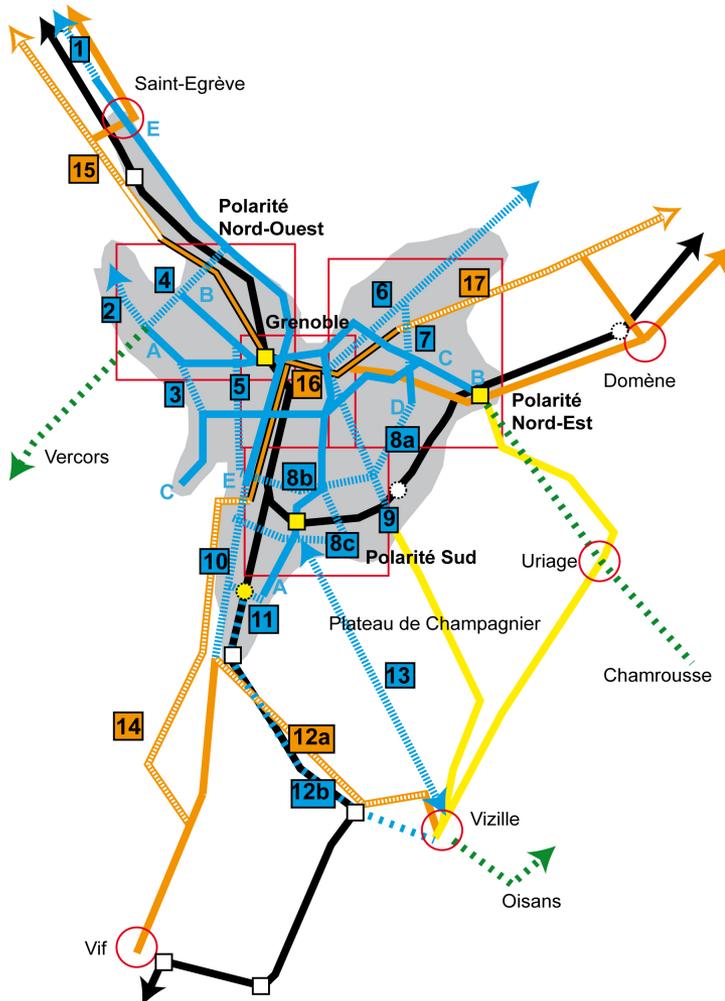
2.4| QUELLE TRADUCTION DES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT ? > OFFRES DE MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE

SCOT 2030

• Desserte interne aux secteurs organisés en AOM

> Agglomération grenobloise – Sud Grenoblois

- Extension du « ressort territorial » du SMTC en lien avec celui du périmètre de GAM (2013) : le Sud Grenoblois et les Balcons Sud de Chartreuse sont intégrés à une AOM.
- PDU arrêté en avril 2018.
- Mise en service du tram E, du prolongement de la ligne B et refonte du réseau TAG en 2014. Le réseau de lignes de bus Chrono (mis en service 2014 et 2018) reprend les principaux axes du cœur métropolitain identifiés comme « TCSP à envisager » dans le DOO.
- Etudes en cours du BHNS Grenoble-Meylan, du Métrocable et du maillage du réseau tram. Création / réaménagement de pôles d'échanges et parcs-relais en lien avec le réseau structurant.
- Amélioration de la desserte du grand Sud métropolitain entre 2017 et 2020. Toutefois, certains arbitrages restent à faire pour l'amélioration à moyen-long terme de la desserte du bassin Vizillois (tram-train ? Renforcement de la desserte bus avec VSP sur la RN85 ?).
- Développement des lignes Flexo et expérimentations covoiturage – autopstop organisé pour la desserte des zones peu denses.



2.4] QUELLE TRADUCTION DES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT ? > OFFRES DE MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE

SCOT 2030

• Desserte interne aux secteurs organisés en AOM (SMTc, CAPV, Grésivaudan)

> Des territoires qui ont (re)défini leur stratégie globale d'organisation des déplacements depuis l'approbation du SCOT

- Schéma de secteur du Pays Voironnais (approuvé en nov 2015)
- PDU du SMTc (arrêté en avril 2018)
- PDU du Grésivaudan (en cours de finalisation)

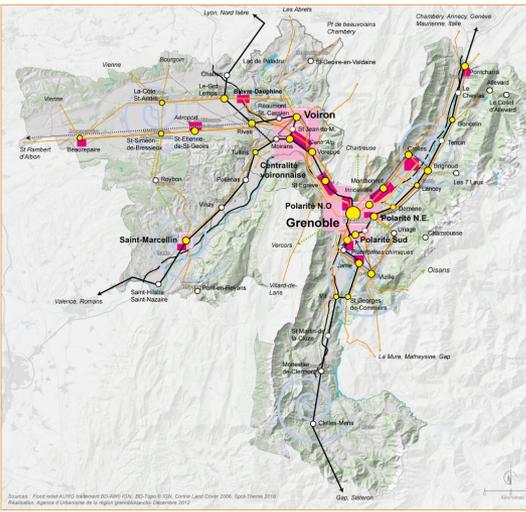
> Des évolutions importantes de l'offre TC

- Intégration du Sud Grenoblois dans GAM (2013) et extension associée du réseau TAG à ce territoire.
- Refonte du réseau TAG en 2014, mise en service de la ligne de tram E et du prolongement de la ligne B, amélioration de la desserte du Sud Grenoblois, études BHNS Grenoble-Meylen et Métrocâble, ...
- Restructurations des réseaux TC du Grésivaudan (2016 et 2018) et du Pays Voironnais (2017).

> Des expérimentations relatives au développement de l'autostop organisé et du covoiturage pour la desserte des territoires peu denses, des secteurs de montagne.

> Des actions en faveur des modes actifs (vélo notamment) en particulier sur le territoire de Grenoble Alpes Métropole et, dans une moindre mesure, du Grésivaudan

Orientations concernant l'organisation des transports collectifs de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030



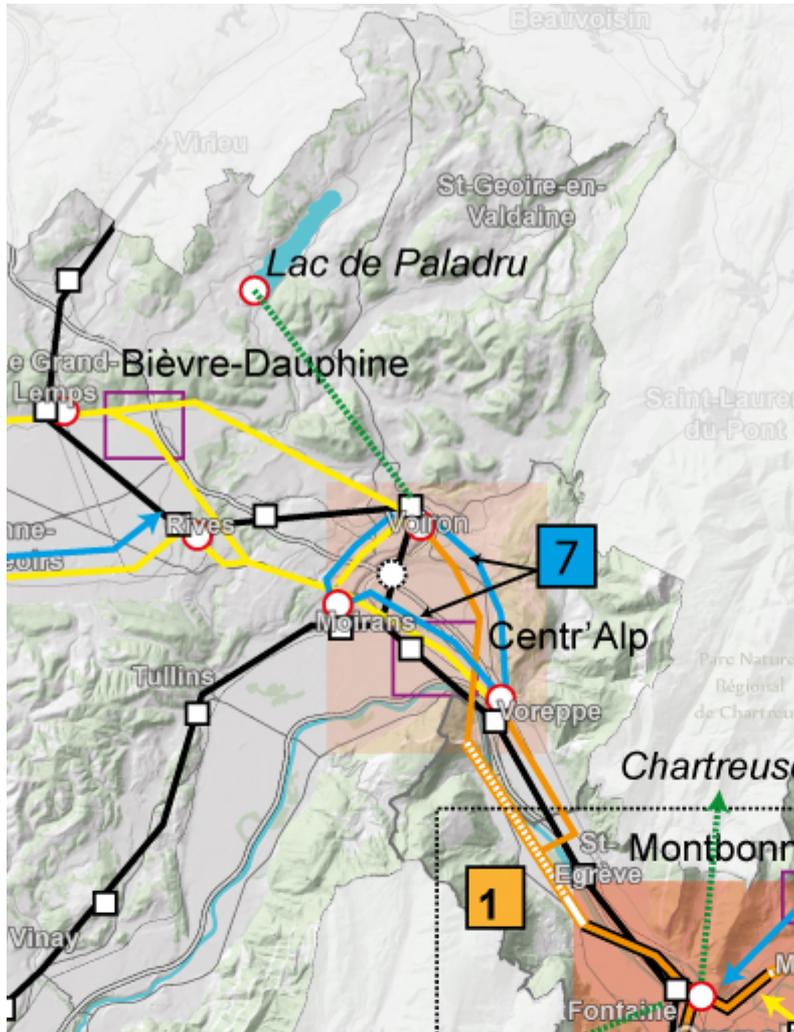
2.4| QUELLE TRADUCTION DES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT ? > OFFRES DE MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE

SCOT 2030

• Desserte interne aux secteurs organisés en AOM

> Pays voironnais

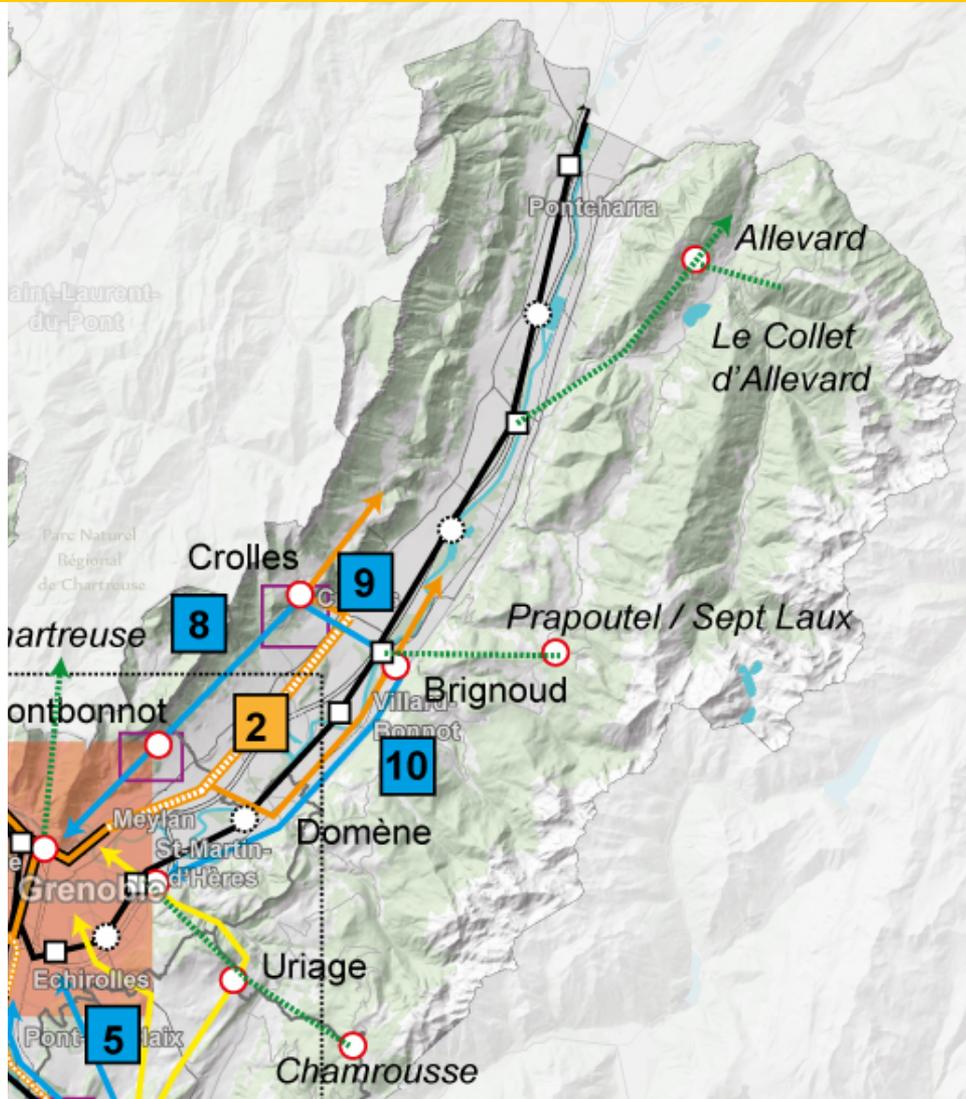
- Révision du schéma de secteur (nov 2015) qui a permis de préciser les orientations du SCoT et la fonctionnalité de « l'axe en site propre à envisager » pour la desserte de la centralité voironnaise.
- Création-réaménagement de plusieurs parcs-relais et pôles d'échanges en lien avec le réseau TC du Pays Voironnais (Le Parvis, Champfeuillet) et les gares (Tullins, Voiron, Moirans) ou le réseau Transisère (Bièvre-Dauphine).
- Restructuration du réseau TC du Pays voironnais (rentrée 2017) notamment pour optimiser l'adéquation offre-demande, améliorer la desserte du pôle urbain de Voiron, renforcer l'articulation avec les autres réseaux (correspondance avec le tram E au Fontanil, desserte de Centr'Alp), améliorer la lisibilité de la desserte des territoires plus ruraux, ...
- Développement de l'autostop organisé en complément des TC pour la desserte des territoires plus ruraux et les connexions avec les territoires voisins (Chartreuse)



2.4| QUELLE TRADUCTION DES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT ? > OFFRES DE MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE

SCOT 2030

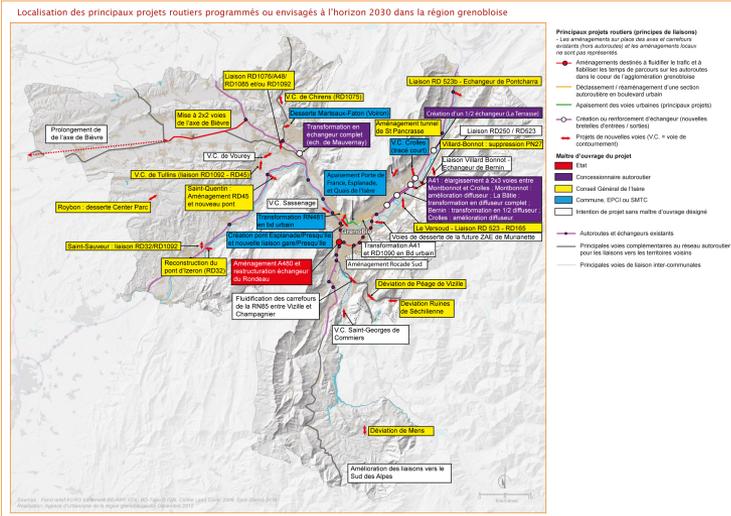
• Desserte interne aux secteurs organisés en AOM



> Le Grésivaudan

- PDU en cours de finalisation qui a permis de préciser les orientations du SCoT et la fonctionnalité / temporalités des « axes en site propre à envisager » pour la desserte de la partie Sud du territoire.
- Restructuration du réseau TouGo en 2016 dans le cadre d'une DSP intégrant d'autres services de mobilité (vélo notamment). Nouvelle restructuration prévue en 2018 pour optimiser l'adéquation offre-demande dans un cadre budgétaire contraint.
- Etudes et démarches en cours pour le développement de pôles d'échanges, parcs-relais et aires de covoiturage.
- Développement de l'autostop organisé en complément des TC pour la desserte des territoires de montagne.
- Mise en place d'une politique cyclable (jalonnement, itinéraires, ...)

2.4| PROJETS ROUTIERS



> Les démarches de planification des déplacements portées par les territoires ont permis de « faire le tri » dans les projets routiers inscrits au SCoT, en s'appuyant généralement sur les grands principes exprimés dans les orientations et recommandations du SCoT :

- Les PDU du SMTC (arrêté en avril 2018) et du Grésivaudan (en cours de finalisation) ont permis de réévaluer la fonctionnalité et le rapport coût-bénéfices des projets routiers non engagés, aboutissant dans certains cas à leur abandon ou à de fortes évolutions de leur fonctionnalité pour les rendre plus « multimodaux ». Exemple : aménagement de l'A41 dans le Grésivaudan.

> La démarche « Métropole Apaisée » s'inscrit dans le cadre des recommandations du SCoT sur l'apaisement des vitesses de circulation dans l'agglomération grenobloise.

> Le SCoT n'est pas associé à la définition des projets routiers : de ce fait, les recommandations du SCoT en termes de vitesses de référence pour la conceptions des projets routiers ne sont généralement pas prises en compte par les maîtres d'ouvrages (cf. avis exprimé par l'EP-SCoT sur le dossier de consultation inter-services de l'A480).

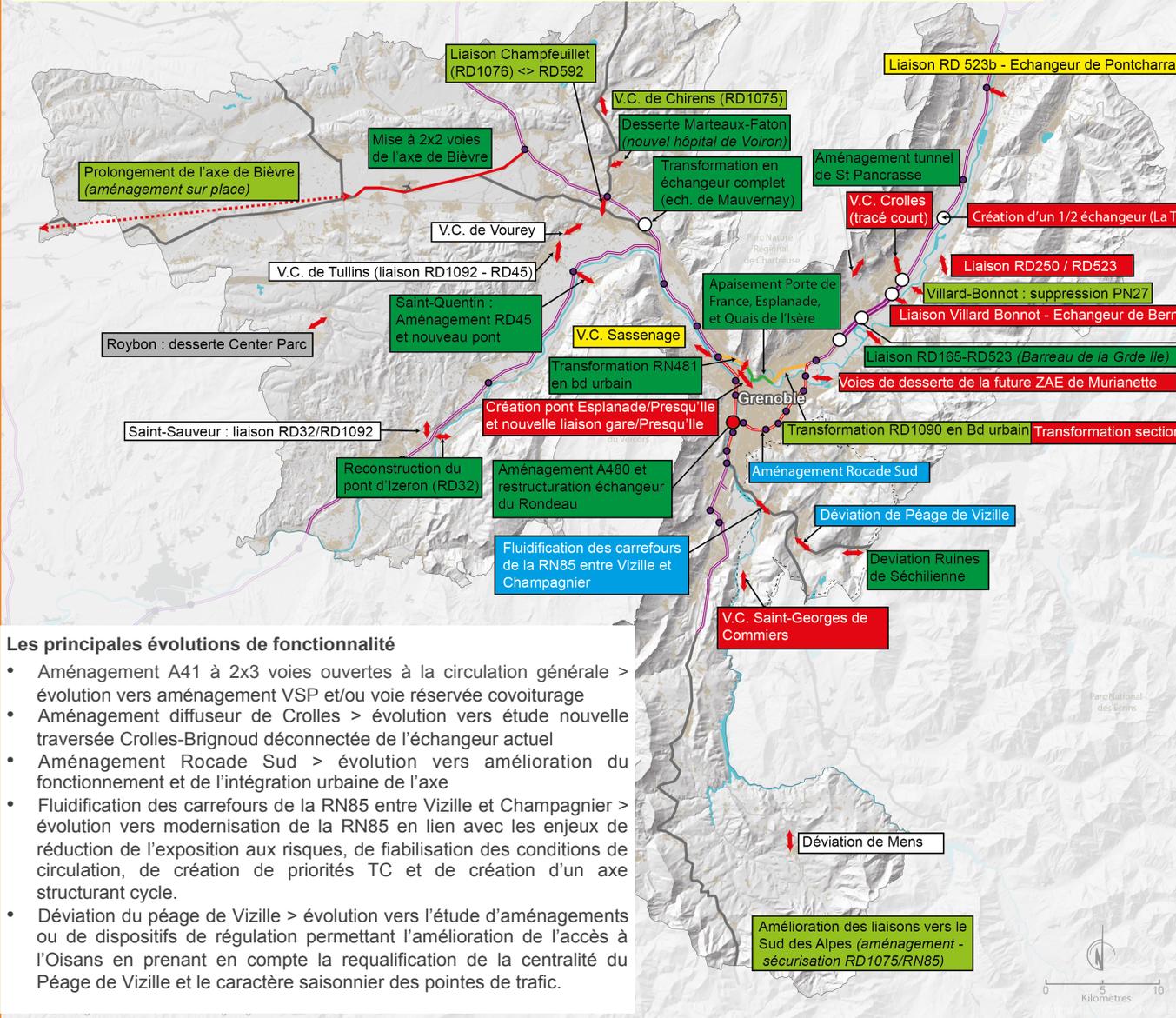
> Le projet A480-Rondeau a joué un rôle moteur dans la relance d'études sur l'usage multimodal des autoroutes, en lien avec les mesures d'accompagnement prévues dans le dossier de DUP : lancement de l'études pour une VSP sur l'A41, pour une expérimentation d'une voie réservée au covoiturage sur l'A48, pour le développement de parkings de covoiturage en lien avec les échangeurs, ...

36 projets routiers inscrits sur la carte du DOO

- > 8 projets (19% du total) ont été abandonnés / n'ont pas été repris dans les PDU arrêtés ou en cours de finalisation
- > 1 projet (3%) est suspendu suite à des recours (accès center-parc Roybon)
- > 5 projets (14%) ont fait l'objet d'évolutions majeures en termes de fonctionnalités dans le cadre des PDU arrêtés ou en cours de finalisation. Ils doivent faire l'objet d'études complémentaires pour confirmer leur opportunité et/ou leur faisabilité
- > 3 projets (8%) doivent faire l'objet d'études complémentaires pour confirmer leur opportunité et/ou leur faisabilité sur la base des fonctionnalités initialement prévues.
- > 6 projets (17%) ont vu leur opportunité et leur faisabilité confirmée, avec un tracé qui a été précisé, mais sont toujours en cours d'études pré-opérationnelle.
- > 12 projets (33%) sont en service ou en travaux ou voient leur travaux programmés

Cf. carte page suivante

Version provisoire à valider avec les territoires et le Département



Principaux projets routiers (principes de liaisons)
 - Les aménagements sur place des axes et carrefours existants (hors autoroutes) et les aménagements locaux ne sont pas représentés.

- Aménagements destinés à fluidifier le trafic et à fiabiliser les temps de parcours sur les autoroutes dans le coeur de l'agglomération grenobloise
- Déclassement / réaménagement d'une section autoroutière en boulevard urbain
- Apaisement des voies urbaines (principaux projets)
- Création ou renforcement d'échangeur (nouvelles bretelles d'entrées / sorties)
- ↔ Projets de nouvelles voies (V.C. = voie de contournement)

- A41 : élargissement à 2x3 voies entre Montbonnot et Crolles
- Crolles : amélioration diffuseur.
- Aménagement diffuseurs de Bernin et de La Bâtie
- Montbonnot : amélioration diffuseur

- Avancement**
- Projet abandonné / non repris dans les PDU ou documents de planification locaux
 - Projet suspendu pour cause de recours
 - Projet pour lesquels une étude d'opportunité et de faisabilité est à conduire
 - Projets pour lesquels les fonctionnalités attendues ont fortement évoluées - étude d'opportunité et de faisabilité à conduire sur la base de ces nouvelles fonctionnalités
 - Projet dont l'opportunité et la faisabilité technique ont été confirmées - études pré-opérationnelles en cours
 - Projet déjà en service ou en cours de travaux, ou pour lequel les travaux sont programmés
 - Absence d'information

Les principales évolutions de fonctionnalité

- Aménagement A41 à 2x3 voies ouvertes à la circulation générale > évolution vers aménagement VSP et/ou voie réservée covoiturage
- Aménagement diffuseur de Crolles > évolution vers étude nouvelle traversée Crolles-Brignoud déconnectée de l'échangeur actuel
- Aménagement Rociade Sud > évolution vers amélioration du fonctionnement et de l'intégration urbaine de l'axe
- Fluidification des carrefours de la RN85 entre Vizille et Champagnier > évolution vers modernisation de la RN85 en lien avec les enjeux de réduction de l'exposition aux risques, de fiabilisation des conditions de circulation, de création de priorités TC et de création d'un axe structurant cycle.
- Déviation du péage de Vizille > évolution vers l'étude d'aménagements ou de dispositifs de régulation permettant l'amélioration de l'accès à l'Oisans en prenant en compte la requalification de la centralité du Péage de Vizille et le caractère saisonnier des pointes de trafic.

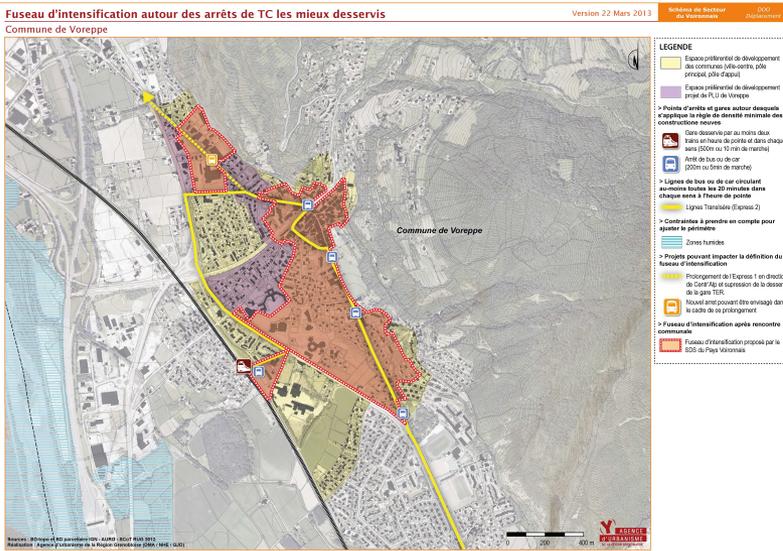


- > Les PDU du SMTC (arrêté en avril 2018) et du Grésivaudan (en cours de finalisation) ont permis à ces territoires de territorialiser et d'approfondir les orientations du SCoT concernant le stationnement public et les normes de places exigibles pour les constructions nouvelles.
- > Plus largement, les PLUi en cours d'élaboration ont permis d'approfondir les **normes de places exigibles pour les constructions nouvelles** en mobilisant les nouvelles données du recensement de la population qui permettent une connaissance plus fine de la motorisation des ménages et du % d'emplois occupés par des actifs qui viennent en voiture.
- > Pour ces normes les orientations du SCoT peuvent apparaître comme difficiles à interpréter (« **ne pas augmenter voire réduire** le nombre de places exigibles pour les projets situés [à proximité des gares et arrêts TC les mieux desservis] ») même si elles sont pour certains aspects précurseuse de la Loi ALLUR (article L151-35 et L151-36 du Code de l'Urbanisme) qui plafonne le nombre de place exigibles pour les logements situés « à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet ».

QUELLE TRADUCTION DES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT ? >

2.4| DENSITÉ MINIMALES AUTOUR DES GARES ET ARRÊTS TC BIEN DESSERVIS

EST 2030



> Les objectifs de densité minimale fixés par le SCoT doivent, pour s'appliquer, être traduits dans les PLU.

- Le schéma de secteur du pays voironnais a toutefois précisé les périmètres à l'intérieur desquels ces objectifs s'appliquent en se basant sur l'offre TC existante.

> La traduction des objectifs de densité minimale dans les PLU est très complexe depuis la suppression du COS (coefficient d'occupation des sols) par la Loi ALLUR en 2014.

- Nécessité de combiner des règles de « coefficient d'emprise au sol » et de hauteur mini du bâti ce qui complexifie la rédaction des règlements et peut limiter la marge d'inventivité dans la conception des projets urbains.



> L'exemple du « contrat d'axe » de la ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise – signé avant l'arrêt du SCoT – souligne que la mise en œuvre de l'intensification urbaine autour des axes structurants TC dépend beaucoup de la conjoncture immobilière et des délais d'adaptation des PLU.



2.4 | L'ANALYSE EN BREF > QUELLE TRADUCTION DES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT ?

SCoT 2030

- > **Les démarches de coopération entre AOM/AOT ont relativement peu avancé** depuis l'approbation du SCoT, alors que la commission d'enquête publique en faisait un point majeur pour la réussite de la mise en œuvre.
- > Le volet déplacements du SCoT a orienté **les démarches de planification des déplacements des territoires organisés en AOM** (Voiironnais, SMTC et Grésivaudan).
- Ces démarches n'ont pas débouché sur l'identification de contradictions entre les stratégies locales et les orientations du SCoT.
 - Elles ont permis d'approfondir les fonctionnalités et les temporalités de certains projets d'infrastructures (routières ou TC) inscrits au SCoT, ce qui a pu déboucher sur l'abandon ou l'évolution importante de certains d'entre eux dans une direction plus en phase avec l'esprit du SCoT.





L'ANALYSE EN BREF > QUELLE TRADUCTION DES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU SCOT ?

SCOT 2030

> **Le niveau d'offre TC entre les territoires** a peu évolué. Le SCoT mettait en avant l'objectif d'améliorer les dessertes ferroviaires et car express entre et vers les grands pôles urbains et économiques de la GREG mais :



- La démarche « étoile ferroviaire grenobloise » est en cours de relance après une longue pause (2012 à 2018) et les dessertes TER ont très peu évolué voire se sont dégradées sur certains axes (ligne Grenoble <> Gap).
- Le réseau Transisère a évolué ponctuellement, souvent dans une logique de rationalisation de l'offre.

> Les territoires hors AOM n'ont **pas connu d'évolutions importantes de leur offre de transport**, malgré des orientations du SCoT parfois ambitieuses (ex : desserte TC de la Bièvre).



> **Les territoires organisés en AOM ont conforté et diversifié leurs offres de mobilité alternative à l'autosolisme** : TC, modes actifs, autostop organisé / covoiturage, ...



> **Le projet A480-Rondeau** a permis le lancement d'études **sur l'évolution multimodale des autoroutes** qui convergent vers le cœur métropolitain : VSP (A41), voie de covoiturage (A48), ...





> L'EP-SCoT n'est pas associé à la définition des projets routiers : de ce fait, les recommandations sur les vitesses de référence pour la conceptions des projets routiers ne sont généralement pas prises en compte par les maîtres d'ouvrages (cf. avis exprimé par l'EP-SCoT sur le dossier de consultation inter-services de l'A480).



> Les orientations du SCoT concernant le **stationnement** gagneraient à être clarifiées en s'appuyant sur l'expérience des PDU et PLUi récent / en cours qui ont permis d'approfondir cette thématique.



> Les **objectifs de densité minimale à proximité des TC structurants** sont traduits en lien avec les révisions-élaborations de documents d'urbanisme locaux. Mais cette traduction est toutefois rendue complexe par la suppression du COS par la loi ALUR en 2014.





2.4| L'AURAIT-ON FAIT SANS LE SCOT ?

SCoT 2030

Le SCoT a guidé, orienté les politique de mobilité et documents de planification des déplacements mis en place par les territoires.

- > Il a offert un cadre « souple » et des principes qui ont permis aux territoires de pouvoir adapter et revisiter les projets d'infrastructures et principes de desserte inscrits au DOO tout en restant dans « l'esprit » des orientations du SCoT.
- > La commission déplacement de l'EP-SCoT s'est fortement investie dans l'approfondissement de la mise en œuvre des orientations du SCoT sur la thématique des parkings-relais, du covoiturage et de la logistique (en lien avec la commission économie sur ce dernier thème).



Mais la poursuite de déséquilibres entre les dynamiques d'évolution de la localisation des emplois et des actifs alimente une croissance des flux domicile-travail entre les secteurs, en particulier en lien avec l'agglomération grenobloise.

- > Dans le même temps, l'offre de transport en commun entre les territoires n'a pas évolué notamment en raison des contraintes financières et de la mise en stand-by des démarches de coopérations inter-AOT/AOM (Intermod'alp, ...).
- > C'est pourquoi la thématique du covoiturage a été identifiée comme « centrale » par la commission déplacement de l'EPSCoT pour répondre à ces besoins de mobilité croissants.



Par ailleurs, on peut déplorer un manque de dialogue entre l'EP-SCoT et gestionnaires d'infrastructures qui freine la mise en œuvre des recommandations / orientations sur la maîtrise des distances-temps entre les territoires (ni trop près, ni trop loin) notamment en lien avec la définition des grands projets.





- > Le SCoT exprime une **vision globale de l'organisation des déplacements** et de la stratégie de report modal qui été plutôt conforté par les évolutions et démarches récentes.
- > Le DOO décline cette vision principalement sous la forme d'un **schéma d'infrastructures (TC et routes) complétée par des objectifs d'évolution des dessertes TC** sur les liaisons structurantes entre les territoires.
 - ✓ Si ce schéma d'infrastructure et de desserte a été un point d'appui pour de nombreuses démarches, le renforcement des contraintes financières freine la mise en œuvre de certains projets et impose de privilégier l'optimisation de l'usage des infrastructures et dessertes existantes.
 - ✓ Plus largement, le SCoT a été élaboré à un moment de point de bascule dans les politiques de mobilité : passage d'une logique centrée sur le développement des infrastructures, à une logique d'avantage orientée vers les services, l'optimisation des infrastructures et dessertes existantes, les usages alternatifs de la voiture (covoiturage, ...), les modes actifs
- > **Le covoiturage** n'est qu'évoqué dans le DOO mais a fait l'objet d'un approfondissement dans la Commission déplacements >> gagnerait à être traduit en orientations plus précises dans le SCoT ?





- > **La coopération entre l'ensemble des acteurs des déplacements reste une question ouverte.**



Qui associer (en lien avec les recommandations du SCoT) ? :

- AOM (SMTC, CAPV, Le Grésivaudan),
- EPCI non AOM
- AOT (Région et Département),
- gestionnaires de grandes infrastructures routières (AREA, DIR/DREAL, Département, Métropole)
- Gestionnaire infrastructures ferroviaires (SNCF Réseaux)



III

**PENSER LE FONCTIONNEMENT ET
LE DEVENIR DE LA GREG DANS UN
CONTEXTE EN ÉVOLUTION**

RÉCAPITULATIF POUR UNE VISION GLOBALE DU RÉÉQUILIBRAGE



- *Quelle pertinence du concept de « rééquilibrage » sur les questions économiques, basées sur la distribution volontariste des fruits de la croissance future ? ... dans un contexte de faible croissance et de leviers limités sur le développement économique et démographique.*
- *Quelle pertinence de la notion d'autonomie des secteurs dans les fonctionnements de proximité ?*
- *Quelle efficacité, opérationnalité des outils SCoT (armature urbaine hiérarchisée, objectifs de rééquilibrage logements, emplois...) pour :*
 - ✓ *renforcer l'autonomie des territoires ?*
 - ✓ *limiter les disfonctionnements de la périurbanisation ?*
- *Quelle évolution de l'outil SCoT pour l'adapter aux évolutions d'ambitions et de besoins :*
 - ✓ *Gouvernance et compétences de l'EP SCoT*
 - ✓ *Subsidiarité entre le SCoT, les PLUi, PDU, PLH...*
 - ✓ *Périmètre géographique*



- **Dans le cadre de l'exercice de bilan, quelle efficacité des outils du SCoT pour :**
 - ✓ accompagner le développement économique et conforter son attractivité ?
 - ✓ organiser le développement du foncier économique dédié et réguler-atténuer la concurrence entre espaces économiques dédiés et tissus urbains mixtes ?
- **Quelles sont les problématiques économiques interterritoriales qui méritent d'être partagées à l'échelle GREG ? Qui doit donner les grandes orientations stratégiques à l'échelle GREG ?**
- **Dans le cadre du SCoT, faudrait-il traduire ces ambitions dans une orientation globale, ou les moduler en fonction des secteurs d'activité ? Est-ce que le SCoT doit vérifier et aider à la concordance / cohérence des stratégies économiques des différents territoires ?**
- **Quel engagement opérationnel développer à l'échelle de la GREG, dans un contexte de partage des compétences entre Région, SCoT, EPCI, communes (DUL, tourisme), EPFL D, EPORA... pour :**
 - ✓ favoriser les complémentarités et « réguler » les concurrences entre les territoires de la GREG et avec les territoires voisins ?
 - ✓ favoriser l'essaimage du développement économique entre secteurs, mieux partager sa diffusion ?
- **Quelle organisation de l'action foncière (dont le portage foncier long terme) pour mettre en œuvre la stratégie ?**



Des questions fil rouge pour le débat

- **Quelle efficacité des outils proposés par le SCoT pour organiser le développement commercial ?**
 - *En cohérence avec les objectifs de structuration de l'armature urbaine via les ZACOM*
 - *En cohérence avec les objectifs de polarisation du commerce dans les espaces urbains mixtes et de maîtrise du développement du commerce dans les zones économiques.*
- **Quelle gouvernance développer pour :**
 - *Mettre en œuvre le DAC : vision territoriale commune sur le développement des GMS visant à limiter les concurrences entre les territoires de la GREG (CDAC) ?*
 - *Répondre aux enjeux de maillage du commerce de proximité, en réponse aux besoins de rééquilibrage commercial, de redynamisation des centres-bourgs et de renforcement des centralités urbaines ?*
 - *Développer une ingénierie visant à accompagner les territoires dans la conception, l'intégration urbaine et la qualité des projets commerciaux en milieu urbain.*



Des questions fil rouge pour le débat final

- **Quelle pertinence des orientations du SCoT en matière de mobilité accompagnant un développement équilibré des territoires sur :**
 - ✓ Développement des alternatives à l'usage individuel de la voiture ?
 - ✓ Maîtrise du développement de l'offre routière ?
 - ✓ Régulation de l'évolution des distances-temps entre territoires et grands pôles : « ni trop loin, ni trop près » ?
 - ✓ Cohérence urbanisme-déplacement (densités mini) ?

- **Quelle gouvernance des déplacements à l'échelle de la GREG, à d'autres échelles ? Quels besoins de coopération pour mieux coordonner les offres, faire avancer les grands projets, associer les AOM-AOT-maîtres d'ouvrages. A travers quelles instances, quels outils juridiques ?**

La commission déplacements se positionner en complémentarité des AOM et AOT dans le travail de coopération sur le sujet du covoiturage et des parcs relais à l'échelle du Sud-Isère.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

SCOT 2030

DE LA GRANDE RÉGION DE GRENOBLE

ÉTABLISSEMENT PUBLIC

Contact : smsd@scot-region-grenoble.org

04.76.28.86.39

Avec l'appui de

L'AGENCE

D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE

Contact : murielle.pezet-kuhn@aurg.asso.fr

04.76.28.86.00