

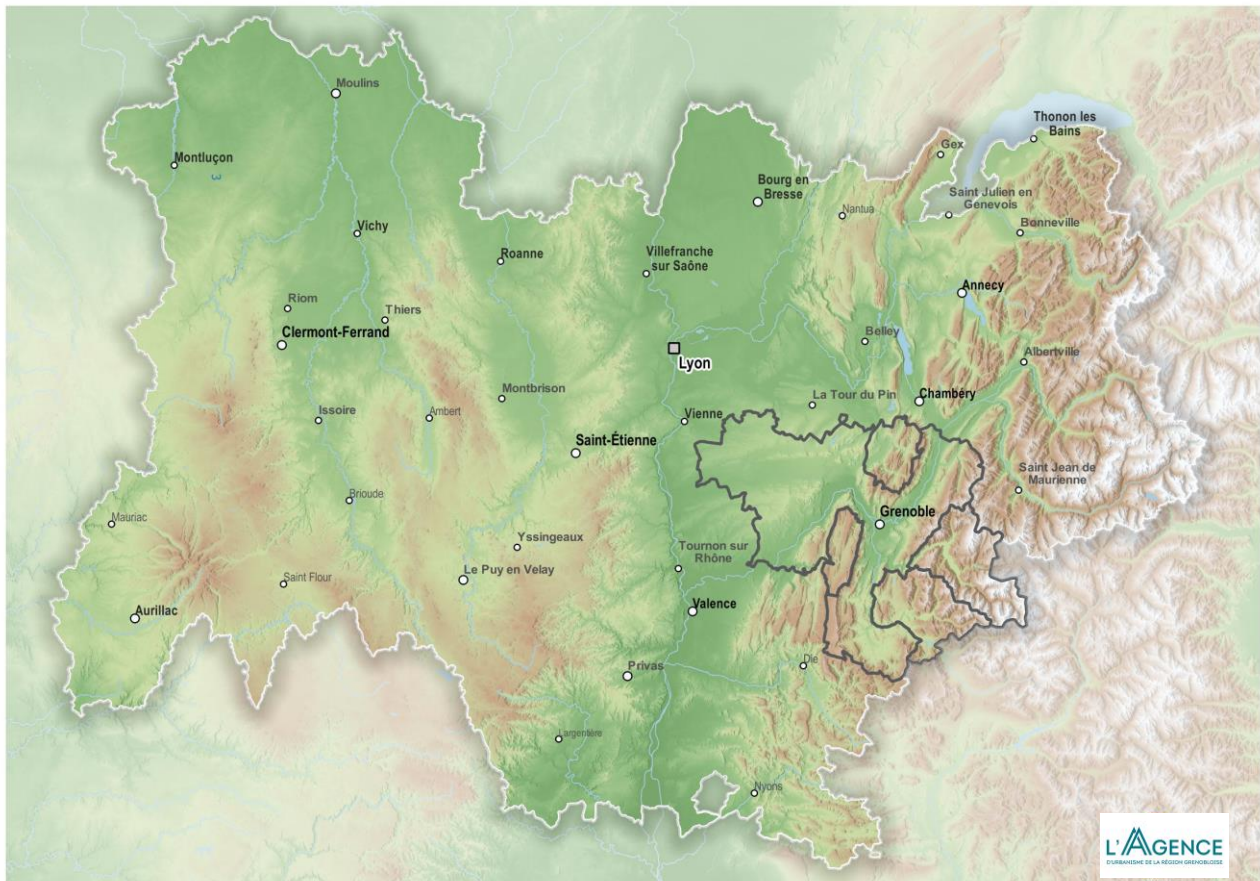
SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

SCoT 2030

DE LA GRANDE RÉGION DE GRENOBLE
ÉTABLISSEMENT PUBLIC

CONTRIBUTION DE LA GRANDE REGION DE GRENOBLE AU SRADDET DE LA REGION AUVERGNE RHONE-ALPES

ANNEXE LOGISTIQUE - JUIN 2018



Rappel du sommaire de la contribution

1.	Préambule.....	3
	Portrait du Sud-Isère	Erreur ! Signet non défini.
1.	LES ATTENDUS PARTICULIERS SUR LES THEMES PORTES PAR LE SRADDET	4
	Aménagement du territoire.....	4
	1. Équilibre et égalité des territoires	4
	2. Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional	Erreur ! Signet non défini.
	3. Désenclavement des territoires ruraux	Erreur ! Signet non défini.
	4. Habitat	Erreur ! Signet non défini.
	5. Gestion économe de l'espace	Erreur ! Signet non défini.
	Mobilité et infrastructures de transport	Erreur ! Signet non défini.
	Pour une stratégie de développement des mobilités au service d'un aménagement équilibré des territoires	Erreur ! Signet non défini.
	Environnement	Erreur ! Signet non défini.
	Maîtrise de l'énergie et développement des énergies renouvelables et de récupération / Lutte contre le changement climatique	Erreur ! Signet non défini.
	Pollution de l'air	Erreur ! Signet non défini.
	Protection et restauration de la biodiversité	Erreur ! Signet non défini.
	Pour favoriser une gestion durable des déchets et des ressources	Erreur ! Signet non défini.
	Vers une économie agricole et forestière plus performante	Erreur ! Signet non défini.
2.	DES CONDITIONS DE REUSSITE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET	Erreur ! Signet non défini.
	1. Pour des modalités de mise en œuvre favorisant un territoire régional coopératif, pluriel et solidaire	Erreur ! Signet non défini.
	2. Pour une évaluation régulière et partagée de la mise en œuvre du SRADDET	Erreur ! Signet non défini.
3.	ELEMENTS D'ÉCLAIRAGE SUR LE SUD-ISERE ET LA GREG AU SEIN DE LA REGION AUVERGNE RHONE-ALPES	7
	Logiques de liens entre aires urbaines	Erreur ! Signet non défini.
	Une dynamique démographique modérée	Erreur ! Signet non défini.
	Un territoire économique dynamique et diversifié	Erreur ! Signet non défini.
	Une situation à l'écart des grands flux internationaux mais une offre de transport bien maillée	7
	Un territoire riche mais avec de grandes disparités : des enjeux en matière d'équilibre et égalité des territoires	Erreur ! Signet non défini.
	Un processus combiné de périurbanisation et d'étalement urbain	Erreur ! Signet non défini.
	Exemples d'actions menées dans différents domaines liés aux thèmes du SRADDET	Erreur ! Signet non défini.
	Documents cadre du Sud-Isère	Erreur ! Signet non défini.

1. PREAMBULE

Créé par la loi Notre, **le Schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires est un document de planification stratégique et transversal, tendant vers une simplification et une cohérence des politiques régionales menées en matière d'aménagement du territoire.** Il a pour but d'articuler / fusionner plusieurs documents sectoriels existants ou en projet : SRIT – (Schéma régional des infrastructures et des transports), SRI (Schéma régional d'intermodalité), SRCE (Schéma régional de cohérence écologique), SRCAE (Schéma régional climat air énergie), PRPGD (Plan régional de prévention et de gestion des déchets).

C'est aussi un Schéma d'aménagement prescriptif opposable aux Schémas de cohérence territoriale (ou à défaut aux Plans locaux d'urbanisme intercommunaux / PLU), **Chartes de Parc naturel régional, Plans climat air énergie territoriaux, Plans de déplacements urbains** qui doivent prendre en compte ses objectifs et être compatibles avec ses règles générales. Soumis à enquête publique, il est validé par l'Etat.

Les élus de l'Etablissement public du SCoT de la Grande région de Grenoble (GREG) ont souhaité y contribuer tout au long du processus d'élaboration du SRADDET. Pour mener cette réflexion, ils ont souhaité associer les différentes collectivités territoriales constituant le Sud-Isère : Département, EP SCoT de l'Oisans, PNR Vercors et Chartreuse, Association Espace Belledonne et intercommunalités de la GREG et du Sud-Isère, qui pourront asseoir leur contribution sur ces éléments débattus collectivement.

Ces acteurs proposent à la Région Auvergne Rhône-Alpes, au travers de leurs contributions :

- **leurs attendus particuliers sur les thèmes portés par le SRADDET en recherchant :**
 - **Les enjeux** liés aux thèmes concernés.
 - **La stratégie** à promouvoir en valorisant les ambitions du SCoT et apports des acteurs du Sud-Isère.
 - **Les moyens à développer** dans le cadre des documents d'urbanisme et de leur mise en œuvre en s'inspirant des orientations et objectifs du SCoT de la GREG.
- **des conditions de réussite de la mise en œuvre du SRADDET** pour que le grand bassin de vie régional fonctionne dans un cadre de solidarité et de respect mutuel des territoires et des institutions, en articulation et en s'appuyant sur les espaces de dialogue et de coopération de proximité et de solidarités territoriales (EP SCoT, EPCI, pôles métropolitains...).
- **des éléments d'éclairage du Sud-Isère et de la GREG au sein de la Région Auvergne Rhône-Alpes.**

En plus de leur contribution du mois de janvier 2018, voici son annexe logistique, qui s'insère dans la contribution globale du Sud-Isère.

1. LES ATTENDUS PARTICULIERS SUR LES THEMES PORTES PAR LE SRADDET

Aménagement du territoire

1. Équilibre et égalité des territoires

1.1. Rechercher l'équilibre et la cohérence de l'organisation du territoire

1.2. Mettre en cohérence choix de développement et enjeux climatiques et énergétiques

1.3. Rechercher la cohérence entre urbanisme et déplacements

1.4. Accompagner les dynamiques économiques, rechercher la cohérence entre emploi et habitat

1.5. Rechercher une répartition équilibrée des implantations commerciales

1.6. Veiller à garantir une logistique au service du territoire

Compléments

Enjeux : la logistique est une fonction support nécessaire à l'attractivité des territoires permettant de répondre aux besoins locaux des entreprises et des habitants

Stratégie 1 : Lutter contre le phénomène de desserrement des activités logistiques et préserver l'implantation des espaces logistiques dans des secteurs stratégiques

Cette stratégie doit conforter les moteurs de l'économie : tissu de l'économie productive (industriel) et présentielle, économie circulaire (très prégnante dans la GREG tant, par exemple, en ce qui concerne la gestion des déchets ménagers que du transport / stockage / tri et du recyclage de matériaux des bâtiments et des travaux publics), modèle technopolitain...

Moyens :

- Répondre aux besoins nécessaires à l'attractivité économique des territoires en termes de fonctions supports (logistique, distribution, stockage, ...) :
 - se donner les moyens, notamment via les documents de planification et d'urbanisme, de mobiliser tous les espaces susceptibles d'accueillir les fonctions logistique nécessaires, en quantité, qualité et localisation (en prenant en compte, en amont, les enjeux environnementaux : respect des ressources, risques technologiques, prévention de la population aux pollutions et nuisances) ;
 - partager le choix de « secteurs stratégiques » à l'échelle des SCoT ;
 - maintenir ou développer ces espaces en milieu urbain ou à proximité des voies ferrées, des ports et des nœuds routiers.
- Travailler avec les acteurs économiques à l'échelle des territoires.

Pour une stratégie de développement des mobilités au service d'un aménagement équilibré des territoires

Enjeux : Conforter l'accessibilité et l'articulation mobilité - développement des territoires

Stratégie 1 : Mettre la mobilité au service du développement équilibré du territoire

➤ [...]]

Dans ce cadre, l'offre de mobilité et les infrastructures de transport doivent à la fois :

- Favoriser l'accès de tous aux ressources (et aux lieux) nécessaires à l'organisation de la vie quotidienne et à l'intégration sociale (emploi, formation, santé...), notamment pour :
 - Permettre aux entreprises de réaliser les échanges de marchandises, de services et de personnes nécessaires à leur fonctionnement (y compris les déplacements domicile/travail de leurs salariés).
 - Améliorer la fiabilité des temps de parcours et du système de déplacements.

[... ;]

Stratégie 2 : Conforter la grande accessibilité et les connexions entre la GREG et le reste du territoire régional, national et international

Stratégie 3 : Fiabiliser des conditions de déplacement, renforcer le rôle des TC, du covoiturage et des modes actifs pour les déplacements internes au territoire et les modes alternatifs au transport routier de marchandises, afin d'atténuer la congestion, la pollution, les émissions de gaz à effet de serre

Pour la GREG, cela implique de :

➤ [...]]

- Favoriser l'usage du ferroutage et du fluvial dans les zones d'activité où cela est possible et inciter son développement à l'échelle régionale.

Des moyens communs proposés au service des trois axes de la stratégie

- Renforcer la place centrale du ferroviaire :

Pour améliorer la desserte ferroviaire de la GREG et du Sud-Isère - voyageurs et fret (temps de parcours, fiabilité, report modal) cela implique de :

- Relancer la démarche « étoile ferroviaire grenobloise » afin de définir une vision partagée de long terme de l'évolution des infrastructures et des dessertes ferroviaires.
- [...]]
- Conforter le rôle de l'axe ferroviaire du Sillon Alpin Genève-Vallée du Rhône, à la fois pour les voyageurs (notamment pour l'accès aux gares de Valence TGV, de Chambéry / Lyon-Turin et de Genève) et le fret ferroviaire (axe vallée du Rhône-Italie) et poursuivre sa modernisation.

- [...] ;]
 - [...] ;]
 - Conforter le rôle du ferroviaire dans l'approvisionnement du territoire (fret).
- **Concernant les autoroutes autour de la GREG :**
- Améliorer le fonctionnement des autoroutes entre Lyon et Grenoble et sur l'axe du Sillon Alpin.
 - **Améliorer le contournement routier de la métropole grenobloise** ou « périphérique métropolitain » (A480, nœud du Rondeau et Rocade Sud) et des sections autoroutières périurbaines (portions libres de péage de l'A48, de l'A41, de l'A51 et de l'A480 au Sud du Rondeau) dont la congestion récurrente pénalise à la fois le fonctionnement de la Grande région de Grenoble et sa grande accessibilité routière.
 - [...]
- **Concernant les grandes liaisons routières et fluviales :**
- Accompagner le projet d'axe de Bièvre connectant l'A48 et la vallée du Rhône **et les ports de Salaise-sur-Sanne et de Sud de Lyon qui peuvent constituer une alternative fluviale pour le transport de marchandises en provenance de Marseille.**
 - [...]
- **Concernant l'organisation des mobilités au sein des territoires :**
- [...]
 - Prévoir une organisation logistique à l'échelle régionale afin **de rationaliser d'optimiser les flux de marchandises et favoriser l'émergence d'une logistique durable au service des territoires.**
 - [...]
 - Faciliter le franchissement des rivières, autoroutes et voies ferrées et, plus largement, renforcer les maillages locaux pour faciliter les déplacements internes aux polarités et aux secteurs.
 - [...]
- **Concernant l'intermodalité et la complémentarité entre les réseaux TC et les offres de mobilité, favoriser :**
- [...]

2. ELEMENTS D'ECLAIRAGE SUR LE SUD-ISERE ET LA GREG AU SEIN DE LA REGION AUVERGNE RHONE-ALPES

Extrait

Une situation à l'écart des grands flux internationaux mais une offre de transport bien maillée

Du point de vue de sa situation, le Sud-Isère et la GREG se situent à l'écart des grands corridors de flux internationaux, tout en bénéficiant de la proximité de 3 aéroports internationaux à proximité (Saint-Exupéry, Genève et Grenoble Isère), des gares TGV ou nœuds ferroviaires de Valence TGV, Lyon et Chambéry, ainsi que d'une desserte autoroutière et ferroviaire intéressante vers Lyon et sur l'axe du Sillon Alpin (Valence – Grenoble – Savoies). C'est également un point de passage obligé pour la desserte routière et ferroviaire des Alpes du Sud. **De même en matière de transport de marchandises, le Sud-Isère ne constitue pas un territoire de la « grande logistique ». Une situation qui lui permet d'éviter les externalités négatives liées aux flux de transit tout en bénéficiant de la proximité du couloir rhodanien et ainsi d'avoir une logistique au service de son territoire.**

Les contraintes topographiques induisent cependant une concentration des infrastructures et de l'occupation humaine dans quelques grandes vallées engendrant des problèmes de circulation et d'accessibilité et concourant à la « pénurie » de foncier.

L'offre en transport en commun a été depuis longtemps développée et maillée entre les réseaux de TER, de cars interurbains et l'offre des trois Périmètres de transports urbains (PTU) sur Grenoble-Alpes-Métropole, le Pays Voironnais et le Grésivaudan.

Le réseau TER de l'aire urbaine grenobloise s'articule autour des 4 branches de l'étoile ferroviaire (Lyon-Grenoble, Grenoble-Valence, Grenoble-Gap, Annecy/Genève- Grenoble) et permet d'accéder aux principaux pôles urbains de la région. Avec 21 gares présentes sur le territoire, le temps moyen d'accès à une gare des habitants de l'aire urbaine est de 9,4 mn. L'offre de cars interurbaine, gérée par le Département et la Région, vient compléter celle des TER par une desserte plus fine des territoires.

Les habitants de Grenoble-Alpes-Métropole, du Voironnais et du Grésivaudan bénéficient aussi de transports collectifs urbains. Compte tenu de l'ampleur des navettes domicile-travail entre le pôle urbain et sa périphérie, la coordination entre l'offre de ces ressorts territoriaux est un enjeu important.

Synthèse des principales priorités

- Pour garantir un fonctionnement durable et une attractivité renouvelée de toute la région : rechercher l'équilibre et la cohérence globale de l'organisation du territoire, à fonder sur un réseau hiérarchisé de pôles urbains, périurbains et ruraux et montagnards et sur des fonctionnements de proximité dans les domaines des politiques de l'habitat, de l'économie, des déplacements, **de la logistique**, des commerces, équipements et services, de l'énergie.
- Favoriser la transition écologique et énergétique de la grande diversité des territoires régionaux de manière adaptée et valorisant les synergies d'acteurs et initiatives innovantes.
- Articuler urbanisme et déplacements ; accessibilité, développement local et fonctionnement équilibré du territoire en prenant en compte les orientations documents de planification, dont les SCoT.
- Pour le Sud-Isère : conforter les liaisons extra régionales, améliorer la desserte ferroviaire, conforter l'aéroport Grenoble Isère. Pour la GREG : ne pas augmenter le grand transit qui traverse le territoire tout en améliorant le contournement routier de la métropole grenobloise.
- Conforter les moteurs de l'économie de la région (dont le tourisme et l'agriculture) en valorisant les spécificités et complémentarités des différents territoires, **en garantissant le maintien des fonctions supports (dont la logistique)**.
- Développer une vigilance environnementale accrue pour préserver les ressources et la biodiversité.
- En matière de mise en œuvre du SRADDET : bâtir une vocation interterritoriale entre l'échelle régionale et départementale, les SCoT, les intercommunalités pour construire un dialogue territorial efficace et solidaire entre ces différents niveaux. Conforter la construction d'espaces de dialogues productifs infrarégionaux impliquant les EP SCoT.

Territoires et collectivités associés à la construction de cette contribution

- ➔ EP SCoT de la Grande région de Grenoble et ses EPCI membres :
 - Grenoble-Alpes Métropole
 - Communauté d'agglomération du Pays Voironnais
 - Communauté de communes Le Grésivaudan
 - Communauté de communes du Trièves
 - Communauté de communes Chambaran Vinay Vercors
 - Communauté de communes Bièvre Isère
 - Communauté de communes Bièvre-Est
 - Communauté de communes Territoire de Beaurepaire
- ➔ Département de l'Isère
- ➔ Communauté de communes de l'Oisans porteuse du SCoT de l'Oisans
- ➔ Association Espace Belledonne
- ➔ PNR du Vercors et Communauté de communes Massif du Vercors en Isère
- ➔ PNR de Chartreuse et Communauté de communes Cœur de Chartreuse
- ➔ Communauté de communes Matheysine, du Pays de corps et des Vallées du Valbonnais

Maîtrise d'œuvre



21 rue Lesdiguières
38000 Grenoble
04 76 28 86 00
accueil@aurg.asso.fr
www.aurg.org

Maîtrise d'ouvrage

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE



21 Rue Lesdiguières - 38000 Grenoble
Tél. 04 76 28 86 39 Télécopie 04 76 47 20 01
epscot@scot-region-grenoble.org
www.scot-region-grenoble.org