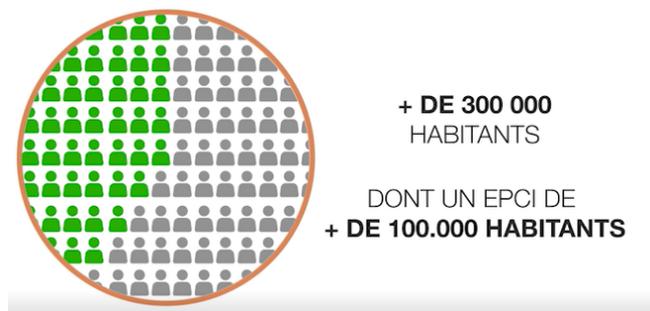
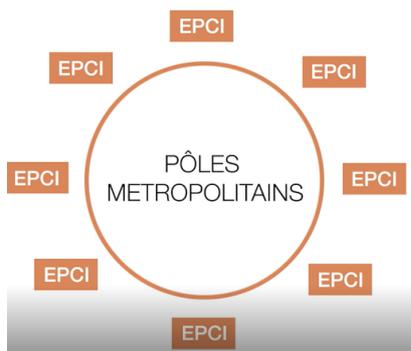
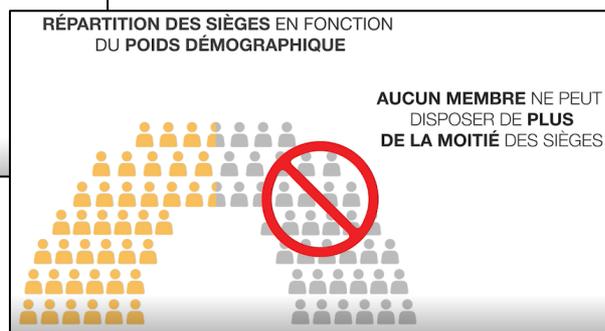
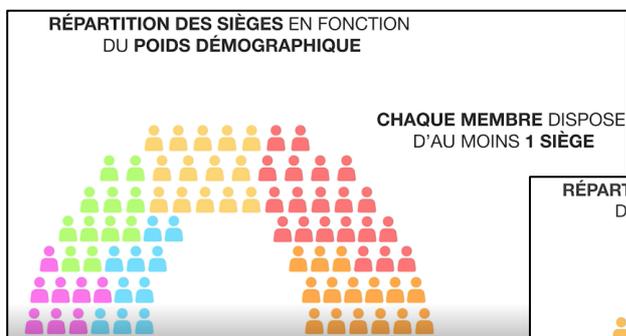


## Annexe 1 - Quelques images extraites du film présenté

Créés par le législateur en 2010, modifiés en 2014.



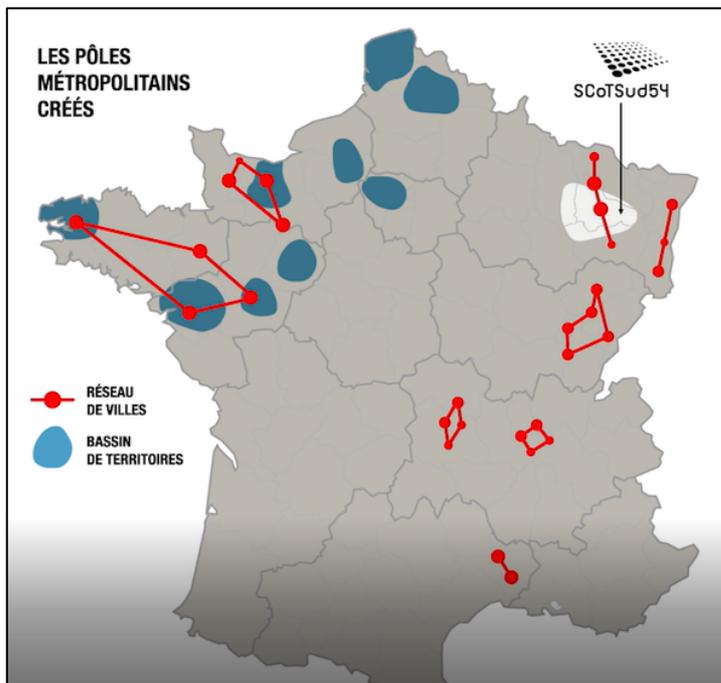
Les pôles métropolitains regroupent des EPCI formant un ensemble de + de 300 000 habitants dont l'un d'entre eux au moins de + de 100 000 habitants. Des départements ou régions du territoire peuvent y adhérer.



Le Pôle Métropolitain est créé par accord unanime des EPCI. Pour exercer de nouvelles actions ou compétences, il doit être mandaté par délibération concordante des membres intéressés.

Les pôles métropolitains ont pour vocation de développer des actions d'intérêt métropolitain, afin de promouvoir un modèle d'aménagement, de développement durable et de solidarité territoriale.

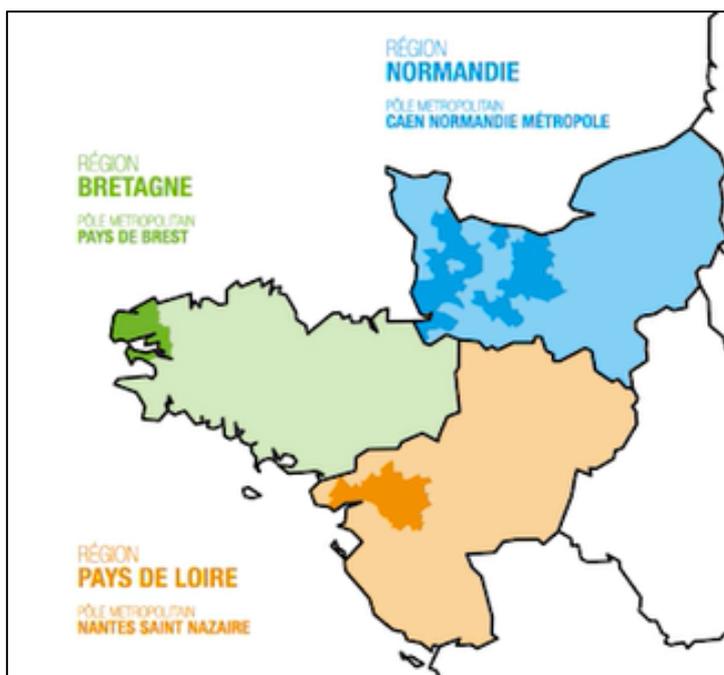
Ils contribuent ainsi à améliorer la compétitivité et l'attractivité du territoire dans les domaines comme le développement économique, l'innovation, la recherche, l'enseignement, la culture ou encore le tourisme.



Ils constituent des outils souples au service de coopérations innovantes et volontaires.

Ils connaissent un nouvel intérêt national dans le cadre de la reconfiguration territoriale.

### Les pionniers :





POLE METROPOLITAIN CAEN NORMANDIE

METROPOLE : « *Un pôle ouvert. L'Agglo n'a pas la majorité dans le bureau* »

27 intercommunalités

3 conseils départementaux

Présidente : Sonia DE LA PROVOTE,

Vice-présidente du Conseil départemental du Calvados et de la communauté

d'Agglomération de Caen La Mer, Première adjointe de Caen

Equipe permanente : 9,5 ETP



POLE METROPOLITAIN PAYS DE BREST

« *Aucune concurrence entre territoires* »

6 intercommunalités

Président : François CUILLANDRE, Maire de

Brest et Président de Brest Métropole

Equipe permanente : 6 ETP



POLE METROPOLITAIN  
NANTES SAINT-NAZAIRE

« *Une instance de coopération et de dialogue* »

6 intercommunalités

Présidente : Johanna ROLLAND, Maire de

Nantes et Présidente de Nantes Métropole

Equipe permanente : 4 ETP

## Annexe 2 - Témoignage de Rachel OUEZMANE, Pôle métropolitain de Nancy



### Le SCoT Sud54 devient un Pôle métropolitain, la Multipole Nancy Sud Lorraine

Nous avons réalisé le film que vous venez de voir en juillet 2016 pour alimenter nos travaux, à l'époque où nous réfléchissions à la constitution sur notre territoire d'un pôle métropolitain et à la période où nos élus ont envisagé de faire évoluer nos statuts au-delà de la compétence SCoT que nous exerçons déjà.

#### Un territoire qui pèse dans le Grand Est

Le territoire de la Multipole Nancy Sud Lorraine regroupe 13 intercommunalités. Il s'organise actuellement autour de l'agglomération nancéenne mais il compte aussi de petites villes telles Pont-à-Mousson, Toul et Lunéville.

C'est un territoire qui a connu beaucoup de mouvements institutionnels puisqu'il comptait jusqu'en 2007 30 intercommunalités, puis 13.

Les 13 EPCI sont regroupés – c'est important – en 3 PETR-Pays qui eux-mêmes organisent déjà l'interterritorialité à une échelle infra-Sud-Meurthe-et-Moselle, sur des sujets autour desquels les intercommunalités peuvent s'organiser selon leurs besoins et leurs spécificités.

Le territoire aujourd'hui :



575 000 habitants  
13 EPCI / 3 PETR-PAYS  
9 AOM  
430 communes  
4 000 km<sup>2</sup>

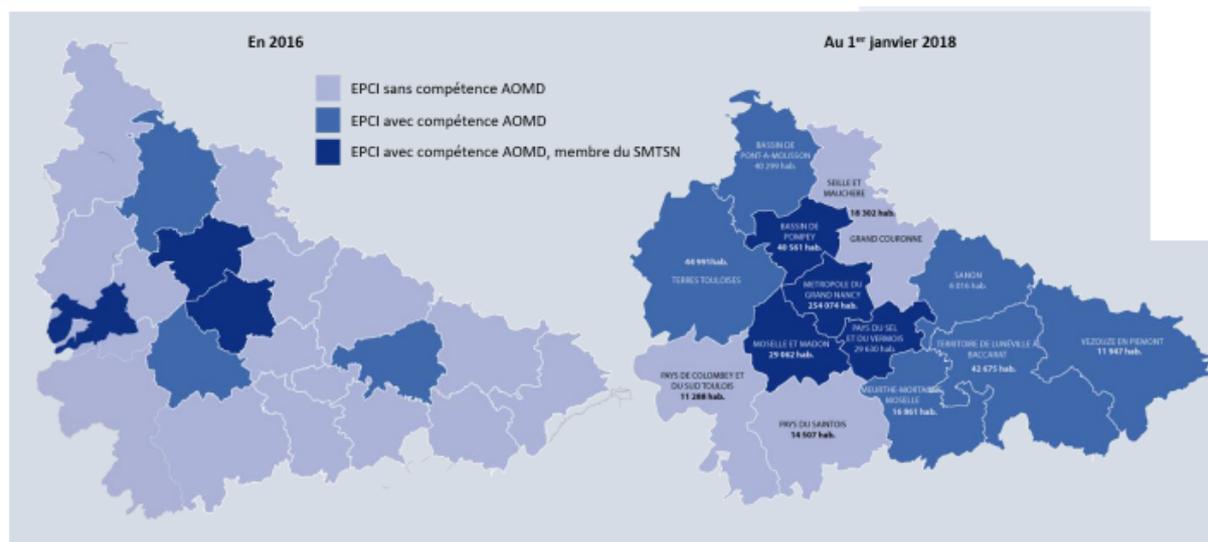
La Multipole Sud Lorraine représente 10 % de la population, 11 % de l'emploi et 24 % des étudiants du Grand Est. Etant donné son positionnement, son poids démographique et économique, les fonctions et les services qu'elle concentre en matière économique, universitaire, de recherche, de santé..., elle est une composante déterminante du Grand Est.

## La mobilité

Comme il va beaucoup être question aujourd'hui de transport et de mobilité, nous avons trouvé intéressant de vous montrer des cartes portant sur cette problématique.

Nous comptons historiquement 13 Autorités Organisatrices de Mobilité. Il y a eu dans ce domaine aussi une simplification.

Le périmètre des AOM a évolué en même temps que leur nombre comme le montre la carte ci-après, de manière à mieux prendre en compte les problématiques de mobilité quotidienne, ce qui est vraiment intéressant, car aujourd'hui les problématiques de transport sont abordées de manière différente.



Vu les modifications institutionnelles que nous avons connues, nous les abordons de manière différente et pertinente autour de l'agglomération nancéenne et autour des bassins de vie de Toul, Lunéville et Pont-à-Mousson.

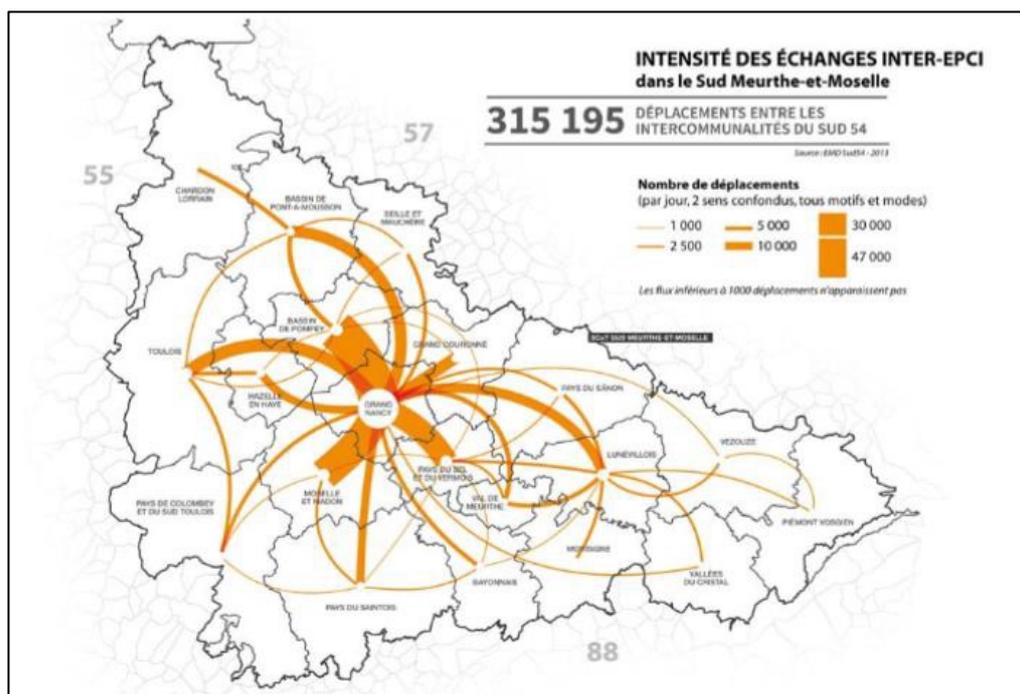
Dans les éléments de contexte, il semble également important de rappeler que nous avons évolué dans notre périmètre régional.

**226 000 emplois**  
**concentrés sur 3 EPCI**  
**94 % de mobilité interne**  
**99% de concentration**  
**d'emploi**

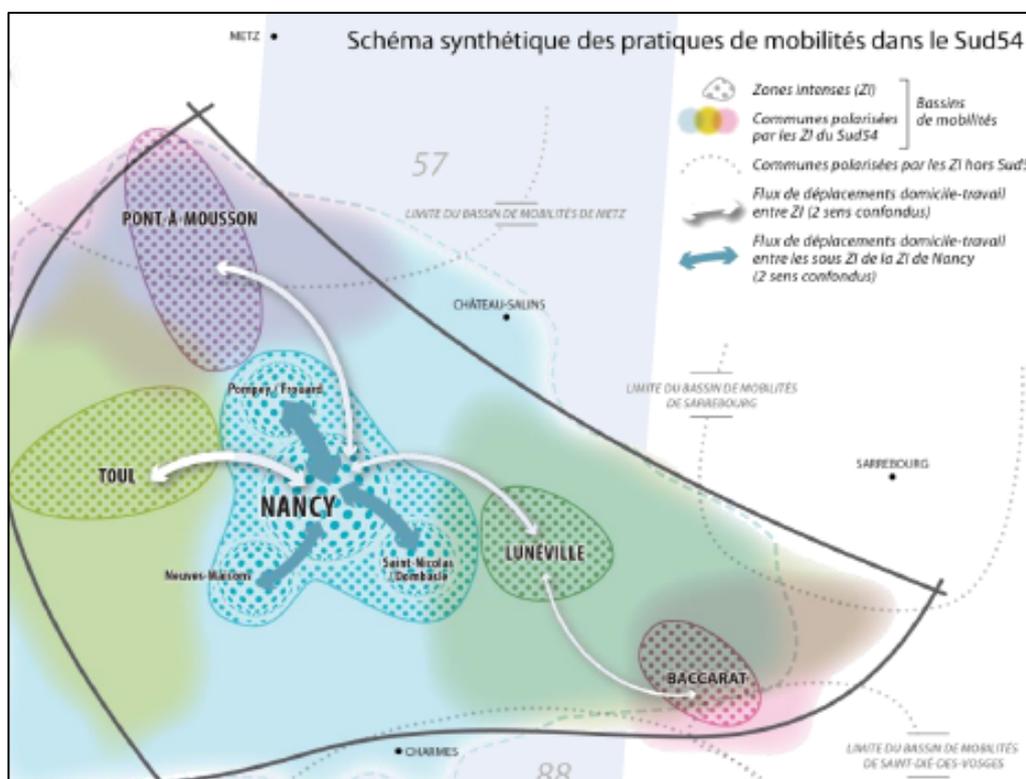
Nous avons un taux de mobilité interne important, puisqu'il atteint 94%, et un taux de concentration de l'emploi proche de 100%.

Les chiffres montrent que les interdépendances ont eu tendance plutôt à augmenter au cours de ces dernières années. Une fois ces interdépendances démontrées, il y a un réel intérêt à coopérer à l'échelle de ces bassins de vie, ce qui n'empêche pas les coopérations à d'autres échelles. Sur l'échelle des 3 EPCI, le périmètre est pertinent pour appréhender de manière coopérative un certain nombre de problématiques pour répondre aux enjeux quotidiens des habitants.

La carte suivante montre de quelle manière l'agglomération nancéenne polarise les déplacements et les échanges.



La carte de synthèse suivante, réalisée en appui de notre réflexion vers une nouvelle organisation, montre un territoire polarisé par le grand bassin de vie nancéen, la métropole du grand Nancy et les 3 intercommunalités situés à proximité, qui sont d'anciens grands bassins industriels avec leurs sous-bassins de mobilité, ce qui justifie qu'il y ait des coopérations qui soient portées à ces différentes échelles.



## 2008-2013 : un projet d'aménagement et de développement, le SCoT Sud54

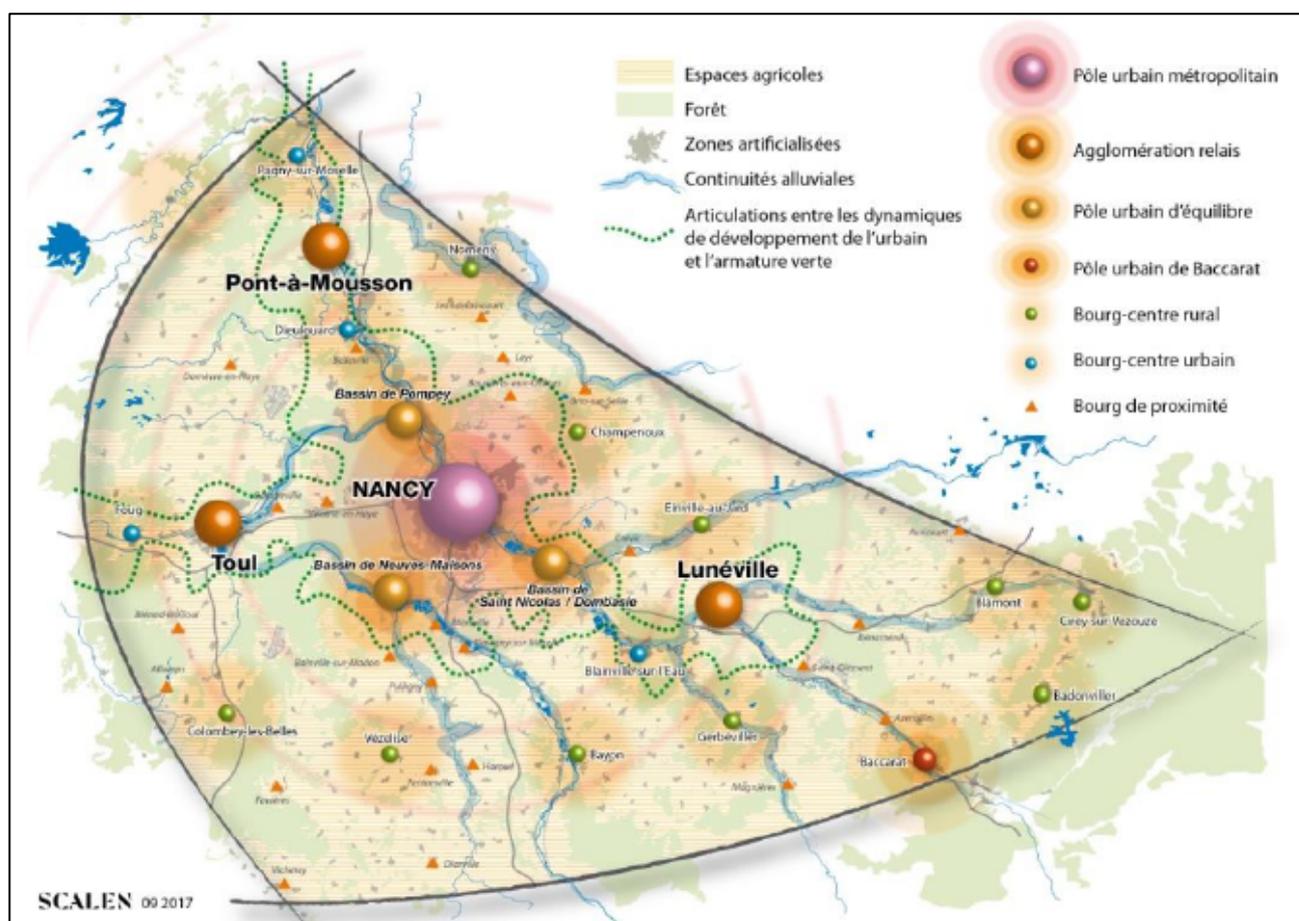
Tout a commencé avec la création du SCoT qui n'a démarré qu'en 2008. Il y a eu une ambition politique forte pour trouver les moyens de lever les concurrences et de construire les complémentarités, chacun ayant des atouts, que ce soit en termes d'équipements, de terres agricoles, de zones d'activités...

Notre dynamique... moyenne rendait nécessaire d'avancer dans nos complémentarités, pour se donner les moyens de ne pas voir les chiffres négatifs se développer. Il s'agissait aussi de donner du sens à la planification car nous avons beaucoup de contraintes. Or, les contraintes sans le sens ne permettent pas d'avancer.

« Historiquement, tous les territoires se tournaient le dos. Le pari, au début des années 2000, a été de travailler ensemble car il y avait des enjeux partagés. Le projet de SCoT Sud Meurthe-et-Moselle était porté par le Président du Département, le Président du Grand Nancy ».

Les objectifs affirmés par la volonté politique :

- Aménager durablement le territoire,
- Lever les concurrences et construire les complémentarités territoriales
- Donner du sens à la planification



C'est autour du projet d'élaboration du SCoT qu'est progressivement née l'idée de construire ensemble la Multipôle Sud Lorraine.

En 2014-2015, une fois le SCoT approuvé, a été formalisée l'ambition de construire des nouvelles solidarités territoriales et des coopérations innovantes, la «coopérative des 20» (il y avait à l'époque 20 intercommunalités) :

Au-delà de tout ce qui avait été écrit dans le SCoT, l'ambition politique était affichée très clairement.

Le contexte (le SDCI, les transferts de compétences, les nouveaux élus ont effet rapidement voulu :

- Consolider les relations entre la métropole du Grand Nancy et les EPCI du bassin de vie nancéen ;
- Préparer le dialogue avec la Région Grand Est, chef de file en matière d'aménagement du territoire, de transport, d'économie et de politiques environnementales ;
- Optimiser les politiques publiques en tenant compte des interdépendances territoriales.

## 2016-2017 : modification statutaire du Syndicat Mixte de SCoT en syndicat mixte de la Multipole Nancy Sud Lorraine

Un travail de préfiguration conçu POUR et AU SERVICE des EPCI. Quels champs de coopération ? Quels scénarii de coopération ? Quelle gouvernance ? Quelle plus-value ?

Ceci nous a amenés dès 2015 à travailler sur un projet de préfiguration, tout d'abord avec le cabinet Mensia Conseil pour préciser ce que l'on entendait par coopération, et quelles étaient les attentes, les besoins, quelles pouvaient être les plus-values, quel était le champ des possibles au regard de la coopération déjà existante.

Mensia Conseil a tout d'abord travaillé à faire une photographie du territoire et de ses besoins. Le cabinet a travaillé avec chaque intercommunalité, pour à la fois définir son ingénierie et les besoins supra-territoriaux qu'elle pouvait identifier.

A partir de ce travail assez fin sur les besoins de chacune des intercommunalités, on a pu commencer à formaliser des hypothèses.

Un travail de préfiguration piloté par les 13 présidents d'intercommunalités  
Notre chance est que les habitudes de travail entre les présidents des intercommunalités se sont transformées en instance de travail se réunissant tous les deux mois en moyenne, avec 80 à 90% de présents et un investissement fort des présidents.

Un travail de concertation organisé avec les 13 conseils communautaires.

De même - ce sont des habitudes que nous avons prises au moment de l'élaboration du SCoT - nous faisons tous les deux ans la tournée des intercommunalités, en participant à chaque conseil communautaire pour parler des enjeux identifiés par nos travaux et nos analyses, faisant émerger des arbitrages à réaliser par l'instance des présidents d'intercommunalités.

Un accord unanime

Un accord unanime des élus sur l'évolution statutaire du SCoT nous a amenés à une modification statutaire en date du 25/09/17. Nous n'avons donc pas appliqué la loi mais nous l'avons mise en œuvre dans l'esprit. Nous avons eu notre arrêté statutaire assez récemment.

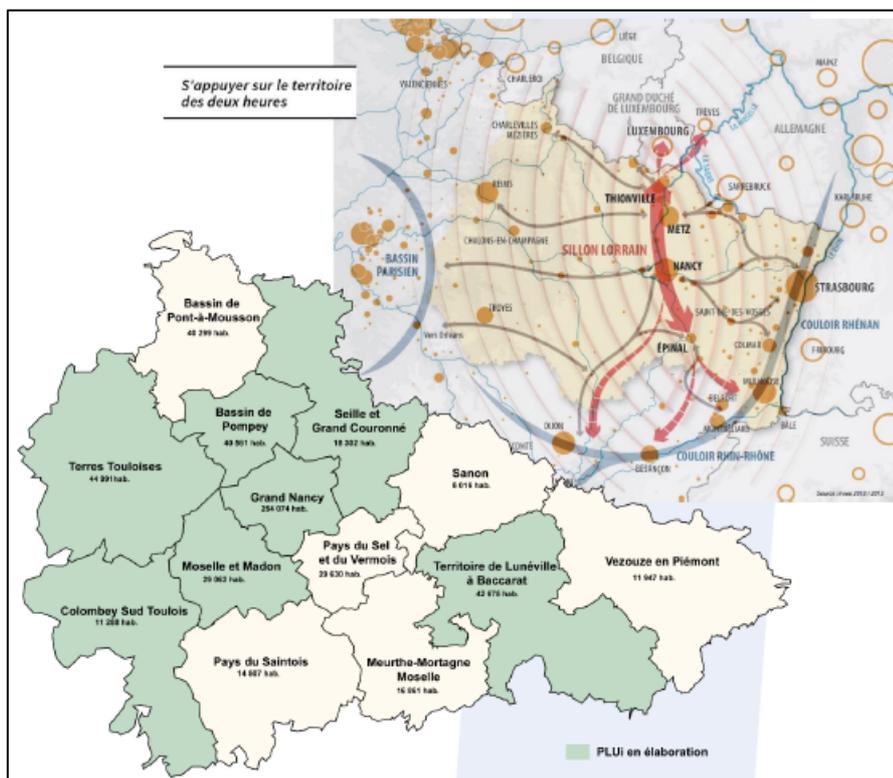
Je vais donc pouvoir vous présenter l'organisation, sachant que c'est tout neuf : l'organisation est en train de se mettre en place et les groupes de travail ne sont pas encore tous constitués.

## Présentation de la Multipole Nancy Sud Lorraine

### La compétence de la Multipole Nancy Sud Lorraine : la compétence SCoT

Puisqu'aujourd'hui nous parlons de votre contribution au STRADDET, il m'a paru intéressant de préciser notre rôle au regard de la Région Grand-Est. Nous avons-nous-même rendu une contribution au SRADDET de la Région Grand-Est au mois de septembre 2017, dans laquelle nous avons abordé tous les sujets concernant l'aménagement du territoire.

Nous avons aussi travaillé avec un autre SCoT voisin, le SCoT du Sillon Lorrain, un territoire où un pôle métropolitain unit les agglomérations. Nous avons travaillé ensemble sur les problématiques afin de faire une contribution commune au SRRADDET.



Il faut noter que le Luxembourg ne se trouve pas loin de notre territoire et qu'il polarise évidemment beaucoup de déplacements, étant un pôle d'emploi et un pôle financier.

Nous avons aussi de gros enjeux vers le sud, qu'il ne faut pas asphyxier.

Nous avons travaillé sur ces enjeux-là de manière partagée et nous avons pu argumenter ainsi nos propositions auprès de la Région Grand-Est.

Par ailleurs, nous avons annexé leurs propres contributions des EPCI au regard de leurs spécificités.



Nous avons donc une contribution au SRADDET par « étages » : à l'échelle InterScoT, à l'échelle du SCoT et des contributions des EPCI qui précisent les enjeux infra-territoriaux.

Notre rôle aujourd'hui est celui d'un pivot entre le territoire supra-territorial et les territoires des intercommunalités.

## La Multipole Nancy Sud Lorraine : la prise de compétence coordination des services de transport

Cette prise de compétence est dans la continuité de ce que nous faisons déjà, mais certaines questions juridiques se posent encore à nous.

Nous nous donnons une année pour travailler sur la mise en œuvre de la compétence, et nous sommes en train d'organiser une consultation importante afin d'élaborer une feuille de route pour pouvoir offrir à terme une harmonisation tarifaire et d'information aux voyageurs.

Nous travaillons avec les Autorités Organisatrices de Mobilité du territoire qui travaillent sur les bassins de mobilité. Trois d'entre elles sont déjà rassemblées dans un Syndicat Mixte de transport interurbain et s'orientent aujourd'hui vers davantage d'intégration.

Parallèlement, nous avons démontré que nous avons des axes structurants qui vont vers l'agglomération nancéenne. L'idée est donc de parvenir à un contrat entre Région, EPCI et communes pour faire converger les investissements et les politiques. Puisque nous devons organiser la coordination entre ce bassin de mobilité et les autres bassins de mobilité du territoire, il y a là également matière à travailler au niveau de l'InterSCoT.

Nous nous approprions progressivement la compétence grâce à des spécialistes transport. Nous nous étoffons, avec une volonté politique très claire.

Nous avons commencé à travailler sur ce sujet. Mais ne disposant pas d'une légitimité, nous avons retardé le démarrage. Maintenant que nous avons le mandat, nous allons effectivement le faire. Il y a en effet une forte attente des élus par rapport à l'enjeu de dialoguer avec la région sur ces questions et d'exprimer les priorités d'aménagement et de desserte du territoire.

Par ailleurs nous avons un mandat pour travailler sur ce que nous appelons les mobilités rurales et innovantes. L'idée est dans un premier temps de diffuser des bonnes pratiques et de regarder ce qui peut être mutualisé. Et également de pouvoir travailler avec des opérateurs privés pour offrir les solutions les plus efficaces possibles, sachant que ce travail-là pourrait trouver un écho au niveau de l'InterSCoT puisque chaque SCoT se pose les mêmes questions.

Le Pôle Européen du Sillon Lorrain est évidemment lui aussi intéressé par les problématiques de mobilité. Il n'y a pour le moment pas d'orientation politique claire mais ce sont des choses qui sont en train d'émerger progressivement.

<b>COORDINATION des offres</b>	Un territoire multipolaire 9 AOM et 11 réseaux de transport	Construire une offre globale mieux coordonnée, plus performante et plus attractive
<b>CONTRATS d'AXE</b>	Un réseau ferré en étoile et de nombreuses gares et haltes à moderniser (potentiel) Une urbanisation trop déconnectée des questions de transport	Mieux articuler les politiques d'urbanisme, d'aménagement et de transport/mobilités Contractualiser le développement en faveur du TER
<b>PLATEFORME des MOBILITES rurales et innovantes</b>	Des secteurs moins ou peu denses en recherche de solutions de mobilités innovantes et soutenables	Mutualiser les bonnes pratiques, les solutions voire les moyens Massifier la demande auprès des opérateurs

Comme tous les pôles métropolitains nous avons des actions que nous pouvons mener dans transfert de compétence pour et au service de nos intercommunalités. Nous travaillons en particulier sur les thématiques de l'économie, de l'environnement, de l'agriculture et du numérique.

## La Multipole Nancy Sud Lorraine : des actions en matière économique

### Une stratégie d'accueil des entreprises pour et au service des EPCI

- « Pour et au service des EPCI » : c'est comme cela que nous l'avons défini. En effet, en 2013 lorsque nous avons approuvé le SCoT, les élus ont tout de suite identifié l'urgence de concilier les approches de développement économique et de foncier économique. Donc, nous avons eu une commande de leur part et cela nous a donné un mandat pour approfondir ce sujet.
- Nous avons travaillé pendant deux ans avec un cabinet pour identifier quels étaient les leviers d'action économique sur le territoire. Il s'est avéré que nous pouvions développer un meilleur accueil des entreprises pour favoriser leur développement sur le territoire par rapport à leurs besoins d'évolution, ou pour des entreprises qui cherchent à s'implanter sans trouver car l'offre est diffuse. D'où la décision de développer une stratégie partagée. Nous travaillons là-dessus depuis deux ans et nous formaliserons cette stratégie dans quelques semaines, donc je ne peux pas vous donner beaucoup plus d'informations. Je précise simplement que le curseur n'est pas toujours placé au même endroit, nous avons des logiques plus ou moins fortes, soit d'information, de coordination, de collaboration et ou/d'intégration, puis des actions qui pourraient émerger soit dans la définition d'une meilleure connaissance, par exemple en immobilier d'entreprise, soit dans le partage de moyens avec les réseaux d'entreprises, la dynamisation des sites économiques, le marketing...

### Une coordination des politiques de développement touristique en co-maîtrise d'ouvrage avec la Métropole du Grand Nancy qui vient de prendre la compétence touristique.

- Elaboration en cours d'un programme d'actions coordonnées en lien avec le nouveau schéma régional de développement touristique. Nous ne sommes pas une région très touristique, mais l'idée est de se questionner sur la manière de profiter de ce qui existe sur chaque territoire pour renforcer l'attrait touristique. Nous sommes en train d'élaborer une feuille de route partagée. En fonction de cette feuille de route, le Syndicat pourrait développer des actions qui s'avèreraient utiles,

par exemple sur le raccordement des pistes cyclables qui pour nous est un grand enjeu car nous avons un grand potentiel. Cela pourra être fait par nous ou par des institutions compétentes. Peu importe, l'essentiel étant que ce soit fait.

Des actions possibles au service de l'emploi, de la formation.

- Nos statuts précisent que nous pouvons être compétents en matière d'emploi et de formation. C'était une volonté des élus.

## La Multipole Nancy Sud Lorraine : des actions en matière d'agriculture

- Un Projet Alimentaire Territorial en cours d'élaboration sur le Sud Meurthe et Moselle, porté et animé par le Département 54 en partenariat avec un grand nombre d'acteurs.
  - L'enjeu est important avec une autonomie alimentaire de 0,99%, donc particulièrement faible sur l'aire urbaine nancéenne.
- Nous allons porter une action de la chaîne logistique (production-stockage-transformation-livraison) afin de l'optimiser.
  - Ce besoin a été identifié par les partenaires du PAT, Projet Alimentaire Territorial
  - L'un des enjeux forts porte sur le devenir du Marché de Gros de Nancy, avec une vocation confortée.
  - On assiste à l'émergence d'initiatives multiples sur le plan de la logistique (plateformes numériques, carreaux des producteurs).
  - Nous engageons une étude-action pour la construction d'un scénario partagé avec les acteurs privés et publics, dans le but d'intervenir si nécessaire sur des problématiques de foncier qui viendraient se présenter, en connexion avec le PAT.
- Une action au service de l'urbanisme (foncier et planification)

## La Multipole Nancy Sud Lorraine : des actions en faveur de l'environnement

La thématique de l'environnement était l'une de nos actions importantes.

- Beaucoup de territoires ont prévu de s'équiper avec des bornes de recharge pour véhicules électriques. Les démarches portaient tous azimuts grâce à des financements possibles, et il s'est rapidement avéré nécessaire de définir une charte de l'interopérabilité des bornes de recharge électrique pour que, à terme, tous les habitants du territoire puissent utiliser toutes les bornes. Donc une interopérabilité qui réponde bien aux enjeux de la mobilité quotidienne.
- Cela a donné lieu à un marché groupé qui a permis de faire des économies d'échelle pour les collectivités. L'entretien coûtera ainsi moins cher à tout le monde. Aujourd'hui nous avons terminé notre action de Pôle Métropolitain, et ce sont les intercommunalités entre elles qui travaillent avec un marché groupé porté par le Grand Nancy.

## La Multipole Nancy Sud Lorraine : subsidiarité – respect – solidarité

Sur le plan institutionnel et de la gouvernance (ce sont des cas que l'on entend depuis toujours) il est essentiel de prendre garde à respecter les subsidiarités entre des territoires qui n'ont pas les mêmes caractéristiques et d'avoir une approche de solidarité. Ce sont des notions-clés pour réussir une bonne gouvernance. Nous avons donc :

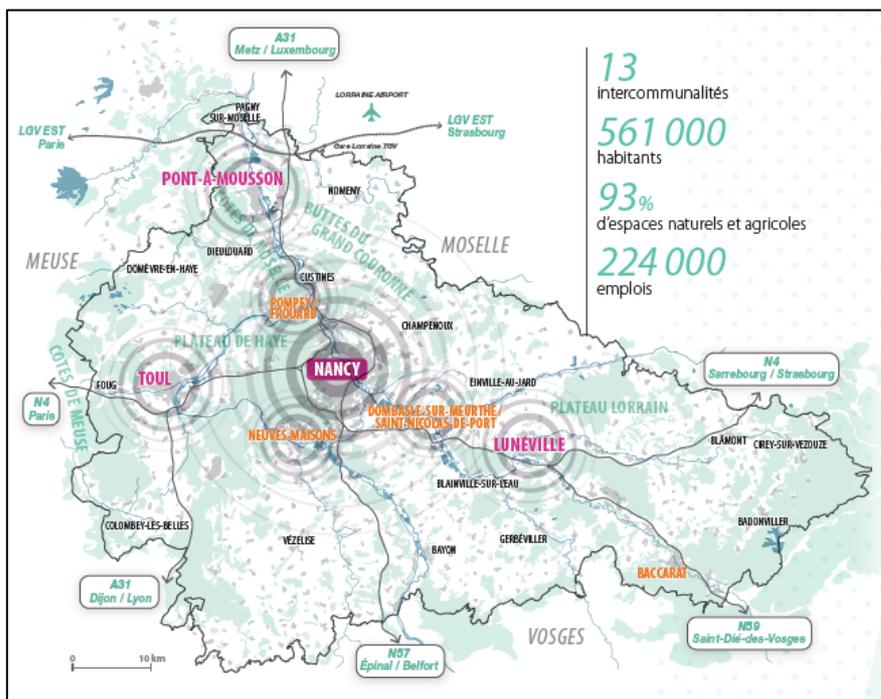
- Un Syndicat Mixte fermé, de type métropolitain. Il y a une confiance qui a permis, pour des raisons pratiques, de choisir cette forme de syndicat. D'abord parce que

nous n'étions pas obligés de créer un nouveau Syndicat Mixte. Ensuite, pour accueillir facilement des partenaires sur la partie coordination transport. Enfin, dans un plus long terme, certains présidents d'intercommunalités souhaiteraient que l'on prenne une compétence en matière de zones d'activités économiques.

- Un comité syndical composé de 84 élus (1/3 pour le Grand Nancy, 2/3 pour le reste du territoire)
- Un Bureau de 9 élus représentatifs des « 4 grands territoires » et des sensibilités politiques (même si aujourd'hui le territoire est plutôt majoritairement à droite, l'approche qui domine entre les élus du territoire est le respect des équilibres).
- Un Bureau élargi aux Présidents d'intercommunalités (car nous avons une instance de présidents d'intercommunalités qui fonctionnait bien) avec une présidence tournante et un rôle particulier pour le Président du Grand Nancy qui n'est pas membre du Bureau en tant que tel mais qui a une mission particulière pour travailler sur l'articulation avec les grands territoires, notamment le Pôle métropolitain européen du Sillon Lorrain.
- Des commissions et groupes de travail composés de 13 élus représentant les 13 EPCI (principe d'ouverture notamment aux PETR/Pays – AOM). Evidemment les techniciens y sont associés.
- Une conférence des exécutifs qui se réunit au moins deux fois par an, des échanges privilégiés avec le Conseil régional, le Conseil départemental, les PETR/Pays et avec les parlementaires.

## La Multipole Nancy Sud Lorraine : moyens humains et financiers

- Une équipe de 8 personnes :
  - Des compétences techniques, plus spécifiquement en urbanisme et transport, mais aussi en économie
  - Une nouveauté : une ingénierie financière en cours de développement (considérant que les financements vont être de plus en plus mutualisés, qu'ils seront de plus en plus liés à des appels à projets, l'idée est de pouvoir développer une nouvelle forme d'ingénierie et de coopération afin de construire un pacte de solidarité et financier sous la responsabilité du pôle
- Un budget d'1,4 millions d'euros
  - 200 000 € de soutien dans le cadre du Pacte Etat-Métropole
  - 600 000 € du Pacte Etat-Métropole pour 2 pôles multimodaux



## Extraits de l'Accord politique du 8 avril 2017

Le 31 janvier 2015, dans un contexte de reconfiguration territoriale majeur, les élus des intercommunalités du Sud Meurthe-et-Moselle ont affirmé leur volonté de renforcer de manière effective les coopérations et les solidarités, exprimée par une « Déclaration commune ». Dans cette perspective, un travail a été conduit avec et au service des intercommunalités pour formaliser les enjeux prioritaires de ces coopérations et définir les modalités de mise en œuvre. Le 8 janvier 2016, les Présidents d'intercommunalité, du Conseil départemental et des PETR/Pays ont affirmé à la quasi-unanimité leur ambition de « transformer le Syndicat Mixte du SCoT en « Pôle métropolitain ouvert, multithématique et opérationnel ».

L'année 2016 a permis de préciser les intentions au travers de l'élaboration d'un projet d'Accord Cadre. Le 10 décembre 2016, le Comité Syndical a délibéré sur le principe de transformer le Syndicat Mixte du SCoT en Syndicat Mixte dénommé Pôle métropolitain. Avant d'engager la modification statutaire, il a été convenu que chaque intercommunalité organise un débat démocratique en son sein pour vérifier son adhésion au projet du Syndicat Mixte dénommé Pôle métropolitain.

**« Au regard des délibérations de principe prises par les intercommunalités, la modification statutaire est engagée. »**

## Un contexte d'évolutions institutionnelles et d'interdépendances fortes

L'intérêt de disposer d'un instrument de coopération pour poursuivre et élargir la dynamique interterritoriale qui s'est progressivement installée entre les territoires Sud Meurthe-et-Moselle est confirmé. Il est affirmé la nécessité de veiller au principe d'équité entre les territoires, ainsi que de garantir la meilleure utilisation possible des ressources financières. Dans un contexte de réformes territoriales majeures, de contraction des ressources financières des collectivités, et d'indicateurs de développement fragiles (démographie et économie), le Syndicat Mixte a pour objectif de mettre en œuvre le projet fédérateur, défini en 2013, de Multiple Sud Lorraine. Il doit par des réalisations concrètes gagner en lisibilité, en attractivité et en qualité de vie au sein de la région grand Est.

Le Syndicat Mixte est envisagé dans des principes de solidarités performantes entre tous les territoires, qu'ils soient urbains, ruraux ou péri-urbains, au regard :

- Des interdépendances fortes en matière de mobilité, d'emploi, de logement ou d'habitat, d'équipements, de services, d'aménités environnementales et d'attractivité ;
- Des disparités sociales, économiques et financières ;
- Des responsabilités publiques majeures : rôle et place de l'agriculture, questions et préoccupations environnementales d'air-climat-énergie.

Le Syndicat Mixte appréhende la dynamique métropolitaine dans la diversité de ses dimensions pour l'ensemble des territoires. Il porte une attention particulière pour ceux qui sont le moins dans le rayonnement métropolitain. Le Syndicat Mixte doit favoriser la prise en compte des besoins de la population dans les politiques publiques, compte tenu de la réalité vécue du territoire très intégré dans ses pratiques quotidiennes (emploi, résidentiel, loisirs et équipements).

## Deux compétences et six domaines de coopération renforcée confiés au Syndicat Mixte

Le Syndicat Mixte définit une politique d'aménagement du territoire ambitieuse en exerçant deux compétences qui constituent son socle :

- Planifier stratégiquement le développement du territoire : l'exercice de la compétence « SCoT »
- Coordonner les politiques de transport et d'aménagement : l'exercice de la compétence obligatoire dite « SRU »

Pour répondre aux objectifs politiques de solidarité, d'aménagement et de développement durables et d'attractivité, le Syndicat Mixte détermine les coopérations stratégiques à mettre en œuvre au service de l'efficacité des politiques publiques Sus Meurthe-et-Moselle.

Sur cette base, il coordonne et/ou anime des actions jugées utiles par l'ensemble de ses membres dans les domaines suivants :

- Aménagement du territoire
- Mobilité et transport
- Développement économique (dont tourisme - emploi - formation)
- Politiques environnementales
- Agriculture
- Numérique

La définition et le suivi du programme de travail triennal sont l'occasion pour chaque membre de vérifier la plus-value de chacune de ces actions et leur complémentarité avec celles des EPCI membres et leurs partenaires.

Dans le cas où il serait envisagé de **transférer une compétence nouvelle**, il est convenu qu'une concertation adaptée sera organisée et qu'un accord de principe politique concordant des intercommunalités membres, devra être obtenu préalablement à toute modification statutaire.

## Un outil et un espace de coopération des intercommunalités entre elles et avec les collectivités de rang supérieur

Le Syndicat Mixte permet à ses membres de coopérer plus efficacement entre eux, de disposer de la connaissance préalable et de mutualiser de l'ingénierie de projet. Il doit permettre aux intercommunalités de conduire des projets qu'elles ne pourraient pas conduire seules. Il joue un rôle de fédérateur et de catalyseur de coopération.

Il favorise l'émergence de solidarités d'un nouveau genre au regard des interdépendances et des complémentarités territoriales entre les espaces urbains, périurbains et ruraux, selon le

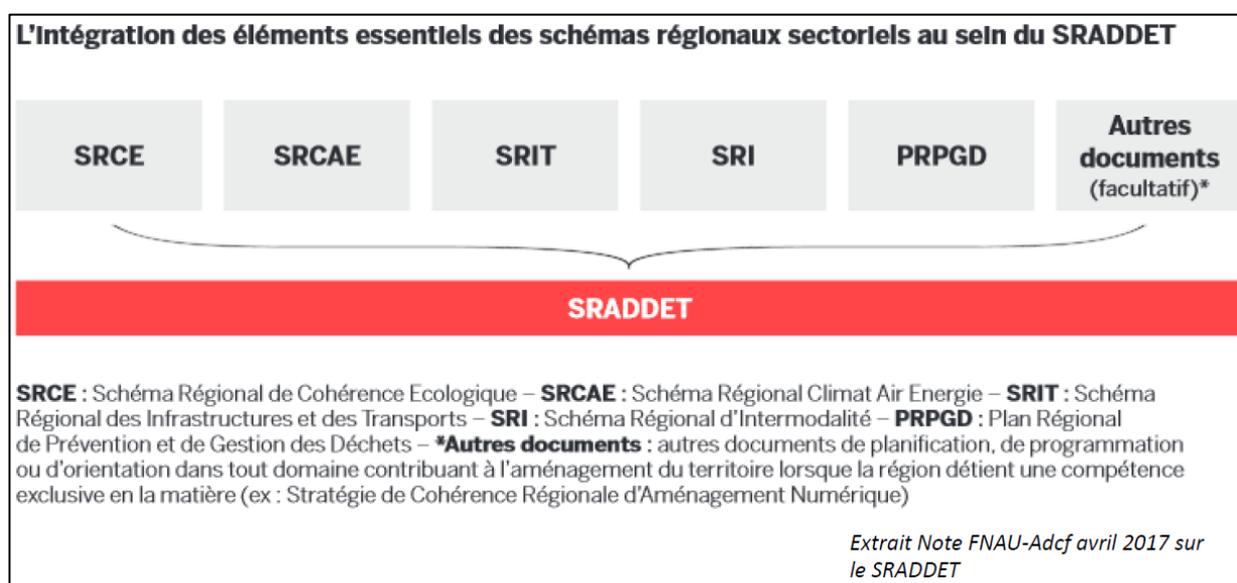
principe suivant « Chaque territoire au vu de ses spécificités doit pouvoir contribuer au développement du Sud 54 ».

## Annexe 3 - Qu'est-ce que le SRADDET ?

### Un schéma intégrateur

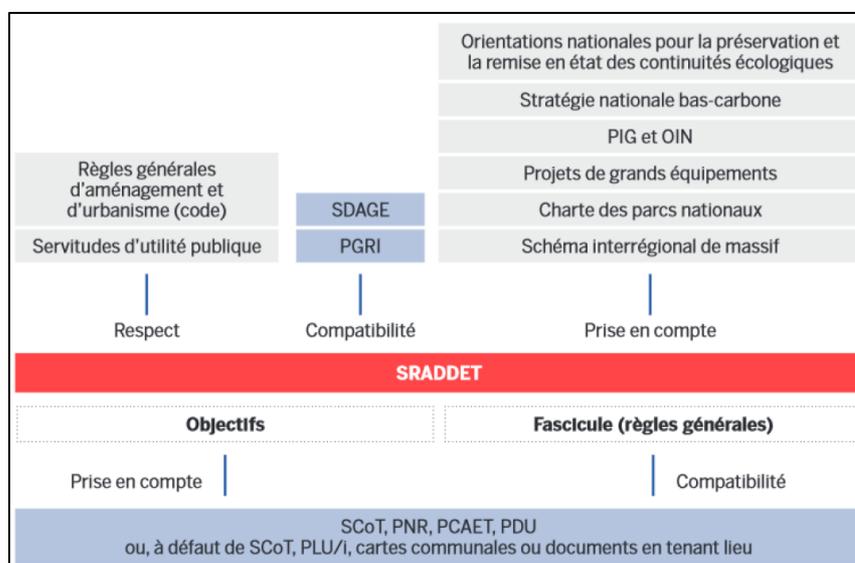
Créé par la loi NOTRe, le Schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires est un document de planification stratégique et transversal, tendant vers une simplification et une cohérence des politiques régionales menées en matière d'aménagement du territoire.

Il a pour but d'articuler / fusionner plusieurs documents sectoriels existants ou en projet : SRIT, SRI, SRCE, SRCAE, PRPGD.



### Un Schéma d'aménagement prescriptif

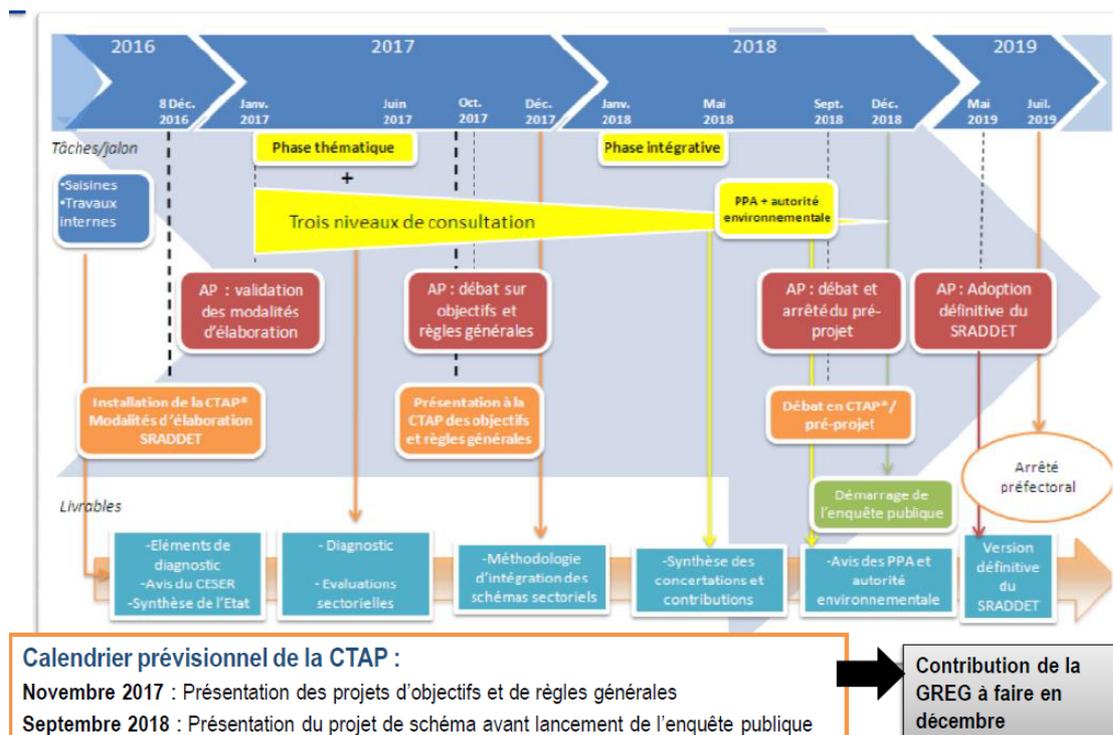
Le SRADDET est opposable aux Schémas de cohérence territoriale (ou à défaut aux Plans locaux d'urbanisme intercommunaux / PLU), chartes de Parc naturel régional, Plans climat air énergie territoriaux, Plans de déplacements urbains qui doivent prendre en compte ses objectifs et être compatibles avec ses règles générales.



## Calendrier proposé par la Région Auvergne Rhône-Alpes

La Région prévoit d'adopter son SRADDET en juillet 2019. Une concertation à l'échelle des départements (13 juin pour l'Isère) a été ouverte à tous les acteurs autour des sujets suivants :

- **Aménagement du territoire** : Equilibre et égalité des territoires / Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional / Désenclavement des territoires ruraux/ Habitat / Gestion économe de l'espace
- **Mobilité et infrastructures de transport**
- **Environnement** : Maîtrise de l'énergie et développement des énergies renouvelables et de récupération / Lutte contre le changement climatique / Pollution de l'air / Protection et restauration de la biodiversité / Prévention et gestion des déchets



## La contribution du SCoT et de la Grande Région de Grenoble (GREG)

Les élus du SCoT souhaitent contribuer de manière constructive et tout au long du processus d'élaboration du SRADDET. Ils se sont concertés et proposent à la Région :

- Des pistes prioritaires : d'enjeu, d'éléments de stratégie et de moyens à développer dans le cadre du SRADDET ;
- Leurs attendus particuliers sur les thèmes portés par le SRADDET : aménagement du territoire, mobilité et infrastructures de transport, environnement.

Ils ont associé les différentes collectivités territoriales constituant le Sud-Isère : EP-SCoT de l'Oisans, PNR Vercors et Chartreuse et intercommunalités, qui compléteront cette contribution commune.

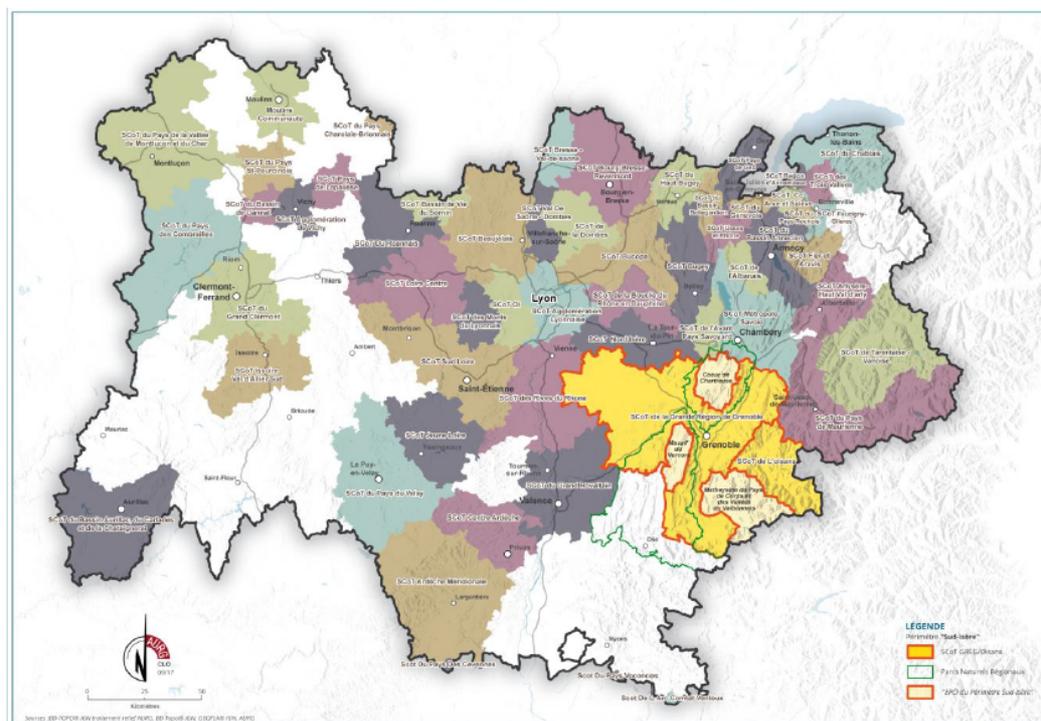
## Les étapes de contribution

- Décision du Comité syndical de juin 2017 : contribuer avec d'autres territoires du Sud-Isère
- Réunions techniques en juillet (V1) et septembre (V2), regroupant EP-SCoT GREG, Métropole, Grésivaudan, Voironnais, Oisans, PNR Vercors et Chartreuse, Département de l'Isère >> prise en compte des apports et contributions écrites

- Première proposition mise en débat au Comité syndical d'octobre (V3)
- Séminaire SRADDET du 7 décembre.

## Annexe 4 – Partage de quelques éléments d'éclairage sur le positionnement de la GREG

Portrait : Le Sud-Isère et la GREG au sein de la région Auvergne Rhône-Alpes



2 SCoT : Grande région de Grenoble (8 EPCI : Grenoble Alpes métropole, CA Pays Voironnais, CC : Le Grésivaudan, Trièves, Chambaran Vinay Vercors, Bièvre Isère, Bièvre-Est, Territoire de Beaurepaire) et Oisans (CC Oisans)

2 PNR : Vercors (CC Massif du Vercors en Isère), Chartreuse (7 des 17 communes de la CC Cœur de Chartreuse en Isère)

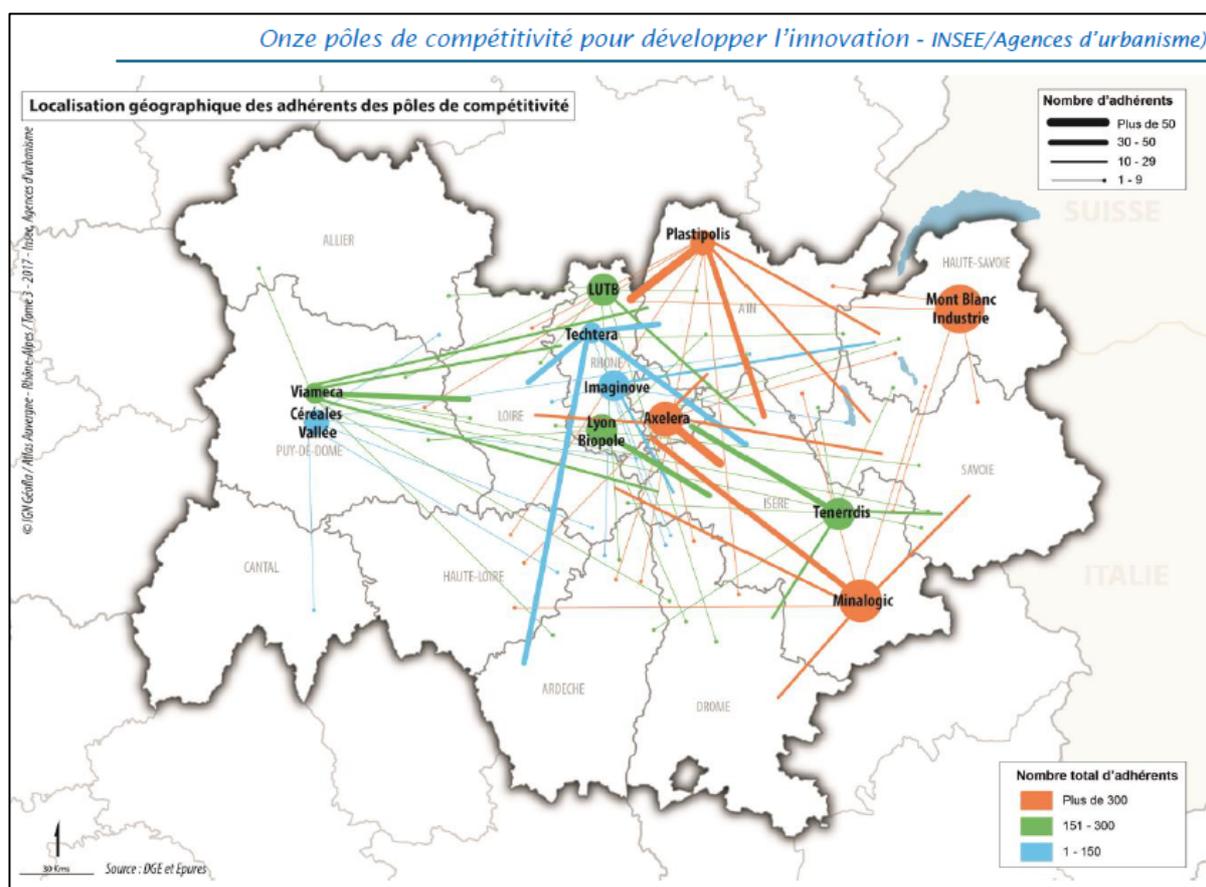
La CC de la Matheysine, du Pays de Corps et des Vallées du Valbonnais.

	Nb communes (au 01.01.2017)	Population (2014)	Emplois (2014)	Superficie en km <sup>2</sup>
SCoT GREG	284	782 296	329 781	3 944
SCoT Oisans	19	10 689	5 891	834
PNR Chartreuse	59	150 256	66 489	538
PNR Vercors	84	120 779	41 561	937
CC Matheysine	44	19 243	5 054	716
<b>Total Sud-Isère (uniquement les parties iséroises des PNR)</b>	<b>360</b>	<b>835 546</b>	<b>347 914</b>	<b>5 978</b>
% GREG / Département Isère	55%	63%	68%	50%
% Sud Isère / Département Isère	69%	67%	71%	76%
% GREG / AuRA	7%	10%	10%	6%
% Sud Isère / AuRA	9%	11%	11%	8%

De multiples atouts (économiques, universitaires, touristiques...) rendent le Sud-Isère et la GREG attractifs.

C'est un territoire économique dynamique et diversifié : le Sud-Isère, et particulièrement la GREG, disposent de nombreux atouts : des industriels performants avec des pôles d'excellence reconnus (en électronique et micro nano-électronique, en informatique et logiciel...), de nombreuses entreprises multinationales de renom qui participent à la diversité des filières présentes. La GREG comptabilise aussi des laboratoires de recherche de renommée internationale et des formations supérieures reconnues construisant en quelques décennies l'écosystème grenoblois autour du triptyque recherche-université-industrie.

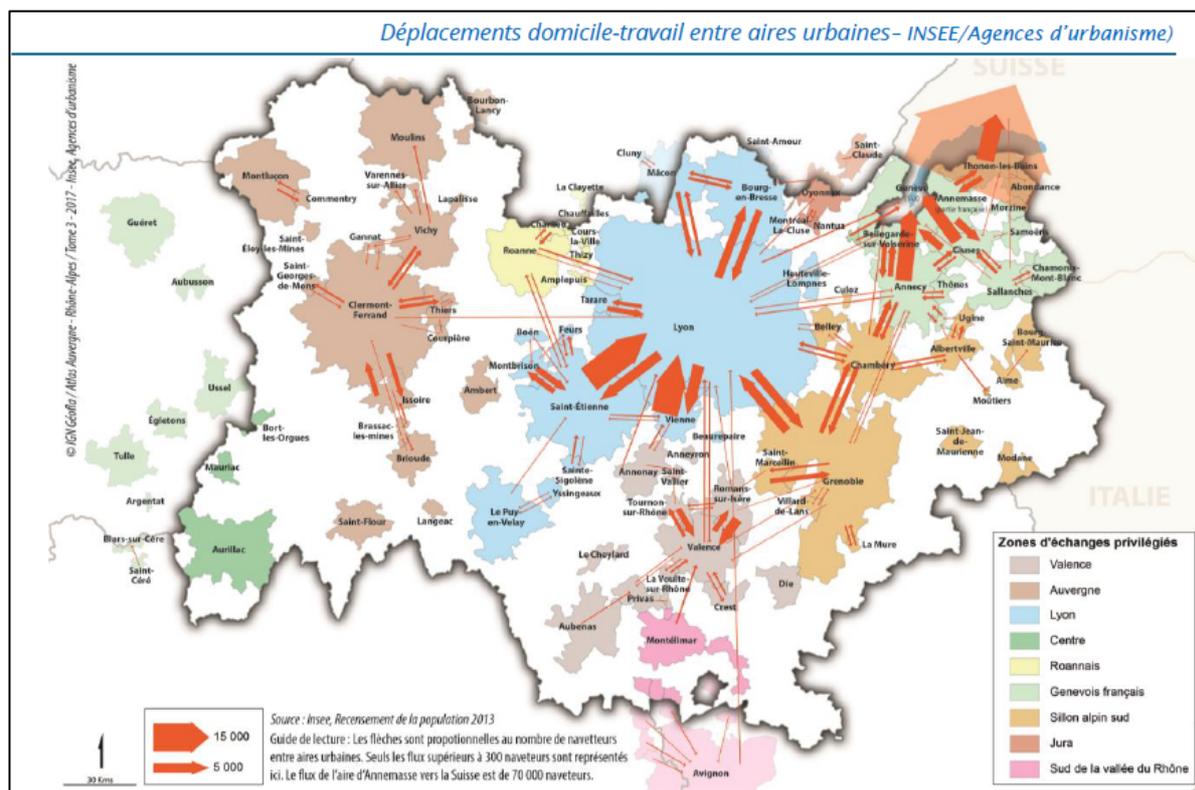
Les industries représentent en Isère 15% des emplois contre 11% en France avec (à l'échelle de l'Isère) 23 800 emplois dans les industries électriques et électroniques, 23 500 emplois dans la métallurgie et la mécanique, 22 000 emplois dans le numérique, les logiciels, l'ingénierie et le conseil, 14 200 emplois chimie, plastique, pharmacie, matériel médical.



Les entreprises travaillent de plus en plus en réseau, voire en partenariat avec d'autres acteurs du territoire ayant des compétences complémentaires. C'est le cas des pôles de compétitivité qui rassemblent des entreprises, petites et grandes, des laboratoires de recherche et des établissements de formation. Ces pôles contribuent à l'attractivité des territoires grâce à leur capacité d'innovation et à leur rayonnement. La région Auvergne Rhône-Alpes apparaît comme l'une des plus innovantes de France avec 11 pôles de compétitivité dont 7 des 20 pôles français identifiés comme « très performants » par l'État. Minalogic à Grenoble est l'un des plus importants de la région.

## Une zone d'échanges privilégiés

- La 1re zone d'échanges privilégiés qui se dégage est celle autour de Lyon
- La 2de position régionale = « Le Sillon alpin sud » au cœur des Alpes et autour de la métropole grenobloise de Saint-Marcellin à la Savoie (Chambéry, Albertville, l'Avant-Pays savoyard, la Maurienne et la Tarentaise)
- Les aires urbaines du « Sillon alpin sud » sont connectées entre elles 2 à 2, compte tenu du relief de vallée.
- Cette zone d'échanges est celle qui est la plus connectée à la zone d'échanges de Lyon.



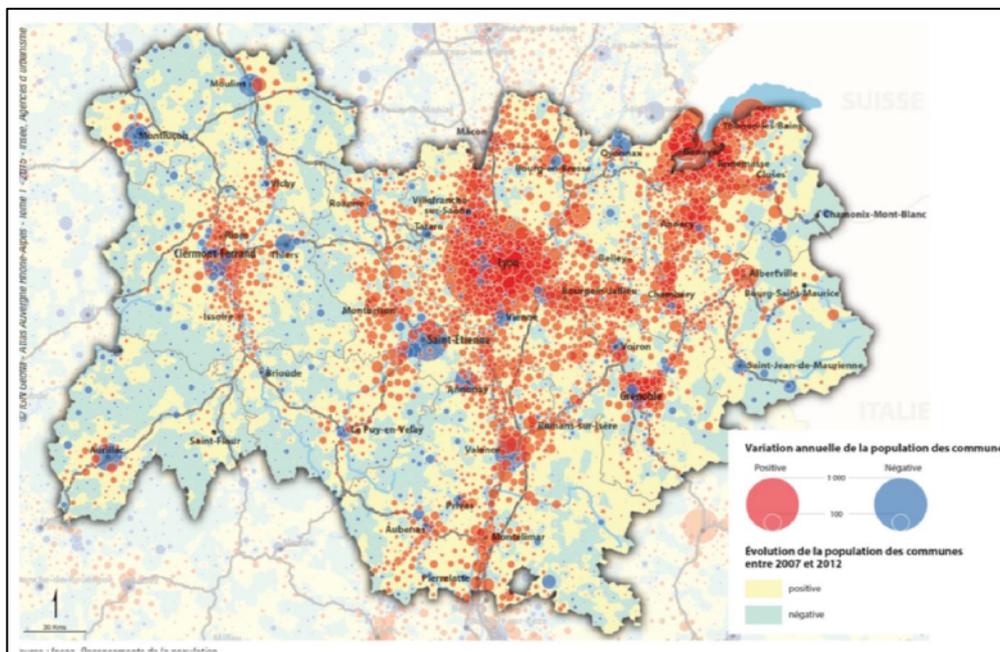
## Un territoire économique dynamique et diversifié

Une économie tournée vers la fabrication (industries, BTP, agriculture...) et la conception-recherche > un modèle technopolitain construit sur une base industrielle forte et de nombreux emplois publics... :

- Un volume d'emplois qui augmente, mais moins fortement qu'à l'échelle régionale, avec certaines activités productives qui résistent mais de nombreuses qui plongent
- Des marges de développement dans l'économie présente
- Des activités résidentielles qui résistent avec cependant :
  - La décroissance de l'administration publique / enseignement
  - Un recul particulièrement marqué dans le domaine de la santé
  - Une croissance disparate pour les activités marchandes : portée par le commerce de détail et la restauration
  - Un BTP qui se maintient
- Un dynamisme de l'Economie sociale et solidaire (ESS)
- Une agriculture diversifiée
- Un territoire touristique

## Une dynamique démographique modérée

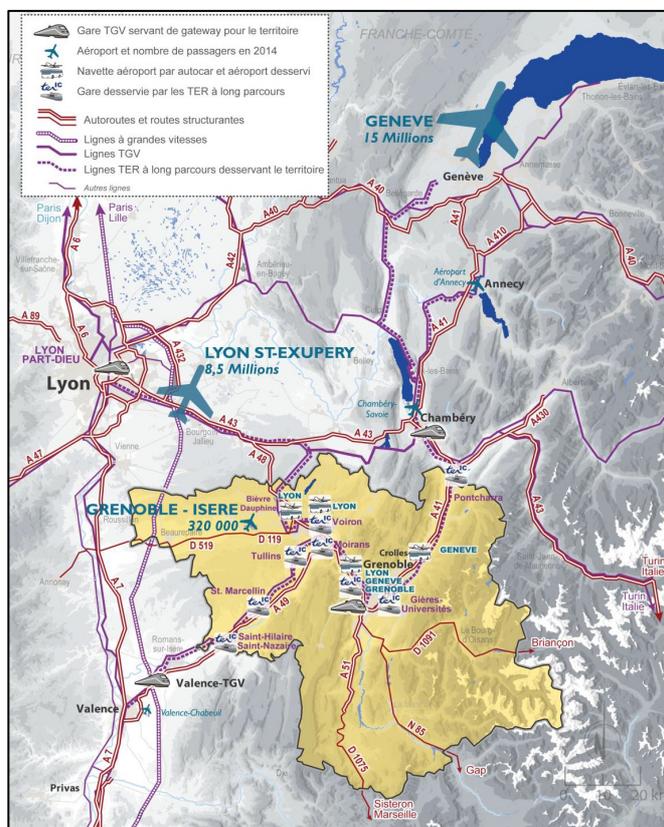
- Après une période de plein boom de la région grenobloise dans les années 60/70...
- ...dans les années 80/90, la croissance est restée plus soutenue que le niveau national mais similaire à la région Rhône-Alpes (région dynamique).
- Depuis les années 2000, l'évolution démographique est similaire à l'ensemble du pays.



## Une situation à l'écart des grands flux internationaux...

- ... tout en bénéficiant de la proximité :
  - De 3 aéroports internationaux,
  - Des gares TGV ou nœuds ferroviaires
  - D'une desserte autoroutière et ferroviaire intéressante.
- Point de passage obligé pour la desserte routière et ferroviaire des Alpes du Sud.
- Des contraintes topographiques induisant concentration des infrastructures et de l'occupation humaine.

... mais une offre de transport bien maillée entre réseaux de TER (6 gares Intercités), de cars interurbains et l'offre des 3 PTU à Grenoble-Alpes-Métropole, le Pays Voironnais et le Grésivaudan.



## Un territoire riche mais avec de grandes disparités : des enjeux en matière d'équilibre et égalité des territoires

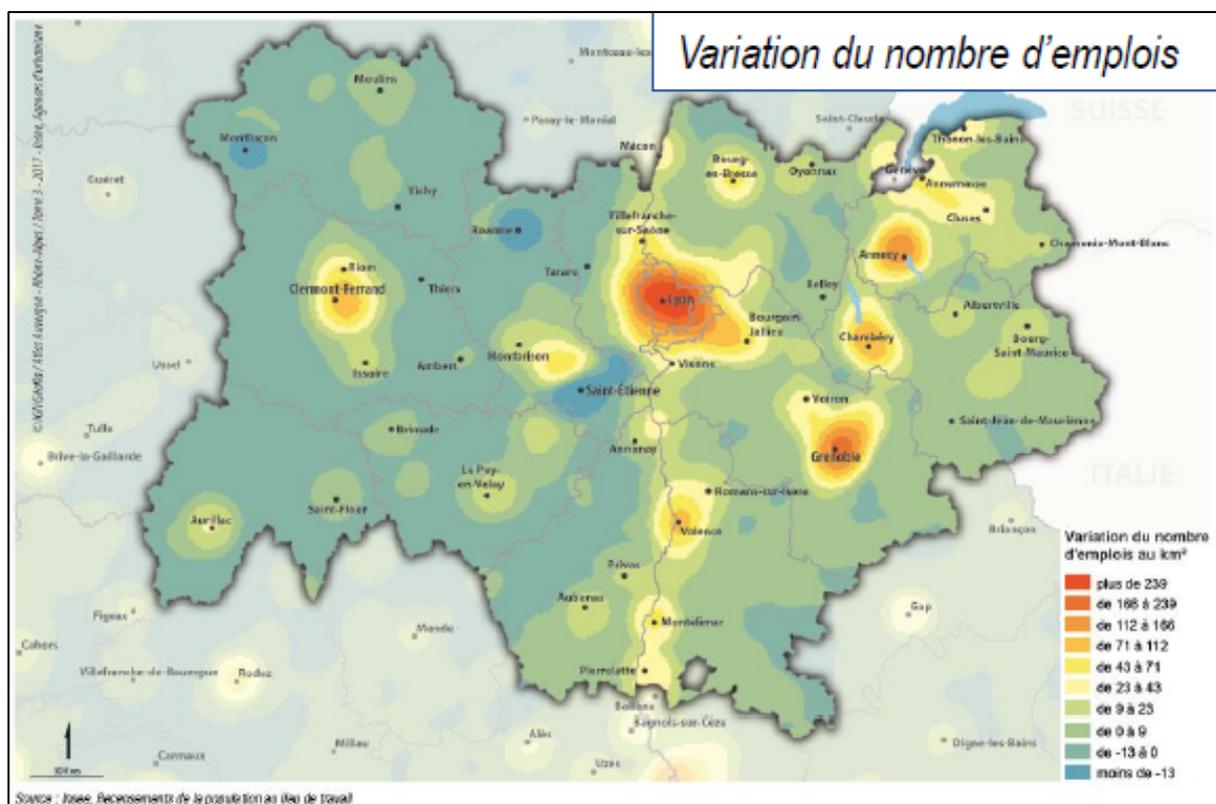
- Niveau de vie médian d'AURA (20 300 €/ an) parmi les plus élevés de France métropolitaine et taux de pauvreté (12,3 %) < de 2 points. Mais des disparités territoriales restant prononcées. Des revenus plus élevés dans les grandes aires urbaines (20 700 €).
- Le Sud-Isère est un territoire riche mais avec des disparités particulièrement fortes :
  - Le niveau de vie médian dans l'aire urbaine grenobloise = 21 500 €
  - Les situations de pauvreté sont moins fréquentes qu'ailleurs : 10,7 % pour Grenoble contre 11,3 % pour Clermont-Ferrand, 11,5 % pour Annemasse-Genève, 12,3 % pour Lyon et 14,5 % pour Saint-Étienne.

## Un processus combiné de périurbanisation et d'étalement urbain

- Processus combiné ayant des impacts environnementaux et sociaux importants : GES, pollution atmosphérique, risque de précarisation énergétique et de fragmentation socio-spatiale.
- La configuration topographique du Sud-Isère a eu tendance à épargner les massifs les plus éloignés (au sud), à limiter la périurbanisation sur les massifs proches (Vercors, Chartreuse...), mais à repousser loin ce phénomène de périurbanisation sur les parties nord/nord-ouest

Une métropole ayant tendance à « concentrer » les emplois du Sud-Isère et de la GREG

- En 2014, les 49 communes de la Métropole grenobloise concentrent 57% des habitants (444 078) de la GREG et 67% de ses emplois (220 651).
- Sur le Sud-Isère, 95% sont situés dans la GREG et 63% dans la Métropole grenobloise.



# Annexe 5 – Cadre du projet de contribution au SRADDET et des échanges

## Logique de construction du projet de contribution au SRADDET

Répondre à « l'exercice imposé » en recherchant, sur les thématiques du SRADDET les attendus de la GREG sur :

- Les **enjeux** liés aux thèmes concernés
- La stratégie à **promouvoir en valorisant les ambitions du SCoT** et apports des autres 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 (indiqués)

Faire ressortir des priorités pour le Sud-Isère dans le cadre des leviers du SRADDET

- Sur la base de la feuille de route fixée par l'EP SCoT
- A partir des échanges avec les acteurs du Sud-Isère et des élus du Comité syndical de l'EP SCoT de la GREG
- Abordant des questions transversales
- 

➤ **Aménagement du territoire**

- Équilibre et égalité des territoires
- Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional
- Désenclavement des territoires ruraux
- Habitat
- Gestion économe de l'espace

**Mobilité et infrastructures de transport**

**Environnement**

- Maîtrise de l'énergie et développement des énergies renouvelables et de récupération / Lutte contre le changement climatique
- Pollution de l'air
- Protection et restauration de la biodiversité
- Déchets

## Points abordés dans le projet de contribution

### 1. Aménagement du territoire

- Équilibre et égalité des territoires
- Désenclavement des territoires ruraux
- Habitat

### 2. Équipements / Mobilité et infrastructures de transport

- Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional
- Grande accessibilité
- Offre de transports et articulation avec l'urbanisme

### 3. Environnement / agriculture

- Gestion économe de l'espace
- Economie agricole et forestière
- Energie - Lutte contre le changement climatique
- Pollution de l'air
- Protection et restauration de la biodiversité
- Déchets

## Objectifs des ateliers du temps 3

Que chacun puisse s'exprimer sur le contenu de la proposition par thème :

- Ajouts d'éléments / Suppressions d'items / Changements de vocabulaire

Que des priorités puissent être dégagées

## En perspective du débat

- Attendus à mettre en avant sur les thèmes du SRADDET
- Des priorités à dégager ?
- Des éléments plus transversaux essentiels liés à l'évaluation du SRADDET, aux modalités et moyens de sa mise en œuvre (dont vocation interterritoriale) ?

# Annexe 6 – Attendus particuliers sur les thèmes portés par le SRADDET et débat sur le positionnement par rapport aux priorités à porter vis-à-vis du SRADDET

## 1-Rappel de la proposition sur l'aménagement du territoire

**Aménagement du territoire**/Équilibre et égalité des territoires

### **1 - Rechercher l'équilibre et la cohérence globale de l'organisation du territoire**

Enjeux proposés :

- Comment décider collectivement de nouvelles modalités de répartition de la croissance ?
- Comment concilier une approche à échelle régionale et le maintien d'une autonomie de fonctionnement / de décision des territoires ?

Stratégie proposée : promouvoir un meilleur équilibre entre :

- Des fonctionnements à l'échelle régionale notamment pour les plus grands équipements et les fonctions supérieures ? > Le SRADDET ne devra-t-il pas définir la nature de cette offre régionale exceptionnelle et structurante accessible de tous les points du territoire ?
- Des fonctionnements locaux fondés sur un développement équilibré des pôles urbains ? >> entraînant leurs territoires périurbains et ruraux comme des ensembles complémentaires, plus équilibrés, plus solidaires et plus autonomes. Cela implique de favoriser les fonctionnements de proximité dans les domaines des politiques de l'habitat, de l'économie, des déplacements, de l'accès aux équipements, services et commerces

Moyens à développer :

- Prendre en compte la structure multipolaire de la région et se donner les moyens d'agir sur la localisation du développement futur ? A quelle échelle s'arrête le cadre fixé par le SRADDET ? Quel niveau est mieux adapté aux SCoT ?
- Comment favoriser les complémentarités et solidarités entre pôles urbains, périurbains, rural, montagnard ?
- Quels sont les leviers pour renforcer l'attractivité et le développement des pôles urbains ?

### **2 - Rechercher la cohérence entre urbanisme et déplacements ?**

Enjeu proposé : Réduire à la source, via les documents d'urbanisme notamment, le besoin de déplacements ainsi que la longueur moyenne des déplacements, tout en favorisant l'usage des transports collectifs, de la voiture partagée, de la marche et du vélo ?

Stratégie et moyens proposés :

- Favoriser une organisation territoriale fondée sur un réseau hiérarchisé de pôles urbains, périurbains et ruraux ?
- Promouvoir la mixité fonctionnelle des tissus urbains et favoriser l'articulation des politiques en charge des politiques d'emploi/ habitat/ commerces/ services ?

- Développer une plus grande multifonctionnalité des espaces périurbains, au-delà de la vocation d'accueil résidentiel ?
- En montagne et dans les territoires ruraux, comment préserver les activités existantes et en attirer / accueillir de nouvelles ?
- Inciter à l'usage des transports collectifs ?
- Inciter à l'usage des modes actifs ?
- Limiter la dispersion de l'urbanisation et prévoir l'aménagement d'espaces publics et de cheminements adaptés à l'usage des modes actifs.
- Localiser en priorité les commerces, services et équipements nécessaires à la vie quotidienne à proximité piétonne ou cyclable des secteurs d'habitat environnants.

### 3 -Accompagner les dynamiques économiques : rechercher la cohérence entre emploi et habitat ?

**Enjeux proposés :** accompagner les dynamiques économiques de manière réactive

- *Le SRDEEI a fixé des objectifs en ce domaine en matière de filières.* Le SRADDET ne devra-t-il pas décliner ses orientations en matière d'aménagement du territoire : organisation des espaces économiques, accueil des activités... ?

**Stratégie proposée :** en tenant compte des besoins des entreprises et des aspirations des populations, ne faut-il pas prévoir, à l'échelle régionale :

- Le principe et les critères d'une localisation des espaces économiques nécessaires pour l'ensemble des segments de l'économie pour les 20 prochaines années, en confiant le soin aux SCoT de les localiser ?
- Préserver des capacités de développement à plus long terme, sans remettre en cause la mise en valeur des espaces naturels et agricoles protégés à très long terme, et en se laissant la possibilité de répondre à des opportunités exceptionnelles de développement ?

**Moyens proposés :** mobiliser tous les espaces nécessaires, en quantité, qualité et localisation (en prenant en compte, en amont, les enjeux environnementaux : respect des ressources, prise en compte des risques technologiques, prévention de la population aux pollutions et nuisances) :

- Où ? Distinction des différents types d'espaces ?

### 4-Rechercher une répartition équilibrée des implantations commerciales ?

**Enjeu proposé :** L'organisation spatiale et qualitative de l'offre commerciale = un enjeu majeur des territoires du SRADDET pour conforter le dynamisme des centres-bourgs, et contribuer à limiter les besoins de déplacements ?

**Stratégie proposée :** en tenant compte des besoins des entreprises et des aspirations des populations, ne faut-il pas prévoir, à l'échelle régionale de :

- Développer ou maintenir l'offre commerciale en cohérence avec l'organisation et le fonctionnement des territoires (hiérarchie de l'armature urbaine et de l'aire d'influence des commerces, desserte), avec la limitation de la concurrence entre territoires et avec l'évolution des pratiques d'achat (e-commerce, circuits courts...) ?
- Localiser de manière prioritaire les commerces, services et équipements dans certains espaces et pôles urbains centraux, dans les centres-bourgs (dévitalisés) ?
- Réserver les espaces commerciaux de périphérie pour tous les commerces qui, par leur nature, peuvent difficilement s'insérer dans les milieux urbains habités ?

**Moyens proposés :** ne faut-il pas encourager les capacités d'investir et d'innover pour :

- Favoriser / développer la mixité urbaine et la ville des courtes distances en favorisant une plus grande proximité dans les pratiques d'achat, de consommation ?
- Encourager la requalification et la mutation de certaines zones commerciales insérées dans le tissu urbain, et veiller à leur articulation avec l'existant ?

## Aménagement du territoire/Désenclavement des territoires ruraux

Conforter l'accessibilité des territoires à l'écart des grands axes de déplacement, de transports en commun, des services (dont la santé) et commerces, de maillage numérique ?

Enjeux proposés :

- Rapprocher chaque habitant de ces services ?
- Que ce confortement accroisse l'attractivité de l'ensemble des territoires ?

Stratégie proposée :

- Que les documents de planification soutiennent les démarches, opportunités de mutualisations, de coordination et de synergie entre collectivités ?
- Que les choix des collectivités en matière de répartition des services, commerce, maillage numérique soient faits en compatibilité avec l'organisation territoriale des SCoT ou en coordination avec les représentants de ces derniers ?

Moyens proposés pour le Sud-Isère

- Que le SCoT et autres documents d'urbanisme (PLUi, PLU) puissent se faire le relais du Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services publics 2017/2022 qui propose :
- Le maintien des Maisons des territoires réparties dans l'ensemble de l'Isère (dont 8/11 sur le Sud-Isère) à vocation d'accueil du public en lien avec les missions de solidarité :
- Un maillage territorial des services publics avec des Maisons des services au publics (dont 4/7 sur le Sud-Isère), des Points d'information médiation multiservices (dont 2/3 sur le Sud-Isère) et un réseau de structures mutualisées

## Aménagement du territoire/Habitat

Conforter la construction de logements tout en contribuant à une organisation du territoire plus durable ?

**Enjeu proposé :** réduire fragmentation sociale et disparités territoriales en construisant des solidarités à l'échelle de la région, de manière mieux coordonnée entre territoires voisins ?

- Permettre, à chaque territoire urbain et rural, de se développer de manière équilibrée et de réduire ses dépendances, de diversifier l'offre d'habitat dans un souci de maîtrise des besoins de déplacements, de cohérence entre développement économique et développement de l'habitat et d'optimisation des finances publiques ?
- Renforcer les équipements structurants et services quotidiens nécessaires aux populations : à répartir de manière plus équilibrée sur l'ensemble des territoires urbains et ruraux ?

Stratégie proposée :

- Aider et inciter les territoires à mieux répondre, en quantité et en qualité, à un besoin de logements qui reste fort ?
- Répondre aux évolutions de la démographie (vieillesse, natalité) et des modes de vie (séparations, décohabitation...) ? > localisation préférentielle de l'offre de logements à travailler à l'échelle du SRADDET en termes de critère ?

Moyens proposés :

- Rappeler, à l'échelle régionale, ce principe de connexion entre dynamique de développement constatée / objectifs de production de logements ? A mettre en lien avec le réseau hiérarchisé de pôles urbains, périurbains, ruraux et montagnards ?

Prévoir des échanges d'expériences entre porteurs de SCoT, PLH, PLUi, chartes PNR... ?

# Annexe 7 – Rappel de la proposition sur la mobilité et les infrastructures de transport

**Mobilité et infrastructures de transport/Grande accessibilité / articulation mobilité – développement des territoires et urbanisme**

**Une contribution pour une coconstruire entre la région, l'Etat et les territoires la stratégie de développement des mobilités ?**

**Enjeux proposés :** distinguer 3 axes complémentaires dans la contribution ? :

- La grande accessibilité : conforter les connexions entre la GREG et le reste du territoire régional, national et international ?
- Les déplacements internes à la grande région grenobloise... (qui utilise en grande partie les mêmes infrastructures que la grande accessibilité : autoroutes, voies ferrées, grandes liaisons routières) ?
- L'articulation urbanisme-déplacements pour faire évoluer le système de transport en lien avec l'organisation du territoire ?

**Stratégie 1 : conforter les connexions entre la GREG et le reste du territoire régional, national et international (grande accessibilité) ?**

- ØRenforcer le rôle du ferroviaire pour la grande accessibilité du territoire, tout en permettant le développement des TER périurbains internes à la GREG ?
- ØConforter les liaisons extra régionales : préserver le niveau de service des liaisons autoroutières vers les territoires voisins et moderniser les liaisons routières avec Provence – Alpes Côte d'Azur (RD1075, RN85, RD1091), vers la vallée du Rhône (axe de Bièvre) ?
- Valoriser la proximité des grandes plateformes aéroportuaires de Lyon-Saint-Exupéry et Genève, tout en confortant le rôle de l'aéroport de Grenoble-Isère comme porte d'entrée touristique du Sud Isère et de ses massifs. ?

**Stratégie 2 : fiabiliser des conditions de déplacement et renforcer le rôle des TC, du covoiturage et des modes actifs pour atténuer la congestion, la pollution, les émissions de gaz à effet de serre (déplacements internes à la GREG) ?**

- Favoriser l'usage du train, des cars express et du covoiturage pour les déplacements en lien avec les grands pôles urbains et pôles d'emplois de la région grenobloise ?
- Favoriser l'usage de la marche, du vélo et des transports collectifs (bus, tram) pour les déplacements internes aux espaces les plus denses ?
- Conforter le rôle des TC pour la desserte des principaux massifs et territoires situés à l'écart du réseau ferroviaire ?
- Favoriser l'usage de l'autostop organisé ainsi que l'intermodalité (rabattement vers les principaux axes TC ou de covoiturage) pour la desserte des espaces périurbains et ruraux moins denses, où le maillage en transports collectifs est plus difficile à organiser ?

**Stratégie 3 : Mettre l'accessibilité au service du développement équilibré du territoire ?**

- Concevoir les infrastructures de déplacement pour contribuer à un fonctionnement équilibré du territoire en prenant en compte notamment les documents de planification, dont les SCot ?

- 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...) ?
- Favoriser une organisation plus équilibrée des territoires et un fonctionnement accentuant la proximité pour permettre une réduction des distances parcourues au quotidien ?
- Fiabiliser les temps de trajet notamment pour les liaisons entre et vers les grands pôles qui structurent la région ?
- Maîtriser les distances-temps entre les territoires et leurs pôles >> que chacun d'eux puisse être « ni trop loin », « ni trop près » de ses voisins, pour réduire la dépendance territoriale, inciter à des pratiques de proximité, favoriser un développement équilibré de chaque territoire ?
- Articuler politiques des déplacements et de l'urbanisme : favoriser une localisation prioritaire de l'urbanisation à proximité des centres urbains, mais aussi des gares et des points d'arrêts de transports collectifs les mieux desservis ?
- Améliorer la qualité du cadre de vie et la santé publique en réduisant l'exposition des populations aux nuisances et pollutions ?

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

- Renforcer la place centrale du ferroviaire ?
- Relancer la démarche « étoile ferroviaire grenobloise » afin de définir une vision partagée de long terme de l'évolution des infrastructures et des dessertes ferroviaires ?
- Fiabiliser et accélérer la liaison ferroviaire Grenoble <> Lyon en combinant « grande vitesse » et « grande capacité » afin conforter la régularité et le niveau l'offre ferroviaire pour l'ensemble des trafics (TER et TGV, ...) tout en améliorant fortement le temps de parcours vers le nœud lyonnais (gare TGV et aéroport de Saint-Exupéry, gare de Lyon Part-Dieu, ...) ?  
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 et de Genève) et le fret ferroviaire (axe vallée du Rhône-Italie) et poursuivre sa modernisation ?
- Conforter le rôle du ferroviaire dans la desserte interne de la région grenobloise (pour tendre vers un service de type RER) et étudier l'ouverture ou la réouverture de nouvelles haltes ferroviaires afin de répondre aux besoins de déplacements quotidiens en lien avec les grands pôles urbains et économiques du territoire ?
- Garantir une desserte de qualité en transports collectifs vers les Alpes du Sud
- Conforter le rôle du ferroviaire dans l'approvisionnement du territoire (fret)
- Concernant les autoroutes : pérenniser durablement les gains de fluidité qui seront permis par la réalisation du projet A480-Rondeau en renforçant le rôle multimodal des autoroutes : aménagements de priorités pour le covoiturage et les TC ?
- Concernant les grandes liaisons routières :
  - Accompagner les projets de modernisation de la RN85 et de la RD1091 en y intégrant les enjeux de gestion des pointes touristiques et de priorités de circulation pour les transports collectifs vers Vizille et l'Oisans ?
  - Accompagner le projet de modernisation de la RD1075 ?
  - Accompagner le projet d'axe de Bièvre ?
- Concernant les aéroports :
  - Conforter les connexions en transports collectifs (train, car express) vers les plateformes aéroportuaires internationales de Lyon-Saint-Exupéry et de Genève ?
  - Conforter le rôle de l'aéroport Grenoble Isère comme plateforme de desserte du bassin de vie de la GREG élargie aux massifs et espaces touristiques limitrophes, comme site potentiel de délestage de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, et comme locomotive de l'espace d'activités Grenoble Air Parc ?
- Concernant l'intermodalité et la complémentarité entre les réseaux TC et les offres de mobilité, favoriser :

- L'émergence d'un réseau de parcs-relais et d'aires de covoiturage en lien avec les grands axes TC et routiers / autoroutiers ?
- L'harmonisation des offres et de la tarification des différents réseaux de transport ainsi que le développement d'outils mutualisés d'information au service des usagers ?
- L'émergence d'un syndicat mixte de coordination des réseaux TC à l'échelle de la grande région grenobloise ?
- La coordination des offres de services (publiques ou privées) en matière de covoiturage courte distance ?
- Concernant l'organisation des mobilités au sein des territoires :
  - Augmenter la part des déplacements de proximité et intensifier l'usage des modes actifs en confortant la cohérence urbanisme et déplacements > aménagements spécifiques, mixité fonctionnelle des tissus urbains et la cohérence emploi/habitat/commerces/ services ?
  - Renforcer l'offre de transports collectifs lorsque cela est pertinent et favoriser les usages alternatifs de la voiture (covoiturage, autopartage...) ?
  - Réduire l'espace affecté à la voiture et au stationnement (levier au service du report modal) dans les espaces urbains centraux, en offrant des solutions alternatives ?
  - Réduire l'exposition des populations aux nuisances et pollutions liées aux trafics ?
  - Par la requalification urbaine et paysagère des axes de trafic et plus particulièrement des entrées de ville, tout en conservant leur capacité.
  - Par la réduction à la source de ces nuisances et pollutions.

**Mobilité et infrastructures de transport/Implantation des infrastructures d'intérêt régional  
Conforter l'offre d'équipements structurants pour une région attractive et compétitive en veillant à une répartition équilibrée**

**Enjeux proposés** : distinguer 2 échelles ? :

- À celle du SRADDET : décider des objectifs et modalités de répartition des équipements structurants : grandes infrastructures, en particulier grands centres d'enseignement, de recherche publique et privée, de santé, de culture, de sport, grandes administrations publiques.
- À celle du Sud-Isère : pour défendre, se concerter et se coordonner sur les investissements pour le développement de ces équipements structurants afin de conforter l'autonomie de fonctionnement des territoires en termes de santé, de formation, d'équipements culturels et sportifs, d'accès aux services publics, de désenclavement numérique en participant à la solidarité territoriale iséroise ?

**Stratégie 1 proposée** : développer les équipements structurants en demandant de développer toute la chaîne d'intervention des documents de planification aux politiques publiques opérationnelles ? :

- Prévoir et réserver, dans les documents de planification et politiques foncières, les espaces nécessaires aux nouvelles implantations, ainsi qu'aux extensions des installations existantes ?
- Mieux répartir les équipements dans chacun des territoires, au bénéfice de l'ensemble des populations concernées ?