

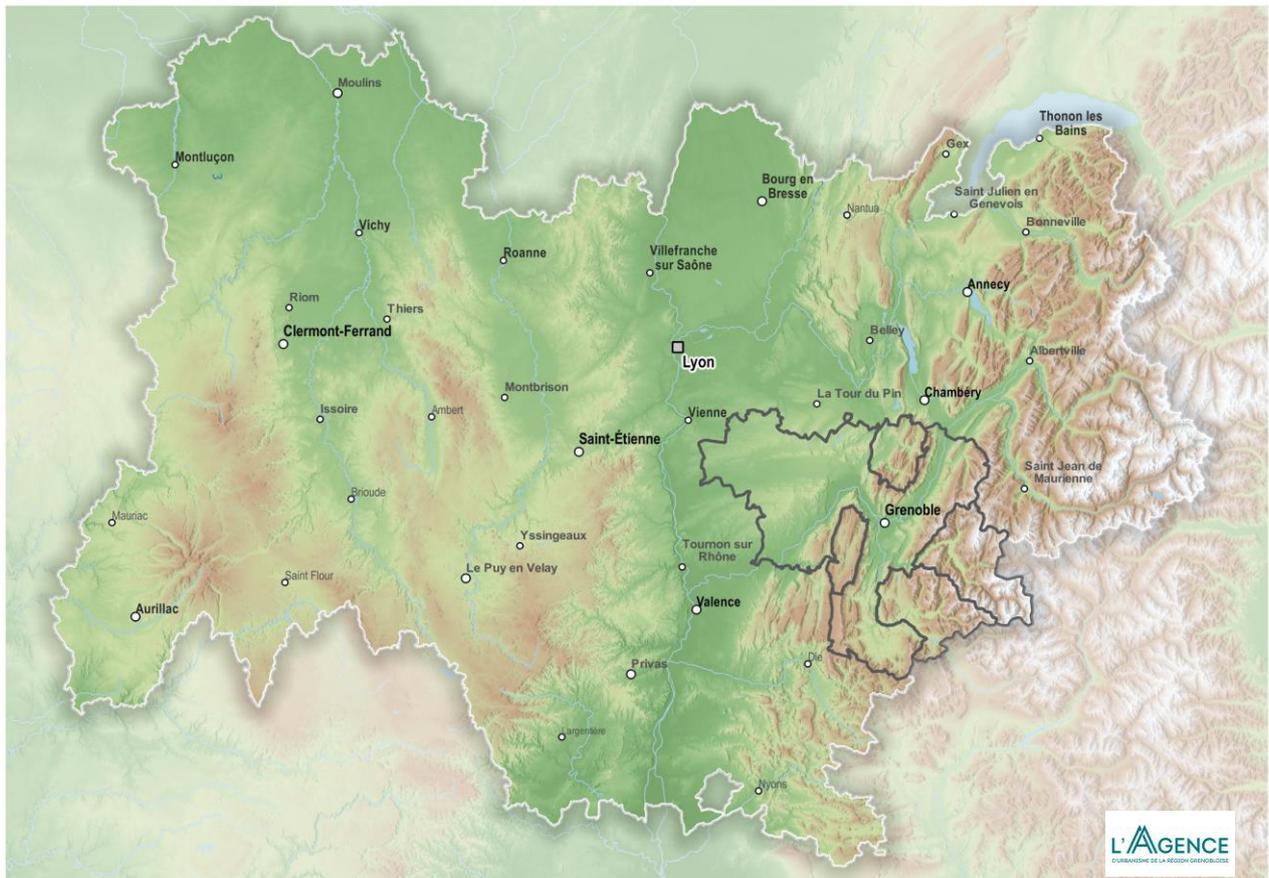
SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

**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

10 JANVIER 2018



<b>1. Préambule.....</b>	<b>3</b>
Portrait du Sud-Isère	4
<b>1. LES ATTENDUS PARTICULIERS SUR LES THEMES PORTES PAR LE SRADDET .....</b>	<b>5</b>
Aménagement du territoire .....	5
1. Équilibre et égalité des territoires	5
2. Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional	10
3. Désenclavement des territoires ruraux	10
4. Habitat	11
5. Gestion économe de l'espace	12
Mobilité et infrastructures de transport .....	13
Pour une stratégie de développement des mobilités au service d'un aménagement équilibré des territoires	13
Environnement .....	17
Maîtrise de l'énergie et développement des énergies renouvelables et de récupération / Lutte contre le changement climatique	17
Pollution de l'air	18
Protection et restauration de la biodiversité	19
Pour favoriser une gestion durable des déchets et des ressources	19
Vers une économie agricole et forestière plus performante	20
<b>2. DES CONDITIONS DE REUSSITE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET .....</b>	<b>21</b>
1. Pour des modalités de mise en œuvre favorisant un territoire régional coopératif, pluriel et solidaire.....	21
2. Pour une évaluation régulière et partagée de la mise en œuvre du SRADDET .....	22
<b>3. ELEMENTS D'ÉCLAIRAGE SUR LE SUD-ISERE ET LA GREG AU SEIN DE LA REGION AUVERGNE RHONE-ALPES</b>	<b>23</b>
Logiques de liens entre aires urbaines	23
Une dynamique démographique modérée	24
Un territoire économique dynamique et diversifié	25
Une situation à l'écart des grands flux internationaux mais une offre de transport bien maillée	30
Un territoire riche mais avec de grandes disparités : des enjeux en matière d'équilibre et égalité des territoires	30
Un processus combiné de périurbanisation et d'étalement urbain	34
Exemples d'actions menées dans différents domaines liés aux thèmes du SRADDET	36
Documents cadre du Sud-Isère	37

# 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.

**La région Auvergne Rhône-Alpes** prévoit d'adopter son SRADDET en juillet 2019 et a engagé la **concertation** lors de séances à l'échelle des départements (le 13 juin pour l'Isère) ouvertes 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

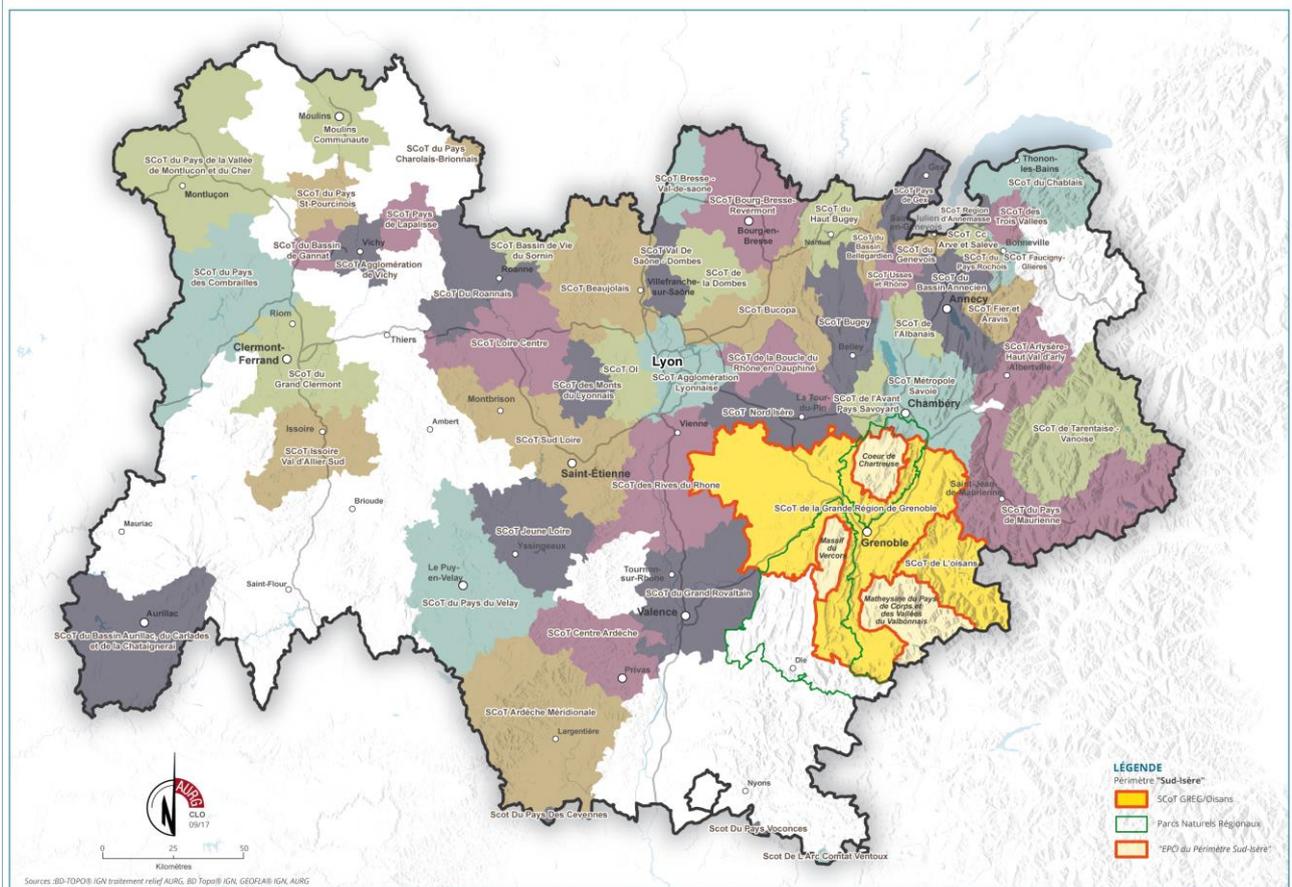
**Les élus de l'Etablissement public du SCoT de la Grande région de Grenoble (GREG) ont souhaité y contribuer tout au long du processus d'élaboration du SRADDET. Pour mener cette réflexion, ils ont souhaité associer les différentes collectivités territoriales constituant le Sud-Isère : Département, EP 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...).

# Portrait du Sud-Isère

Le Sud-Isère au sein de la Région Auvergne Rhône-Alpes



Le « Sud-Isère » comporte :

- **2 SCOT : Grande région de Grenoble** (8 EPCI : Grenoble Alpes métropole, CA<sup>1</sup> 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) et **Chartreuse** (7 des 17 communes de la CC Cœur de Chartreuse en Isère).
- La CC 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
<i>PNR Chartreuse</i>	59	150 256	66 489	538
<i>PNR Vercors</i>	84	120 779	41 561	937
CC Matheysine	44	19 243	5 054	716
<b>Total Sud-Isère</b> (uniquement les parties iséroises des PNR)	<b>360</b>	<b>835 546</b>	<b>347 914</b>	<b>5 978</b>
<b>% GREG / Département Isère</b>	<b>55%</b>	<b>63%</b>	<b>68%</b>	<b>50%</b>
<b>% Sud Isère / Département Isère</b>	<b>69%</b>	<b>67%</b>	<b>71%</b>	<b>76%</b>
<b>% GREG / AuRA</b>	<b>7%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>	<b>6%</b>
<b>% Sud Isère / AuRA</b>	<b>9%</b>	<b>11%</b>	<b>11%</b>	<b>8%</b>

Ce portrait est complété d'éléments d'éclairage sur le Sud-Isère et la GREG au sein de la Région Auvergne Rhône-Alpes dans la partie 3. de ce document pp23 à 28

<sup>1</sup> SCOT : CA : Communauté d'agglomération, CC : Communauté ,de communes, PNR : Parc naturel régional

# 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

##### Enjeu :

- Décider de manière collaborative entre la région et les collectivités territoriales des objectifs et modalités de répartition du développement démographique et économique
- Concilier une approche à échelle régionale et le maintien d'une autonomie de fonctionnement/ de décision des territoires

##### Stratégie : promouvoir un meilleur équilibre entre :

- **Des fonctionnements à l'échelle régionale** notamment pour les fonctions économiques supérieures, les grands équipements, les commerces. **Le SRADDET devra 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, périurbains, ruraux et montagnards qui polarisent leurs bassins de vie. Le SRADDET doit promouvoir la complémentarité et la coopération entre ces pôles.

##### Moyens à développer :

- **Prendre en compte la structure multipolaire de la région** (inscrite dans les SCoT, pour les territoires qui en sont couverts) **dans les choix d'implantation** des fonctions économiques supérieures, des grands équipements, des commerces ; dans les critères d'éligibilité des projets financés ou co-financés par la Région.
- **Se donner les moyens d'agir avec un SRADDET devant fixer des règles communes de localisation du développement futur :**
  - à partir d'un réseau hiérarchisé de pôles (inscrit dans les SCoT, pour les territoires qui en sont couverts), complémentaires et bien reliés entre eux et offrant des liaisons efficaces en transports collectifs.
  - en favorisant les fonctionnements de proximité (mixité fonctionnelle et répartition permettant de réduire les distances) dans les domaines des politiques de l'habitat, de l'économie, des déplacements, de l'accès aux équipements, services et commerces.
- **Renforcer l'attractivité et le développement des pôles** (villes principales, pôles principaux des différents types de territoires), et au sein de ces pôles, des bourgs-centres et des espaces bien desservis par les transports collectifs existants ou à créer et :
  - Maîtriser, en parallèle, le développement des autres communes, tout en les incitant au maintien et au développement de leur offre de commerces, services et équipements nécessaires aux besoins de leurs habitants.

- Privilégier le renouvellement urbain et maîtriser la consommation d'espace.
- Limiter la concurrence entre les territoires.

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

**Enjeu :** Conditionner le développement à des équilibres qui garantissent un fonctionnement durable et une attractivité renouvelée de toute la région

**Stratégie :** Favoriser une organisation territoriale fondée sur des fonctionnements de proximité dans les domaines des politiques de l'habitat, de l'économie, des déplacements, des commerces, équipements et services, de l'énergie

**Moyens 1 :** Favoriser, dans les documents de planification, une organisation territoriale fondée sur un réseau hiérarchisé de pôles urbains, périurbains et ruraux avec des fonctionnements de proximité pour :

- **Favoriser l'essaimage du développement économique** (cf. rubrique sur le confortement de l'attractivité économique dans cette partie).
- **Favoriser une organisation plus équilibrée des territoires et un fonctionnement accentuant la proximité permettant la sobriété énergétique** (et ainsi : de moindres émissions de Gaz à effet de serre et consommations énergétiques). **L'un des enjeux est de réduire les distances parcourues au quotidien dans la région notamment pour :**
  - Limiter le risque de précarisation énergétique des populations les plus captives.
  - Limiter les risques de fragmentation socio-spatiale.
  - Fiabiliser les temps de trajet notamment pour les liaisons entre et vers les grands pôles qui structurent la région. Dans la GREG, il s'agit notamment de renforcer et moderniser les accès et le contournement routier de la métropole grenobloise grâce à la mise à niveau des réseaux autoroutiers et nationaux (RN85, RN87 par exemple).
  - Maîtriser les distances-temps entre les territoires et leurs pôles, pour que chacun d'eux puisse être « ni trop loin », « ni trop près » de ses voisins, afin de bénéficier à la fois de la présence des services, équipements et fonctions supérieures offerts dans les grands pôles de la région, mais également d'inciter à des pratiques locales de proximité. Ces dernières permettent dans chaque territoire des développements plus équilibrés tout en garantissant l'ouverture vers les territoires voisins. **L'objectif est ici de réduire progressivement les ressorts de la péri urbanisation et ses effets en matière de dépendance territoriale.**

**Moyens 2 :** Favoriser la transition énergétique de la grande diversité des territoires régionaux de manière adaptée et valorisant les synergies d'acteurs et initiatives innovantes tous azimuts : mobilité, réhabilitation du parc immobilier, production d'énergies renouvelables... Diffuser les pratiques diverses et innovations des territoires engagés dans des démarches de type PCEAT, labélisation TEPOS ou TEP CV. Par exemple, suite au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), Le Grésivaudan, la Métropole grenobloise et le Pays Voironnais ont lancé conjointement une Prime Air Bois pour aider les particuliers à renouveler leurs appareils de chauffage au bois peu performants et très polluants.

### Moyens 3 :

- **Favoriser, au sein des documents / choix de planification, de développement et d'aménagement la prise en compte de la vulnérabilité des territoires au changement climatique.** *Ce dernier, selon les prospectives climatiques en Auvergne Rhône-Alpes, va avoir des impacts sur l'augmentation des températures moyennes et sur une plus forte fréquence de phénomènes extrêmes, donc de catastrophes naturelles. En été, la région va subir une conjugaison de précipitations moyennes en baisse (de l'ordre de -30%), de l'augmentation moyenne des températures ainsi que la fréquence des canicules.* La Région pourrait, **dans le SRADET, donner un cadre commun des principaux leviers à utiliser pour prévenir et anticiper les changements à en cours et à venir.** Elle pourrait également alimenter la réflexion des acteurs en charge de ces politiques à travers des apports en termes de connaissance et de méthodologies, en lien avec l'ORECC (Observatoire régional des effets du changement climatique).
- **Organiser la coordination des actions d'adaptation au changement climatique.** Ces dernières sont notamment liées à la protection de la ressource en eau, à l'évolution progressive des activités liées, à la prise en compte des risques naturels tout en développant des stratégies de résilience, à l'adaptation des villes et bourgs principaux aux îlots de chaleur urbain, à l'évolution progressive des pratiques agricoles et touristiques, à l'adaptation des essences forestières et arbustives (espaces publics, sylviculture).

### **1.3. Rechercher la cohérence entre urbanisme et déplacements**

**Enjeux :** 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 :**

- 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, préserver les activités existantes et en attirer / accueillir de nouvelles.
- Inciter à l'usage des transports collectifs :
  - Localiser en priorité le développement de l'habitat, de l'emploi, des commerces et des services autour des gares et des arrêts bien desservis par les réseaux actuels et futurs (dans la limite des disponibilités financières des collectivités) de transports en commun dans la logique des contrats d'axes métropolitains.
  - Localiser les commerces, services et équipements plus exceptionnels dans des espaces aisément accessibles en transports collectifs.
- Inciter à l'usage des modes actifs (marche, vélo...) :
  - 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.

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

### **Enjeux** d'intérêt collectif à porter dans le SRADDET : **accompagner les dynamiques économiques**

*Le SRDEEI a fixé des objectifs en matière de filières économiques. Le SRADDET devra décliner ces orientations en matière d'aménagement du territoire : organisation des espaces économiques, accueil des activités dans les espaces mixtes urbains.*

### **Stratégie 1 : en tenant compte des besoins des entreprises et des aspirations des populations le SRADDET doit prévoir :**

#### **A 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.**
- **De 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.

#### **A l'échelle locale notamment via les SCoT, plus particulièrement :**

- **La mise en place de conditions d'accueil des salariés** dans les territoires de manière adaptée.
- L'accompagnement du développement des activités économiques par une offre de logements adaptée pour accueillir leurs salariés.
- Le développement de l'offre de logement dans les pôles où le nombre d'emplois est significativement supérieur au nombre d'actifs.
- Le développement de l'activité où le nombre d'emplois est inférieur au nombre d'actifs sur le territoire.

**Moyens : Se donner les moyens de 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) :

- À l'intérieur des espaces urbains, pour l'ensemble des activités économiques et des services compatibles avec une mixité urbaine et une proximité de l'habitat.
- Dans chaque commune, pour les activités destinées à répondre aux besoins locaux des habitants (BTP, artisanat, commerce...).
- Dans des « zones d'intérêt commun » à l'échelle des SCoT pour l'essentiel des futurs espaces dédiés à l'économie. Ces espaces doivent autant que possible être regroupés à proximité des principaux pôles, en cohérence avec l'offre de déplacement afin de favoriser les fonctionnements de proximité et l'usage des services.

### **Stratégie 2 : Garantir un maillage économique de l'ensemble des territoires et conforter les moteurs de l'économie :**

- en tirant partie des spécificités locales,
- en valorisant les territoires et filières économiques motrices (exemple des métropoles et du tourisme),
- en mettant en place un fonctionnement en réseau solidaire et interdépendant.

### **Moyens : Pour conforter les moteurs de l'économie de la Grande région de Grenoble :**

- **Pour le modèle technopolitain** ayant vocation à essaimer sur l'ensemble de la Région AuRA : donner aux filières de l'innovation et de la recherche les moyens de se développer dans des conditions qui facilitent les fertilisations croisées avec un secteur industriel historiquement ancré dans le territoire : **disponibilités foncières, transfert vers le tissu industriel et de services.**
- **Renforcer le tissu de l'économie productive (industriel) et présenteielle**, très présents dans la grande région de Grenoble.
- **Encourager l'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.
- **Conforter la mise en valeur de la montagne, de la qualité environnementale et paysagère au service de l'attractivité économique et touristique** : le paysage montagnard est l'un des grands attraits de la grande région grenobloise et un vecteur majeur de son attractivité. Les documents de planification doivent contribuer à renforcer la vocation et l'économie touristique :
  - ✓ Préserver et mettre en valeur les atouts naturels, freiner les dégradations et ré-harmoniser les pratiques en matière de qualités du cadre de vie, de paysages, de ressources naturelles.
  - ✓ Conforter l'accessibilité durable aux stations de ski et sites de loisirs.
  - ✓ Favoriser la réhabilitation du parc immobilier des stations, à coordonner avec une stratégie d'adaptation aux changements climatiques, d'anticipation de la crise énergétique et d'évolution des modes de vie.
- **Plus globalement, appuyer le développement des différentes formes de tourisme** (dont le tourisme d'affaires et le tourisme industriel), **les sites touristiques et de loisirs de proximité sur l'ensemble du territoire** (territoires ruraux, de vallées, urbains...) **et conforter leurs complémentarités.**
- Favoriser les liaisons et essaimage vallées – massifs.

## **1.5. Rechercher une répartition équilibrée des implantations commerciales**

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

### **Stratégie :**

- 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 (internet, circuits courts...).
- Localiser de manière prioritaire les commerces, services et équipements dans certains espaces et pôles urbains centraux, dans les centres-bourgs (particulièrement ceux qui souffrent de dévitalisation).
- Réserver les espaces commerciaux de périphérie pour tous les commerces qui, par leur nature, peuvent difficilement s'insérer dans les milieux urbains habités.

**Moyens :** 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.

## 2. Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional

### **Conforter l'offre d'équipements structurants pour une région attractive et compétitive en veillant à leur répartition équilibrée sur le territoire**

#### **Enjeux :**

- A l'échelle régionale : décider de manière collaborative entre la région et les collectivités territoriales des objectifs et modalités de répartition des équipements structurants de niveau supérieur, dont le rayonnement concerne au-moins l'échelle de chaque grands bassins de vie qui structure la région : grandes infrastructures, en particulier ferroviaires et aéroportuaires (cf. aussi chapitre 2 pp 13 à 16 de cette partie 1.) ; grands centres d'enseignement, de recherche publique et privée, de santé, de culture, de sport, grandes administrations publiques.
- A l'échelle locale : donner un cadre pour que les collectivités territoriales se concertent et se coordonnent sur les investissements pour le développement des équipements structurants en participant à la solidarité territoriale iséroise.

**Stratégie :** pour développer les autres équipements structurants en développant 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.

## 3. Désenclavement des territoires ruraux

### **Enjeux : Conforter l'accessibilité des territoires à l'écart des grands axes de déplacement, de transports en commun, des services et commerces, de maillage numérique**

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

#### **Stratégie :**

- 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 pour le Sud-Isère :**

- Que le SCoT et autres documents d'urbanisme (PLUi, PLU) puissent se faire le relai 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 aux 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.

## **4. Habitat**

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

**Enjeux :** 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 répartis de manière plus équilibrée sur l'ensemble des territoires.

**Stratégie :** *De nombreux Scots ont d'ores et déjà pu poser des règles efficaces en ce domaine :*

- 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 (décohabitation...)
  - Localiser en priorité l'offre de logement : dans les pôles les mieux équipés ou situés à proximité des pôles d'emplois (tout en permettant un développement maîtrisé des autres pôles), à proximité des centres, des gares et des arrêts de transports collectifs les mieux desservis.
  - Veiller à concilier l'objectif de « gérer l'espace de façon économe » avec celui de « produire une ville désirable » et un cadre de vie de qualité.
  - Stimuler l'amélioration et la réhabilitation du parc de logements existants.

#### **Moyens :**

- Mettre en cohérence les politiques publiques et moyens d'action sur l'habitat et l'urbanisme.

- Poursuivre les collaborations avec les acteurs qui ont la responsabilité de ces équipements, en assurant notamment la préservation des espaces nécessaires (en particulier dans les villes centres - Grenoble-, Voiron comme pôle d'équilibre et Saint Marcellin) et en garantissant de bonnes conditions d'accès de tous les points du territoire.
  
- **Le SRADDET pourrait :**
  - **Donner un cadre régional commun aux politiques liées à l'habitat (SCoT, PLH, PLUi, Chartes PNR, PDH, politiques foncières...) en intégrant, dans l'élaboration des objectifs de production de logements le lien nécessaire à la dynamique de développement constatée,** au réseau hiérarchisé des pôles des différents types de territoires régionaux (inscrits au sein des SCoT), aux enjeux locaux de fonctionnement des marchés fonciers et immobiliers, ainsi qu'aux ambitions locales de développement économiques.
  - **Donner un cadre pour que la Région coordonne les échanges entre territoires voisins (porteurs de SCoT, PLH, PLUi, chartes PNR, PDH...) sur le dimensionnement des besoins en logement,** ainsi que d'échanges de pratiques.

## 5. Gestion économe de l'espace

### Intensifier l'aménagement des espaces et renforcer la mixité des fonctions pour lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espace

**Enjeu** d'intérêt collectif à porter dans le SRADDET : protéger de manière durable les espaces naturels et agricoles, les ressources naturelles tout en répondant aux besoins du développement

**Moyens** : limiter l'étalement urbain :

- Par la réduction de la dispersion de l'habitat, des emplois, des commerces en dehors des tissus urbains mixtes. Dans ce cadre, les collectivités doivent pouvoir :
  - disposer d'un gisement foncier suffisant pour assurer le développement résidentiel et économique envisagé dans les espaces urbains mixtes ;
  - adapter ce gisement au niveau de développement attendu.
- Par la réduction de la consommation d'espaces naturels et agricoles.
- Par l'intensification de l'usage des espaces déjà classés en zones urbains.
- Par l'utilisation en priorité des espaces économiques existants disponibles et l'ouverture progressive et coordonnée des espaces économiques nouveaux..

## ***Mobilité et infrastructures de transport***

### **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**

L'offre de mobilité et la conception des infrastructures de déplacement doivent contribuer à un fonctionnement équilibré du territoire, ce qui implique de les définir en prenant en compte les documents de planification, dont les SCoT. D'une part le SRADDET ne peut correspondre uniquement à lister l'ensemble des attentes particulières des territoires. D'autre part, si la grande accessibilité aux pôles majeurs de la Région AuRA doit répondre aux standards de confort et de qualité, elle s'entend en maîtrisant leurs impacts en termes de périurbanisation. Elle n'a pas vocation à vider, par une accessibilité mal maîtrisée (et génératrice de nuisances), les capacités de développement propres de chaque 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.
- **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.
- **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.
- **Etre articulée avec les politiques 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, les consommations d'énergie (notamment fossiles) ainsi que les émissions de gaz à effet de serre.

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

- Renforcer le rôle du ferroviaire pour la grande accessibilité du territoire, tout en permettant le développement des TER périurbains internes à la GREG.
- Conforter les liaisons routières extra régionales :
  - préserver le niveau de service des liaisons autoroutières vers les territoires voisins et les grands nœuds corridors européens limitrophes : A48 vers le nœud lyonnais, A48 et A41 vers les Savoie, la Suisse et l'Italie, A49 vers Valence, la vallée du Rhône, la région PACA) ;
  - moderniser les liaisons routières avec Provence – Alpes Côte d'Azur (RD1075, RN85, RD1091), ainsi que 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 3 : Fiabiliser des conditions de déplacement et renforcer le rôle des TC, du covoiturage et des modes actifs pour les déplacements internes au territoire, 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 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.

### **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.
- 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 /

Lyon-Turin 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 GREG pour tendre vers un service de type RER sur les 4 branches de son étoile ferroviaire. Réaliser les engagements du contrat de plan Etat-Région 2007-2013 concernant le terminus ferroviaire de Brignoud. Etudier l'ouverture ou la réouverture de nouvelles haltes ferroviaires (exemple de Domène) ainsi que la création de nouvelles voies (exemple de la 4<sup>ème</sup> voie Grenoble-Moirans portée dans le PDU métropolitain) 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 (ligne ferrée Grenoble-Veynes-Gap notamment) vers les Alpes du Sud.
- 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 Silion 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. Il s'agit de **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 les transports collectifs et le covoiturage (avec un seuil de 3 personnes par véhicule).

Dans ce cadre, le SRADDET devrait :

- être le catalyseur de projets structurants qui appellent des réponses innovantes en termes de modèle économique et technique, comme c'est le cas pour le projet d'aménagement concerté de la traversée de l'agglomération grenobloise par l'A 480 qui doit être une autoroute de demain, vitrine du territoire où l'innovation est ancrée : développement des voies réservées pour les transports collectifs sur l'A41 et l'A480 Sud ; expérimentation de voies réservées pour le covoiturage, ...
- créer les conditions d'une mobilité durable en cohérence avec la démarche de métropole apaisée par le traitement approprié des principaux secteurs congestionnés : requalification, aménagement des voies de transports en commun sur les pénétrantes métropolitaines, amélioration des franchissements des grandes infrastructures pour les modes actifs, développement de nouveaux services de mobilité notamment en lien avec le covoiturage.

➤ **Concernant les grandes liaisons routières :**

- Accompagner les projets de modernisation de la RN85 vers la Matheysine et Gap et de la RD1091 vers l'Oisans et le Briançonnais en y intégrant les enjeux de gestion des points touristiques et de priorités de circulation pour les transports collectifs ainsi que de continuité des itinéraires cyclables quotidiens et cyclotouristiques vers Vizille et l'Oisans.
- Accompagner le projet de modernisation de la RD1075 vers Sisteron.

- Accompagner le projet d'axe de Bièvre connectant la vallée du Rhône et l'A48.
  - Conforter le rôle de la RD1532 en complément de l'A49 pour la desserte du Sud-Grésivaudan.
- **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 région grenobloise élargie aux massifs et espaces touristiques limitrophes (rôle de « porte d'entrée » pour les stations de montagne) ainsi que comme site potentiel de délestage de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ;
    - comme locomotive de l'espace d'activités Grenoble Air Parc en maintenant les services publics sur site indispensable à l'exploitation et en expérimentant un contrat de pôle de développement aéroportuaire pour le développement du trafic et des activités économiques en lien et à proximité avec l'infrastructure.
- **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, en développant des aménagements spécifiques (et l'apaisement des vitesses sur les voiries locales), en favorisant une mixité fonctionnelle des tissus urbains et la cohérence emploi/habitat/commerces/ services.
  - Renforcer l'offre de transports collectifs lorsque cela est pertinent (et que l'autorité organisatrice en a les moyens) et favoriser les usages alternatifs de la voiture (covoiturage, auto-partage...).
  - 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.
  - 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.
  - 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.
- **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.

### Maîtrise de l'énergie et développement des énergies renouvelables et de récupération / Lutte contre le changement climatique

*Se reporter également aux enjeux, stratégies et moyens du chapitre « 1.2. Mettre en cohérence choix de développement avec enjeux climatiques et énergétiques » pp 6 et 7.*

**Enjeu** d'intérêt collectif que pourrait porter le SRADDET : Intégrer l'ambition de construction d'une stratégie énergétique partagée à toutes les échelles et politiques au sein de la région

**Stratégie** : coordination des politiques et actions des collectivités locales en synergie avec la recherche et les filières économiques (bois-énergie, solaire, méthanisation...) pour :

- **Le développement et le recours aux énergies renouvelables et locales dans la construction et la rénovation** (collectif et individuel), dans les implantations des activités économiques :
  - Favoriser les systèmes mutualisés de production d'énergie et de chaleur décentralisée, soit par raccord à un réseau de chaleur existant, soit par création.
- **Un développement sobre en énergie** (limitant les besoins de déplacements) :
  - Équilibrer et polariser le développement des territoires pour éviter l'éloignement des fonctions urbaines (emplois, équipements services, commerces...); intensifier l'aménagement des espaces et le renforcement de la mixité des fonctions pour lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espace
  - Mobiliser les investissements et acteurs sur la réhabilitation de l'ensemble des bâtiments les plus énergivores (logements collectifs, copropriétés privées, logements sociaux, bâtiments tertiaires, maisons individuelles...), de manière la plus adaptée possible aux types de bâti et aux moyens et visant à réduire la précarité énergétique.
  - Développer un habitat et des formes urbaines économes en énergie : diversification, compacité et adaptation aux territoires.
- **Adapter les territoires au changement climatique** : protection des ressources en eau et conciliation des usages, prise en compte des risques majeurs et développement des solutions résilientes, intégration de la problématique des îlots de chaleur urbain, anticiper les évolutions sur les choix en matière de tourisme... (cf. détails des moyens à développer p6).

## Pollution de l'air

**Enjeu** d'intérêt collectif à porter dans le SRADDET : **coordonner les actions propres à la limitation de l'exposition de la population à la pollution de l'air**

### Stratégie :

- **Pour limiter l'exposition de la population à la pollution de l'air, développer des actions coordonnées... :**
  - Réduisant, à la source, les nuisances sonores et pollutions :
    - ✓ Apaiser la circulation automobile, réduire les trafics poids lourds.
    - ✓ Développer des offres alternatives à la voiture. Favoriser la transition énergétique du parc automobile et le développement de véhicules propres.
    - ✓ Requalifier les axes de trafic et plus particulièrement les entrées de ville (tout en conservant leur capacité) en veillant à leur intégration urbaine et paysagère.
  - Prévenant l'exposition des populations :
    - ✓ Prioriser le développement des nouveaux espaces urbains à proximité des axes de transport en commun structurants, des gares.
    - ✓ Limiter les implantations le long des axes les plus exposés, particulièrement pour les établissements recevant un public sensible.
  
- **... tout en prenant des options de développement favorables à la qualité de l'air :**
  - Favoriser une organisation plus équilibrée des territoires et un fonctionnement accentuant la proximité pour permettre une réduction des distances parcourues au quotidien et intensifier l'usage des modes actifs. Cette organisation équilibrée et de fonctionnement durable du territoire peut s'appuyer sur une meilleure cohérence entre la localisation des emplois, de l'habitat, des commerces et des services .
  - Articuler urbanisme et transport : pour faire évoluer le système de transport en lien avec l'organisation du territoire et 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.
  - Organiser l'offre d'infrastructures de transport pour accompagner le développement équilibré et durable des territoires , pour favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à la « voiture solo » et fiabiliser les temps de trajet tout en maîtrisant les distances-temps entre les territoires et leurs pôles.
  - Fiabiliser les conditions de déplacement et de renforcement du rôle des transports en commun, du covoiturage et des modes actifs pour atténuer la congestion, la pollution, les émissions de gaz à effet de serre :
    - 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.
    - Favoriser l'usage de la marche, du vélo et des transports collectifs pour les déplacements de proximité internes aux espaces les plus denses.
    - Conforter le rôle des TC pour la desserte des territoires situés à l'écart du réseau ferroviaire, des principaux massifs, des espaces de loisirs...
    - 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 TC est plus difficile à développer.

## Protection et restauration de la biodiversité

**Enjeux** d'intérêt collectif à porter dans le SRADDET :

- Défendre la poursuite des engagements du SRCE et des trames vertes et bleues des SCoT, dont leurs cartographies
- Articuler et concilier ces objectifs avec les opportunités de valorisation des atouts paysagers (et touristiques) de la région et avec le confortement de la « nature en ville »

**Stratégie** : préserver la fonctionnalité écologique des territoires en articulation avec les enjeux de préservation de la biodiversité et du confortement de l'attractivité de la région :

- Préserver les richesses naturelles, et tout spécialement les réservoirs de biodiversité (déjà reconnus ou à créer).
- Garantir les continuités écologiques : corridors écologiques terrestres et aquatiques, grandes continuités des espaces agricoles (dont l'utilité pour la faune et la flore sauvage doit être maintenue voire conforter).
- Préparer l'adaptation des espèces au changement climatique.
- Agir sur les ruptures du réseau écologique en priorisant ensemble sur les opérations de restauration des continuités écologiques.

**Moyens** : encourager l'innovation et mettre en cohérence les actions des collectivités et acteurs divers en termes de :

- Documents d'urbanisme : trames vertes et bleues, identification des besoins de restauration.
- Mobilisation d'acteurs nombreux permettant de restaurer les ruptures prioritaires des continuités.
- Développement de la biodiversité en milieu urbain en lien avec les autres enjeux : climat...

## Pour favoriser une gestion durable des déchets et des ressources

**Enjeux** : s'inscrire dans la mise en place d'une économie circulaire : encourager l'innovation, s'assurer du respect de la hiérarchie des modes de traitement (définie par la loi) et mettre en cohérence les actions des collectivités (dont les documents d'urbanisme) et acteurs divers pour :

- réduire à la source la production de déchets,
- favoriser leur préparation en vue d'une réutilisation,
- favoriser le recyclage,
- recourir à la valorisation énergétique,
- et ainsi réduire les volumes de déchets enfouis afin que le stockage ne concerne que les seuls déchets ultimes produits sur le territoire et que la durée de vie des installations soit préservée.

**Stratégie** : Les collectivités locales et documents d'urbanisme locaux doivent :

- participer à l'optimisation de la gestion des déchets, en fonction des enjeux et besoins de chaque secteur, en permettant la diversification des filières et en identifiant les contraintes des modes de collecte et de tri (voirie, accessibilité, espaces à réserver...) ;
- contribuer à faciliter l'acceptation sociale et l'intégration des espaces nécessaires aux différentes installations : stockage temporaire ou à plus long terme, plateforme de tri, installation de

préparation et valorisation des matériaux, et ce, quelle que soit l'installation (conteneur d'apport volontaire, déchèterie professionnelle, unité de méthanisation ou installation de stockage...).

**Moyens :** Outre le plan régional d'élimination des déchets dangereux, le SCoT de la GREG a pris en compte Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (2008) et le plan départemental de gestion des déchets issus du BTP (2004).

- Les futurs documents d'urbanisme doivent s'appuyer sur le plan départemental révisé de prévention et gestion des déchets du BTP (2015) et le futur plan régional de prévention et gestion des déchets (approbation prévue janvier 2019).

## Vers une économie agricole et forestière plus performante

**Enjeux :** Conforter l'agriculture diversifiée et une filière bois à fort potentiel en renforçant la coopération entre les acteurs économiques et les collectivités pour développer des stratégies et des moyens dans les documents de planifications, dans leur mise en œuvre et la cohérence des politiques publiques pour :

- Protéger ces espaces à long terme en soutenant la viabilité des activités.
- Encourager le renforcement des liens entre acteurs économiques et collectivités pour permettre à l'agriculture de tirer le meilleur parti des débouchés locaux offerts notamment par la restauration collective (écoles, collèges, lycées, hôpitaux, administrations...) et la grande distribution en structurant des filières de proximité.
- Appuyer le développement d'une stratégie alimentaire, aider à renforcer les demandes de produits locaux et mieux structurer l'approvisionnement de l'ensemble des territoires de la région.
- Encourager les agriculteurs à la diversification et à renforcer la mise en œuvre de pratiques respectueuses de l'environnement, ouvertes sur la société et utilisant des technologies innovantes.
- Contribuer à l'amélioration de l'ensemble des fonctions de la forêt.

## 2. DES CONDITIONS DE REUSSITE POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SRADDET

### 1. Pour des modalités de mise en œuvre favorisant un territoire régional coopératif, pluriel et solidaire

**Enjeu :** reconnaître et faire fonctionner un grand bassin de vie régional dans un cadre de solidarité et de respect mutuel des territoires et des institutions > Construire des visions communes et durables à l'échelle de la région

- Développer des espaces de coopération de proximité pour définir entre « voisins » des ambitions et règles communes : métropole lyonnaise et stéphanoise, vallée du Rhône, Nord Isère, Savoie et Sillon alpin, Hautes Alpes et Alpes de Haute Provence...
- Valoriser les spécificités locales : notamment de la GREG afin de conforter son attractivité qui a pour vocation à essaimer largement, mais aussi des Parcs Naturels Régionaux (Vercors, Chartreuse, projet de Belledonne).

**Stratégie :** Bâtir une vocation interterritoriale entre l'échelle régionale et départementale, les SCoT, les intercommunalités pour construire un dialogue territorial efficace entre ces différents niveaux.

**Moyens de mise en œuvre 1 :** Conforter la construction d'espaces de dialogues productifs infra-régionaux impliquant **les EP SCoT, dont celui de la GREG** (en lien avec le Département de l'Isère pour faciliter la cohérence entre les différents SCoT de l'Isère) **et les EPCI :**

- **Le SRADDET est une opportunité de conforter des espaces de coordination des ambitions et politiques avec les territoires voisins de la GREG :**
  - ✓ Avec les espaces de montagne (pour la GREG, il s'agit de ses liens avec le Vercors, la Chartreuse, Belledonne, l'Oisans) et notamment avec les PNR (ou projet de PNR). Le double enjeu réside dans :
    - le confortement des liens entre vallées et montagne, entre cœurs de PNR et aires métropolisées voisines, ces dernières étant sources d'effets importants sur les territoires (fréquentation récréative des espaces de nature et stations de ski, intégration au marché de l'emploi et des services, migration domiciles-travail, covoiturage, pollutions, projets communs de bois-énergie, etc...).
    - L'objectif visé est de donner aux chartes PNR une visibilité renforcée s'appuyant sur un SCoT.
  - ✓ Côté ouest : Rovaltain, Vallée du Rhône
  - ✓ Côté nord : Nord Isère
  - ✓ Côté est : Savoie + Sillon alpin Genève Valence
  - ✓ Côté sud: Oisans, Matheysine vers les Hautes Alpes et Alpes de Haute Provence
  - ✓ Voie Dauphine Métropole Lyonnaise / Pays Voironnais / Bièvre / Grenoble Alpes Métropole.

**Moyens 2 :** Faire des SCoT, PNR, PCEAT et PDU des outils de mise en œuvre de la politique régionale :

- **Les SCoT, comme celui de la GREG, peuvent constituer un cadre de mise en œuvre de la politique régionale** d'aménagement du territoire. La délibération de lancement du SRADDET

par la Région indique qu'il s'agira de « *fabriquer des règles régionales intelligentes et applicables entre vision unifiée et claire de l'aménagement du territoire, simplification et prescriptivité* ». En termes d'articulation SRADDET / SCoT, la vocation des SCoT n'est pas de répliquer les contenus du SRADDET mais bien d'en **décliner les orientations à des échelles et par des mesures adaptées aux territoires concernés**. Le SRADDET balise le chemin et, entre ces balises, les SCoT doivent pouvoir, selon des choix locaux, définir les règles les plus appropriées pour atteindre les objectifs fixés.

- **Adosser les SCoT aux politiques contractuelles** régionales ou européennes coordonnées par les Régions afin d'assurer une mise en œuvre des SCoT assortie de moyens. Voir adosser les SCoT à une structure opérationnelle.

## **2. Pour une évaluation régulière et partagée de la mise en œuvre du SRADDET**

**Enjeu** : se donner les moyens de faire évoluer dans le temps les objectifs du SRADDET

**Stratégie** : évaluer la mise en œuvre en continu et de manière partagée

**Moyen** : évaluer la mise en œuvre au regard des grands équilibres, dans les domaines de l'emploi, de l'habitat, des commerces, des services, des ressources naturelles...

**Moyen** : évaluer la mise en œuvre pour s'adapter :

- aux évolutions générales de la société comme aux évolutions locales ;
- à la gestion, dans le temps, par les collectivités locales dans le cadre de leurs documents de planification ou de programmation ;
- tout en respectant les principes d'un développement équilibré des secteurs et de leurs différents pôles.
- 

**Moyen** : évaluer la mise en œuvre en mobilisant largement les acteurs locaux (dont les EP SCoT) et favorisant les échanges d'expériences, la mise en réseau des acteurs.

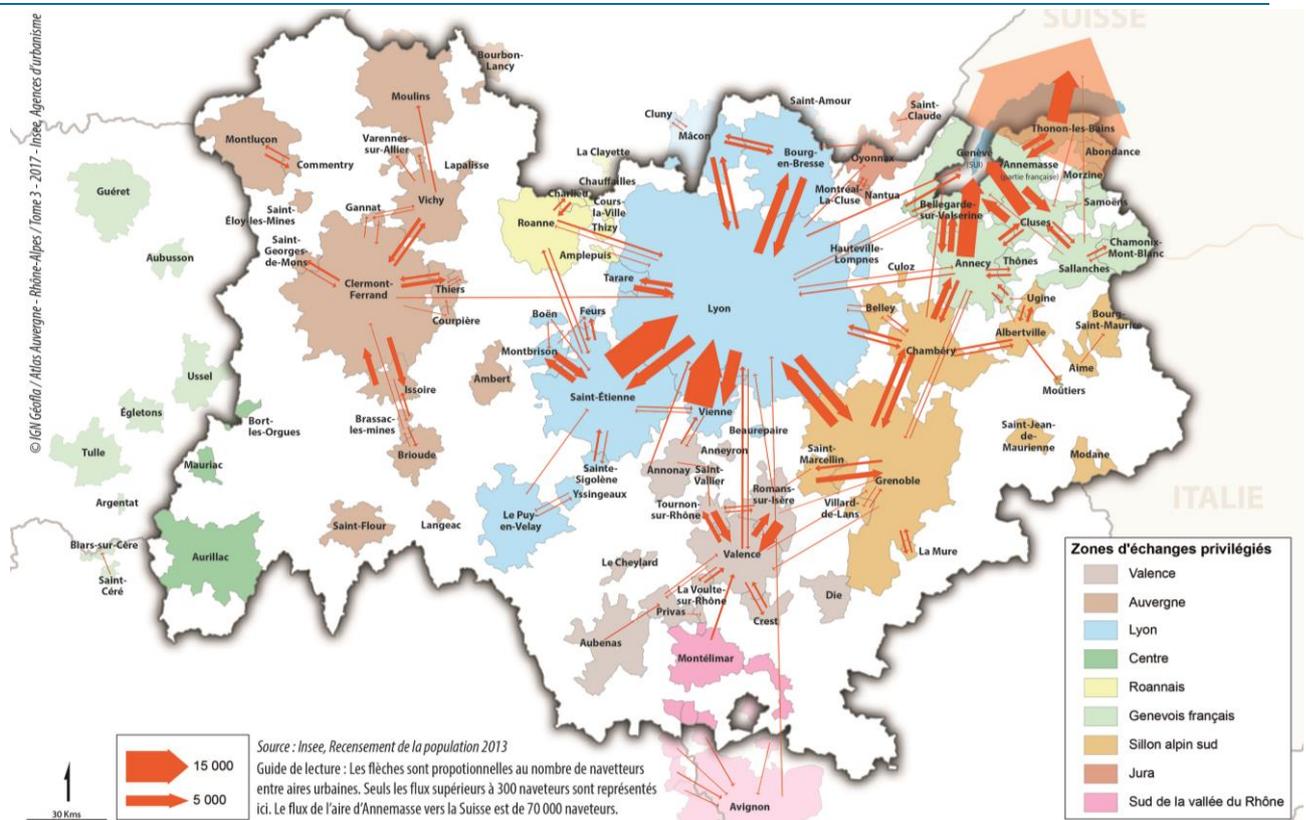
### 3. ELEMENTS D'ECLAIRAGE SUR LE SUD-ISERE ET LA GREG AU SEIN DE LA REGION AUVERGNE RHONE-ALPES

De multiples atouts (économiques, universitaires, touristiques...) rendent le Sud-Isère et la GREG attractifs, mais quelques points de vigilance sont à noter en matière d'emploi et de démographie.

#### Logiques de liens entre aires urbaines

Sur la base de l'analyse des migrations résidentielles, des navettes domicile-travail et des flux économiques, il apparaît que **Grenoble entretient des liens forts avec les autres aires urbaines de la région – en particulier Lyon et Chambéry, mais aussi avec Paris** (selon l'Atlas Auvergne Rhône-Alpes – INSEE/Agences d'urbanisme Tome 3).

*Déplacements domicile-travail entre aires urbaines – INSEE/Agences d'urbanisme*



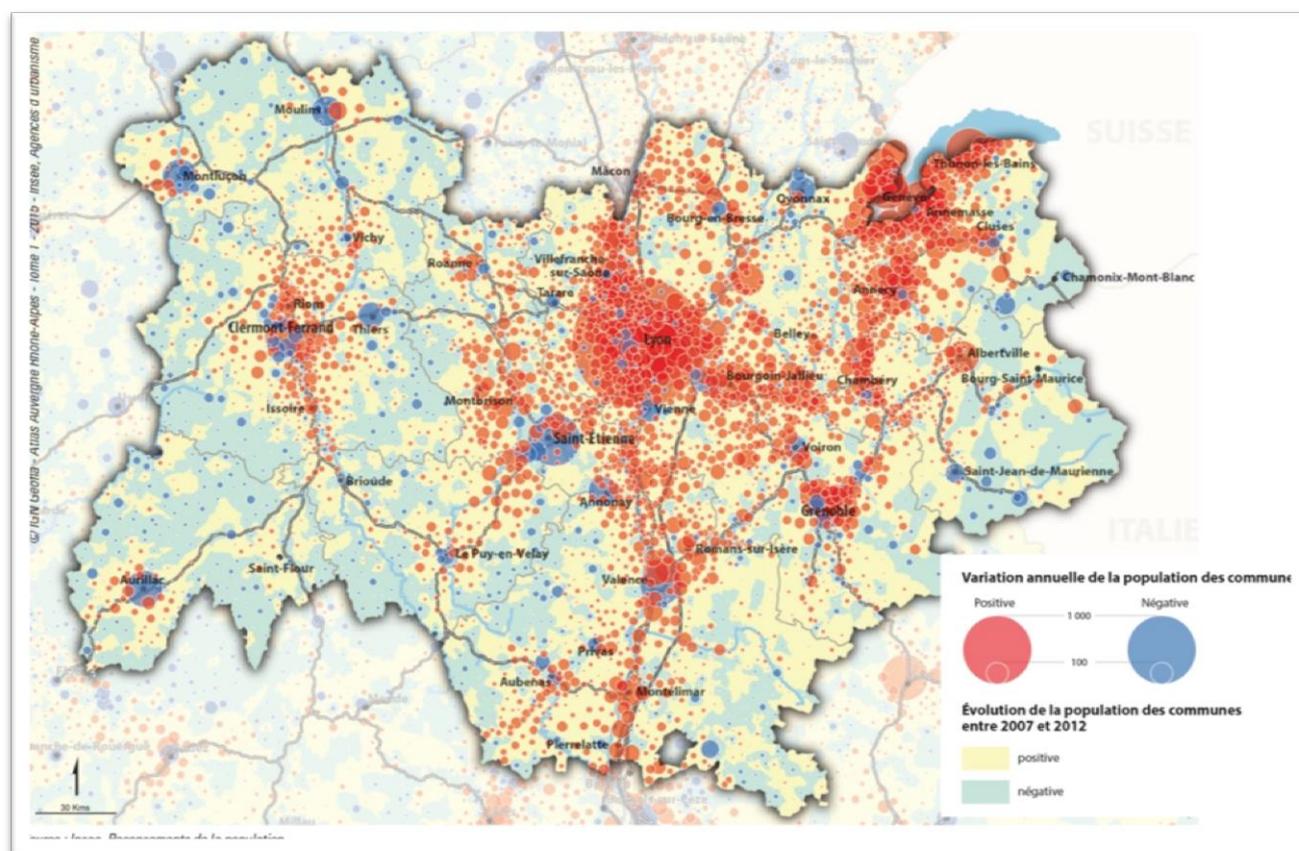
Une zone d'échanges privilégiés se dégage autour de Lyon qui concentre la moitié de la population régionale et qui attire également la moitié des emplois de la région.

D'autres zones privilégiées se dessinent également, la 2<sup>nd</sup>e position régionale est celle du « **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). Sur les 302 200 emplois que compte en 2013, l'aire urbaine de Grenoble, neuf de ces emplois sur dix sont occupés par des personnes qui y résident. Les navettes domicile-travail entre l'aire de Grenoble et l'extérieur se font principalement avec les aires urbaines de Lyon et Chambéry. Plus globalement, les aires urbaines du « Sillon alpin sud » sont connectées entre elles deux à deux, compte tenu du relief de vallée limitant le nombre de voies de communication. Cette zone d'échanges est

celle qui est la plus connectée à la zone d'échanges de Lyon. Quatre à cinq milliers de navetteurs transitent ainsi quotidiennement dans chaque sens entre les aires urbaines de Lyon et Grenoble. Entre 2012 et 2013, 25 000 personnes se sont installées dans l'aire urbaine grenobloise. La part de nouveaux arrivants (3,7 %) est supérieure à celle observée à Saint-Étienne (2,5 %) ou à Lyon (3,3 %) mais plus faible qu'à Clermont-Ferrand (4 %) et surtout Genève-Annemasse (6,1 %). Parmi les flux arrivants dans la région grenobloise, 16 % viennent de l'étranger. L'attractivité est très variable selon l'âge. À Grenoble, elle repose essentiellement sur les étudiants.

## Une dynamique démographique modérée

*Evolution annuelle moyenne de la population de la Région Auvergne Rhône-Alpes entre 2007 et 2012*  
(Atlas Auvergne Rhône-Alpes - INSEE/Agences d'urbanisme)



Après une période de plein boom de la région grenobloise dans les années 60/70, dans les années 80/90, malgré un net infléchissement, la croissance démographique est restée plus soutenue qu'au niveau national et régional.

Au cours des années 2000, l'évolution de la population devient similaire à l'ensemble du pays et légèrement moindre qu'en Auvergne-Rhône-Alpes.

Entre 2009 et 2014, la croissance démographique de la GREG est de l'ordre de 0,7% par an, en maintien par rapport à la période précédente. Cette progression est essentiellement portée par la croissance naturelle ; le solde migratoire est proche de l'équilibre : on compte presque autant de personnes qui quittent le territoire que de personnes qui s'y installent.

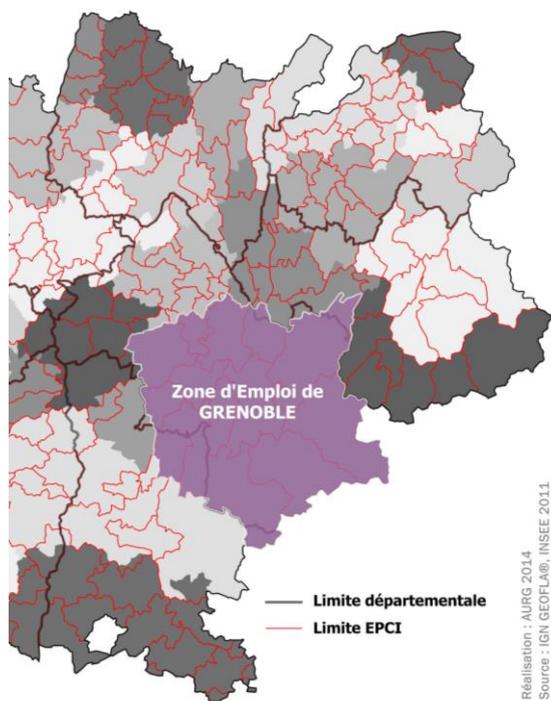
Sur cette dernière période, la population de la région grenobloise augmente à un rythme plus soutenu qu'au niveau national (0,5% par an) mais inférieur à la moyenne régionale (0,8% par an).

## Un territoire économique dynamique et diversifié

### Une économie tournée vers la fabrication (industries, ...) et la conception-recherche

Il s'agit d'un modèle technopolitain construit sur une base industrielle forte et de nombreux emplois publics...

Le volume d'emplois augmente, mais moins fortement qu'à l'échelle régionale.



#### DÉFINITION

**Selon l'Insee, une zone d'emploi est un espace géographique dans lequel la plupart des actifs résident et travaillent et où les entreprises trouvent l'essentiel de la main d'œuvre dont elles ont besoin. Ainsi 94 % des actifs résidant dans la ZE de Grenoble y travaillent.**

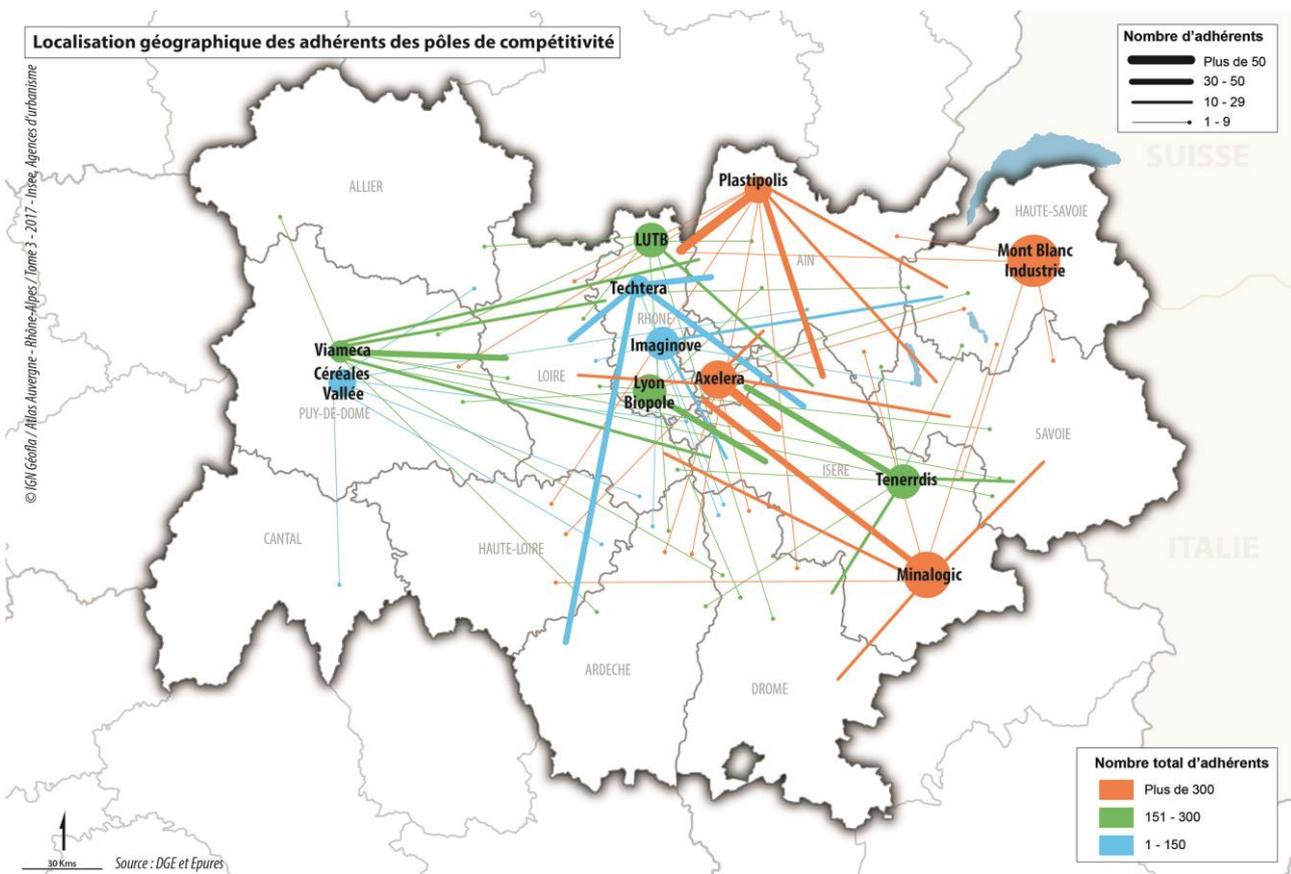
Comparativement à d'autres zones d'emplois comparables (en nombre d'habitants), sur la période 2009-2014, l'emploi n'a que faiblement progressé (0,1% par an). La zone d'emplois de Grenoble a perdu 1 rang par rapport au recensement précédent et se retrouve 11<sup>ème</sup> des zones d'emplois françaises. L'emploi y est caractérisé par la part importante des fonctions métropolitaines (3 emplois sur 10 sont des emplois de conception, recherche, prestations intellectuelles, culture - loisirs, gestion, commerce inter-entreprises), mais celles-ci dépendent pour beaucoup d'entreprises étrangères : 17,9% (contre 14,8% en moyenne en France) des salariés travaillent dans une entreprise étrangère.

#### Dans ce modèle technopolitain peut être observé le contexte suivant :

- Certaines activités productives résistent à la crise mais de nombreuses plongent.
- Des marges de développement dans l'économie présentielle à approfondir
- Des activités résidentielles qui résistent avec :
  - 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.
- Une agriculture diversifiée (cf. rubrique suivante).
- Un territoire touristique (cf. rubrique suivante).

Dans ce contexte, le sud-Isère, et particulièrement la GREG, disposent de nombreux atouts : des industriels performants avec des **pôles d'excellence** (en électronique et micro nano-électronique, en informatique et logiciel...), de nombreuses entreprises multinationales 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.

*Onze pôles de compétitivité pour développer l'innovation - INSEE/Agences d'urbanisme*



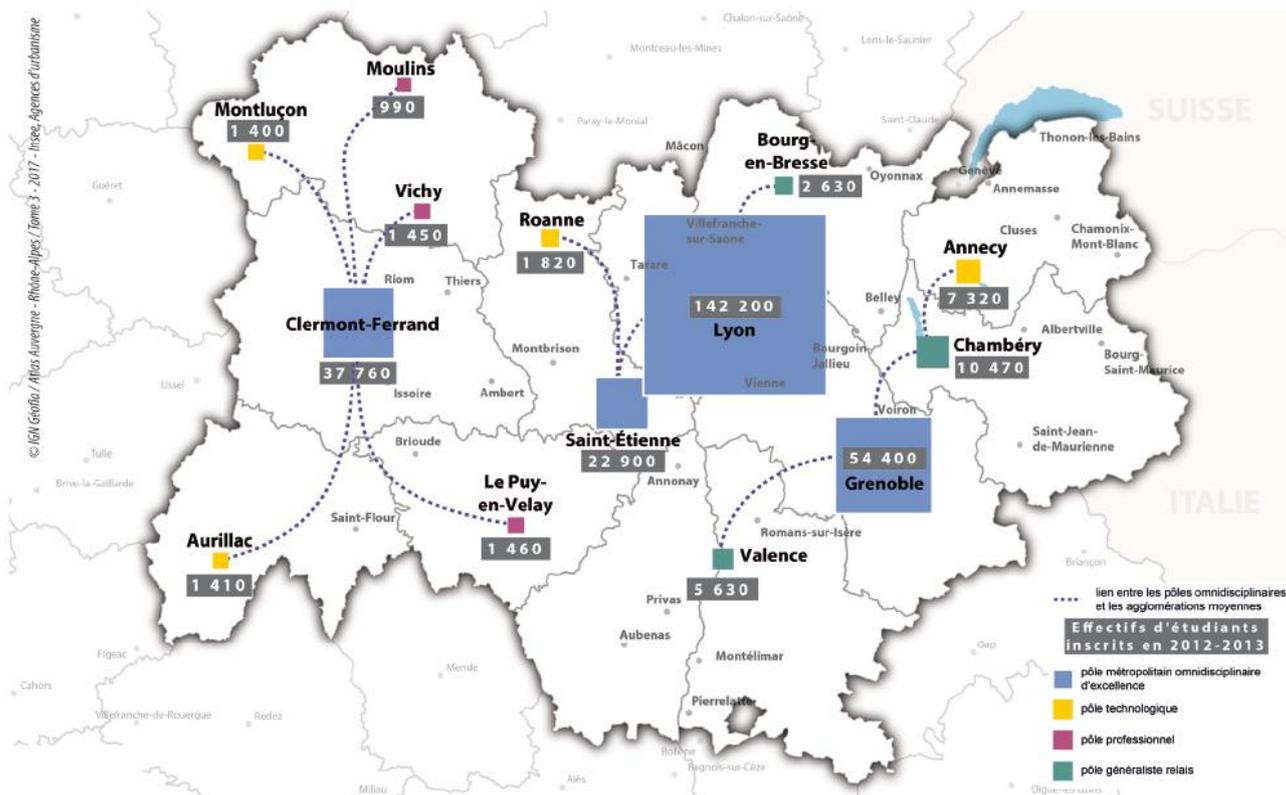
Les entreprises travaillent de plus en plus en réseau, voire en partenariat avec d'autres acteurs du territoire ayant des compétences complémentaires. C'est le cas **des pôles de compétitivité** qui rassemblent des entreprises, petites et grandes, des laboratoires de recherche et des établissements de 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 compétitivités (cf. carte ci-dessous), 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.

### **La Grande région de Grenoble bénéficie d'une variété de compétences complémentaires qui contribuent au maintien du dynamisme économique :**

- **La population est majoritairement jeune, active et diplômée** : 33% de la population a moins de 25 ans (31% en France), 30% des plus de 15 ans ont un diplôme supérieur à Bac+2 (26% en France).

- **Le territoire affiche également la plus forte densité d'emplois en recherche privée et publique de France** selon l'INSEE avec 25 000 actifs, dans des laboratoires de renommée mondiale et les centres de R&D d'entreprises privées de renom.
- **1 Grenoblois sur 5 est étudiant**, soit 65 500 étudiants en Isère, dont 41% dans des filières scientifiques. Plus globalement, dans le domaine de l'enseignement supérieur à l'échelle de la région Auvergne-Rhône-Alpes en 2013, plus de 300 000 étudiants sont inscrits dans ses établissements, représentant 12,6 % des effectifs de l'enseignement supérieur français (proportion correspondant au poids de sa population), **soit la deuxième région française, derrière l'Île-de-France**.

*Répartition régionale des effectifs étudiants (Atlas Auvergne Rhône-Alpes - INSEE/Agences d'urbanisme)*



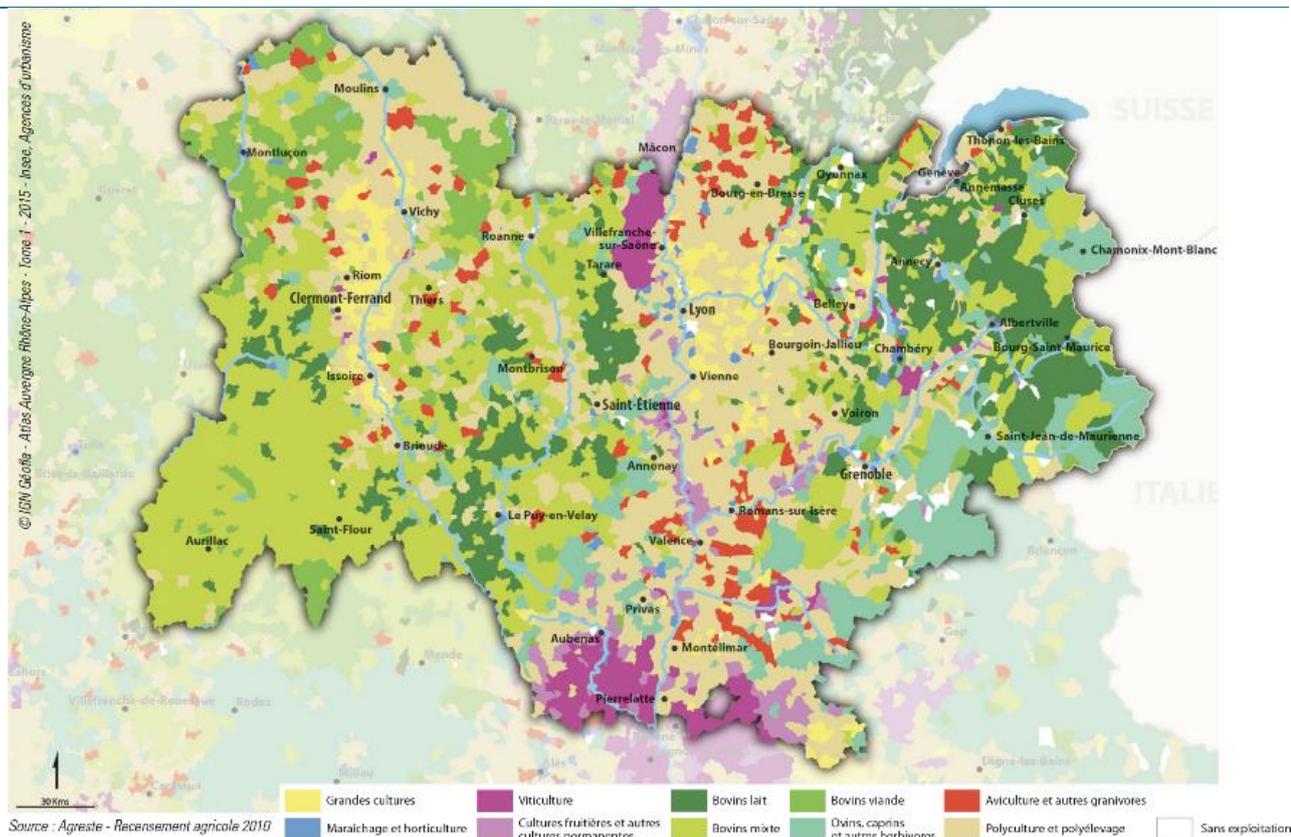
Sources : MENESR-DGESIP/DGRI-SIES: Atlas régional: les effectifs étudiants 2012-2013

- La région accueille aussi 36 500 étudiants étrangers, soit 12 % des étudiants, en faisant la deuxième région d'accueil, derrière l'Île-de-France (102 700, soit 16 %). L'Université de Grenoble-Alpes affiche une plus forte part d'étudiants étrangers de l'ordre de 15,4%.
- A Grenoble, la part des doctorants pour 100 étudiants (6,5) est la plus importante de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Dans la suite du classement, Clermont-Ferrand (2,5) est devant Lyon (2,2) et Saint-Étienne (1,5).

## Son agriculture est diversifiée, comme l'est celle du reste de la région.

La région Auvergne Rhône-Alpes compte 62 700 exploitations agricoles installées sur 2,9 millions d'hectares de surface agricole utilisée. Les deux tiers, sont dédiés à l'élevage. En Isère, en 2010 (dernier recensement agricole et principale source des données qui suivent) la surface agricole utilisée occupe 241 300 hectares, auxquels s'ajoutent 35 200 ha d'alpage soit 35 % du territoire. Environ 4 % des espaces agricoles ont disparu en dix ans. Le territoire agricole se situe pour 45% en zone de montagne ou de piémont. Les grandes cultures céréalières, principalement situées dans les plaines au nord et dans la Bièvre, occupent de façon stable depuis dix ans 82 000 ha (34% de la SAU). L'élevage encore très présent en Isère avec un cheptel bovin élevé (156 000 têtes), caprins et porcins mais qui ont légèrement diminué ces dix dernières années. Par contre, le cheptel des brebis nourrices et laitières a nettement augmenté. Sur cette période, les surfaces en cultures de plantes industrielles (tabac, semences grainières...) ont été divisées par deux. La noix de Grenoble dans le Sud Grésivaudan représente 7 600 ha de noyers (1/3 de la surface nationale). Les cultures fruitières sont présentes dans la vallée du Rhône et sur le plateau de Louze. La récolte de bois en Isère est au 1<sup>er</sup> rang régional avec 63 % de bois d'œuvre, 18 % de bois d'industrie et 19 % de bois énergie.

### *Diversité des productions agricoles (Atlas Auvergne Rhône-Alpes – INSEE/Agences d'urbanisme)*



A l'échelle régionale, la surface moyenne par exploitation est de 46 hectares, contre 55 en moyenne nationale. L'élevage et les structures de plus petite taille ont un impact sur le revenu moyen des exploitations, plus faible en Auvergne Rhône-Alpes, et inférieur de 30 % à la moyenne nationale. En Isère, les petites exploitations ont diminué fortement au profit de grandes exploitations. La SAU moyenne par exploitation a progressé ainsi de 29 ha en 2000 à 38 ha en 2010. Les moyennes et grandes exploitations représentent 48 % de l'ensemble des exploitations Iséroises. Leur surface moyenne est de 68 ha.

Avec 80 000 emplois en 2012, l'activité agricole représente 2,5% de l'emploi régional total. Elle contribue à l'industrie agro-alimentaire avec plus de 41 300 exploitations agricoles (recensement 2010). En Isère, 11 300 actifs permanents travaillent dans

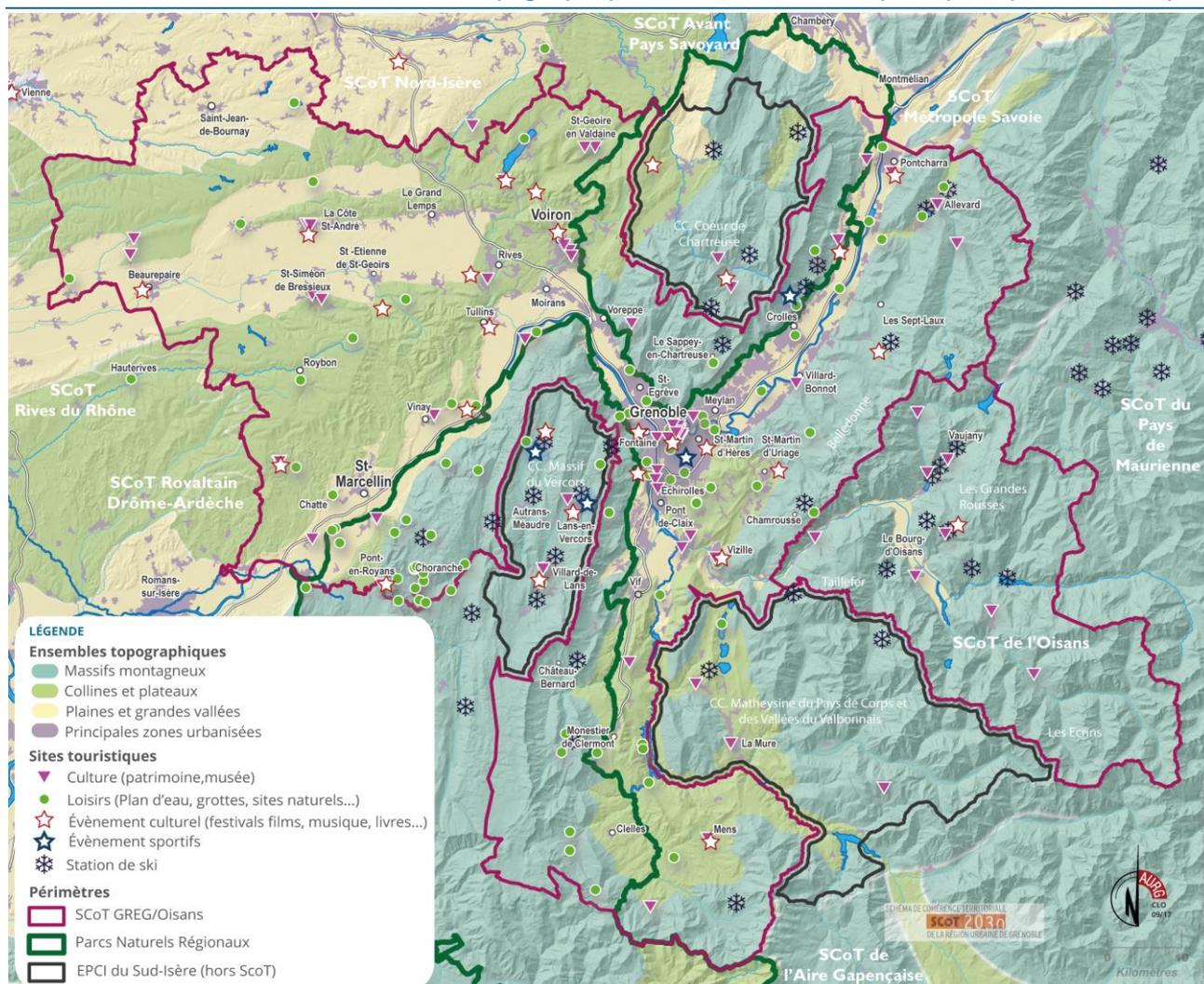
les 6 300 exploitations agricoles de l'Isère. Les chefs d'exploitations et coexploitants en représentent les 2/3, les autres étant des salariés présents surtout dans les exploitations de maraîchage et d'horticulture (2/5<sup>ème</sup> des salariés permanents).

8 850 exploitations, soit 14% de l'ensemble des exploitations régionales, exercent une activité de diversification. Près de 23 300 exploitations produisent sous signe de qualité dont 10 000 sous des signes officiels (AOC, AOP, IGP, Label Rouge), comme les AOP Noix de Grenoble, Bleu du Vercors Sassenage, Saint-Marcellin (aussi IGP) dans le Sud-Isère... où les exploitations se caractérisent par une forte diversification des activités (tourisme rural, vente directe...).

## Un territoire touristique

- ➔ qui s'adosse aux multiples activités de ses massifs et à la diversité de ses richesses patrimoniales et paysagères. Les 22 stations de ski du département de l'Isère constituent un pouvoir d'attractivité considérable. La capacité d'hébergement touristique est importante (12<sup>ème</sup> des zones d'emploi de France, en progression de 2 points en 2012 par rapport à 2007) et en progression constante sur les dix dernières années. Le Sud-Isère est particulièrement riche de ses diversités entre métropole urbaine, territoires ruraux et montagnards, vastes espaces forestiers et agricoles. La diversité de ses paysages constitue un des éléments forts de son attractivité.

### Ensembles topographiques du « Sud-Isère » et principaux pôles touristiques



**Le Sud-Isère** est particulièrement montagneux, avec des altitudes qui s'étagent de 200 m à 4 086 m (dans les Ecrins) entre de hauts massifs cristallins (Oisans, Belledonne, Grandes Rousses)

et des bastions calcaires préalpins (Chartreuse, Vercors). L'érosion glaciaire a creusé des vallées comme le Grésivaudan, qu'emprunte par l'Isère. A sa confluence avec le Drac, Grenoble a une situation de carrefour de vallées. Tout au Sud, le Drac a façonné le Trièves, le Beaumont et la Ma-they-sine. Plus au nord, les plaines, vallées et plateaux sont situées entre les Préalpes et la vallée du Rhône.

## **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.

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.

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

### **La région Auvergne Rhône-Alpes est riche, mais avec des disparités territoriales marquées**

La région affiche un niveau de vie médian (20 300 euros par an) parmi les plus élevés de France métropolitaine et un taux de pauvreté (12,3 %) inférieur de deux points au niveau national. Mais les disparités territoriales restent prononcées. Les revenus sont plus élevés dans les grandes aires urbaines, avec des inégalités et une pauvreté concentrées dans les villes-centres et certaines banlieues. Le niveau de vie diminue avec la taille des pôles d'emplois ; la pauvreté urbaine touche alors en priorité les jeunes et les familles monoparentales ou nombreuses. C'est dans les

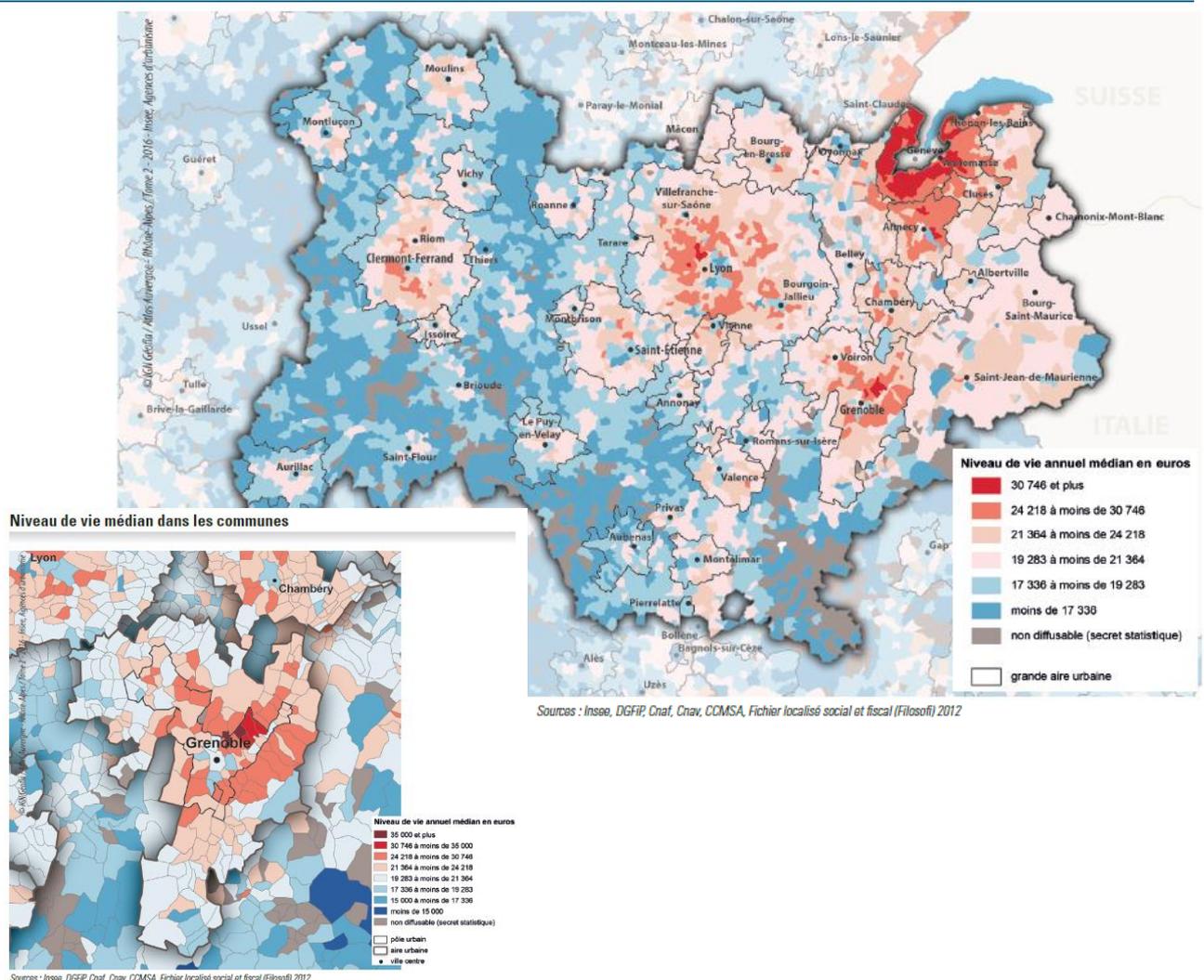
territoires ruraux, où elle concerne davantage les personnes seules et âgées, que la pauvreté monétaire est la plus marquée. »

- Des inégalités demeurent malgré les effets correctifs des politiques de redistribution.
- Des niveaux de vie élevés mais inégaux autour des grandes métropoles.
- Une précarité économique importante dans les pôles urbains de moindre taille.
- Une pauvreté très marquée dans les territoires ruraux.

## **Le Sud-Isère est un territoire riche mais avec des disparités particulièrement fortes**

Les ménages grenoblois sont, en moyenne, plutôt aisés comparativement à l'ensemble de la région et aux autres grandes aires urbaines (hormis le Genevois français). En 2012, le niveau de vie médian dans l'aire urbaine grenobloise (cf. périmètre de l'aire urbaine de Grenoble dans le zoom ci-après) s'élève à 21 500 euros contre 20 700 euros dans les grandes aires urbaines. En effet, le territoire grenoblois se caractérise par une forte présence de cadres et de professions intermédiaires et par une population plus diplômée qu'en moyenne. Les situations de pauvreté sont également moins fréquentes que dans les autres grandes aires urbaines de la région : 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.

*Niveau de vie médian dans les communes de la Région Auvergne Rhône-Alpes (Atlas Auvergne Rhône-Alpes - INSEE/Agences d'urbanisme)*



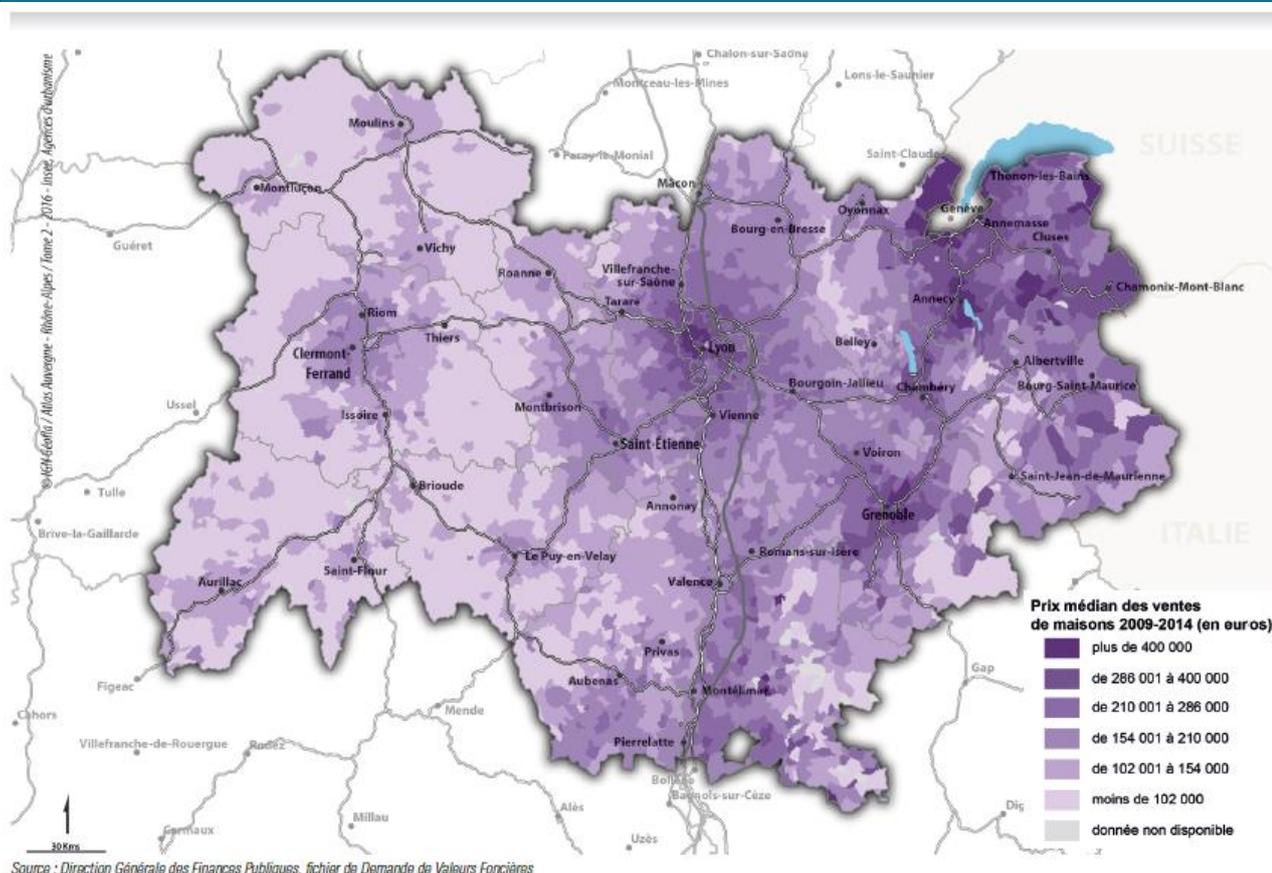
Cette situation moyenne dissimule néanmoins de fortes disparités à l'intérieur du territoire, qui n'est pas homogène socialement. Le pôle urbain dense, au cœur de la métropole grenobloise et à Voiron, regroupe les trois quarts des habitants de l'aire urbaine. Il accueille une population aux profils sociodémographiques variés. Le niveau de vie des 10 % les plus riches (38 950 euros par an) est 3,5 fois plus important que celui des 10 % les moins favorisés (11 100 euros par an), écart similaire à la moyenne régionale.

## **Des difficultés d'accès au marché résidentiel local**

En Auvergne-Rhône-Alpes, deux millions de ménages sont propriétaires de leur logement, le plus souvent en périphérie des pôles urbains. **La forte hausse des prix de vente dans l'ancien entre 2000 et 2008 rend les conditions d'accès plus difficiles**, avec un endettement immobilier en hausse. Dans les métropoles attractives, bénéficiant d'une bonne santé économique, les prix élevés se maintiennent. Ailleurs, les marchés sont plus déstructurés et atones.

- Habitat pavillonnaire et accès à la propriété vont de pair.
- Des prix immobiliers déconnectés des revenus des ménages dans les secteurs tendus.
- Dans le bassin franco-genevois, une crise du marché résidentiel.
- Dans la métropole de Lyon, des niveaux de prix élevés et une forte demande à satisfaire.
- Dans l'agglomération grenobloise, un marché de l'ancien plus abordable.
- Le marché de l'agglomération clermontoise résiste et reste cohérent avec le contexte local.
- Dans l'agglomération stéphanoise, des prix relativement faibles.

*Accès au marché résidentiel local (Atlas Auvergne Rhône-Alpes - INSEE/Agences d'urbanisme)*

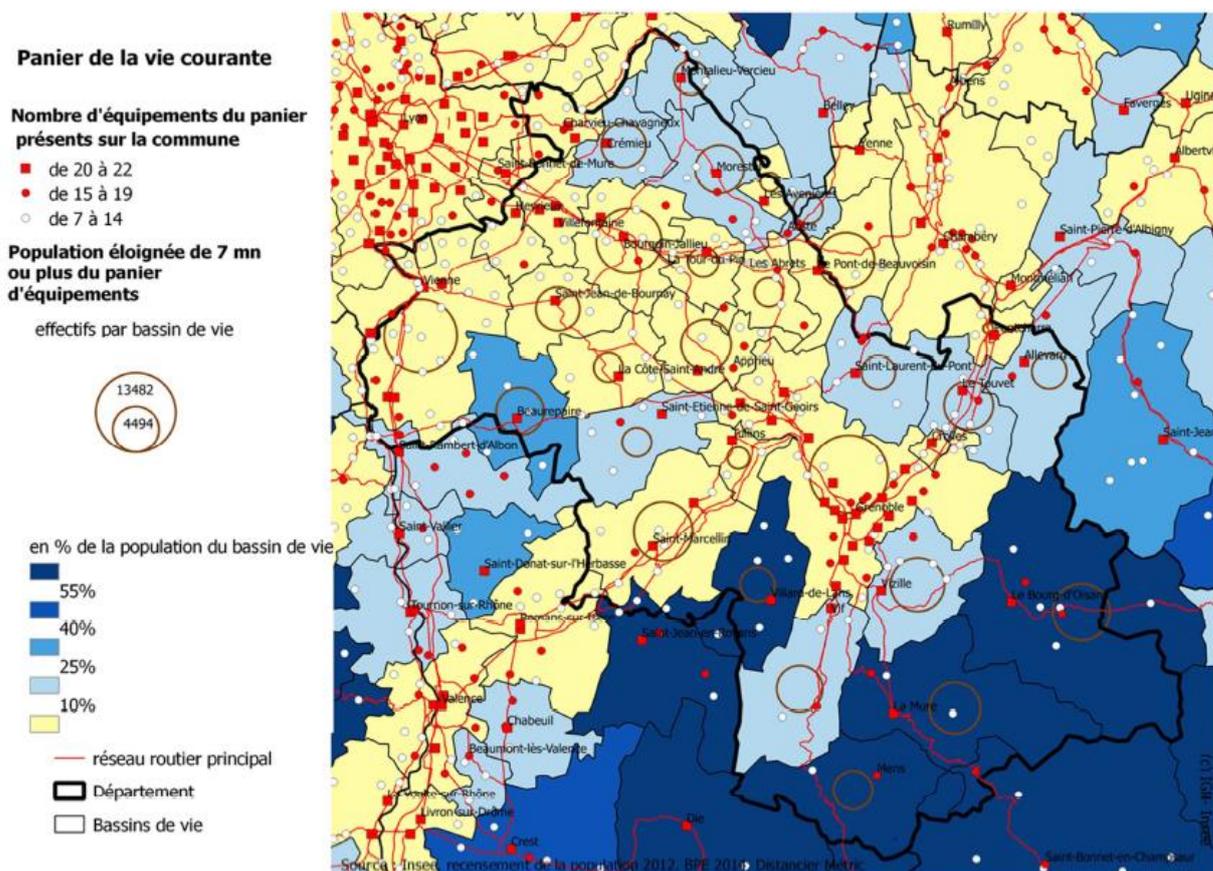


Les prix sont relativement élevés dans la métropole grenobloise et suivent une courbe dégressive plus on s'éloigne de la métropole et de la GREG vers les territoires montagnards et ruraux.

## Une implantation et des modalités d'accès aux services publics avec de grandes disparités

Si la dotation des communes en équipements du panier de la vie courante en moyenne en Isère est beaucoup plus importante que sur le reste de la France, il existe de grandes disparités. D'ailleurs, l'Isère est le 8<sup>ème</sup> département français avec les disparités les plus fortes.

Les zones de montagne et les zones rurales et périurbaines les plus éloignées des pôles urbains sont particulièrement marquées par des difficultés d'accès aux services. Les situations sont cependant diverses. Ainsi, pour les secteurs des zones de montagne en déprise, le Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services publics de l'Isère 2017/2022 souligne l'enjeu du maintien des services et d'accessibilité au numérique, tandis que pour les zones rurales et périurbaines, ce Schéma indique que leur enjeu (comme le secteur de Bièvre-Valloire), étant donné leur croissance démographique, réside dans le développement des services et de mobilités des habitants.



Source : extrait de l'étude INSEE sur l'accessibilité des services, juin 2016 et du Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services publics 2017/2022

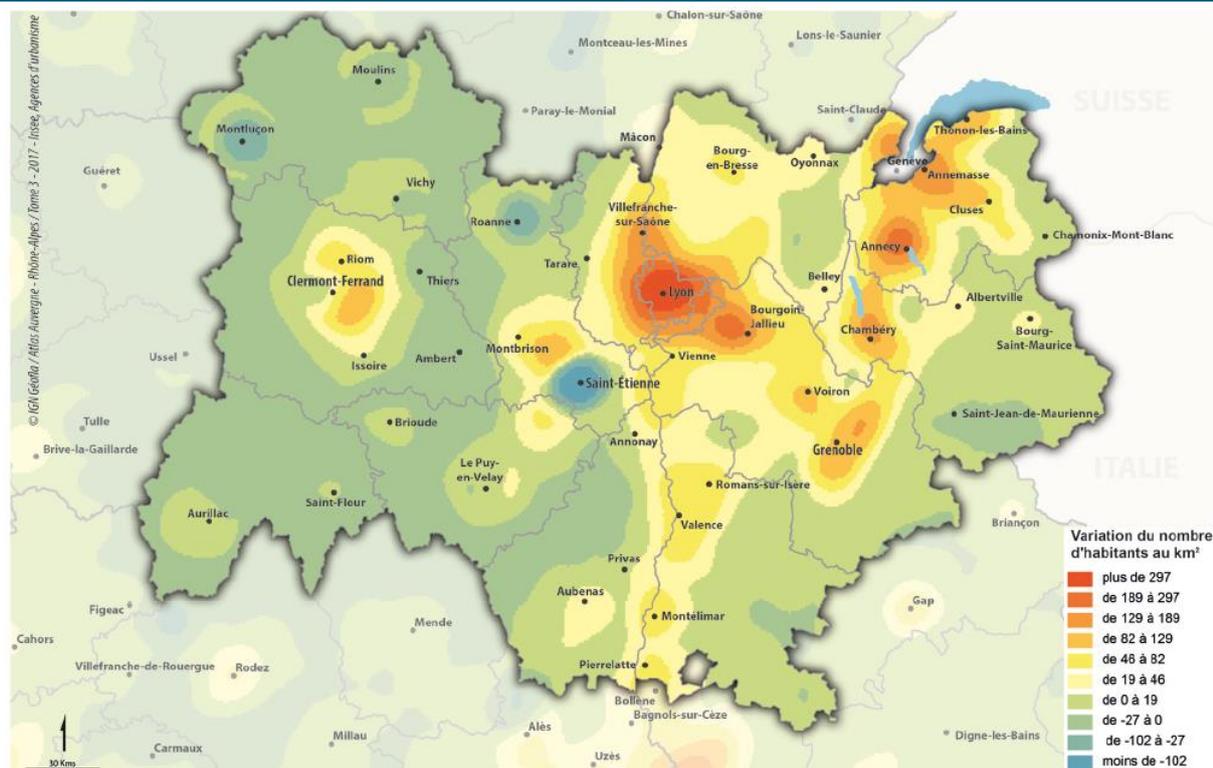
## Un processus combiné de périurbanisation<sup>2</sup> et d'étalement urbain

L'aire urbaine de Grenoble<sup>3</sup> n'échappe pas à ce double phénomène, ayant des impacts environnementaux et sociaux importants : allongement des kilomètres parcourus par la population générant à la fois des émissions de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique, des consommations d'énergie, risque de précarisation énergétique, risque de fragmentation socio-spatiale...

Cependant, la topographie et les ruptures physiques fortement présentes dans la GREG et le Sud-Isère (falaises, verrou de Livet et Gavet...) influent et limitent ces phénomènes sur les massifs avoisinant l'aire urbaine de Grenoble. Ces deux cartes (variation du nombre d'habitants et du nombre d'emplois) montrent notamment que les massifs les plus éloignés de cette aire urbaine (Oisans et Matheysine) sont épargnés de ces deux phénomènes de périurbanisation et d'étalement urbain, tandis que les massifs proches (Vercors, Chartreuse, Belledonne) subissent de la périurbanisation.

Par ailleurs, la configuration topographique du Sud-Isère a eu tendance à repousser loin ce phénomène de périurbanisation sur les parties nord/nord-ouest.

Variation du nombre d'habitants (Atlas Auvergne Rhône-Alpes - INSEE/Agences d'urbanisme)



Source : Insee, Recensements de la population au lieu de résidence

<sup>2</sup> Les personnes vont habiter de plus en plus loin de leur travail, alors que l'emploi reste concentré dans les pôles urbains.

<sup>3</sup> D'après la définition qu'en donne l'INSEE, l'aire urbaine de Grenoble est composée de 197 communes autour de la métropole grenobloise sur 2 620 km<sup>2</sup>. En 2014, ses 690 548 habitants en font la 11<sup>ème</sup> aire urbaine de France

## 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).

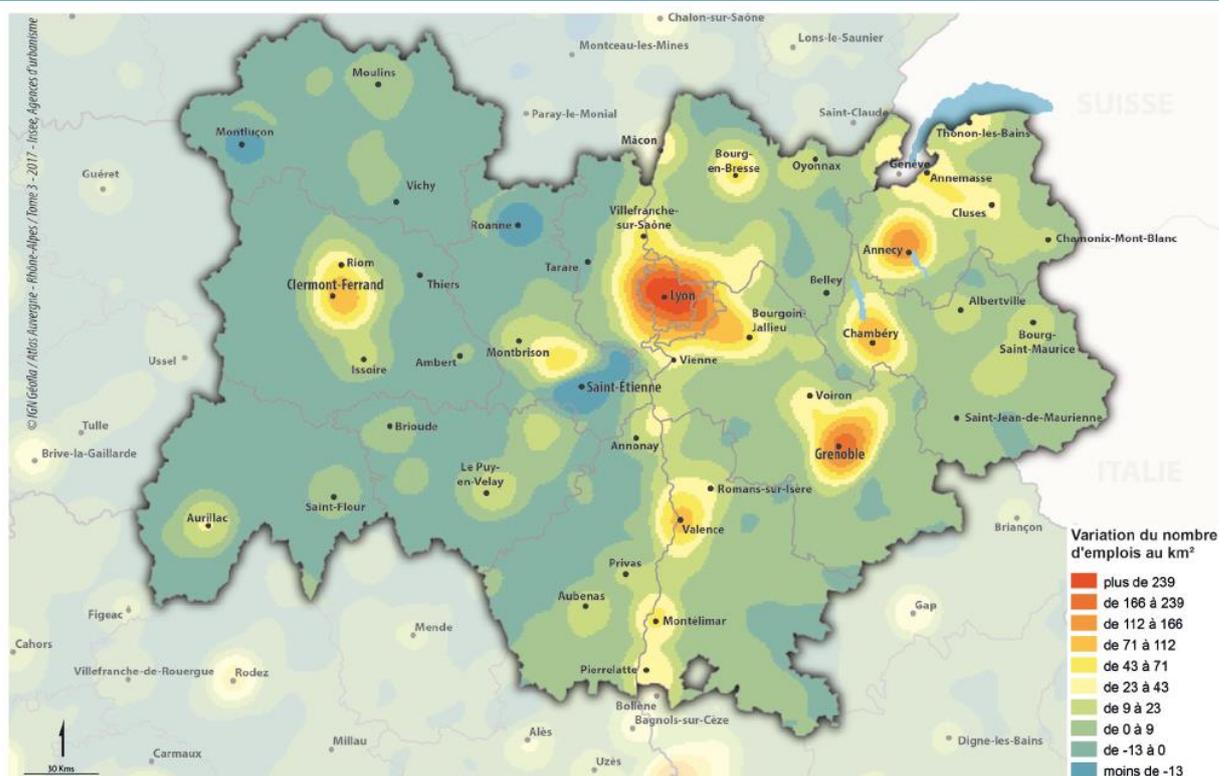
Globalement, sur les 347 914 emplois du Sud-Isère, 95% (soit 329 781) sont situés dans la GREG et 63% dans la Métropole grenobloise.

Au sein de la GREG, 91% des emplois présents sont occupés par des personnes qui y résident, et les emplois de la Métropole grenobloise sont occupés à 61% par des personnes (actives ayant un emploi) résidant dans la GREG.

A contrario, seuls 62% des emplois du Sud-Isère sont occupés par des personnes qui y résident. 55% des personnes actives (ayant un emploi) de la Communauté de communes du cœur de Chartreuse travaillent en dehors de leur territoire, elles sont 40% pour la Communauté de communes du massif du Vercors, 42% pour la Communauté de communes de la Matheysine du Pays de Corps et des Vallées du Valbonnais et 17% pour le périmètre du SCoT de l'Oisans.

Les navettes domicile travail entre la GREG et l'extérieur se font principalement avec les aires urbaines de Lyon et Chambéry, tandis que celles du Sud-Isère (hors GREG) se font essentiellement vers la GREG (84%). Dans le détail les personnes actives (ayant un emploi) allant travailler.

### *Variation du nombre d'emplois (Atlas Auvergne Rhône-Alpes - INSEE/Agences d'urbanisme)*



Comme dans la plupart des aires urbaines françaises, du fait du mouvement de périurbanisation observé au cours des décennies précédentes, la population a progressé à la périphérie alors que l'emploi est resté concentré dans la métropole grenobloise et à proximité (sud du Pays Voironnais et ouest du Grésivaudan). Cependant, on constate globalement à l'échelle de l'ensemble de la Grande région de Grenoble que la consommation des espaces agricoles et naturels a tendance à s'amoinrir.

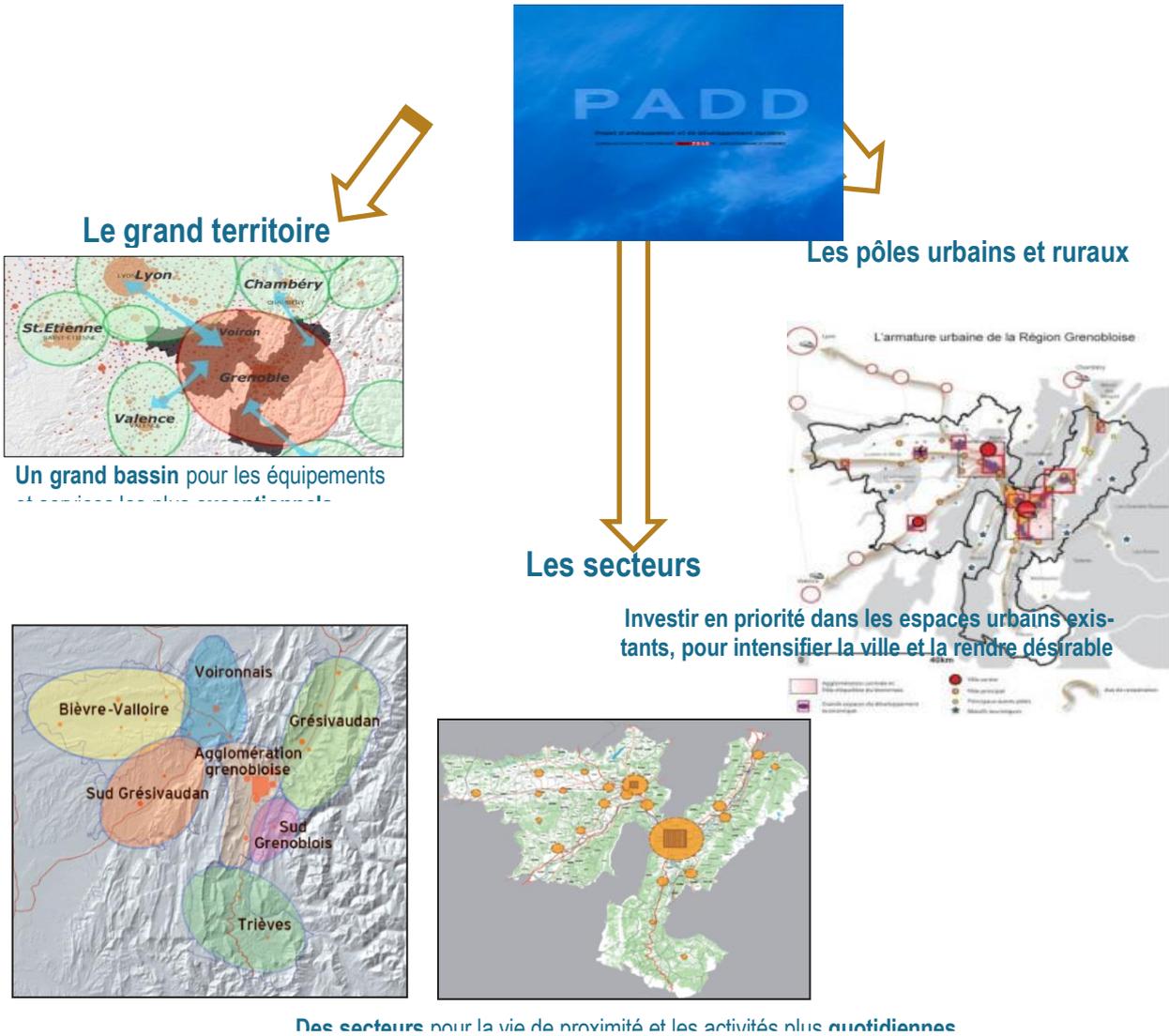
## **Exemples d'actions menées dans différents domaines liés aux thèmes du SRADET**

- SCoT Grenelle dès décembre 2012.
- Offre importante en transports en commun et maillée (tramway, car express...), cf. p9.
- Importance du réseau cycle.
- Multiplication des démarches d'articulation urbanisme-transport.
- Projets d'envergure internationale (Presqu'île, GIANT).
- Succession d'expériences innovantes depuis 15 ans en matière de qualité environnementale des constructions.
- Nombreux PCEAT, engagements dans des démarches TEPOS et TEPCV.
- Importance de la production d'énergies renouvelables (filères bois-énergie, solaire, photovoltaïque, de méthanisation, pompe à chaleur sur nappe...) et des projets en cours ou prévus.
- Importance de la production hydroélectrique.
- Projets locaux de trames vertes et bleues : connaissance, restauration, valorisation, intégration aux documents d'urbanisme.
- ...

# Documents cadre du Sud-Isère

## Le SCoT de la Grande région de Grenoble (GREG)

Le SCoT de la GREG : (SCoT Grenelle approuvé en décembre 2012)  
Des orientations du **Projet d'aménagement et de développement durables** qui portent sur trois échelles



Son **Document d'orientation et d'objectifs** cadre les PLU, PLUI, PDU, PLH... Leur compatibilité s'effectue au regard du DOO, de :

- Ses orientations : positionnement stratégique,
- Ses objectifs : chiffrés, spatiaux et qualitatifs.

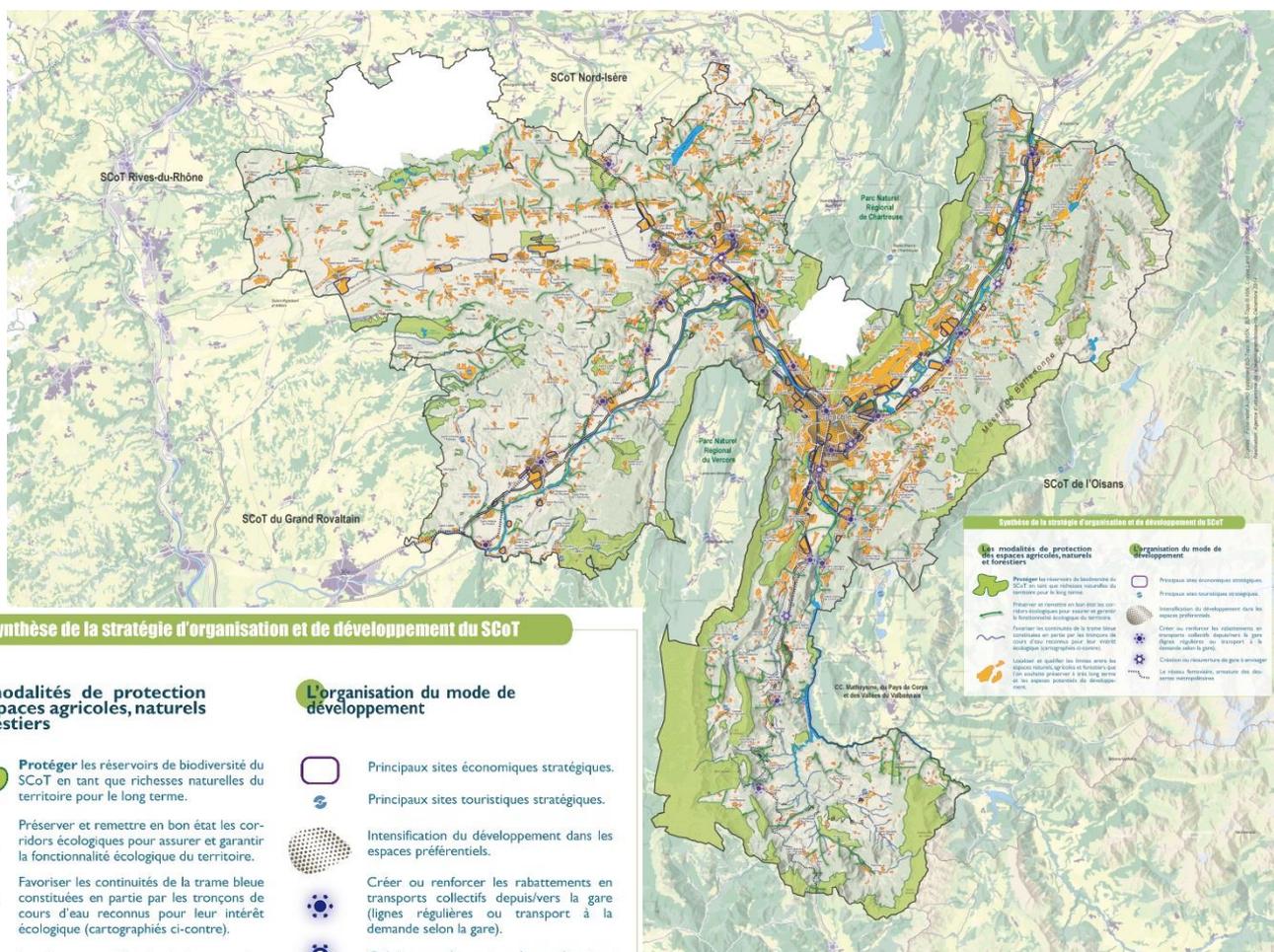
s'imposent / s'apparentent à des obligations de résultats ou de moyens selon les leviers du SCoT

Boîte à outils normative du SCoT, le DOO établit la feuille de route commune.

1. **Préserver et valoriser durablement les ressources naturelles et paysagères**, la trame verte et bleue, les conditions de développement de l'activité agricole et sylvicole ;
2. **Améliorer les qualités du cadre de vie**, en intégrant les exigences environnementales et paysagères, de sécurité et de santé dans l'aménagement du territoire ;
3. **Conforter l'attractivité métropolitaine** selon les enjeux du développement durable
4. **Équilibrer et polariser le développement du territoire** pour lutter contre la périurbanisation et l'éloignement des fonctions urbaines ;
5. **Intensifier l'aménagement des espaces et renforcer la mixité urbaine** ; répondre aux besoins de tous dans le respect des enjeux du développement durable sans consommation d'espaces accrue et sans extension des limites urbanisées.

→ **Le sens porté par le SCoT**, c'est de défendre un développement équilibré et polarisé, économe en espace et en énergie. **Coordonner et aménager durablement le territoire** doit concourir à réduire les concurrences entre secteurs et à coproduire un développement plus équilibré, plus intense et plus solidaire, avec un confortement équilibré de tous les pôles urbains et ruraux.

### Synthèse de la stratégie d'organisation et de développement du SCoT de la Grande région de Grenoble



**Synthèse de la stratégie d'organisation et de développement du SCoT**

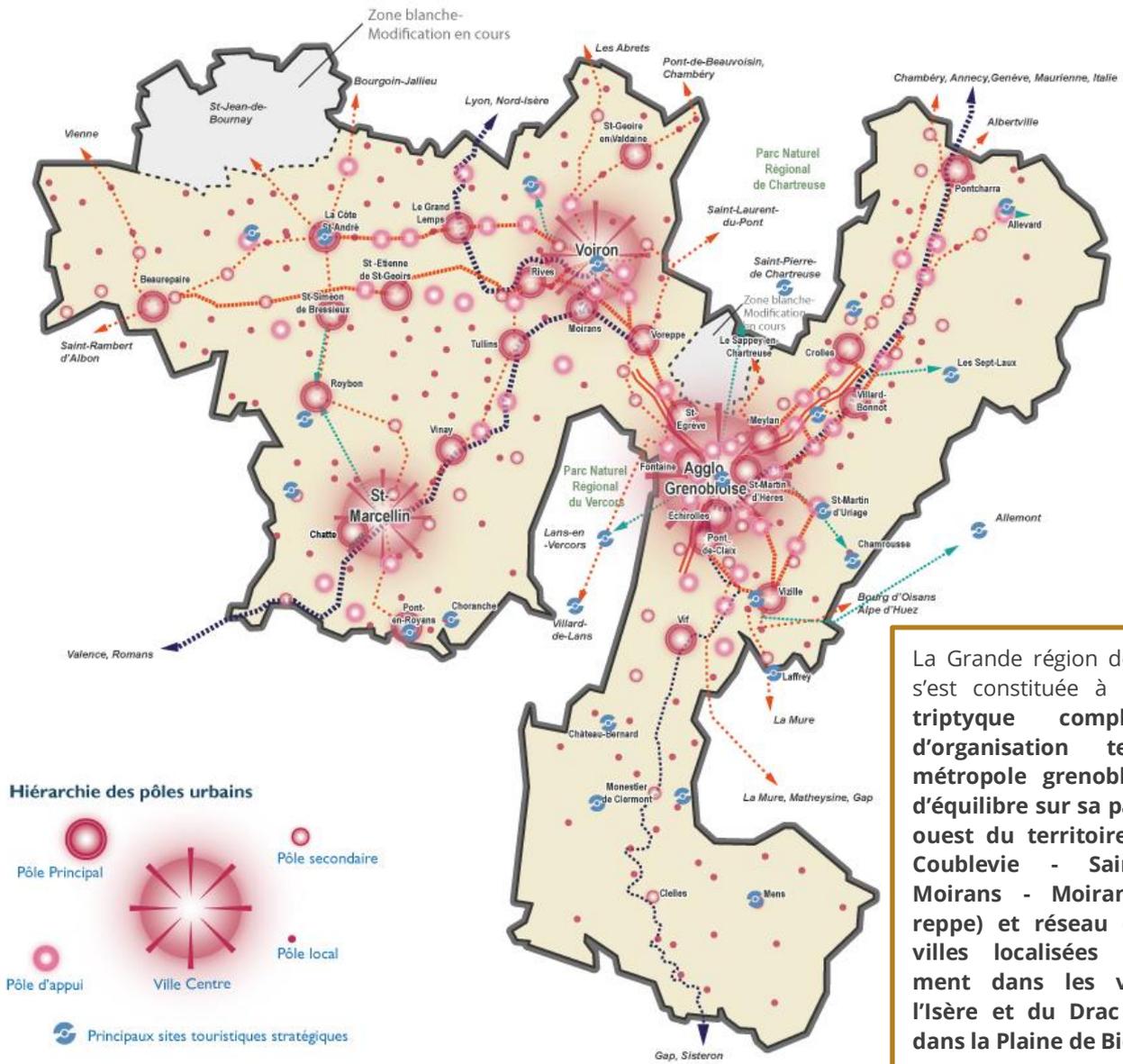
**Les modalités de protection des espaces agricoles, naturels et forestiers**

- Protéger les réservoirs de biodiversité du SCoT en tant que richesses naturelles du territoire pour le long terme.
- Préserver et remettre en bon état les corridors écologiques pour assurer et garantir la fonctionnalité écologique du territoire.
- Favoriser les continuités de la trame bleue constituées en partie par les tronçons de cours d'eau reconnus pour leur intérêt écologique (cartographiés ci-contre).
- Localiser et qualifier les limites entre les espaces naturels, agricoles et forestiers que l'on souhaite préserver à très long terme et les espaces potentiels de développement.

**L'organisation du mode de développement**

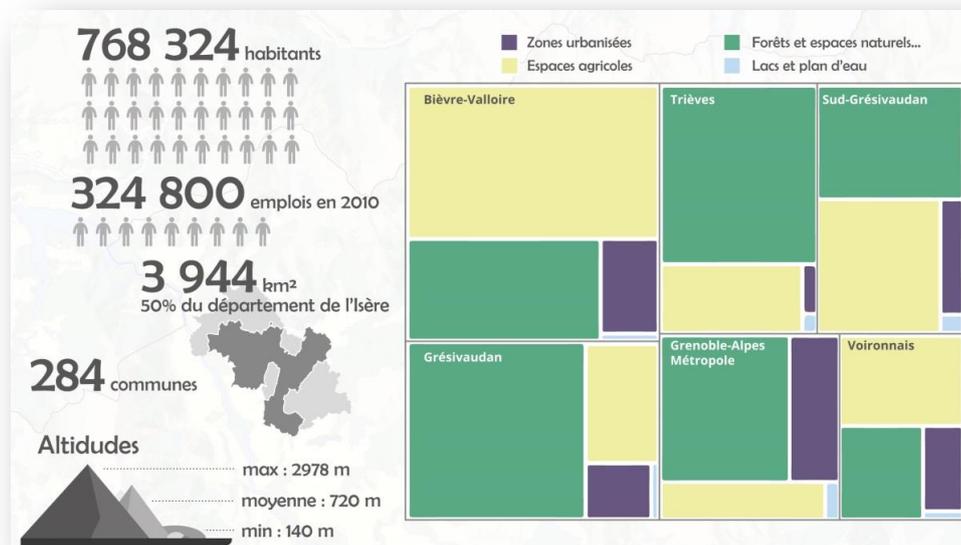
- Principaux sites économiques stratégiques.
- Principaux sites touristiques stratégiques.
- Intensification du développement dans les espaces préférentiels.
- Créer ou renforcer les rabattements en transports collectifs depuis/vers la gare (lignes régulières ou transport à la demande selon la gare).
- Création ou réouverture de gare à envisager.
- Le réseau ferroviaire, armature des dessertes métropolitaines.

## L'armature urbaine du SCoT de la Grande région de Grenoble



La Grande région de Grenoble s'est constituée à partir d'un **trio complémentaire d'organisation territoriale** : métropole grenobloise, pôle d'équilibre sur sa partie nord-ouest du territoire (Voiron - Coublevie - Saint-Jean-de-Moirans - Moirans et Voreppe) et réseau de petites villes localisées principalement dans les vallées de l'Isère et du Drac ainsi que dans la Plaine de Bièvre.

L'armature urbaine du SCoT est le résultat conjoint de la situation en matière de répartition des emplois, commerces, services et équipements et du projet politique affiché par les territoires.



## La Charte du Parc Naturel Régional du Vercors

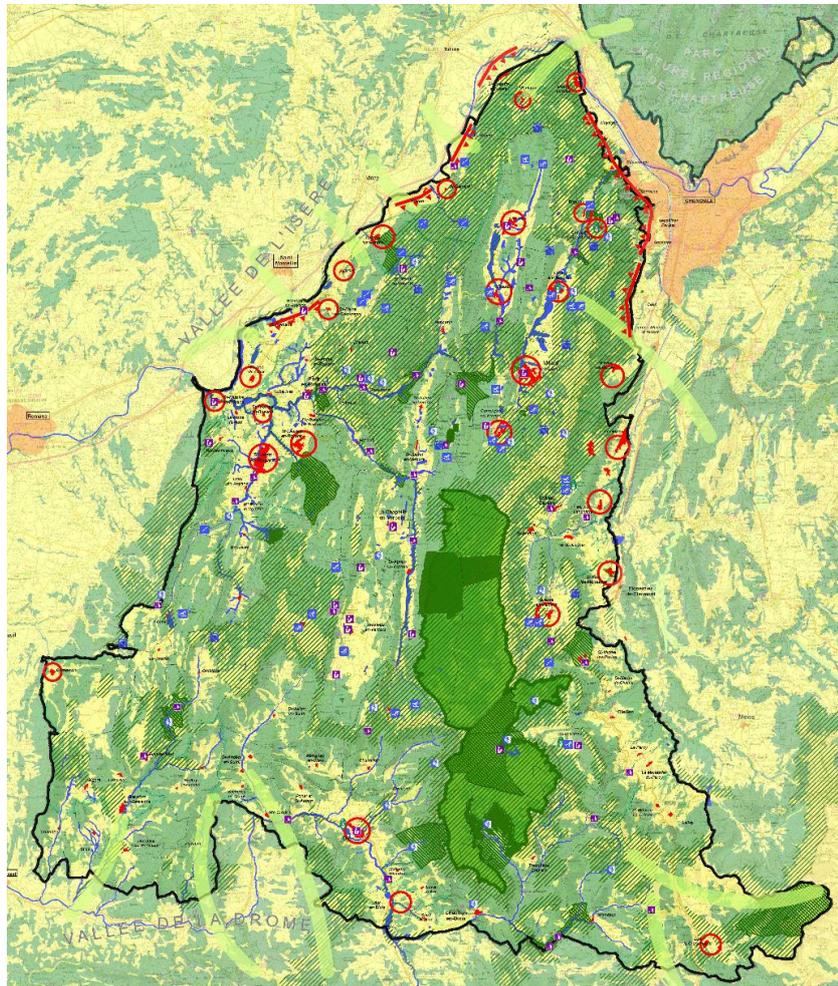
La Charte du PNR Vercors est un projet de territoire qui vise avant tout la préservation de ses patrimoines et un développement durable, dans une optique de valorisation à la fois des ressources naturelles et des savoirs-faires propres à ce territoire.

La Charte se veut ainsi un document de cadrage et d'engagement à l'échelle générale de son territoire pour répondre à une préoccupation majeure de pression urbaine : elle a joué ces 10 dernières années un rôle avéré dans la mise en cohérence des réflexions d'aménagement et des documents de planification communaux. Ce rôle dans la planification à l'échelle des 60 communes s'appuie la fois sur une solide connaissance en interne du territoire et de ses évolutions (collecte et mise à jour de données, proximité aux acteurs et habitants avec l'impulsion de nombreuses démarches participatives...) et sur de nombreux partenariats qui maintiennent le Parc en relation avec les villes-portes et les vallées qui le ceinturent, assurant ainsi une ouverture vers l'extérieur et renforçant les relations ville-montagne et les coopérations.

**85 communes**

**8 EPCI (4 en Isère et 4 en Drôme)**

**Recouvrement avec 2 SCoT  
Charte de Parc 2008-2020,  
en révision**



### Les orientations de la Charte du Vercors portent ainsi l'ambition de concilier aménagement et préservation (des ressources, du patrimoine, de l'identité locale) :

- Contenir la pression urbaine / maîtriser l'urbanisation, et préserver ainsi le paysage, capital majeur du Vercors, à gérer pour impulser un développement local durable,
- Maintenir les équilibres d'aménagement et d'occupation de l'espace,
- Préserver, restaurer et mettre en valeur les patrimoines et ressources du Vercors, et promouvoir les énergies renouvelables et les économies d'énergie,
- Promouvoir et soutenir une agriculture durable et de qualité et soutenir une gestion multifonctionnelle des espaces forestiers.

## La Charte du Parc Naturel Régional de Chartreuse

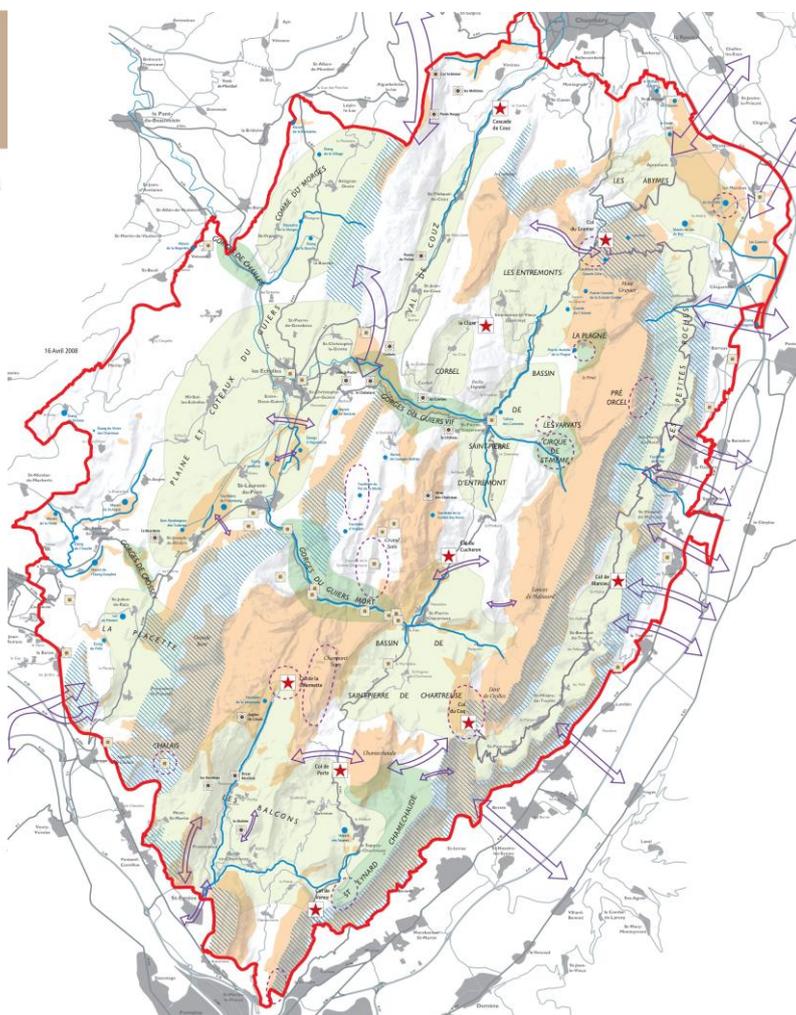
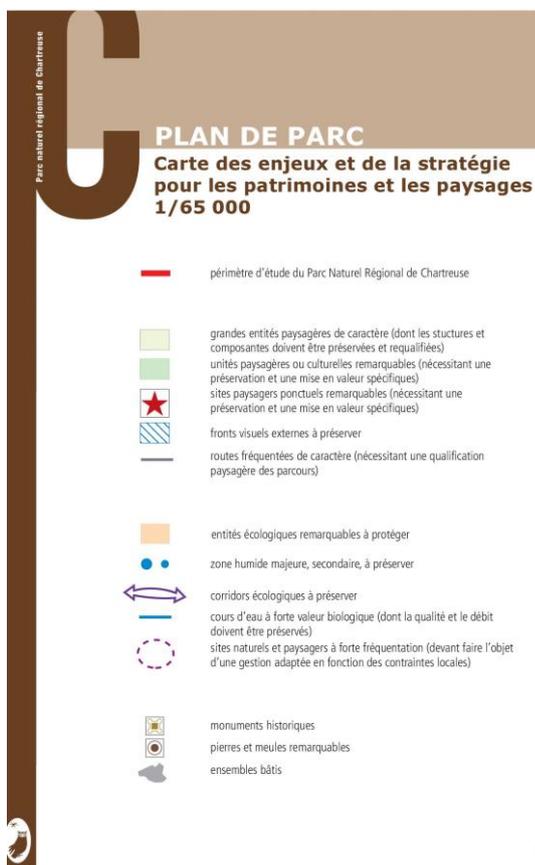
L'ambition du projet de territoire porté par la Chartreuse est de chercher à « mieux développer pour mieux préserver et mieux préserver pour mieux développer » : avec la prise de conscience que l'espace est un bien rare mais que le territoire doit pouvoir se développer tout en préservant ses paysages, ressources et richesses, qui sont à la fois un attrait et un atout pour maintenir un développement endogène, l'avenir du territoire est dans une conciliation entre développement et garantie des paysages et des patrimoines. Un projet qui ne peut se faire sans une ouverture aux territoires extérieurs, avec l'importance des partenariats avec les territoires voisins et des relations avec les nombreuses villes-portes du Parc.

**60 communes**

**7 EPCI** (3 en Isère et 3 en Savoie, un bi-départemental)

**Recouvrement avec 3 SCoT**

**Charte de Parc 2007-2019, en révision**



## Le SCoT de l'Oisans

L'Oisans, territoire de haute montagne, agricole à ses débuts, s'est ensuite largement développé grâce à l'industrialisation et à son potentiel en matière de production d'énergie à travers la houille blanche et de nombreuses centrales hydroélectriques. Aujourd'hui, l'Oisans s'est tourné vers le tourisme avec la création de plusieurs stations de ski de renommée internationale : le grand domaine de L'Alpe d'Huez qui s'étend sur 7 communes et les 2 Alpes qui s'étend sur 2 communes. La création du parc national des Écrins en 1973 a aussi permis

**19 communes**

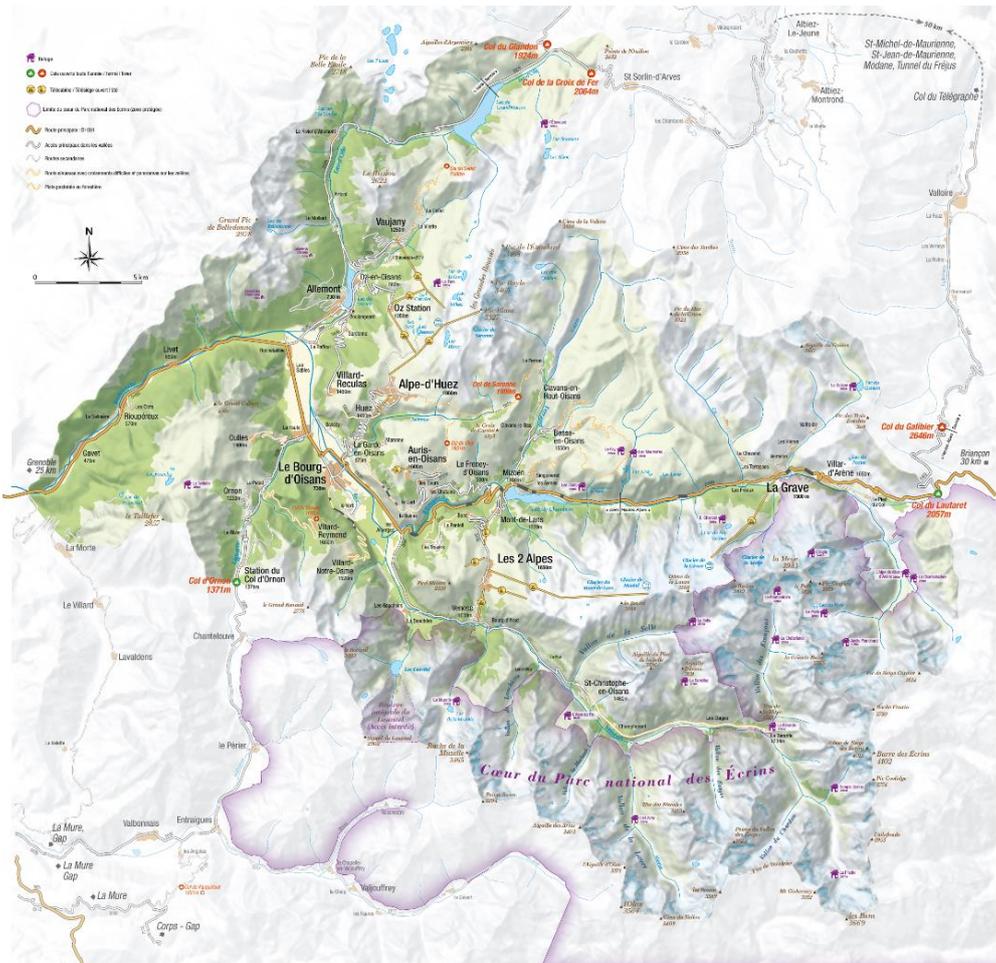
1 EPCI

1 SCOT

546 km<sup>2</sup>

10 692 habitants

5891 emplois pour  
5644 actifs



d'inscrire le territoire de l'Oisans comme l'un des plus remarquable par la beauté de ses paysages et la richesse de sa faune et de sa flore. Un pôle industriel important est installé à Gavet où une usine possède trois fours produisant du silicium. Fort de l'ensemble de ses atouts, l'Oisans s'inscrit comme territoire touristique de montagne de la région Rhône Alpes.

La Communauté de communes de l'Oisans travaille depuis 2012 sur la construction de son SCOT. Le PADD porte 3 Ambitions :

1. L'amélioration de l'attractivité du territoire par la qualité et la diversification
2. Une organisation singulière et solidaire pour assurer la qualité de vie au quotidien
3. Un développement respectueux de l'environnement

Au-delà des aspects légaux d'application du SCOT, la construction du projet a permis d'élaborer une réelle stratégie à l'échelle du territoire et permettre d'établir la politique de la communauté de communes de l'Oisans notamment à travers la définition de son projet touristique durable en 2015 et la construction du projet de territoire. L'Oisans n'est pas une île et le territoire tisse des liens avec les territoires qui l'entourent à différentes échelles et sur différents thèmes afin d'améliorer l'aménagement du territoire de notre région et l'accès aux services. Au-delà des liens institutionnels (contrat avec ses partenaires), le territoire échange quotidiennement avec ses voisins y compris avec les Hautes-Alpes et la région PACA.



## 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, 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.
- 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 Saint-Marcellin Vercors Isère
  - 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](http://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](mailto:epscot@scot-region-grenoble.org)  
[www.scot-region-grenoble.org](http://www.scot-region-grenoble.org)