

Alleverd Apprieu Arzay Auberives-en-Royans Balbins
 Barraux Beaucroissant Beaufort Beaulieu
 Beaurepaire Beauvoir-en-Royans Bellegarde-Poussieu Bernin
 Besins Bérenais Billeu Biviers Bizonnes
 Bossieu Bressieux Bresson Brezins
 Brié-et-Angonnes Brion Burcin Chabons
 Châlons Champier Champ-sur-Drac
 Champagnier Chamrousse Chantesse Chapareillan
 Charancieu Charvines Charnécles Chirens Choranche Claix
 Chateaufort Chatte Chevières Chirens Choranche Claix
 Cognin-les-Gorges Colombe Commelle Corenc Coublevie
 Cour-et-Buis Cras Crolles Dionay Domène Echiroles Eybens
 Eydoche Faramans Flachères Fontaine Fontanil-Cornillon Froges
 Gières Gillonnay Goncelin Grenoble Herbeys
 Hurlières Izeaux Izéron Jarrie La Batie-Divisin
 La Buisse La Buissière La Chapelle-du-Bard
 La Combe-de-Lancey La Frette L'Albenc
 La Ferrière La Flachère La Forteresse La Tronche Laffrey Laval
 La Murette La Pierre La Rivière La Terrasse Le Grand-Lemps Le Gua
 Le Champ-près-Frogès Le Cheylas Le Pin Le Pont-de-Claix
 Le Moutaret Lentiol Le Touvet Le Versoud
 Le Sappey-en-Chartreuse La Sône Le Touvet Le Versoud
 Les Adrets Longechenal Lumbin Malleval Marcollines Marcollin
 Marnans Massieu Merlas Meylan Moirans Moissieu-sur-Dolon
 Monsteroux-Milieu Montagne Montaud Montfalcon
 Montbonnot-Saint-Martin Montchaboud
 Montferriat Montseveroux Morêt-de-Mailles
 Morette Le Mottier Murianette Murinais Nantoin
 Notre-Dame-de-Commiers Notre-Dame-de-Mesage
 Notre-Dame-de-l'Osier Noyarey Ornacieux Oyeu Pact
 Pajay Paladru Penol Pinsot Pisieu Plan Poizat
 Poliéna Pommier-de-Beaurepaire Pommiers-la-Placette Pontcharra
 Pont-en-Royans Presles Primarette Réaumont Renage Rencurel
 Revel Revel-Tourdan Rives Rovon Roybon Saint-André-en-Royans
 Saint-Antoine-l'Abbaye Saint-Appolinard Saint-Aupre Saint-Barthélémy-de-Beaurepaire
 Saint-Barthélémy-de-Séchilienne Saint-Bernard-du-Touvet
 Saint-Blaise-du-Buis Saint-Bonnet-de-Chavagne Saint-Bueil
 Saint-Cassien Saint-Clair-sur-Galaure
 Saint-Didier-de-Bizonnes Saint-Egrève
 Saint-Etienne-de-Crossey Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs
 Saint-Geoire-en-Valdaine Saint-Geoirs Saint-Georges-de-Commiers
 Saint-Gervais Saint-Hilaire-du-Rosier Saint-Hilaire-de-la-Côte
 Saint-Hilaire-du-Touvet Saint-Ismier Saint-Marcellin
 Saint-Jean-de-Moirans Saint-Jean-le-Vieux
 Saint-Jean-de-Ratz Saint-Just-de-Claix
 Saint-Julien-de-Herms Saint-Julien-d'Hères Saint-Martin-d'Uriage
 Saint-Lattier Saint-Martin-le-Vinoux Saint-Maximin
 Saint-Michel-de-Saint-Geoirs
 Saint-Mury-Monteymond Saint-Nazaire-les-Eymes
 Saint-Nicolas-de-Varces
 Saint-Pancrasse Saint-Paul-d'Alleverd Saint-Pierre-de-Chérennes
 Saint-Pierre-de-Bressieux Saint-Pierre-de-Mésage
 Saint-Quentin-sur-Isère Saint-Romans Saint-Sauveur
 Saint-Siméon-de-Bressieux Saint-Sulpice-des-Rivoires
 Saint-Vincent-de-Mercuze Sainte-Agnes
 Sainte-Marie-d'Alloix Sainte-Marie-du-Mont
 Saint-Yérand Sardieu Séchilienne Semoins
 Serres-Nerpol Seyssinet-Pariset Seyssins
 Sillans Tâche Tencin Theys Thodure Tullins
 Vailieu Vaulnaveys-le-bas Vaulnaveys-le-haut
 Velaine Venon Veurey-Voroize
 Vif Villard-Bonnat Vinay Viriville Vizille
 Voiron Voissant Voreppe Vourey

Schéma directeur de la région grenobloise



Modification n°3
16 novembre 2006
 portant sur l'ouverture
 d'un espace économique
 dédié aux activités
 logistiques à Rives

Ce document présente la modification n° 3 du Schéma directeur portant sur l'ouverture d'un espace économique dédié aux activités logistiques à Rives, adoptée par les membres du Comité syndical du Syndicat mixte du Schéma directeur de la région grenobloise en séance du 16 novembre 2006.

Les pages indiquées dans ce présent document complètent les pages figurant dans le Schéma directeur adopté le 12 juillet 2000.

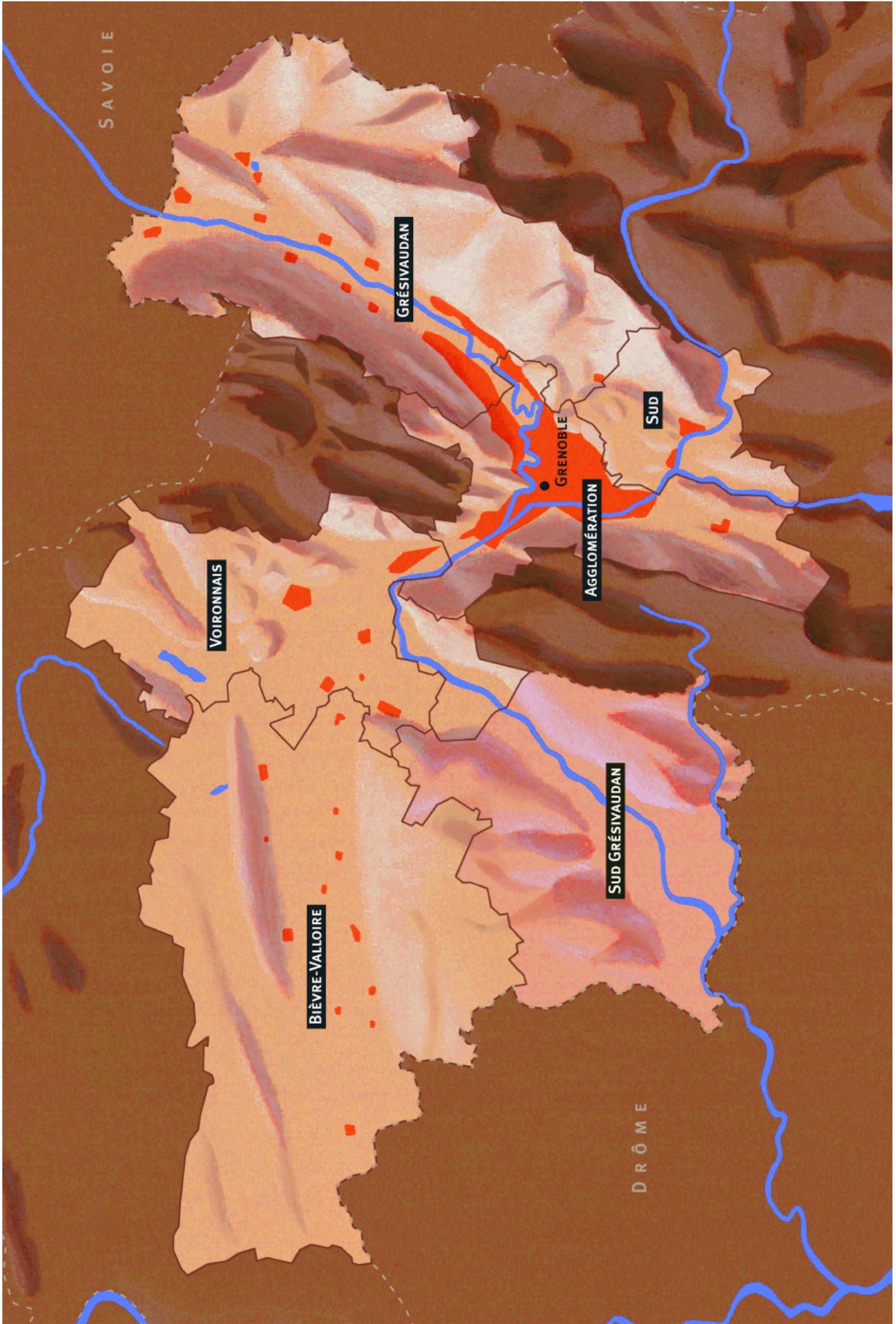
Ce dossier comporte :

1 Une note de présentation de la modification :

- 1.1 ● Pourquoi modifier le Schéma directeur ?**
- 1.2 ● Approche de la question "logistique" dans la région grenobloise**
- 1.3 ● Présentation des contenus de la modification**
- 1.4 ● Impact sur l'environnement et mesures de compensation**

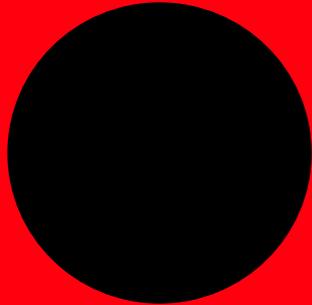
2 Le Schéma directeur avant / après la modification

- 2.1 ● Modification de la carte de destination générale des sols**
- 2.2 ● Modification de la carte indiquant les vocations des sites stratégiques économiques**
- 2.3 ● Modification de la carte indiquant les niveaux d'enjeux pour la mise en œuvre des espaces et des sites stratégiques**



Le périmètre du Schéma directeur : 243 communes réparties en 6 secteurs.

Allevard Argenteu Arzac Aubonneau-Royans Balbais
Bainreville Beauport-Royans Billigard-Poussieu Birmin
Bardoux Baurcroissans Beaufort Beaujeu
Beaumont-Evénas Blioux Brevin Bizommes
Bessins Brassieux Bresson Brion Chabons
Brosses-Argonne Brion Buisson Chabons
Brionne-Argonne Chantaise Champ-sur-Dac
Châtillon Champier Champ-sur-Ilan
Champagnier Champvassé Chantaise Claix
Charancieu Charvaines Chermâles Chervaise
Charvaines Chermâles Chermâles Chervaise
Châtigny Châtre Chervaise Chermâles Chervaise
Cogin-las-Gorges Colomb Fontaine Fontaine-Divisin
Courvec-duis Cras Crolles Diony Domène Echiroles Herbays
Eydoche Foramont Flachères Fontaine Fontaine-Divisin
Gières Gillemay Gomettes Grenoble Herbays
Hurdères Izeaux Isaron Jarrie Jarrie La Basse-Divisin
La Buisse La Buisserie La Combe-de-Lancey La Côte-Saint-André
La Combe-de-Lancey La Forteresse La Frette L'Albens
La Ferrière La Flachère La Terrasse La Tranche Laffrey Laval
La Murette La Pierre La Rivière La Terrasse La Frette L'Albens
Le Champ-près-Froges Le Cheylas Le Grand-Lemps Le Gu
Le Mouvalet Lentil Le Pin Le Pont-de-Claix
Le Sappey-en-Chartreuse La Sône Le Touvet Le Versoud
Les Adrets Longchenal Lumbin Mallevat Marcollin
Marnaz Massieu Merlas Meylan Moirans Moissieu-sur-Dolan
Monsieux-Milieu Montagne Montaud Montfalcon
Montbonnot-Saint-Martin Montchaboud
Montferriat Montseveroux Morézet-de-Mailles
Morette Le Motier Murianette Murinais Nantoin
Notre-Dame-de-Commiers Notre-Dame-de-Mesage
Notre-Dame-de-l'Osier Noyarey Ornacieux Oyeu Pact
Pajay Paladru Penol Pissot Pissieu Plan Poizat
Poliénas Pommier-de-Beaurepaire Pommiers-la-Placette Pontcharra
Pont-en-Royans Prasles Primarette Résumont Renage Rencurel
Revel Revel-Tourdan Rives Royan Roybon Saint-André-en-Royans
Saint-Antoine-l'Abbaye Saint-Appollinard Saint-Aupre Saint-Barthélémy-de-Beaurepaire
Saint-Barthélémy-de-Séchillienne Saint-Bernard-du-Touvet
Saint-Blaise-du-Buis Saint-Bonnet-de-Chavagne Saint-Bueil
Saint-Cassien Saint-Clair-sur-Galaure
Saint-Didier-de-Bizonnes Saint-Egrève
Saint-Etienne-de-Crassey Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs
Saint-Geoire-en-Valdaine Saint-Geoirs Saint-Georges-de-Commiers
Saint-Gervais Saint-Hilaire-du-Rosier Saint-Hilaire-de-la-Côte
Saint-Hilaire-du-Touvet Saint-Ismier Saint-Marcellin
Saint-Jean-de-Moirans Saint-Jean-le-Vieux
Saint-Julien-de-l'Hermis Saint-Julien-de-Ratz Saint-Just-de-Claix
Saint-Lattier Saint-Martin-d'Hères Saint-Martin-d'Uriage
Saint-Martin-le-Vieux Saint-Martin-de-Saint-Geoirs
Saint-Michel-de-Saint-Geoirs
Saint-Mury-Monteymond Saint-Nazaire-les-Eymes
Saint-Pancrasse Saint-Paul-d'Izeaux Saint-Paul-de-Varces
Saint-Pierre-de-Brassieux Saint-Pierre-de-Chérennes
Saint-Pierre-d'Allevard Saint-Pierre-de-Mesage
Saint-Quentin-sur-Isère Saint-Romans Saint-Sauveur
Saint-Simon-de-Brassieux Saint-Sulpice-des-Rivoires
Saint-Vincent-de-Mercuze Sainte-Agnes
Sainte-Marie-d'Alloix Sainte-Marie-du-Mont
Saint-Vérand Sardieu Sassenage Séchillienne Semois
Serres-Nerpol Seyssins-Parinet Seyssins
Sillans Tâche Tancin Thèys Thodure Tullins
Varacieux Varces-Allières-et-Risset
Vaulnavoy-le-Bas Vaulnavoy-le-Haut
Vellaine Venon Veurey-Voreize
Vif Villard-Bonnor Vinay Viriville Yzaille
Voiron Voisants Voreppe Vorey



1 • Note de présentation

Des évolutions économiques récentes font apparaître de nouveaux besoins en matière de logistique dans la région grenobloise. Il est donc proposé d'engager une procédure de modification du Schéma directeur afin de prendre en considération ces besoins et d'amorcer à cette occasion une politique de la région grenobloise dans ce domaine.

La question de la logistique est en effet à la fois stratégique et difficile à résoudre :

- Stratégique, en raison de son importance dans le fonctionnement de l'économie dans son contexte actuel.
- Difficile à résoudre – et en particulier à localiser sur des espaces adaptés –, en raison de ses contraintes particulières, notamment par l'importance des surfaces nécessaires, la nécessité d'être accessible depuis les grandes infrastructures de communication (voie ferrée, autoroute...) et donc également par les nuisances potentielles générées par les circulations induites.

En raison de ce caractère stratégique et de ces difficultés particulières, il est proposé de situer dès l'abord cette question à l'échelle de l'ensemble de la région urbaine grenobloise, de rassembler tous les territoires autour de cette approche et des espaces nécessaires pour y faire face de manière efficace et durable. Aussi cette modification peut-elle être considérée comme une réponse ponctuelle et la première étape d'une démarche plus globale, engagée dans le cadre du Syndicat Mixte par l'ensemble des collectivités sur la question de la logistique. Les résultats de cette approche et les orientations qui seront retenues par les collectivités seront alors intégrées dans le futur SCOT qui remplacera l'actuel Schéma directeur à l'horizon 2010.



POURQUOI MODIFIER LE SCHEMA DIRECTEUR ?

Par courrier en date du 27 mars 2006, la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) a demandé au Syndicat mixte d'envisager une modification du Schéma directeur afin d'autoriser

l'accueil d'équipements logistiques au sein d'une « marge de manœuvre à vocation économique » localisée au nord de Rives.

Une opportunité

Ces derniers mois, deux sociétés ont fait part à la CAPV de leur volonté d'implanter (Quiksilver-Rossignol) ou de redéployer (Gueydon-KingJouets) des activités logistiques (textile, jouets) au sein du Pays voironnais, à très brève échéance (objectif : juin 2007). Environ 450 emplois seraient potentiellement concernés (création ou redéploiement).

En contribuant à consolider l'emploi dans le bassin voironnais, la mise en oeuvre de ces projets favoriserait les équilibres poursuivis par le Schéma directeur (« habitat / emploi » ; « agglomération grenobloise / secteurs extérieurs »).

Elle nécessite, au préalable, la mobilisation d'espaces présentant des caractéristiques spécifiques, parmi lesquelles :

- L'importance des surfaces mobilisables (grands tènements)
- Une disponibilité foncière immédiate
- La proximité de Voiron (maintien du siège ; niveau de services)
- La proximité d'infrastructures de communication (autoroute, voie ferrée...).
- Un environnement général à faibles contraintes, comme par exemple :
 - Une distance suffisante des espaces urbains habités afin de limiter les impacts de l'activité logistique
 - Une différenciation et une distance suffisante par rapport à d'autres espaces économiques pour ne pas induire de concurrence en termes d'image ou de vocation.

La difficulté d'y faire face au sein des "espaces urbains confirmés"

Ne disposant pas d'espace spécifiquement dédié aux activités logistiques, le Syndicat mixte a souhaité envisager différents scénarios, à l'échelle du grand ouest de la région grenobloise, parmi lesquels :

• **Quatre options d'implantation au sein d'espaces identifiés « urbains confirmés à vocation économique » au Schéma directeur :**

1 ● Centr'Alp 3

(communes de Moirans et de Voreppe) :

- Un site dont les contraintes (franchissement de la voie ferrée, échangeur à créer, délais d'aménagement, risque inondation) excluent tout aménagement susceptible de répondre aux besoins à court terme.

2 ● Centr'Alp 2

(communes de Moirans, La-Buisse, Voreppe) :

- Une situation intéressante, sur l'axe Lyon-Grenoble (autoroute).

- Proximité des centres économiques des agglomérations voironnaises et grenobloises.

Mais :

- Pas de terrain d'un seul tenant
- Echangeur incomplet
- Une vocation stratégique (innovation ; sièges sociaux...) reconnue à l'échelle régionale (Schéma directeur) et défavorable à l'accueil d'activités logistiques.

3 ● Grenoble-Air-Parc

(commune de Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs) :

- Un site a priori pertinent : multimodalité (aéroport, axe de Bièvre, accès à l'échangeur de Rives nord) et présence d'activités logistiques.

- Grands tènements

Mais :

- Trop éloigné du bassin voironnais (allongement des déplacements domicile-travail – dans le cas d'activités redéployées).

4 ● Secteur Sud « Bièvre Dauphine »

(commune d'Apprieu) :

- Une situation intéressante, sur l'axe Lyon Grenoble (proximité de l'échangeur autoroutier de Rives nord).

Mais :

- Au contact de la ZAC Bièvre Dauphine – section nord-est –, dont la vocation stratégique est défavorable à l'accueil d'activités logistiques.

• Deux options d'implantation au sein d'espaces identifiés en « marges de manœuvre à vocation économique » au Schéma directeur :

5 ● Terrains au nord de la gare de Rives

(commune de Rives) :

- Une situation intéressante (proximité de la voie ferrée et de l'autoroute).

Mais :

- Proximité de la ville et du pôle d'échanges de la gare de Rives (nuisances potentielles sur l'environnement et le fonctionnement urbains)

- Une desserte malaisée (gabarit des voies et passage sous la voie ferrée)

6 ● Terrains à l'ouest de l'échangeur de Rives nord

(commune de Rives) :

- Une situation intéressante, sur l'axe Lyon Grenoble

- Accès immédiat à l'échangeur autoroutier ainsi qu'à l'axe de Bièvre (impact très limité sur les réseaux viaires secondaires et tertiaires)

- Environnement général à faibles contraintes (distance suffisante des espaces urbains habités et des espaces économiques)

- Grands tènements susceptibles de répondre aux besoins immédiats ainsi qu'aux besoins éventuels à venir

- Un site aménageable rapidement (nature des sols adaptée à la construction)

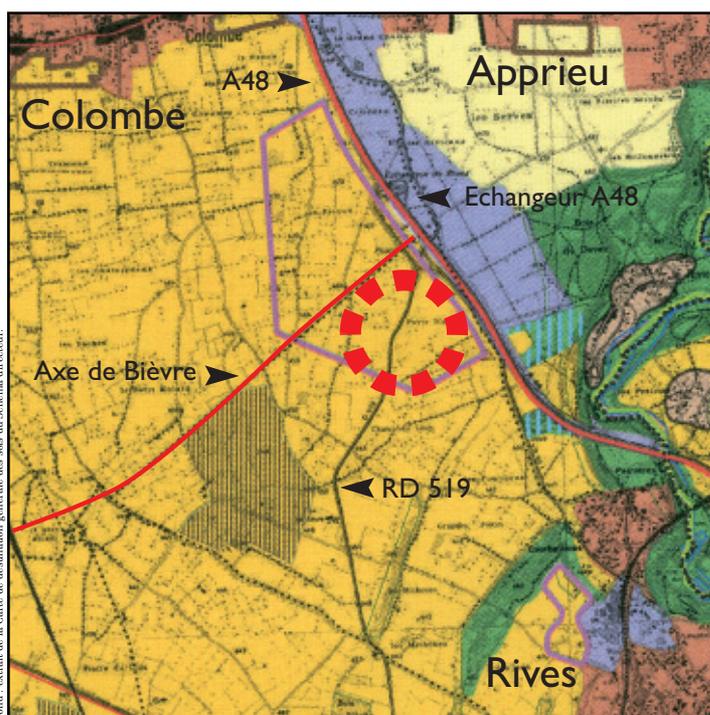
Au regard de ces différents éléments, le Syndicat mixte a retenu cette dernière option (« terrains à l'ouest de l'échangeur de Rives nord ») et souhaité l'inscrire dans :

- une perspective à plus long terme (faire face aux besoins immédiats ainsi qu'aux éventuels projets à venir) ;
- une démarche concertée, à l'échelle de la région grenobloise.

Au-delà des projets qui ont suscité la démarche, il s'agit de créer, avec les collectivités de la région grenobloise, un premier site dédié à l'activité logistique, d'une quarantaine d'hectares, présentant un intérêt de région urbaine par son appui au tissu industriel local (ceci exclut l'implantation d'activités de grande logistique banalisée – qui peuvent trouver place sur d'autres sites de la région Rhône-Alpes).

Une procédure adaptée

Le Schéma directeur identifie les terrains concernés au sein d'une « marge de manœuvre à vocation économique » actuellement inscrite en « espace agricole à fort potentiel » :



 Marges de manœuvre à vocation économique

 Espaces agricoles à fort potentiel

 Secteur concerné

Leur ouverture à l'urbanisation nécessite une modification du Schéma directeur consistant à :

- Classifier une quarantaine d'hectares de la « marge de manœuvre à vocation économique » localisée au nord de Rives en « espace urbain confirmé » spécifiquement dédié aux activités logistiques ;
- Garantir l'inscription optimale de cet espace économique dans son environnement ;
- Engager la mise en place d'un partenariat entre les secteurs de la région grenobloise sur cette question de la logistique et de ce site en particulier.

Le Schéma directeur stipule en effet, notamment :

→ à propos des marges de manœuvre à vocation économique (p.140) :

« Au-delà des 1700 ha d'espaces urbains confirmés à vocation économique, il a paru souhaitable de prévoir certaines marges de manœuvre (environ 340 ha). Elles pourront être nécessaires dans le futur pour faire face à un développement économique plus rapide que prévu ou pour répondre à des opportunités particulières auxquelles on ne saurait faire face à l'intérieur des espaces urbains confirmés.

Ces marges de manœuvre n'ont donc a priori pas vocation à être urbanisées durant toute la première phase de mise en œuvre du Schéma directeur. Les terrains concernés devront conserver durant toute cette période leur classement actuel dans les POS, en zone naturelle NC ou ND, ou encore en zone NA2 (c'est à dire non urbanisable) pour celles qui seraient d'ores et déjà classées en zone NA.

Règles du jeu : procédure d'ouverture à l'urbanisation de ces marges de manœuvre

La possibilité de classer ces marges de manœuvre en zone effectivement urbanisable dans les POS (zone U ou NA) nécessitera une procédure de modification du Schéma directeur selon les formes prévues par la loi en vigueur.

Cette décision dépendra donc des collectivités au vu des évolutions antérieures et des besoins évalués. Elle supposera toutefois, sauf opportunité particulière, qu'au moins 70% de la première phase aient été effectivement consommés et que les grands objectifs en matière d'équilibre et de développement coordonné aient été respectés ».

→ à propos de l'espace économique « Bièvre Dauphine » (pp. 115-117) :

« Bièvre Dauphine, future zone d'activités, située autour de l'échangeur nord de Rives (80 ha en première phase et 100 ha en marge de manœuvre) sur les communes d'Apprieu, de Colombe et de Rives :

Cet espace situé à mi-chemin entre Grenoble et Lyon offre une position stratégique pour l'accueil d'activités mixtes. C'est un espace économique d'enjeu de région urbaine qui a vocation à être géré dans le cadre d'une coopération accrue et tout spécialement entre les secteurs de la Bièvre et du Voironnais. Ceci concerne en particulier les espaces classés en marge de manœuvre situés à l'ouest de l'échangeur autoroutier de Rives nord.

L'ensemble de ces zones devra prendre en compte la protection des aquifères et la capacité des milieux récepteurs à recevoir les rejets de ces zones de développement : leur ouverture à l'urbanisation devra être précédée de justifications à ce titre (...) ».

→ en matière d'agriculture et d'environnement, pour le secteur (pp. 117-118) :

« Des études agricoles complémentaires associant l'ensemble des partenaires concernés seront nécessaires préalablement à la réalisation des grands projets d'aménagement envisagés par le secteur : grandes zones d'activités, grandes infrastructures (...).

[En matière d'environnement,] les principales options prises par le Schéma directeur sont [notamment] (...) :

- *préserver l'aquifère Bièvre Liers Valloire (en cohérence avec le SAGE) ;*
- *prendre en compte dans les projets de développement situés en tête de Bièvre les contraintes liées à la sécurité de l'alimentation en eau potable ainsi qu'aux possibilités d'assainissement ; (...).*

→ en matière de paysage (pp. 118 & 154-157) :

• *« Valoriser la trouée de Colombe comme porte d'entrée dans la région urbaine (notamment par la requalification de la ZA existante et la prise en compte majeure du paysage pour la mise en œuvre de la future ZA Bièvre Dauphine ».*

« Éviter le développement urbain linéaire le long des voies, pour maintenir la lisibilité de chaque entité urbaine ».

• *Le site proposé est également concerné par l'objectif C édicté par la « Carte de préconisations pour le traitement des voies principales et de leurs abords » (pp. 154-155 du Schéma directeur) :*

« En complément des lois en vigueur (amendement Dupont), les élus du Syndicat mixte ont pris comme orientation générale de ne plus réaliser de nouvelles zones économiques directement en façade des grandes infrastructures routières.

Le Schéma directeur demande donc, le long des grandes infrastructures concernées par la présence d'une zone économique actuelle ou future [comme l'autoroute A48 et l'axe de Bièvre dans le cas présent], de réaliser un aménagement naturel et paysager de qualité.

Il s'agit par cette préconisation :

- *d'éviter la mise en façade directe des nouvelles activités ;*
- *d'inciter à respecter un recul optimum des nouvelles constructions (recul à préciser dans le cadre des projets de territoire selon les différents contextes locaux) ;*
- *et de réaliser des aménagements paysagers spécifiques assurant une intégration harmonieuse des bâtiments et privilégiant la mise en valeur des grands paysages de la région urbaine ».*

Pour sa part, le Code de l'Urbanisme dispose, notamment :

• **Article L122-18 :** *« (...) Les schémas directeurs approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 (...) peuvent faire l'objet d'une modification, sans être mis en forme de schéma de cohérence territoriale, dans les conditions définies par le second alinéa de l'article L. 122-13, lorsque la modification ne porte pas atteinte à leur économie générale ».*

• **Article L122-13 :** *« (...) Un schéma de cohérence territoriale (...) être modifié par délibération de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4, après enquête publique, si la modification ne porte pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable définie au deuxième alinéa de l'article L. 122-1 (...) ».*

Compte tenu de ces différents éléments, le présent dossier de modification du Schéma directeur répond bien à la procédure prévue par la loi et par le Schéma directeur en vigueur.

1.2 APPROCHE DE LA QUESTION « LOGISTIQUE » DANS LA RÉGION GRENOBLOISE

La logistique est l'ensemble des techniques de gestion des matières premières et des produits finis. C'est l'art d'amener au meilleur prix des moyens et des ressources à l'endroit et au moment où on en a besoin. L'entrepôt, le transport et la distribution en constituent les principales étapes. L'objectif des entreprises consiste en général à minimiser les coûts de cette activité en réduisant les stocks et en optimisant les transports par une politique du « juste à temps ».

Il s'agit donc d'une activité importante dans le fonctionnement des entreprises et d'une région. Mais il s'agit également d'une activité omniprésente dans la gestion de la plupart des branches de l'économie. Cette activité peut être développée en interne par les

services logistiques ou sous traitée à des prestataires de services spécialisés.

Le développement des échanges à grande distance dans une économie mondialisée, le renforcement des concurrences, l'amélioration des moyens de transport et l'abaissement de leurs coûts conduisent les entreprises à optimiser de manière plus forte leur activité logistique. Cette optimisation conduit à des regroupements, pour un temps donné, de produits sur un nombre de lieux plus réduits mais très facilement accessibles. Cette situation a entraîné le développement d'une activité de grande logistique et la création de plates-formes parfois de dimensions très importantes. Certains territoires, jouant de leurs atouts en matière de localisa-

tion et d'accessibilité, se positionnent sur ce marché de la logistique en développant une offre de sites de grandes dimensions, permettant de regrouper d'importantes quantités de produits de toutes natures. Le positionnement de ces régions permet d'y renforcer le développement économique de cette branche, mais il entraîne également certains inconvénients en terme d'environnement (importance des flux induits, des nuisances et des pollutions), de surfaces consommées et d'image.

La localisation de la région grenobloise et les contraintes de son site y limitent les capacités d'accès, notamment en matière de desserte ferroviaire ou aéroportuaire, sans parler de l'absence de voie navigable. Cette situation explique également, malgré l'importance et la qualité des infrastructures routières, certaines difficultés de liaison avec le sud de la France et de l'Europe.

Cette situation ne permettrait certainement pas à la région grenobloise de se positionner, de manière pertinente, sur ce créneau spécifique de la logistique. Il n'est d'ailleurs pas sûr, compte tenu des contraintes de son site, qu'elle puisse en supporter réellement les incidences en matière d'environnement et d'espaces consommés. De plus, la nature des activités importantes qui constituent le pôle technologique et de recherche de la région grenobloise ne nécessite certainement pas ce type de choix. On peut même penser que les concurrences induites en matière d'espace et d'image pourraient entraîner des incompatibilités importantes.

La région grenobloise n'a donc certainement pas vocation à se positionner dans ce domaine de la grande logistique, place déjà occupée dans la région par l'Isle d'Abeau. La logistique est cependant une fonction support stratégique pour de très nombreuses entreprises de la région. L'entrepôt, les transports et la messagerie sont déjà présents dans tous les domaines de l'économie et dans

tous les secteurs de la région urbaine où des réponses ont été trouvées par les acteurs économiques.

Il existe cependant, comme le montre les présentes demandes, des besoins peu ou mal satisfaits, qui nécessitent des réponses adaptées, permettant aux entreprises implantées dans la région de conforter leur développement et d'améliorer les services nécessaires pour favoriser de nouvelles implantations. Toutefois, compte tenu de l'importance des enjeux et des contraintes locales, il s'avère utile d'aborder cette question à l'échelle de l'ensemble de la région grenobloise. Le Syndicat mixte du Schéma directeur a donc engagé une réflexion avec l'ensemble des collectivités locales. Cette réflexion devrait déboucher sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un schéma logistique de la région urbaine. L'ambition de cette approche est de renforcer les solidarités entre les territoires de la région, de permettre à chacun de valoriser ses spécificités au bénéfice de l'ensemble. Ceci suppose une poursuite du dialogue entre les secteurs pour élaborer les conditions d'une coopération sur des sujets difficiles. Il faudra donc, au bénéfice du développement économique de la région, dégager des solutions équilibrées entre les avantages et les contraintes que les territoires devront partager.

Ces demandes urgentes et l'actuelle modification du Schéma directeur s'inscrivent donc dans un processus de travail des territoires à plus long terme, qui devrait trouver sa traduction dans le futur SCOT.

Cette modification constitue donc le premier pas d'un travail commun des collectivités locales. Les réponses apportées à ces demandes particulières s'inscrivent dans une perspective de collaboration renforcée des territoires. C'est pourquoi, dans le cadre du Syndicat mixte, ils ont participé à la définition des solutions proposées et ils s'organiseront pour participer collectivement à leur mise en œuvre.

1.3 PRÉSENTATION DES CONTENUS DE LA MODIFICATION

Création d'une aire dédiée à la logistique, présentant un intérêt de région urbaine, sur un espace de 40 ha environ classé en marge de manœuvre dans l'actuel Schéma directeur :

Cette proposition de modification est instruite par le Syndicat mixte en raison de l'urgence et de l'opportunité que constitue cette demande d'implantation de la part de deux grandes entreprises et en l'absence de réponses satisfaisantes dans les espaces économiques de la première phase du Schéma directeur.

Après analyse de nombreuses hypothèses, un site localisé à proximité de l'échangeur Nord de Rives semble pouvoir répondre à cette demande, tout en s'inscrivant dans une perspective à plus long terme.

Parmi les éléments du cahier des charges qui explique cette proposition, on peut citer :

- La proximité de Voiron
- L'accessibilité autoroutière
- Une disponibilité foncière immédiate
- L'importance des surfaces mobilisables

• Un environnement général à faibles contraintes, comme par exemple :

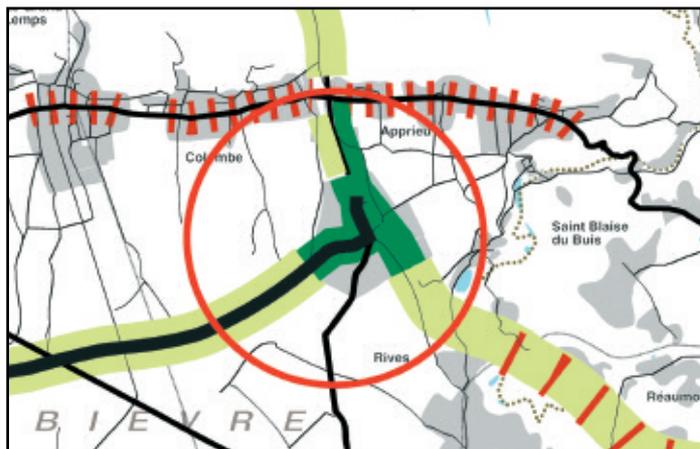
- Une distance suffisante des espaces urbains habités afin de limiter les impacts de l'activité logistique
- Une différenciation et une distance suffisante avec d'autres espaces économiques pour ne pas induire de concurrence en terme d'image ou de vocation.

Parmi les éléments qui inscrivent ce choix dans une perspective à plus long terme, on peut citer :

- Un site constituant un premier espace spécifiquement dédié à la logistique dans la région grenobloise
- Un site étudié et proposé par l'ensemble des territoires de la région urbaine, dans une perspective d'élargissement de cette réflexion à l'ensemble de la RUG
- Un site présenté comme n'ayant pas vocation à être géré par son seul territoire support, mais par tous les territoires de la région urbaine qui participent à cette réflexion dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma directeur.

A ● Localisation de l'espace économique

Le site proposé est concerné par l'objectif C édicté par cette « Carte de préconisations pour le traitement des voies principales et de leurs abords » (pp. 154-155 du Schéma directeur) :



« Objectif C : Traitement naturel et paysager des abords :

Réaliser des aménagements paysagers de qualité le long des voies constitue un objectif pour l'ensemble du réseau routier de la région grenobloise.

Le Schéma directeur met cependant l'accent sur le traitement des grandes infrastructures routières lorsqu'elles sont (ou seront) bordées par des zones économiques. Le passé et les autres régions urbaines nous montrent en effet qu'il est difficile de lutter contre le phénomène des "entrées de villes" : c'est à dire la mise en façade, le long d'infrastructures à fort trafic, d'activités économiques souvent disparates, mal maîtrisées et peu valorisantes pour l'image et l'attractivité de la région.

En complément des lois en vigueur (amendement Dupont), les élus du Syndicat mixte ont pris comme orientation générale de ne plus réaliser de nouvelles zones économiques directement en façade des grandes infrastructures routières.

Le Schéma directeur demande donc, le long des grandes infrastructures concernées par la présence d'une zone économique

actuelle ou future [comme l'autoroute A48 et l'axe de Bièvre dans le cas présent], de réaliser un aménagement naturel et paysager de qualité.

Il s'agit par cette préconisation :

- d'éviter la mise en façade directe des nouvelles activités ;
- d'inciter à respecter un recul optimum des nouvelles constructions (recul à préciser dans le cadre des projets de territoire selon les différents contextes locaux) ;
- et de réaliser des aménagements paysagers spécifiques assurant une intégration harmonieuse des bâtiments et privilégiant la mise en valeur des grands paysages de la région urbaine ».

Dans le cas présent, et au regard :

- de la présence, encore peu valorisée, d'une zone économique le long de la façade Est de l'autoroute, à terme sur une longueur d'environ 3 kilomètres,
- de l'absence totale de construction sur sa façade Ouest, totalement occupée par une vaste zone agricole et offrant une ouverture sur des paysages lointains de qualité,
- de la présence, à l'intérieur de la zone concernée, des deux axes importants que sont l'axe de Bièvre et la RD 519, qui donnent également des ouvertures visuelles importantes sur les grands paysages de la région,

sont proposées les orientations suivantes :

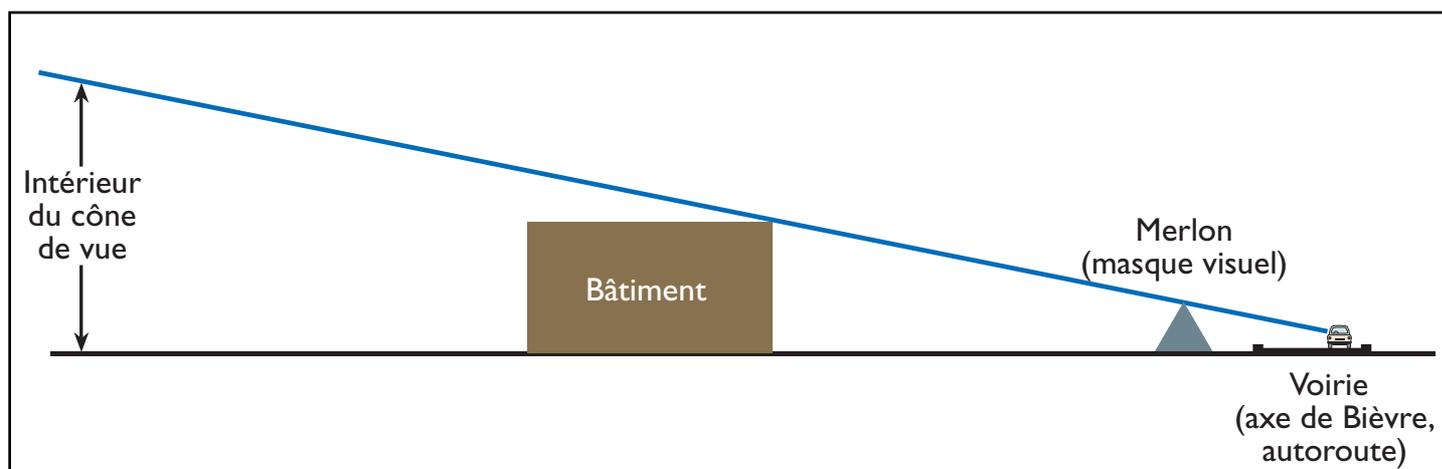
→ D'une part, deux mesures particulières pour l'implantation des bâtiments à proximité de l'axe de Bièvre et de l'autoroute A48 :

- Principe de recul des bâtiments par rapport aux grandes infrastructures routières.

Tout bâtiment devra observer un recul d'au moins :

- 35 mètres par rapport à l'axe central de l'axe de Bièvre
- 120 mètres par rapport à l'axe central de l'autoroute

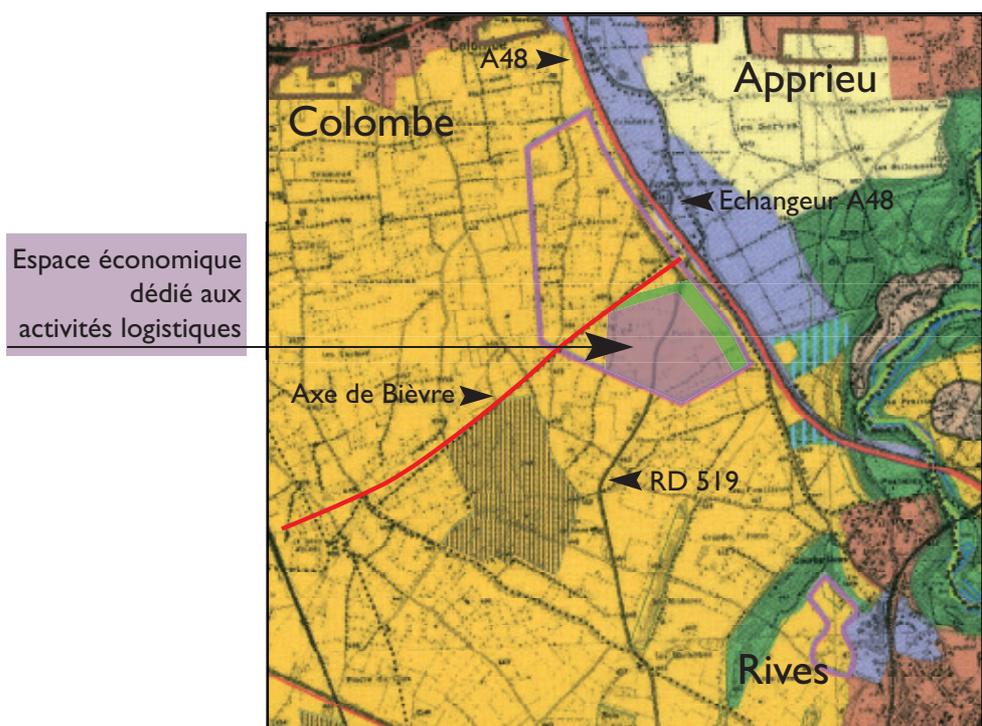
- Principe d'intégration visuelle depuis l'autoroute et l'axe de Bièvre. Tout bâtiment devra également être compris à l'intérieur du cône de vue ci-dessous défini :



→ **D'autre part, pour la RD 519** : Afin d'éviter la création d'une nouvelle « entrée de ville » dans ce secteur, le parti d'aménagement de la zone respectera un recul suffisant et organisera les implantations :

Cette voie, destinée à devenir la voie d'accès principale à cette nou-

velle zone logistique, devra faire l'objet d'aménagements paysagers particulièrement soignés afin d'aider à l'intégration des futures constructions. Celles-ci devront faire l'objet d'implantations rythmées et organisées de manière rigoureuse afin de construire le long de cet axe un espace urbain maîtrisé de qualité.



B ● Indication de la vocation logistique de la zone

Inscription d'une nouvelle vocation logistique dans la carte des espaces économiques stratégiques (pp 160 à 163 du Schéma directeur) :

La zone concernée est destinée à l'accueil des activités de logistique nécessaires au fonctionnement des activités économiques de la région grenobloise et de ses populations. En conséquence ne pour-

ront être accueillies sur cette zone que les seules activités de cette nature et leurs éventuels services associés.

L'indication de ce site engage une réflexion des différents territoires de la RUG en matière de logistique et préfigure l'inscription d'éventuels autres sites dédiés à cette activité si les besoins des activités de la région la rendent nécessaire.

C ● Indication du niveau d'enjeu de cette zone pour l'ensemble de la région urbaine

Inscription de ce nouvel espace logistique comme une zone d'enjeu de région urbaine dans la carte spécifique précisant ces niveaux d'enjeu et leurs conséquences pour la mise en œuvre des zones concernées (pp 164 à 166 du Schéma directeur).

Le classement de ce site comme espace logistique dans le Schéma directeur constitue un premier pas des territoires de la région grenobloise vers la définition d'une politique et d'actions

communes en matière de logistique.

Conformément à l'engagement pris par les élus des différents secteurs dans le Schéma directeur, cela implique pour la mise en œuvre de cet espace une action commune et solidaire des différents territoires de la RUG et donc la mise en place d'un partenariat entre les secteurs sur cette question de la logistique et de ce site en particulier.

1.4 IMPACT ET MESURES COMPENSATOIRES

L'impact du projet sur l'environnement doit être considéré au regard :

→ de sa localisation :

Au sein d'un environnement général à faibles contraintes (à distance des espaces urbains habités et des autres espaces économiques)

→ de ses conditions d'accès :

Le site bénéficie d'un accès immédiat à l'échangeur autoroutier ainsi qu'à l'axe de Bièvre : le trafic de marchandise induit par l'activité logistique n'affectera pas les conditions de circulation sur les réseaux viaires secondaires et tertiaires.

→ de sa spécialisation (« logistique ») :

L'activité logistique se conforme au régime des installations classées visant à maîtriser les nuisances.

→ des impacts sur la nappe aquifère et le réseau

hydrographique :

La protection de la nappe aquifère (située en profondeur à l'est de la Bièvre) devra faire l'objet de dispositions dans le cadre des documents locaux d'urbanisme et des autorisations administratives de construction et d'exploitation.

Il n'y a pas de réseau hydrographique spécifique sur le site.

→ de l'alimentation en eau :

Un accord entre les territoires veillera à assurer l'alimentation en eau du site.

→ des orientations définies par ce dossier en matière de protection des paysages (cf. 1.3 / contenu de la modification).

→ des orientations du Schéma directeur actuellement en vigueur en matière d'agriculture, d'environnement et de paysage :

Afin de garantir l'inscription optimale des opérations (aménagement, constructions), les dispositions du Schéma directeur relatives à l'agriculture, à l'environnement ainsi qu'au paysage (figurant notamment pp. 117-118) sont maintenues en l'état.

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme (article L 122-1), les documents et projets locaux d'urbanisme (POS/PLU ; ZAC...) devront justifier de leur compatibilité avec l'ensemble de ces orientations.

Mesures de compensation

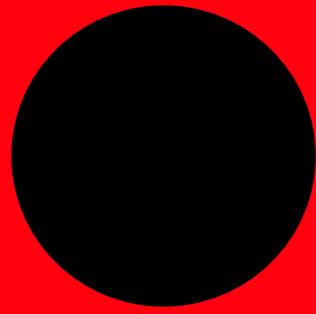
Il est par ailleurs proposé d'accompagner par des mesures de compensation l'ouverture d'espaces économiques jusqu'à présent classés « espace agricole à fort potentiel » :

→ D'une part : déterminer, d'ici fin 2006, avec la profession agricole, les mesures compensatoires adaptées pour permettre une préservation durable de l'agriculture.

→ D'autre part : restituer (dans le cadre de la Carte de destination générale des sols du Schéma directeur – cf. ci-dessous) aux milieux agricoles et naturels une surface équivalente (40 hectares environ).

La modification proposée introduit le principe d'une restitution en frange sud de l'espace économique Centr'Alp 3, sur un site particulièrement sensible (présence d'un corridor écologique ; risque inondation ; au contact de l'autoroute Grenoble-Valence).

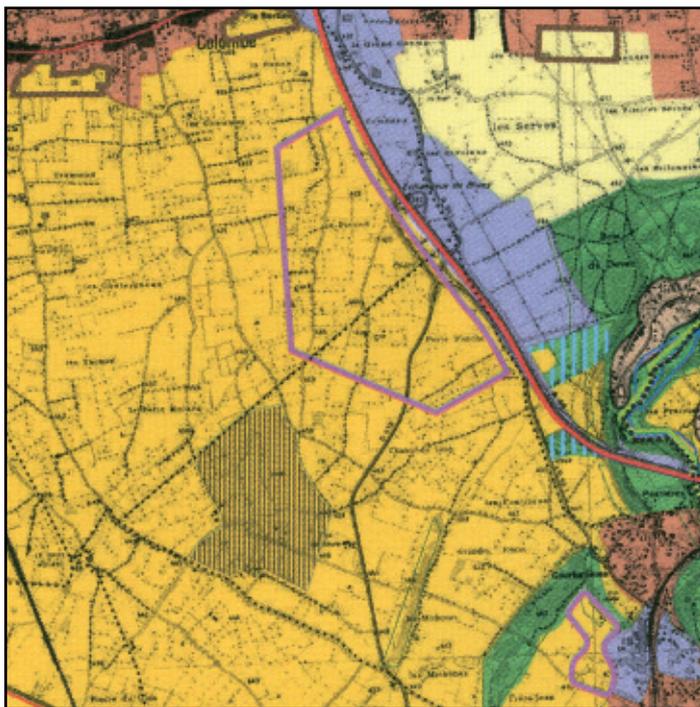
Cette disposition ne remet pas en cause la démarche partenariale – Métro (Communauté d'Agglomération Grenoble Alpes Métropole) / CAPV (Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais) – entreprise pour la mise en œuvre conjointe de cette zone économique.



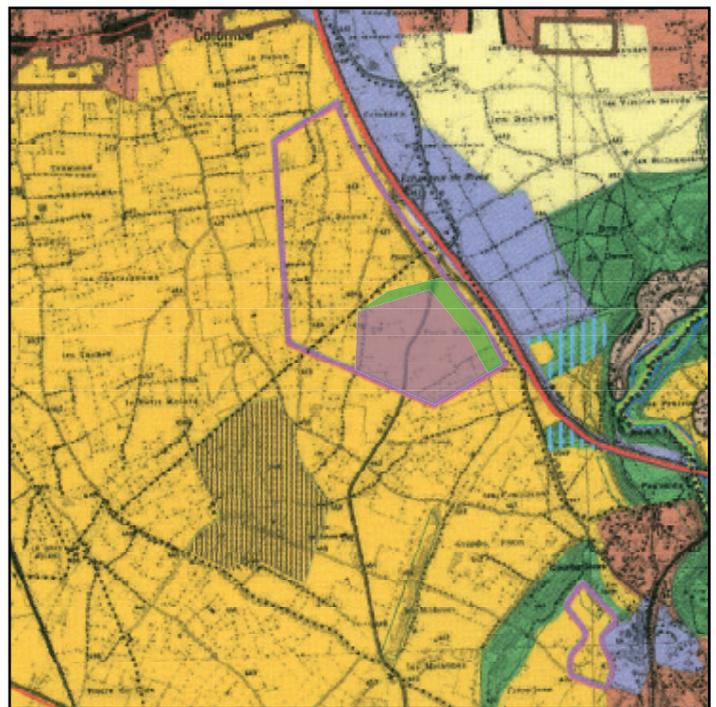
2 • Le Schéma directeur avant/après la modification

2.1 MODIFICATION DE LA CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES SOLS

Secteur Rives nord



Extrait (secteur Rives nord) de la Carte de destination générale des sols du Schéma directeur **AVANT** modification.



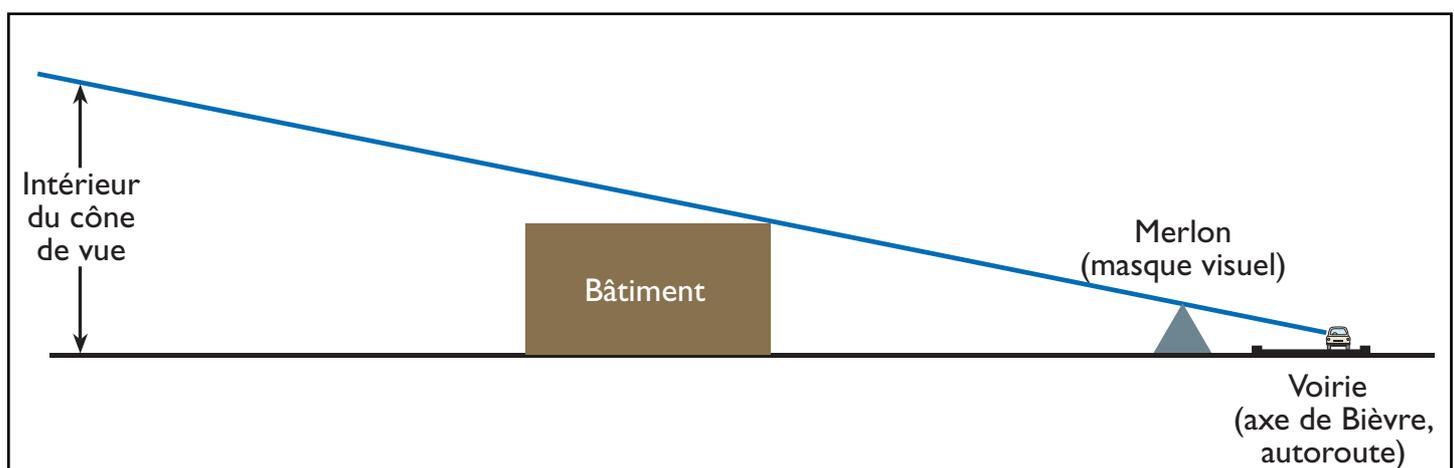
Extrait (secteur Rives nord) de la Carte de destination générale des sols du Schéma directeur **APRES** modification.

Mesures particulières pour l'implantation des bâtiments sur les parties de ce secteur localisées à proximité de l'Axe de Bièvre et de l'autoroute A48 :

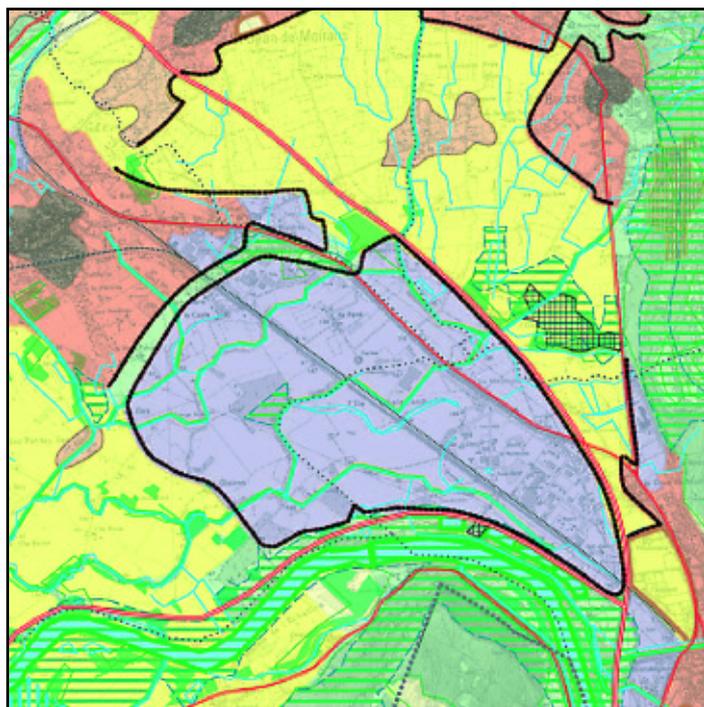
- Principe de recul des bâtiments par rapport aux grandes infrastructures routières. Tout bâtiment devra observer un recul d'au moins :

- 35 mètres par rapport à l'axe central de l'Axe de Bièvre
- 120 mètres par rapport à l'axe central de l'Autoroute

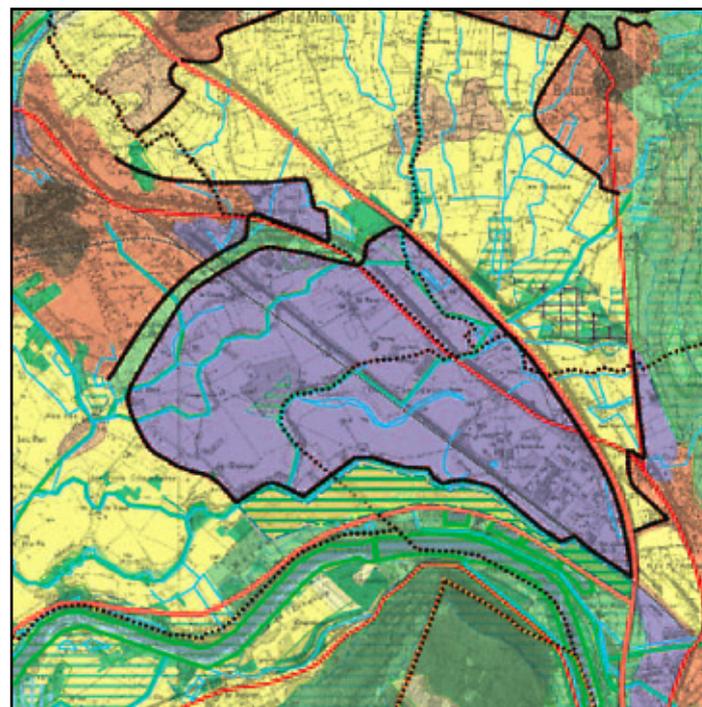
- Principe d'intégration visuelle depuis l'Autoroute et l'Axe de Bièvre. Tout bâtiment devra également être compris à l'intérieur du cône de vue ci-dessous défini :



Secteur Centr'Alp (mesure de compensation)



Extrait (secteur Centr'Alp) de la Carte de destination générale des sols du Schéma directeur **AVANT** modification.

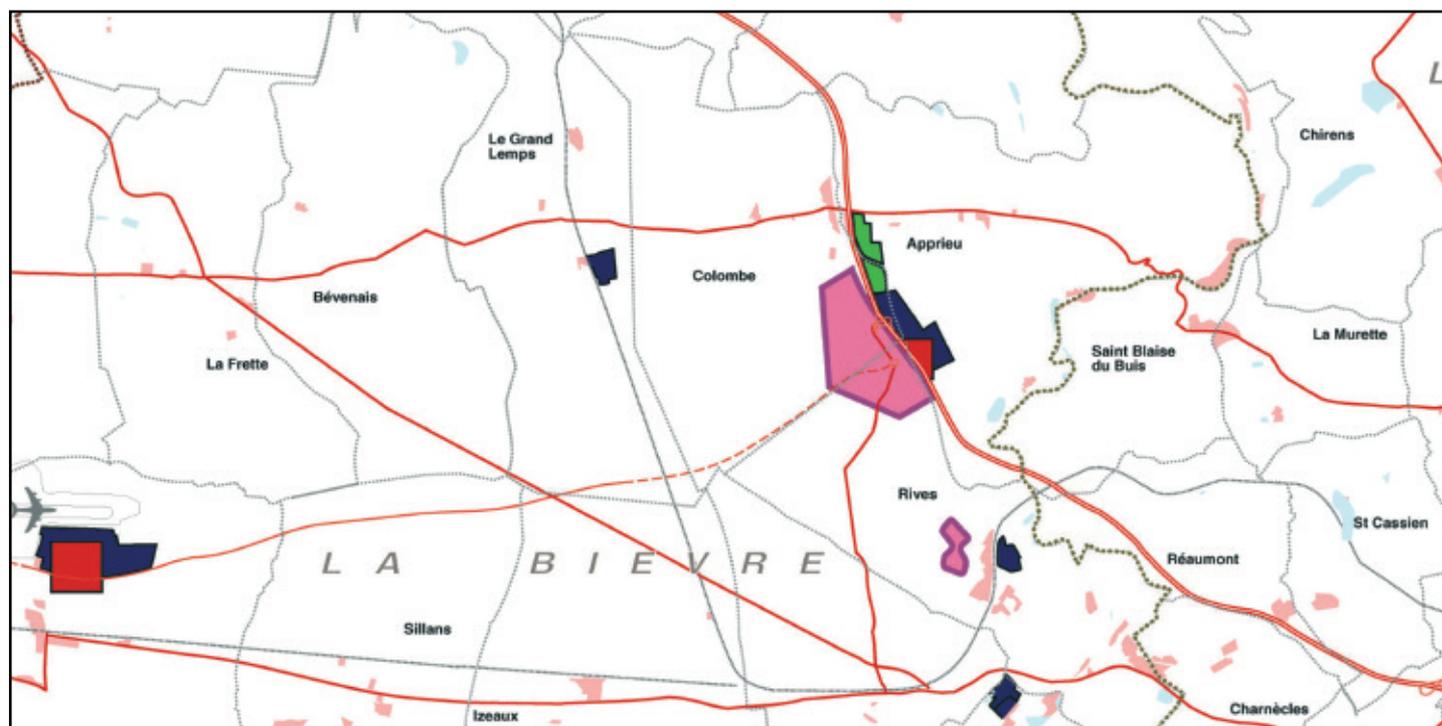


Extrait (secteur Centr'Alp) de la Carte de destination générale des sols du Schéma directeur **APRES** modification.

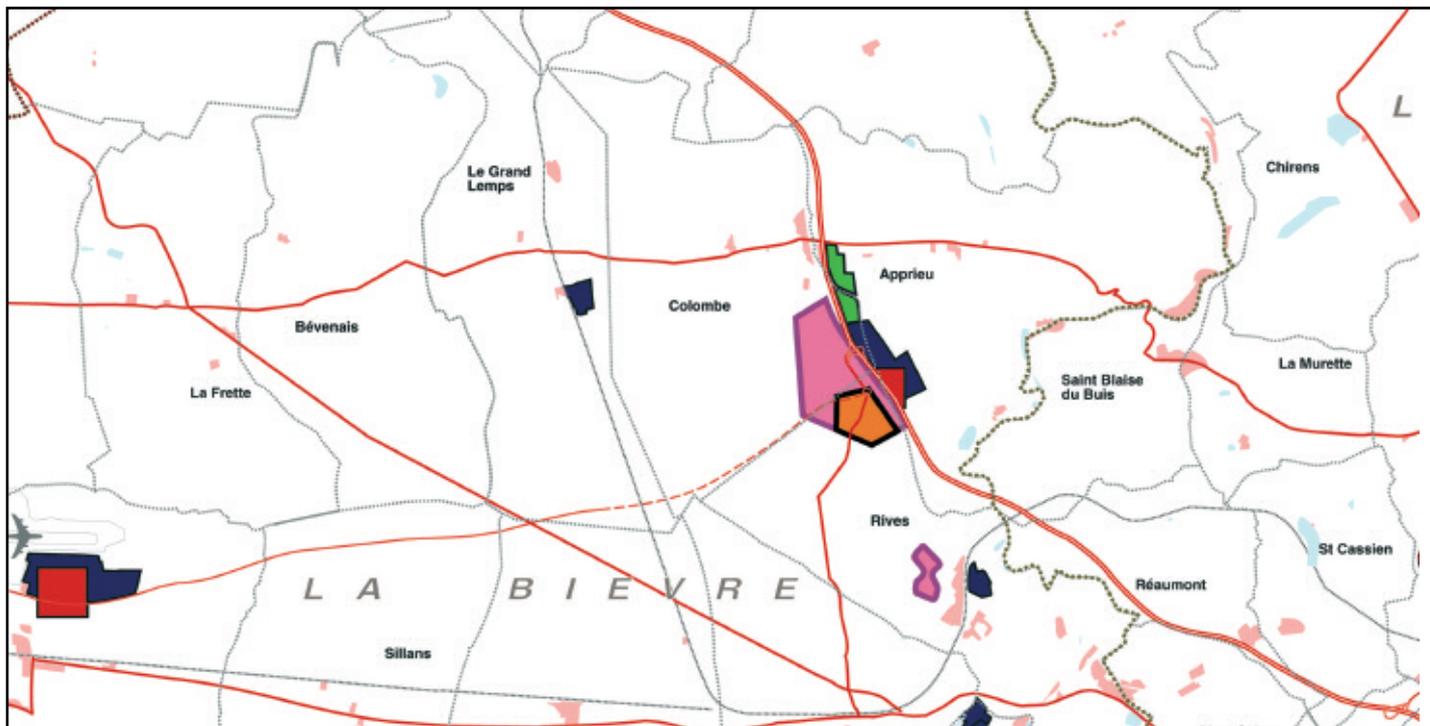
2.2

MODIFICATION DE LA CARTE INDIQUANT LES VOCATIONS DES SITES ÉCONOMIQUES STRATÉGIQUES

- Inscription de l'espace logistique sur la Carte des espaces économiques stratégiques du Schéma directeur (pp. 160 - 161 du Schéma directeur) :



Extrait de la Carte des espaces économiques stratégiques du Schéma directeur **AVANT** modification.



Extrait de la Carte des espaces économiques stratégiques du Schéma directeur **APRES modification**.

● **Inscription d'un texte d'orientation concernant la vocation logistique (pp. 162 - 163 du Schéma directeur) :**

LOGISTIQUE

Comme toutes les grandes régions économiques, la région grenobloise est confrontée à la question de la logistique. Elle ne considère pas avoir de vocation particulière en matière de logistique (à l'instar de l'Isle d'Abeau par exemple) en raison de la nature des activités motrices (université / recherche / haute technologie) qui assurent son positionnement de technopole économique, de certaines contraintes d'accessibilité, de la nature de son site, de ses options en matière de qualité environnementale et des inéluctables évolutions concernant les prix et les ressources en matière d'énergie.

Toutefois ses entreprises, qui gèrent ces questions de logistiques, peuvent ponctuellement avoir besoin d'espaces et de locaux spécifiques pour assurer cette activité support. Aussi le

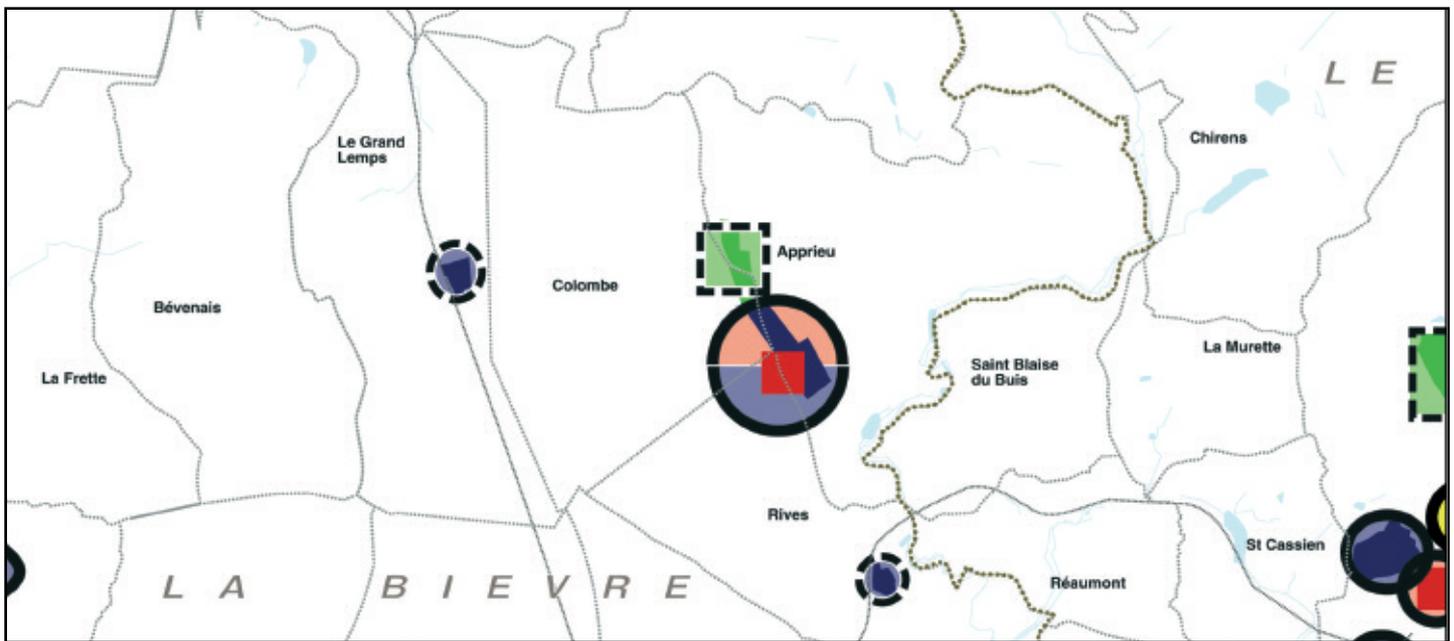
Schéma directeur prévoit-il la possibilité d'inscrire des espaces économiques stratégiques spécifiquement dédiés à ces activités de logistique et à leurs éventuels services associés.

On cherchera à réduire leurs dimensions par une utilisation économe des espaces concernés et en limitant ces activités aux besoins des entreprises et des populations de la région urbaine. On cherchera également à limiter les impacts visuels, paysagers et environnementaux de ces espaces en ne les localisant pas en façade des grandes infrastructures routières, en y réalisant des aménagements paysagers de qualité et en assurant leur répartition de manière fonctionnelle et équitable entre les différents territoires de la région urbaine.

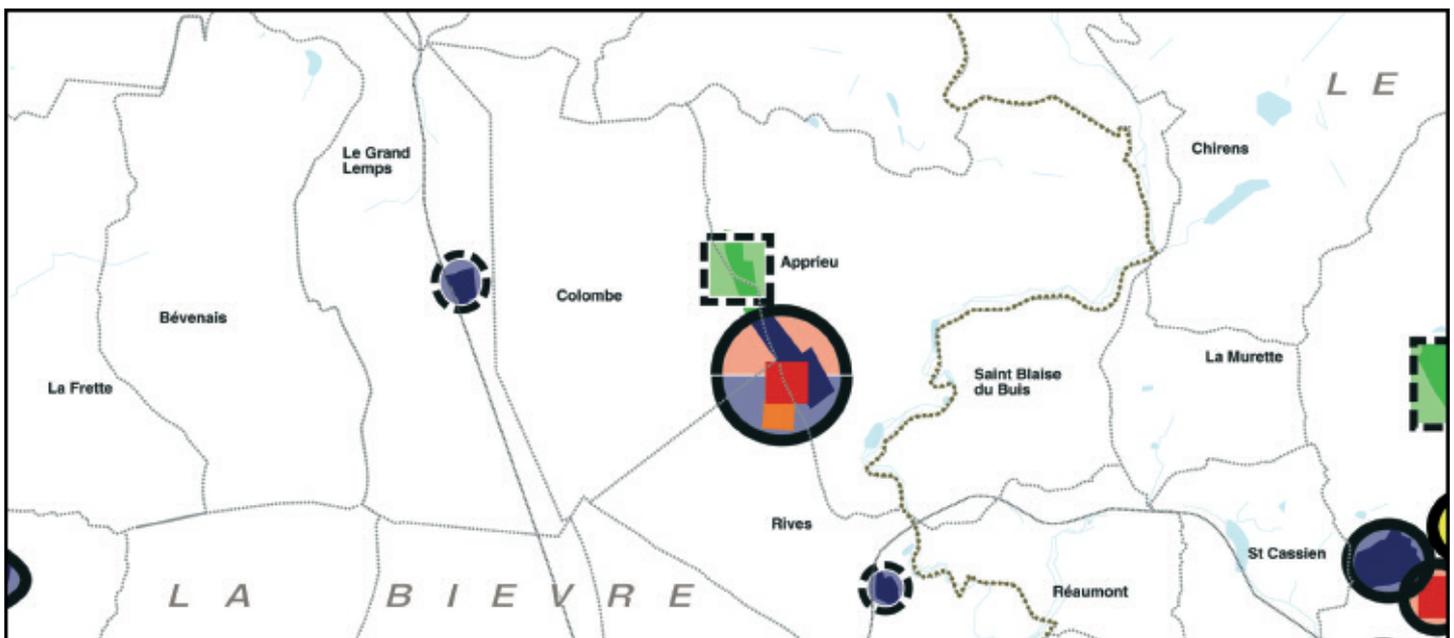
2.3

MODIFICATION DE LA CARTE INDIQUANT LES NIVEAUX D'ENJEUX POUR LA MISE EN ŒUVRE DES ESPACES ET DES SITES STRATÉGIQUES

● Inscription du site dédié à la logistique comme un espace d'enjeu de région urbaine (Carte pp.164 - 165 du Schéma directeur) :



Extrait de la Carte des niveaux d'enjeux pour la mise en œuvre des espaces et des sites stratégiques du Schéma directeur **AVANT** modification.



Extrait de la Carte des niveaux d'enjeux pour la mise en œuvre des espaces et des sites stratégiques du Schéma directeur **APRES** modification.

Rédaction
**Syndicat mixte du Schéma directeur de la région grenobloise,
Agence d'urbanisme de la région grenobloise**

Cartes
Agence d'urbanisme de la région grenobloise

Graphisme
Atelier Hervé Frumy

Mai 2008

**Ce document présente
la modification n° 3 du Schéma directeur
portant sur l'ouverture d'un espace économique
dédié aux activités logistiques à Rives,
adoptée par les membres du Comité
syndical du Syndicat mixte du Schéma directeur
de la région grenobloise en séance
du 16 novembre 2006.**

**Les pages indiquées
dans ce présent document
complètent les pages figurant
dans le Schéma directeur
adopté le 12 juillet 2000.**

**Syndicat mixte
du Schéma directeur
de la région grenobloise
21, rue Lesdiguières
38000 Grenoble
Téléphone 04 76 28 86 39
Télécopie 04 76 47 20 01
smsd@region-grenoble.org
www.region-grenoble.org**