

SCHÉMA  
DE COHÉRENCE  
TERRITORIALE

**SCoT** 2030

DE LA RÉGION  
URBAINE  
DE GRENOBLE

Etablissement public

# Document support au débat des territoires

afin de poursuivre les réflexions,  
dégager des accords et élaborer les projets

PREMIERS ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC | STRATÉGIE | MOYENS | PRESCRIPTIONS

DOCUMENT DE TRAVAIL À DÉBATTRE ET AMENDER POUR CONSTRUIRE PROGRESSIVEMENT LES CONTENUS DU FUTUR SCOT





## L'efficacité des documents d'urbanisme en question

La difficulté ne semble pas être d'édicter des orientations ni même des prescriptions vertueuses :  
Tous les territoires et tous les SCoT y parviennent

La vraie difficulté semble plutôt résider dans la décision des territoires de se donner les conditions  
et les moyens nécessaires pour leur permettre de faire ce qu'ils ont dit.

Et jusqu'à présent :

Aucun territoire ne semble y être encore parvenu

Mais rien ne semble interdire de s'en rapprocher et tous souhaitent relever ce défi de l'efficacité  
et de la maîtrise du développement, en particulier en prenant appui sur les nouvelles dispositions  
de la loi Engagement national pour l'environnement (Grenelle 2)

Ce document s'appuie sur les travaux menés par le Comité Syndical de l'Etablissement Public du SCoT de la région urbaine de Grenoble et les apports des communautés d'acteurs.

**Il propose successivement des éléments pour :**

- 1 • L'analyse du contexte général de la région grenobloise**
- 2 • L'identification des principales difficultés et des leviers pour agir**
- 3 • La définition d'une stratégie de développement durable**
- 4 • L'analyse des blocages et de l'insuffisance des documents de planification**
- 5 • L'identification des conditions et des moyens nécessaires pour agir**
- 6 • L'examen des types de prescriptions que le SCoT pourrait contenir**

Ne sont repris dans ce document de synthèse que les principaux éléments illustratifs des grands enjeux. Le rapport de présentation du SCoT et la phase projet permettront de préciser et de compléter l'ensemble de ces éléments.

**NB : • L'évolution en cours du périmètre de l'Etablissement Public (Trièves) appellera un regard complémentaire pour ce nouveau territoire qui trouvera cependant d'ores et déjà dans ce document des éléments de débat.**

**• Quelques cartes font référence au périmètre du Schéma directeur de 2000. Le Sud-Grésivaudan, qui a rejoint le SD en 2007 n'y figure donc pas.**



1

Éléments pour l'analyse du  
Contexte général  
de la région grenobloise

\*



# Une situation riche et complexe, dont les éléments constituent à la fois des opportunités et des menaces potentielles

Une situation souvent à la marge

- En bordure des espaces les plus denses et riches de l'Europe : les avantages de la proximité sans les inconvénients des grandes concentrations ?
- Une région urbaine située à quelques heures des grands pôles alpins

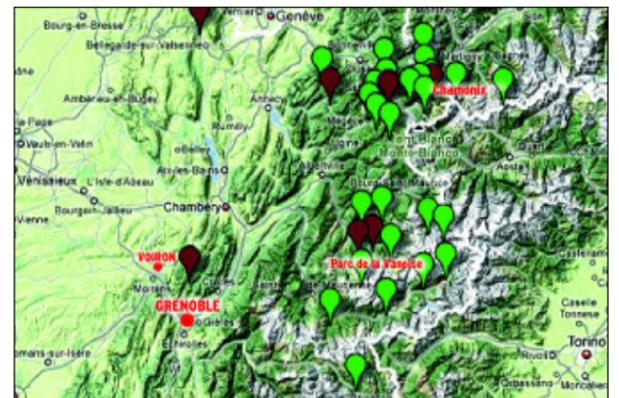
- du tourisme international,
- qui bénéficie d'un environnement montagnard local de grande qualité, mais d'intérêt plutôt régional : on vient assez peu en vacances ou en retraite dans la RUG, mais si on vient s'y former et y travailler, alors on y

bénéficie de la proximité d'une nature préservée des trop fortes fréquentations et d'un accès hebdomadaire aux grands sites alpins et du Sud-Est méditerranéen.

**Enjeu :**  
Être suffisamment attractif pour renouveler en continu les populations actives et étudiantes



Espaces européens des densités et des richesses



Les grands pôles du tourisme alpin

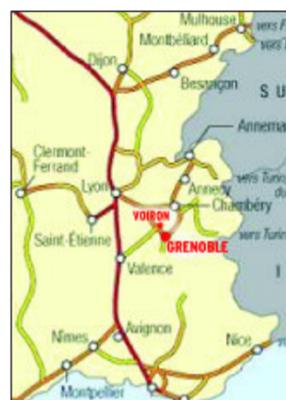
Toujours proche mais extérieure aux grands axes

- Grenoble assume sa situation de fond de vallée alpine qui doit franchir sa propre cluse pour rejoindre le monde extérieur et ses grands réseaux.
- Le rail la relie, lentement, au réseau de la grande vitesse et la laisse en dehors des couloirs de fret.

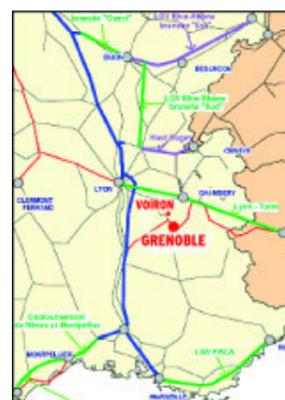
- Les autoroutes lui procurent un accès rapide dans presque toutes les directions, mais laissent en dehors des grands axes de transit. On passe rarement à Grenoble par hasard ou par facilité.
- Les aéroports internationaux de

Lyon et de Genève sont assez facilement accessibles, mais la plupart des métropoles font mieux. Ainsi, sans être un handicap majeur, l'accessibilité n'a jamais été ici un facteur clé du développement.

**Enjeu :**  
Réinterroger cette accessibilité au vu des évolutions (mondialisation et amélioration de la desserte des territoires concurrents)



Autoroutes



Voies ferrées



Couloirs de fret européens



Aéroports

Un cadre exceptionnel mais fragile et contraignant

- Avec de nombreux facteurs d'attractivité, mais aussi d'importantes restrictions au développement urbain :
- Un climat rigoureux, entre grand froid et canicule.
- Des fonds de vallées qui concentrent bruits et pollutions, mais aussi

- des réseaux de matières dangereuses et des activités à risques.
- Un site accidenté avec de nombreux risques naturels qui limitent les possibilités de construire, mais qui préservent aussi d'importants espaces non bâtis jusqu'au cœur de la ville.

• Des milieux de qualité, mais fragiles (plaines alluviales, nappes phréatiques, ruisseaux...) encore trop exposés à de nombreuses pollutions (agriculture, assainissements individuels ou collectifs encore trop peu efficaces...).

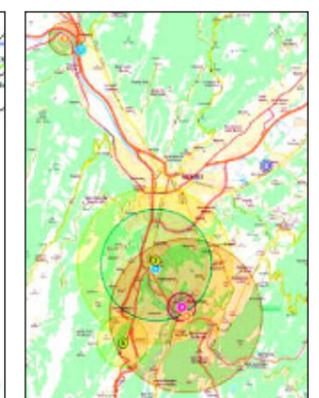
**Enjeu :**  
Réinterroger atouts, opportunités, handicaps et menaces, pour construire une stratégie de développement durable



Un site exceptionnel à l'entrée des Alpes ...



... mais aussi des pipelines et ...



des activités à risques



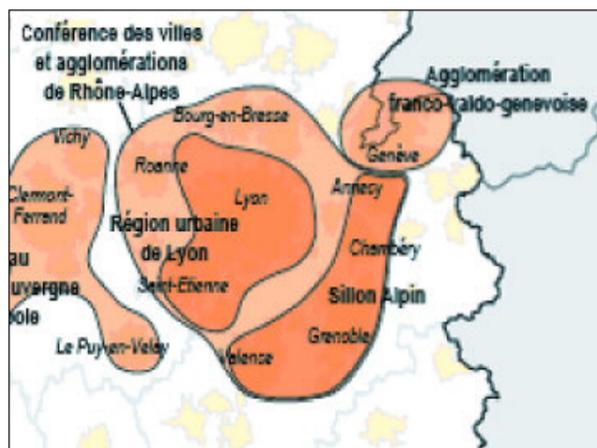
# Une croissance régulière, pas très rapide, mais plutôt qualitative et sélective et une population qui se renouvelle en permanence

Coopération, université, recherche et haute technologie

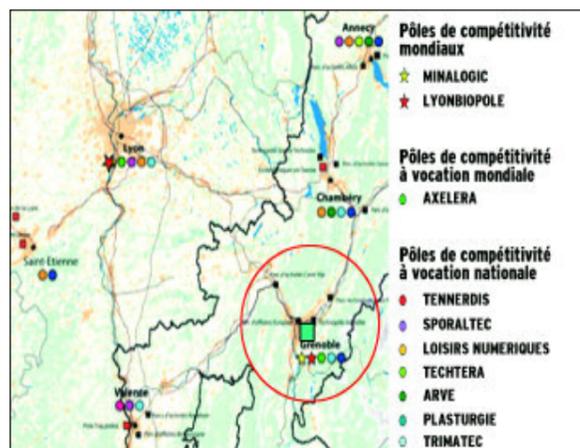
La région grenobloise s'inscrit depuis longtemps dans des réseaux de coopération métropolitains (Sillon alpin / Rhône-Alpes) et dans une volonté de rayonnement international. Malgré (ou en raison de) son niveau d'acces-

sibilité moyen, elle fonde son développement sur la différenciation, la valeur ajoutée et l'excellence (Université / Recherche et Hautes Technologies). À de nombreuses époques de son histoire, ses acteurs les plus

dynamiques ont su impulser des projets de développement qui s'accordent, voire bénéficient de sa situation particulière et des énergies qu'elle catalyse et renouvelle en permanence.



Aires de coopération du Sillon alpin et de Rhône Alpes



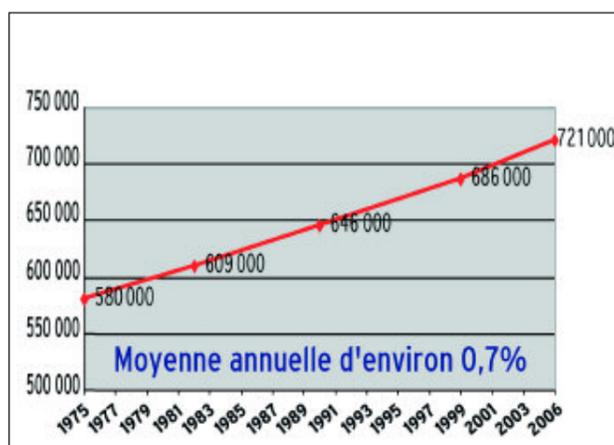
Pôles de compétitivité en Rhône-Alpes

Une croissance régulière depuis 30 ans

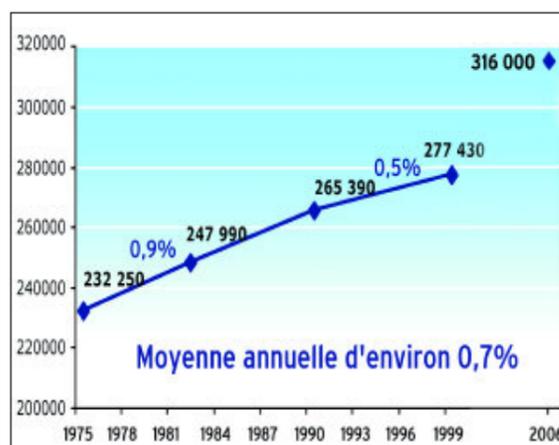
Une croissance démographique et économique régulière sur la longue durée (environ 0,7 %/an). Une croissance certes supérieure à celle de la France, comparable à l'ensemble de Rhône-Alpes, mais inférieure à celle du Nord-Isère, des régions fron-

tières voisines ou des façades méditerranéenne et atlantique. Une croissance qui peut-être aussi "s'adapte" à un site qui impose ici plus qu'ailleurs d'être attentif à l'espace que l'on peut raisonnablement utiliser. Mais cette croissance ne doit

pas faire oublier un important renouvellement de la population. Chaque année plus de 10 000 arrivées (et presque autant de départs) mettent en permanence cette région en tension avec son environnement national et international.



Evolution démographique de 1975 à 2006



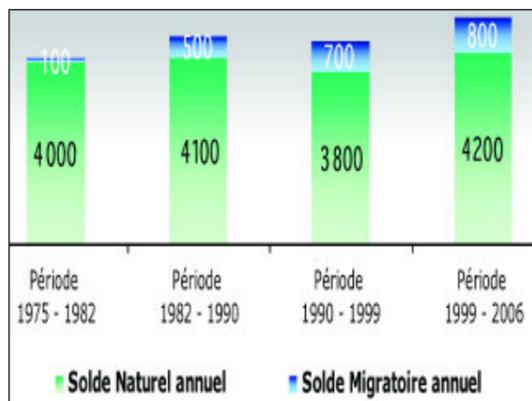
Evolution de l'emploi de 1975 à 2006 (Nota : une nouvelle définition de l'emploi de 2006 ne permet plus la comparaison !)

Une attractivité moyenne mais une croissance sélective

Il faut aussi souligner que la croissance est ici essentiellement due au solde naturel (naissances - décès) et toujours très peu au solde migratoire (arrivées - départs), montrant ainsi une assez faible attractivité générale de la région grenobloise.

On remarque toutefois une des plus fortes proportions de France en matière de hauts revenus, de cadres supérieurs et d'emplois très qualifiés. Ces deux faits font ressortir la nature "sélective" d'un développement

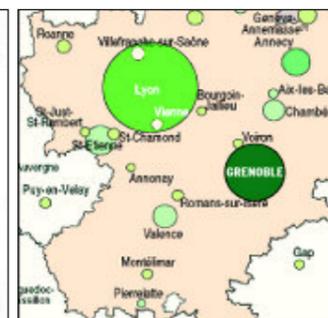
valorisant plutôt les critères qualitatifs. Comme le font toutes les régions au regard de leur contexte et de leurs capacités, Grenoble cherche à maximiser son potentiel de développement (avantages / contraintes)



Les composantes de la croissance démographique



Une des régions (hors Paris) avec les plus hauts niveaux de revenus



Le plus fort taux d'emplois métropolitains supérieurs (12,7%) après Paris (16%)

Des niveaux élevés de revenus et de cadres supérieurs

Notes



# 2

Éléments pour l'identification des  
Principales difficultés et des leviers  
pour agir





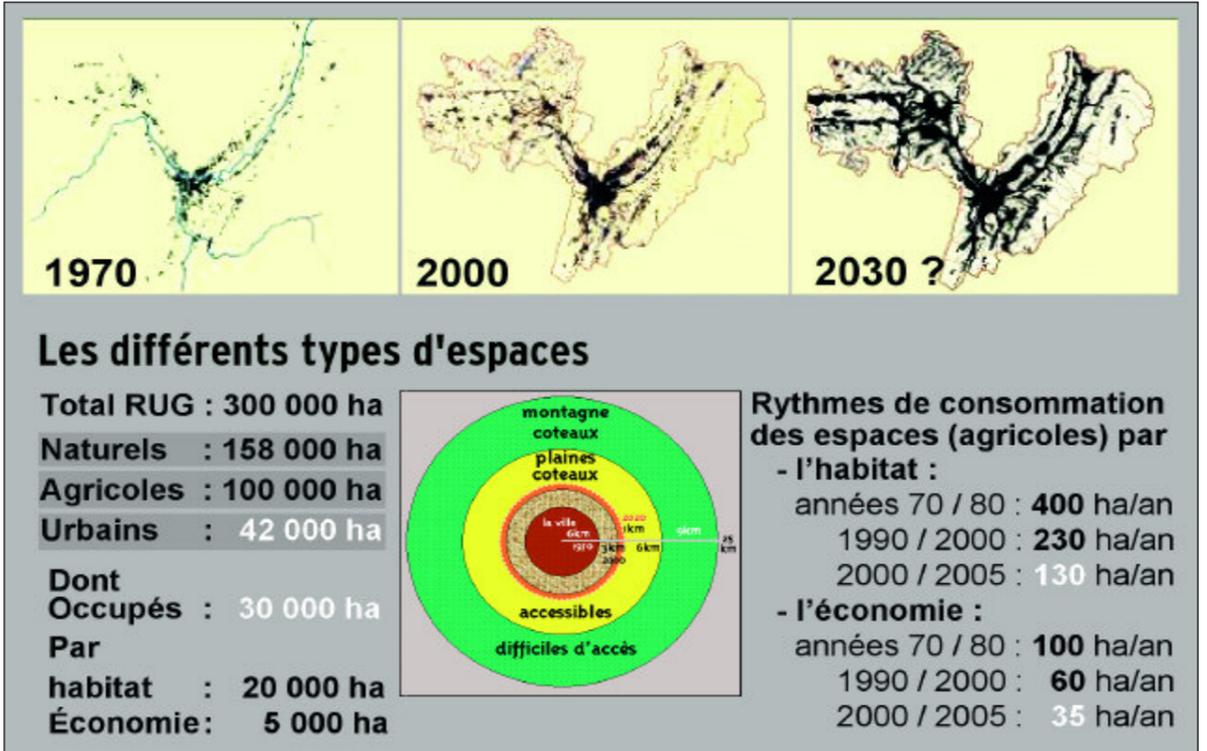
# Les principaux problèmes de la région grenobloise au regard des enjeux du développement durable

**UN ÉTALEMENT URBAIN qui ralentit mais qui s'aggrave parce qu'il consomme dorénavant des espaces de plus en plus sensibles**

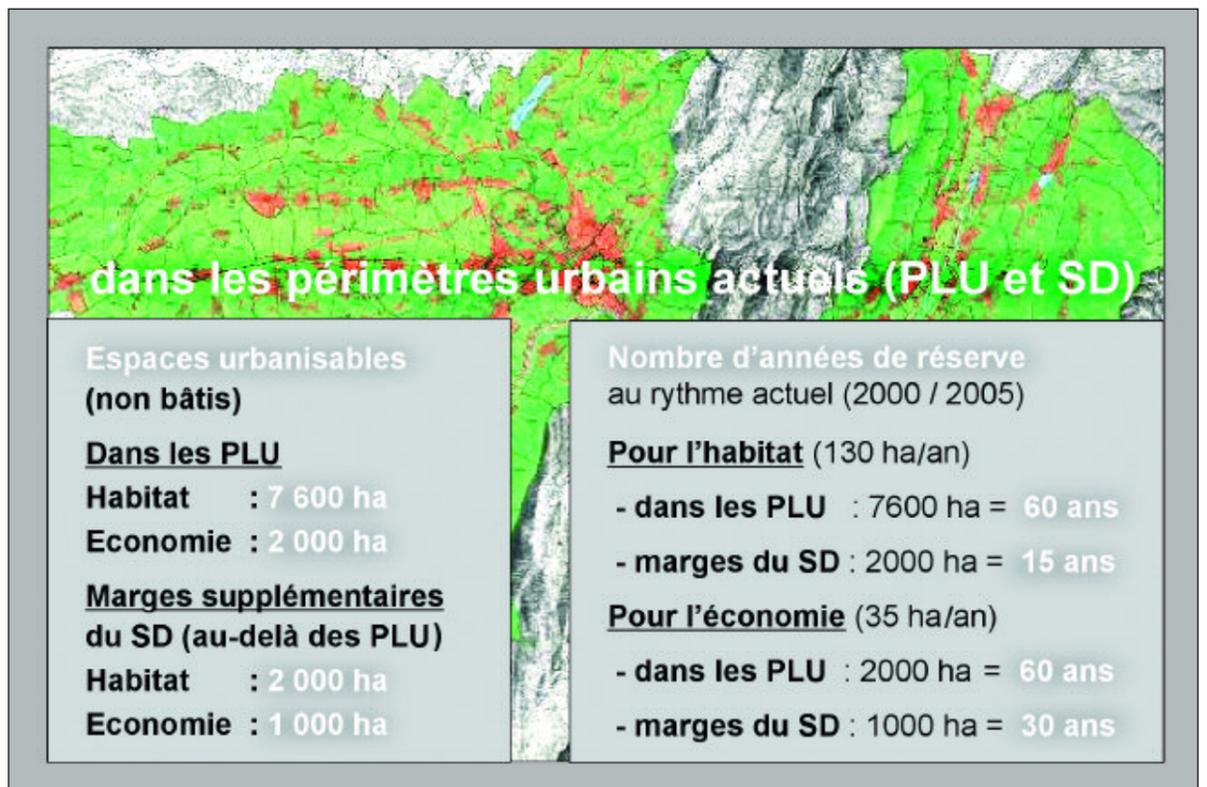
Le développement urbain consomme surtout des espaces agricoles (à 95%) ; pour l'économie (à 20%) et à 70% pour l'habitat (et essentiellement pour l'habitat individuel isolé réalisé en périphérie).  
Le rythme de consommation des

espaces se réduit presque "naturellement" (prix fonciers). Les espaces classés urbanisables représentent encore une surface importante (de 10 000 à 13 000 ha). Mais les sites les plus faciles ont été utilisés et les espaces que l'on veut

maintenant occuper sont souvent fragiles. Ils concernent de plus en plus des espaces importants pour l'agriculture, visibles (coteaux), gênants pour la biodiversité, couteux (allongement des VRD), risqués (risques naturels), éloignés (énergie).



Comme partout l'étalement urbain continue à un rythme ralenti



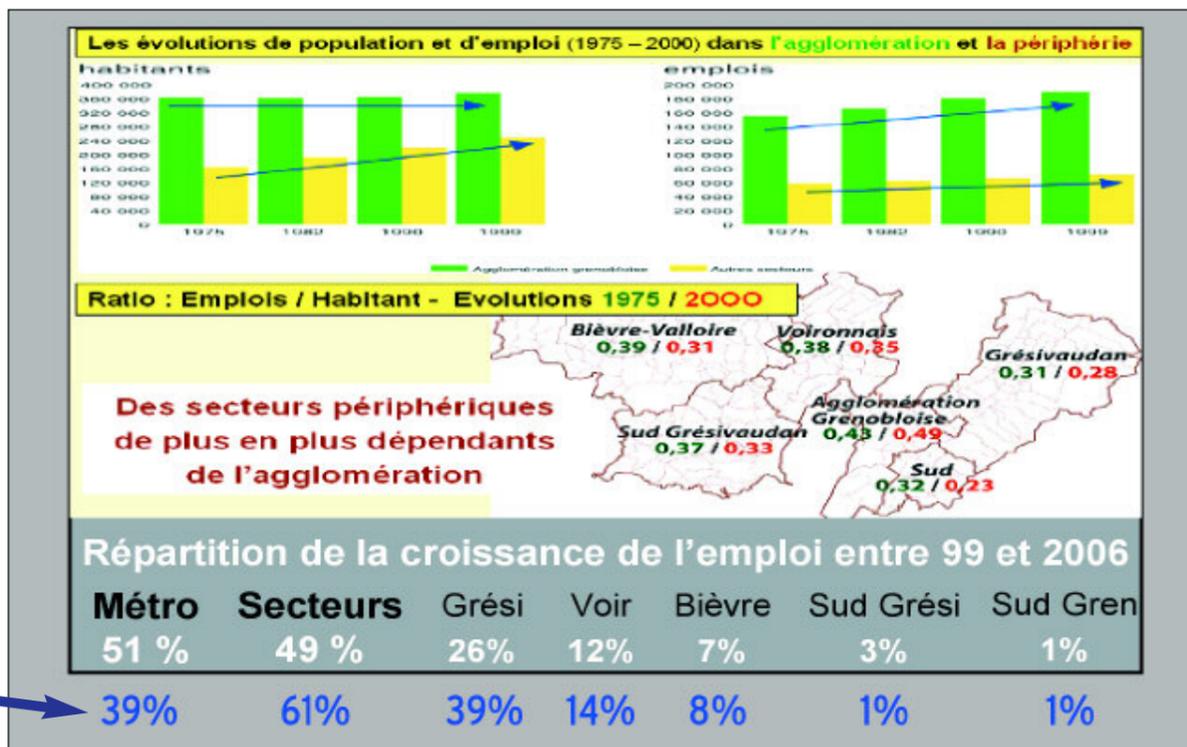
Des espaces disponibles pour de nombreuses années

## Aggravation de LA PÉRIURBANISATION et de ses impacts

Comme partout, l'offre croissante de déplacement et de vitesse incite à la concentration des emplois et des services au centre des bassins de vie et (en raison des « insuffisances » de la ville : prix, bruit, pollutions, insécurité ...) à la diffusion de l'habitat dans des périphéries de plus en

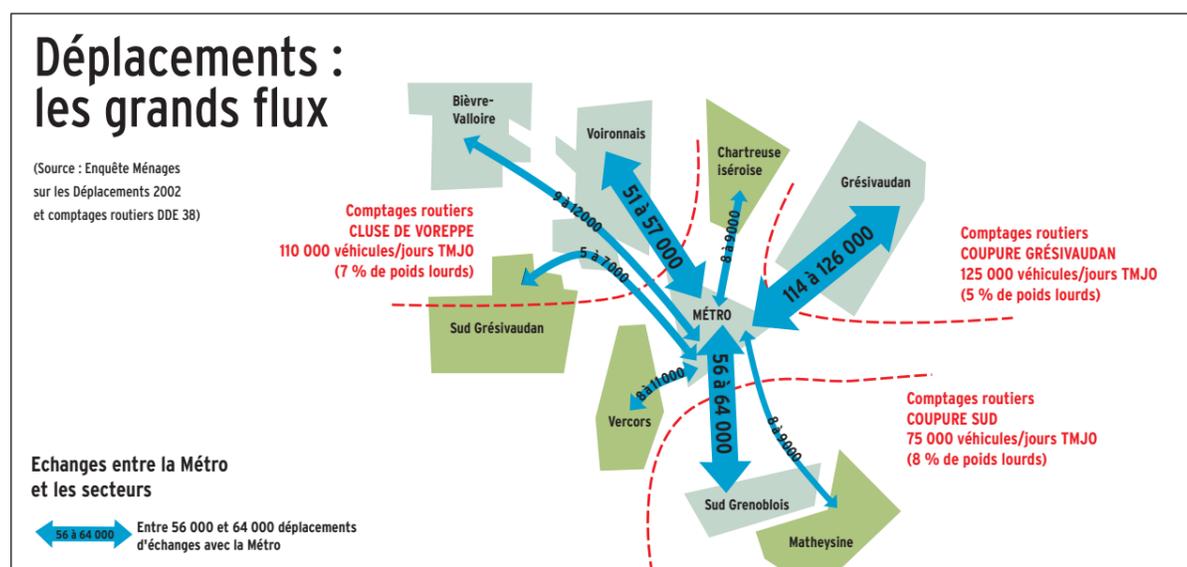
plus lointaines. Ainsi se spécialisent les territoires (pôles d'emplois, banlieues chics ou pauvres) et s'accroissent leurs déséquilibres ; le nombre d'emplois, de commerces et services par habitant croît toujours dans la Métro (malgré le ralentissement de son économie et

de ses revenus) et diminue d'une manière générale dans les périphéries (même lorsque la croissance économique et financière y est très forte). Expliquant en grande partie l'accroissement des distances, des flux, bruits, nuisances, pollutions ...



**Emplois privés :**  
Un mouvement non planifié de rééquilibrage de l'emploi privé s'enclenche entre les territoires depuis 10 ans

Concentration des activités et diffusion de l'habitat



Allongement des déplacements et croissance des flux

Malgré un ralentissement de l'accroissement des flux routiers, la situation reste très tendue (bouchons, temps,

pollutions, bruits, accidents ...). Le système actuel (organisation du territoire + offre de déplacements)

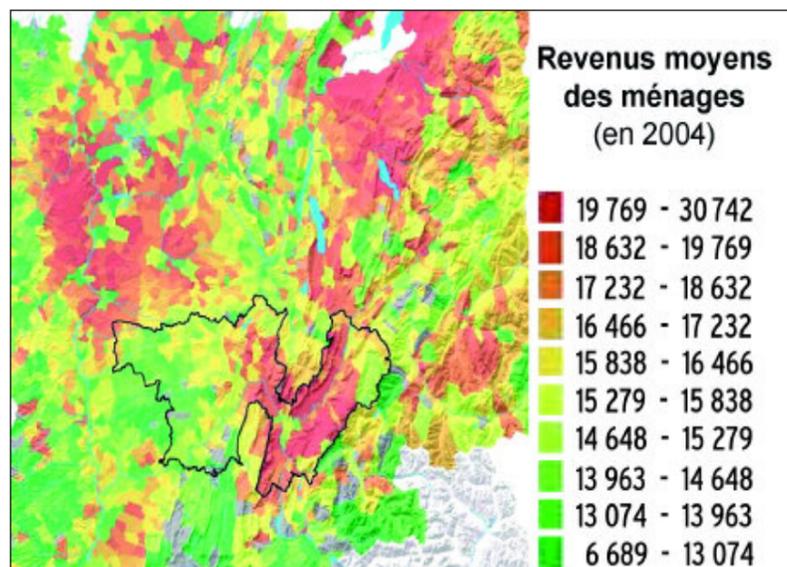
fonctionne de plus en plus difficilement (un accident suffit aujourd'hui à bloquer le fonctionnement du réseau).

**SPÉCIALISATION SOCIALE des espaces et accroissement des écarts**

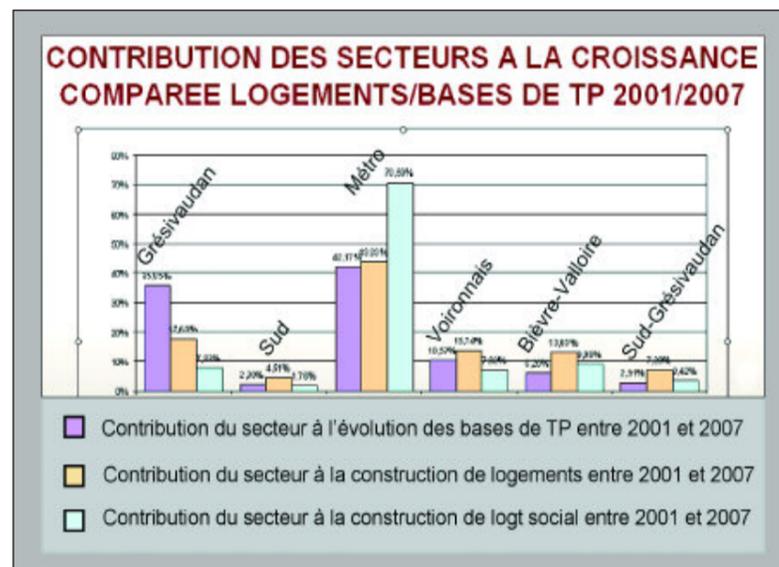
Parmi les nombreux critères qui peuvent définir un territoire, le niveau de revenu des populations qu'il attire et qui peuvent s'y loger est certainement le plus important et problématique. Les écarts de revenus moyens sont très importants entre les plus riches, à la périphérie immédiate des grands pôles d'emplois et de services

et les plus éloignés, souvent de caractère rural, ou au contraire certains quartiers ou communes de l'agglomération qui concentrent les populations en difficulté. Le phénomène de périurbanisation a exacerbé ces différences, cette "sélection territoriale" et ses effets d'exclusion. Malgré les systèmes de solidarité, les

charges des territoires sont essentiellement liées aux niveaux de ressources de leurs populations (les plus aisées s'accommodant d'un plus faible niveau de services qui permet une fiscalité limitée, ce qui aggrave encore les disparités).



Ségrégation socio-spatiale : de très grandes disparités



Territoires riches et pauvres : les écarts se creusent



## Les mécanismes qui génèrent ces problèmes de fond

### ETALEMENT URBAIN

#### Constats

**Elargissement permanent des espaces urbains, en général sur les espaces agricoles situés aux abords de la ville, par tous ceux qui en ont les moyens et qui souhaitent ainsi profiter de ses avantages tout en évitant ses inconvénients.**

- C'est un effet du développement économique et technique qui permet à un nombre croissant d'acteurs de mieux répondre à leurs aspirations (confort, espace, intimité, nature, calme, sécurité etc.) et d'améliorer certaines fonctions urbaines (accessibilité, stationnements ...).

#### Éléments de diagnostic

- Construire peu dense et en périphérie constitue un objectif très consensuel chez la plupart des acteurs. On peut d'ailleurs constater que la loi offre tous les moyens pour limiter la densité urbaine et jusqu'à présent, aucun pour y inciter et travailler aux conditions de son acceptation.
- Il existe aussi un consensus contradictoire avec le précédent, pour préserver les espaces N et A.
- Si on veut travailler à une plus grande intensité des espaces urbains, il faudra à la fois :
  - Travailler à rendre la ville désirable pour ceux qui cherchent aujourd'hui à la fuir.
  - Travailler avec les populations riveraines sur la conception de ces évolutions et de ces projets.

#### Quels leviers pour agir ?

- Se mettre d'accord collectivement sur la réelle impossibilité de poursuivre dans le sens de l'étalement et sur la nécessité de se développer autrement.
- S'accorder sur le fait que ceci concerne tous les types de territoires et tous les acteurs (égalité)
- Définir des limites à l'urbanisation intangibles.
- Renforcement des politiques publiques d'aménagement et de l'ingénierie pour :
  - Accroître les capacités d'accueil des espaces urbains existants (révisiter l'ensemble des PLU) ;
  - Travailler avec les futurs usagers et les riverains pour inventer les projets et leurs conditions d'admission.

### PÉRIURBANISATION

#### Constats

**Eloignement progressif des lieux d'habitat, des lieux de travail, de services et de commerce :**

- Forte croissance démographique dans des périphéries de plus en plus lointaines.
- Concentration des emplois et des services dans les lieux les plus accessibles pour le plus grand nombre (plutôt au centre d'un bassin).
- Création de territoires de plus en plus spécialisés et dépendants les uns des autres.
- Une dépendance qui conduit à l'accroissement des déplacements et de l'énergie consommée.

#### Éléments de diagnostic

- Ce phénomène est le résultat des décisions très rationnelles que prennent chaque jour tous les acteurs du territoire, au regard du contexte et de leurs intérêts.
- L'accroissement permanent de l'offre de déplacement (vitesse croissante et prix réduits) est un des fondements de cette réorganisation du territoire (encore accrue par le phénomène de double activité dans les ménages).
- Toutes les volontés de rééquilibrage (éditées par de nombreuses lois et documents d'urbanisme) n'ont encore jamais réussi à modifier ces pratiques très rationnelles.

#### Quels leviers pour agir ?

- Là encore, une modification de pratiques aussi généralisées, nécessite un accord collectif sur :
  - L'impossibilité de poursuivre dans cette voie ;
  - Tous les territoires et acteurs sont concernés ;
  - C'est la nature des offres qu'il faut modifier (déplacement, habitat, services, commerces, ...).
- Tester les projets du chrono aménagement : définir des distances/temps entre territoires incitant à des fonctionnements de proximité pour les activités du quotidien.
- accroître en parallèle le développement économique des territoires périphériques et de l'habitat dans l'agglomération et dans les pôles (sans pénaliser le "cœur de chauffe" de l'économie).

### SÉGRÉGATION SOCIALE ET SPATIALE

#### Constats

**Phénomène ancestral de regroupement par affinité (origines, culture, revenus, ...) aux origines multiples et complexes (peurs, besoins d'identification, de reconnaissance, d'intégration, d'assistance, ...)**

- Son ampleur dépend de nombreuses conditions générales et locales (économiques, sociales, dangers, risques, ...) et des capacités physiques des espaces pour le permettre (le favoriser ?)
- C'est l'ampleur du phénomène et ses effets d'exclusion qui en font un problème majeur pour la cohésion et le développement durable (partagé) des sociétés.

#### Éléments de diagnostic

- Sans modifier les conditions qui génèrent et parfois exacerbent ce phénomène, tous les appels à la mixité sociale n'ont jamais reçu de commencement d'exécution.
- Parmi les conditions qui touchent à l'urbanisme, il semble que l'agrandissement permanent des espaces urbains et des bassins de vie, constitue un élément facilitateur, qui permet d'accroître ce phénomène, jusqu'à des degrés d'homogénéité (prix fonciers et immobiliers) et d'exclusion de plus en plus exacerbés et "risqués".

#### Quels leviers pour agir ?

- Vouloir peser sur un problème aussi important et complexe à travers un simple document d'urbanisme semble pour le moins délicat.
- La réduction des espaces offerts à l'urbanisation devrait au moins contribuer à ne pas le renforcer.
- Il faudra définir (phase projet) les objectifs de mixité envisageables aux différentes échelles (% de logement social par secteur, commune ...).
- In fine, ce sont les projets urbains qui devront intégrer cette fonction de mixité (une des missions de l'ingénierie dont devraient disposer les collectivités et les acteurs).

# 3

Eléments pour la définition d'une  
**Stratégie de développement durable**





## Hypothèses pour débattre et quelques fausses pistes à éviter

**Étalement urbain et périurbanisation sont bien deux phénomènes distincts**

Ils peuvent en effet se produire indépendamment l'un de l'autre. Il faut les distinguer pour comprendre leurs fondements (nos aspirations et nos besoins) et leurs mécanismes (à l'origine de la plupart des évolutions urbaines) et surtout, pour choisir les bons outils (les politiques publiques ou les projets d'aménagement) pour agir sur l'un et sur l'autre.

Mais dans la réalité quotidienne, ces deux phénomènes sont étroitement imbriqués (on croit même n'en percevoir qu'un seul). Ils se renforcent même mutuellement. Lorsqu'on « décide » d'aller dans une périphérie (parfois très éloignée) parce que l'on ne trouve pas en ville les qualités et les quantités d'espace auxquelles on aspire, on ne trouve alors plus aucune raison de se restreindre,

alors qu'ici les espaces disponibles apparaissent encore si importants. Dans la réalité, il semble illusoire de travailler sur l'un sans agir aussi sur l'autre. Vouloir seulement réduire la consommation d'espace nécessiterait d'agir en priorité en grande périphérie, là où elle est la plus rapide, mais là aussi où les demandeurs sont les plus nombreux et où l'espace disponible semble encore si important ...

**Mais il semble nécessaire d'agir conjointement sur ces deux phénomènes :**

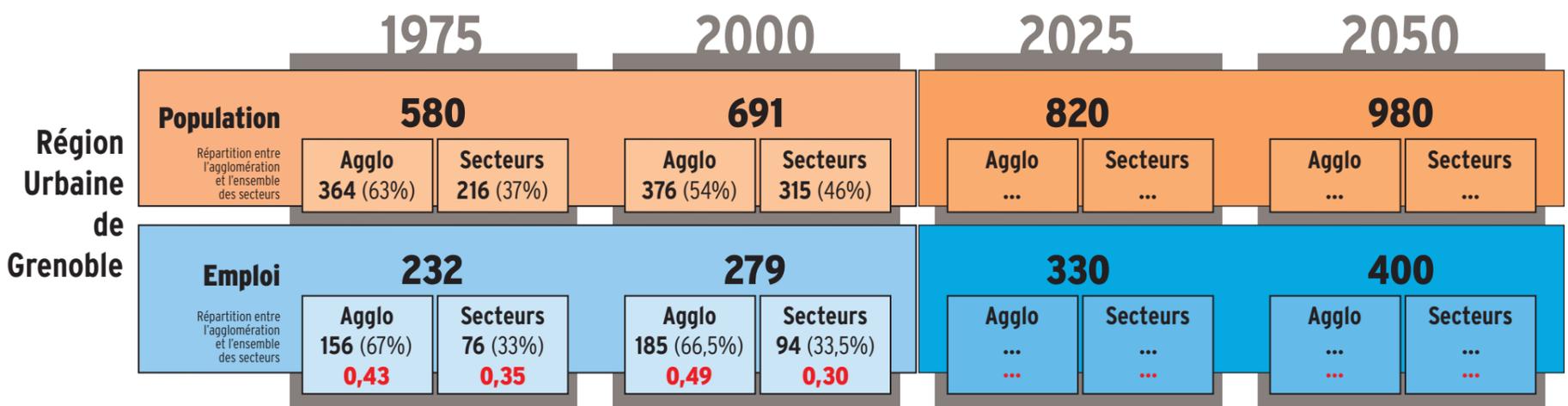
- Maîtriser le nombre de candidats à la périurbanisation et à ses déplacements obligés (en travaillant à la création d'alternatives urbaines crédibles et attractives) semble

bien être le premier moyen pour réduire la consommation d'espace (ce qui ne s'oppose pas à un développement local plus endogène et équilibré).

- Il faudra bien sûr aussi limiter la consommation d'espace dans ces périphéries, mais en proportion de ce qui semble admissible selon les différents contextes.

### Scénario d'une poursuite de croissance à 0,7%/an

Un scénario purement théorique, puisque les incidences de la démographie (vieillesse,...) devraient conduire à un ralentissement progressif de cette croissance.



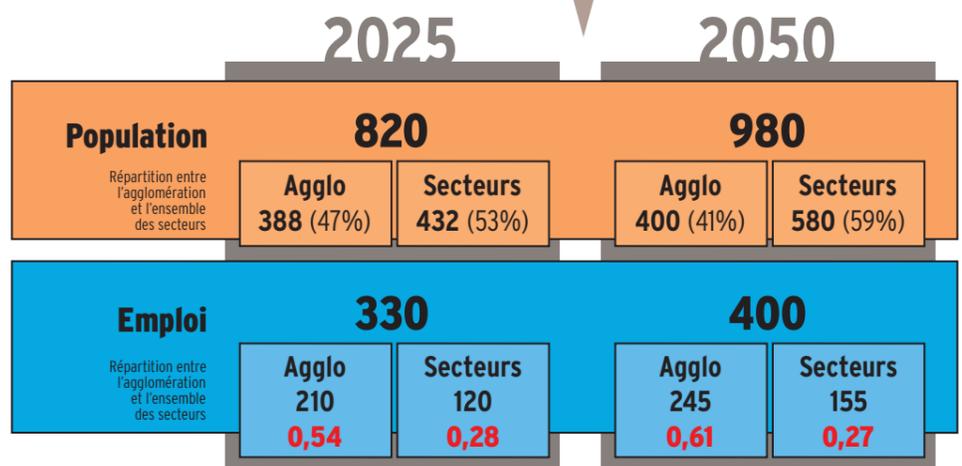
**580** Les chiffres sont exprimés en milliers  
**Agglo** Agglomération de Grenoble / **Secteurs** Secteurs extérieurs (63%) Poids relatif de la population de la zone  
**0,43** Ratio indiquant le nombre d'emplois par habitant de la zone

### Hypothèse 1

Poursuite de la périurbanisation (l'essentiel de la croissance dans les secteurs)



Croissance économique partagée (50/50) Secteurs / Agglo

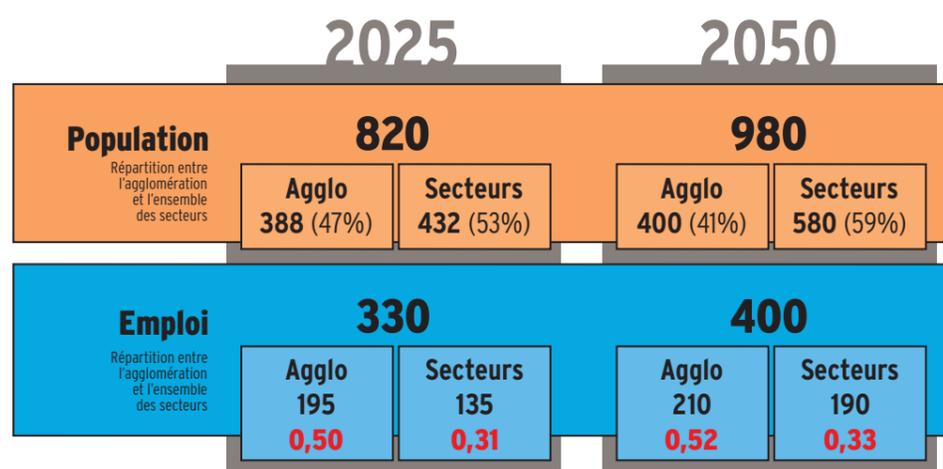


## Hypothèse 2

Poursuite de la périurbanisation  
(l'essentiel de la croissance  
dans les secteurs)



Effort important sur la  
répartition de l'activité  
(80 / 20) Secteurs / Agglo

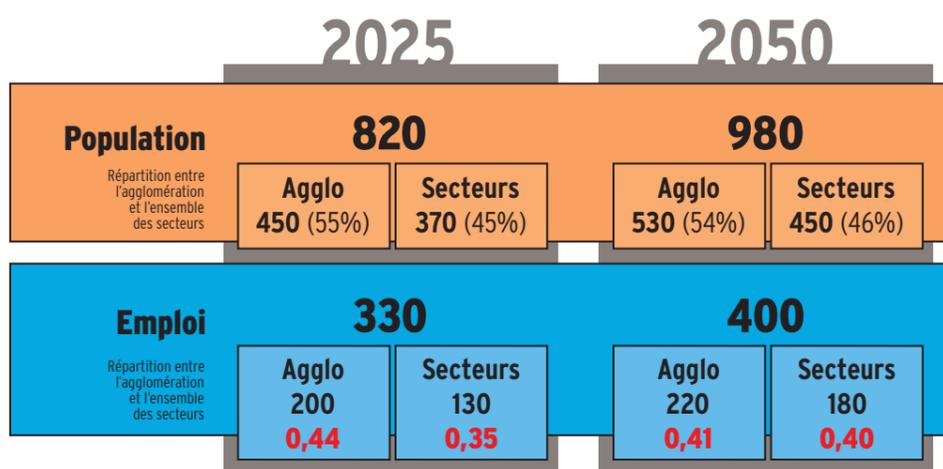


## Hypothèse 3

Effort sur l'habitat  
Croissance partagée : 0,7%  
Maintien des poids relatifs



Effort sur l'économie  
(70 / 30) Secteurs / Agglo



Les hypothèses ci-dessus nous montrent que, compte tenu des niveaux de déséquilibre atteint après plus de 30 années de périurbanisation, il semble impossible d'agir de manière significative sur ces déséquilibres, en ne jouant que sur un seul facteur.

Bien sûr, chaque territoire souhaiterait pouvoir se rééquilibrer par la seule croissance de ses activités économiques et de ses services, sans avoir à restreindre sa croissance démographique (dont une part importante est liée à la périurbanisation). Mais il faut d'abord constater qu'il est très difficile de peser sur la croissance générale (démographie et

emploi) d'un grand bassin de vie comme la RUG et qu'en conséquence, la croissance de chacun de ses secteurs est d'abord une question de répartition (volontaire ou subie) avec des effets de vases communicants.

Nota : l'hypothèse d'une poursuite constante de la croissance à 0,7%/an n'est bien sûr prise que comme base de calcul. Elle permet cependant de montrer que :

- La poursuite des tendances antérieures en matière de répartition de l'emploi et de population conduit à des déséquilibres toujours plus importants.

- Un effort très important dans le seul domaine de l'économie (80 % des nouveaux emplois dans les secteurs) ne permet pas d'améliorer la situation (même à long terme).

- Seule une action conjointe sur la population (à travers l'offre d'habitat) et sur l'économie, permettrait à long terme de rétablir de nouveaux équilibres.

- Il faudra donc construire un scénario de référence commun qui permettra à chaque territoire de construire les modalités de son développement.

Notes

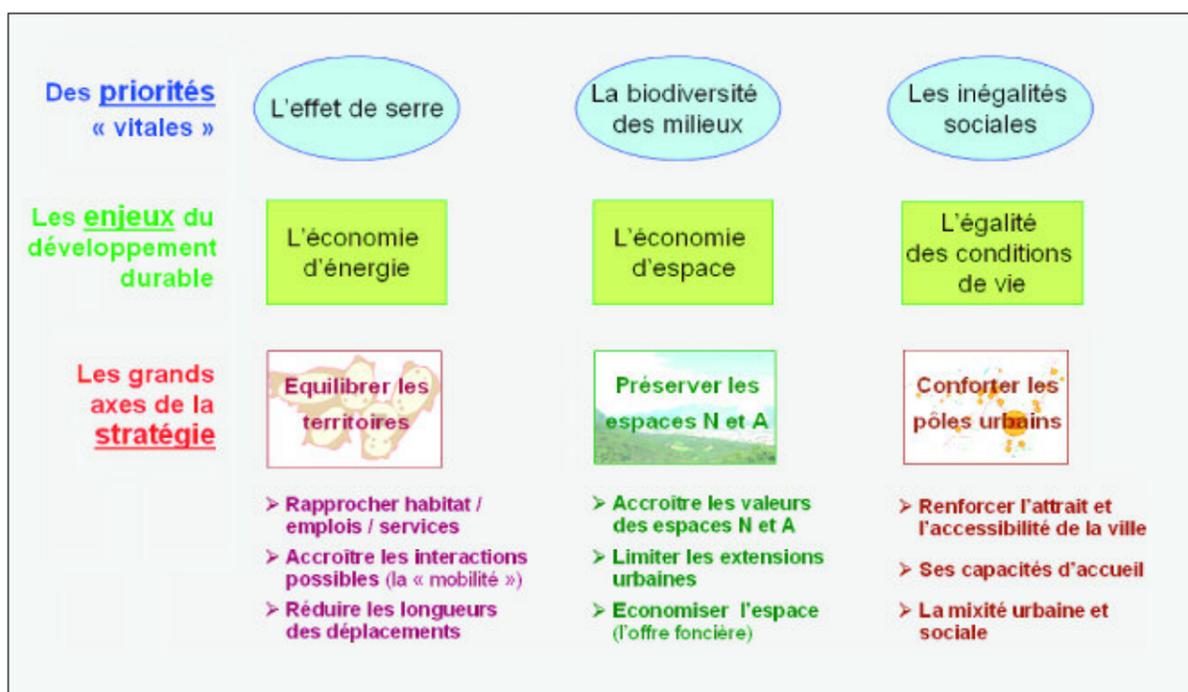


## les principaux éléments d'une stratégie de développement durable

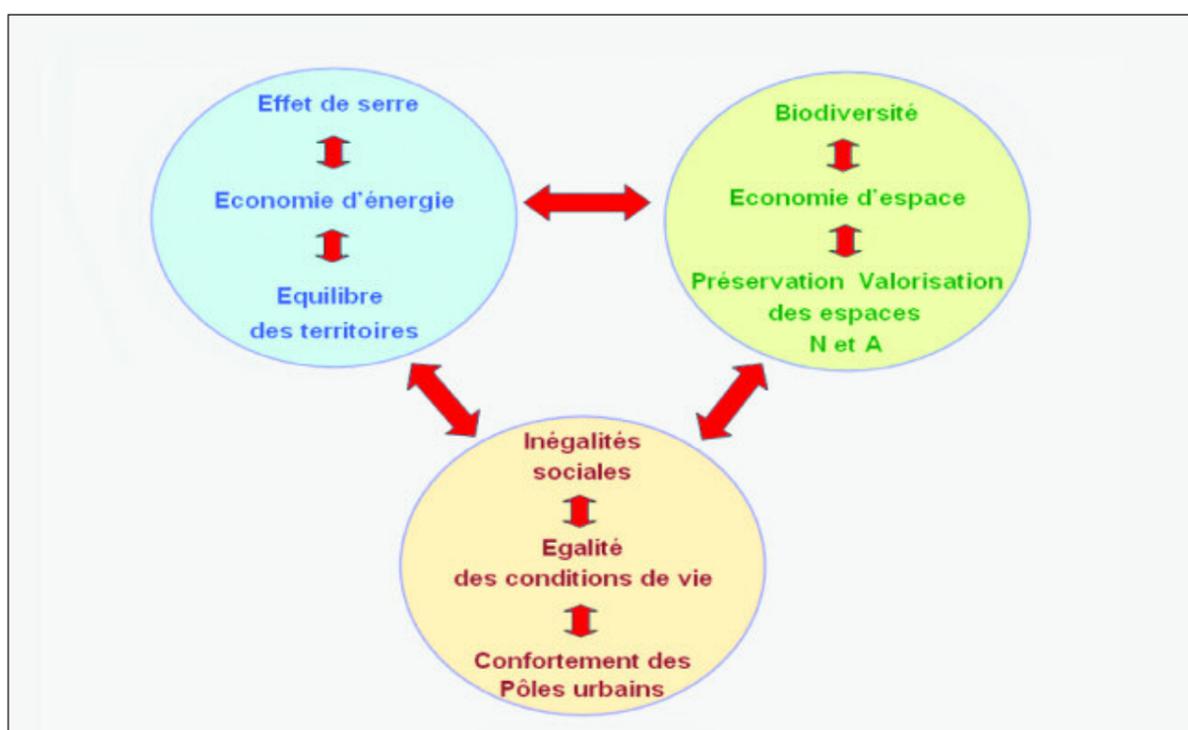
Points de départ : Ce qui fait consensus / La loi / Le Grenelle de l'Environnement / Les orientations du Schéma directeur

Les enjeux prioritaires

La stratégie pour un développement durable



Un vaste système où tout est en interaction



### Des interactions

•••

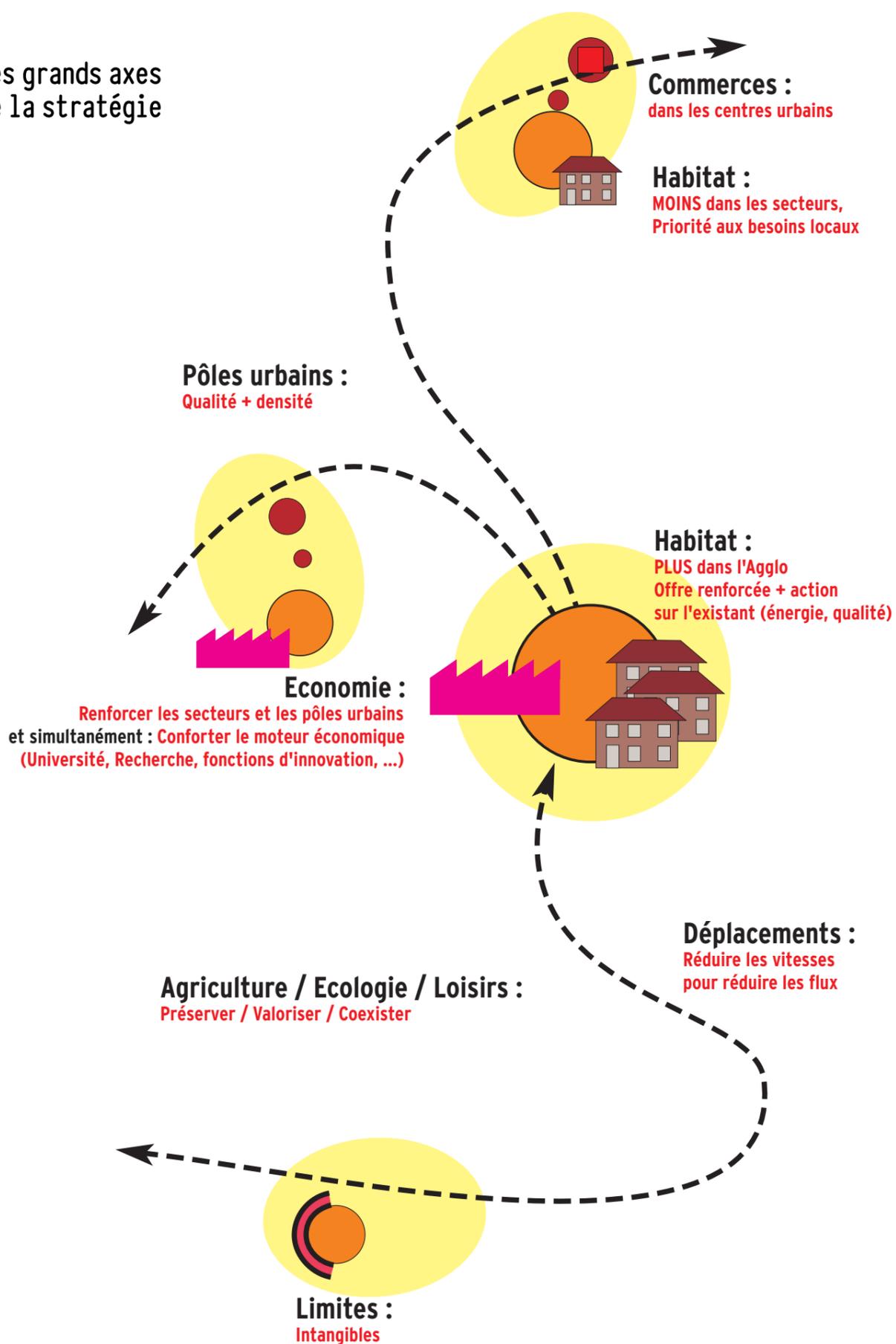
#### Parfois assez simples et reconnues

- L'équilibre des territoires est au cœur des fonctionnements de proximité, des économies d'énergie, des pollutions et de l'effet de serre.
- Préserver les Espaces Naturels et Agricoles, et donc densifier la ville est la première condition pour améliorer la biodiversité des milieux.
- L'accroissement des vitesses, en permettant d'accroître les espaces disponibles et donc leur spécialisation (la ségrégation spatiale) a certainement contribué aux inégalités sociales.

#### Parfois plus indirectes et moins visibles

- Réduire les vitesses (réaménagement des voies, par exemple réservées aux TC, taxis, artisans,...) devrait renforcer les comportements de proximité et donc l'offre locale, fiabiliser les distances/temps et l'équilibre des territoires.
- La préservation des Espaces Naturels et Agricoles :
  - en imposant un rapprochement spatial des acteurs, pourrait inciter à une réduction des trop grands écarts de situations et peut-être en partie des inégalités :
  - en réduisant les possibilités de recours à la périphérie, devrait inciter à améliorer la qualité de la ville.
- C'est en réduisant le nombre de constructions dans les périphéries, que le confortement des pôles contribuera le plus à réduire la consommation d'espace.

Schéma des grands axes de la stratégie



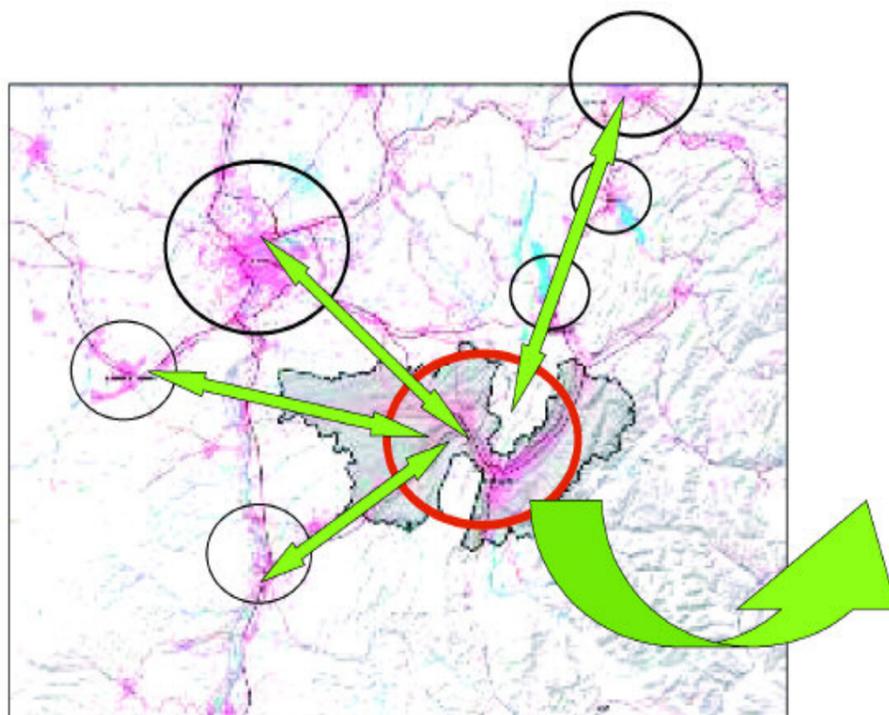
Notes



## "Les territoires que l'on veut" : résumé des principaux éléments de la stratégie proposée

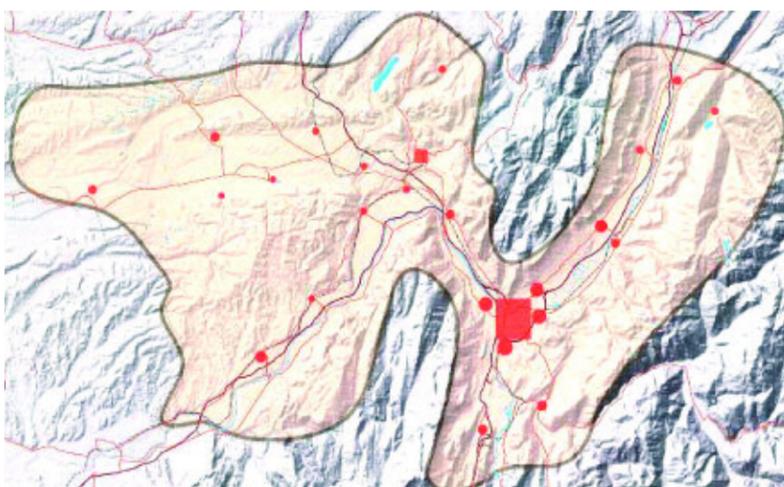
**Conforter  
l'attractivité locale  
tout en renforçant  
la coopération  
régionale  
et internationale**

Se donner les moyens d'un développement durable et maîtrisé. Les rythmes antérieurs de croissance semblent assez bien adaptés aux caractéristiques et aux contraintes de cette région urbaine de montagne. Le développement local devrait poursuivre sa recherche de différenciation, en s'appuyant sur toutes les voies possibles de l'innovation (Formation / Recherche / Industrie / Services ...) mais en valorisant aussi toutes les qualités de son patrimoine naturel et urbain, en mettant là aussi l'innovation au service de l'aménagement du territoire et du cadre de vie. Un développement qui, dans un contexte de compétition internationale, doit continuer à privilégier les coopérations avec ses territoires d'appui que sont le Sillon alpin et Rhône Alpes.



**Construire  
un grand bassin  
de vie pour les  
activités  
structurantes**

Se donner les moyens (fonciers, financiers, réglementaires ...) d'accueillir les grands équipements d'enseignement et de recherche et les activités économiques pouvant renforcer le caractère innovant de région (nano / bio et éco-technologies en particulier), mais aussi, tous les grands équipements structurants et services à la population (culturels, sportifs, touristiques, de santé, sociaux ...). Cette question concerne pour une large part les parties centrales et les plus développées de la RUG et de ses secteurs (Grésivaudan, Voironnais, ...), mais aussi de nombreux sites dont les qualités souvent exceptionnelles doivent être valorisées au bénéfice de l'ensemble. Pour permettre l'accueil et le fon-

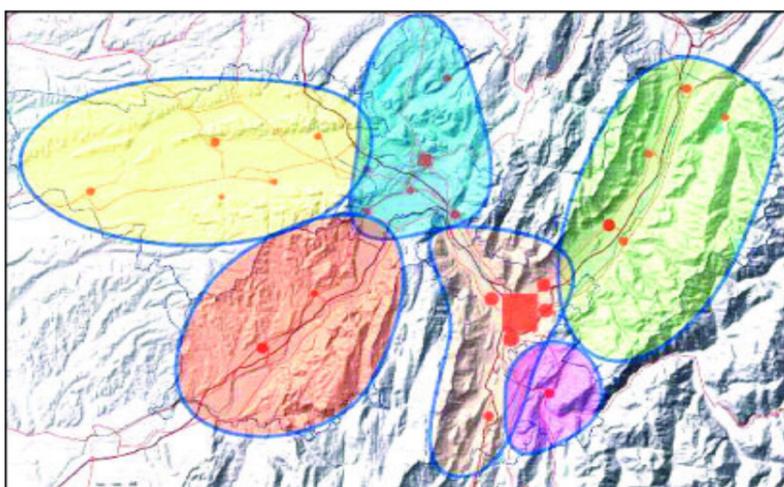


tionnement de ces activités structurantes, il s'agit de construire des approches unitaires à l'échelle du grand territoire pour réussir ces

grands choix, mais aussi de concevoir une offre de déplacement et une accessibilité pour l'ensemble du bassin de vie.

**Construire des  
secteurs de la vie  
quotidienne  
équilibrés et  
solidaires**

Si les activités structurantes se conçoivent à l'échelle du bassin de vie, le développement durable exige des secteurs plus équilibrés (entre habitat / emploi / services), permettant de répondre localement aux besoins de la vie quotidienne. Il faudrait donc à la fois : Renforcer l'offre de logements adaptés (qualité, diversité, prix ...) dans la partie centrale de la Métro, la mieux équipée (emplois / services). Réduire, au moins dans un premier temps, l'offre d'habitat dans des secteurs aujourd'hui très déficitaires en emplois et services, mais aussi parfois y accroître l'offre de logement social (aussi souvent déficitaire). Accroître en conséquence le plus rapidement possible le développement économique de ces territoires

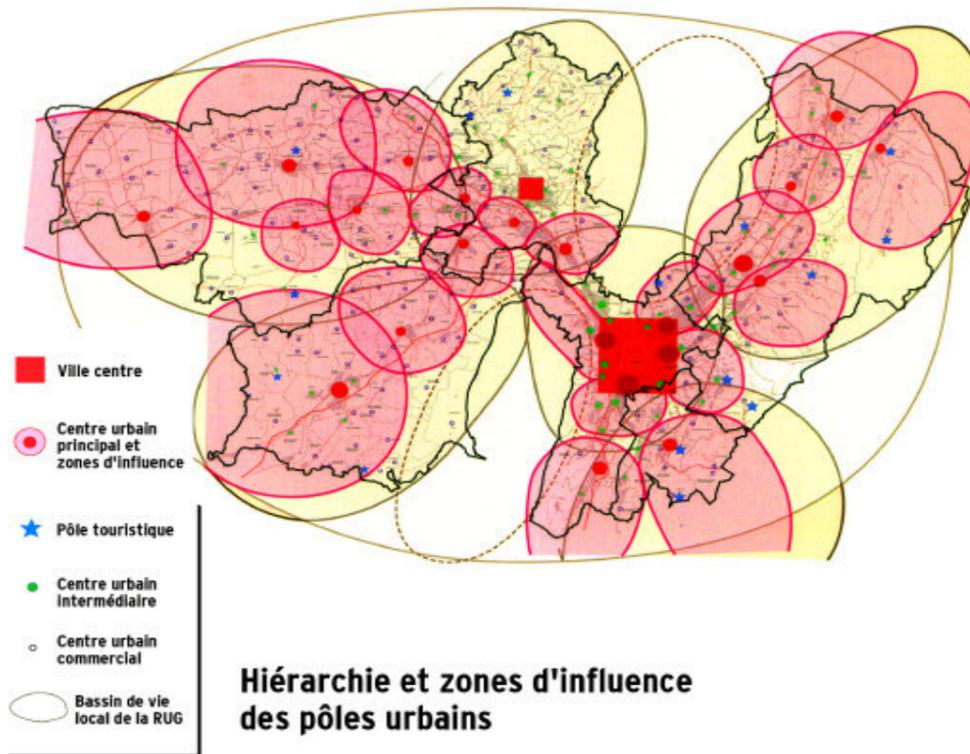


périurbains, pour en faire de véritable pôles de vie et privilégier la proximité. Concevoir une offre de déplacement cohérente (qui arrête d'inciter à

l'éloignement de l'habitat et à la concentration des emplois), par une mise à distance / temps adaptée des pôles urbains (l'enjeu du chrono aménagement)

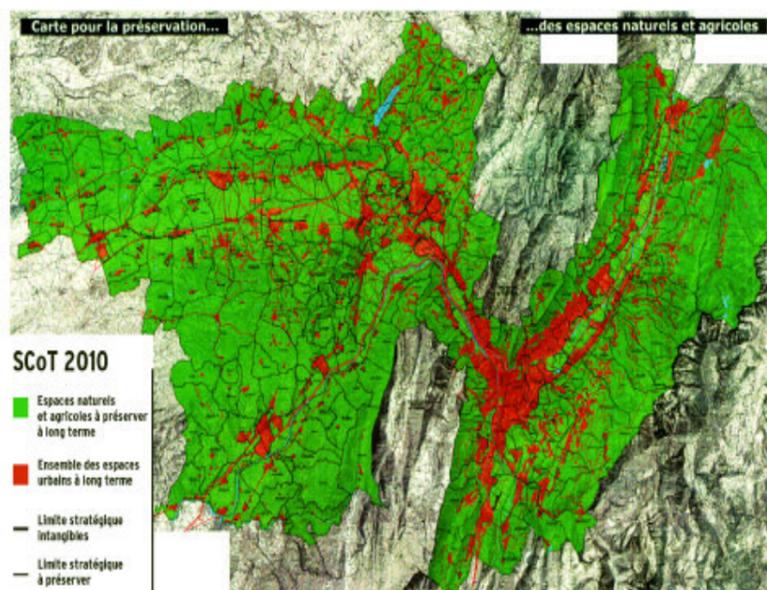
### Organiser le développement dans les principaux pôles urbains existants

Le développement durable implique également de conforter les parties du territoire les mieux équipées que sont ses principaux pôles urbains (rentabiliser les investissements). Cette polarisation du développement devrait fortement contribuer à réduire la consommation d'espaces naturels et agricoles. Cette polarisation concerne l'habitat, mais aussi tous les équipements et services à la population. Il faudra donc se donner les moyens d'intégrer ces éléments dans des espaces déjà très occupés et en conséquence avec des populations très exigeantes sur le cadre de vie. Le développement durable demande également d'accroître la diversité et la mixité des espaces urbains (favoriser les fonctionnements de proximité et la vie locale). Là encore de nombreux efforts seront nécessaires pour permettre ces intégrations dans des conditions satisfaisantes pour l'ensemble des parties.



### Considérer les espaces Naturels et Agricoles (N et A) comme un patrimoine inaliénable

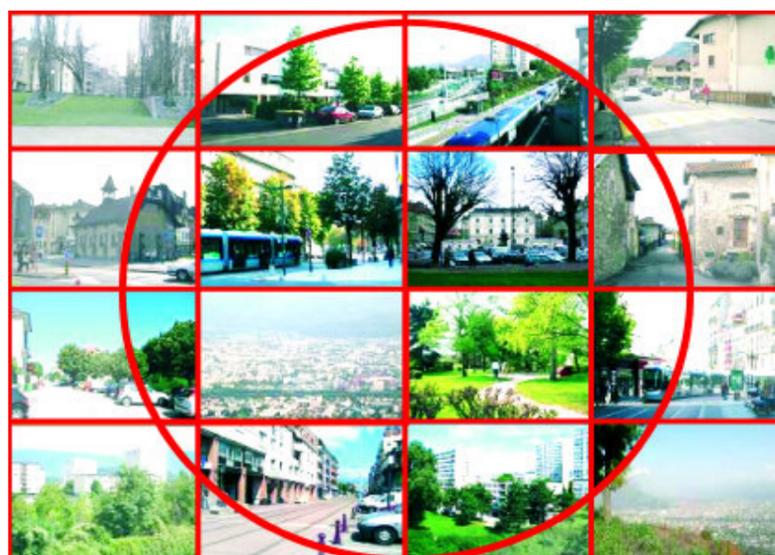
Les anciens modes de développement (faibles densités, mitage et étalement urbain) conduisaient à considérer les espaces naturels et agricoles comme autant de réserves foncières en attente d'un aménagement urbain. La réduction progressive de cette consommation foncière, les enjeux du développement durable et d'importantes capacités résiduelles d'espaces urbains (inscrits dans les PLU et le SD), permettent une nouvelle approche. Il devient possible de considérer l'ensemble des espaces N et A comme un patrimoine inaliénable et de proposer dans le SCoT leur préservation à long terme : limites pérennes, réduction et ouverture progressive des espaces urbanisables. Cette stratégie nécessitera d'impor-



tants investissements financiers et humains pour développer des projets de mise en valeur de ce patrimoine naturel et agricole, au risque de le voir à nouveau soumis à la pression urbaine.

### Investir en priorité dans les pôles urbains pour les rendre désirables

Conforter les pôles urbains suppose non seulement d'accroître leurs capacités d'accueil et d'adapter l'existant, mais aussi de rendre les nouvelles opérations "acceptables" (usagers et riverains) et plus globalement de renforcer les qualités et l'attrait de la ville, afin que les populations qui le peuvent ne souhaitent plus la quitter pour répondre à leurs aspirations. Pour cela, les villes devront d'abord réduire leurs nuisances (circulation, ...), accroître la qualité des espaces publics, la présence de la nature, l'efficacité énergétique, la qualité de l'habitat (intimité, ensoleillement, vues, prolongements extérieurs, prix, ...) et l'offre de services urbains.



Cette stratégie nécessitera une priorité aux investissements financiers et humains dans les milieux urbains existants (en particulier dans leurs parties centrales), au détriment de leurs extensions périphériques.



# 4

Éléments pour l'analyse des  
Blocages  
et de l'insuffisance des documents  
de planification





## Diagnostic de notre capacité à maîtriser le développement : le bilan du Schéma directeur

### Une insuffisante efficacité des documents de planification

Tous les documents font le même diagnostic et énoncent les mêmes objectifs

**Bien que tous les territoires affichent depuis très longtemps des objectifs de développement durable, tous font le même constat de l'incapacité des documents d'urbanisme à modifier les pratiques et les tendances antérieures.**

**Les problèmes s'aggravent :**

- **Très forte croissance des impacts environnementaux** du développement (réduction des espaces N et A,

dégradation des milieux, accroissement des distances parcourues, des énergies consommées, des nuisances ...).

- **Des difficultés sociales qui perdurent** (accroissement des phénomènes de ségrégation sociale et spatiale, importants déficits de logements sociaux adaptés).

- **Des territoires peu préparés** aux enjeux et aux incertitudes du futur (de faibles capacités de maîtrise et

d'influence sur le développement local).

Tous partagent en conséquence le sentiment que cette situation ne peut perdurer, qu'il faut réagir et **créer les conditions d'une plus grande efficacité.**

Et à Grenoble comme ailleurs, les tendances et les problèmes perdurent

- **La consommation d'espace se poursuit** à un rythme encore trop important (malgré un ralentissement en raison des contraintes du site et de la croissance des prix). Les espaces naturels et agricoles ainsi que la biodiversité continuent de régresser. Malgré des efforts, les densités des nouvelles opérations restent souvent

insuffisantes pour faire face aux enjeux. Les phénomènes de ségrégation sociale et spatiale perdurent. La construction d'habitat social dans les communes faiblement dotées est toujours très limitée.

- **La périurbanisation et le déséquilibre des territoires continuent de croître** (diffusion lointaine de

l'habitat et concentration des emplois et des services). Les migrations alternantes et les distances parcourues continuent de croître, contribuant à renforcer les bouchons aux entrées de l'agglomération, le bruit, la pollution et la consommation d'énergie.

## Quelques causes de cette insuffisance

### Les causes exprimées par les acteurs locaux

- **Une insuffisante clarté des analyses**, des orientations et des prescriptions, au regard d'une complexité croissante et de la multiplication des acteurs.
- **Des objectifs insuffisamment précis**, même s'il est également

demandé de préserver une certaine souplesse, pour s'adapter aux spécificités locales et aux grandes évolutions.

- **De nombreuses situations de blocages** sont également détectées, en raison d'aspirations et d'intérêts

contradictoires, de situations de concurrence entre les territoires et d'une volonté d'indépendance souvent exprimée à l'échelle communale, malgré le renforcement des intercommunalités.

### Des démarches de planification inadaptées

**En théorie**, les collectivités qui élaborent un SCoT construisent ensemble un diagnostic, puis définissent des visions et des objectifs communs. Chaque collectivité élabore ensuite ses projets en référence à ces objectifs.

**En pratique**, la plupart des collectivités arrivent dès l'origine avec une série de projets qu'elles souhaitent réaliser. Leur participation aux

réflexions est ainsi souvent conditionnée par cet objectif principal, limitant ainsi les débats de fond, les possibilités d'évolution, d'accord et de cohérence.

**La multiplication des lieux et des instances de décision à l'intérieur d'un même bassin de vie** ne facilite pas la prise en compte de l'interdépendance des événements et des questions, ni la coordination des

points de vue et des intérêts. La loi demande aux intercommunalités de gérer les politiques publiques (PLH, PDU, ...) dans leurs propres périmètres, et dans un contexte d'autonomie, qui ne favorisent guère les cohérences nécessaires à l'échelle du grand territoire.

### Des conditions inappropriées

**Les situations de concurrence dans lesquelles se trouvent les intercommunalités**, ne leur permettent pas de s'entendre pour travailler (à l'échelle du bassin de vie) au rééquilibrage des territoires, et en premier lieu de leurs activités économiques et de leurs services.

**L'autonomie de gestion des territoires communaux** (décentralisation et élection au premier degré) ne facilite pas la prise de conscience et la volonté d'élaborer des choix d'aménagement locaux qui soient compatibles avec un développement durable à la grande échelle.

**L'offre de déplacement centrée sur la réduction des temps de parcours** (accroissement de la vitesse), conditionne les comportements des usagers et des acteurs, et en conséquence l'organisation des territoires (déséquilibre et dépendance).

### Habitat : une implication de la puissance publique et des moyens insuffisants

**Les acteurs du marché sont à l'origine de la plupart des opérations d'habitat**. Ils déterminent ainsi la grande majorité des programmes, leurs localisations et leurs rythmes de réalisation.

**Les collectivités locales sont censées encadrer ce développement urbain** essentiellement à travers

l'élaboration de documents d'urbanisme (SCoT et PLU). De plus, **elles ne disposent souvent pas des moyens d'ingénierie** suffisants pour peser sur les projets qui leur sont proposés et encore moins **pour prendre l'initiative des projets** que nécessiterait leur développement durable.

**Ces modalités** de production du cadre de vie et d'implication de la puissance publique **ne permettent pas de répondre à l'ensemble des besoins** (crise du logement, prix ...) **ni de maîtriser les évolutions** (étalement urbain et périurbanisation).

Notes



# 5

Éléments pour l'identification des  
Conditions et moyens nécessaires  
pour agir



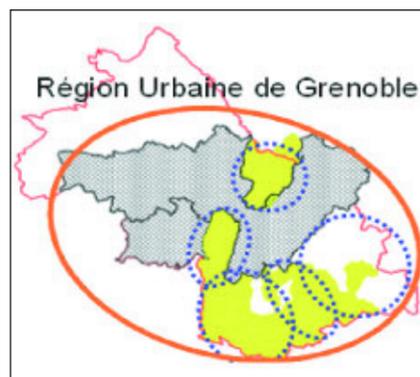
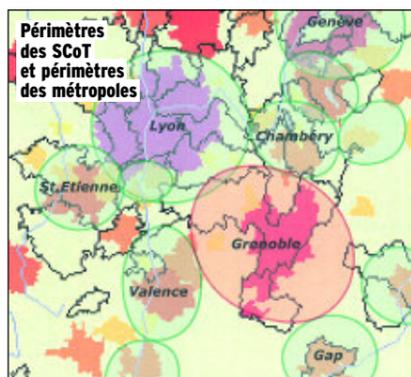
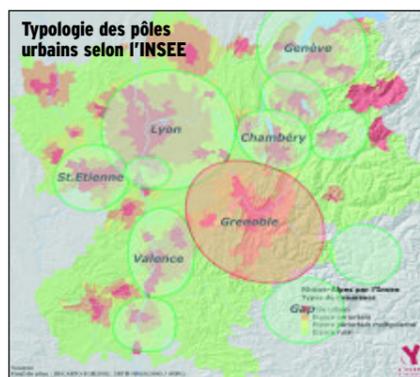
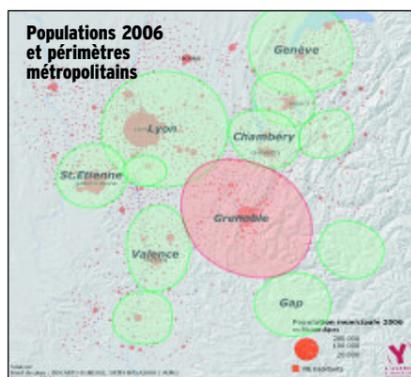


## Quelques implications concernant les conditions et les moyens de l'efficacité

- Assumer collectivement les situations difficiles,
- Réduire les concurrences territoriales,
- Renforcer le rôle des collectivités dans les projets d'aménagement.

### La question du périmètre

Propositions pour travailler à la définition en Rhône-Alpes de grandes régions urbaines permettant une mise en cohérence des politiques publiques à l'échelle des bassins de vie, à l'élaboration de **SCoT métropolitains** et à leurs coopérations.



Le périmètre actuel permet déjà de traiter les politiques publiques à la bonne échelle.

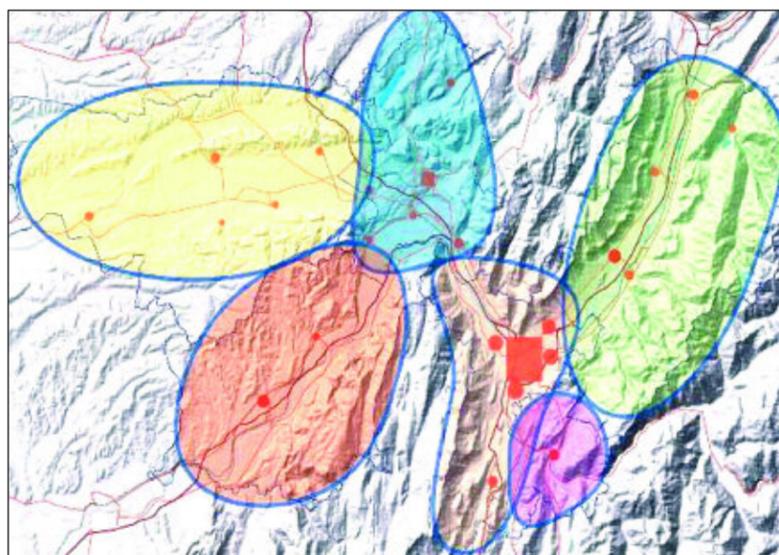
**Son extension est d'abord un enjeu essentiel pour les nouveaux territoires.**

Se donner les moyens d'éviter une dépendance croissante ; Favoriser les développements locaux et les autonomies de fonctionnement au quotidien.

Le secteur comme lieu d'élaboration des documents d'urbanisme et de mise en œuvre des projets d'aménagement

#### Si l'on est d'accord :

- que l'échelle communale reste largement pertinente pour gérer la qualité des projets d'aménagement, mais que les décisions stratégiques (nature des programmes, rythmes d'engagement et principes de localisation) ne peuvent plus se prendre à cette seule échelle...



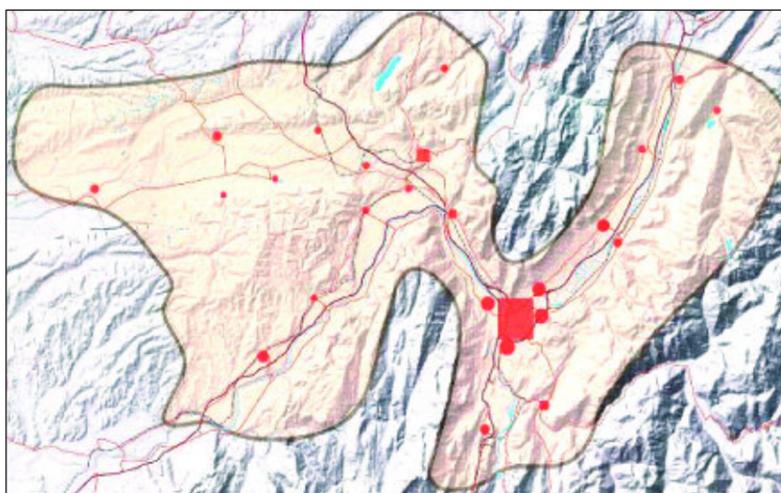
#### Alors :

- **Tous les débats du SCoT concernant l'élaboration des projets de territoire, seront conduits par un groupe unique, regroupant à l'échelle du secteur l'ensemble des décideurs locaux.**
- **Les PLU seront co-élaborés par les communes et leur secteur.**
- **Les secteurs se doteront d'une ingénierie urbaine renforcée, pour aider les communes à conduire leur projet d'aménagement. Ces ingénieries locales s'articuleront à travers une ingénierie commune à l'échelle de la RUG, chargée d'aider les collectivités à élaborer des stratégies communes, coordonner leurs politiques publiques, élaborer leurs PLU et faire émerger les projets nécessaires au développement durables de leurs territoires.**

## Décider ensemble à l'échelle RUG

### Si l'on est d'accord :

- qu'il est nécessaire de croiser l'ensemble des politiques publiques (habitat, économie, déplacements, ...).
- Que la seule échelle de cohérence possible est celle du bassin de vie.
- Et qu'il est en conséquence indispensable de "gouverner" les territoires à cette échelle (un espace unique pour élaborer, décider et évaluer les politiques publiques).



### Alors :

(et sans attendre d'éventuelles modifications institutionnelles).

- **Le Syndicat Mixte du SCoT doit devenir ce lieu commun où chacun vient croiser ses prérogatives (PLH, PDU, ...) et construire une décision collective.**

Ceci concerne l'État, la Région, le Département et les Intercommunalités pour l'ensemble des politiques et des projets concernant l'organisation et le fonctionnement de la RUG?

## Principaux enjeux de coopération pour une mise en œuvre efficace du SCoT

- **A l'issue du diagnostic sur la coopération fiscale**, une orientation se dégage en faveur d'une "entente économique" entre les secteurs.

- **En matière de déplacements :** Promouvoir une "communauté de transports", non seulement entre AOTU, mais dans l'esprit d'Intermod'Alp, associant Etat / Région / Département.

- **Promouvoir l'harmonisation des PLH** en éclairant, non seulement la planification à court terme, mais également la préparation du moyen et du long terme.

- **Faire de l'EPFL-RG** (Etablissement Public Foncier de la Région Grenobloise) un outil réellement adopté à l'échelle de la RUG.

La phase projet sera en partie consacrée à définir les différentes modalités de mise en œuvre de ces orientations.

Notes



## Les grands défis de la puissance publique pour l'efficacité

### Gouverner ensemble le grand territoire

Une entente des intercommunalités et de leurs communes pour harmoniser et conduire ensemble les politiques publiques (économie, habitat, déplacement, ...) à l'échelle du bassin de vie.

**L'établissement public du SCoT comme espace de débat, de recherche d'accord, de cohérence et d'évaluation permanente.**

### Le défi de la ville désirable

Un plan prioritaire d'investissements publics et privés au bénéfice de la ville existante pour la qualité des espaces publics, des espaces verts, du parc logements, de l'immobilier d'entreprises, des services, des commerces, un apaisement général de la circulation, l'efficacité énergétique, l'adaptation au changement climatique, ...

**La qualité de la vie urbaine au centre du développement durable.**

### La maîtrise du développement urbain

Un nouveau positionnement de la puissance publique. Se donner les moyens d'une relance de l'aménagement public et d'une coopération renouvelée avec les acteurs du marché, afin de :

- Gérer la majeure partie de la question foncière avec les outils de la puissance publique, afin qu'elle ne soit plus un obstacle au développement durable
- Être à l'initiative de la majeure partie des projets d'aménagement, bien sûr toujours alimentés par l'investissement propre aux acteurs, dans le cadre du marché.

**Les bons projets, aux bons endroits, au bon moment.**

### Déplacements : favoriser l'autonomie et la proximité

Repenser l'ensemble de l'offre VP et TC pour la rendre cohérente avec la volonté de favoriser un développement local des secteurs et les pratiques de proximité, tout en assurant un meilleur fonctionnement du grand territoire aux trois échelles d'enjeu (grande accessibilité, irrigation de la RUG, irrigation des secteurs).

**Le chrono aménagement au cœur des politiques de déplacement.**



# 6

Eléments pour l'examen des  
Types de prescriptions  
que le SCoT  
pourrait contenir

\*



## Les premières prescriptions du SCoT pour la mise en œuvre de la stratégie

À débattre durant la phase projet

### Implications juridiques des prescriptions

Les prescriptions du SCoT seront inscrites dans son **DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs) qui dispose d'une valeur "réglementaire". Ces prescriptions s'imposeront donc (à travers la notion de "compatibilité") à :**

- Tous les documents d'urbanisme locaux concernant :
  - les politiques publiques (PLH, PDU, Schémas commerciaux, ...)

- l'aménagement de l'espace (PLU) ;
- Toutes les décisions publiques concernant les autorisations commerciales (décisions de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial).

- Et donc indirectement, à tous les projets d'aménagement et de construction réalisés par les acteurs publics et privés (ZAC, permis de construire, lotissements ...).

### Ce que nous pouvons maîtriser et ce qui nous échappe

Les prescriptions des SCoT s'imposent à travers des autorisations administratives et sont donc sans effets sur de nombreuses décisions et pratiques quotidiennes qui contribuent pourtant à l'évolution des territoires.

- Ainsi, aucune prescription ne peut modifier directement les évolutions démographiques et économiques d'un grand bassin de vie. Elles dépendent pour l'essentiel d'une multitude de décisions individuelles inscrites dans de grandes évolutions générales, sur lesquelles les SCoT n'ont que peu d'impact. Les SCoT peuvent néanmoins donner à voir les perspectives que souhaitent privilégier les territoires, afin de créer un cadre d'action de référence et

impulser des dynamiques d'acteurs.

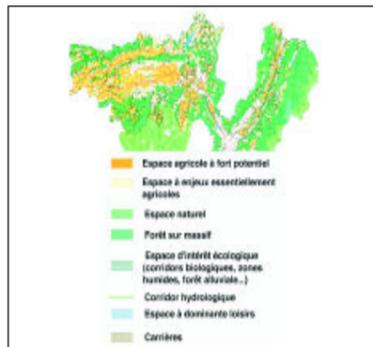
- Les documents d'urbanisme peuvent essentiellement influencer sur la nature, la forme et la localisation des projets, et de ce fait, sur leur répartition à l'intérieur d'un bassin de vie. Ils peuvent donc peser sur les évolutions réciproques des secteurs, l'organisation et le fonctionnement du territoire.

Les prescriptions du SCoT porteront donc en priorité sur les éléments qui peuvent permettre de mieux maîtriser et orienter ces évolutions (les politiques publiques et les grandes règles d'aménagement de l'espace).



## Les espaces naturels et agricoles

### Prescriptions pour valoriser et préserver les espaces N et A à long terme

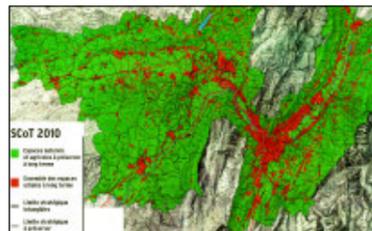


Le SCoT comportera une carte stratégique définissant une typologie des espaces naturels et agricoles

- Corridors biologiques
- espaces agricoles
- zones humides
- forêt alluviale
- corridors hydrologiques
- espaces de loisirs
- carrières, ...

Cette carte sera élaborée durant la phase projet en prenant appui sur les cartes du Schéma directeur et les projets des Territoires.

- Le SCoT définira pour chacun de ces types d'espaces, des prescriptions particulières pour encadrer les politiques de mise en valeur des différents territoires de la RUG, ainsi que les modalités d'aménagement de ces différents types d'espaces.



Le SCoT comportera une carte précise indiquant les limites extrêmes et intangibles du développement urbain à long terme

Zones U + AU des PLU + Extensions + Marges de manœuvres du SCoT (fond IGN 1/60000e)

- Les PLU définiront la position exacte de ces limites. Elles deviennent dès lors intangibles (sauf décision à l'échelle de la RUG). Si, dans les 3 ans suivant l'approbation du SCoT, le PLU n'a pas défini ces limites, les limites actuelles du PLU deviennent intangibles.



Le SCoT prescrit (hors Métro) de diviser par 2 la consommation des espaces urbains libres (non bâtis) dédiés à l'habitat et aux services urbains

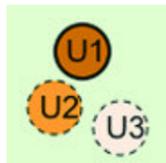
- Il fixe ainsi pour chaque secteur, la consommation annuelle maximale de ces espaces :
  - Grésivaudan / Bièvre-valloire / Voironnais : 15 ha/an
  - Sud Grésivaudan : 10 ha/an
  - Sud Grenoblois : 5 ha/an
  - Métro : 15 à 20 ha/an

(Des chiffres qui sont destinés à évoluer dans le temps).

Prescriptions pour maîtriser l'ouverture des espaces urbanisables

Tous les espaces d'extension qui seront définis par le SCoT (au-delà des PLU actuels) resteront classés en zone A ou N dans les PLU

(à l'exception des espaces dédiés au développement économique), jusqu'à consommation d'au moins 70 % des espaces disponibles dans le PLU concerné, ou sauf décision à l'échelle de la RUG.



Phaser l'ouverture des zones urbaines dans les PLU

• Les PLU définiront une première phase d'urbanisation (par exemple 5 ans) comportant un maximum de 15 % de leurs espaces urbains libres (non bâtis). Leur consommation à 70 % permettra d'engager la phase 2.



Décaler l'ouverture des zones AU, Préserver des espaces pour le long terme

• **Pour les secteurs** : les zones AU ne pourront être urbanisées avant que 70 % des espaces U libres n'aient été urbanisés.

• **Partie centrale de l'agglomération et pôles principaux des secteurs** (devant accueillir la majeure partie des nouvelles constructions) : pas de règle particulière.

• **Périphérie de l'agglomération** : 50 % des espaces U libres (du SCoT) seront réservés pour le long terme (non constructibles au moins durant les 20 prochaines années).

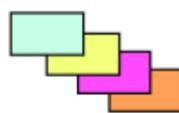
→ Les espaces urbains

Prescriptions pour qualifier et optimiser l'occupation des espaces urbains existants



Des règles incitant à la mixité urbaine

- Classer la majeure partie des espaces habités en espace urbain mixte.
- Interdire les activités compatibles avec l'habitat dans les zones réservées à l'économie.
- Réserver les espaces économiques aux seules activités incompatibles avec l'habitat.



Des règles incitant à la mixité sociale

L'habitat social y représentera au moins 1/3 des nouveaux logements.

Cette mesure s'appliquera :

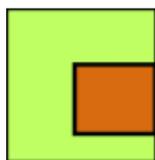
- En priorité dans les parties les plus urbaines et équipées du territoire :
- les villes centres et leurs proches périphéries (première couronne) ;
- les pôles urbains "principaux".

Les schémas de secteurs et les PLH locaux préciseront cette mesure.

Certains pôles "intermédiaires" devront également accueillir du logement social :

la phase projet du SCoT précisera les pôles concernés et leurs objectifs.

Les "pôles communaux" pourront également accueillir des logements sociaux. Les schémas des secteurs et les PLH locaux préciseront leurs obligations.



Des règles limitant la consommation d'espace par logement

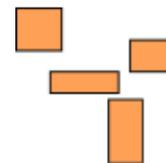
- **Habitat individuel** : 500 m<sup>2</sup> par logement (700 m<sup>2</sup> dans la Bièvre et le Sud Grésivaudan). Calculé sur l'ensemble des logements individuels réalisés annuellement dans la commune (inciter à une part plus importante de l'habitat groupé).
- **Habitat collectif et intermédiaire** : 250 m<sup>2</sup> par logement (350 m<sup>2</sup> pour la Bièvre et le Sud Grésivaudan).



Des règles incitant à l'amélioration de l'efficacité énergétique

de l'existant et des projets et à l'adaptation au changement climatique.

- Définir des principes d'éco-aménagement, privilégiant les énergies renouvelables, la végétalisation, l'infiltration des eaux pluviales, ...



Des règles incitant à l'intensité urbaine

- Réduire les freins (supprimer COS et reculs par rapport aux voies et limites).
- Prévoir des densités minimales (dans les espaces centraux et abords des axes TC).
- Définir des objectifs qualitatifs dans les PLU (donner une place "officielle" et donc une assise juridique et réglementaire aux débats qualitatifs et subjectifs qui sous-tendent l'élaboration et l'autorisation des projets).

Notes

Prescriptions pour la qualité de la ville et les déplacements urbains

Pour des villes plus denses et attractives (permettre de multiplier les interactions)  
Réduire les nuisances automobiles dans toutes les villes de la RUG.  
Le SCoT prescrit donc pour tous les milieux urbains denses :



Développer fortement les espaces piétons / cycles et les TC les plus performants et silencieux possible.



Poursuivre les actions de maîtrise du stationnement sur l'ensemble de la RUG :

Limiter fortement le stationnement des actifs - Préserver des capacités de stationnement réduites mais néanmoins attractives pour les usagers des commerces / services et les habitants.



Réduire la place et les vitesses de la voiture :

"zone 30" dans les parties très urbaines, les traversées de villes et de villages.

- "zone 20" (priorité absolue aux piétons et 2 roues dans les espaces très fréquentés, les voies étroites ou très résidentielles) ; en priorité par un rétrécissement des voies et des "alternats".



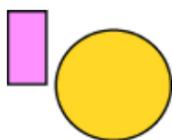
Mais, d'une manière générale, préserver une accessibilité urbaine lente et simple :

Généraliser les doubles sens, éviter la complexité et les effets souvent négatifs des sens uniques et des "plans de circulation".

Notes

## → Les espaces économiques

Prescriptions pour la qualité et l'intensité des espaces économiques



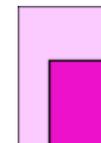
Pour éviter la surabondance d'offre d'espaces économiques :

- Inscrire dans le SCoT des surfaces équivalentes à celles du SD.
- Inciter aux pratiques de proximité en localisant, chaque fois que les conditions le permettent, les espaces économiques à proximité des principaux pôles urbains, afin de bénéficier de leurs services.



Réserver les espaces économiques spécialisés

et implantés en périphérie des espaces habités aux seules activités incompatibles avec l'habitat.



Densifier les espaces économiques spécialisés (existants et nouveaux) :

- Prévoir des règles incitant à l'intensification des espaces économiques :
- Supprimer les obligations de recul (Voies et limites séparatives),
  - Accroître les hauteurs autorisées ...
  - Prévoir des minimas (CES / COS / hauteurs),
  - Limiter le pourcentage des surfaces non bâties (stationnements ...),
  - Introduire des prescriptions climat / énergie.

## → Le volet commercial du SCoT

Le SCoT considère le commerce comme un équipement essentiel de la ville, c'est pourquoi il prescrit :

Les nouveaux commerces seront, sauf exception, réalisés à l'intérieur des centres urbains.

Ne pas les autonomiser des autres services urbains à la population et aux entreprises.

Considérant que, la place prépondérante et les performances économiques des zones commerciales et des grandes surfaces greffées sur les voies rapides, constituent d'abord des contre-performances environnementales et urbaines,

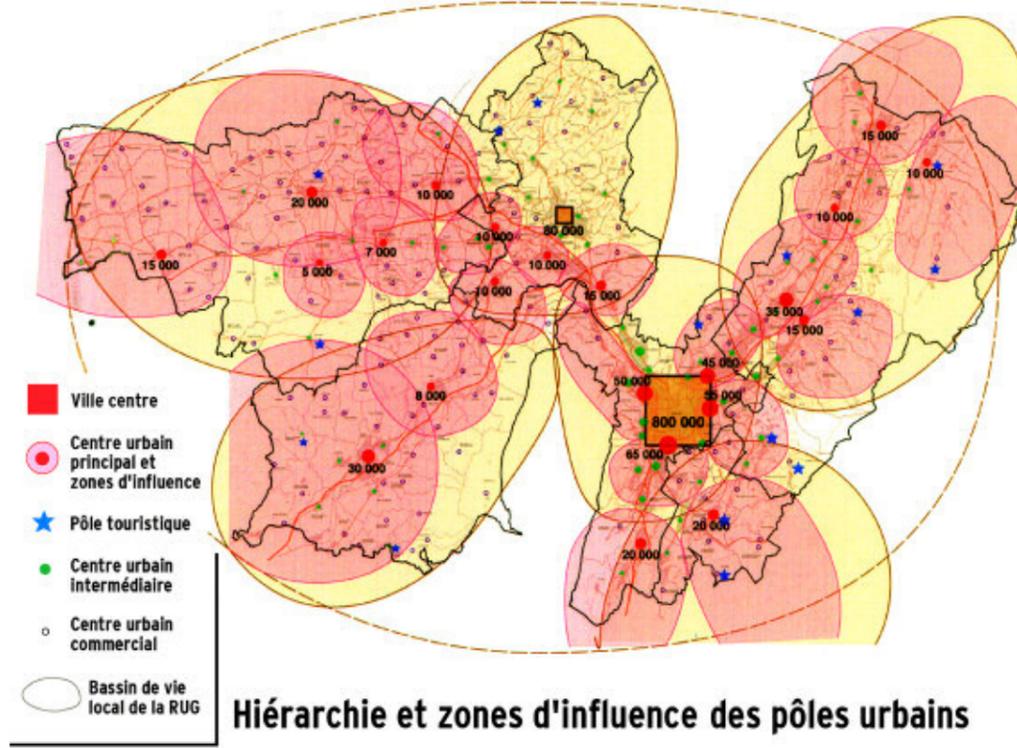
Le SCoT interdit la création, l'extension et le confortement de zones commerciales spécialisées et de grandes surfaces commerciales

en dehors des conditions (entre autre d'aménagement) et pour les types de commerces qu'il définit de manière explicite.

Question à débattre durant la phase Projet :

Afin d'éviter les aires d'influence trop importantes et les concurrences entre pôles :

Prévoir un seuil maximum pour les grandes surfaces  
Par exemple 3000 m<sup>2</sup> et 300 places de stationnement ?



Nota : les chiffres indiqués sur cette carte, comme premières données de travail, ne comportent que la population des ménages.

**Hiérarchie et zones d'influence des pôles urbains**

Afin de réduire les concurrences territoriales qui se révèlent contre-productives :

**le SCoT définit une hiérarchie des pôles urbains et des périmètres d'influence, pour déterminer la nature et l'importance des projets commerciaux**

Les périmètres d'influences prennent en compte l'ensemble des populations qui y résident et travaillent quotidiennement (ménages, étudiants, emplois, enseignants, chercheurs ...) ainsi que les fréquentations touristiques.  
Nota : La position du SCoT, fondée sur des objectifs d'intérêt général touchant à l'aménagement du territoire, n'implique pas une position sur les questions de concurrence entre enseignes.

**Des règles d'accueil par type de pôle et de commerce**



**Centres urbains communaux :**

l'ensemble des commerces et services quotidiens (correspondant aux besoins de la commune et de ses quartiers).



**Centres urbains intermédiaires :**

l'ensemble des commerces quotidiens et occasionnels (besoins du pôle et éventuellement des communes voisines insuffisamment équipées).



**Centres urbains principaux et les deux villes centres :**

tous les types de commerce quotidiens et occasionnels (besoins des populations et usagers de leurs zones d'influence).

Cas particulier des commerces et achats exceptionnels :

- meubles, voitures, caravanes etc.(non compatibles avec la ville): conforter les regroupements existants (y compris dans les espaces économiques) ;
  - appareils électroménagers, cuisines, Hi-fi, vidéo etc.(compatibles avec une implantation en milieu urbain) ;
- Ils seront localisés à l'intérieur des espaces et des pôles urbains centraux (dans le respect des zones d'influence).



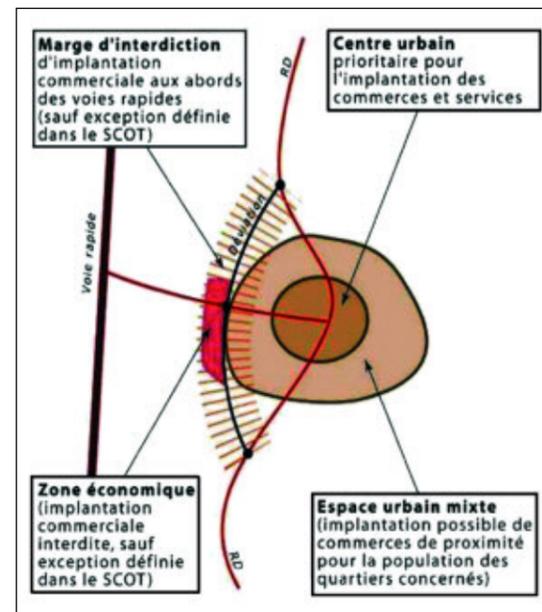
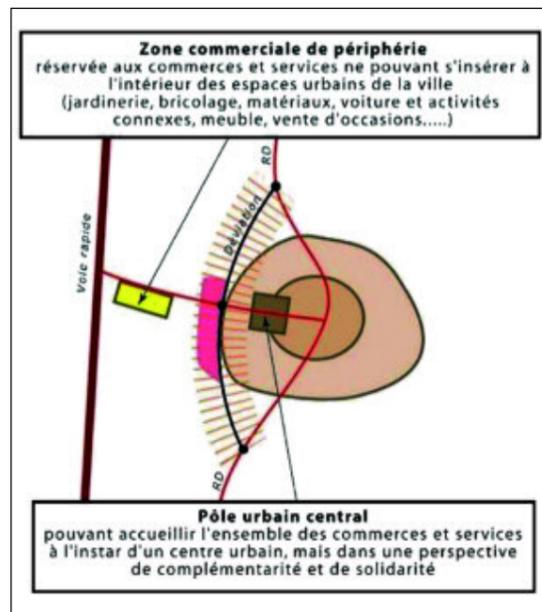
**Pôles touristiques :**

tous les types de commerces nécessaires au fonctionnement des activités touristiques du pôle.

- Le SCoT prescrit l'implantation à l'intérieur de la ville de tous les commerces compatibles avec l'habitat.
- Les PLU devront prévoir des règles d'implantation incitatives permettant d'assurer l'intégration urbaine des nouveaux projets, dans le prolongement immédiat des commerces existants (dans la partie centrale de la ville ou ses différents quartiers).

- Les zones commerciales de périphérie seront réservées aux seuls commerces incompatibles avec la vie urbaine.
- Les pôles urbains centraux (Saint Martin d'Hères, Meylan, Fontaine, ...) devront présenter les mêmes caractéristiques, niveaux de performance et d'attractivité que les espaces urbains centraux : mixité urbaine

(mélangeant, sur le même espace, habitat / économie / commerce), une organisation urbaine classique (rues et places à l'air libre), parkings, services et commerces répartis sur l'ensemble de l'espace urbain, des temps d'accès et d'achat comparables à ceux des centres urbains.



→ L'habitat

Prescriptions pour l'équilibre des territoires

Objectifs : Adapter l'offre d'habitat à un développement équilibré des territoires.

**Accroître l'offre dans l'agglomération**, tout en travaillant sur les caractéristiques des opérations et de leur environnement, pour mieux répondre aux attentes du marché et en particulier des familles

et en conséquence ...

**Réduire l'offre dans les secteurs**, tout en y développant au maximum l'économie et en répondant à tous les besoins des populations contribuant à une plus grande autonomie de la vie locale

**Poids relatifs des secteurs en matière de population, d'emplois et de construction de logements**

	AGGLO	Voironnais	Grésivaudan	Bièvre Valloire	Sud Grésivaudan	Sud Grenoblois
<b>Population 2000</b> <small>(2006)</small>	<b>57%</b> <small>(55,5%)</small>	<b>12%</b> <small>(12,5%)</small>	<b>13%</b> <small>(13,5%)</small>	<b>8,5%</b> <small>(9%)</small>	<b>5,5%</b> <small>(5,5%)</small>	<b>4%</b> <small>(4%)</small>
<b>Emploi total 2000</b> <small>2006</small>	<b>68%</b> <small>65,6%</small>	<b>10,5%</b> <small>10,8%</small>	<b>9%</b> <small>11%</small>	<b>6%</b> <small>6,2%</small>	<b>4%</b> <small>4,2%</small>	<b>2,5%</b> <small>2,2%</small>
<b>Rythme de construction (1990/2000)</b>	<b>50%</b> <small>1500</small>	<b>12,6%</b> <small>380</small>	<b>21,6%</b> <small>650</small>	<b>8%</b> <small>240</small>	<b>4,3%</b> <small>130</small>	<b>3,6%</b> <small>110</small>
<b>Rythme de construction (2000/2007)</b>	<b>47%</b> <small>1750</small>	<b>14,3%</b> <small>560</small>	<b>17%</b> <small>660</small>	<b>14,3%</b> <small>560</small>	<b>6%</b> <small>230</small>	<b>3,6%</b> <small>140</small>

**Rappel**

Nous avons vu :

- Alors que le poids relatif des emplois est longtemps resté stable entre l'agglomération et l'ensemble des secteurs et qu'il évolue lentement depuis une dizaine d'années, le poids relatif de la population croît rapidement dans les secteurs et se réduit dans l'agglomération, géné-

rant des déséquilibres et des dépendances qui s'accroissent et génèrent de nombreuses difficultés.

- Qu'il est impossible d'agir efficacement dans un seul domaine et qu'il conviendrait d'agir conjointement sur une répartition de l'habitat, des activités économiques et des services (en privilégiant en particulier le lien urbanisme / transport).

- Il faudrait en conséquence (parallèlement à un effort conjoint de répartition des nouvelles activités économiques) que les territoires adaptent, chemin faisant, leur effort de construction de logements au poids réel de leur économie

Pour la cohérence des politiques publiques de l'habitat (PLH) à l'échelle du bassin de vie

**Hypothèses à débattre sur le rôle du SCoT**

**1<sup>ère</sup> hypothèse :**

**Compte tenu des incidences locales et des difficultés d'application, les territoires ne souhaitent pas que le SCoT détermine des quotas de logements par secteurs.**

Dans ce cas :

La mise en cohérence des politiques publiques en matière d'habitat sera donc définie à partir d'orientations générales du SCoT ("accroître l'offre

dans l'agglomération et l'adapter à la situation économique des secteurs") laissant chaque territoire traduire localement ces orientations.

**2<sup>ème</sup> hypothèse :**

**Proposer aux débats des territoires des objectifs en matière de construction d'habitat, afin qu'ils déterminent les chiffres qu'ils considéreront comme nécessaires et admissibles.**

Et dans ce but :

**A : Partir de l'hypothèse ("maximaliste"?) présentée au Comité Syndical du 10 juillet** (construite à partir du poids économique des territoires à ce jour)

<b>Production annuelle de logements</b>	AGGLO	Voironnais	Grésivaudan	Bièvre Valloire	Sud Grésivaudan	Sud Grenoblois
<b>Pourcentage et rythme annuel</b> <small>(chiffres à réévaluer régulièrement)</small>	<b>70% min</b>	<b>9% max</b>	<b>9% max</b>	<b>6% max</b>	<b>4% max</b>	<b>2,5% max</b>
<b>Pour 3900 logements/an</b>	<b>2700</b>	<b>350</b>	<b>350</b>	<b>250</b>	<b>150</b>	<b>100</b>
<b>Pour 4700 logements/an</b>	<b>3300</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>300</b>	<b>200</b>	<b>100</b>

En précisant que des dépassements sont autorisés, lorsque ces quotas sont atteints (dans le respect des règles concernant leur répartition et en particulier pour le logement social), dans les pôles principaux, intermédiaires et

touristiques, pour :

- La réalisation de logements sociaux complémentaires
- La réhabilitation de tissus centraux vétustes
- La création d'habitat collectif en milieu urbain central

**B : Partir d'une hypothèse "intermédiaire" de croissance partagée :**

Maintenir le poids démographique des territoires à son niveau actuel (Métro 55% - Secteurs 45%) en construisant 70 000 logts durant les 20 prochaines années : 4000 /an

durant 10 ans (dont 2500 dans la Métro et 1500 dans les secteurs), puis ensuite 3000 /an (dont 2000 dans la Métro et 1000 dans les secteurs). En 2025, la population RUG

pourrait atteindre 800 000 hab. (une croissance un peu supérieure à 0,5% /an) dont 445 000 dans l'agglomération (55%) et 355 000 dans les secteurs.

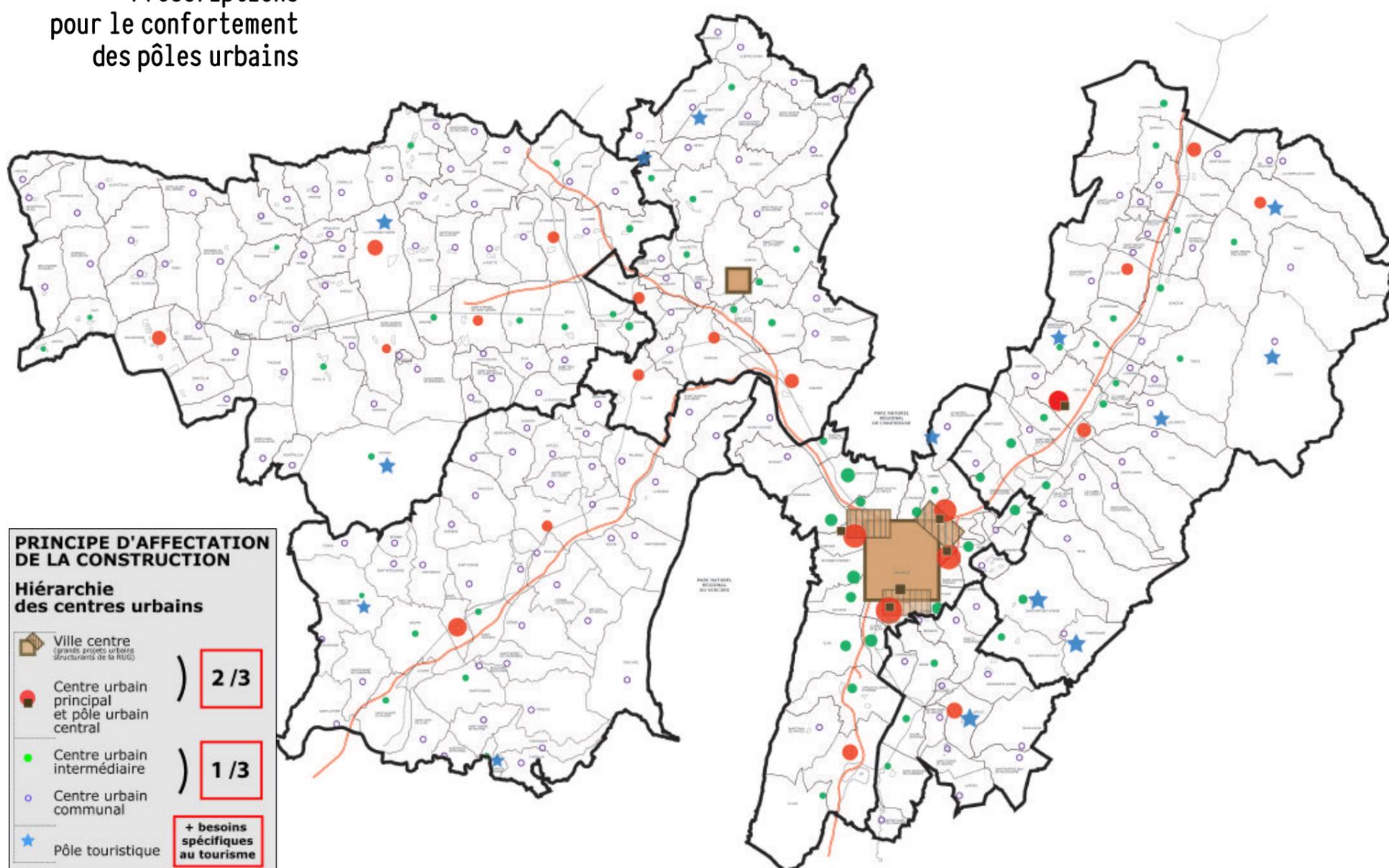
Production annuelle de logements	AGGLO	Voironnais	Grésivaudan	Bièvre Valloire	Sud Grésivaudan	Sud Grenoblois
Pour 4000 logements/an	2500	450	450	300	200	100

Un effort parallèle d'accroissement du poids économique des secteurs (+ 70% des nouveaux emplois : total 121 000 en 2025), tout en confortant les

éléments moteurs de l'agglomération (+ 30% des nouveaux emplois soit 197 000 en 2025) permettrait d'amorcer un rééquilibrage des territoires

(ratio emploi / hab. = 0,44 dans la Métro et 0,34 dans les secteurs)

Prescriptions pour le confortement des pôles urbains



Dans les conditions actuelles de leur développement économique :

- Réduire les rythmes de construction de l'habitat dans les périphéries (périurbanisation) ;
- Polariser au moins 2/3 des nouvelles constructions dans les pôles principaux ;
- et au maximum 1/3 dans les pôles secondaires et locaux.

Améliorer parallèlement l'existant (en cohérence avec le plan climat) et la mixité urbaine et sociale des polarités

## Réflexions sur la relativité et l'insuffisance du débat sur les chiffres

- Comme documents de planification, les SCoT doivent coordonner les PLH à travers l'énoncé d'objectifs chiffrés,
- Mais si un SCoT peut directement faire respecter "une interdiction de faire" (en indiquant par exemple les espaces N et A non constructibles),
- Il ne dispose, en revanche, d'aucun moyen (ni d'aucune capacité de sanction) pour obliger un acteur à agir.

**Ainsi, ses prescriptions en matière de programmation, doivent plutôt s'assimiler à des vœux**

- De plus, la loi n'a pas (encore ?) prévu les outils et les moyens permettant de phaser l'ouverture à la

- construction des zones urbaines des PLU,
- C'est pourquoi on peut dire que les "prescriptions" du SCoT (en matière de programmation de l'habitat) reposent en réalité sur la volonté qu'auront les élus d'agir, tous, et de manière coordonnée, dans ces différentes directions ;
- Et même dans le cas d'un réel consensus, il faudra encore inventer des outils spécifiques, pour pouvoir atteindre ces objectifs.

**Le débat pour définir des objectifs chiffrés (même s'ils sont nécessaires) est donc très relatif et en lui-même très insuffisant.**

- Au-delà des chiffres, il faudrait surtout se mettre d'accord sur une stratégie largement partagée et sur la nature des actions qu'elle implique pour chacune des collectivités locales (celles qui devraient accroître leur production et celles qui devraient au contraire la ralentir), travailler ensuite à se donner les moyens et les outils pour agir dans ces différentes directions ; agir ensuite durant quelques années, puis en faire une évaluation permettant de recalculer les objectifs et les moyens pour préparer une seconde période d'action : on pourrait, par exemple, se fixer des objectifs pour la durée d'un mandat local (ce qui semble actuellement en débat).

## → L'économie

### Prescriptions pour l'équilibre des territoires

**Objectifs : Travailler aux conditions de son dynamisme et de sa compétitivité.**

**Renforcer en priorité ses éléments moteurs :**

Université / Recherche / Industries technologiques (en particulier dans les domaines des micros, nano et biotechnologies, électronique, informatique, logiciels, énergies renouvelables, écotecnologies ...)

mais également

**Les multiples filières de l'économie concurrentielle** présentes localement, ainsi que celles de l'économie pré-sentielle (en compensant les déficits : services aux entreprises, logistique, BTP, déchets ...)

Et à cette fin :

**Poursuivre les actions de développement** conduites à l'international, mais aussi les coopérations européennes et régionales (conforter les pôles de compétitivité, ...)

• Faire de l'université et de la recherche un levier de l'aménagement urbain.

**Travailler avec les entreprises** pour améliorer les conditions nécessaires à leurs fonctionnements (sécuriser / fiabiliser les conditions d'accès).

• Dégager et aménager des espaces spécifiques dans le "cœur de chauffe" de la RUG et sur les sites les plus attractifs (Presqu'île, Campus, Crolles, Centr'Alp ...).

• Se doter de réserves foncières de dimensions adaptées aux évolutions en cours, à l'accueil de grandes entités industrielles, aux perspectives à plus long terme, voire aux incertitudes (à déterminer durant la phase projet).

• Intégrer l'immobilier tertiaire et les services aux entreprises dans les polarités urbaines.

**Travailler aussi à une répartition plus équilibrée des activités et à une plus forte croissance économique des secteurs** (en particulier pour les commerces, services à la population, emplois publics et toutes les branches de l'économie concurrentielle déjà largement réparties sur l'ensemble du territoire).

Pour cela, les secteurs doivent fédérer leurs moyens techniques pour agir et décider ensemble, et avec les entreprises, des localisations les plus adaptées à cet objectif de réduction des dépendances.

## → Les déplacements

### Prescriptions pour l'équilibre des territoires

**Concevoir une offre cohérente avec les objectifs d'attractivité, d'équilibre et de qualité du territoire.**

**Promouvoir une communauté de transport à cette échelle.**

Face aux impacts négatifs d'offres parfois trop "performantes" (nuisances, pollutions, effet de serre, périurbanisation, déséquilibre des territoires), le SCoT propose la recherche de solutions équilibrées :

#### Pour les liaisons à longue distance :

Continuer d'améliorer les performances et les conditions d'accès aux TC de longue distance (train / avion), mais rester attentifs aux effets induits (pollutions, périurbanisation, effet de serre, mondialisation, délocalisations ...), aux questions d'énergie, de financements, d'égalité sociale et de différenciations locales

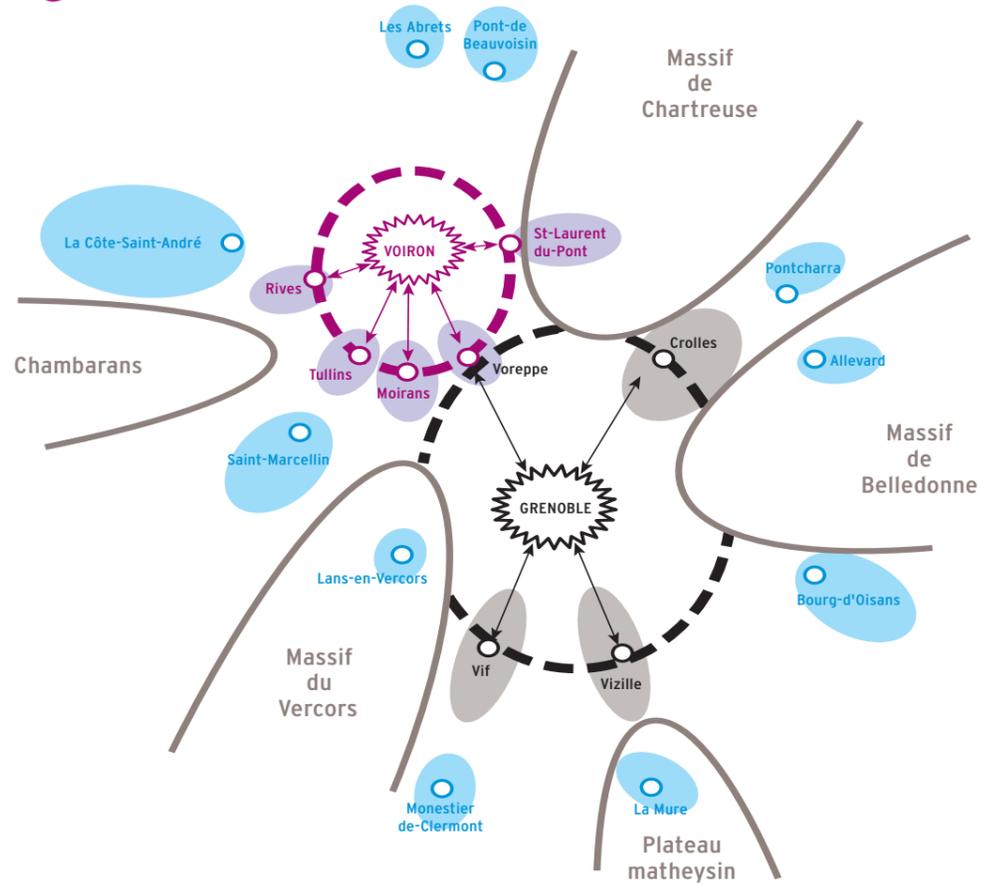
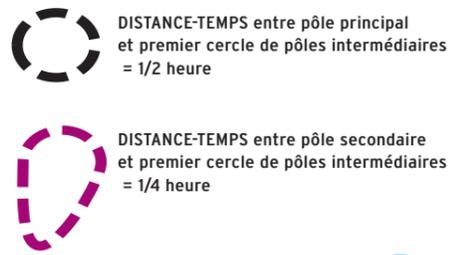
#### Pour les déplacements à moyenne distance

(Internes aux secteurs ou d'échange entre les secteurs / de 5 à 50 km) :

• Poursuivre le développement des offres TC : rattraper les retards de nombreux territoires en renforçant la part modale des TC (Parkings de rabattement / Pôles d'échanges multimodaux), mais l'enjeu n'est pas de simplement remplacer la VP par les TC pour permettre les mêmes déplacements (cf. les effets du RER et du TGV sur la périurbanisation)

• Maîtriser fortement la voiture pour ses effets sur l'environnement et la périurbanisation par une réduction des vitesses (de l'ordre de 20 km/h) sur une large partie du réseau : le "chronos aménagement" pour réduire les nuisances, la consommation d'énergie, mais aussi les flux, les distances parcourues, inciter à la proximité et au rééquilibrage des territoires, par une distance / temps plus importante, mais aussi plus constante et fiable.

le chrono aménagement :  
une mise à  
distance-temps  
des territoires



L'ensemble  
du réseau apaisé



Une vitesse maximale plus réduite qu'aujourd'hui de manière permanente : 70 km/h sur les autoroutes urbaines (par leur réaménagement, dans un rayon d'environ 15 km autour de l'agglomération) et en conséquence des vitesses encore plus limitées sur le réseau associé des autres voies.

Prescriptions  
pour l'équilibre  
des territoires

Le chrono aménagement, une approche qui concerne :

**Tous les modes**  
• VP et TC

**Tous les territoires**  
• L'agglomération, mais aussi Voiron et tous les pôles pouvant générer une périurbanisation et une dépendance trop importante de leurs voisins.

**Une démarche à proposer aux territoires voisins**  
• Chambéry, Valence ...

**Pas une solution miracle, ni auto-suffisante**  
• Qui doit être croisée en permanence avec les autres politiques publiques (habitat, économie, ...) et dont chacune dépend des orientations et des résultats de toutes les autres.

**Le SCOT préconise donc en priorité :**  
• le réaménagement des infrastructures existantes,  
• l'optimisation de leurs fonctionnements,  
• leur intégration urbaine.

**Accroître les capacités d'une infrastructure (ou en créer une nouvelle) n'est donc envisageable que si elle s'inscrit dans une démarche de chrono aménagement, de réduction des flux, d'équilibre des territoires et de reconquête de l'espace public.**

Notes



# Propositions pour la phase projet



## Organiser avec chaque territoire les modalités de la phase projet

### Propositions

**Promouvoir une organisation pérenne (toutes les communes du secteur et ses principaux acteurs) afin de débattre, proposer au nom du territoire et conduire la phase projet.**

**1 Conduire avec chaque secteur une série de débats pour évaluer ces propositions et définir les positions et la nature des prescriptions qu'ils souhaitent porter** en précisant les subsidiarités SCoT / Schémas de Secteurs / PLU.

**2 Croiser ces positions dans les instances de l'établissement public du SCoT, pour construire un point de vue commun et les contenus du document.**

**3 Enrichir le projet par l'évaluation environnementale** préciser la stratégie et ses moyens de mise en œuvre.

**4 Conduire la concertation publique** durant toute la phase d'élaboration du SCoT.

**5 Construire à partir de ce socle commun, le projet d'organisation général du territoire,** le PADD et le DOO du SCoT.

### Principaux éléments de cette 2<sup>ème</sup> phase de travail

- Vérifier la localisation des limites pérennes de l'espace urbain dans chaque commune (préparer leur prise en compte par les PLU).

- Définir les espaces d'intérêt écologique du « plan vert et bleu » du SCoT et les autres types d'espaces naturels, agricoles, de loisirs, carrières, déchets ... et leurs règles d'aménagement particulières.

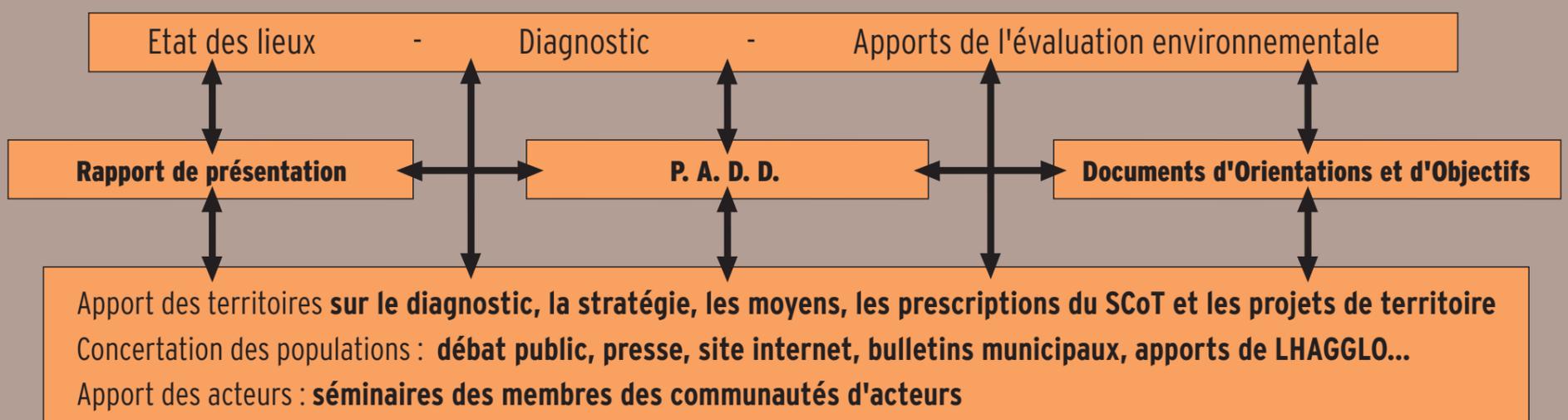
- S'accorder sur une hiérarchie des pôles urbains et sur des principes de répartition de l'offre de logements neufs.

- Définir les projets concernant l'ensemble des infrastructures de déplacement VP et TC.

- Définir les espaces économiques et leurs principales vocations ; les espaces de développement du tourisme, les contenus des UTN.

- Définir les espaces destinés à l'accueil des projets structurants : les grands pôles de centralité, les espaces prioritaires pour les commerces et les services urbains, les grands équipements universitaires, scientifiques, culturels, ...

- Préciser les modalités de renforcement de la mixité urbaine, du maintien dans l'urbain des activités qui le desservent et intégrer les objectifs du plan climat pour définir les priorités d'action sur l'existant et les enjeux de renouvellement urbain. Préciser les modalités de renforcement du lien urbanisme / transports, de la qualité des communications électroniques, ...



# Une démarche SCoT en 2 phases

Depuis l'automne 2008, le Syndicat Mixte du SCoT a engagé, avec les élus des territoires et 6 "communautés d'acteurs" (composées d'élus, techniciens, consulaires, acteurs économiques et associatifs), **une première phase de travail** pour :

**1 Définir une stratégie de développement durable** pour l'ensemble de la région grenobloise et des thèmes de l'aménagement (espaces naturels, agricoles et urbains, déplacements, qualité du cadre de vie, économie, équilibre des territoires, commerces ...).

**2 Rechercher les conditions et les moyens** qu'il faudrait se donner pour permettre une plus grande efficacité des documents d'urbanisme et de l'action publique (mieux maîtriser les évolutions).

**3 Proposer les premières prescriptions** qui pourraient être inscrites dans le SCoT afin de traduire cette stratégie, aider à la cohérence des politiques publiques (PLH / PDU ...) et à la qualité des projets d'aménagement.

De mars à juillet 2009, ces propositions ont été présentées et débattues par le Comité Syndical, qui diffuse ici une première synthèse de ces travaux, afin d'engager :

## Une deuxième phase de travail

pour élargir ces débats à l'ensemble des élus et des acteurs, examiner la recevabilité de ces propositions, construire des accords et sur ces bases, engager l'élaboration des projets de territoires.

Ces travaux devraient se conclure, dans un premier temps par l'élaboration du dossier SCoT, et se poursuivre demain à travers de nouvelles modalités de l'action publique.

