

Comité syndical de l'EP-SCoT de la Grande Région de Grenoble
Le 18 février 2019

Premiers éléments d'analyse du rapport d'objectifs – SRADDET
Auvergne-Rhône-Alpes

Synthèse

La Région Auvergne-Rhône-Alpes envisage d'arrêter le SRADDET lors de son assemblée plénière de mars. Le projet sera vraisemblablement bouclé dans les toutes prochaines semaines.

A ce stade, seul le rapport d'objectifs a été diffusé et présenté aux territoires alpins le 24 janvier par les Vice-Présidents Hortefeux et Fournier. Ces objectifs doivent être pris en compte dans les SCoT (les PLU en l'absence de SCoT), les PDU et PCAET ainsi que les chartes des parcs naturels régionaux.

Le fascicule de règles devrait être prochainement diffusé. Son impact sur les documents d'urbanisme est important, car ils devront s'inscrire dans un rapport de compatibilité.

A ce stade, l'analyse du document fait apparaître :

- **un contenu resserré autour d'un nombre limité d'objectifs**, répondant aux grands champs définis par la réglementation. En l'absence de connaissance des règles, il est difficile d'établir le caractère prescriptif du document, mais la tonalité globale du rapport d'objectifs laisse à penser que l'on s'oriente sur un document souple et moyennement prescriptif,
- **un document d'orientation assez proche du contenu du SCoT de la GREG**, qui, sous réserve de connaissance des futures règles, semble garantir une mise en compatibilité relativement aisée au moment de la révision du SCoT,
- **une volonté de privilégier l'échelon local (SCoT, inter- SCoT)** pour adapter les grandes orientations aux contextes de proximité,
- **une relative bonne prise en compte des contributions adressées par les collectivités du Sud Isère** (SCoT de la Grande Région de Grenoble, SCoT de l'Oisans, PNR du Vercors et de la Chartreuse, la Communauté de Communes la Matheysine), **mais quelques compléments paraissent cependant nécessaires pour bien prendre en compte le fonctionnement du territoire**,
- **des avancées importantes pour le territoire en terme de transport** (objectif de Paris/Grenoble en 2h30, modernisation de la ligne Lyon/Grenoble, RER permettant d'irriguer le bassin de vie).

Les délais courts nous séparant de l'arrêt du document en assemblée plénière de la Région ne permettent plus d'intégrer d'amender en profondeur le document. Cependant, quelques compléments apparaissent nécessaires.

En effet, l'approche thématique appelée à être ensuite déclinée à travers les SCoT et inter-SCoT doit être resituée dans des approches plus globales permettant de mieux faire apparaître les grandes logiques territoriales :

- rôle des métropoles et des grandes villes dans le développement du territoire et des solidarités,

- rôles des grands systèmes territoriaux (sillon alpin, axe Rhône-Saône, val d'Allier...),
- place de la montagne,
- le développement des infrastructures et d'accessibilité pour le Sud Isère.

Il est proposé :

- **de transmettre rapidement ces demandes de compléments. Les territoires voisins du Sud Isère sont destinataires de la présente note qui a vocation à être enrichie dans la logique de la contribution du sud-Isère au SRADDET initiée en juin 2018.**
- **de solliciter auprès de la Région une concertation sur les règles avant l'arrêt du document.**

PREMIERE PARTIE : analyse synthétique du document

- Document resserré et synthétique, facilement appropriable
- **Quelques grands principes affirmés :**
 - Volonté de renforcer les liens Auvergne et Rhône-Alpes, dans une logique ouest-est, avec des connexions fortes vers Lyon,
 - Confiance dans l'action des territoires, le rôle des SCoT et inter-SCoT comme lieux de collaboration, d'élaboration et d'animation des projets de territoire. Encouragement à la subsidiarité positive sur certains domaines d'intervention (aménagement, habitat, foncier...),
- **Des objectifs concrets repérés en terme de :**
 - Transports (grandes infrastructures, dessertes au sein des grandes aires urbaines, coopérations territoriales)
 - Désenclavement et équipement des zones rurales,
 - Pollutions de l'air,
 - Développement des énergies renouvelables (hydrogènes et biomasse notamment),
 - Couverture numérique très haut débit du territoire,
- **Des orientations relativement souples** (reprenant en grande partie les grandes orientations des SRCAE et SRCE désormais fusionnés dans le SRADET) en terme de :
 - biodiversité,
 - paysages,
 - eau,
 - habitat,
- **Des concepts intéressants, mais qui restent à développer :**
 - ambition de faire d'AuRA la région de référence en terme d'économie circulaire
 - mutualisation des ingénieries territoriales
 - notions d'« urbanisme circulaire »

Quelques manques sont relevés :

- Volet précarité énergétique traité de façon incomplète,
- Habitat : pistes intéressantes (habitat intergénérationnel, développement des foncières solidaires) mais approche incomplète (logement social, d'urgence, vieillissement de la population, logement des personnes âgées ou des plus jeunes...)

Globalement, les éléments de la contribution de la Grande Région de Grenoble et des territoires de sud Isère se retrouvent dans le SRADET :

- En terme de développement privilégié autour des polarités et des axes de transports, chaque SCoT,
- En terme de limitation de la consommation foncière par renouvellement urbain,
- En terme d'environnement, de transition et de transport.

Des objectifs ambitieux pour le territoire sont énoncés en terme de transport :

- logiques de bassins affirmées, avec des services adaptés en terme de tarification ou de dessertes (systèmes RER au ¼ d'heure sur les axes les plus fréquentés).
- accent porté sur la fiabilité de l'offre ferroviaire sur l'axe Lyon/Grenoble,
- temps de parcours cible pour Paris Grenoble ramené à 2h30.

DEUXIEME PARTIE : Propositions de compléments au rapport d'objectif

La loi impose au SRADDET de fixer « les objectifs de moyen et long termes en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets » « De plus, en fonction des enjeux régionaux, la Région peut se saisir d'autres domaines contribuant à l'aménagement du territoire, pour lesquels elle détient une compétence exclusive »

Le document d'objectifs couvre l'ensemble des champs thématiques prévus dans la loi. Il repose sur le principe d'une déclinaison territoire par territoire des grandes orientations thématiques, dans le cadre des SCoT et des PCAET.

Il paraît important d'articuler ces approches locales avec des grandes logiques de territoires qui structurent le territoire régional.

L'armature territoriale d'ensemble apparaît dans l'état des lieux, mais ne se traduit pas en orientations fortes dans la suite du document.

Cette articulation entre les systèmes urbains, entre l'urbain et le rural, le rapport entre vallées et montagnes sont des éléments très présents dans le fonctionnement des territoires.

Il est important d'affirmer ces fonctionnements spécifiques dans le SRADDET car leur prise en compte ne peut uniquement se gérer dans le cadre des SCoT et Inter-SCoT. Il s'agit en effet de s'assurer de la cohérence globale des interventions tant en terme d'environnement que de mobilité à l'échelle de grands territoires.

L'affirmation de ces grands territoires d'enjeux permettra également de permettre de faire levier vis-à-vis des logiques nationales ou européennes : financement des grands équipements, des grandes infrastructures...

Système urbain et sillon alpin

Les interactions fortes entre les territoires alpins, entre vallées et massifs, sont bien repérés dans l'état des lieux, mais n'apparaissent qu'en filigrane dans les objectifs. Le volet transport propose de structurer les déplacements par bassins autour de Valence, Grenoble, Annecy et Genève mais les relations intercités ne font pas l'objet de précisions.

Il est important d'identifier le sillon alpin comme un axe de développement majeur de la Région, au même titre que l'axe Saône/Rhône ou de la vallée de l'Allier.

Le sillon alpin est à considérer dans le document :

- Pour les enjeux environnementaux en lien avec son développement : consommation économe de l'espace, pression sur les surfaces agricoles, qualité de l'air, vulnérabilités et risques,
- Pour les enjeux de transports liés à des échanges très importants entre les villes,
- Pour son insertion globale dans l'espace alpin, et ses ouvertures vers la Suisse et l'Italie,
- Pour les liens et solidarité vallées/massifs.

Cela implique des réponses spécifiques et adaptées notamment en terme de solidarités et de gouvernance.

Le rôle des aires métropolitaines dans l'organisation du territoire

Le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes est fort de 5 métropoles qui contribuent à l'attractivité du territoire. La contribution du Réseau des villes centres et des grandes agglomérations d'Auvergne-

Rhône-Alpes au SRADDET rappelait que les aires urbaines de 9 plus grandes agglomérations de la Région représentaient 60% de la population totale de la Région.

Ce rôle des métropoles doit être conforté par :

- Une connectivité aux territoires aux réseaux nationaux et internationaux : par la route, par le fer et l'aérien (enjeu notamment d'accès facilités et rapides aux aéroports de Genève et Lyon),
- Des équipements et de services de centralités : culture, santé, éducation, tourisme (siège d'université, CHU, fonctions de recherches, grandes fonctions, congrès...)
- Un renforcement de l'innovation et de la recherche (à traiter en terme d'aménagement dans le cadre du SRADDET)

Le SRADDET doit être l'occasion d'affirmer la nécessité de renforcer la gouvernance entre les métropoles et leurs territoires d'influence, dans des logiques de solidarités et de co-développement :

- de diffusion du développement
- de solidarité inter-territoriale,
- d'attractivité, (notamment résidentielle), d'économie productive et présente : habitat, commerces,
- d'une gestion élargie des ressources (énergie, eau, bois, autosuffisance alimentaire) et des risques.

Ces métropoles ne doivent pas être appréciées uniquement à l'aune de leur bassin de vie, mais également, au-delà, en terme de rayonnement et d'influence : pour Grenoble, cette influence s'étend non seulement sur le sud Isère, mais également à Gap ou Briançon.

Accessibilité et infrastructures :

L'accessibilité routière et ferroviaire occupe une place importante dans le SRADDET, avec plusieurs avancées significatives pour le sud Isère. L'objectif stratégique 5 (« Identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage cohérent et complémentaire des infrastructures de transport tous modes ») indique que l'objectif que le SRADDET fixe aux acteurs du territoire est d'« identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage cohérent et complémentaires des infrastructures tous modes ».

Les méthodes de repérage des infrastructures concernées et du partenariat que la Région souhaite nouer avec les territoires sur ces sujets reste à préciser.

Le travail partenarial engagé sur le sud-Isère en juin 2018 avait permis de pointer plusieurs enjeux qui ne sont à ce stade que partiellement pris en compte dans le SRADDET :

Grande accessibilité de la GReG :

- Développement de dessertes directes au réseau TGV vers la méditerranée et Genève (coquille à modifier dans le SRADDET, Grenoble oubliée dans la liste des gares TGV)
- Amélioration des infrastructures, de la fiabilité et des temps de parcours vers Lyon et Paris,
- Confortement des connexions en transports collectifs (train, car express) vers les plateformes aéroportuaires internationales de Lyon-Saint-Exupéry et de Genève.
- Développement de l'activité aéroportuaire, en lien notamment avec l'activité touristique,
- Maintien de liaisons vers les Alpes du Sud, compte-tenu des liens étroits entre la Grande Région de Grenoble vers Gap et Briançon :
 - o Par le fer (la carte page 117 est ambiguë sur le rôle de la ligne et son devenir)
 - o Par la route (voir ci-après),
- Préservation niveau de service des liaisons autoroutières vers les territoires voisins et les grands noeuds corridors européens limitrophes : A48 vers le noeud lyonnais, A48 et A41 vers les Savoie, la Suisse et l'Italie, A49 vers Valence, la vallée du Rhône, la région PACA) ;
- Modernisation des les liaisons routières avec Provence – Alpes Côte d'Azur (RD1075, RN85, RD1091), ainsi que vers la vallée du Rhône (axe de Bièvre).
- Accompagnement des projets de modernisation de la RN85 vers la Matheysine et Gap et de la RD1091 vers l'Oisans et le Briançonnais en y intégrant les enjeux de gestion des points touristiques et de priorités de circulation pour les transports collectifs ainsi que de continuité des itinéraires cyclables quotidiens et cyclo-touristiques vers Vizille et l'Oisans.

- Accompagnement du projet de modernisation de la RD1075 vers Sisteron.

Infrastructures routières internes à la GReG mais relevant du maillage régional :

- Développement des voies réservées pour les transports collectifs sur l'A41 et l'A480 Sud ; expérimentation de voies réservées pour le covoiturage et les transports collectifs
- Accompagnement du projet d'axe de Bièvre connectant l'A48 et la vallée du Rhône et les ports de Salaise-sur-Sanne et de Vienne qui peuvent constituer une alternative fluviale pour le transport de marchandises en provenance de Marseille.
- Confortement le rôle de la RD1532 en complément de l'A49 pour la desserte du Sud-Grésivaudan.

Pour le ferroviaire :

- Renforcement du rôle du ferroviaire dans la desserte interne de la GREG pour tendre vers un service de type RER sur les 4 branches de son étoile ferroviaire
- Réalisation des engagements du contrat de plan Etat-Région 2007-2013 concernant le terminus ferroviaire de Brignoud.
- Ouverture ou la réouverture de nouvelles haltes ferroviaires (exemple de Domène) et création de la halte de Flottibulle, ainsi que la création de nouvelles voies (exemple de la 4ème voie Grenoble-Moirans).

La montagne

La montagne est au cœur de l'identité et de l'organisation du territoire. Elle apparaît à plusieurs reprises dans le document, au travers des approches thématiques.

Cependant, les spécificités et qualités propres aux massifs mériteraient d'être davantage mis en avant, notamment :

- la question des accès au massif tous modes de transports confondus,
- la nécessité d'une approche adaptée de l'accès aux services publics (notamment de santé),
- le rôle des PNR et des parcs nationaux dans le développement des massifs, et la préservation des équilibres environnementaux ou paysagers,
- la nécessité de renforcer les coopérations et solidarités massifs/vallée, dont les destins sont liés, notamment en terme d'équilibres environnementaux ou de ressources (alimentaires, énergie, eau...),
- les effets prévisibles du changement climatique, avec des effets profonds sur l'agriculture, les paysages, la ressource en eau et les éco-systèmes.

Autres points de vigilance :

- L'encadrement de l'ouverture de nouvelles zones économiques à l'urbanisation et la prise en compte de la logistique

Le SRADDET apparaît ambitieux en terme de gestion économe de l'espace sur deux points :

- il conditionne le développement de nouvelles activités économiques, artisanales et commerciales à l'optimisation du foncier économique disponible,
- il préconise de limiter le desserrement des activités logistiques et la recomposition/densification des sites existants.

Les grands objectifs peuvent être partagés par la GReG, mais on peut se heurter à l'insuffisance des leviers et outils pour atteindre à court terme une telle ambition. Il peut être préconisé de prendre en compte ces principes dans les documents d'urbanisme, de favoriser une approche globale dans les SCoT, mais d'éviter un caractère trop prescriptif qui pourrait mettre en difficultés certains territoires,

- Statut des illustrations :

- certaines illustrations qui reposent sur des dispositifs et des situations très ponctuelles au regard de la durée de vie du document et de son caractère prospectif (ex : page 49 « actions cœur de ville », plan de sauvetage des petites lignes page 117),
- les correspondances entre textes et illustrations ne sont pas toujours claire (ex : page 126 ; les liaisons d'intérêt régionales apparaissent figées sur la carte alors que le texte renvoie à un travail local.