Schéma de Cohérence Territoriale du Nord-Isère

3

Le PADD

Le Projet d'aménagement
et de développement durable,
un projet inscrit dans l'espace régional et métropolitain

SCoT Nord-Isère

19 décembre 2012 - Approbation du SCoT

3

Le PADD

Le Projet d'aménagement et de développement durable, un projet inscrit dans l'espace régional et métropolitain

Projet d'aménagement et de développement durable

SOMMAIRE

- Le PADD, une volonté de répondre aux grands enjeux de demain 5
  - Les enjeux du SCoT pour le Nord-Isère 6
- 1. La volonté d'inscrire le projet dans l'espace régional et métropolitain 7
  - 1.1 - L'aire métropolitaine, un bien commun 7
- 2. Le fondement du projet : un nouveau modèle de développement urbain 11
  - 2.1 - L'habitant au cœur du projet de développement urbain 12
  - 2.2 - Un développement qui préserve les ressources du Nord-Isère 21
  - 2.3 - Un développement valorisant son potentiel économique 26
- 3. L'architecture du projet 33
  - 3.1 - Une organisation multipolaire 36
  - 3.2 - Les réseaux de transports collectifs, ossature du développement urbain 38
  - 3.3 - L'armature verte, cadre du développement urbain 41
  - 3.4 - L'axe Lyon-Chambéry, épine dorsale du développement 51
- 4. La géographie du projet 53
  - 4.1 - La vallée urbaine, socle de la ville de demain 53
  - 4.2 - Les portes d'entrée dans le Nord-Isère 58
  - 4.3 - Les espaces ruraux, garants de l'avenir du Nord-Isère 60

Le PADD, une volonté de répondre aux grands enjeux de demain

Le PADD prend acte des évolutions et des mutations rapides que le Nord-Isère a enregistrées depuis 30 ans.

La création de la Ville Nouvelle et d'infrastructures performantes est à l'origine d'une dynamique économique et résidentielle qui a contribué à inscrire le Nord-Isère dans l'espace métropolitain lyonnais et régional.

Si l'objectif du SDAU n'a pas généré le pôle résidentiel escompté, il est à l'origine d'une dynamique démographique qui s'est propagée comme une onde au fil des ans à l'ensemble du Nord-Isère, interférant avec le desserrement des agglomérations de Chambéry et Grenoble.

Le choix d'un développement sur plusieurs sites, ou en archipel, pour la Ville Nouvelle n'a pas permis de constituer un espace urbain central pour le nord de l'Isère. L'essaimage de l'habitat dans des campagnes devenues très attractives pour leur cadre de vie ou le prix du foncier, a généré sur l'ensemble du territoire des difficultés de déplacement, un mitage des espaces ruraux et une forte consommation d'espaces agricoles.

Ces évolutions n'avaient pu être anticipées dans un document de planification qui se limitait aux communes les plus proches de l'Est lyonnais.

Le PADD vise à dépasser la vision d'un espace sous influence et à organiser le développement d'un territoire de 200 000 habitants en 2011 et de 250 000 habitants au moins en 2030, en s'appuyant sur les réalités de son fonctionnement, sur ses atouts et les risques que le diagnostic a mis en lumière.

Le Nord-Isère pose les bases d'une politique partagée pour positionner le territoire comme entité forte dans l'espace régional et métropolitain, et contribuer, par ses choix, à la qualité du développement urbain et à la valorisation de ses espaces.

Le diagnostic a révélé les atouts sur lesquels le Nord-Isère peut prendre appui pour assurer un développement de qualité. Il a aussi identifié les risques d'un développement au fil de l'eau et sans concertation entre les territoires :

- Le Nord-Isère, par son positionnement, est un espace attractif pour la métropole lyonnaise et les agglomérations de Chambéry et de Grenoble. Les secteurs les plus proches de Lyon et ceux bien desservis par les infrastructures sont soumis à de fortes pressions foncières pour le développement d'activités, l'habitat et les infrastructures.
- L'attractivité résidentielle et la croissance démographique soutenue depuis 30 ans ont engendré une forte demande en logements. Les réponses d'abord orientées dans les communes de la Ville Nouvelle et dans les villes « historiques » ont fait naître de nouveaux quartiers d'habitat collectif. Puis, avec l'engouement pour la maison individuelle, l'urbanisation s'est progressivement reportée vers l'ensemble des communes périurbaines et vers les communes rurales et plus éloignées des axes.
- Ces modes d'urbanisation font peser des menaces sur les espaces naturels et agricoles, véritables richesses du territoire, de son économie, et peuvent compromettre son attractivité.
- L'émergence de grands parcs d'activités a contribué à la création de pôles d'emplois majeurs, dans la mouvance du développement métropolitain, et au renouvellement du tissu économique. Elle a cependant généré de grandes disparités dans l'offre d'emplois. La recherche de nouveaux équilibres, la volonté de maîtriser les déplacements suppose le maintien des activités de production locale, la diversification des activités tertiaires et résidentielles.
- Le modèle de la « ville archipel », la périurbanisation, le développement de grands pôles commerciaux, la dispersion des espaces d'activités et des zones commerciales, ont contribué à l'explosion des déplacements mais n'ont pas facilité l'organisation des transports collectifs. Et, à défaut d'un mode de développement anticipant les besoins de mobilité, le territoire perdrait en accessibilité et en attractivité.

Les enjeux du SCoT pour le Nord-Isère

Pour affirmer sa place dans l'espace régional, faire face aux enjeux identifiés dans le diagnostic et aux défis de notre époque, le SCoT doit engager une politique volontariste et infléchir les modes d'urbanisation qui ont conduit aux difficultés rencontrées aujourd'hui par le territoire.

Cette politique devra répondre à trois objectifs :

- Concilier son développement local et son positionnement régional,
- Assurer un développement résidentiel et économique compatible avec la protection des espaces naturels et le maintien de son agriculture,
- Conforter son accessibilité en développant une nouvelle offre de déplacements garants de la préservation de l'environnement.

Pour faire face aux nouvelles exigences de qualité, les SCoT engagent les territoires dans une nouvelle approche des politiques de planification. Les collectivités sont de plus en plus amenées à élargir le cadre des réflexions pour porter des choix à la hauteur des ambitions locales et régionales.

Exister dans l'espace régional

Dans cette optique il doit construire un espace urbain plus lisible et plus visible en consolidant le poids de ses villes et en améliorant l'attractivité des pôles urbains par une offre d'équipements et d'activités assurant son rayonnement dans le nord de l'Isère et complémentaires à ceux des agglomérations régionales.

Ce positionnement engage les collectivités dans des réflexions élargies aux territoires voisins sur le développement des infrastructures de transport, des équipements multimodaux métropolitains et des espaces d'activités qui leur seront liés.

Accompagner le développement résidentiel

La maîtrise du développement urbain doit permettre de faire face aux besoins générés par la croissance démographique sans engendrer de déséquilibres profonds et irréversibles dans l'organisation et le fonctionnement du territoire.

Elle doit ainsi contribuer au positionnement des villes dans l'espace régional par la qualité de leur développement et redonner goût à la ville et au vivre ensemble.

Pour infléchir les modes de développement constatés, le développement résidentiel doit répondre aux qualités suivantes :

- Diversifier l'offre en logements en agissant sur la forme, la nature et la qualité (architecturale et urbaine) des opérations nouvelles,
- Assurer le lien entre les logements, l'offre de services quotidiens et de déplacement, l'accès aux équipements et aux pôles d'emplois ou de commerce,
- Rechercher les modes de développement de l'habitat économes en foncier afin de maintenir les équilibres entre les espaces naturels, urbains et agricoles,
- Prendre en compte les exigences environnementales et les contraintes liées aux risques naturels et technologiques en particulier dans la vallée de la Bourbre.

Assurer le développement économique

L'activité économique du Nord-Isère est née de la mobilité et des échanges avec les territoires limitrophes ou plus éloignés. Elle est marquée par les mutations dans les secteurs de la production et des transports, par l'émergence de la logistique et d'entreprises axées sur le développement de nouveaux matériaux ou énergies et par la coexistence de très grandes, moyennes et très petites entreprises.

La stratégie du SCoT et les politiques de développement économique doivent contribuer à assurer le positionnement du territoire, anticiper les besoins à venir, améliorer la visibilité de l'économie, assurer les complémentarités locales et diversifier l'offre d'emplois.

Cette stratégie se concentrera sur la valorisation des sites économiques d'envergure métropolitaine et des sites multimodaux stratégiques pour le long terme.

Elle s'appuiera sur la qualification des espaces d'activités en optimisant leur espace foncier, leurs complémentarités et en valorisant l'ancrage territorial du tissu des PME.

Valoriser les espaces naturels et agricoles

L'urbanisation diffuse et mal maîtrisée constitue une menace pour les espaces naturels et agricoles : les conflits d'usage se multiplient, les paysages se déprécient, les difficultés d'exploitation s'aggravent, la biodiversité s'amenuise, les écosystèmes sont fragilisés.

La maîtrise du développement urbain doit permettre de reconnaître et renforcer le rôle de l'agriculture au sein du territoire, d'enrayer la banalisation progressive des unités paysagères, de valoriser et de protéger les espaces naturels.

Le SCoT doit préserver leurs fonctionnalités et leur valeur (économique, sociale et environnementale) pour en assurer le maintien à long terme. Ces espaces sont les composantes essentielles du projet d'aménagement (sa charpente) et l'une des clés d'un projet d'urbanisme durable.

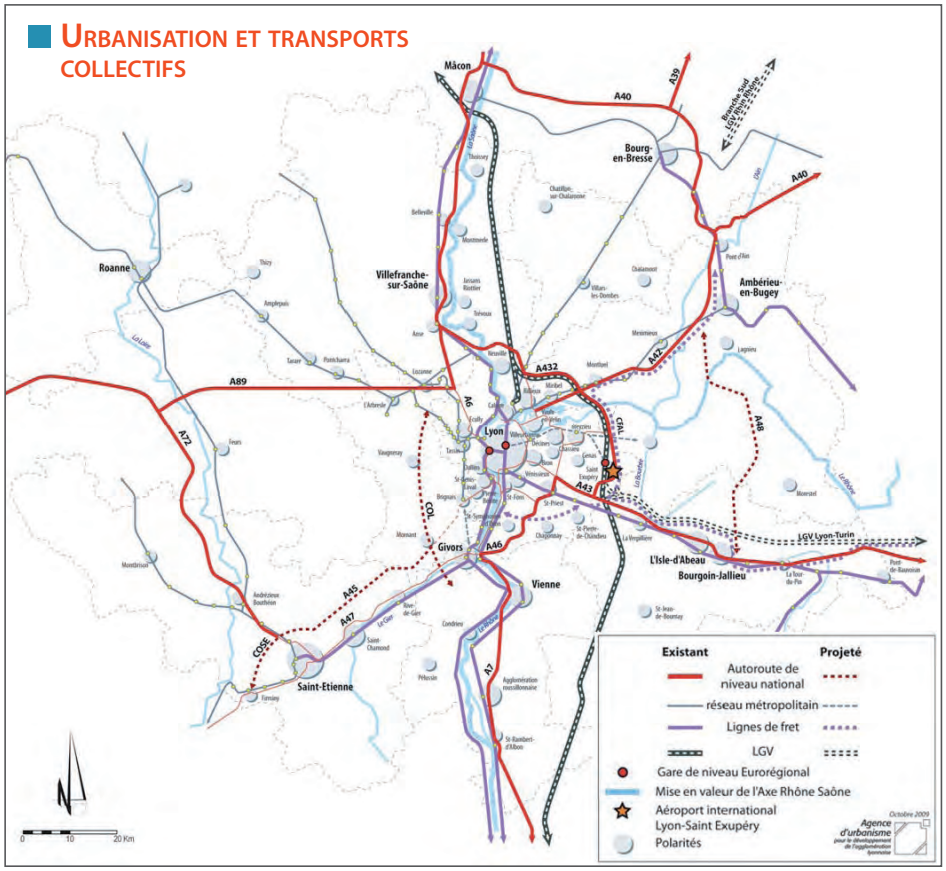
Chapitre 1
La volonté d'inscrire le projet dans l'espace régional et métropolitain

1.1 - L'aire métropolitaine, un bien commun

Les stratégies des entreprises et des ménages, les dynamiques économiques et sociales se jouent aujourd'hui dans des cadres territoriaux multiples et de plus en plus vastes.

Les entreprises dans leur choix de localisation et les ménages dans leurs parcours professionnels et résidentiels, dans leurs pratiques de loisirs s'affranchissent des limites administratives. À travers la démarche de l'Inter-SCoT, les collectivités ont pris en compte ces dimensions d'échanges et de liens dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Elles reconnaissent l'espace de l'aire métropolitaine lyonnaise comme un « bien commun », qui repose à la fois sur un sentiment d'appartenance partagé, le respect des identités territoriales et la volonté d'en faire une métropole durable.

URBANISATION ET TRANSPORTS COLLECTIFS



Des orientations communes

Les représentants des dix SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise se sont accordés lors d'une rencontre à Crémieu en juin 2006 sur une vision convergente de l'évolution du territoire métropolitain.

Dans ce « chapitre commun », les collectivités fondent le principe d'une coresponsabilité du développement et de l'aménagement durable de l'aire métropolitaine lyonnaise. Cette vision convergente s'est traduite par six grands objectifs.

Une métropole accueillante

La métropole lyonnaise pourrait accueillir entre 300 000 et 500 000 habitants d'ici 2030, et le Nord-Isère 60 000 habitants à ce même horizon. Ces chiffres ne constituent pas un objectif en soi, l'ambition étant plutôt de réunir les conditions d'attractivité les plus favorables à cet accueil. Les SCoT s'entendent donc sur l'identification de pôles ayant vocation, à l'échelle métropolitaine, à contribuer à cette croissance. Les agglomérations lyonnaise et stéphanoise, ainsi que l'agglomération Porte de l'Isère, ont à cet égard un rôle crucial à jouer. Les pôles secondaires doivent aussi y contribuer pour une bonne part. Cette coresponsabilité dans l'accueil démographique contribuera à la lutte contre la diffusion et l'étalement urbains, source de dilution des moyens investis et de consommation abusive de l'espace.

Une attractivité fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat

Les collectivités se sont accordées sur la nécessité d'améliorer l'attractivité urbaine, de réduire les coûts individuels et collectifs induits par la voiture, d'assurer une meilleure rentabilité des transports collectifs. Aussi, afin d'offrir une alternative, les dix territoires s'engagent à asseoir le développement urbain autour des axes structurants de transports collectifs. Elles reconnaissent le rôle moteur de l'étoile ferroviaire lyonnaise dans la réalisation de cette ambition commune.

La constitution d'un RER métropolitain (REAL), à tarification combinée et cadencement de desserte, sera, à cet égard, essentielle et demandera une coopération étroite entre les politiques régionales de transport et les politiques locales d'urbanisme. L'amélioration des connexions entre le réseau TER et les réseaux urbains et interurbains sera également déterminante.

Une métropole nature qui protège et valorise son environnement

L'accueil de nouveaux habitants, d'emplois et d'équipements s'accompagnera nécessairement de pressions accrues sur les espaces agricoles et naturels.

Pour limiter les incidences sur l'environnement de ces perspectives démographiques et économiques, les SCoT métropolitains s'engagent à protéger et valoriser leurs grands espaces verts (Pilat, monts du Lyonnais, monts du Beaujolais, plateau dombiste, plateau de L'Isle-Crémieu, Bugey, Balmes Viennoises, collines du Nord-Dauphiné).

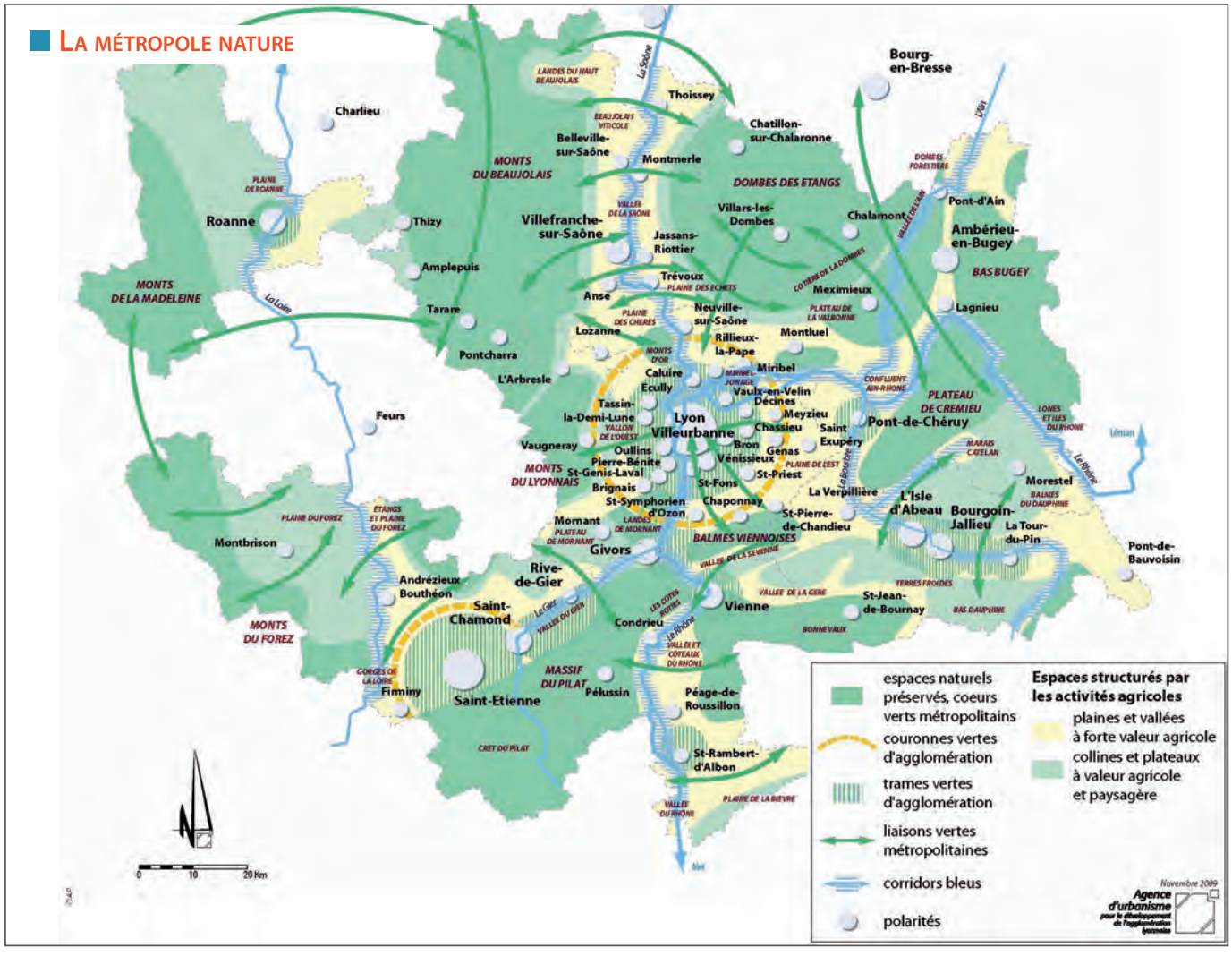
Ils préserveront l'agriculture dans sa diversité et ses complémentarités en identifiant les périmètres d'intervention et de protection.

Une attractivité économique conçue sur la complémentarité

Deuxième pôle économique français, la métropole lyonnaise dispose de nombreux atouts pour s'imposer à l'échelle européenne.

Le renforcement de sa structure multipolaire est l'une des clefs de cette réussite, en lui permettant d'atteindre une taille critique tout en évitant les effets de thrombose.

La recherche d'une étroite complémentarité entre les pôles économiques de la métropole (Techno Parc, Pôle économique ouest, Salaise-Sablons, Saint-Étienne nord-est, Parc de Chesnes…) constitue l'un des leviers de cette dynamique économique et est affichée, à ce titre, comme une priorité par les SCoT métropolitains.



Une métropole ouverte

La métropole est ouverte sur les espaces régionaux. Elle doit consolider ses liens avec les agglomérations régionales : Roanne, Mâcon, Bourg-en-Bresse, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence et Genève, voire Clermont-Ferrand.

La métropole est ouverte sur ses voies naturelles de communication que sont le Rhône et la Saône. Ces fleuves permettent des liaisons aisées entre l'Europe du Nord et celle du Sud et au-delà l'Afrique, et vers le centre européen. Ils constituent un enjeu majeur pour l'aménagement des territoires traversés (transport, réserves en eau, communication…) mais aussi comme corridors écologiques majeurs.

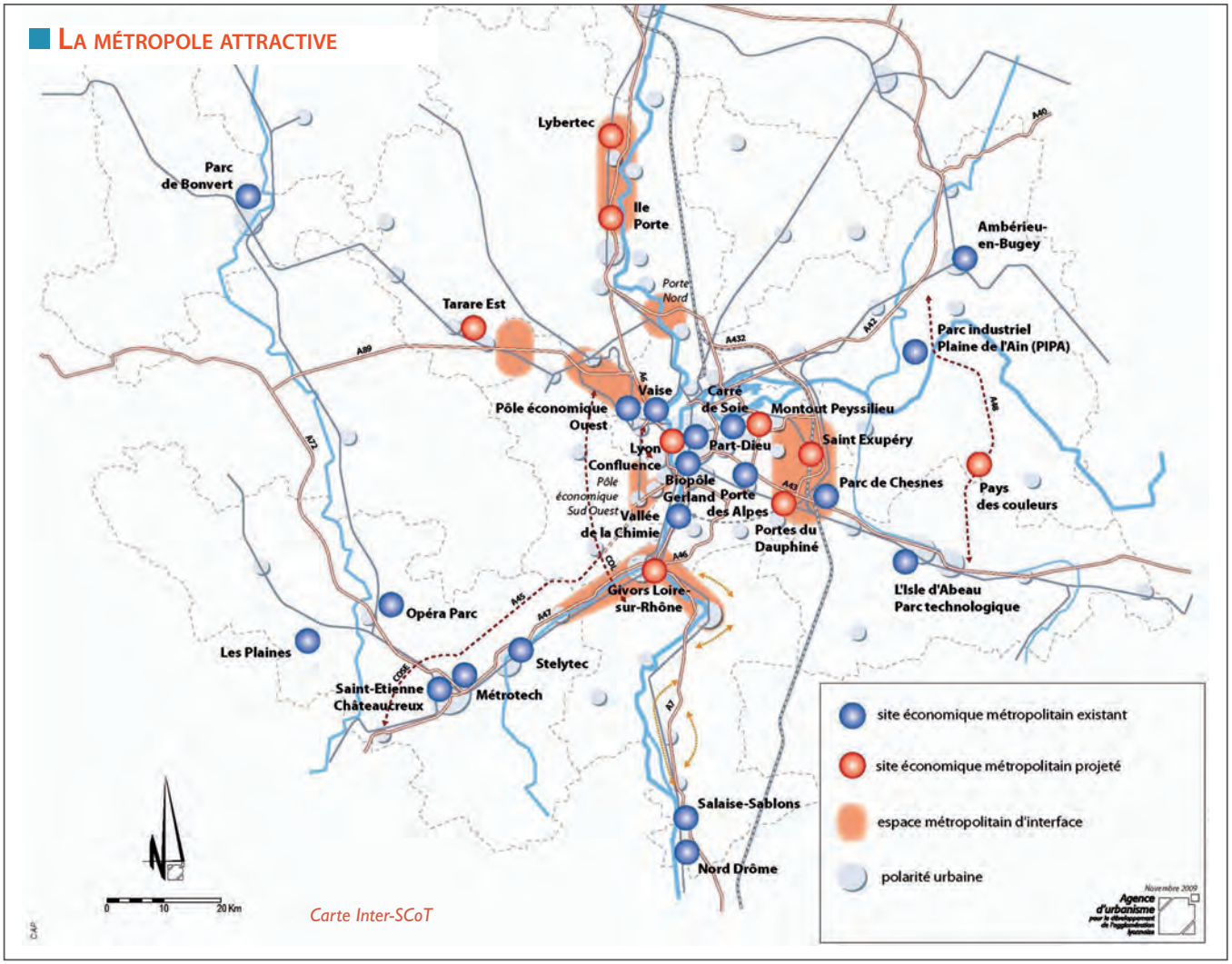
Enfin, la métropole est ouverte sur le reste du monde, au travers de Lyon-Saint-Exupéry qui doit devenir un pôle économique de dimension européenne. Porte d'entrée internationale du sud-est de la France, Lyon-Saint-Exupéry se trouve au centre de projets ferroviaires et aéroportuaires européens. La plateforme multimodale de Lyon-Saint-Exupéry a vocation à devenir un pôle économique de la métropole. Conscients de l'enjeu majeur que représente Lyon-Saint-Exupéry pour leurs territoires, les SCoT métropolitains directement concernés par le développement de la plateforme concevront, ensemble, un projet fort d'aménagement autour de cet équipement stratégique.

Une démarche métropolitaine inscrite dans une gouvernance renforcée

Définir en commun des axes de développement de la métropole lyonnaise est déjà, en soi, un acte politique fort.

Étendre cette démarche à la mise en œuvre des SCoT l'est encore plus. C'est dans cette voie que s'engagent les SCoT en envisageant, à terme, une pérennisation de l'Inter-SCoT en articulation avec les démarches initiées par la Région urbaine de Lyon (RUL).

NB : Deux Syndicats Mixtes ont intégré la démarche Inter-SCoT, le Syepar (Syndicat Mixte porteur du SCoT de l'agglomération de Roanne) en 2007 et les Monts du Lyonnais en 2011.



Carte Inter-SCoT

De la proximité à l'espace régional, anticiper et travailler…

… à la bonne échelle de temps et d'espace

Chapitre 2
Le fondement du projet : un nouveau modèle de développement urbain

Le SCoT est guidé par la volonté des élus de prendre en compte en permanence l'échelle régionale et l'échelle locale, en conciliant deux objectifs : consolider la place du Nord-Isère dans l'espace métropolitain et régional et promouvoir un développement équilibré des territoires.

Aussi le projet proposé doit-il prendre en compte les atouts et les contraintes de sa position géographique, la diversité de ses espaces, l'histoire des territoires et de leur développement urbain.

Pour conforter sa place dans l'espace métropolitain et régional, les politiques locales doivent s'attacher à rechercher les complémentarités avec les aires urbaines voisines et à améliorer les relations et les échanges.

Pour assurer un développement interne et équilibré du territoire, les politiques publiques devront veiller à l'impact de leurs décisions sur les territoires voisins en matière de vie sociale, de déplacements et d'environnement.

Dans cette optique, les collectivités devront porter des projets urbains ambitieux, garants de la cohérence du développement territorial et de la capacité à offrir aux habitants un cadre et des conditions de vie de qualité.

Le PADD défend un modèle de développement axé autour des priorités suivantes :

- Mettre l'habitant au cœur du projet et faire de la croissance démographique un levier de la structuration du territoire et de son développement,
- Rechercher les modes de développement urbain valorisant les villes, bourgs et villages et porteur de la vie avec des voisins,
- Concilier perspectives de développement et préservation des ressources majeures du Nord-Isère,
- Valoriser les sites d'intérêt métropolitain et soutenir le tissu économique des bassins de vie,
- Améliorer la mobilité vers les pôles régionaux et organiser le développement urbain pour éviter l'asphyxie de ses axes majeurs et de ses villes.

2.1 - L'habitant au cœur du projet de développement urbain

Le Nord-Isère s'est longtemps développé autour de ses petites villes, ses espaces ruraux et ses campagnes.

La Ville Nouvelle s'est appuyée sur ce cadre pour bâtir un modèle de « ville à la campagne » composée d'entités urbaines à l'image de grands « hameaux », tandis que les villages ont, au fil du temps, gagné sur la campagne et adopté un modèle périurbain.

Le Nord-Isère doit son essor récent à l'arrivée de nouvelles activités et de nouvelles populations.

Le PADD fait le choix d'un développement urbain valorisant le vivre ensemble, la vie sociale et le cadre de vie des populations originaires.

Il se fixe les priorités suivantes :

- Répondre à une demande forte de populations aspirant à vivre et rester dans le Nord-Isère pour la qualité de vie dans ses petites villes et dans ses campagnes,
- Accompagner les dynamiques démographiques et économiques tout en marquant un infléchissement dans la tendance à la dispersion des urbanisations, lourde de conséquences,
- Limiter l'emprise du développement résidentiel sur les espaces agricoles et naturels et sur leur fragmentation, pour éviter les risques de fragilisation des activités agricoles, de déclin de la biodiversité et de dégradation de la qualité de l'eau,
- Anticiper les risques pour la santé et la vie des populations liés à la dégradation de la qualité de l'air, à la prégnance du bruit et à l'augmentation des déplacements.

Dans cette optique, il se fixe les objectifs suivants :

Valoriser le cadre de vie du Nord-Isère

Le PADD soutient un modèle de développement urbain garant de l'attractivité du Nord-Isère, valorisant cette position et en tirant parti pour promouvoir un équilibre entre développement urbain et développement rural.

L'urbanisation à venir devra contribuer à la valorisation des entités urbaines en maintenant la proximité avec la nature pour chaque village, bourgs et villes, en assurant l'accessibilité aux pôles urbains et économiques et en préservant la diversité des paysages qui caractérisent le Nord-Isère.

Écrire un nouveau chapitre de l'histoire urbaine

L'histoire urbaine du Nord-Isère est singulière, à la fois ancrée dans l'histoire industrielle et rurale du Bas-Dauphiné et dans l'expansion territoriale de la région lyonnaise.

Le SCoT prend appui sur l'histoire des villes et des communes et propose un modèle de développement qui rompe avec les tentations d'opposer villes historiques et Ville Nouvelle, ville-centre et communes périurbaines, villes et villages.

Le Nord-Isère doit inventer un modèle urbain pour son territoire sans oublier son histoire urbaine ni son caractère rural.

Le PADD fixe les grandes orientations suivantes :

- Conforter le poids et le rôle des villes du Nord-Isère dans une perspective de positionnement régional et dans leur responsabilité de structuration et d'entraînement local,
- Donner de la visibilité aux villes en valorisant leur patrimoine (historique, contemporain) et en développant leurs complémentarités fonctionnelles à travers des projets urbains ambitieux et concertés,
- Conforter le rôle de chaque pôle urbain dans l'espace qu'il structure et consolider ses fonctions de proximité ou métropolitaines,
- Développer un urbanisme de projet pour faire évoluer chaque ville et chaque bassin de vie.

Ajouter un chapitre à l'histoire des espaces « ruraux »

Les campagnes du Nord-Isère sont depuis longtemps recherchées par les populations urbaines, soit pour des temps de loisir soit pour y vivre.

Dans le SCoT, ces espaces n'ont pas vocation à devenir des banlieues résidentielles, ni à accueillir des activités génératrices de flux de déplacements que les infra-structures ne peuvent supporter.

Le PADD défend le maintien de grands espaces ruraux garants d'une vie locale et d'une économie agricole diversifiée et valorisante pour les campagnes.

Aussi défend-il le principe d'un développement résidentiel maîtrisé, cohérent avec les capacités locales à répondre aux besoins des populations (logement, emplois et organisation des déplacements).

Valoriser les fonctions d'échange

La position du Nord-Isère entre les villes régionales lui vaut d'être un espace de passage. Cette fonction d'échange s'est imposée au fil du temps comme facteur d'attractivité et vecteur majeur du développement économique, largement axé sur la logistique, le commerce et les transports.

Le SCoT doit contribuer, par les choix de développement urbain, à l'organisation d'une meilleure cohabitation sur ses axes des échanges locaux, régionaux et internationaux.

Le PADD fait du développement des réseaux de transports collectifs une nécessité pour maintenir l'attractivité du Nord-Isère et son développement économique, et soutient :

- Les projets d'infrastructures qui permettront d'alléger les réseaux internes des trafics de transit et de développer de nouveaux modes de déplacement,
- Un développement résidentiel et économique autour des infrastructures de TC ou d'équipements multimodaux et une maîtrise de ce développement en l'absence de toute alternative à la voiture individuelle,
- Une qualité des aménagements dans les espaces constitutifs des « entrées » dans le Nord-Isère : entrées de villes sur les routes départementales majeures entre Ouest et Est, entre Nord et Sud ; les gares, échangeurs autoroutiers,
- Une qualité de traitement de ces axes et de leurs abords du point de vue urbain, paysager et environnemental.

Répondre aux besoins des populations

Les politiques à mettre en place dans le mode de développement urbain choisi par le SCoT devront répondre aux objectifs suivants :

- Assurer l'accueil des nouveaux habitants en apportant des réponses quantitatives et qualitatives adaptées aux vocations des territoires,
- Structurer l'offre de logements, d'équipements et de services ; apporter des réponses adaptées à la diversité sociale et démographique de la population,
- Participer au développement de la vie sociale et aux solidarités territoriales,
- Organiser cet accueil pour limiter l'impact du développement résidentiel sur les espaces agricoles ou naturels et l'environnement,
- Tenir compte des capacités financières des collectivités.

Accompagner les dynamiques démographiques

Dans les années 1970, la création de la Ville Nouvelle apportait une réponse aux besoins d'espace résidentiel de l'agglomération lyonnaise. Au cours des dernières années, l'ensemble des communes a bénéficié des dynamiques métropolitaines et régionales et accueilli des ménages originaires des grandes agglomérations.

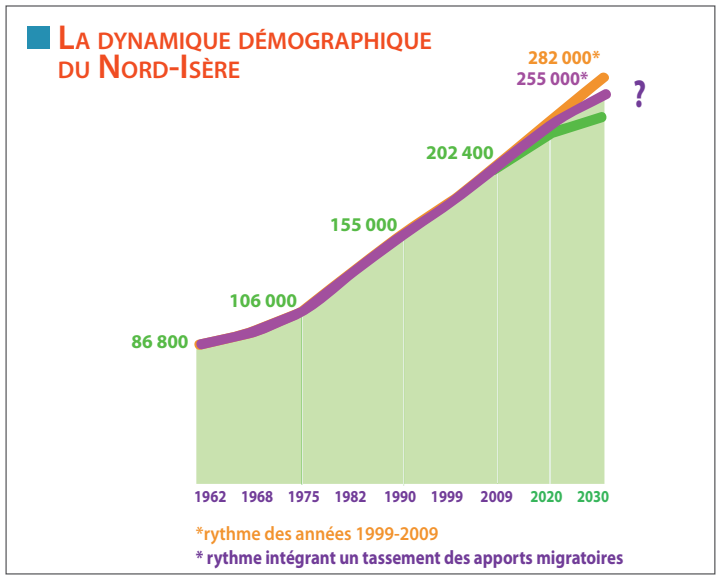
À l'horizon 2030, le SCoT Nord-Isère pourrait, dans l'hypothèse retenue, participer à hauteur de 13 % à l'accueil des nouveaux habitants de l'aire métropolitaine (soit 50 000 à 60 000 habitants sur les 300 000 à 500 000 estimés).

Cette hypothèse démographique pourrait être modifiée par plusieurs facteurs extérieurs : le mode de financement du logement et les politiques de l'habitat dans les grandes villes régionales ; le prolongement de la crise en cours depuis 2008 ; de nouvelles augmentations des prix de l'énergie combinées à une dégradation de l'offre de transports voyageurs ; des évolutions dans les parcours résidentiels.

Ces perspectives affecteraient en premier lieu les communes les plus éloignées des pôles d'emplois mais toucheraient aussi les villes du Nord-Isère.

Même dans le cas d'apports migratoires moindres et d'une croissance moins soutenue qu'au cours des vingt dernières années, les besoins de la population sont importants :

- Logements, pour répondre à la demande interne, à l'évolution de la taille des ménages et aux tendances lourdes de la société,
- Infrastructures, équipements et services pour des populations très « urbaines » vivant en ville ou à la campagne,
- Déplacements, en raison de la dispersion des fonctions,
- Espace pour les activités, les loisirs...



La dispersion de l'habitat, les ségrégations spatiales engendrées par la typologie des logements, l'éloignement des emplois, des commerces et des services des centres, l'usage de la voiture individuelle sont des facteurs limitant la vie sociale.

Les villes et villages du Nord-Isère ont souvent perdu leurs équipements de proximité, et leurs petits commerces ont du mal à se maintenir face aux grandes surfaces et aux nouvelles formes de distribution.

En proposant de « rassembler plutôt que disperser », le SCoT se donne comme objectifs de développer le « vivre ensemble », faciliter la vie quotidienne des populations et maintenir une vie sociale.

Le PADD propose un développement urbain qui privilégie la proximité, la diversité et la solidarité.

Organiser la proximité à la bonne échelle

La localisation de l'habitat, des équipements et des services doit contribuer au maintien d'une vie sociale, faciliter le quotidien des habitants.

Le PADD retient plusieurs échelles de projet et de programmation :

- Le bassin d'emplois pour l'organisation des déplacements domicile-travail et la prise en compte des besoins des salariés pour l'organisation de leur vie quotidienne (accueil des enfants, localisation des commerces),
- Le bassin de vie de proximité, pour l'accès aux équipements (santé, scolarité, culture), aux commerces,
- La commune et le quartier, pour l'organisation de la vie quotidienne et l'accès facile à l'école, aux équipements pour l'enfance, les jeunes, les personnes âgées, aux commerces du quotidien.

Dans cette optique, il définit les priorités du développement urbain pour assurer la proximité :

- Privilégier le développement résidentiel dans les centres de villages, de bourgs et de villes en recentrant l'offre de logements autour des équipements existants,
- Rapprocher les commerces du quotidien des habitants,
- Développer les liaisons facilitant les déplacements à pied,
- Diversifier les fonctions des espaces urbains en organisant leur cohabitation à l'échelle de l'intercommunalité (bassin de vie de proximité), de la commune ou du quartier.

Le PADD définit les orientations principales pour les politiques publiques de l'habitat, des équipements et des services à la population.

Conduire des politiques de l'habitat à la hauteur des enjeux locaux

Si villes et villages ne doivent pas faire face aux mêmes nécessités, toutes les communes devront cependant offrir une réponse satisfaisante aux populations en présence et aux évolutions en cours.

Les politiques de l'habitat devront, par une offre quantitative et qualitative adaptée, prendre en compte les perspectives de croissance de la population et l'ensemble des facteurs ayant un impact ou influant sur les programmations locales :

- L'état du parc de logements,
- La structure démographique et notamment l'augmentation du nombre de personnes âgées et l'allongement de la durée de vie,
- La taille des ménages, l'augmentation des divorces, des familles monoparentales et recomposées,
- Les ressources des ménages, les difficultés d'accès au logement des jeunes en raison de leur entrée tardive dans la vie active ou de la précarité de leurs revenus, les difficultés de ménages liés à des ruptures professionnelles ou à des ressources modestes.

L'appréciation des besoins en logements à l'horizon 2020 et 2030 prend en compte le nombre de personnes par ménage (2,4), plus élevé dans le Nord-Isère que dans l'espace métropolitain ou départemental, même s'il tend aussi à diminuer (il était en 2000 de 2,6).

La réponse à ces besoins suppose une réelle diversification de la taille des logements. Elle est à rechercher à la fois dans la réhabilitation du parc vacant, la transformation de grandes surfaces en petits logements, le changement de statut des résidences secondaires, la mutation fonctionnelle de bâtiments, et dans l'offre de logements neufs.

Conduire des politiques de l'habitat responsables

Le développement résidentiel du Nord-Isère s'est tour à tour appuyé sur des politiques de l'habitat orientées vers l'habitat collectif puis vers un habitat individuel. Chaque période a ainsi créé des quartiers entièrement dédiés à l'une ou l'autre forme d'habitat, mais le plus souvent juxtaposés dans l'espace d'une même ville. Ce mode de production de l'habitat a généré au fil du temps des formes de ségrégation ou de rejets. Et les choix pour se loger ne sont pas les mêmes dans les villes anciennes, les communes rurales ou les communes de la Ville Nouvelle.

Le PADD définit trois orientations principales pour les politiques de l'habitat :

Diversifier l'offre de logements

- Les politiques de l'habitat devront adapter la diversification de l'habitat aux spécificités de chaque bassin de vie et de chaque commune et assurer plus de solidarité entre les communes,
- Cette diversification de l'offre de logements devra faciliter les parcours résidentiels et offrir plus de choix aux ménages aux différentes étapes de la vie, et être adaptée aux ressources des ménages.

Favoriser la cohabitation entre générations et groupes sociaux

Le coût du logement et son mode de financement depuis les années 1980 ont largement privilégié les opérations d'acquisition individuelle et amené nombre de ménages à l'accession dans des communes éloignées des pôles d'emplois.

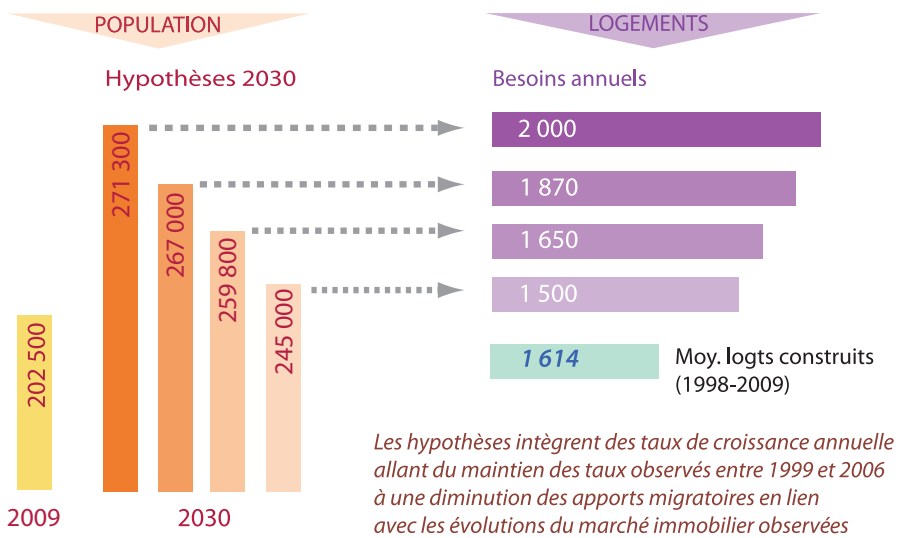
Aujourd'hui, le profil social et démographique des ménages et les perspectives d'évolution de la population supposent d'autres réponses.

La maison individuelle, l'accession à la propriété ne constituent pas la seule réponse aux besoins des populations.

Le PADD fixe comme objectif de diversifier l'offre de logements pour assurer une programmation au plus près des besoins de la population :

- Élargir la typologie des logements (maisons, habitat groupé, collectifs) pour faciliter la cohabitation entre les générations et les populations dans les communes et corriger les déséquilibres sectoriels,
- Adapter la typologie des bâtiments aux fonctions de la commune et au tissu urbain local riche en patrimoine,
- Favoriser la vie locale et sociale par l'insertion urbaine des nouveaux programmes.

Adapter les politiques de l'habitat aux besoins de la population



Les hypothèses intègrent des taux de croissance annuelle allant du maintien des taux observés entre 1999 et 2006 à une diminution des apports migratoires en lien avec les évolutions du marché immobilier observées et l'augmentation des coûts de l'énergie.

Développer une offre de logements accessibles

Les logements aidés sont destinés à l'ensemble des ménages ne disposant pas des ressources nécessaires pour accéder ou se loger dans le parc privé : familles ou personnes seules, jeunes, personnes âgées. Ils permettent ainsi à des ménages de faire face à des changements de situation personnelle, à des périodes transitoires au plan professionnel.

Le SCoT retient pour définir la part minimale de logements locatifs sociaux à produire en fonction de la typologie de commune, la définition de l'article 55 de la loi SRU, c'est-à-dire les logements locatifs sociaux correspondant à « l'offre familiale » de logements. Cela exclut « l'offre spécialisée » (lits, foyers ou centres d'hébergement conventionnés).

Les communes du SCoT Nord-Isère comptent 14 694 logements locatifs publics en 2009 (18,5 % du parc). Cette proportion a diminué au cours des années passées en raison du poids de l'accession individuelle et de la mise sur le marché de produits en accession pour des investisseurs.

Les objectifs

- Maintenir a minima une proportion de 19 % de logements accessibles dans le parc de logements, notamment dans les villes ou centres de bassin de vie,
- Adapter la programmation de logements accessibles aux spécificités des bassins de vie de proximité,
- Élargir l'offre de logements accessibles à l'accession.

Proposer un habitat de qualité

Cette qualité doit répondre aux besoins des habitants qui aspirent à un peu de lumière, de soleil et d'espace mais aussi à l'intimité et à la sécurité.

Le parc de logements est largement composé d'un habitat ancien ou d'un habitat relativement récent mais peu adapté aux exigences d'aujourd'hui.

Les projets d'habitations individuelles, groupées ou en immeuble composeront avec les attendus des populations et les objectifs d'économie d'espace et d'énergie.

L'effort devra porter aussi sur la rénovation, la réhabilitation et l'amélioration des performances énergétiques du parc ancien, qui joue un rôle important du point de vue social et dans la valorisation des espaces urbains.

Coordonner les politiques d'équipements

Dans l'objectif du SCoT d'adapter l'offre d'équipements aux territoires et à leur vocation, le PADD définit les priorités.

Renforcer l'offre d'équipements « métropolitains »

- Compléter l'offre d'équipements participant au positionnement de l'agglomération dans l'aire métropolitaine lyonnaise dans les domaines du sport, de la nature, de la santé et de la culture,
- Compenser la fermeture d'unités d'enseignement supérieur par la création de nouvelles formations en lien avec le tissu économique et ses secteurs d'innovation,
- Adapter ces équipements à leur vocation et à leur rayonnement (qualité d'accueil, accessibilité).

Des équipements pour chaque bassin de vie de proximité

- Corriger les déséquilibres subsistant dans l'offre d'équipements entre les pôles urbains du Nord-Isère d'une part, entre pôles centres et communes périurbaines d'autre part,
- Rompre avec le phénomène de périurbanisation qui a engendré un hiatus entre équipements et densité d'habitations, en mettant en avant un mode d'urbanisation densifiée assurant la cohabitation des fonctions et des formes urbaines et le fonctionnement des équipements,
- Adapter les équipements aux attentes des nouvelles populations dans les bassins de vie et communes où l'évolution très rapide de la population n'a pas été accompagnée d'une offre suffisante d'équipements.

Des équipements en phase avec les évolutions démographiques et sociales

- Développer les équipements ou structures d'accueil adaptées à l'état de santé des personnes âgées,
- Équilibrer l'offre d'équipements pour la petite enfance dans les bassins de vie déficitaires,
- Concevoir des espaces de détente et de loisirs,
- Proposer des équipements culturels adaptés à la taille des bassins de vie et complémentaires des structures existantes.

Conforter les services à la population

La dispersion des urbanisations a localement fragilisé le tissu de services (professionnels de la santé, artisans) et de commerces de proximité, en particulier dans les communes proches des sites où l'offre s'est concentrée.

L'augmentation de la population va générer de nouveaux besoins de services, de commerces. Ces services à la personne participent de la qualité de la vie sociale et du développement de nombreux emplois dans les domaines de la santé, des loisirs, de la culture, de l'éducation.

Pour assurer leur développement, le SCoT défend un modèle qui rassemble les populations au plus près des services existants et assure le maintien des activités de services au plus près des espaces urbains (artisans, commerçants, services publics...).

Développer l'offre de services de proximité

- Maintenir et adapter l'offre de services aux évolutions démographiques et sociales et aux réalités locales pour assurer l'accueil et l'accompagnement des personnes âgées et des familles et la création de nouveaux services pour les salariés des grandes zones d'emploi,
- Faciliter l'insertion des services de proximité dans les espaces urbains dans une perspective d'animation de la vie locale et de développement des emplois locaux.

Maintenir une offre de commerces de proximité

Le commerce représente une activité économique en plein essor du point de vue des emplois générés. Il imprime sa marque partout dans le paysage urbain mais plus encore dans les entrées de ville, où il s'est largement déployé depuis 30 ans. Le SCoT prend acte de ces évolutions et défend le commerce dans sa dimension de service de proximité pour la population.

- Assurer le maintien d'une offre de commerces de première nécessité accessibles à pied pour le plus grand nombre d'habitants,
- Compléter la gamme des commerces à l'échelle de chaque bassin de vie pour que les ménages trouvent près de chez eux l'essentiel des produits,
- Développer l'accessibilité aux grands pôles commerciaux internes ou externes au Nord-Isère par les transports collectifs,
- Insérer le commerce en priorité dans les centres ou les entrées de ville existantes en recherchant la qualité de l'animation et des espaces urbains concernés,
- Veiller à l'adéquation entre l'offre commerciale et la structure urbaine, à l'équilibre de l'offre entre les centres et les entrées de ville et à une meilleure gestion des flux engendrés.

Qualifier les espaces urbains de proximité

Le PADD fait de la valorisation de la vie sociale et locale une priorité pour le développement local.

L'objectif de qualité de l'aménagement des espaces publics doit accompagner les politiques de l'habitat, d'équipements et de services dans chaque centre de ville, de village, de quartier.

Dans cette optique, une attention particulière sera portée au traitement des places publiques, à l'organisation des circulations piétonnières et à leur confort pour les personnes à mobilité réduite.

Dans les opérations privées, la création d'espaces collectifs devra faciliter le « vivre ensemble ».

Protéger la vie et la santé des habitants

Le Nord-Isère est soumis à des risques naturels (inondations, glissements de terrain), technologiques (entreprises, réseaux) et à des risques liés aux infrastructures.

Pour limiter les risques sur la santé des habitants, le PADD fait le choix d'un développement qui prenne en compte l'ensemble de ces risques.

Protéger les habitants des nuisances sonores

La proximité de l'Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, la présence d'infrastructures nationales autoroutières et ferroviaires, les projets d'infrastructures pour le fret ferroviaire, l'augmentation du trafic sur les routes départementales génèrent des nuisances sonores importantes pour les populations résidant dans les villes de la vallée urbaine en raison de la concentration des infrastructures, mais aussi dans les villages traversés.

Le SCoT prend en compte ces infrastructures dans ses choix de développement. Il limite le développement résidentiel à proximité des couloirs aériens et propose que soient recherchées toutes les solutions limitant l'impact sonore des infrastructures pour les riverains :

- Adaptation de la vitesse sur les réseaux routiers,
- Report de zones de stationnement,
- Aménagement des voiries et de leurs abords,
- Réalisation d'ouvrages de protection,
- Choix d'un mode d'urbanisation adapté aux caractéristiques des infrastructures.

Ces mesures doivent aussi contribuer à réduire les risques d'accidents pour les usagers de la route et les habitants résidant à proximité.

Les deux-roues et les piétons seront protégés par le développement de cheminements réservés dans l'espace urbain et ses liaisons avec les quartiers résidentiels, les espaces de loisirs, les espaces commerciaux.

Limiter les émissions de gaz à effet de serre

Le SCoT identifie deux leviers pour limiter les émissions de gaz à effet de serre : la maîtrise des déplacements motorisés et la maîtrise des consommations énergétiques dans les bâtiments.

Dans un contexte de croissance démographique et de demande de mobilité croissante, l'enjeu est de taille.

Pour assurer la maîtrise des déplacements, le SCoT propose un développement urbain plus dense et recentré, facilitant le maintien de services et d'équipements accessibles à pied, le développement de liaisons directes entre les quartiers résidentiels et les centres, le développement de sites de parking incitant au covoiturage et facilitant l'accès aux réseaux majeurs de transports collectifs.

Les mesures en faveur d'un « apaisement » de la circulation dans les villes et sur les autoroutes qui traversent le Nord-Isère vont dans le même sens.

Dans le domaine de l'habitat, le SCoT propose de développer une offre de logements plus économes en énergie par leur forme (logements collectifs), leur orientation, leur qualité d'isolation et leurs équipements (branchement sur le réseau de production d'énergie local, équipements solaires).

Un effort sera aussi à faire en direction du parc des logements anciens, dont les performances énergétiques sont faibles mais qui répondent à une demande de logements à loyer modéré ou modeste.

Prendre en compte les risques naturels et technologiques

Les risques sont pour une part identifiés dans différents schémas et plans de prévention comme pour les inondations (PPRI) et les risques technologiques (PPR, PPRT). D'autres risques, n'ayant pas fait l'objet de plan (ruissellement, glissement de terrain), doivent être pris en compte à l'échelle des projets locaux. Des mesures sont préconisées dans le cadre du contrat de rivière pour limiter ces risques avec par exemple les aménagements sur les affluents de la Bourbre. Le principe de précaution doit prévaloir pour les risques naturels, avec la préservation des espaces utiles à l'eau (zones humides) et la maîtrise du ruissellement des eaux.

Afin de réduire sur l'ensemble du territoire les risques pour la vie et la santé des populations, les choix de développement urbain devront respecter les contraintes identifiées dans les différents schémas. Des mesures de protection devront être mises en œuvre dans la réalisation des infrastructures comme le Lyon-Turin.

2.2 - Un développement qui préserve les ressources du Nord-Isère

En proposant un mode de développement urbain infléchissant une tendance lourde à la dispersion des urbanisations, le SCoT se donne comme objectifs :

- De préserver les ressources naturelles du Nord-Isère,
- De limiter les risques de diminution et de fragmentation des espaces agricoles et naturels (fragilisation des activités agricoles, déclin de la biodiversité, dégradation de la qualité de l'eau),
- De limiter les risques pour la santé et la vie des populations liés à la dégradation de la qualité de l'air, à la prégnance du bruit et à l'augmentation des déplacements.

Le PADD définit, à travers ses orientations, les priorités pour un développement urbain :

- Un mode d'urbanisation économe en ressources,
- La facture énergétique maîtrisée,
- La santé des habitants protégée.

Un développement économe en espace

L'espace est une ressource abondante du Nord-Isère et 86 % de sa superficie est encore non bâtie ; 66 % de ces surfaces sont agricoles et 20 % composées de forêts ou d'espaces naturels protégés.

L'artificialisation se fait au détriment des espaces agricoles, qui perdent 2,6 % de leur surface en 10 ans. Ainsi 1 800 hectares de zones agricoles ont changé de statut entre 2000 et 2009. À ce rythme et sans évolution des modes d'urbanisation, ce sont 3 600 ha qui pourraient disparaître à l'horizon des 20 prochaines années.

Des pressions foncières soutenues

La demande d'espace est multiple pour répondre aux besoins urbains de logements, d'équipements, de locaux d'activités et de commerce, de stationnement, de voiries.

La demande est forte pour des espaces de détente, des équipements, pour la protection des espaces liés à l'eau, à l'agriculture, pour la biodiversité.

Les espaces les plus accessibles de vallée sont soumis à de fortes tensions d'usage entre les besoins pour l'agriculture, les infrastructures, les espaces d'activités, les équipements, et les besoins d'espaces nécessaires à la protection de la ressource en eau et contre les inondations.

Les espaces de collines sont davantage sollicités pour la qualité de leur paysage, du cadre de vie offert et des possibilités de loisirs. La pression foncière est davantage liée au développement résidentiel.

Le PADD, sur la base des objectifs de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) et de la loi Solidarité renouvellement urbain (SRU), se fixe comme objectif prioritaire d'assurer la protection et la valorisation à long terme des grands espaces de nature, en faisant évoluer les modes d'urbanisation.

Réduire les besoins fonciers pour la construction neuve

L'urbanisation des 20 dernières années s'est largement faite au gré d'opportunités foncières et de développement des réseaux. Les conséquences sont lourdes sur l'évolution des espaces agricoles, sur les déplacements et sur les finances des collectivités locales qui ont investi pour équiper les espaces urbanisés.

Réinvestir les espaces urbains pour créer plus de proximité

Le SCoT propose de « recentrer » les urbanisations en réinvestissant les espaces existants, en valorisant les délaissés urbains, les espaces en mutation et les parcelles en friche, qui constituent autant de ressources foncières.

Bd Gambetta, La Tour-du-Pin **AVANT** opération de renouvellement urbain

Intensifier l'usage des espaces disponibles

Le SCoT fixe comme objectif de réduire globalement l'espace consommé et de limiter l'emprise des urbanisations sur les espaces agricoles et naturels.

Le PADD définit les priorités pour le développement urbain en général et pour chacune des fonctions :

- Répondre à la demande d'espace en priorité dans les zones urbanisables déjà prévues au POS ou au PLU, en organisant la programmation d'ensemble et le phasage dans le temps,
- Diversifier les fonctions des espaces pour optimiser le foncier (commerce ou activités de services en rez-de-chaussée d'immeubles de logements par exemple),
- Économiser le foncier en mutualisant chaque fois que possible les espaces publics ou privés utiles au fonctionnement d'ensemble (voiries, stationnement).

Dans le domaine du logement

- Réduire la place de la maison individuelle dans l'offre de logements et développer des formes d'habitat plus économes en espaces,
- Recentrer les opérations de logements dans les centres, à proximité des équipements et services existants et dans les « dents creuses » des espaces urbains,
- Densifier les zones résidentielles en recherchant des formes urbaines bien insérées dans la structure et l'architecture locale et valorisant les noyaux historiques des communes et les spécificités du territoire.

Dans le domaine des activités économiques

Les espaces d'activités (entreprise de production ou grandes zones commerciales) se sont développés dans les espaces les plus accessibles depuis les axes de déplacement et de ce fait dans les espaces les plus convoités pour l'agriculture (plaine) et pour la ressource en eau.

Dans le respect des règles de sécurité associées aux activités économiques, le SCoT propose un développement économique et commercial plus économe en espaces :

- Investir les espaces délaissés par les activités « traditionnelles » et les dents creuses de l'espace urbain, reconquérir les bâtiments désaffectés,
- Rechercher chaque fois que c'est possible à densifier les constructions dans le cadre de programmes d'ensemble valorisant les complémentarités des activités,
- Adapter l'offre de foncier aux besoins locaux et à l'évolution des activités économiques.

Dans le domaine des équipements publics

Les collectivités peuvent économiser le foncier nécessaire aux équipements publics en privilégiant des localisations dans les espaces urbains et en optimisant les fonctions des bâtiments.

Dans le domaine des voiries

Éviter la création de voiries sans issue en travaillant sur le maillage des espaces urbains et sur des extensions urbaines dans le prolongement des espaces urbains déjà desservis.

Rechercher chaque fois que c'est possible à créer des liaisons qui n'artificialisent pas les sols et participent au maintien de liens avec la nature (cheminements piétonniers, places non goudronnées).

Bd Gambetta, La Tour-du-Pin **APRÈS** opération de renouvellement urbain

Un développement économe en énergie

Un objectif partagé : réduire la facture énergétique

La nécessité d'économiser les ressources énergétiques fossiles et de limiter les émissions de gaz à effet de serre constitue un enjeu mondial. Réduire la facture énergétique constitue aussi un enjeu économique important pour les ménages et les entreprises et un enjeu de santé public.

Pour répondre à ces enjeux, le SCoT dispose de deux leviers et se donne comme objectifs d'agir sur les déplacements et sur les besoins énergétiques des bâtiments.

Il s'agit de maîtriser l'augmentation des déplacements, dans une période où la croissance de la population et des activités engendrera de nouveaux besoins, et d'agir sur la qualité énergétique des bâtiments.

Réduire la dépendance à la voiture

Dans l'objectif du SCoT de limiter l'augmentation des déplacements motorisés, le PADD définit les priorités suivantes :

- Orienter le développement urbain en priorité autour des gares et des sites desservis par les transports collectifs,
- Rassembler les populations au plus près des services existants et maintenir les activités et services dans ces espaces urbains,
- Rapprocher le commerce des habitants dans les espaces urbains et résidentiels,
- Intensifier les espaces bâtis en recherchant des formes plus denses, compatibles avec la mise en place de transports collectifs plus performants,
- Engager des démarches (PDU, PDIE) et mettre en place les dispositifs (transport à la demande, modulation des vitesses) contribuant à l'évolution des comportements dans les déplacements,
- Limiter l'emprise de la voiture dans les villes pour inciter à d'autres modes de déplacement,
- Traiter les espaces publics pour donner plus de place aux piétons et généraliser les liaisons douces, développer les pistes cyclables,
- Améliorer l'accès aux réseaux actuels (trains, bus) et développer les points multimodaux (parcs-relais) facilitant le passage d'un mode à l'autre.

Développer l'intermodalité pour les transports de marchandises

Le développement des activités de logistique et celui des échanges entre les pôles régionaux génèrent des flux de transports de marchandises sur les infrastructures majeures du Nord-Isère.

Le transfert des marchandises sur les trains, via le Lyon-Turin, et de nouveaux équipements intermodaux constituent une opportunité pour le Nord-Isère. L'allégement des trafics de marchandises sur les réseaux routiers et ferrés permettra à l'horizon 2025 de mettre en place de nouveaux services de transports collectifs interurbains.

La localisation des espaces d'activités générateurs de flux de marchandises à proximité de ces infrastructures contribuera à développer l'intermodalité.

Pour faciliter le maintien des activités de centre-ville, les villes intègrent la gestion de la logistique urbaine dans leurs schémas de déplacements et de stationnement.

Améliorer la qualité des bâtiments

La facture énergétique des ménages, des entreprises et des collectivités augmente avec le renchérissement des sources d'énergie et le développement des équipements.

Pour ne pas aggraver la facture énergétique globale et dégrader la qualité de l'air dans un contexte de dynamique démographique et économique, le SCoT défend des modes de construction plus économes en énergie.

- Engager des démarches collectives du type plan lumière ou plan climat pour une gestion plus économe des bâtiments et espaces publics,
- Développer des formes d'habitat plus groupées et plus économes en énergie,
- Mettre en œuvre les nouvelles normes d'isolation dans l'ensemble des constructions (logements, bâtiments publics, locaux d'activités),
- Soutenir les projets d'écoconstruction,
- Réhabiliter le parc plus ancien et notamment le parc locatif, pour diminuer les charges des locataires,
- Prendre appui sur le pôle des innovations constructives pour développer de nouvelles approches de construction, l'emploi et les savoir-faire afin de valoriser les entreprises.

Utiliser les ressources énergétiques locales

Dans cette optique, les collectivités locales peuvent valoriser l'énergie au débouché des usines d'incinération des ordures ménagères. Les extensions de réseaux seront anticipées pour raccorder les immeubles collectifs au réseau de chaleur. La localisation de l'usine de Bourgoin-Jallieu est un atout en raison des faibles distances à couvrir pour desservir les nouveaux programmes réalisés dans l'espace urbain.

Mobiliser des énergies renouvelables (bois, soleil)

Le Nord-Isère ne dispose pas de grandes forêts mais de nombreux boisements et haies dont l'entretien constitue une ressource locale. Cette ressource, proche des habitations, gagnerait à être développée.

La préservation d'espaces agricoles doit aussi permettre aux exploitants de développer de nouvelles cultures propres à la fabrication de matériaux isolants comme le chanvre. Adapté à notre climat, le chanvre est produit en grande quantité et sa croissance très rapide ne réclame ni désherbant ni pesticide.

La CAPI développe un pôle « énergies renouvelables » autour du photovoltaïque. L'implantation de « fermes photovoltaïques » pourra accompagner cette activité dans la mesure où elle permet de valoriser les espaces les moins adaptés à la production agricole ou à la construction.

D'autres pistes devront être développées, en partenariat avec les acteurs locaux, afin de réduire la facture énergétique.

La ressource en eau préservée

Assurer la qualité de l'eau potable

L'État Initial de l'Environnement a mis en lumière les points de fragilité de l'eau, notamment au regard des objectifs de qualité retenus par l'Europe dans sa directive-cadre sur l'eau (DCE). Dans la logique des schémas d'aménagement et de gestion de l'eau, le SCoT se donne comme objectif de proposer un mode de développement protégeant les espaces utiles à l'eau pour en améliorer la qualité et limiter les risques pour la population.

Sécuriser la ressource

Les ressources locales sont en quantité actuellement suffisantes. La diversification à long terme des sources d'approvisionnement devra permettre si besoin de faire face aux besoins dans les secteurs où se conjuguent de fortes pressions pour l'agriculture (prélèvements pour l'irrigation des terres agricoles), les ménages et les activités économiques.

Garantir la qualité des eaux potables

L'alimentation en eau potable est assurée en totalité par les eaux souterraines. Plus d'une centaine de captages d'alimentation en eau potable sont recensés sur le territoire, mais avec des niveaux de productivité variables. Les deux principales ressources sont situées dans la vallée de la Bourbre : les captages de Coiranne, de la Ronta et du Loup.

Les eaux potables proviennent en majorité de zones de captage très exposées à des risques de pollution en raison de l'urbanisation, des infrastructures actuelles et futures.

La préservation de la qualité des eaux souterraines est un enjeu majeur pour l'avenir.

Le PADD pose le principe d'une protection accrue des zones de captage participant à l'alimentation des nappes souterraines par des périmètres adaptés et un encadrement des pratiques agricoles, industrielles et artisanales polluantes.

L'urbanisation et l'occupation des sols situés en surface des nappes phréatiques de la Bourbre et de l'Est lyonnais devront être compatibles avec les objectifs de protection de la nappe, dans le respect du règlement du SAGE.

Contribuer à l'amélioration de la qualité des eaux des rivières

La qualité des eaux superficielles est relativement moyenne sur l'ensemble des cours d'eau. Les rejets agricoles, urbains et industriels sont à l'origine des principales pollutions sur les masses d'eau. L'ensemble du territoire est classé en zone vulnérable pour les nitrates, et les bassins versants de la Bourbre et de la Sévenne sont identifiés comme zones prioritaires vis-à-vis des pesticides.

Les orientations du SCoT devront répondre à ces objectifs et être compatibles avec les Schémas d'Aménagement et de gestion des eaux.

Dans l'objectif d'atteindre d'ici 2021 le bon état écologique des eaux de rivière fixé par la DCE, le PADD retient les priorités suivantes :

Améliorer le traitement des eaux usées

- Conjuguer les efforts de mise aux normes des stations d'épuration des eaux usées pour que les eaux qu'elles déversent dans les rivières soient de bonne qualité,
- Prendre des mesures complémentaires en période estivale d'étiage de la Bourbre.

Gérer les eaux de pluie

- Gérer les eaux pluviales au plus près de la source d'émission et permettre une infiltration et une épuration naturelle en amont pour soulager les ouvrages d'assainissement et ne pas compromettre leur bon fonctionnement,
- Développer les systèmes séparatifs pour les eaux de pluie, notamment dans le bassin de la Bourbre particulièrement sensible aux pollutions en cas de surverses des stations d'épuration dans les épisodes de fortes pluies,
- Promouvoir des pratiques industrielles, agricoles ou individuelles (jardinage, bricolage) non polluantes pour les rivières,
- Soutenir et encourager les pratiques agricoles qui améliorent la qualité des eaux, notamment dans les zones prioritaires vis-à-vis des pesticides (bassins versants de la Bourbre et de la Sévenne).

Sécuriser l'assainissement autonome

Une majorité des communes sont raccordées à un dispositif de traitement collectif des eaux usées (sauf 5). Des grosses unités de traitement sont localisées dans la vallée urbaine et permettent d'assurer un traitement relativement efficace.

Les modes d'urbanisation devront prendre en compte la fragilité des petites unités qui présentent des dysfonctionnements (surcharge notamment) pouvant engendrer des rejets polluants, et s'assurer de la qualité des installations de près d'un quart de la population qui relève d'un dispositif d'assainissement individuel.

Adapter l'urbanisation aux exigences de qualité des eaux

Faciliter l'infiltration des eaux dans les sols pour limiter la quantité des eaux de ruissellement et les risques de transport de polluants de surface.

Limiter l'imperméabilisation des sols par la transformation d'espaces agricoles et forestiers au profit de l'urbanisation.

Préserver la trame bleue

Les orientations du SCoT assureront la protection de l'ensemble des espaces utiles à l'eau qui composent la trame bleue : ruisseaux et rivières, étangs et zones humides, zones de captage.

2.3 - Un développement valorisant son potentiel économique

L'histoire économique du Nord-Isère s'inscrit dans des dynamiques régionales, métropolitaines et locales. Les paysages urbains et ruraux ont été profondément modifiés par les mutations économiques enregistrées depuis 30 ans.

Dans un contexte de dynamique démographique soutenue, le développement de l'emploi constitue un enjeu majeur pour le territoire et pour chaque bassin de vie.

Le SCoT fixe comme objectif d'ensemble de faire du développement économique un levier pour la structuration et le positionnement du territoire dans l'espace métropolitain et régional et un facteur de développement local et social. Il définit ses priorités :

- Accompagner les évolutions de la logistique et la mise en place de l'intermodalité, les dynamiques démographiques, les évolutions économiques,
- Soutenir la création et la diversification de l'offre d'emplois sur le Nord-Isère, en s'appuyant sur le tissu économique local (matériaux de construction, logistique, énergie, industries agroalimentaires),
- Développer les complémentarités entre les espaces d'activités pour l'accueil des entreprises (de la très grande entreprise à l'artisanat),
- Valoriser les espaces d'activités et faciliter l'accès aux réseaux numériques pour dynamiser l'économie locale,
- Maintenir une agriculture dynamique,
- Valoriser les ressources locales,
- Conforter l'offre de formation.

Pour répondre à la volonté d'économiser l'espace, le PADD se donne pour objectif d'assurer ce développement économique en maîtrisant les extensions urbaines, en œuvrant pour une plus grande qualité des espaces d'activités et pour une réintroduction des emplois dans l'espace urbain chaque fois que l'activité le permet.

Participer aux dynamiques métropolitaines et régionales

Deux sites du Nord-Isère ont été retenus dans la DTA et l'Inter-SCoT comme pôles stratégiques métropolitains : le parc international de Chesnes, premier pôle de logistique de la métropole, et le parc technologique de L'Isle-d'Abeau.

Leur développement s'inscrit dans celui d'une métropole de niveau européen, composée des agglomérations de Lyon, de Saint-Étienne et de la CAPI et de Vienne, dans une perspective de développement de l'Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et de son pôle multimodal.

Ils jouent un rôle essentiel dans les dynamiques économiques régionales et locales par leur rayonnement et leur impact dans la structuration du Nord-Isère (concentration d'entreprises et d'emplois).

Pour maintenir leur attractivité, ces grands sites d'activité doivent être en mesure d'évoluer et de s'adapter aux besoins des entreprises tout en restant garants d'une image valorisante pour le Nord-Isère.

Leur développement ou extension sera l'occasion de mettre en place des stratégies visant une grande qualité environnementale dans le traitement des espaces extérieurs, des bâtiments et dans la gestion des trafics induits.

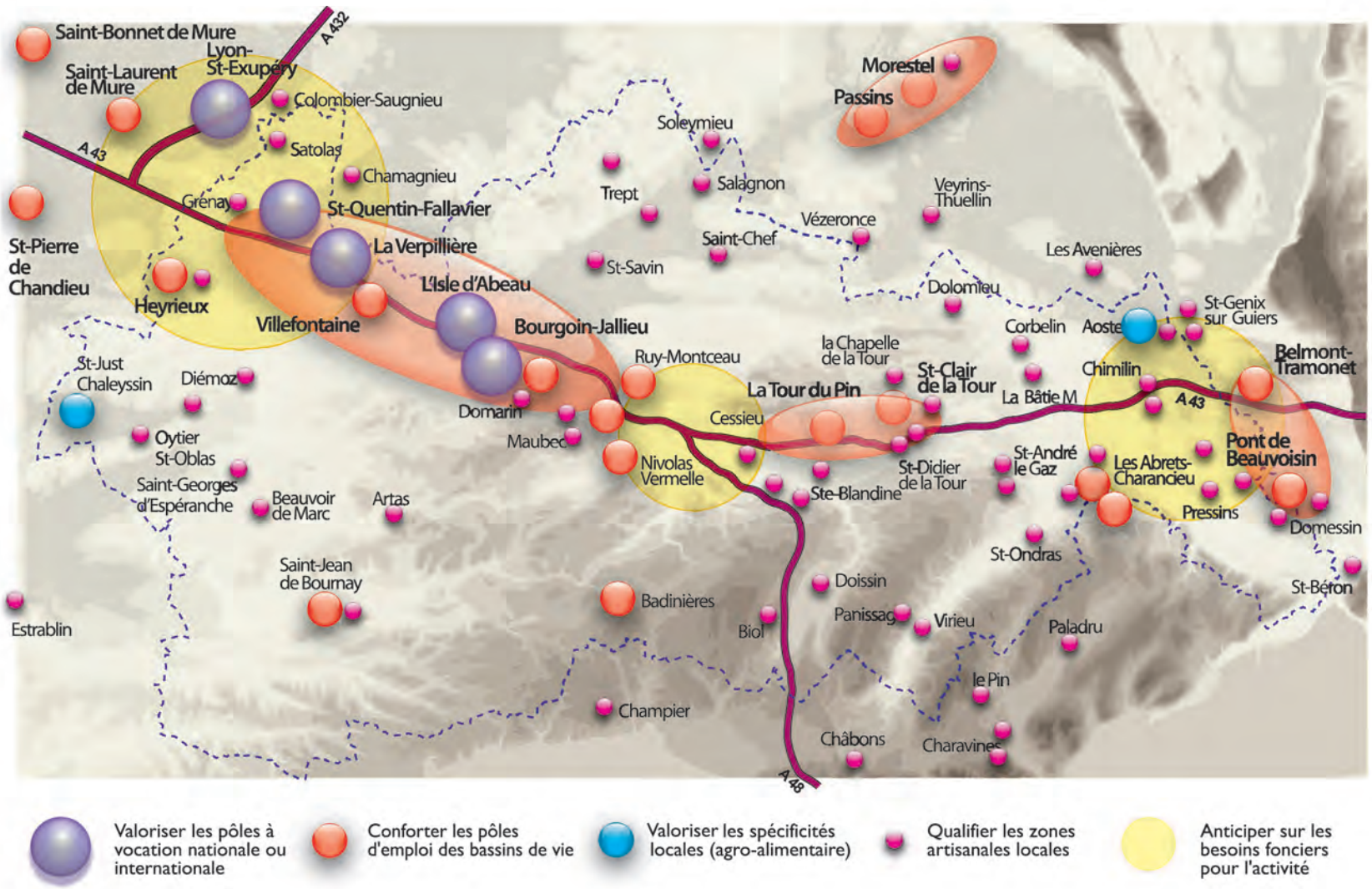
Accompagner les évolutions de la logistique

La logistique a connu un développement rapide avec la création de nombreux emplois et d'entrepôts de grande taille.

Le PADD définit les priorités pour valoriser les sites et l'activité :

- Élaborer une stratégie d'ensemble pour le renouvellement des zones d'activités existantes déclassées ou désaffectées (parc de Chesnes) intégrant la rénovation des locaux vacants et la réutilisation des friches industrielles (bâtiments et foncier),
- Optimiser le foncier encore disponible,
- Organiser les déplacements des camions et des salariés,
- Compléter l'offre de service.

Soutenir le développement économique



Préparer l'avenir en développant des sites multimodaux

La volonté de contribuer au développement économique métropolitain suppose d'anticiper les besoins d'espace et d'équipements pour l'accueil d'entreprises et l'attractivité du territoire.

- Développer les sites d'intérêt métropolitain adaptés aux besoins de l'économie métropolitaine dans le cadre d'une stratégie associant les territoires concernés par les opportunités nouvelles de développement des pôles multimodaux de Saint-Exupéry (gare, aéroport) et la création d'équipements multimodaux.
- Le Nord-Isère pourrait contribuer pour 200 ha aux besoins de la métropole, évalués à 700 ha dans le schéma logistique de 2001, si ceux-ci sont confirmés par l'observatoire de la logistique en révision.
- Mettre en place de nouvelles infrastructures pour le transport des marchandises (plateforme multimodale et/ou chantiers de ferroutage) et renforcer les réseaux ferrés pour les marchandises et les voyageurs,
- Développer l'accessibilité des réseaux de transports collectifs pour les salariés travaillant dans les grands sites d'activités métropolitains, régionaux ou locaux.

Accompagner les dynamiques économiques des bassins d'emplois

Les espaces dédiés à l'activité (production, commerce, artisanat, transports) occupent une place importante dans le paysage du Nord-Isère, notamment le long de l'axe Lyon-Chambéry où se concentrent 90% des surfaces d'activités.

Le SCoT soutient un développement de l'activité économique qui s'appuie sur la complémentarité entre trois types d'espaces d'activités :

- Les zones d'activités d'intérêt régional ou métropolitain, qui constituent des pôles économiques à forte densité d'emplois avec des entreprises de toute taille,
- Les zones d'activités d'agglomération et de pôle urbain, destinées à accueillir des petites et moyennes entreprises ainsi que des commerces et des services. Ce sont des pôles de bassin d'emploi,
- Les zones d'activités locales de moins de 5 ha, qui ont vocation à répondre aux besoins de très petites entreprises de production et d'artisanat.

Soutenir l'appareil de production, de recherche et d'innovation

Le Nord-Isère compte près de 50 zones d'activités, parfois très anciennes et en évolution constante au fil des reconversions du tissu économique.

Le PADD définit les priorités suivantes :

- Assurer le maintien des activités existantes, l'accueil de PME, le développement d'activités de production en lien avec les potentialités de chaque bassin d'emplois,
- Soutenir les filières innovantes dans la construction, le photovoltaïque, les textiles techniques, bien implantées dans la CAPI et les Vals du Dauphiné,
- Développer à l'échelle des intercommunalités et des bassins d'emplois des stratégies pour valoriser ces espaces et soutenir le développement de l'économie :

  - renouveler l'offre dans les secteurs où celle-ci est très faible (région Saint-Jeannaise, Vallons du Guiers),
  - rechercher de nouveaux sites en dehors des espaces humides à protéger (Vallons de la Tour, CAPI),
  - développer l'offre foncière pour les activités en priorité en continuité des zones existantes, sauf si ces extensions concernent des espaces protégés. Dans ce cas, les collectivités rechercheront des sites répondant aux critères environnementaux,
  - qualifier les espaces existants, en particulier dans les entrées de ville, au fil des changements d'activités ou des mutations foncières.

Soutenir l'artisanat local

De nombreux facteurs (histoire économique et absence de planification intercommunale) ont contribué à la dispersion de petites zones d'activités sur le territoire et notamment en secteur rural.

Le SCoT vise à recentrer les zones d'activités sur les villes et les bourgs-relais, dans une logique de politique intercommunale et de services à la population. L'activité artisanale s'intègre chaque fois que possible dans les espaces urbains ou dans leurs extensions proches, à proximité des clients.

Accompagner les évolutions de l'économie

L'évolution structurelle de l'emploi témoigne de la longue transformation de l'économie.

Le nombre d'emplois dans les secteurs primaire et secondaire poursuit sa décroissance, tandis que se développent les services aux particuliers, la santé, l'action sociale, l'enseignement ou la formation, la restauration, le tourisme, le commerce (65 à 70 % des créations d'emplois d'ici 2030).

Développer le tertiaire

La création d'emplois dans le tertiaire ne cesse de progresser sans avoir véritablement généré des pôles tertiaires bien identifiés. Il ne s'agit pas de promouvoir des « quartiers d'affaires » mais de permettre l'implantation de ces activités dans l'espace urbain pour en faciliter l'accessibilité.

Les projets de requalification urbaine ou de construction neuve lorsqu'ils atteignent une taille significative, la structuration des quartiers-gares ou des espaces d'activités, la densification des villes sont autant d'occasions d'intégrer des surfaces de bureaux ou des locaux de services aux entreprises ou aux particuliers.

Développer l'activité dans le tissu urbain

Les effectifs et la nature des emplois dits « résidentiels » dépendent avant tout du poids des populations desservies et de la structure des villes. Ils « échappent » à la planification par leur capacité à se mêler au tissu urbain.

Le développement de ces emplois n'est pas tributaire de réserves foncières dédiées mais est lié à l'évolution des pôles d'habitat, à leur aptitude à favoriser la proximité, à diversifier les fonctions des centres urbains.

Pour accompagner la création d'emplois de proximité, une offre de bureaux adaptée aux besoins est essentielle dans chaque ville ou bourg-relais.

Maintenir une agriculture dynamique

L'agriculture est une composante essentielle de l'identité du Nord-Isère et tient une place importante en Isère.

Le SCoT reconnaît les espaces agricoles comme majeurs dans le développement du Nord-Isère, en raison de leur intérêt économique, social, environnemental et paysager.

L'agriculture du Nord-Isère est majoritairement tournée vers les grandes cultures (production céréalière) et l'élevage (bovins et lait). La diminution du nombre des exploitations (1 500 en 1999 et 1 000 en 2006) ne signifie pas la fin de l'agriculture. L'augmentation de la surface moyenne des exploitations traduit les évolutions de l'agriculture. L'abandon de terres révèle leur inadaptation à des pratiques agricoles extensives.

L'agriculture participe au développement du tourisme vert, avec la création de services valorisant les activités agricoles (vente directe) et avec l'offre d'hébergement de type gîtes ou chambres d'hôtes.

Elle doit aussi pouvoir contribuer à l'alimentation des populations urbaines de plus en plus nombreuses et opérer les adaptations nécessaires à cette fonction de proximité.

Pour accompagner les évolutions de l'agriculture et soutenir le développement de ses activités, le SCoT s'appuie en particulier sur les actions des PSADER* engagées sur Isère Porte des Alpes et sur les Vals du Dauphiné.

Pérenniser les surfaces agricoles

Les différentes « crises » agricoles et le « desserrement urbain » marqué, depuis l'après-guerre, ont favorisé le mitage des terres arables et la disparition de nombreuses exploitations. Pour se maintenir, les exploitants ont besoin de surfaces exploitables de plus en plus importantes. L'agriculture ne peut « tenir » à elle seule.

Le développement de l'activité agricole dépend de la capacité du territoire à assurer le maintien des terres agricoles (terres labourées et surfaces en herbe), à pérenniser le foncier agricole le plus productif à long terme.

Ces espaces doivent être suffisants en quantité pour assurer les productions et permettre l'adaptation de l'économie agricole aux exigences environnementales et à celles des consommateurs (évolution des types de culture, des techniques et pratiques et des modes de distribution). Ils doivent aussi être homogènes et fonctionnels pour faciliter le travail des exploitants et la transmission des exploitations.

En faisant le choix d'un développement urbain recentré sur les espaces existants, le SCoT se donne comme objectif de préserver à long terme les espaces agricoles.

* PSADER : Projet stratégique agricole et de développement rural.

Permettre les évolutions de l'agriculture

Le maintien d'espaces agricoles à proximité des villes contribue à la diversification des activités autour de nouvelles filières et de nouveaux modes de distribution directe.

Le maintien d'espaces agricoles à proximité des villes doit faciliter le développement d'une agriculture soucieuse d'apporter des produits de qualité aux consommateurs et celui d'activités nouvelles liées à la production, la transformation ou la commercialisation des productions agricoles.

Maintenir les grands systèmes agricoles

Le SCoT défend le maintien des systèmes agricoles et forestiers qui leur sont liés. Il doit mettre en place les outils assurant la pérennité des espaces agricoles et la viabilité de l'activité économique agricole. La protection de secteurs stratégiques doit garantir la visibilité à long terme des exploitants et la viabilité de leurs exploitations.

D'autres actions doivent être engagées dans le cadre des politiques publiques contractuelles pour accompagner le développement de l'agriculture, mais elles ne sont pas de la compétence du SCoT.

Le PADD propose un mode d'urbanisation préservant le foncier nécessaire à chaque exploitation et assurant le bon fonctionnement des exploitations (accès aux terres et prairies, circulation des engins et animaux).

Valoriser le rôle économique et social des agriculteurs

Le maintien d'activités liées directement ou indirectement à l'agriculture, l'entretien des espaces boisés participent à la bonne tenue des paysages ruraux et à la qualité de la vie dans les communes rurales pour des populations locales ou d'origine plus urbaine.

Le maintien des agriculteurs, leur renouvellement, le développement de nouveaux emplois agricoles participent à la valorisation du caractère rural et à la diversité sociale de la majorité des communes du Nord-Isère.

Le SCoT défend une qualité de vie fondée sur la richesse de la vie locale et sociale et exprime la volonté de ne pas laisser les communes rurales se transformer en lointaines banlieues résidentielles des villes.

Valoriser les ressources locales

Développer la filière bois

Le Nord-Isère n'est pas perçu comme une région de forêts, à l'exception de la forêt des Bonnevaux.

Pourtant, près de 20 % du territoire du SCoT est couvert par des boisements : populiculture de la plaine de la Bourbre et du Catelan, feuillus des coteaux de la Bourbre et des zones accidentées des Terres-Froides, ripisylves le long des cours d'eau. Si la filière bois semble peu structurée en raison du très grand nombre de petits propriétaires, l'utilisation du bois représente 20% des installations de production d'énergie renouvelable.

Le PADD défend la protection des espaces boisés pour la valorisation environnementale, paysagère ou touristique du Nord-Isère. Il soutient la nécessité de développer l'activité à proximité des espaces boisés pour faciliter la structuration de la filière bois (entreprises de travaux forestiers, exploitants) et développer l'usage du bois (bûches ou déchiqueté) comme source d'énergie renouvelable.

Les étangs et zones humides

Les étangs et les zones humides font partie du patrimoine «discret» mais omniprésent du Nord-Isère. Leur mise en valeur participe au développement des loisirs, du tourisme local ou régional.

Les matériaux du sous-sol

Le sous-sol du Nord-Isère est riche de dépôts alluvionnaires. L'exploitation des carrières répond aux besoins de construction mais doit être maîtrisée par l'utilisation de matériaux issus du recyclage des déchets traités localement.

L'architecture de «pisé» fait partie du patrimoine bâti du Dauphiné (église, habitations, grandes fermes). La technique a été délaissée en raison d'une mise en œuvre mobilisant beaucoup de main-d'œuvre. Les «grands ateliers» ont réhabilité l'usage de la terre, qui trouve de nouvelles applications en association avec d'autres matériaux dans la production de bâtiments à basse consommation d'énergie.

Développer le tourisme vert et les loisirs de proximité

La diversité des campagnes et des paysages ruraux est un atout pour le développement d'un tourisme vert dans le Nord-Isère. L'existence d'un patrimoine local et rural (discret souvent mais réel) et la proximité de villes constituent des atouts supplémentaires. Les communes doivent conforter cet acquis en ayant des exigences globales de qualité environnementale.

Le développement assez récent des gîtes ruraux dans le Nord-Isère souligne le potentiel de cette activité de complément. Elle pourra être valorisée par la mise en valeur d'espaces naturels (zones humides, étangs), des productions agricoles, du patrimoine rural, la valorisation d'itinéraires et de circuits de randonnée (à vélo et à pied) depuis les gares.

De nombreuses pistes sont à mobiliser pour créer de nouvelles dynamiques locales et régionales : la diversification des espaces de loisirs, la création de parcours découverte autour de thèmes « reconnus », comme les chemins de Saint-Jacques, ou de thèmes à développer autour des « trames bleues et vertes », le développement de pratiques culturelles.

Compléter l'offre d'équipements d'hébergement et d'accueil de court séjour

La volonté de pérenniser ces activités suppose de conjuguer les efforts dans plusieurs directions :

- La valorisation des patrimoines locaux (châteaux, pisé, patrimoine industriel et rural, architecture contemporaine…),
- L'amélioration de la qualité de construction ou de rénovation des gîtes et chambres d'hôtes (labellisation, accessibilité pour les personnes handicapées) et la modernisation des établissements hôteliers (au moins une étoile),
- Le développement de manifestations culturelles, sportives, artistiques…
- Mais aussi la mise en place de démarches d'ensemble contribuant à valoriser les sites et les ressources naturelles (nature, eau, forêt) et le portage de projets d'espaces de loisirs sur le thème du tourisme vert et de l'eau.

Développer le tourisme d'affaires

Le Nord-Isère présente un potentiel susceptible d'accueillir un parc hôtelier de 250 chambres environ.

Le développement du secteur hôtelier pourrait contribuer à renforcer les complémentarités au sein de la métropole tout en assurant le développement d'emplois locaux.

L'offre hôtelière sera reliée à l'Aéroport Saint-Exupéry et/ou accessible depuis une gare régionale.

Elle peut être localisée dans les zones d'activités regroupant des entreprises en nombre suffisant (Chesnes, parc technologique, pôle d'activité d'agglomération) ou dans leur proximité.

Compléter l'offre de formation

L'offre de formation professionnelle devra être développée pour accompagner les entreprises locales dans la recherche de compétences locales, et les salariés dans leurs évolutions professionnelles et leur adaptation aux besoins de l'économie et des entreprises.

Elle doit évoluer avec l'émergence de nouveaux pôles d'excellence dans la logistique, les matériaux et les techniques constructives, le photovoltaïque. Elle pourra aussi se structurer pour répondre aux besoins nouveaux en matière de services à la personne.

Cette offre pourra trouver sa place dans les lycées du Nord-Isère ou dans les pôles urbains à proximité des réseaux de transports collectifs.

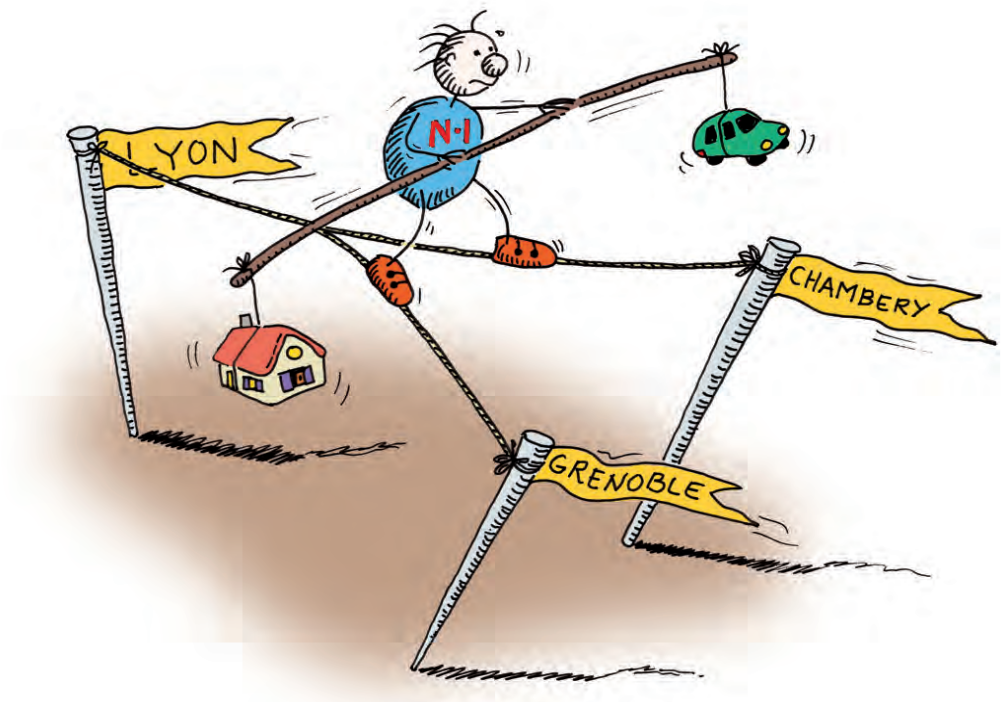
Améliorer l'accès aux communications numériques

Pour assurer l'attractivité économique du Nord-Isère, les collectivités faciliteront l'accès aux communications numériques en intégrant la création de réseaux numériques dans les projets intercommunaux, dans les documents de planification et dans les opérations d'aménagement.

Chapitre 3
L'architecture du projet

Pour concrétiser le projet d'un nouveau mode de développement urbain basé sur le « vivre ensemble » et la préservation des ressources, le SCoT s'appuie sur l'ensemble de ses réseaux naturels ou construits au fil de l'histoire.

Le PADD pose le principe d'un développement qui prenne en compte et valorise ses réseaux.



L'organisation multipolaire prend appui sur le réseau de villes

- Développer, à partir des villes existantes, des entités urbaines solidaires et complémentaires,
- Contribuer à la reconnaissance de ces pôles urbains à l'échelle régionale et métropolitaine,
- Accompagner les dynamiques de bassins de vie,
- Faciliter la vie quotidienne des habitants,
- Assurer le maintien des espaces naturels et agricoles de proximité.

Ainsi chaque pôle urbain pourra-t-il assurer un rôle spécifique dans l'accueil de populations, d'activités ou d'équipements au niveau des bassins de vie du Nord-Isère.

Le développement urbain est adossé aux réseaux de transport

L'organisation multipolaire est construite autour du réseau des transports collectifs et des infrastructures assurant la mobilité des populations.

Pour faire face à la croissance démographique, l'organisation des déplacements devra être consolidée par le renforcement des réseaux et le développement d'une offre de transports alternatifs à la voiture assurant un bon niveau de liaison entre les pôles urbains.

Le SCoT Nord-Isère donne la priorité aux développements urbains garantissant une bonne accessibilité au réseau métropolitain de transports collectifs, et aux réalisations contribuant au maillage du territoire.

Le développement préserve les espaces constitutifs de l'armature verte

Le SCoT Nord-Isère prend acte de la richesse que constituent les espaces de nature dans l'attractivité du territoire ainsi que des risques qui pèsent sur ces espaces.

Le PADD se donne comme objectif de rompre avec un mode d'urbanisation consommateur d'espace, de pérenniser les espaces agricoles et naturels, son armature verte, pour maintenir leurs fonctionnalités économiques et écologiques et offrir un cadre de vie de qualité aux habitants des villes, bourgs et villages.

En recentrant le développement urbain, en l'accompagnant dans le cadre de « projet d'ensemble », le SCoT rompt avec un mode de planification où l'affectation des espaces était trop souvent guidée par des choix individuels ou une vision à court terme.

Le développement valorise le réseau bleu

L'eau est omniprésente dans le Nord-Isère, et les étangs, ruisseaux et rivières, à la présence discrète, structurent les paysages.

Le SCoT prend acte de la fragilité de la ressource et des risques pour la population. Il fait le choix d'un développement qui protège les espaces contribuant à la qualité de l'eau et maintient ceux qui assurent la protection des habitants contre les risques d'inondation.

En valorisant la « trame bleue », le PADD révèle la présence de l'eau, reconnaît son importance dans les paysages, la culture locale, le patrimoine naturel et ses potentialités dans la préservation du cadre de vie.

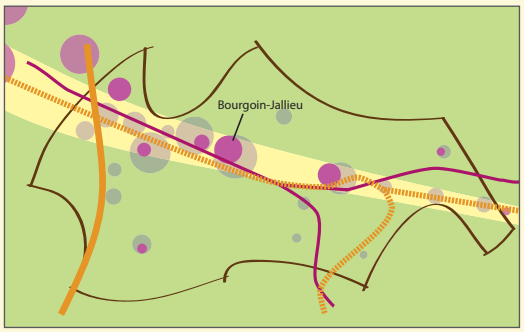
Les modes d'urbanisation devront assurer la protection de l'ensemble des espaces utiles à l'eau qui composent la trame verte : ruisseaux et rivières, étangs et zones humides, zones de captage.

Le développement du Nord-Isère s'appuie sur l'axe Lyon-Chambéry

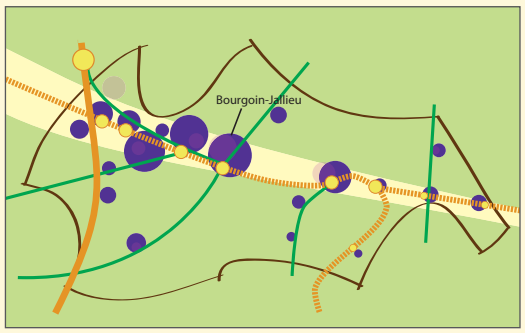
L'axe Lyon-Chambéry cumule les atouts et les contraintes d'une position, d'une organisation urbaine, de la présence des réseaux de transports majeurs, d'espaces agricoles à forte valeur ajoutée, d'espaces sensibles liés à l'eau et de pressions foncières multiples.

Son développement doit être abordé dans sa globalité afin de valoriser ce qui doit l'être et de maîtriser le risque de fabrication progressive d'une conurbation étirée.

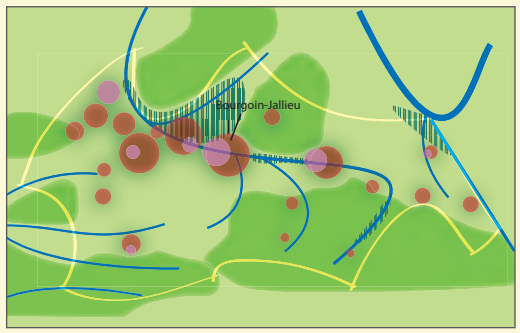
Un réseau d'espaces d'activités & d'infrastructures



Un réseau de villes et de transports collectifs



Un réseau d'espaces naturels



Un développement à structurer pour valoriser et optimiser les réseaux

Il doit faciliter l'émergence de pôles urbains reconnus à l'échelle régionale et métropolitaine et jouer un rôle dynamisant à l'échelle locale.

À **l'échelle régionale,** le SCoT consolide les espaces urbains sur les axes reliant Lyon, Grenoble et Chambéry.

À **l'échelle métropolitaine,** il doit conforter le rôle du Nord-Isère à l'est de l'agglomération lyonnaise. Il consolide ses pôles urbains pour en améliorer la lisibilité et adosse leur développement au réseau de transports métropolitains. Cette reconnaissance suppose que les pôles atteignent une taille plus grande.

À **l'échelle locale**, l'organisation multipolaire doit contribuer à l'amélioration de la vie quotidienne des populations en garantissant un bon niveau de services et d'équipements.

Le PADD oriente le développement en priorité dans les pôles urbains aux fonctions adaptées à la population desservie.

Chaque pôle participe à la structuration d'un bassin de vie et à son développement au sein des bassins d'emplois du Nord-Isère et de l'espace métropolitain.

Une organisation privilégiant la proximité à l'échelle des bassins de vie

La proximité s'organise à l'échelle du bassin de vie, de la commune et du quartier.

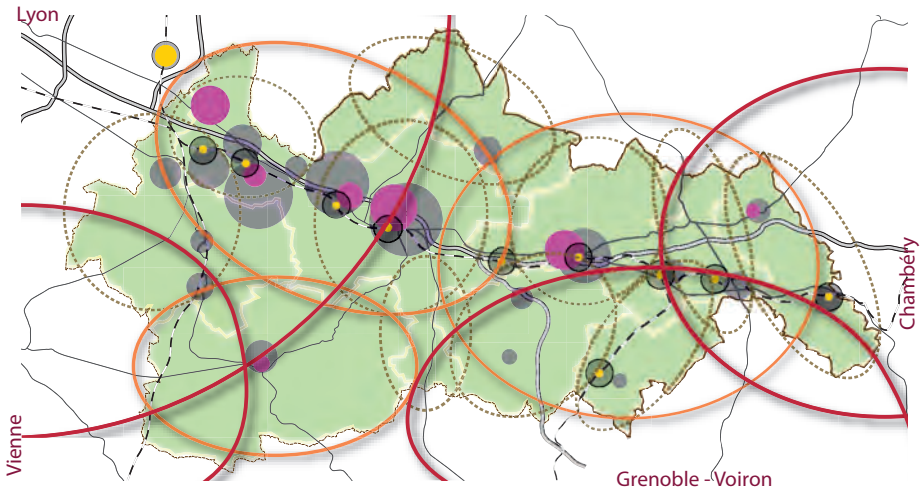
Les bassins de vie sont dessinés par les pratiques des habitants et par une offre de services fédérant plusieurs communes autour des villes et bourgs.

Les structures intercommunales jouent un rôle central dans l'organisation du territoire. Dans le SCoT, leurs périmètres dessinent les « bassins de vie de proximité ». Les interférences sont nombreuses entre ces bassins, qui s'insèrent dans des bassins de vie et d'emplois plus larges définis par l'INSEE.

Chaque bassin de vie est un territoire présentant une cohérence géographique, sociale, culturelle, économique, et exprimant des besoins propres en matière d'activités et de services. Il regroupe des communes ou groupes de communes à l'autonomie plus ou moins marquée et s'organise autour d'un ou plusieurs pôles urbains aux rôles complémentaires et aux fonctions à renforcer.

Le PADD prend appui sur cette échelle pour organiser le développement économique et la programmation de l'habitat, structurer l'offre commerciale et créer de nouveaux équipements. L'organisation de leur développement urbain favorise la vie quotidienne, participe d'une vie locale et sociale et améliore la mobilité de chacun.

LES BASSINS DE VIE



3.1 - Une organisation multipolaire

Un développement orienté vers les pôles urbains

Le PADD retient un système de pôles urbains composé de villes-centres, villes et bourgs-relais, et villages.

Ce système prend en compte trois réalités :

- L'originalité d'une organisation urbaine faite de petites villes ponctuant l'axe Lyon-Chambéry,
- La nécessaire évolution des villes historiques et de l'ex-« Ville Nouvelle » pour consolider l'espace urbain central du nord de l'Isère,
- Les risques de fragilisation des espaces ruraux face aux pressions foncières et à la dispersion des urbanisations.

Les villes-centres

Le SCoT prend en compte la configuration géographique et historique du territoire et la présence de petites villes anciennes ou villes issues de la « Ville Nouvelle » ponctuant l'axe Lyon-Chambéry. Il dépasse la définition INSEE qui retient pour le Nord-Isère deux agglomérations et leurs villes-centres : Bourgoin-Jallieu et La Tour-du-Pin.

Le PADD identifie comme « villes-centres » les communes « moteurs » de l'axe qui, en raison de leur poids démographique ou économique, exercent une attractivité sur les communes proches. La présence de gares à bon niveau de desserte et de grands équipements élargit cette attractivité à des communes plus éloignées.

Il donne aux villes-centres un rôle moteur et une responsabilité dans l'organisation du développement : Bourgoin-Jallieu, véritable pôle centre du Nord-Isère, L'Isle-d'Abeau, Villefontaine, la Verpillière, Saint-Quentin-Fallavier, La Tour-du-Pin et Pont-de-Beauvoisin.

Les villes-centres devront conforter l'offre de logements, d'emplois de haut niveau et d'emplois résidentiels, l'offre d'équipements et de services d'intérêt général. Leur développement sera axé sur la mobilisation du foncier disponible, la diversification de leurs fonctions et la structuration des déplacements à l'échelle du bassin de vie et du Nord-Isère.

La qualité de la programmation urbaine et des aménagements doit contribuer à faire apprécier le « vivre en ville » et participer à la valorisation de la ville pour les populations extérieures. Aussi les villes accorderont-elles une attention particulière aux différents espaces qui la composent.

Les villes organisent la proximité à l'échelle des quartiers

Le quartier est l'unité de vie dans laquelle les habitants peuvent accéder à pied ou à vélo aux services de proximité tels que l'école, la mairie, les commerces quotidiens. Les villes diversifient les fonctions des quartiers et assurent une bonne qualité de liaison avec les centres.

Les villes qualifient leurs entrées

Les espaces d'activités et de commerce constituent des pôles attractifs à l'échelle de chaque agglomération ou du Nord-Isère. Leurs aménagements doivent contribuer à la valorisation des villes par la qualité de leur organisation, de leurs façades et des liaisons avec le centre.

Elles valorisent les quartiers-gares

Les gares sont des portes d'entrée dans chacune des villes et dans le Nord-Isère. En raison de leur rôle dans la desserte du territoire, le développement des quartiers-gares des villes-centres constitue un enjeu majeur pour les années à venir.

Le PADD confère aux quartiers-gares un statut de nouvelle centralité dans la construction de la ville sur elle-même, dans l'organisation des territoires et la valorisation des espaces desservis.

Leurs aménagements doivent contribuer à la valorisation du territoire et des villes, au développement de la mobilité par la qualité du maillage et des accès aux transports collectifs

La densification des urbanisations s'articule autour de la diversification des fonctions urbaines, de la qualification du foncier et de l'amélioration de son accessibilité.

Elles participent au maintien de la trame verte

La proximité des espaces naturels et agricoles est un atout pour les villes. Les développements urbains doivent maintenir cette proximité avec la nature en préservant ou aménageant les transitions entre espaces bâtis et espaces de nature, en insérant les constructions dans les paysages locaux. Elles confortent la trame verte par un maillage des espaces publics et des cheminements piétonniers.

Les villes-relais

Les villes-relais constituent un deuxième niveau dans la hiérarchie de développement urbain du Nord-Isère. Elles relayent les villes-centres dans une offre de proximité et dans la structuration d'espaces plus ruraux.

Les villes-relais se singularisent par le poids démographique ou les fonctions qu'elles occupent dans leur bassin de vie proche. Elles disposent d'équipements d'intérêt intercommunal du type lycée ou collège.

Le PADD conforte leur rôle dans leur bassin de vie, notamment lorsqu'elles sont desservies par les transports collectifs. Leur développement doit diversifier l'offre de logements et de fonctions et renforcer l'offre de services à la population (services publics et offre commerciale). Les aménagements confortent les espaces urbains existant dans un souci de valorisation du patrimoine urbain et de qualité de la vie quotidienne.

Les villes-relais retenues dans le SCoT son : Heyrieux, Saint-Jean-de-Bournay et Les Abrets.

Les bourgs-relais

Les bourgs jouent un rôle complémentaire à celui des villes dans le développement des bassins de vie de proximité.

Les bourgs (au sens historique) sont vecteurs d'une vie locale et d'un rayonnement sur les villages alentour. Leur rôle est reconnu au sein du bassin de vie de proximité et au sein de l'intercommunalité qui organise le développement local.

Bien que moins peuplés que les villes-relais, ils disposent d'un ou plusieurs équipements «intercommunaux» tels qu'une gare, un collège, un marché hebdomadaire ou un pôle d'emplois.

Comme la ville-relais, les six bourgs-relais retenus dans le PADD ont vocation à diversifier l'offre de logements et de services d'intérêt intercommunal.

Les bourgs-relais retenus dans le SCoT sont : Diémoz Saint-Georges-d'Espéranche, Saint-Chef, Saint-Victor-de-Cessieu, Biol, Saint-André-le-Gaz, Aoste et Virieu.

Les villages

Les villages ont vocation à préserver le caractère rural du Nord-Isère. Leur développement valorise les centres pour assurer le maintien des espaces agricoles et naturels.

Le rythme de croissance de leur population doit être compatible avec la capacité des communes à offrir les équipements nécessaires. La diversification de l'habitat contribue à répondre aux besoins locaux et à maintenir les équipements communaux (école, petits commerces, poste…).

3.2 - Les réseaux de transports collectifs, ossature du développement urbain

Le Nord-Isère doit son développement à la présence d'infrastructures ouest-est reliant les grandes villes de Rhône-Alpes.

La RD 1006, les lignes SNCF, les réseaux nord-sud et l'A43 en ont été les vecteurs historiques.

Face aux perspectives de développement du Nord-Isère et aux besoins de mobilité, le SCoT propose d'élargir l'offre de déplacements pour donner à chacun plus de choix, garantir l'accessibilité du territoire et son développement.

Le PADD propose un développement conciliant croissance démographique et amélioration de la mobilité. Il défend un mode de développement urbain et une organisation des réseaux propices au déploiement des transports collectifs.

POPULATION 2030 ET TENDANCES PAR GRANDS SECTEURS

	Évolution population 2010 - 2030	Contribution à la croissance
Pôles urbains de l'axe Lyon-Chambéry	*36%*	*66%*
Espaces ruraux	*19%*	*34%*

Faciliter l'usage des transports collectifs

Prendre appui sur les réseaux régionaux

Le projet de réseau express de l'agglomération lyonnaise constitue une opportunité pour améliorer les échanges entre le Nord-Isère et les villes régionales ainsi que les échanges entre ses pôles urbains ou économiques.

Le PADD fait le choix d'un développement multipolaire adossé au réseau des gares et d'un mode d'urbanisation plus « intense » qui favorise la diversification des fonctions de ces pôles. Si cette proximité facilite les accès des résidents et actifs riverains, elle ne suffira pas à résoudre l'accès aux gares pour l'ensemble des communes qui en sont éloignées.

Faire évoluer l'offre de transports collectifs

Dans l'objectif d'apporter de nouvelles réponses aux besoins de déplacements internes au Nord-Isère et de faciliter l'accès aux gares, le SCoT propose de renforcer l'offre de transports collectifs et définit les priorités suivantes :

- Structurer l'offre de transports urbains de l'agglomération de la CAPI autour d'une ligne à haut niveau de services assurant la desserte des pôles majeurs d'emplois, d'habitat, d'équipements et de services,
- Renforcer les lignes assurant la desserte entre les villes de l'axe Lyon-Chambéry,
- Développer les dessertes TC entre les pôles urbains du nord de l'Isère,
- Localiser des parcs de stationnement connectés au réseau interurbain.

Compléter les infrastructures de transports collectifs

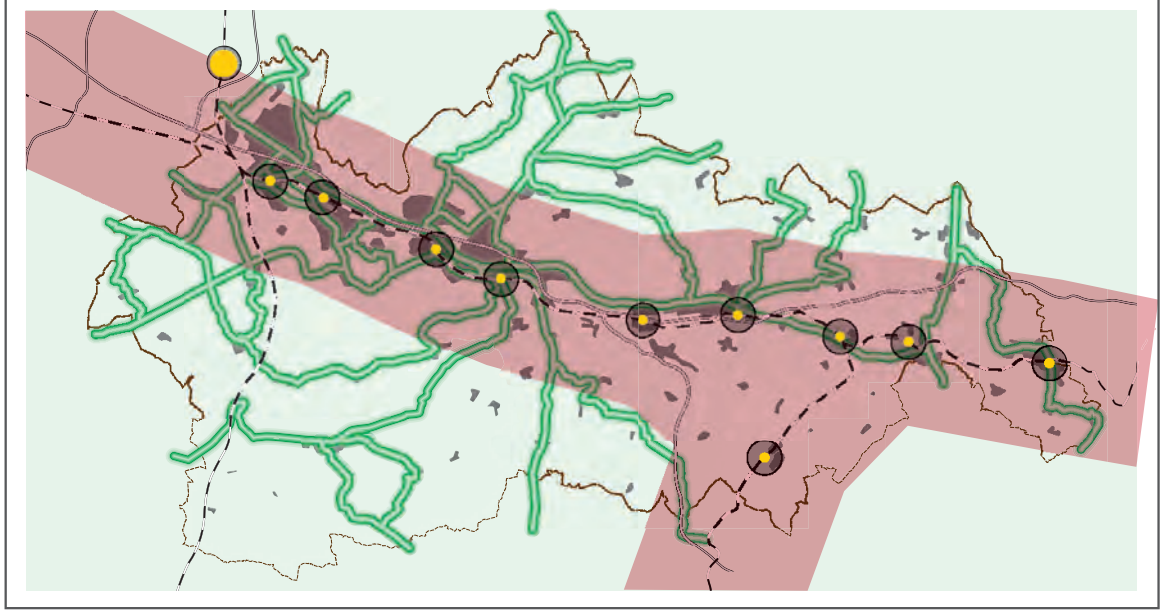
À l'horizon 2020-2025, la mise en service de la ligne mixte Lyon-Turin libérera la ligne historique des trafics voyageurs rapides (TGV) et des trains de marchandises. Le projet constitue une opportunité pour développer, sur les lignes historiques, la desserte interne du Nord-Isère et améliorer les échanges avec les villes régionales.

Avant cette échéance, le réseau actuel doit être renforcé pour répondre aux besoins des voyageurs et au développement des transports ferrés de marchandises, en particulier dans le cas où la plateforme multimodale serait antérieure à la mise en service du Lyon-Turin et localisée à Grenay.

Sur la branche du REAL entre Grenay et Bourgoin, les emprises foncières portées au SDAU permettent l'adjonction d'une voie supplémentaire.

Sur le tronçon Est, entre Saint-André-le-Gaz et Pont-de-Beauvoisin c'est une deuxième voie qui devrait être créée.

LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS, OSSATURE DU DÉVELOPPEMENT



Organiser l'accès aux gares

L'organisation et le maillage des réseaux de transports (CAPI, réseau départemental) doivent contribuer à améliorer l'accessibilité des gares par la mise en place de services concordant avec le cadencement des trains.

La structuration de cette offre devra s'appuyer sur :

- La mise en place de parcs-relais ou de parcs de rabattement sur les axes nord-sud les plus chargés,
- Les aménagements du réseau routier pour un meilleur partage de la voirie sur les infrastructures majeures,
- La gestion du stationnement à proximité des gares et dans les centres-villes,
- Le renforcement des liaisons douces (piétons et cycles) dans les villes équipées d'une gare,
- L'aménagement de tronçons du réseau routier assurant l'accès aux gares.

Mailler les urbanisations nouvelles

La desserte par les transports collectifs constitue un préalable aux extensions des urbanisations de la CAPI ou à l'implantation de pôles générateurs de nombreux déplacements.

Adapter le réseau routier

Les aménagements routiers sur les axes principaux et aux entrées de ville répondent à la nécessité d'organiser le partage de la voirie pour assurer le développement des transports collectifs et des modes non motorisés. Ils doivent ainsi participer à la sécurisation des différents usagers de la route.

Limiter l'usage de la voiture individuelle

Le développement de la mobilité n'est pas qu'affaire de voitures et de TC. Il devra être assuré par une meilleure prise en compte des modes de déplacement non motorisés.

Généraliser l'usage des modes doux en intégrant les liaisons douces aux projets urbains

Les liaisons douces devront être imaginées au plus près des pratiques des piétons pour assurer les trajets quotidiens entre habitat et école, entre équipements et services. Elles devront garantir la sécurité des habitants.

L'élaboration de projets d'ensemble pourra être l'occasion de matérialiser les cheminements entre les espaces urbains et en bordure des axes les plus fréquentés. Les pistes cyclables devront assurer les liaisons entre les espaces urbains proches. Les cheminements piétons devront assurer l'accès aux équipements et services depuis les espaces résidentiels ou les parkings urbains.

D'autres mesures devront être développées, comme l'adaptation de la vitesse pour faciliter la cohabitation entre les modes de déplacement.

Réduire la place de la voiture en ville

Le stationnement est une charge pour les collectivités et une forme de pollution : encombrement des espaces publics, imperméabilisation des sols, risques de pollution des nappes par des eaux de ruissellement chargées d'hydrocarbures, nuisances sonores pour les riverains.

Les politiques de stationnement devront participer à la libération des espaces publics, à la fluidité des trafics dans les centres urbains. Elles optimiseront l'offre nécessaire aux besoins quantitatifs en assurant :

- Le dimensionnement du stationnement autour des gares en fonction de son rôle,
- La bonne localisation des parkings de rabattement et des parcs-relais,
- La création de parkings en sous-sol pour les opérations de construction de taille significative et la mutualisation des parkings existants chaque fois que possible, en particulier dans les opérations nouvelles,
- La mise en place de politiques tarifaires incitatives.

3.3 - L'armature verte, cadre du développement urbain

Le SCoT prend acte des menaces qui pèsent sur ses espaces naturels et propose un développement urbain conciliant croissance urbaine et maintien des espaces de nature reconnus comme ressource majeure du Nord-Isère.

Le PADD défend le principe d'une nature jamais éloignée des lieux d'habitat des populations rurales et urbaines.

Les espaces de nature, espaces sensibles et espaces liés à l'eau ne peuvent être perçus comme des réserves pour l'urbanisation. Ils composent l'armature verte du Nord-Isère, cadre du développement urbain.

Le PADD fixe comme objectif d'assurer une protection adaptée à chacune des entités composant l'armature verte.

L'armature verte protégée

La couronne verte d'agglomération définie dans la DTA regroupe « des espaces à dominante non bâtie où l'activité agricole joue un rôle majeur à la fois économique et pour le maintien de la qualité du cadre de vie ».

Les cœurs verts et les liaisons entre les cœurs verts définis par la DTA sont de « grands territoires, majoritairement non bâtis, bénéficiant d'un patrimoine naturel, paysager et écologique remarquable qui donne une personnalité unique non seulement aux communes directement concernées mais aussi à toute la métropole ». Ils appartiennent au patrimoine naturel, rural et paysager et à ce titre devront être protégés et valorisés.

Conformément à la DTA, le SCoT retient les coeurs verts suivants : les Balmes Dauphinoises, les Balmes Viennoises, les Terres Froides et les contreforts sud de L'Isle-Crémieu. Il retient également le massif forestier des Bonnevaux.

Le PADD se donne comme objectif d'encadrer le développement urbain pour protéger et valoriser la couronne verte et les cœurs verts, préserver la richesse de leur patrimoine naturel et rural, leur qualité de « réservoirs de biodiversité » et maintenir leur vocation agricole.

La trame verte de la vallée urbaine

L'effort d'intensification urbaine défendu par le SCoT participe à la préservation et à la mise en valeur de la trame verte définie dans la DTA et au maintien des fonctionnalités des espaces (agriculture, écologie, paysages, loisirs et protection contre les risques naturels). Il offre ainsi aux habitants les espaces de respiration et la possibilité d'accéder à des espaces de nature de proximité (parcs, forêts, étangs).

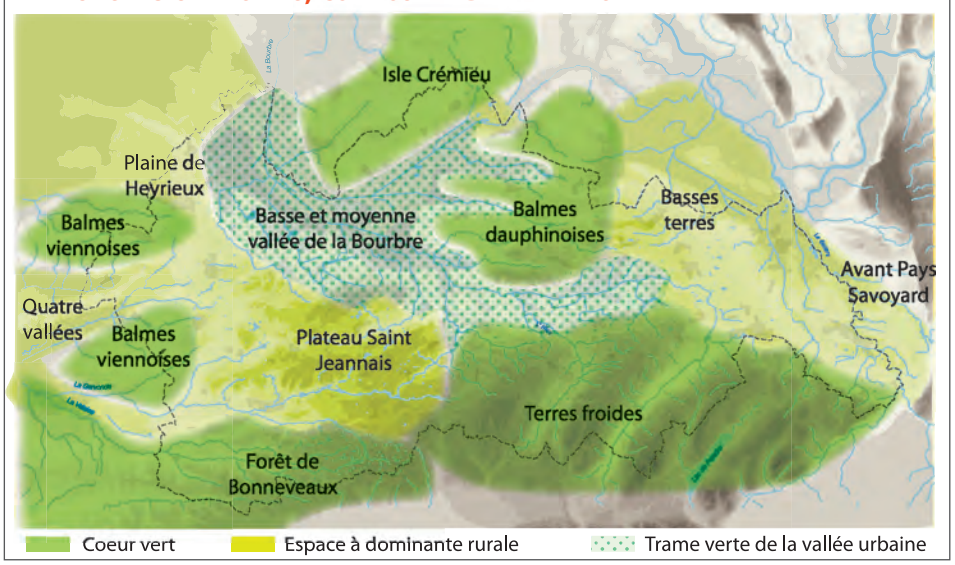
La trame verte de la vallée urbaine est constituée des espaces naturels et agricoles de la plaine, des coteaux et des plateaux qui la bordent :

- Les coupures vertes d'urbanisation entre les pôles urbains,
- Les espaces verts à proximité et dans les pôles urbains (parcs, bords de rivières, cheminements, corridors écologiques…),
- Les espaces agricoles qui ne sont pas morcelés ou isolés par l'extension de l'urbanisation, notamment ceux ayant fait l'objet d'investissements ou de cultures spécifiques (remembrement, irrigation, maraîchage, cultures bio…),
- Les zones humides et les espaces protégés pour leurs fonctions,
- Les rivières et les espaces naturels ou cheminements qui y sont associés,
- Les boisements et les forêts.

La « trame verte » trouve son prolongement jusqu'au cœur des villes par les liens continus et fonctionnels des cheminements, des corridors écologiques.

Le PADD fixe comme objectif de préserver les fonctionnalités de cette trame verte pour l'agriculture, l'écologie, les paysages, les loisirs et la protection contre les risques naturels.

LES ESPACES NATURELS, COMPOSANT DE L'ARMATURE VERTE



Les espaces à dominante rurale des plateaux et vallées

Situés entre les grands cœurs verts patrimoniaux et la vallée urbaine, ces espaces composent de vastes territoires d'interface par leur situation géographique. L'agriculture mais plus généralement les évolutions de l'économie rurale ont façonné leurs paysages actuels.

Ils sont reconnus par le SCoT pour leur contribution forte à la valorisation paysagère, à l'économie agricole et au patrimoine naturel du territoire Nord-Isère.

Ces territoires se singularisent par leur proximité ou leur appartenance à des ensembles géographiques aux caractéristiques fortes et différenciées, comme le Bas-Dauphiné, le pays Viennois, l'avant-pays savoyard, les rebords sud de L'Isle-Crémieu, la Bièvre et le Voironnais.

Ils se caractérisent aussi par la cohabitation de villages historiquement groupés ou dispersés en hameaux, de bâtiments en pisé et de maisons individuelles contemporaines, de châteaux et d'anciens ateliers de tissage. À ce titre, ils constituent un patrimoine que le SCoT doit valoriser.

Soumis à l'influence des grands pôles urbains métropolitains, ces espaces doivent être préservés d'un mitage urbain progressif qui fractionne les espaces agricoles et banalise les paysages.

Les espaces protégés pour leur fonction

Les espaces de biodiversité

En raison de leur richesse écologique, ces espaces doivent être protégés et mis en valeur dans un schéma global.

Les zones naturelles reconnues pour leur richesse écologique font, pour la plupart, l'objet de protections contractuelles et réglementaires au niveau européen, national, régional, départemental et local.

Les corridors écologiques

La pérennité de l'armature verte s'appuie sur la préservation des continuités vertes assurant les liens visuels et fonctionnels entre tous les espaces.

Ces liaisons contribuent au maintien de la biodiversité et à la richesse des milieux en facilitant les échanges entre les différents espaces sensibles répertoriés : espaces de nature ordinaire, espaces agricoles ou boisés, rivières et ripisylves.

Elles deviennent corridors écologiques quand leur épaisseur est déjà ténue et que la pression de l'urbanisation, de certaines activités agricoles ou des infrastructures en menace la pérennité et elles doivent, à ce titre être protégées.

À l'échelle du SCoT, les corridors écologiques retenus assurent la circulation des grands animaux (corridors répertoriés dans le REDI notamment), mais à l'échelle locale d'autres corridors doivent être pris en compte dans les choix d'aménagement pour garantir la circulation des espèces.

La protection et la valorisation des corridors contribuent à la préservation à long terme de l'armature verte et de ses fonctionnalités pour le bon état écologique, le maintien de l'agriculture et la qualité de vie des populations.

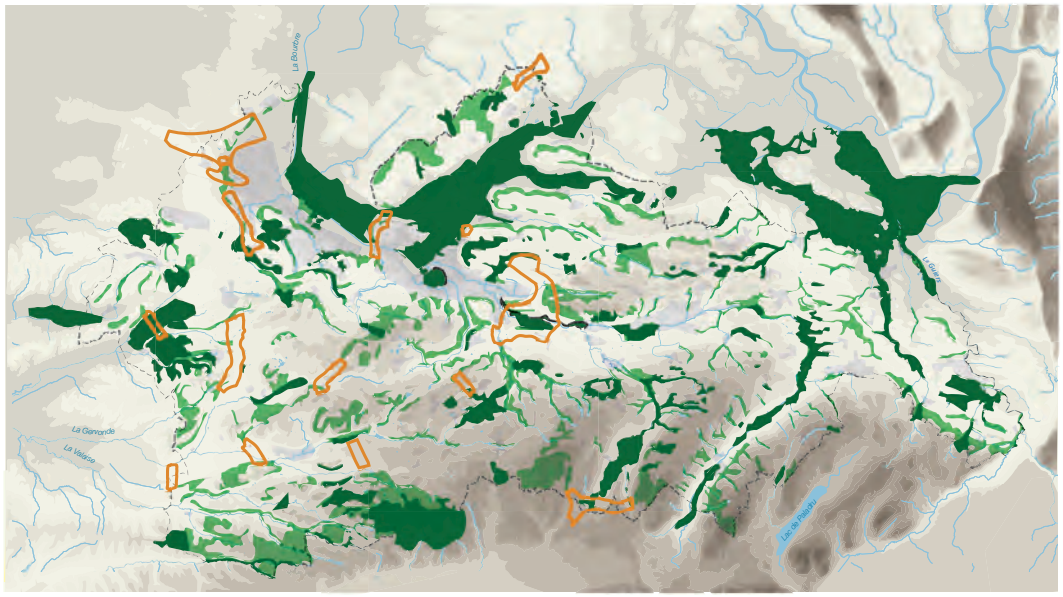
Les forêts et boisements

Peu nombreux, les espaces boisés doivent être préservés et entretenus pour leur rôle dans la protection contre les risques d'inondation, dans la préservation de la biodiversité et le développement d'énergies renouvelables ou d'activités de loisirs.

Des mesures d'ensemble à prendre

Le SCoT doit assurer le maintien de coupures vertes entre les urbanisations pour protéger ces corridors écologiques, mais aussi valoriser leur rôle paysager, économique et fonctionnel pour la population (randonnée, vélo, circulation des troupeaux et des engins agricoles…). Cette protection doit être renforcée pour les corridors écologiques et devra être accompagnée quand leur restauration s'impose.

Les espaces naturels à protéger pour leur fonction



Les paysages valorisés

En s'appuyant sur l'armature verte, le PADD défend le principe d'un développement urbain valorisant les grands paysages du Nord-Isère et assurant le maintien des équilibres entre espaces naturels, agricoles et bâtis.

En maintenant l'agriculture, le SCoT reconnaît sa place centrale dans la préservation des paysages et du cadre de vie des populations et le rôle des agriculteurs dans la valorisation des terroirs des plateaux, plaines, vallées et collines.

Le SCoT fait de l'insertion des urbanisations dans le paysage un objectif de qualité qui doit être abordé à l'échelle du grand paysage et de la proximité.

Les grands types de paysages du Nord-Isère

Les plaines

Elles accueillent l'essentiel de l'urbanisation et des grandes infrastructures. L'agriculture occupe encore la majorité de leurs surfaces, mais recule devant l'urbanisation. L'eau y est omniprésente, mais discrète et souvent oubliée. Les zones humides résiduelles, possèdent de multiples qualités environnementales et jouent un rôle d'épuration de l'eau.

Le PADD propose une organisation des usages du sol qui préserve les fonctionnalités des espaces de vallées. Leur protection doit contribuer au maintien du lien urbain-rural et valoriser la diversité de leurs paysages et des reliefs qui les dominent.

Les plateaux

Ils constituent l'élément de paysage le plus étendu et offrent des vues remarquables sur les paysages lointains du Bugey, des Alpes et sur les vallées proches. Leurs paysages sont façonnés par la forte présence de l'agriculture qui conjugue l'élevage sur les plateaux « étroits » et les grandes cultures sur les plateaux plus étendus.

Au nord et au sud de la vallée urbaine, les plateaux sont des espaces susceptibles d'accueillir l'urbanisation, contrainte dans la plaine par les enjeux de protection de l'agriculture et par l'eau. Leur protection est essentielle, d'autant qu'ils sont, du fait de leur morphologie, souvent mal connectés aux réseaux urbains.

L'urbanisation doit assurer le maintien des vues lointaines et des vues larges sur les espaces verts, en limitant les dispersions autour des villages et hameaux et en prenant appui sur les éléments des patrimoines bâtis locaux.

Les vues sur les grands paysages voisins

Les plaines

Les grands paysages du Nord-Isère

Les coteaux

Ils s'offrent au regard dès l'entrée dans la vallée urbaine. Leur visibilité et la prégnance du végétal leur donnent une grande importance dans la lecture des paysages. Les dispositions à prendre pour maîtriser l'urbanisation sur les coteaux, au titre des risques naturels ou de la protection des boisements, doivent être complétées par une protection des vues remarquables et des éléments caractéristiques du patrimoine naturel, symbolique et historique, constitutifs de l'identité du territoire.

Les flans de coteaux, sont prisés pour les vues qu'ils offrent sur la vallée et sur les reliefs lointains. Ponctuellement, en bas des coteaux, les urbanisations peuvent participer à la préservation des espaces de plaine et à la valorisation des continuités vertes entre plaines et plateaux.

Les paysages plus proches

La complexité morphologique et topographique des espaces du Nord-Isère, la variété des villages, la juxtaposition d'un patrimoine historique bâti (pisé des grandes maisons Dauphinoises, calcaire des maisons proches de L'Isle-Crémieu) et d'architectures contemporaines contribuent à la diversité des sites et des paysages de proximité.

Les choix d'urbanisation devront contribuer à valoriser les paysages des espaces ruraux et des espaces urbains.

Les points de vigilance

Le SCoT identifie les situations dans lesquelles les nouvelles urbanisations devront avoir une vigilance particulière et prendre des mesures appropriées :

- Les transitions entre espaces urbains et ruraux, dans un souci de valorisation réciproque,
- Les abords des axes routiers et ferrés, afin de préserver la qualité et la diversité des points de vue offerts sur les paysages naturels, agricoles ou urbains et d'offrir une image positive du territoire,
- Les cœurs de villages et les abords de hameau, pour en valoriser le patrimoine,
- Les centres de villes et leurs entrées pour valoriser l'image des villes et développer un art de vie en ville.

LES PLATEAUX ET COTEAUX

Les espaces agricoles préservés pour leur rôle dans le développement

La protection à long terme des espaces agricoles doit donner aux agriculteurs la visibilité nécessaire au développement de leur activité économique. Elle doit aussi assurer la préservation des grandes entités agricoles et paysagères et leurs fonctions majeures dans la préservation de l'eau et de la biodiversité.

Le PADD définit les objectifs pour la préservation des espaces agricoles et défend un mode d'urbanisation qui optimise le foncier disponible ou en mutation dans les villes, bourgs et villages et limite les extensions sur des terres agricoles.

Les fonctions de l'agriculture confortées

Une composante économique et sociale

En maintenant l'agriculture, le SCoT reconnaît sa place dans l'économie locale et dans la vie locale des communes. Il ne s'agit pas simplement d'éviter que le nombre d'agriculteurs diminue mais de leur permettre de développer leur activité économique et de maintenir leur capacité à offrir des produits alimentaires dans un environnement urbain proche.

Une composante environnementale et paysagère

Le maintien « d'espaces agricoles » en réseau (terres, bocages, prés, chemins) est essentiel à la préservation de la trame verte, à la valorisation des corridors biologiques et de la diversité des espèces animales et végétales.

Par la connaissance qu'ils ont des milieux naturels qu'ils entretiennent, les agriculteurs sont les véritables acteurs de la préservation de la qualité de l'eau et de la biodiversité, de la protection contre les risques d'inondation.

Le maintien de leurs terres est nécessaire à la recherche et à la production de nouveaux matériaux nécessaires à la mise en œuvre de politiques d'économie d'énergie (matériaux isolants, gestion des boisements).

Les grandes entités agricoles valorisées

Les plateaux de la région Saint-Jeannaise, des Balmes Viennoises et des Balmes Dauphinoises

Ces plateaux vallonnés et leurs plaines correspondent à des systèmes agricoles de grandes cultures céréalières, auxquelles viennent s'ajouter les pâtures et prairies de fauche. Leur qualité vaut par l'importance et l'homogénéité de leurs tènements et par la complémentarité entre les terres de plaine et les prairies en pied de coteau. Le maintien de ces vastes espaces participe à l'alimentation des nappes et à la canalisation des ruissellements qui s'écoulent dans le Rhône via les « 4 rivières », la Bourbre et ses affluents.

Les coteaux de L'Isle-Crémieu

Le maintien de l'agriculture contribue à lutter contre l'érosion des coteaux et la fermeture du paysage et participe à la protection des corridors biologiques.

Les collines de bocages des Vallons de la Tour, des Vals d'Agny, des Vallons du Guiers et des Terres Froides

La polyculture traditionnelle a façonné des systèmes complexes. La problématique du devenir de ces exploitations réside dans la proximité voire l'imbrication entre l'urbain et l'agricole. Il s'agit de limiter l'étalement urbain pour contenir la pression foncière, stopper le fractionnement des terres agricoles par des constructions isolées, en identifiant, clairement et à long terme, les terres susceptibles d'être urbanisées et en « gelant » les autres. Ces systèmes agricoles disposent d'un potentiel important pour les filières de vente directe et doivent à ce titre aussi être préservés.

Les grandes plaines, la vallée de la Bourbre et du Catelan

L'agriculture est ici composée de grandes exploitations céréalières dont les terres ont fait l'objet d'investissements lourds (remembrement, canaux d'irrigation…). Le maintien d'espaces agricoles contribue à l'équilibre des systèmes hydrologiques majeurs (zones inondables de la Bourbre, préservation des zones humides existantes), tels que le SAGE le souligne. En assurant le maintien de sols non artificialisés, l'agriculture participe à la circulation des eaux et joue de fait un rôle important dans la qualité des nappes phréatiques.

Les espaces stratégiques préservés

Le PADD fixe comme objectif de préserver à long terme les espaces stratégiques définis par deux critères majeurs.

Ils assurent les fonctions majeures pour l'activité agricole

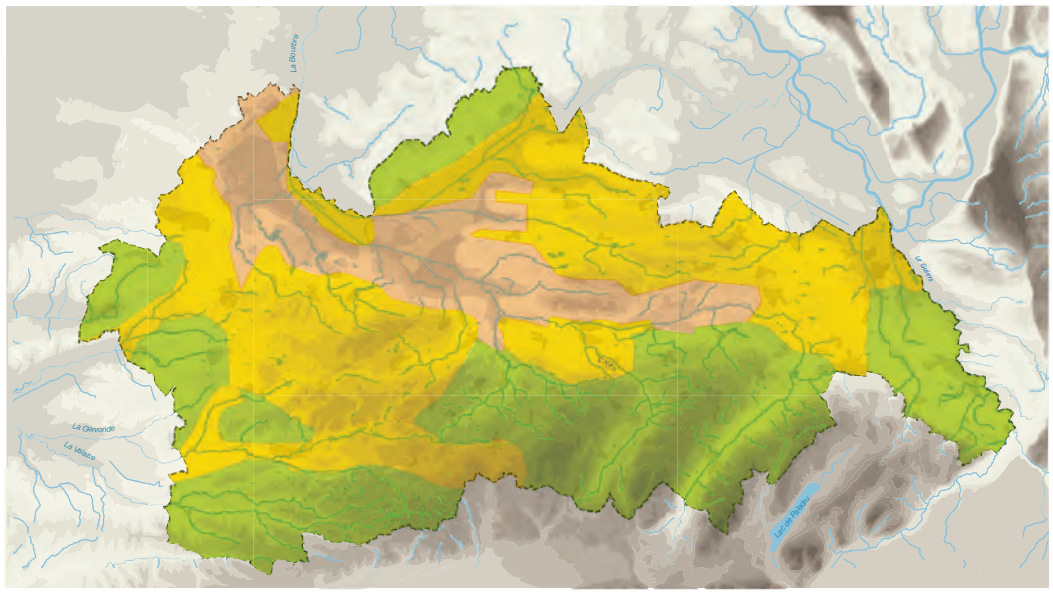
- Maintien d'une agriculture de proximité,
- Garantie du fonctionnement des exploitations par la préservation d'espaces agricoles homogènes,
- Sécurisation du foncier agricole à long terme pour pérenniser les exploitations et accompagner l'évolution des activités agricoles,
- Intégration de l'environnement et de la qualité paysagère par la valorisation des énergies renouvelables (bois) et la participation à la qualité de vie.

Ils sont reconnus pour leur valeur agronomique et économique

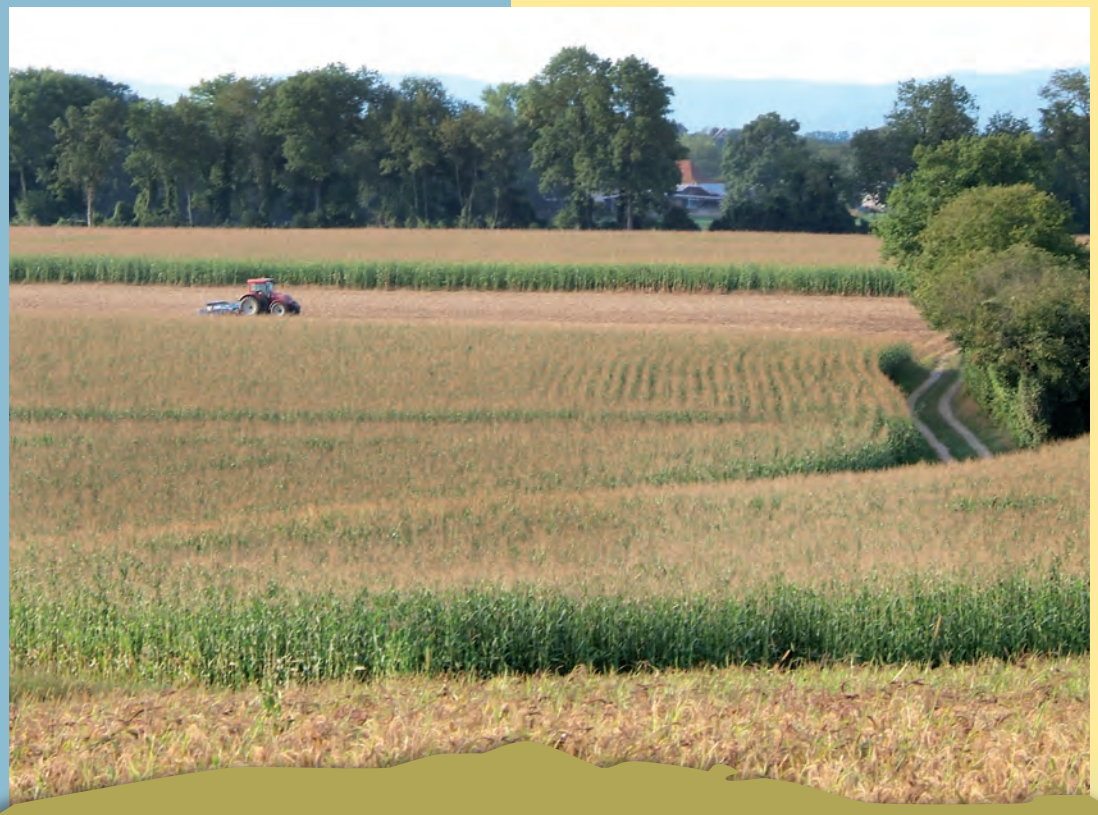
- Surfaces agricoles répondant aux critères requis pour l'exploitant (continuité des parcelles agricoles, accessibilité pour les engins agricoles et pour les troupeaux),
- Parcelles agricoles à fort potentiel agronomique et parcelles ayant bénéficié d'investissements lourds,
- Parcelles de production bénéficiant de labels de qualité (agriculture biologique).

Pour assurer la préservation de ces espaces à long terme, le PADD fixe comme objectif de contenir le développement urbain en priorité dans les espaces déjà artificialisés et de limiter la consommation foncière par la densification des opérations en greffe des espaces urbains.

Les espaces agricoles, des entités complémentaires à préserver



Espaces agricoles périurbains Cultures céréalières Espaces d'élevage



La «trame bleue» mise en valeur

Le SCoT propose de donner plus de place à l'eau dans l'aménagement du territoire, en portant une politique d'ensemble valorisant les composantes du réseau bleu et confortant l'armature verte du Nord-Isère.

Le PADD fait de la préservation des espaces une priorité pour la mise en place de politiques de préservation de la qualité de l'eau et de la qualité de vie.

L'eau est omniprésente dans le Nord-Isère, mais sa présence est plutôt discrète et parfois oubliée en raison des aménagements réalisés en plaine et dans la traversée des villes (canalisations, buses). Elle est aussi perçue comme une contrainte, en raison des risques d'inondation.

L'objectif est de considérer l'ensemble des espaces qui jouent un rôle dans la circulation de l'eau comme une trame à protéger et à mettre en valeur. Les projets d'aménagement devront prendre en compte la présence de l'eau sous toutes ses formes : les ruisseaux et rivières et leurs berges, les étangs et les zones humides, les écoulements souterrains.

Un patrimoine local à protéger

Le PADD propose de traiter comme un patrimoine naturel remarquable mais fragile les cours d'eau des quatre bassins versants : le bassin de la Bourbre, le bassin des Quatre vallées, le bassin du Guiers et celui des affluents directs du Rhône : l'Agny, l'Hien, le Guiers, les ruisseaux du Bion, du Ver, d'Enfer et son prolongement par celui de Saint-Savin, la Bièvre, la Gervonde, La Bielle, la Valaise et la Gère.
La protection des systèmes alluviaux participe à l'alimentation et à la préservation des ressources stratégiques en eau et de la biodiversité.

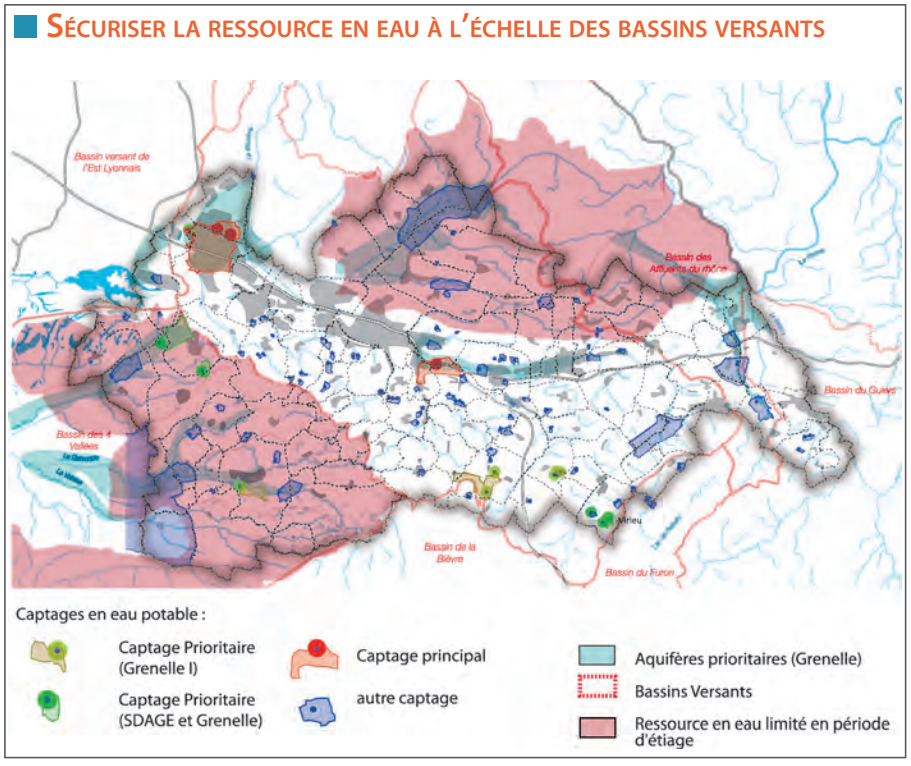
Le SCoT accorde la même valeur patrimoniale aux nombreux étangs et zones humides qui ponctuent les plateaux (région Saint-Jeannaise) et les plaines (Bourbre, Guiers).

Une ressource à valoriser

Le PADD définit les priorités suivantes pour la valorisation de la trame bleue :

- Préserver les berges des cours d'eau, leurs ripisylves et leurs bassins naturels d'expansion de crue afin d'assurer l'écoulement des flux, y compris en période de crue, et la libre circulation des espèces entre les différents espaces naturels du territoire,
- Maintenir les boisements le long des cours d'eau et sur les berges pour pérenniser leurs paysages et assurer les continuités naturelles des réseaux hydrographiques,
- Offrir des espaces de détente et de loisirs aux populations.

SÉCURISER LA RESSOURCE EN EAU À L'ÉCHELLE DES BASSINS VERSANTS



3.4 - L'axe Lyon-Chambéry, épine dorsale du développement

En raison des enjeux relatifs au développement urbain, à l'organisation des déplacements, à la préservation des espaces naturels et des espaces liés à l'eau, le PADD confirme l'axe Lyon-Chambéry comme « épine dorsale » et moteur du développement pour les espaces qu'il dessert, et support du développement résidentiel et économique à venir.

Son développement urbain intègre les enjeux environnementaux, prend appui sur l'histoire urbaine du Nord-Isère et sur l'effet d'entraînement des villes régionales (Lyon, Grenoble, Chambéry) que l'axe relie.

Le PADD fait le choix d'un développement participant à l'attractivité des pôles urbains et à la valorisant des espaces entre les pôles.

Il définit les objectifs prioritaires pour un développement urbain dont la qualité contribuera à la valorisation du Nord-Isère.

Développer une capacité d'accueil de population et d'emplois

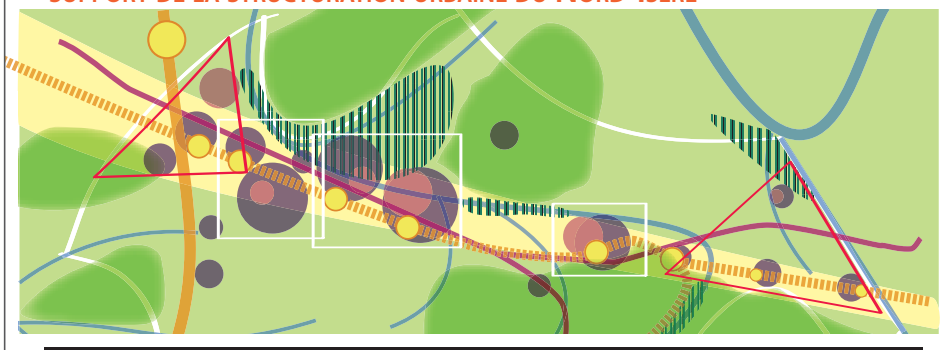
L'axe Lyon-Chambéry a vocation à accueillir une part significative du développement résidentiel et économique dans ses villes et en particulier dans les villes-gares.

Valoriser les villes et leurs spécificités

Pour assurer aux populations une qualité de vie, le développement résidentiel est orienté en priorité dans les villes équipées de gare et dans des extensions maîtrisées.

Les projets urbains prennent en compte les évolutions sociales, les aspirations des populations et accompagnent les mutations des espaces bâtis et de l'économie.

L'AXE LYON-CHAMBÉRY,
SUPPORT DE LA STRUCTURATION URBAINE DU NORD-ISÈRE



Les pôles d'intérêt métropolitain sont valorisés dans leur rôle d'entraînement. Les nouveaux emplois trouvent leur place dans chacun des pôles urbains et dans des espaces d'activités valorisant le tissu économique local et les pôles d'innovation.

Contribuer à la maîtrise des déplacements

Dans le projet, les villes et bourgs-relais gagnent de la population mais aussi des emplois. Les pôles résidentiels diversifient les équipements et les services aux habitants. La proximité ainsi organisée limite la nécessité des déplacements en voiture. La densification des espaces urbains contribue à la mise en place de transports plus performants. Les aménagements de voiries facilitent la cohabitation de modes de déplacement et le développement des modes non motorisés.

Préserver les espaces agricoles et les espaces sensibles

Le développement urbain préserve les espaces dont les fonctionnalités sont identifiées comme fondamentales pour le territoire, en particulier pour l'agriculture, l'eau et les espaces de respiration pour la population.

Ménager des ouvertures sur les espaces naturels

Les aménagements de l'axe Lyon-Chambéry réservent de vastes ouvertures sur les paysages lointains du Bugey et des Alpes et sur les paysages proches de la plaine et des coteaux, leurs espaces agricoles ou boisés. Les urbanisations se recentrent autour des villes et limitent les risques d'un développement linéaire. Elles préservent la trame verte et protègent les corridors écologiques entre les pôles urbains.

Assurer la cohérence des aménagements

La valorisation de l'axe dépend de la qualité de traitement de ses différentes séquences : entrées de ville, centres, quartiers-gares, espaces d'activités. Les villes coordonnent leur réflexion sur leur programmation et sur les aménagements routiers et urbains et l'élargissent aux territoires voisins pour en assurer la cohérence et la qualité d'ensemble.

Chapitre 4
La géographie du projet

4.1 - La vallée urbaine, socle de la ville de demain

La vallée urbaine désigne l'espace géographique de la moyenne vallée de la Bourbre, regroupant les infrastructures majeures de déplacement (SNCF, A43, RN6, future ligne fret et voyageurs Lyon-Turin…) et les communes autour desquelles s'est construite l'histoire du Nord-Isère dès le 19ème siècle : villes de tradition ouvrière, Ville Nouvelle et villages transformés au fil de l'histoire en banlieues résidentielles ou pôles d'activités.

La vallée urbaine s'entend avec ses composantes naturelles, la plaine de la Bourbre et le marais du Catelan encadré au nord par les coteaux des Balmes Dauphinoises de Bourgoin-Jallieu à La Tour-du-Pin et au sud par des plateaux agricoles.

C'est le socle de l'agglomération du Nord-Isère définie par la DTA. Le SCoT prend acte des tensions auxquelles est soumis l'axe, avec un risque de rupture entre Ouest et Est, des pressions exercées sur ses espaces pour la réalisation d'infrastructures nationales (extension de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry, autoroute ferroviaire Lyon-Turin), le développement d'espaces d'activités d'intérêt métropolitain et logistique, et de la fragilité de certains espaces.

En élargissant l'espace du développement urbain à La Tour-du-Pin, le SCoT se donne les objectifs suivants :

- Construire un projet d'ensemble contribuant à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux de la moyenne vallée de la Bourbre (protection des zones humides, maîtrise des déplacements),
- Contribuer à l'émergence d'un pôle urbain dans le Nord-Isère reconnu pour son rôle et sa qualité de vie,
- Porter un projet qui permette de passer des villes historiques et de la Ville Nouvelle à la ville de demain,
- Construire la ville de demain, une ville plus lisible, plus visible et attractive pour ses qualités urbaines et environnementales.

Assurer le positionnement du Nord-Isère dans l'espace régional et métropolitain

La vallée urbaine pourrait compter 139 000 habitants en 2030 (soit 32 000 habitants de plus qu'en 2007), habitants nouveaux, ce qui supposera de construire 950 logements par an, de diversifier l'offre d'habitat et d'équipements et de créer les conditions d'accueil de nouveaux emplois.

Les villes-centres doivent anticiper pour maîtriser le foncier nécessaire à leur développement.

Maintenir une trame verte au plus près des espaces urbains

La vallée urbaine offre de vastes espaces agricoles et naturels dont l'intérêt est majeur pour l'agriculture périurbaine, la préservation de la ressource en eau (zones humides, captages) ou les paysages. Pour assurer le maintien et la protection de ces espaces, les villes se développent en optimisant au mieux leurs espaces urbains par la transformation de bâtis vacants, la structuration d'espaces non bâtis et la recherche de programmes et de formes urbaines facilitant la cohabitation des fonctions.

Organiser les déplacements

L'accroissement de la population et des emplois, l'évolution des modes de vie vont générer de nouveaux besoins de mobilité. Les villes doivent par leurs choix d'urbanisation contribuer à limiter les déplacements en voiture en privilégiant « la ville des proximités ». Elles doivent développer une offre de transports collectifs plus performante, optimiser les réseaux existants pour faciliter la cohabitation entre les modes de déplacement et l'accès aux réseaux de transports collectifs locaux ou régionaux.

La réalisation de la ligne fret et voyageurs Lyon-Turin, en délestant la ligne actuelle de TGV et de trains de marchandises, constitue une opportunité pour la desserte interne du Nord-Isère et en particulier de la vallée urbaine.

Les villes doivent anticiper en structurant leurs quartiers-gares comme autant de nouveaux pôles urbains.

Les pôles de la vallée urbaine

La construction de la ville de demain prend appui sur la diversité des villes actuelles et de leur fonction. Le projet devra permettre de faire évoluer chacune d'elles en s'appuyant sur son histoire, ses potentialités fonctionnelles ou foncières et ses gares.

Bourgoin-Jallieu - L'Isle-d'Abeau

Bourgoin-Jallieu, première ville du Nord-Isère, constitue avec L'Isle-d'Abeau et leurs communes limitrophes le pôle-centre du territoire.
Son développement d'ensemble constitue un enjeu pour l'image de l'agglomération et de la vallée urbaine.
Ce pôle a vocation à accueillir une part significative de la croissance démographique, des espaces d'activités et des équipements d'intérêt général pour le nord de l'Isère ou pour l'espace métropolitain.
Pour évoluer, les deux villes devront s'accorder sur un projet d'ensemble ambitieux permettant de conforter une offre d'équipements d'envergure, densifier leurs espaces urbains sans renoncer à leurs spécificités, renforcer les liaisons entre les différents pôles fonctionnels et l'offre de services de proximité. Elles coordonnent le développement de leurs quartiers-gares et valorisent les espaces qui les relient.

La Verpillière, Saint-Quentin-Fallavier, Villefontaine

À l'ouest de la vallée urbaine, c'est à la fois un pôle économique majeur et un pôle résidentiel issu de la Ville Nouvelle. Les trois villes sont confrontées à des enjeux forts du point de vue du développement économique, social et urbain :

- Structuration du développement autour de la gare de la Verpillière et Villefontaine,
- Optimisation du site de Chesnes et requalification des locaux logistiques de la première génération,
- Valorisation et diversification des quartiers d'habitat social de Villefontaine,
- Développement urbain de Saint-Quentin-Fallavier contraint par le PEB,
- Organisation des complémentarités avec les communes voisines.

Pour préparer l'avenir, les villes devront s'accorder sur un projet d'ensemble valorisant leurs pôles d'échanges, leur patrimoine bâti ou foncier.

La Tour-du-Pin

La Tour-du-Pin constitue avec Cessieu, Rochetoirin, Saint-Jean-de-Soudain, Saint-Clair-de-la-Tour et Saint-Didier-de-la-Tour un pôle urbain central pour les Vals du Dauphiné.

La continuité entre La Tour-du-Pin et les communes proches est davantage le fait de la juxtaposition de bâtis le long des axes que de continuité entre des centres éloignés (effet du relief notamment).

L'absence de TC performants limite aujourd'hui le développement résidentiel des communes jouxtant La Tour-du-Pin.

Le pôle de La Tour-du-Pin assure le lien avec l'avant-pays savoyard du SCoT, aussi doit-il renforcer son offre d'équipements et de services pour rayonner plus largement sur son bassin de vie et optimiser ses espaces d'activités pour rééquilibrer les emplois sur le territoire, en particulier dans le tertiaire et les services.

Le projet d'ensemble des communes devra être axé sur la valorisation d'un patrimoine bâti riche (maisons Dauphinoises, bâtiments industriels), la qualification des entrées de ville le long de la RD 1006, l'organisation des déplacements.

Un enjeu régional et local

Le SCoT fait du développement de la vallée urbaine un enjeu majeur pour positionner le Nord-Isère dans l'espace régional et métropolitain et renforcer les liens entre les espaces qui le composent. Il fonde l'attractivité des villes sur la qualité du cadre de vie et sur le vivre ensemble.

La vallée urbaine, au centre des deux axes régionaux, est la plus dense actuellement (habitants, emplois), la plus sollicitée pour de nouveaux développements et la plus sensible du point de vue environnemental. Son développement urbain doit répondre à des enjeux majeurs de déplacements, de préservation de l'eau et de maintien d'espaces agricoles et naturels. Les villes qui la composent appartiennent à l'histoire ancienne et à l'histoire récente du Nord-Isère.

Le PADD reconnaît la vallée urbaine comme espace de développement phare pour le Nord-Isère et souhaite orienter son développement dans une ambition forte de qualité et de cohérence, par opposition au modèle passé qui a produit une juxtaposition d'espaces spécialisés.

Passer de la ville ancienne et de la Ville Nouvelle à la ville de demain

Le développement de la vallée urbaine prend appui sur les villes historiques (La Verpillière, Saint-Quentin-Fallavier, Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin) et la Ville Nouvelle (Villefontaine, L'Isle-d'Abeau) pour développer la ville de demain, transformer un espace périurbain en ville.

Les projets urbains devront améliorer la lisibilité et la visibilité de la ville en travaillant sur les capacités et l'évolution des espaces actuels de chacune des villes (villes anciennes et villes récentes), leur diversification fonctionnelle et le traitement des espaces qui les relient.

Il participera à la valorisation des atouts de chaque commune : espaces verts entourant les opérations urbaines, architecture contemporaine de la Ville Nouvelle, patrimoine historique et ambiance urbaine de la ville ancienne. Il rapprochera les espaces urbains en développant les complémentarités urbaines du point de vue de l'offre de logements, de transports (gares de desserte interurbaine, gare de desserte locale) et d'équipements (équipements d'intérêt métropolitain et équipements de proximité).

Concevoir des villes accueillantes pour la population

La volonté du SCoT de renforcer la visibilité des villes-centres et de conforter leur place régionale, ainsi que le souci de limiter la dispersion résidentielle, est accompagnée d'objectifs ambitieux d'accueil de la population dans les villes de la vallée urbaine.

Le développement résidentiel se structurera en priorité dans les villes équipées de gare et dans les secteurs bien desservis par les TC, dans un souci de diversification des logements. Il sera accompagné d'une offre adaptée d'équipements et de services de proximité. Seront utilisées en priorité les réserves des espaces urbains pour conforter les centres, les quartiers résidentiels et les quartiers-gares, donner de « l'épaisseur » à la ville et de la lisibilité.

Dans un souci de proximité, les communes ou quartiers strictement résidentiels chercheront à diversifier leurs fonctions au fil de leurs évolutions démographiques et à élargir l'offre de logements pour apporter des réponses adaptées aux populations et favoriser la vie sociale.

Les villes de la vallée urbaine porteront une attention particulière à leurs centres-villes en valorisant le patrimoine ancien ou contemporain, à leurs quartiers-gares en coordonnant au mieux leur développement, en adaptant l'offre fonctionnelle (logements, activités, bureaux) aux fonctions de la ville. Elles intégreront la gare dans leurs schémas de déplacements pour les transports collectifs et les modes doux.

Elles traiteront les entrées de ville et les abords des infrastructures qui les relient comme autant d'espaces urbains valorisant la ville.

La création de nouveaux quartiers résidentiels répondra aux mêmes attendus de diversité fonctionnelle et sociale et d'accessibilité aux réseaux de transports collectifs que les quartiers urbains centraux. Ces réserves d'urbanisation seront utilisées dans un souci de préserver l'environnement et en particulier les espaces agricoles et naturels.

Les communes périurbaines des villes de la vallée urbaine adapteront le rythme d'accueil de nouvelles populations aux capacités offertes d'une offre régulière de transports collectifs.

Des espaces pour soutenir les dynamiques économiques

Le SCoT fixe comme objectif général d'accompagner le développement économique métropolitain et de soutenir les activités innovantes, l'emploi local et résidentiel.

Le PADD prend appui sur le tissu économique actuel des villes historiques (centres-villes, espaces d'activités d'entrée de ville, Médipôle) et celui des communes de la Ville Nouvelle (parc de Chesnes, parc technologique) pour accompagner les évolutions économiques.

Avec le parc international de Chesnes, La Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier constituent le pôle économique de la vallée urbaine, directement en lien avec le développement de l'Est lyonnais, tourné vers les échanges nationaux et internationaux et soumis aux contraintes liées aux infrastructures existantes et à venir (limitation de l'accueil démographique dans les communes soumises au PEB par exemple, conditions d'extension dans le cadre de la DTA).

Le technopôle de L'Isle-d'Abeau, Villefontaine, Bourgoin-Jallieu avec le Médipôle et son centre-ville constituent le pôle centre d'activités de l'agglomération Nord-Isère et La Tour-du-Pin le pôle d'activités à l'est de la vallée urbaine. Ils sont relayés par des espaces d'activités de moindre taille structurés autour d'implantations anciennes et d'extensions plus récentes.

Le développement donne la priorité au renouvellement du tissu économique (valorisation de la logistique et des locaux d'activités), à la diversification de l'emploi (Villefontaine notamment et centres-villes en général), à la valorisation des espaces autour des gares (la Verpillière, L'Isle-d'Abeau, Cessieu), au développement de sites multimodaux et à l'amélioration des transports collectifs vers les pôles d'emploi.

La mobilité facilitée pour préserver l'environnement

La structuration des déplacements constitue un enjeu majeur pour répondre aux besoins de mobilité des populations urbaines et desservir les populations vivant dans les communes périurbaines et rurales. En faisant de la proximité une priorité du développement urbain, le PADD entend faciliter la mobilité au quotidien. La proximité s'entend à l'échelle du quartier et de la ville. Elle s'appuiera sur la complémentarité de l'offre régionale, départementale et urbaine, sur la cohabitation des modes de déplacement et sur l'amélioration de l'offre de transport.

Le réseau d'infrastructures devra évoluer pour assurer le maillage des transports collectifs et améliorer leur accessibilité : renforcement des infrastructures ferroviaires, traitement de la RD 1006, axe central de la vallée urbaine, hiérarchisation des voiries, aménagement des points noirs, aménagement de parcs-relais en lien avec le PDU et avec la desserte en TC pour limiter les entrées et le stationnement dans les espaces urbains très contraints.

Les ressources naturelles préservées

Le développement de la vallée urbaine est dicté par la volonté de prendre en compte les espaces naturels et sensibles identifiés dans l'EIE et dans le SAGE. Il participe au maintien d'espaces agricoles et naturels dans la trame verte d'agglomération.

Le maintien de cette trame doit assurer une grande proximité entre espaces habités et espaces naturels et des continuités entre les espaces non bâtis, garants de la préservation de leurs fonctionnalités majeures.

Les espaces de projets de la vallée urbaine

Les centres-villes et les quartiers-gares

Ils constituent une priorité dans le développement urbain pour organiser l'accueil de population, diversifier l'emploi (tertiaire) et faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs.

Les espaces d'activités dédiés

Ils accompagnent le développement économique local, les secteurs innovants et assurent le maintien des entreprises locales.

Leurs développements trouvent leur place en prolongement d'espaces d'activités et à proximité des réseaux d'infrastructures : Technopôle, Médipôle.

De nouveaux sites devront être ouverts à plus long terme pour compenser les espaces d'activités déclassés pour assurer la protection des zones humides, comme à Cessieu.

Des espaces d'activités multimodaux devront être créés pour compléter l'offre d'espaces d'activités pour la logistique ou d'autres activités dès lors que les disponibilités actuelles seront épuisées.

Les quartiers d'habitat social

Leur réhabilitation et leur diversification accompagnent le développement résidentiel et facilitent les parcours résidentiels.

Les projets urbains (dans le cadre de l'ANRU ou pas) contribueront à l'amélioration du bâti existant, mais surtout à la diversification de la typologie des logements et des fonctions du quartier par l'implantation d'activités nouvelles et services de proximité. Ils assureront une bonne accessibilité aux centres-villes et aux équipements publics.

Les plateaux

Leur urbanisation pourra à moyen et long terme accompagner le développement résidentiel de la vallée urbaine et participer à la diversification de l'offre de logements. Leur programmation sera assortie de projets d'ensemble assurant leur diversité fonctionnelle et une qualité des liaisons avec les centres-villes et les pôles d'emplois et de services.

Les espaces de transition

Parler de la vallée urbaine ne signifie pas qu'on va construire une « ville » en ligne et urbaniser les espaces disponibles entre les pôles.

Il s'agira de les traiter en fonction de leur destination : agriculture, espaces réservés pour l'eau, couloirs de nature, espaces de liaison, espaces sportifs, réserves foncières d'avenir pour des infrastructures à venir.

4.2 - Les portes d'entrée dans le Nord-Isère

En faisant de l'axe Lyon-Chambéry le socle du développement du Nord-Isère, le SCoT considère ses entrées comme des espaces participant à la valorisation du Nord-Isère et des territoires voisins. Le PADD définit les objectifs de leur développement :

- S'inscrire dans les orientations de la DTA (entrée Ouest) ou dans le cadre de démarches partenariales,
- Garantir la cohérence des fonctions envisagées avec celles des espaces limitrophes (SCoT de Lyon et de l'avant-pays savoyard),
- Assurer la continuité des espaces agricoles et naturels et des liaisons douces.

Les entrées Ouest dans le Nord-Isère

- À l'ouest de l'axe Lyon-Chambéry, **le secteur d'Heyrieux-Grenay,** constitue le lien direct entre la plaine de l'Est lyonnais, Saint-Exupéry et la vallée urbaine. Il est bordé au sud par les collines des Balmes Viennoises et au nord par Saint-Exupéry.

  Points de passage des grandes infrastructures, les communes ouest font partie des espaces à enjeux de la DTA en raison de leurs richesses naturelles, agricoles et paysagères : cœur vert des Balmes Viennoises, grandes liaisons vertes entre les villes, couronne verte autour de Saint-Exupéry. Le SCoT préserve ces espaces dans la continuité des espaces verts de l'Est lyonnais.

  Malgré les contraintes du PEB, le développement d'Heyrieux, pôle urbain entre la plaine agricole et les Balmes Viennoises, assure le maintien de sa population, une offre d'équipements et de services pour les collines du Nord-Dauphiné.

  Le développement des activités de ce secteur s'inscrit dans l'espace métropolitain en raison des enjeux à proximité des plateformes de Saint-Exupéry et Grenay. Il est fondé sur la complémentarité avec les territoires voisins et sur l'intermodalité. Il est conditionné par la préservation des espaces agricoles et la protection des ressources naturelles majeures (nappe phréatique et matériaux alluvionnaires de la plaine d'Heyrieux).

- Au sud-ouest de l'axe Lyon-Chambéry, la RD 75 assure le lien entre Vienne et L'Isle-d'Abeau pour toutes les communes qu'elle dessert. L'axe traverse une plaine agricole de grande valeur agronomique, avec des enjeux forts pour la préservation des eaux des rivières se déversant dans le Rhône. Le PADD fixe comme objectif de maîtriser le développement urbain le long de l'axe, pour préserver ces espaces agricoles, faire face aux besoins en eau et ne pas aggraver les conditions de circulation, notamment au débouché de la RD dans le centre de Vienne.

L'entrée Est du Nord-Isère

Trois villes et bourgs des **Vals du Dauphiné** ponctuent la partie Est de l'axe. Pont-de-Beauvoisin, porte d'entrée dans le Nord-Isère depuis Chambéry et la Savoie, Les Abrets carrefour vers Morestel et Voiron, et Saint-André-le-Gaz, nœud ferroviaire.

Les infrastructures ferrées et routières constituent un lien direct entre la vallée urbaine et la Savoie, la vallée urbaine et Grenoble.

Leur développement doit s'organiser en synergie avec les espaces voisins, l'avant-pays savoyard à l'est, le pays Voironnais au sud et la plaine des Avenières au nord. Il prend appui sur les atouts communs, tant sur le plan de l'économie que du tourisme et de l'agriculture, tournée vers l'élevage.

Il valorise le patrimoine bâti, les paysages et les horizons. Il préserve ses caractères ruraux en maintenant les espaces agricoles et plus particulièrement les secteurs de bocage qui ont largement fait place à une urbanisation très dispersée.

Dans cette optique, le développement est orienté en priorité sur les trois villes et bourgs-relais qui structurent le bassin de vie.

Pont-de-Beauvoisin

Petite ville-centre sur la RD 1006 en bordure du Guiers, « frontière » historique entre France et Savoie et ville « jumelle » de Pont-de-Beauvoisin sur la rive droite en Savoie. Son développement doit contribuer à la mise en valeur du patrimoine bâti et de la RD 1006 et renforcer les complémentarités avec la Savoie.

Les Abrets

La petite ville de la RD 1006 née du carrefour avec le RD 1075 sur laquelle s'est développée la commune de Charancieu. Très accessibles par la route mais mal desservies (gare à l'écart), les deux villes « jumelles » forment un pôle aujourd'hui bien équipé.
Le centre-ville des Abrets doit maintenir les fonctions et la vitalité de son centre-ville malgré les contraintes des flux liés à cette situation de carrefour.
Le développement de l'offre de logements, d'emplois et de services conforte son rôle dans la CC de la Chaîne des Tisserands et sa place entre La Tour-du-Pin et Pont-de-Beauvoisin. Son développement urbain doit permettre de structurer les liaisons avec Charancieu.

Saint-André-le-Gaz

Sa gare, terminus du réseau express de l'agglomération lyonnaise et du réseau de Grenoble, fait du bourg de Saint-André-le-Gaz un carrefour entre les lignes Lyon-Chambéry et Lyon-Grenoble.
Son développement s'appuie sur celui de son quartier-gare et sur des complémentarités à rechercher avec Les Abrets. Les deux communes concentrent à l'avenir une part importante du développement résidentiel de la Chaîne des Tisserands.

Les entrées Nord et Sud dans le Nord-Isère

Au nord de l'axe Lyon-Chambéry, trois axes assurent les entrées dans le Nord-Isère et les liaisons depuis l'Ain, L'Isle-Crémieu et le Pays des Couleurs : la RD 75 qui dessert entre autres le parc de Chesnes, la RD 522, et la RD 1075.

Au sud de l'axe, trois axes assurent la majorité des liens avec la Bièvre, la région Grenobloise, le Voironnais : les RD 518, 522, 1085 et 1075.

Ces axes assurent les liaisons entre les communes du SCoT et les villes de l'axe Lyon-Chambéry. Ils traversent les espaces ruraux et de nombreux villages du Nord-Isère. Leurs débouchés dans les espaces urbains et aux croisements avec la RD 1006 engendrent des problèmes de circulation.

Le PADD fixe comme objectif de limiter le développement résidentiel, d'encadrer le développement économique des espaces ruraux pour préserver les espaces agricoles et naturels traversés, éviter l'étirement en long des urbanisations. Il se fixe aussi comme objectif de développer les alternatives à la voiture individuelle, d'améliorer le rabattement vers les gares pour faciliter les échanges entre ces espaces et l'axe et ne pas aggraver les conditions de circulation dans les espaces urbains traversés.

4.3 - Les espaces ruraux, garants de l'avenir du Nord-Isère

Au nord et au sud de l'axe Lyon-Chambéry, et reliés à lui par le réseau d'infrastructures, de vastes espaces de plateaux, vallées et collines caractérisent le Nord-Isère.

Ces espaces naturels et agricoles appartiennent à des ensembles plus vastes et identifiés dans l'espace régional, métropolitain et départemental : cœurs verts des Balmes Viennoises, Balmes Dauphinoises, L'Isle-Crémieu, Bonnevaux, avant-pays savoyard, Voironnais et Bièvre.

Pour le SCoT, ils constituent l'armature verte du Nord-Isère et doivent à ce titre être valorisés.

Leur développement urbain répond aux grands principes de cohérence et d'équilibre retenus par le SCoT. Il prend appui sur les projets d'ensemble de développement résidentiel et économique portés par les intercommunalités et mis en œuvre dans les documents d'urbanisme locaux :

- Le développement orienté en priorité dans les villes et bourgs-relais,
- L'étalement urbain maîtrisé par l'utilisation de foncier réservé dans les documents d'urbanisme et par la recherche de formes urbaines adaptées à la morphologie et à la densité des centres anciens,
- Un bâti bien inséré dans les paysages urbains et dans les paysages ruraux. Un traitement qualitatif des transitions entre les espaces bâtis et les espaces agricoles ou naturels ainsi que dans les zones de contact entre les plaines et coteaux et sur les rebords de plateaux.
- L'économie agricole soutenue et de nouvelles activités développées autour des activités et ressources locales,
- La qualité des eaux des rivières et des eaux souterraines préservée par les choix d'urbanisation,
- L'augmentation des déplacements maîtrisés par un développement résidentiel compatible avec l'offre de transports collectifs,
- Le développement cohérent avec celui des espaces voisins hors du SCoT.

Balmes Viennoises et la région Saint-Jeannaise

Le développement urbain de la région Saint-Jeannaise et des collines du Nord-Dauphiné doit assurer la préservation des cœurs verts, le maintien des grands espaces agricoles de plaines et de plateaux, la complémentarité des terroirs, la protection de la qualité des eaux des « Quatre vallées » et la bonne insertion paysagère des projets dans les reliefs. Il doit prendre en compte les contraintes liées au PEB et aux infrastructures (ligne TGV, réseaux de transport de gaz).

Un développement structuré

Le développement résidentiel est structuré autour de Saint-Jean-de-Bournay, la seule ville en dehors de l'axe Lyon-Chambéry, et des deux bourgs-relais de Saint-Georges-d'Espéranche et Diémoz.

Le développement économique est compatible avec le réseau des infrastructures, il protège les vastes espaces agricoles du plateau et les plaines et contribue à la valorisation des espaces boisés, plus particulièrement de la forêt des Bonnevaux, dans une perspective de développement du tourisme et des loisirs.

Saint-Jean-de-Bournay, ville-relais

Son développement conforte et diversifie l'offre de logements et d'emplois du plateau Saint-Jeannais. Il va de pair avec la mise en place d'une liaison plus fréquente avec Bourgoin-Jallieu et Vienne, l'implantation d'une gare routière à terme (liaison avec Vienne voire la Côte-Saint-André) et l'offre de parking-relais à destination des usagers venant des communes du plateau.

La ville renforce l'offre d'équipements desservant les communes du plateau et ponctuellement les communes limitrophes de l'Isère Rhodanienne ou de la Bièvre.

Saint-Georges-d'Espéranche, bourg-relais

Situé entre Saint-Jean-de-Bournay et l'axe de développement Vienne-Ambérieu, le bourgs-relais canalise la croissance de la partie sud des collines du Nord-Dauphiné non comprise dans le Plan d'exposition au bruit de l'Aéroport Saint-Exupéry.

Diémoz, bourg-relais

Sur l'ancienne route de Lyon à Grenoble, son développement vient en complément de celui de Saint-Georges-d'Espéranche dans le bassin de vie d'Heyrieux, conforte son centre et préserve les espaces de la plaine.

Les Balmes Dauphinoises

Le développement urbain des Balmes Dauphinoises doit assurer la préservation des rebords sud de L'Isle-Crémieu, cœur vert métropolitain, et de ses espaces sensibles, le maintien des espaces agricoles des balmes (plaine, plateaux et vignobles des coteaux), la complémentarité des terroirs, la protection de la qualité des eaux du Catelan et l'insertion paysagère des projets en pied de coteau.

Il doit prendre en compte les difficultés croissantes de circulation sur la RD 522 reliant les communes des balmes et celle de L'Isle-Crémieu à la vallée urbaine, et limiter la dispersion des zones d'activités en optimisant ses espaces existants (Rondeau).

Saint-Chef, bourg-relais

La commune est isolée de la vallée urbaine par les balmes et doit conforter son rôle de bourg-relais pour le nord du territoire, en lien avec Morestel. Son développement doit participer à la valorisation du patrimoine bâti et traiter du lien entre le rebord de plateau bâti et la plaine.

Les Vals du Dauphiné

Avec le secteur de La Tour-du-Pin, les Vals du Dauphiné sont ancrés dans la vallée urbaine. Pour autant, les secteurs les plus éloignés composent une mosaïque d'entités paysagères et rurales dans lesquelles s'opèrent des transitions vers la plaine des Avenières au nord et le pays de Morestel, l'avant-pays savoyard à l'est, le lac de Paladru et le Voironnais au sud.

Dans ces espaces où l'urbanisation est anciennement très dispersée, le développement résidentiel doit favoriser l'émergence de nouveaux « centres » facilitant l'implantation de services de première nécessité. Il doit assurer le maintien d'une agriculture orientée vers l'élevage et éviter le morcellement des exploitations.

Le développement économique contribuera à valoriser les sites d'activités et dynamiser l'économie locale à partir de ses entreprises et de ses atouts locaux.

Les choix d'urbanisation devront assurer la gestion des eaux pluviales, la préservation de la qualité des eaux des affluents du Rhône et le maintien des zones humides (vallées du Guiers, de la Bourbre, de l'Hien).

Aoste, bourg-relais des Basses Terres

La commune d'Aoste constitue un pôle d'emplois attractif avec l'usine de jambon du même nom qui emploie plus de 1000 personnes, attirant de fait des actifs des communes voisines de l'Isère, de l'avant-pays savoyard et de l'Ain.

Son développement économique répond à une logique de l'avant-pays savoyard en complément de Pont-de-Beauvoisin et de l'avant-pays savoyard.

Les bourgs-relais des Terres Froides

Les hautes vallées de l'Hien, de l'Agny et de la haute Bourbre morcellent les Terres Froides et dessinent trois entités structurées par leurs rivières.

Saint-Victor-de-Cessieu et Biol structurent le développement de la vallée de l'Hien : Biol en amont dessert le haut de la vallée par son offre de services et de commerces.

Saint-Victor-de-Cessieu, au débouché de la vallée de l'Hien, assure l'axe Lyon-Chambéry.

La haute vallée de la Bourbre se structure autour de Virieu sur Bourbre. Le bourg offre un bon niveau d'équipements.

http://www.scot-nordisere.fr

SCoT Nord-Isère

Syndicat Mixte du SCoT Nord-Isère
8, rue Pierre Vincendon
38110 La Tour-du-Pin
Tél. : 04 74 33 52 71
Fax : 04 74 33 52 43

www.scot-nordisere.fr

MEDIACTIF - 04 78 61 58 22