

Schéma
de Cohérence Territoriale
du Nord-Isère

DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

LE SCoT, SOCLE D'UN PROJET POUR LE NORD-ISÈRE

RAPPEL LÉGISLATIF	08
GUIDE DE LECTURE	10
INTRODUCTION	11

1 STRUCTURER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN 14

1.1 - POSITIONNER LE NORD-ISÈRE DANS L'ESPACE RÉGIONAL	14
1.2 - CONSOLIDER L'ARMATURE URBAINE DU TERRITOIRE	19
1.3 - LES GRANDS PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT	26
1.4 - ACTIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT	36

2 PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT ET AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS 38

2.1 - APPUYER LA TRAME VERTE ET BLEUE SUR LES GRANDS PAYSAGES	38
2.2 - PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR LES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ	46
2.3 - PROTÉGER LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES ET LES ESPACES PERMÉABLES	49
2.4 - L'AGRICULTURE, UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE À PRÉSERVER, CONTRIBUTANT AU MAINTIEN DE LA TRAME VERTE ET BLEUE ET DES PAYSAGES	54
2.5 - PRÉSERVER ET METTRE EN VALEUR LA TRAME BLEUE	60
2.6 - PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU	66
2.7 - PRÉSERVER LA SANTÉ DES HABITANTS	73
2.8 - ENGAGER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET CLIMATIQUE DU NORD-ISÈRE	76
2.9 - ACTIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT	81

3 STRUCTURER UNE OFFRE DE DÉPLACEMENT DURABLE EN LIEN AVEC L'ARMATURE URBAINE 82

3.1 - DÉVELOPPER LES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE	82
3.2 - RENFORCER LE MAILLAGE DU TERRITOIRE	90
3.3 - ACTIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT	93

4 PROMOUVOIR UNE POLITIQUE D'HABITAT ET D'ÉQUIPEMENTS RESPONSABLE ET SOLIDAIRE 94

4.1 - UNE POLITIQUE DE L'HABITAT RESPONSABLE	94
4.2 - UNE POLITIQUE DE L'HABITAT SOLIDAIRE	108
4.3 - LES POLITIQUES D'ÉQUIPEMENTS, FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT ET DE VIE SOCIALE	112
4.4 - ACTIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT	115

5 VALORISER L'ÉCONOMIE DU NORD-ISÈRE ET DÉVELOPPER L'EMPLOI 116

5.1 - SOUTENIR UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOME EN ESPACE	116
5.2 - CONSOLIDER LE RÔLE ÉCONOMIQUE DU NORD-ISÈRE DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN	119
5.3 - CONFORTER LES PÔLES D'ACTIVITÉS DES BASSINS D'EMPLOIS	123
5.4 - QUALIFIER TOUS LES SITES D'ACTIVITÉS	125
5.5 - ACCOMPAGNER LES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES LOCALES	130
5.6 - COMPLÉTER L'OFFRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE	133
5.7 - ACTIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT	133

6 PROMOUVOIR UNE OFFRE COMMERCIALE DE QUALITÉ 134

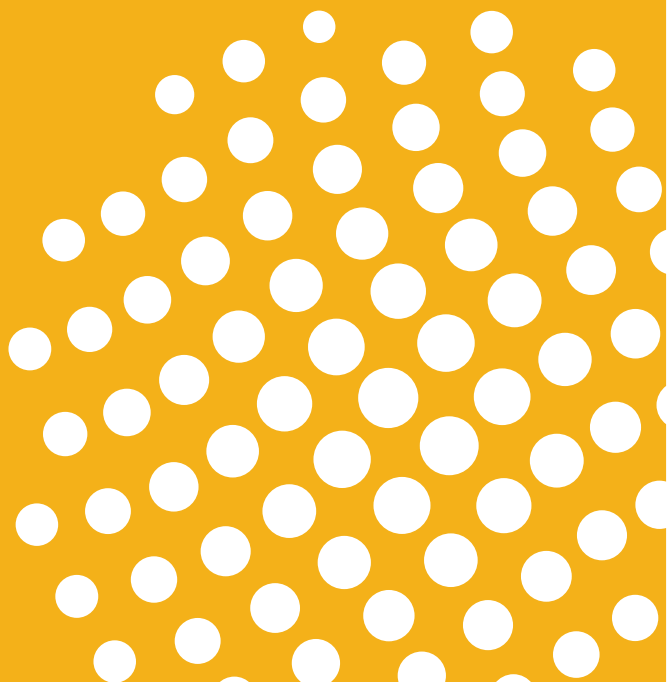
6.1 - PRÉAMBULE	134
6.2 - ORIENTATIONS GÉNÉRALES : RENFORCER LA COHÉRENCE DU MAILLAGE COMMERCIAL AVEC L'ARMATURE URBAINE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE DU SCOT ET DES BASSINS DE VIE	136
6.3 - ORIENTATIONS DANS LES CENTRALITÉS URBAINES : RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRALITÉS URBAINES COMMERCIALES ET MAINTENIR UN BON NIVEAU D'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES HABITANTS EN MATIÈRE D'OFFRE DE PROXIMITÉ	142
6.4 - ORIENTATIONS GÉNÉRALES EN DEHORS DES CENTRALITÉS URBAINES : FAVORISER LE RENOUVELLEMENT, LA MODERNISATION ET UNE PLUS GRANDE QUALITÉ URBAINE DES SITES COMMERCIAUX EXISTANTS	144
6.5 - ACTIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT	148

7 CONDITIONS
PARTICULIÈRES
LIMITANT
L'URBANISATION 150

8 CONCLUSION :
ORIENTATIONS
D'ENSEMBLE POUR
LA MISE EN ŒUVRE
DU SCOT 159

LEXIQUE

160



Rappel législatif

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) se fait le relais des objectifs fixés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du territoire et les traduit en orientations pour les politiques publiques. Les orientations sont opposables aux documents d'urbanisme locaux.

En vertu de l'article L. 142-1 du Code de l'urbanisme, le Document d'Orientation et d'Objectifs et les documents graphiques dont il est assorti sont opposables aux documents suivants :

- Les Plans locaux d'urbanisme (PLU) et les Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi),
- Les Programmes locaux de l'habitat (PLH),
- Les Plans de déplacements urbains (PDU),
- Les Plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV),
- Les Cartes communales (CC),
- La délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L.113-16 pour la mise en œuvre d'une politique de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains,
- Les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat :
 - Les Zones d'aménagement différé (ZAD) et leurs périmètres provisoires,
 - Les Zones d'aménagement concerté (ZAC),
 - Les lotissements,
 - Les remembrements par les Associations foncières urbaines (AFU),
 - Les opérations ou constructions portant sur une Surface de plancher (SDP) supérieure à 5 000 m²,
 - Les constitutions par les collectivités et établissements publics de réserves foncières de plus de 5 ha d'un seul tenant,
- Les autorisations prévues par l'article L. 752-1 du code de commerce,
- Les autorisations prévues par l'article L. 212-7 du code du cinéma et de l'image animée,
- Les permis de construire tenant lieu d'autorisation d'exploitation commerciale prévus à l'article L. 425-4 du code de l'urbanisme.

En référence à l'article L 131-1 du code de l'urbanisme le SCoT Nord-Isère doit être compatible avec :

- Les dispositions particulières au littoral et aux zones de montagne
- Les règles générales du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
- La Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA)
- Les orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021
- Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)
- Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par le plan de gestion des risques d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée (PGRI)
- Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports

Conformément à l'article L 131-2 du code de l'urbanisme, le SCoT Nord-Isère doit prendre en compte :

- Les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
- Le schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes
- Les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics
- Le schéma régional des carrières

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) se fait le relais des objectifs fixés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du territoire et les traduit en orientations pour les politiques publiques. Les orientations sont opposables aux documents d'urbanisme locaux.

Échéance de mise en compatibilité avec le SCoT

Conformément à l'article L 131-6 du code de l'urbanisme, un PLU(i) (ou une carte communale) dispose d'un délai de mise en compatibilité d'un an, ou de trois ans si la mise en compatibilité implique une révision du document d'urbanisme.

Conformément à l'article L 142-2 du code de l'urbanisme, lorsqu'un schéma de cohérence territoriale est approuvé après l'approbation d'un PLH ou d'un PDU, ces derniers sont, le cas échéant, rendus compatibles dans un délai de trois ans.

Guide de lecture

Afin de simplifier la compréhension des orientations et objectifs du SCoT, ce guide de lecture vise à compiler les termes techniques utilisés de façon récurrente dans le DOO.

Prescriptions/Recommandations

Afin de faciliter l'identification des points de compatibilité fondamentaux du SCoT, un code couleur a été appliqué sur les prescriptions (encadrées en rouge) et les recommandations (encadrées en orange).

Définitions

Ces encadrés permettent de préciser le sens donné par le DOO à certains termes techniques.

Documents d'urbanisme

Plusieurs prescriptions ou recommandations ciblent les « documents d'urbanisme ». A travers ce terme générique, le DOO vise en priorité les PLU, les PLUI et les cartes communales.

Actions pour la mise en œuvre

Nouvellement intitulés « Actions pour la mise en œuvre », les paragraphes de fin de chapitre présentent la feuille de route et les pistes d'actions opérationnelles visant à faciliter l'application du SCoT.

Introduction

Le SCoT, socle d'un projet pour le « Nord-Isère »

Le Nord-Isère¹ s'inscrit dans l'espace régional et métropolitain entre trois grandes agglomérations influentes : Lyon, Grenoble et Chambéry.

Pour accompagner une dynamique démographique largement liée à cette position privilégiée, le SCoT élargit la vision du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de L'Isle-d'Abeau, qui visait à accompagner l'émergence de la Ville Nouvelle et dont le périmètre (33 communes) était centré sur la partie ouest du territoire actuel du SCoT la plus proche de l'agglomération lyonnaise. Il intègre l'ensemble des espaces situés le long des axes de communication majeurs Lyon-Chambéry, Lyon-Grenoble, Ambérieu-Grenoble et Pont-de-Chéruy-Vienne.

Le SCoT fait le choix d'un développement urbain qui permette à la fois de conforter la place du Nord-Isère dans l'espace régional et son attractivité et d'assurer un développement valorisant ses espaces urbains et ruraux. Il défend un développement multipolaire² de qualité, articulé avec les orientations des SCoT voisins. Il donne sens à l'ensemble qu'il compose non comme « entre deux » mais comme un véritable espace de vie dans le nord de l'Isère. Ce choix de développement donne aux

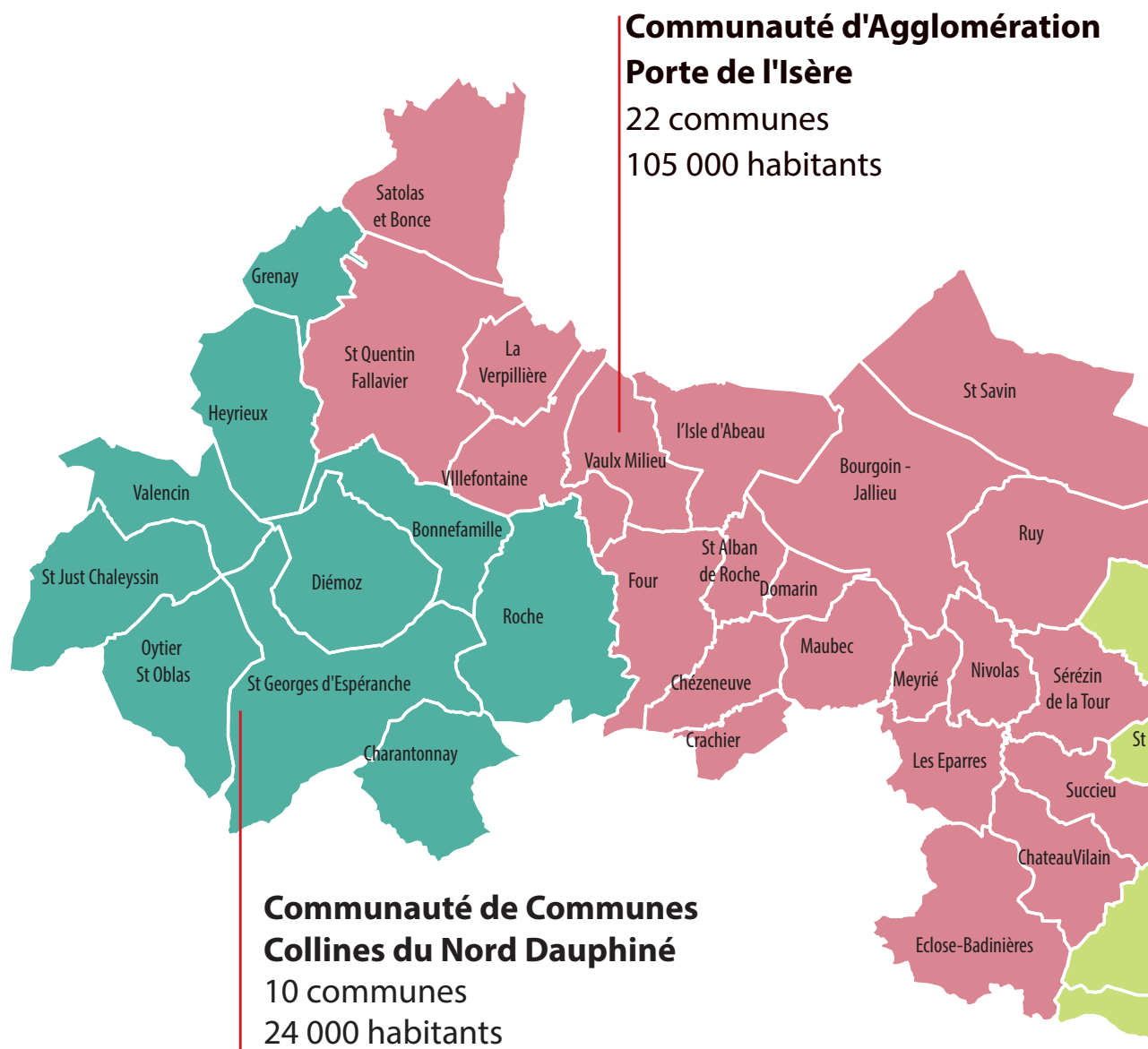
campagnes la possibilité de préserver leurs qualités majeures et aux villes l'opportunité de se structurer, sans compromettre leur lien privilégié de proximité avec la nature qui fait la qualité de vie en Nord-Isère.

➤ Le SCoT définit les trois priorités suivantes :

- **accompagner les dynamiques démographiques** avec la mise en place de politiques publiques répondant aux besoins des populations (logements, santé, loisirs...) et soutenant les entreprises locales et les services publics et privés porteurs des emplois de demain.
- **améliorer la mobilité** : le Nord-Isère s'est construit autour des axes de communication. Son accessibilité a largement contribué à son développement résidentiel et économique mais a donné lieu à une grande dispersion des urbanisations, des emplois et des services. Le SCoT entend réguler la périurbanisation très consommatrice d'espace et génératrice de difficultés dans les déplacements.
- **maintenir les liens de proximité avec une nature préservée**, première ressource non renouvelable du Nord-Isère et cadre de vie de la population.

¹ Dans ce document, le « Nord-Isère » représente le territoire couvert par le SCoT Nord-Isère et non le nord de l'Isère.

² Basé sur un système de 4 pôles urbains ponctuant l'axe Lyon-Chambéry. Le concept de « pôle urbain » est défini et détaillé dans le paragraphe 1.1.1.

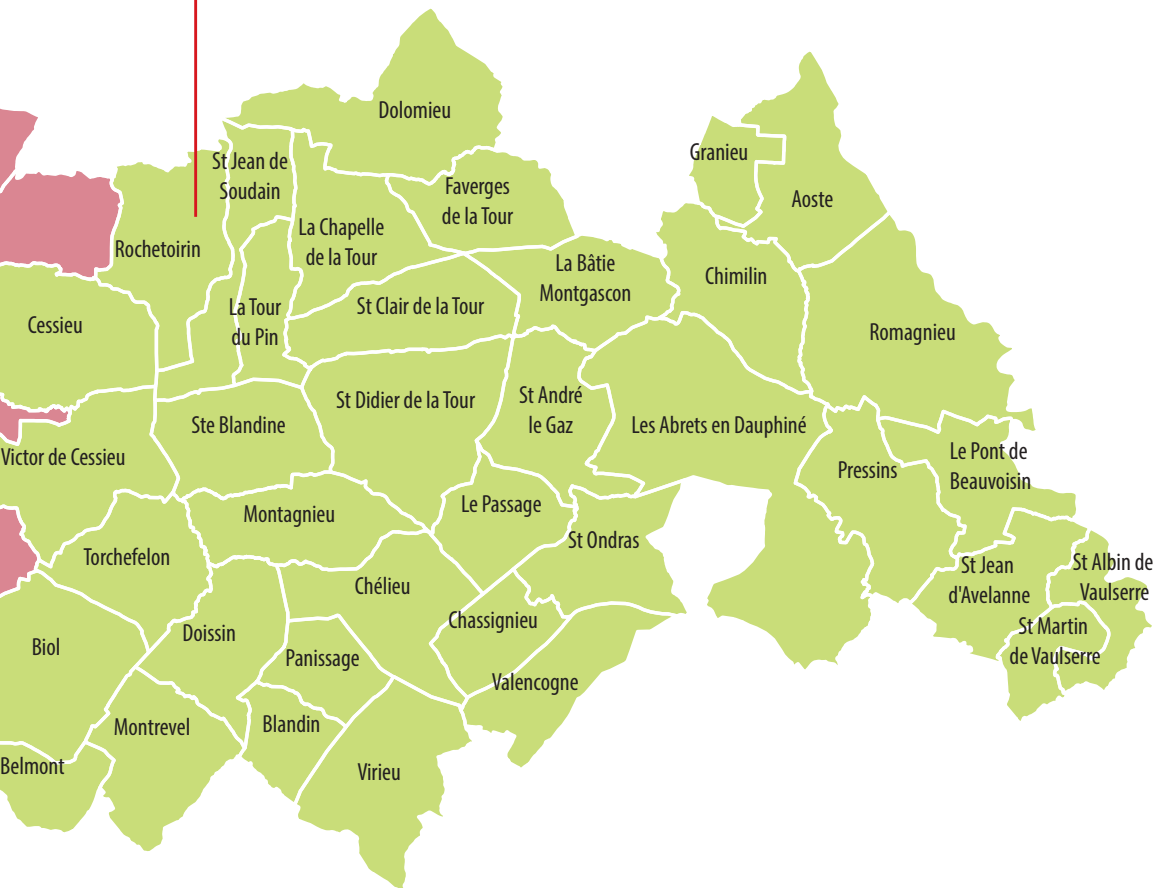


0 2,5 5 7,5 10 Km

69 Communes
191 000 habitants
62 000 emplois
724 Km²
86% d'espaces
naturels et agricoles

Communauté de Communes des Vals du Dauphiné

37 communes
62 000 habitants



Chapitre 1

STRUCTURER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Le chapitre 1 du DOO est transversal.

Il présente les grands principes du SCoT, qui sont applicables aux chapitres suivants.

Pour concrétiser le projet d'un mode de développement urbain basé sur le « vivre ensemble » et la préservation des espaces agricoles et naturels, le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) propose une organisation urbaine multipolaire adossée aux réseaux de transport.

La structuration urbaine participe au positionnement du Nord-Isère dans l'espace régional et métropolitain¹ en valorisant ses espaces, en confortant la place des pôles urbains et en améliorant son fonctionnement.

Conformément à la Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA), le SCoT Nord-Isère participe à la construction de la métropole lyonnaise, en mettant en œuvre les conditions de renforcement d'une agglomération nord-iséroise, structurée autour de Bourgoin-Jallieu et de L'Isle-d'Abeau.

Les principales orientations d'aménagement du SCoT Nord-Isère se conforment aux objectifs et aux prescriptions de la DTA notamment ceux concernant le projet de territoire « plaine Saint-Exupéry ». Elles reprennent les accords passés entre les élus des SCoT de l'aire métropolitaine dans le cadre de la démarche dite « Inter-SCoT », pour harmoniser les orientations d'aménagement à l'échelle du territoire des treize SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Le SCoT cherche à être le relais efficace des orientations de la convention État/Communauté d'agglomération Porte de l'Isère. La structuration urbaine a pour objectifs d'accompagner les dynamiques démographiques et économiques et d'améliorer la mobilité. Le développement urbain, en privilégiant le réinvestissement dans l'enveloppe urbaine existante², doit permettre d'assurer la protection des espaces agricoles et de la trame verte et bleue. Il assure aux populations le maintien des liens de proximité avec une nature préservée.

1.1 Positionner le Nord-Isère dans l'espace régional

Le PADD confirme l'axe Lyon-Chambéry comme « épine dorsale » du Nord-Isère articulant les différentes polarités urbaines.

Le DOO confère aux trois pôles urbains³ de la « vallée urbaine »⁴ un rôle central dans l'évolution urbaine et consolide celui des autres polarités dans l'organisation des bassins de vie et le développement des espaces ruraux.

Le SCoT Nord-Isère, dans l'hypothèse démographique qu'il retient, propose une structuration du territoire permettant d'accueillir 50 000 à 60 000 nouveaux habitants à l'horizon 2030 et de participer à hauteur de 12 % à la croissance démographique de l'aire métropolitaine lyonnaise au sens de l'« Inter-SCoT ».

¹ Référence à l'aire métropolitaine lyonnaise au sens de l'Inter-SCoT.

² Cf. paragraphe 1.3.1 définition de l'enveloppe urbaine.

³ Bourgoin-Jallieu / L'Isle-d'Abeau, La Verpillière / Saint-Quentin-Fallavier / Villefontaine, La Tour-du-Pin et leurs communes périurbaines.

⁴ La « vallée urbaine » regroupe trois des quatre pôles urbains de l'axe Lyon-Chambéry.

1.1.1 - Le développement urbain conforte l'axe Lyon-Chambéry

L'axe Lyon-Chambéry accueille la part majoritaire du développement résidentiel et économique dans ses villes, en particulier dans les villes-gares⁵.

En 2030, dans l'hypothèse d'une population du SCoT de 250 000 habitants, les quatre pôles urbains de l'axe Lyon-Chambéry regrouperaient 60 % de la population totale du SCoT (contre 58 % en 2013). Ces pôles

urbains assumeront l'accueil de 68 % des habitants nouveaux d'ici à 2030, amorçant ainsi un recentrage du développement urbain sur le réseau de villes existantes, conformément aux orientations de la DTA qui incitent à privilégier le développement des polarités de la « vallée urbaine ».

Le développement urbain s'appuie sur ce réseau de villes et contribue, par la qualité des séquences urbaines et le maintien d'une trame verte, à la valorisation de l'axe et des espaces qui le bordent.

PRESCRIPTIONS

Le SCoT prend en compte les contraintes issues du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry. Sur le territoire du SCoT Nord-Isère, ce plan touche les communes d'Heyrieux, de Bonnefamille, de Diémoz, de Grenay, de Satolas-et-Bonce et de Saint-Quentin-Fallavier. Pour ces communes, les prescriptions du SCoT concernant le développement résidentiel et économique se subordonnent à celles de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Afin de limiter la population exposée aux nuisances aériennes et en compatibilité avec la DTA précitée, en matière d'urbanisation à vocation d'habitat, la capacité d'accueil réelle totale en population des communes de Saint-Quentin-Fallavier, Satolas-et-Bonce, Heyrieux, Diémoz, Bonnefamille et Grenay, peut être pleinement utilisée à travers l'optimisation des enveloppes urbaines constituées résultant du PLU ou POS opposable à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005). Seules des adaptations mineures des enveloppes urbaines peuvent être définies, en accord avec l'Etat et le Syndicat Mixte en charge de la mise en œuvre du SCoT Nord-Isère et dans le respect de l'armature urbaine définie par le SCoT.

Le DOO précise qu'en outre ces 6 communes visent à ne pas dépasser un plafond de l'ordre de 22 200 à 22 700 habitants à l'horizon 2030. Ce plafond pourra être modifié à l'issue d'un accord avec les 4 autorités compétentes en matière de SCoT, et d'une révision ou modification de ce dernier. Cet accueil de population est réparti entre les collectivités, en tenant compte de l'armature urbaine définie par le SCoT Nord-Isère et des prescriptions inscrites dans le chapitre 4 du DOO.

Le SCoT respecte l'armature des sites d'accueil d'activités économiques définie par la DTA qui identifie sur le territoire du SCoT Nord-Isère, un site

économique de niveau 1 d'envergure métropolitaine : le parc international de Chesnes et des sites économiques de niveau 3 (tissu économique local) correspondant aux zones urbanisées ou urbanisables destinées à l'accueil d'activités économiques dans les documents d'urbanisme (en date du 1er mars 2005) des communes de Bonnefamille, Diémoz, Grenay, Heyrieux, Satolas et Bonce, et Saint-Quentin Fallavier.

En compatibilité avec la DTA, à l'occasion de la révision des documents d'urbanisme, en matière d'urbanisation à vocation économique, la superficie des zones urbanisées ou urbanisables destinées à l'accueil d'activités économiques telle qu'elle résulte du POS ou du PLU opposable à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005), réunies au sein des sites de niveau 3, ne pourra pas être globalement augmentée à l'échelle du territoire des 17 communes concernées par la DTA (Bonnefamille, Diémoz, Grenay, Heyrieux, Satolas et Bonce, et Saint-Quentin Fallavier sur le SCoT Nord-Isère, Balan, Nievroz, Thil sur le SCoT BUCOPA, Janneyrias, Villette d'Anthon sur le SCoT Boucle du Rhône en Dauphiné, Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure sur le SCoT du SEPAL) hors site de niveau 1 indiqué ci-dessus.

Des modifications de zonage sont néanmoins envisageables soit dans le cadre d'accords compensatoires entre ces 17 communes, soit pour permettre de conforter les entreprises présentes localement. Ces accords compensatoires seront envisagés à l'échelle des intercommunalités concernées et actés par délibérations respectives transmises à l'Etat. Ces modifications de zonage seront ponctuelles et de faible envergure. Elles respecteront l'armature urbaine définie par le SCoT et les prescriptions relatives au volet économique et au volet commercial du DOO. Elles seront validées par les structures porteuses de SCoT et par l'Etat, sous réserve des autres dispositions de la DTA.

⁵ Telles que définies dans le paragraphe 1.3.3.

🔗 Le développement privilégie les pôles urbains

Sur l'axe Lyon-Chambéry, le SCoT identifie quatre « pôles urbains » composés de villes-centres et de leurs communes périurbaines. Conformément aux objectifs de développement du SCoT à l'horizon 2030, ces pôles urbains ont un rôle majeur pour la structuration du territoire, en termes d'accueil de nouvelles populations, de développement économique et d'accueil d'équipements d'intérêt métropolitain.

Les deux pôles urbains de Bourgoin-Jallieu / L'Isle-d'Abeau et La Verpillière / Saint-Quentin-Fallavier / Villefontaine constituent l'agglomération du Nord-Isère, troisième pôle de la métropole lyonnaise.

Pôle urbain de Bourgoin-Jallieu / L'Isle-d'Abeau

La proximité entre Bourgoin-Jallieu, historiquement ville-centre du Nord-Isère, et L'Isle-d'Abeau, pôle majeur de l'ancienne Ville Nouvelle, confère aux deux communes une responsabilité de polarité dans la construction de l'agglomération de demain.

L'accueil de fonctions métropolitaines et la qualité du développement urbain participent à la dynamisation du centre de Bourgoin-Jallieu et à la valorisation des complémentarités entre les villes.

Les collectivités développent des projets urbains contribuant à :

- Améliorer la visibilité et la lisibilité des villes par la valorisation de leurs centres, la diversification de leurs fonctions, le développement complémentaire de leurs quartiers-gares, l'optimisation des disponibilités foncières, la densification du tissu urbain actuel, la requalification de bâtiments vacants et le traitement des espaces reliant les deux villes (RD 1006 et RD 312 notamment),
- Améliorer leur attractivité par la qualité des aménagements urbains et de l'architecture, par le traitement des espaces urbains de transition et la préservation de l'environnement,
- Conforter les liaisons entre leurs quartiers et développer les complémentarités résidentielles et économiques avec les communes voisines en fonction de l'offre de transport et de l'organisation des déplacements⁷.

Pôle urbain de La Verpillière / Saint-Quentin-Fallavier / Villefontaine

C'est un pôle résidentiel directement en lien avec l'Est lyonnais et un pôle économique de premier plan tourné vers les échanges nationaux et internationaux, avec le parc d'activités de Chesnes et la proximité de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry. Son développement prend en compte les infrastructures existantes et à venir (développement des autoroutes ferroviaires et de sites multimodaux), les contraintes (Plan d'exposition au bruit) et les prescriptions de la DTA autour de Saint-Exupéry. Son développement donne la priorité au renouvellement

du tissu économique (valorisation de la logistique à Saint-Quentin-Fallavier et requalification des locaux d'activités), à la diversification des activités, des emplois (tertiaire par exemple) et de l'offre résidentielle (Villefontaine notamment), à la valorisation des espaces autour des gares (La Verpillière en particulier) et à l'amélioration des transports collectifs entre espaces résidentiels et pôles d'emplois.

Pôle urbain de La Tour-du-Pin

La Tour-du-Pin et ses communes périurbaines composent l'agglomération principale des Vals du Dauphiné. La maîtrise du développement urbain et la préservation de coupures vertes le long des axes qui les relient participent au maintien de la trame verte et bleue et à la valorisation de leurs espaces d'activités et de services, sans compromettre la dynamisation du centre de La Tour-du-Pin et de ses fonctions centrales.

Ce pôle renforce son offre d'équipements et de services pour rayonner plus largement sur son bassin de vie. Il optimise ses espaces d'activités pour rééquilibrer les emplois sur le territoire, en particulier dans le tertiaire et les services. La Tour-du-Pin valorise les espaces urbains de son centre-ville et de son quartier-gare (renouvellement urbain, traitement des espaces publics) et développe leur accessibilité.

En l'absence de transports collectifs performants, le développement résidentiel des communes jouxtant La Tour-du-Pin est contenu et le développement des quartiers limitrophes à la ville-centre s'inscrit dans des projets d'ensemble.

Pôle urbain de Pont-de-Beauvoisin

La partie orientale des Vals du Dauphiné est à la fois tournée vers l'avant-pays savoyard et vers le Voironnais. Elle s'insère dans un bassin de vie en limite de deux départements et est structurée, de part et d'autre du Guiers, par les deux villes jumelles de Pont-de-Beauvoisin (Isère et Savoie) et par les bourgs d'Aoste et de Saint-Genix-sur-Guiers. Les Abrets-en-Dauphiné et Saint-André-le-Gaz assurent le lien avec la Chaîne des Tisserands et le Voironnais.

Pont-de-Beauvoisin constitue la ville-centre d'un bassin de vie qui dépasse les limites du SCoT Nord-Isère et participe à la structuration de la partie orientale des Vals du Dauphiné tournée vers l'avant-pays savoyard. Le bassin de vie oriente son développement vers les deux villes de Pont-de-Beauvoisin (Isère et Savoie), puis vers les bourgs d'Aoste et Saint-Genix-sur-Guiers, dans le cadre de concertations associant les acteurs isérois et savoyards. Le quartier de la gare de Pont-de-Beauvoisin joue un rôle important dans le fonctionnement urbain des deux communes iséroise et savoyarde.

PRESCRIPTIONS

Les centres urbains sont les sites privilégiés du développement urbain

Le développement résidentiel s'appuie en priorité sur les villes-centres définies dans l'armature urbaine et dotées de transports collectifs et d'équipements structurants.

Les collectivités veillent à engager des démarches et projets de grande qualité urbaine et environnementale valorisant leurs villes-centres en améliorant la qualité de vie.

Leurs projets sont axés en priorité sur le réinvestissement dans l'enveloppe urbaine existante (par la densification et l'optimisation des dents creuses et parcelles résiduelles des centres urbains et par le renouvellement urbain : réhabilitation et reconversion du foncier bâti, accompagnement des mutations fonctionnelles, notamment des entrées de ville) et assurent le développement de fonctions complémentaires.

Les extensions urbaines sont conditionnées

L'urbanisation de nouveaux secteurs en dehors des enveloppes urbaines existantes est réalisée dans le cadre d'une stratégie de planification à l'échelle de l'agglomération qui en justifie le besoin. L'urbanisation privilégie les sites en greffe des quartiers existants et s'inscrit dans une programmation d'ensemble qui satisfait aux trois points suivants :

1 - Les espaces urbanisés sont multifonctionnels

La programmation d'ensemble assure une diversité des fonctions (logements, services à la population, commerces, activités, équipements) et une diversité des types d'habitat (accession et location, logements individuels, habitat groupé, petits collectifs).

Les densités et formes urbaines participent à la construction d'un pôle urbain multifonctionnel (commerces ou services en rez-de-chaussée par exemple).

Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec l'objectif de diversité des fonctions décrites ci-avant. Cet objectif peut notamment se traduire dans une Orientation d'aménagement et de programmation (OAP).

2 - Les déplacements alternatifs à la voiture individuelle sont facilités

L'objectif recherché consiste à réaliser des liaisons maillées avec le réseau de l'agglomération (réseau de transports collectifs/liaisons cyclables et piétonnières).

La localisation de parkings-relais facilite l'accès au réseau de transports collectifs, pour les populations des communes voisines au sud ou au nord des plateaux.

3 - L'environnement est protégé et préservé

L'urbanisation vise à assurer :

- La protection de la couronne verte de l'agglomération lyonnaise définie par la DTA, le maintien et le rétablissement d'une trame verte jusqu'au cœur des villes et des corridors écologiques dans le prolongement de ceux de la vallée de la Bourbre : espaces verts d'intérêt majeur du point de vue agricole, écologique, paysager, social (espaces verts ou récréatifs, jardins familiaux),
- Le traitement qualitatif des limites entre les espaces bâtis et les espaces naturels,
- Une organisation urbaine et une qualité des bâtiments contribuant à la réduction des besoins énergétiques et à une bonne gestion de l'eau, notamment des eaux pluviales.

Les politiques de développement valorisent la « vallée urbaine »

Le PADD confère à la « vallée urbaine », « centre » de l'axe Lyon-Chambéry, un rôle majeur dans le développement urbain du Nord-Isère et dans son positionnement dans l'espace régional. Celui-ci doit assurer la protection des espaces naturels de la vallée de la Bourbre autour desquels se sont développées les villes.

La « vallée urbaine » est composée des trois pôles urbains de Bourgoin-Jallieu / L'Isle-d'Abeau, La Verpillière / Saint-Quentin-Fallavier / Villefontaine et La Tour-du-Pin. Ses centres urbains et ses quartiers-gares sont les sites privilégiés du développement résidentiel du Nord-Isère. Son développement préserve les espaces naturels formant la trame verte de la vallée, il assure la protection et la restauration des milieux naturels, des corridors écologiques et des cours d'eau.

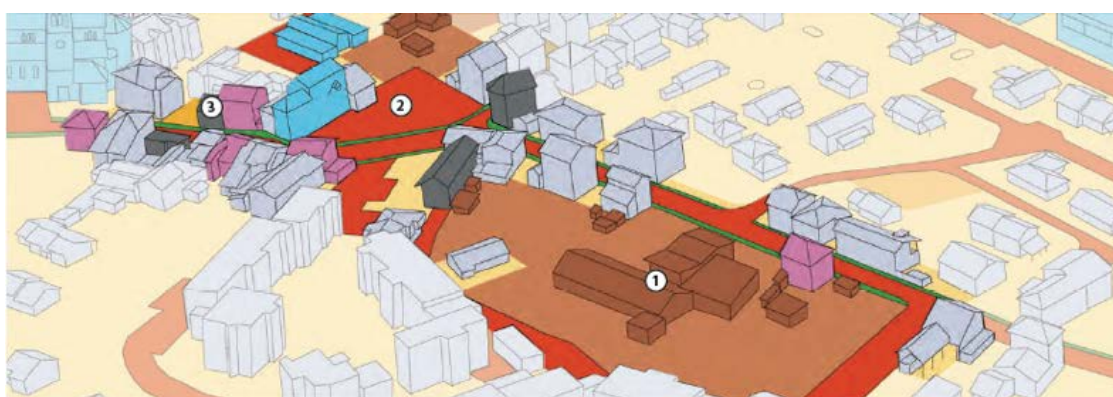
1.1.2 - Les espaces ruraux se structurent autour de leurs bourgs-relais et villes-relais

Les espaces ruraux, s'articulant au nord et au sud de l'axe Lyon-Chambéry, ont un rôle central dans la préservation des espaces agricoles et naturels du territoire. Ils risquent d'être fragilisés par la poursuite de la dispersion de l'urbanisation. Aussi le SCoT propose-t-il un développement urbain valorisant leur potentiel et leurs atouts et maintenant de manière durable leur caractère rural.

Dans l'hypothèse démographique retenue, la fonction d'accueil résidentiel des espaces ruraux est encadrée et leur développement est basé sur l'adéquation entre

l'accueil de nouvelles populations et la capacité des communes à offrir les équipements nécessaires. Le développement des espaces ruraux répond aux besoins du bassin de vie tout en limitant la consommation d'espace et la périurbanisation par une modération du rythme de la construction neuve. Les projets de développement urbain préservent les espaces agricoles et les milieux naturels. Ils valorisent les entités géographiques (balmes, plateaux, plaines et coteaux) et le patrimoine local en recentrant les urbanisations dans le cœur des villes-relais, bourgs-relais et villages, en réinvestissement urbain ou en greffe des espaces bâtis.

Présent



① Reconversion d'une friche industrielle enclavée dans le tissu urbain en quartier multifonctionnel :

- Des logements et des commerces sont créés,
- Les voiries extérieures sont prolongées dans l'îlot afin de le desservir,
- Des cheminements doux parcourent l'îlot.

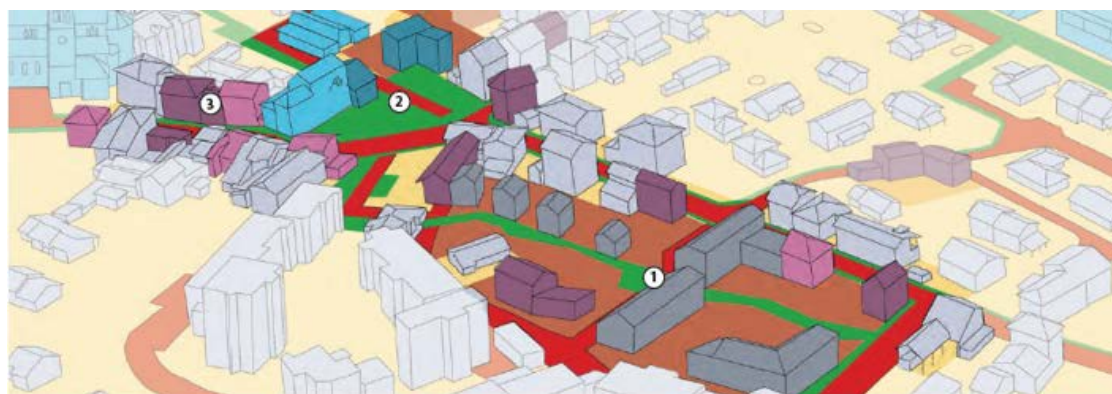
② Réaménagement d'un espace public dédié aux voiries, en place publique :

- Une place publique est créée, avec une vocation fonctionnelle : aires de jeux, de repos, terrasse de café...
- Des équipements publics sont implantés en front bâti,
- Des cheminements doux et espaces verts sont aménagés.

③ Requalification d'une rue commerçante du centre-bourg :

- Des bâtiments sont construits dans les dents creuses, formant un front bâti et une ambiance urbaine,
- Des commerces sont aménagés en rez-de-chaussée, participant à l'animation de la rue,
- Les trottoirs sont réaménagés pour permettre aux commerces l'implantation de terrasses.

Futur



Logements existants	Foncier en mutation	Bâtiments publics existants	Commerces existants	Routes
Logements créés	Foncier non bâti	Bâtiments publics créés	Commerces créés	Cheminements doux

1.2 Consolider l'armature urbaine du territoire

Le PADD a retenu une armature urbaine composée de villes-centres et communes périurbaines (formant les « pôles urbains »), de villes-relais, de bourgs-relais et de villages. Chaque maillon de cette armature participe à la structuration d'un bassin de vie à l'échelle duquel s'organise le développement des équipements commerciaux, culturels, éducatifs, sanitaires et des équipements de proximité.

Le DOO fixe les orientations pour chaque type de commune en fonction de son rôle dans la structuration d'ensemble du Nord-Isère et dans l'organisation du bassin de vie. Les documents de planification (schémas de secteurs, PLH, PDU, PLU, PLUI, cartes communales) sont compatibles avec les orientations retenues pour chaque type de commune de l'armature urbaine (relatives à la maîtrise des consommations foncières, à la préservation des espaces agricoles et naturels, à la diversification de la typologie des logements, à l'organisation de la mobilité et à l'amélioration des déplacements). Ces orientations sont déclinées dans les chapitres suivants du DOO.

1.2.1 - Orientations pour les villes-centres

Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau, Villefontaine, Saint-Quentin-Fallavier, La Tour-du-Pin, La Verpillière et Pont-de-Beauvoisin.

Les villes-centres ont un rôle majeur dans leur agglomération et dans l'organisation multipolaire du territoire par l'offre de transports, d'équipements, d'emplois et de logements.

Les orientations définies aux paragraphes 1.1.1. et 1.1.2. s'appliquent aux villes-centres.

Elles inscrivent leur développement dans un projet urbain d'ensemble.

• Les « villes » au cœur du projet

Les villes gagnent en lisibilité. Leur développement s'appuie sur les paysages locaux, les reliefs, la valorisation des espaces urbains actuels, un rééquilibrage de l'usage des espaces publics au profit des modes doux et un maillage des transports collectifs.

Elles développent des capacités d'accueil en dehors des espaces contraints, en privilégiant le réinvestissement urbain (reconversion de friches, renouvellement urbain, mutations de bâtiments ou de foncier non bâti). Elles répondent aux besoins de leur bassin de vie : foncier pour l'habitat, équipements publics structurants, renforcement de l'appareil commercial et tertiaire.

• La vie sociale et la mobilité facilitées

Les villes diversifient l'offre de logements, d'emplois ou d'équipements dans leurs centres, dans les quartiers existants et dans leurs extensions en greffe du tissu urbain.

Cette diversification contribue au développement de la vie sociale et au rayonnement du Nord-Isère.

Elles structurent leur développement autour de réseaux de transports collectifs performants associant étroitement l'offre ferroviaire et une offre de bus (urbain ou interurbain).

Elles optimisent le potentiel foncier de leurs quartiers-gares dans le cadre de projets urbains coordonnés et en améliorent l'accessibilité.

Elles qualifient les axes routiers comme éléments du paysage urbain et développent des liaisons douces entre les différents lieux de vie.

• Le cadre de vie préservé

Ce modèle de développement préserve la trame verte (espaces agricoles, naturels et sensibles de la plaine, des coteaux et rebords de plateaux) et la trame bleue (Bourbre et affluents) :

- Les villes ménagent des continuités entre les parcs, les espaces publics par des cheminements doux et le maintien d'espaces verts le long des infrastructures,
- Elles mobilisent les innovations constructives utilisant les ressources professionnelles, techniques du Nord-Isère pour faire émerger un pôle de construction reconnu à l'échelle métropolitaine pour son effet d'entraînement de l'économie de la construction (emplois et pratiques professionnelles) et son impact sur la qualité des constructions (économies en espace et en énergie),
- Elles adaptent leurs équipements (alimentation en eau, assainissement, traitement des déchets) à la population envisagée.

1.2.2 - Orientations pour les communes périurbaines

Nivolas-Vermelle, Ruy-Montceau, Saint-Alban-de-Roche, Domarin, Maubec, Vaulx-Milieu, Saint-Jean-de-Soudain, La Chapelle-de-la-Tour, Saint-Clair-de-la-Tour, Saint-Jean-d'Avellan

Les communes périurbaines sont définies par des liens de grande proximité géographique avec les villes-centres, par des éléments de continuité urbaine du tissu résidentiel et par leur desserte régulière par le réseau

urbain de transports collectifs. Elles participent de façon complémentaire au développement du pôle urbain auquel elles sont rattachées et viennent en appui dans l'effort de production de logements des villes-centres. Ces communes organisent leur développement urbain en priorité dans les quartiers d'habitation situés en continuité avec le tissu urbain de la ville-centre. Elles optimisent le foncier disponible et densifient l'urbanisation.

Dans les espaces urbains présentant une continuité avec la ville-centre, leur développement est régi par les orientations retenues pour cette dernière⁶.

Ce développement est organisé en étroite concertation entre les communes. Dans ce cas, les fonctions développées viennent en complément de l'offre de la ville-centre.

Dans les espaces éloignés de la ville-centre, non desservis par les transports collectifs urbains ou non équipés de services de proximité (commerces), leur développement est régi par les orientations retenues pour les villages.

1.2.3 - Orientations pour les villes-relais

Heyrieux, Les Abrets en Dauphiné

Les villes-relais sont complémentaires des villes-centres à travers une offre de logements, de commerces et d'emplois, adaptée à l'échelle des bassins de vie⁷.

Heyrieux, ville-relais dans les collines du Nord-Dauphiné. C'est la « porte d'entrée » dans le Nord-Isère depuis l'Est lyonnais et la ville-relais d'un bassin de vie qui comprend au sud les bourgs-relais de Saint-Georges-d'Espéranche et Diémoz.

La ville est un pôle de services et de commerces dont le développement résidentiel est contraint par l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry. Le DOO prend en compte, dans les hypothèses démographiques et l'appréciation des besoins en logement, la limitation des capacités de croissance démographique de la commune située à proximité de l'aéroport, telles que définies dans la DTA (cf. paragraphe 1.1) et soumises aux règles du PEB. La commune module son rythme de construction tout en assurant une offre de logements adaptée aux besoins de renouvellement de son parc. Son développement assure la diversification de l'offre commerciale et d'emplois résidentiels. Les perspectives de développement économique lié à l'implantation potentielle d'une plateforme fer-route sur la plaine de Grenay sont encadrées par le SCoT.

⁶ Cf. paragraphe 4.1.1 Conditions particulières pour les communes périurbaines.

⁷ Cf. définition du bassin de vie dans le paragraphe 1.3.4.

Les Abrets en Dauphiné, ville-relais à l'est des Vals du Dauphiné

Située au carrefour des RD 1006 et 1075, la commune est limitrophe à Charancieu. Très accessibles par la route mais mal desservies par le réseau ferré (gare à l'écart), les deux communes accolées sont aujourd'hui bien équipées.

Le développement des Abrets en Dauphiné conforte son rôle dans le bassin de vie de la Chaîne des Tisserands (logements, emplois, services), entre La Tour-du-Pin et Pont-de-Beauvoisin et assure le maintien de la vitalité de son centre malgré les contraintes des flux liés à sa situation de carrefour.

La commune des Abrets en Dauphiné coordonne son développement avec la commune de Charancieu dans un souci de complémentarité des fonctions et de valorisation de leur site de carrefour.

1.2.4 - Orientations pour les bourgs-relais

Satolas et Bonce, Eclose-Badinières, Saint-Georges-d'Espéranche, Diémoz, Aoste, Saint-Victor-de-Cessieu, Biol, Saint-André-le-Gaz et Virieu

Les bourgs-relais organisent la proximité et contribuent au développement des espaces ruraux dans leur bassin de vie respectif. Ils sont vecteurs d'une vie locale et d'un rayonnement sur les villages alentour. Ils disposent d'un ou plusieurs équipements intercommunaux tels qu'un collège, un marché hebdomadaire ou un pôle d'emplois. Ils assurent les liens fonctionnels quotidiens entre les espaces ruraux et les pôles urbains de l'axe.

Les bourgs-relais consolident l'offre d'équipements d'intérêt intercommunal en complément des villes proches, diversifient la gamme de logements et confortent les pôles d'emplois, de services et les commerces de proximité assurant l'animation de leurs centres.

Elles participent à la valorisation du patrimoine bâti (châteaux, bâtiments industriels) et du patrimoine rural (bâtiments agricoles remarquables).

Leur développement est accompagné d'une offre de liaisons douces entre les quartiers et le centre et de la mise en place progressive d'une offre de transports collectifs ou de parcs de covoiturage et d'itinéraires cyclables vers les pôles urbains de la « vallée urbaine » et les agglomérations voisines.

Les bourgs-relais adaptent leurs équipements (alimentation en eau, assainissement, traitement des déchets) et leurs services à la population envisagée.

Satolas et Bonce

La commune se situe à l'extrémité nord-ouest du territoire à proximité de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry et possède un bon niveau d'équipements et de services. De par l'importance de la zone industrielle notamment logistique du parc de Chesnes implantée sur la commune, celle-ci bénéficie d'un rayonnement extra-communal avec 2000 personnes employées. Avec l'extension prévue de la zone d'activité, le nombre d'emplois va considérablement augmenter entraînant un besoin de services, de commerces et d'équipements. Le développement de la commune permet de concentrer les logements dans le cœur de village à proximité des équipements et commerces tout en préservant les espaces naturels et agricoles au-delà de l'extension du parc de Chesne.

Eclose-Badinières

La commune nouvelle issue de la fusion d'Eclose et de Badinières défend un projet de développement qui répond bien au rôle de bourg relais, de par sa taille, ses équipements et son rôle dans l'organisation du sous-bassin de vie du Val d'Agny. Cette nouvelle commune est reliée à la vallée urbaine avec un transport collectif régulier.

Son développement doit permettre de conforter la structuration d'une polarité relais en termes de logements, de commerces et de services dans un environnement proche qui en est dépourvu. Il s'agit aussi de renforcer la desserte en transport collectif sur l'axe de la RD 1085.

Saint-Georges-d'Espéranche

La commune doit son développement à sa position entre Saint-Jean-de-Bournay et l'axe de développement Vienne-Ambérieu. La commune canalise la croissance de la partie sud des collines du Nord-Dauphiné dont une partie est contrainte par le PEB de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry⁸.

Son développement conforte son centre et contribue à la qualification de ses entrées depuis la RD 75 et la RD 518. Il assure le maintien de l'agriculture et l'insertion des constructions dans le paysage des collines.

Diémoz

La commune bénéficie d'une position de carrefour entre l'ancienne route Lyon-Grenoble et la RD 75.

Les politiques d'aménagement et de développement confortent son centre et qualifient les liens avec le secteur communal « La Plaine ».

La qualité des constructions assure une bonne protection phonique des habitations selon les prescriptions du PEB.

⁸ Prescriptions relatives à la DTA, paragraphe 1.1.1

Elle adapte son taux de construction conformément aux prescriptions de la DTA et du PEB⁹, assure la protection des terres agricoles de la plaine et veille à la qualité de l'insertion des constructions dans le paysage des collines.

Aoste

Aoste se caractérise par un important pôle d'emplois, qui compte une entreprise principale employant plus de 1 000 salariés et attirant des actifs de l'Isère, de l'avant-pays savoyard et de l'Ain.

Son développement valorise l'activité économique locale et les entrées de ville sur les axes de la RD 592 et de la RD 516 en lien avec l'avant-pays savoyard et la commune de Saint-Genix-sur-Guiers en particulier et la plaine des Avenières.

Saint-Victor-de-Cessieu

Situé au débouché de la vallée de l'Hien, Saint-Victor-de-Cessieu offre un bon niveau d'équipement pour sa taille et bénéficie de la proximité des gares de Cessieu et de La Tour-du-Pin.

Son développement, consolide son centre, valorise le patrimoine industriel et la vallée de l'Hien. Il conforte les équipements d'intérêt intercommunal et participe à l'organisation progressive des déplacements en direction de la « vallée urbaine ».

Biol

En amont de la vallée de l'Hien, Biol offre un bon niveau de services pour les communes de la haute vallée de l'Hien éloignées de la « vallée urbaine ».

Son développement assure la complémentarité des services avec Saint-Victor-de-Cessieu, consolide le centre-bourg autour des équipements et services et limite le développement résidentiel dans les secteurs qui en sont éloignés.

Saint-André-le-Gaz

La gare de Saint-André-le-Gaz, terminus du Réseau express de l'agglomération lyonnaise (REAL) et du réseau de Grenoble, est un carrefour important entre les lignes Lyon-Chambéry et Lyon-Grenoble. La commune participe à la structuration de la partie orientale des Vals du Dauphiné avec sa gare et ses équipements de formation.

Le développement de la commune s'appuie sur l'aménagement de son quartier-gare et des liaisons avec le centre-bourg actuel, et sur les complémentarités à rechercher avec Les Abrets en Dauphiné. Les deux communes concentrent à l'avenir une part importante du développement résidentiel.

Virieu

Virieu est le centre de la haute vallée de la Bourbre avec ses équipements de santé, ses emplois, son offre de commerces, sa gare et son patrimoine.

Les opérations d'urbanisme et programmes d'aménagement confortent son centre et valorisent son patrimoine bâti et ses équipements de santé. Elles veillent à la qualité de l'insertion paysagère des constructions, à la préservation des espaces agricoles et naturels de la haute vallée de la Bourbre et au traitement des liaisons vers la gare située sur la commune de Panissage.

1.2.5 - Orientations pour les villages

Les communes non citées précédemment

Les villages structurent l'espace rural et assurent le maintien de leur caractère rural : agriculture, artisanat, tourisme et loisirs.

Les communes modèrent leur développement résidentiel en s'appuyant sur les orientations définies pour l'habitat¹⁰.

Elles recentrent leur urbanisation autour de leur noyau historique, et optimisent l'enveloppe urbaine existante avant d'envisager des extensions raisonnées en greffe du tissu existant.

Elles limitent le développement résidentiel en dehors du centre ou des hameaux retenus dans leur projet de développement et disposant d'accès aux réseaux (eau, assainissement, ADSL).

Leur développement est organisé autour d'équipements et de services quotidiens. Il contribue à maintenir cette gamme de services et favorise les circulations douces. Les formes urbaines et les densités assurent le lien entre bâti contemporain et patrimoine bâti, valorisent de nouvelles formes d'habitat non exclusivement tournées vers la maison individuelle (petits collectifs, maisons groupées, habitat intermédiaire).

Les politiques de développement et de renouvellement urbain participent à la qualité de la vie locale, à la valorisation du patrimoine historique local bâti ou non bâti, au maintien de couronnes vertes composées d'espaces agricoles ou naturels.

Le DOO se donne également comme objectif de maintenir le dynamisme des villages ayant un rôle important dans la vitalité des espaces ruraux grâce à la présence au sein de ces communes de plusieurs commerces, équipements et services. La production de logements en lien avec les orientations définies pour l'habitat au paragraphe 4.1.1 et dans le respect de l'armature urbaine, pourra y être intensifiée.



⁹ Cf. Prescriptions relatives à la DTA, paragraphe 1.1.1.

¹⁰ Cf. paragraphe 4.1.1.

AFFIRMER LE CARACTÈRE RURAL DES VILLAGES

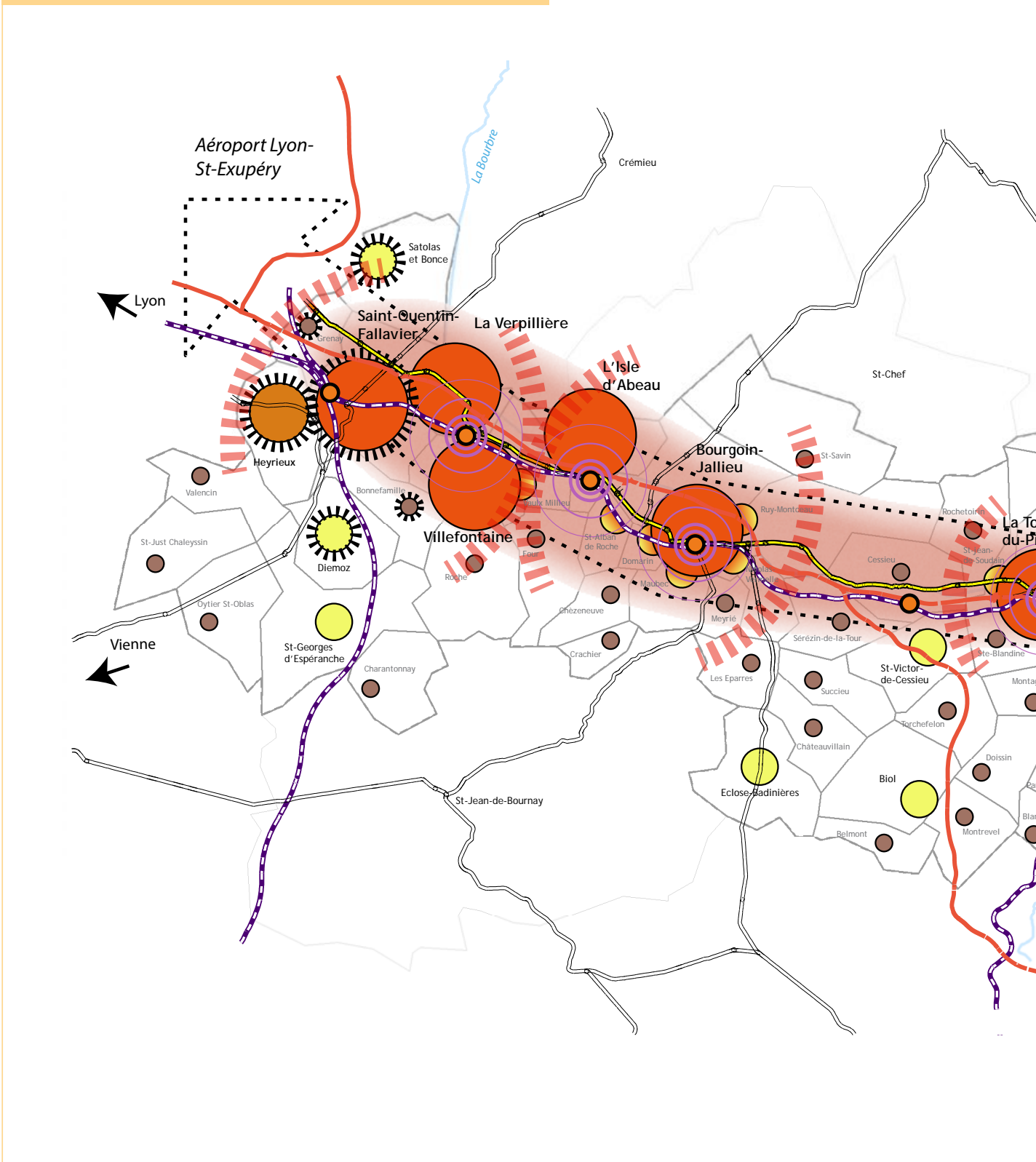


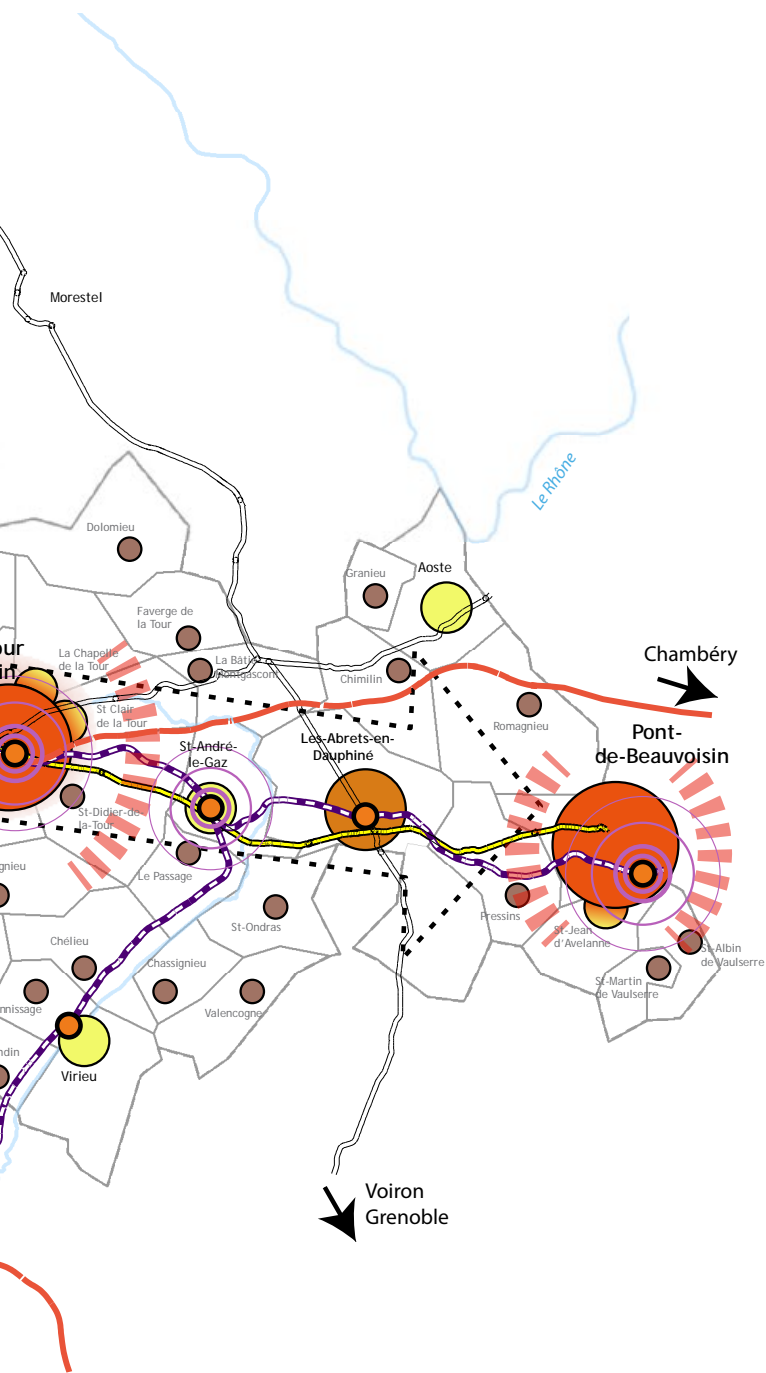
Réalisation : C. Bonneton

-  Les nouvelles constructions trouvent leur place en priorité dans les parcelles libres et les « dents creuses » de l'enveloppe urbaine
-  Les limites entre espaces bâtis et non bâtis sont traitées par des aménagements paysagers

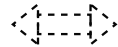



Les aménagements intègrent des circulations douces et des espaces publics







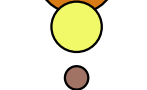





■ Structurer le développement du territoire



-  Conforter l'axe Lyon-Chambéry
-  Valoriser la vallée urbaine
-  Conforter les pôles urbains
-  Route départementale RD 1006

■ Conforter l'armature urbaine

Typologie des communes :

-  Ville-centre
-  Commune périurbaine
-  Ville-relais
-  Bourg-relais
-  Village
-  Commune contrainte par le PEB et les prescriptions de la DTA

■ Organiser le développement urbain autour d'un réseau de gares ferroviaires

-  Gare ferroviaire
-  Structurer les quartiers de gare

1.3 Les grands principes d'aménagement

Le projet de SCoT trouve son fondement dans le dessin d'un nouveau modèle de développement urbain. Le DOO définit de grands principes d'aménagement. Ils constituent le « chapitre commun » qui s'applique de façon transversale à l'ensemble des composantes du développement urbain (habitat, activité, déplacement, cadre de vie) développées dans les chapitres suivants.

1.3.1 - Recentrer l'urbanisation dans une enveloppe multifonctionnelle

DÉFINITIONS

- **L'enveloppe urbaine existante** est le périmètre qui englobe l'ensemble du tissu bâti, qu'il soit à vocation résidentielle, économique, industrielle ou d'équipement, ainsi que les espaces libres inclus à l'intérieur de ce périmètre. Dans les documents d'urbanisme locaux et intercommunaux, il s'agit d'optimiser cette enveloppe urbaine existante par le réinvestissement urbain, avant de concevoir, si besoin, des extensions à celle-ci. Ces extensions dessinent alors l'enveloppe urbaine future à l'horizon de 10 ans environ.
- **L'enveloppe foncière pour le développement résidentiel¹¹** représente l'estimation du foncier nécessaire à la construction de logements nouveaux afin de répondre à la croissance démographique estimée.

Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents dessinent l'enveloppe urbaine nécessaire à leur urbanisation à l'horizon de leur document d'urbanisme.

- Elles identifient en premier lieu les espaces stratégiques pour l'agriculture, le maintien de la trame verte et de la biodiversité,
- Elles quantifient les besoins pour leur développement urbain en s'appuyant sur les orientations du DOO en matière d'habitat et d'économie¹²,

- Elles font le bilan de leurs disponibilités foncières (espaces non bâtis, espaces bâtis en mutation) et tiennent compte des espaces non bâtis constitutifs de la trame verte,
- Elles transcrivent dans leur document d'urbanisme les espaces à urbaniser et maîtrisent le rythme de leur développement par un phasage adapté,
- Elles assurent dans leurs documents d'urbanisme communaux et intercommunaux la mixité des fonctions urbaines (sauf exception pour les zones d'activités économiques dédiées et les activités incompatibles pour des raisons de sécurité ou de nuisance avec l'habitat) et permettent l'implantation d'activités dans l'espace urbain, notamment en renouvellement urbain.

1.3.2 - Valoriser les centralités des villes, bourgs et villages

➤ Les centres de villes, bourgs et villages sont confortés

La valorisation des villes, bourgs et villages s'appuie sur la densification de l'espace urbain en lien avec la morphologie du tissu bâti de la commune, son histoire et la valorisation de son patrimoine historique ou contemporain.

Les règlements d'urbanisme assurent la multifonctionnalité des centres urbains, autorisent la transformation de bâtiments et favorisent la densification des tissus bâtis.

La valorisation des espaces ruraux et de leur patrimoine bâti ou naturel s'appuie sur le développement d'un « cœur de village » :

- Les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux identifient, en préalable à toute extension urbaine, les potentialités de construction dans le tissu urbain,
- Les extensions urbaines privilégient les espaces en greffe du bâti existant et préservent les espaces agricoles et naturels.

Les opérations en renouvellement urbain et en extension urbaine intègrent les espaces publics dans leur réflexion (liaisons piétonnières et cyclables, stationnement, aménagements pour les transports collectifs) afin de favoriser la vie sociale, faciliter les déplacements de proximité et l'accès aux équipements.

Les démarches de type Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) sont mises en place dans les cœurs de communes pour valoriser le patrimoine local (logements, bâtiments publics).

¹¹Définition et modalités dans le paragraphe 4.1.2.

¹²Cf. chapitres 4, 5 et 6.

🔗 Les entrées de villes qualifiées

Elles doivent être traitées comme autant d'espaces urbains participant à la valorisation des villes, dont elles constituent, pour qui traverse le Nord-Isère, la première image.

Les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux recherchent les complémentarités fonctionnelles entre les différentes entrées de ville d'un même pôle urbain. Ils privilégient dans les entrées de ville l'implantation d'activités et fonctions incompatibles avec les centres urbains.

Les aménagements et règles d'urbanisme contribuent à la préservation de coupures vertes dans le tissu urbain (espaces de biodiversité et corridors écologiques), à la qualité du traitement des franges urbaines entre le tissu bâti et les espaces naturels, à la densification, à la requalification du bâti et à l'optimisation du foncier disponible.

Les aménagements routiers en secteur urbain intègrent des espaces pour les piétons et les vélos.

1.3.3 - Confirmer les quartiers-gares comme nouvelles centralités

Le DOO a identifié certaines gares ferroviaires du territoire¹³ comme véritables centralités urbaines et fixe pour celles-ci les orientations suivantes.

Les collectivités inscrivent la réflexion d'aménagement et de développement des quartiers-gares dans un projet d'ensemble à l'échelle « inter » ou « supra » communale répondant aux objectifs suivants :

- Assurer la cohérence des projets à l'échelle des bassins de vie et entre les quartiers-gares, à l'échelle de la CAPI, de la « vallée urbaine » et de la partie Est des Vals du Dauphiné,
- Prendre en compte le rôle de chaque gare tel que défini par la Région dans son Schéma régional des services de transport (SRST).
- Dans les secteurs proches des gares, identifier le foncier et définir une programmation urbaine valorisant les espaces mutables, la mixité des fonctions, la qualité des espaces publics et la continuité des liaisons vers les quartiers environnants,
- Identifier pour chaque ville l'équilibre dans la programmation de logements, d'équipements et de bureaux,
- Intégrer ou développer une politique d'accès tous modes et une politique de stationnement adaptée (localisation et configuration des stationnements, tarification) permettant d'organiser le rabattement multimodal, conformément aux orientations du SCoT,
- Développer dans ces secteurs des objectifs de

performance énergétique et environnementale renforcée en incitant à recourir à l'expertise technique, au portage foncier par des établissements publics fonciers et à la mise en place d'opérations publiques ou négociées.

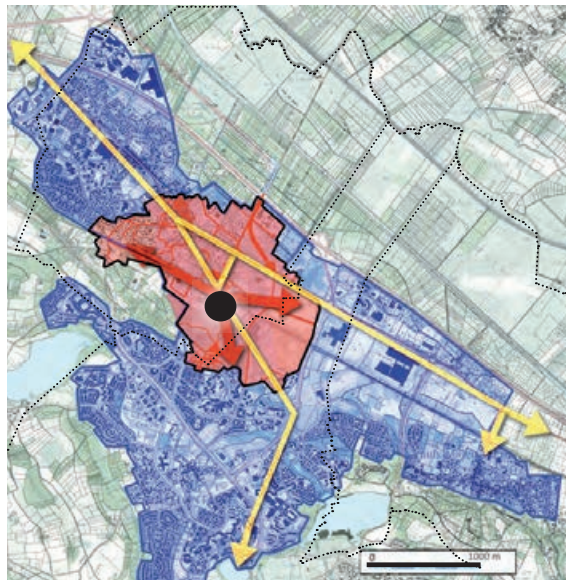
PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme visent à confirmer les quartiers gares comme de nouvelles centralités et mobilisent les outils adaptés de façon à :

- préserver les espaces publics proches de la gare pour un usage prioritaire par les usagers du train.
- adapter l'offre de stationnement des gares aux besoins de leur aire d'attraction et à leur fréquentation, en complément des capacités offertes dans les parkings-relais.
- réserver des espaces pour l'implantation de nouvelles fonctions urbaines en lien avec la structure urbaine existante.
- localiser une partie conséquente de leur programmation de logements à proximité de la gare, dans le périmètre accessible aux piétons.
- autoriser l'implantation de commerces de proximité et de services en complémentarité de l'offre disponible à proximité dans la ville.

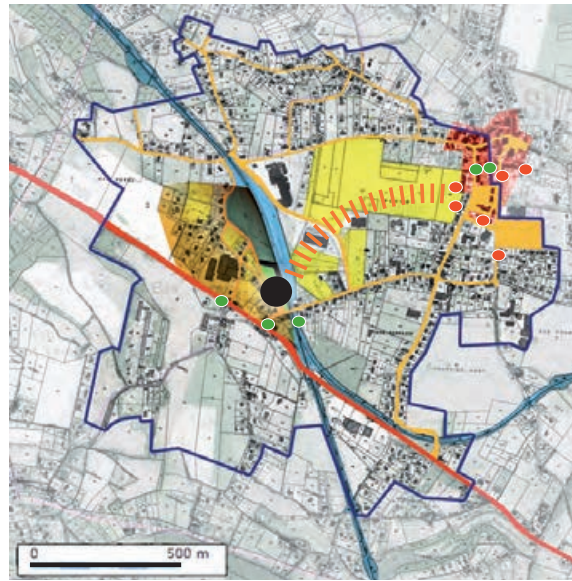
¹³ La Verpillière, L'Isle d'Abeau, Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, Saint-André-le-Gaz, Pont-de-Beauvoisin, cf. carte chapitre 1.2 du DOO « Structurer le développement urbain autour des réseaux de villes et de gares ».

La Verpillière - Villefontaine - Vaulx-Milieu



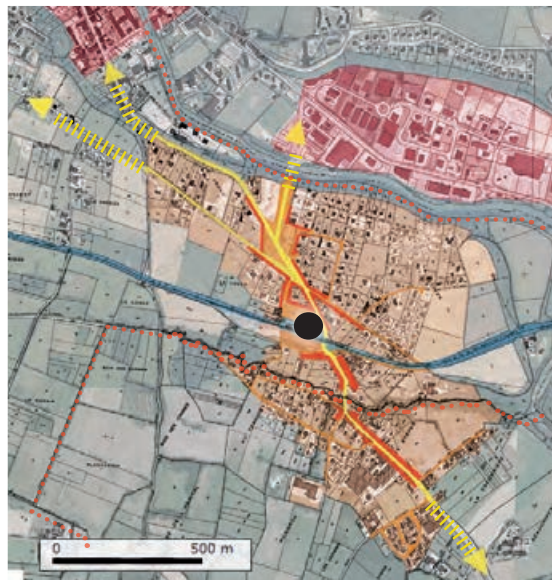
- Accès piéton à la gare en 10 minutes
- Desserte en TC vers les pôles urbains voisins
- Liaisons piétonnes
- Pistes cyclables et accès direct en TC

Saint-André-le-Gaz



- Pôle d'échange multimodal
- Équipements publics
- Commerces
- Liaisons routières
- ▨ Liaisons douces à aménager
- Espaces stratégiques de développement

Pont-de-Beauvoisin - Saint-Jean-d'Avelanne



- Desserte inter-urbaine
- Espaces publics valorisés
- Fronts bâtis
- ▨ Reconstitution urbaine maîtrisée



1.3.4 - Promouvoir un développement urbain qui facilite la proximité

La proximité s'organise à deux échelles : celle du bassin de vie et celle du quartier dans les villes.

🕒 Le bassin de vie

Le bassin de vie est un territoire présentant une cohérence géographique, sociale et économique, induisant des besoins homogènes en matière d'activités et de services.

Le SCoT retient l'échelle intercommunale comme bassin de vie, pour sa capacité à structurer le développement résidentiel, économique, les déplacements et l'offre d'équipements. Chaque intercommunalité prend en compte la réalité de son bassin de vie et de ses composantes pour organiser au mieux la vie quotidienne des habitants. Les démarches et projets intercommunaux renforcent cette proximité afin de limiter les déplacements et de maintenir la vie dans les centres de leurs communes.

🕒 Le quartier

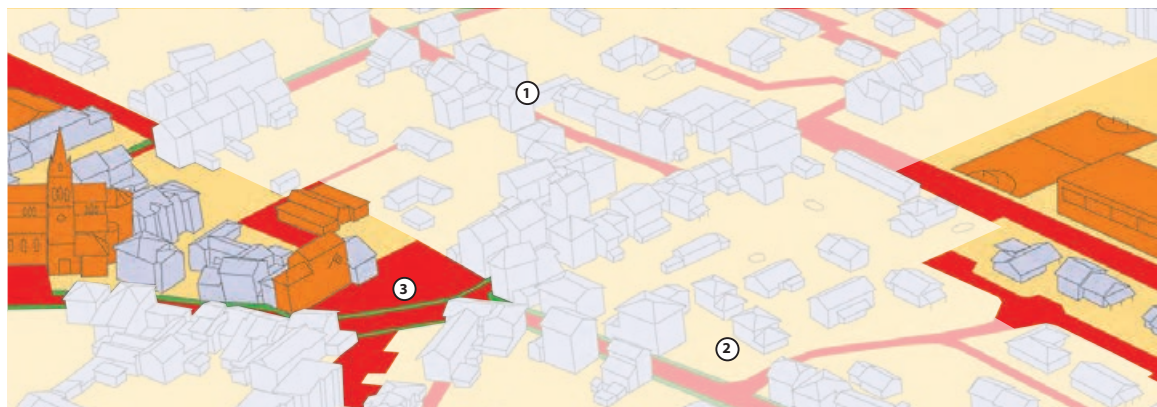
Le quartier est l'unité de vie au sein de laquelle les habitants peuvent accéder à pied ou à vélo aux services de proximité tels que l'école, la mairie, les commerces quotidiens et la station de bus.

Le SCoT définit des orientations visant à faciliter la vie sociale et les déplacements alternatifs à la voiture liés aux activités quotidiennes des habitants, et à prendre en

compte les enjeux de santé publique et d'environnement (limitation des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre) :

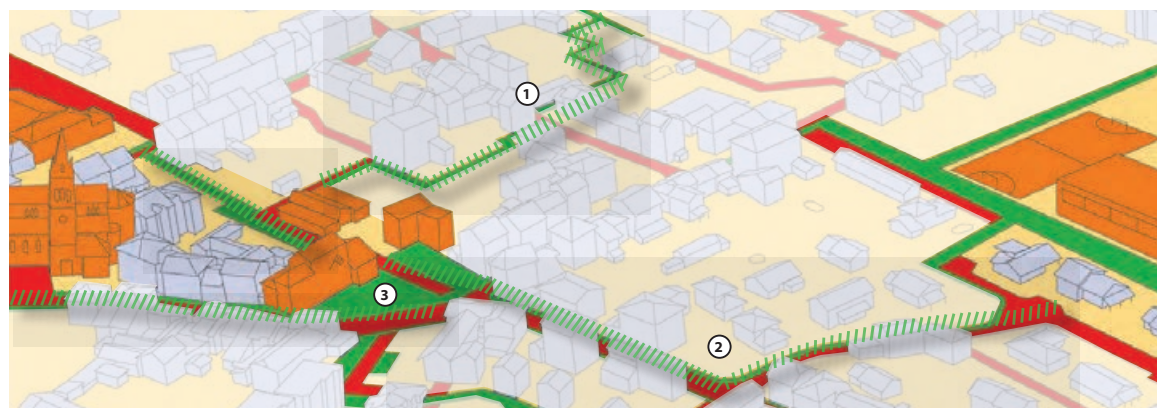
- Les communes coordonnent le développement de leurs équipements publics à l'échelle intercommunale et choisissent pour leur localisation des sites privilégiant la proximité, la courte distance et la possibilité de développer l'accessibilité en transports collectifs, piétonne et cyclable.
- Les documents d'urbanisme localisent les équipements dans les villes-centres, villes-relais et bourgs-relais lorsqu'ils sont d'intérêt intercommunal ; dans les villes-centres accessibles en train et en transports collectifs pour les grands équipements au rayonnement plus large ; au cœur des villages lorsqu'ils sont d'intérêt local.
- Les communes organisent l'accès aux équipements publics et aux services en qualifiant et sécurisant les cheminements piétons.
- Les communes composées de nombreux hameaux identifient ceux (1 à 2 en plus du centre-bourg) qui, en raison de la présence d'équipements et services, constitueront, en complémentarité avec le centre-bourg, les espaces de développement principaux et accueilleront en priorité les logements, les équipements et les services.
- Les opérations d'ensemble de taille significative intègrent les terrains nécessaires pour les espaces publics, les équipements et l'implantation de commerces de proximité que le contexte local aura justifiés.

Présent



- ① Création d'un réseau de cheminements doux qui irrigue les quartiers existants et crée un lien entre secteurs d'habitation et lieux de centralités (commerces et services, bâtiments et équipements publics, places publiques).
- ② Réaménagement de voiries existantes :
 - Des espaces dédiés aux cycles et aux piétons sont créés sur les voiries existantes,
 - La cohabitation des modes de déplacement est favorisée par l'adaptation des vitesses de circulation automobile et la création d'espaces partagés et de zones 30.
- ③ Réaménagement d'un espace public dédié aux voiries, en place publique :
 - Une place publique est créée, avec une vocation fonctionnelle : aires de jeux, de repos, terrasse de café...
 - Des équipements publics sont implantés en front bâti,
 - Des cheminements doux et espaces verts sont aménagés.

Futur



■ Logements et commerces existants ■ Bâtiments publics existants et créés ■ Voies piétonnes ■ Routes

1.3.5 - Favoriser un développement urbain économe en espace

En réponse aux objectifs de protection des ressources du territoire, le SCoT définit comme prioritaire la recherche d'un mode de développement urbain économe en espace afin d'assurer à long terme la protection des ressources foncières et naturelles et leur valorisation.

Le DOO fixe comme objectif de réduire de 30 % les besoins fonciers à l'horizon 2030 (hors projets issus de la DTA et infrastructure supra territoriale) par rapport au scénario « fil de l'eau » calculé sur la base de la tendance observée entre 2005 et 2015, afin de protéger et valoriser les espaces naturels et agricoles, de préserver l'équilibre entre les espaces non urbanisés et les espaces urbanisés et de contribuer à la préservation des paysages.

La consommation foncière de 2015 à 2030 du Nord-Isère passerait de 130 ha par an sur 15 ans à 88 ha par an pour les années à venir (soit 1325 ha à l'horizon 2030) : 65 ha/an sur 15 ans pour l'habitat et les équipements (soit 981 ha à l'horizon 2030), 22 ha/an pour l'activité (soit 330 ha à l'horizon 2030) et 1 ha/an pour les infrastructures (soit 14 ha à l'horizon 2030).

En incluant les grands projets (DTA, grandes infrastructures routières et ferroviaires) l'objectif de réduire la consommation foncière passe à 8,5% par rapport au fil de l'eau. La consommation foncière passerait donc de 130 ha/an à 119.2 ha/an (Soit 1789 ha à l'horizon 2030). Seules les consommations pour les activités économiques et les infrastructures seraient modifiées : 33.6ha/an pour l'économie (soit 505 ha à l'horizon 2030) et 20.2 ha/an pour les infrastructures (soit 303 ha à l'horizon 2030).

Cet objectif sera atteint par le développement de nouveaux modes d'urbanisation. Il suppose un effort conjoint dans l'ensemble des politiques urbaines permettant de réduire la consommation d'espace pour l'habitat, l'activité, le commerce et les infrastructures. Le SCoT encourage les collectivités à mener une réflexion visant à définir leur projet de développement à l'horizon 15 - 20 ans.

Afin de respecter cet objectif, les collectivités territoriales et leurs établissements publics compétents réduisent les surfaces destinées à l'urbanisation dans leur document de planification en cours dès lors que celles-ci s'avèrent surdimensionnées au regard des besoins liés à leur fonction telle que définie dans le SCoT.

➤ Réduire les besoins de foncier pour l'habitat

Afin d'atteindre ces objectifs de réduction de la consommation foncière pour le développement résidentiel, la construction de logements nouveaux doit s'appuyer prioritairement sur les potentialités de l'enveloppe urbaine existante, en favorisant le renouvellement urbain et la densification des espaces urbains non bâtis, ainsi que la maîtrise des extensions urbaines par greffes successives du tissu urbain. La consommation foncière pour l'habitat et les équipements devrait diminuer d'environ 28.5 % par rapport au scénario « fil de l'eau » calculé sur la base de la tendance observée entre 2005 et 2015¹⁴. À l'horizon 2030, elle passerait d'un rythme de 91.6 ha par an à 65 ha/an (soit 981 ha au total).

Le SCoT se fixe également comme objectif à l'échelle du territoire de réaliser, à l'horizon 2030, 40 % au minimum de la production de logements nouveaux en réinvestissement urbain au sein de l'enveloppe urbaine existante¹⁵. L'optimisation de l'enveloppe urbaine existante s'appuie entre autres sur la valorisation des logements existants (logements vacants, logements insalubres), la reconversion de friches urbaines, la densification des espaces en « dents creuses ». Ainsi, le SCoT distingue, dans le foncier dédié au développement résidentiel, les espaces naturels et agricoles nouvellement consommés par extension de l'enveloppe urbaine existante, des espaces « optimisés » inclus dans le tissu urbain. Sur les 981 ha dédiés au développement résidentiel à l'horizon 2030, seuls 572 ha seront prélevés sur l'espace agricole et naturel, le reste étant de l'optimisation du tissu urbain existant¹⁶.

➤ Optimiser le foncier pour le développement des zones d'activités économiques

Le SCoT marque une inflexion dans le mode expansif d'implantation des locaux d'activités. Il donne la priorité à l'insertion des emplois tertiaires et des activités de service à la population dans l'espace urbain, en incitant les collectivités à réinvestir les locaux d'activités et le foncier aujourd'hui désaffectés et en réservant des capacités foncières adaptées aux besoins actuellement identifiés pour les activités qui ne trouvent pas leur place dans l'espace urbain.

La consommation de foncier pour l'activité économique, artisanale et commerciale est maîtrisée par l'élaboration de stratégies d'accueil des entreprises et l'identification d'une enveloppe foncière définie à l'échelle intercommunale. La consommation foncière pour les activités économiques devrait ainsi diminuer de 17 % par rapport au scénario « fil de l'eau » calculé sur la base de la tendance observée 2005 et 2015 (augmentation de 27 % de consommation en incluant la DTA).

¹⁴ Scénario « fil de l'eau » calculé sur la base de la reconduction des tendances passées entre 2005 et 2015 : surface nouvelle dédiée à l'habitat par nouvel habitant (cf. Livre 1, Chapitre 3).

¹⁵ Cf. prescription sur l'objectif minimum de construction dans l'enveloppe urbaine, paragraphe 4.1.2.

¹⁶ Cf. tableau de synthèse, paragraphe 4.1.2.

Par ailleurs, sur les 330 ha de besoins fonciers, seuls 194 ha représentent des projets en extensions, le reste étant des disponibilités actuelles dans les zones d'activités économiques existantes¹⁷. En incluant la consommation foncière liée à la DTA, ces chiffres passent à 505 ha de besoin foncier avec 369 ha en extension.

➤ Réduire les besoins de foncier pour les infrastructures

En dehors de la réalisation de la ligne fret-voyageurs Lyon-Turin, du Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) et de la plateforme multimodale sur la commune de Grenay, le SCoT ne prévoit pas de grandes infrastructures d'intérêt régional et national.

Les nouvelles urbanisations s'appuient sur le réseau d'infrastructures existant en tenant compte de leurs fonctions et de leurs capacités. Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents évitent de prévoir de nouvelles infrastructures aggravant encore les impacts sur les espaces agricoles et naturels (effets de coupure, consommation foncière). Les raccordements nécessaires minimisent l'impact sur l'environnement.

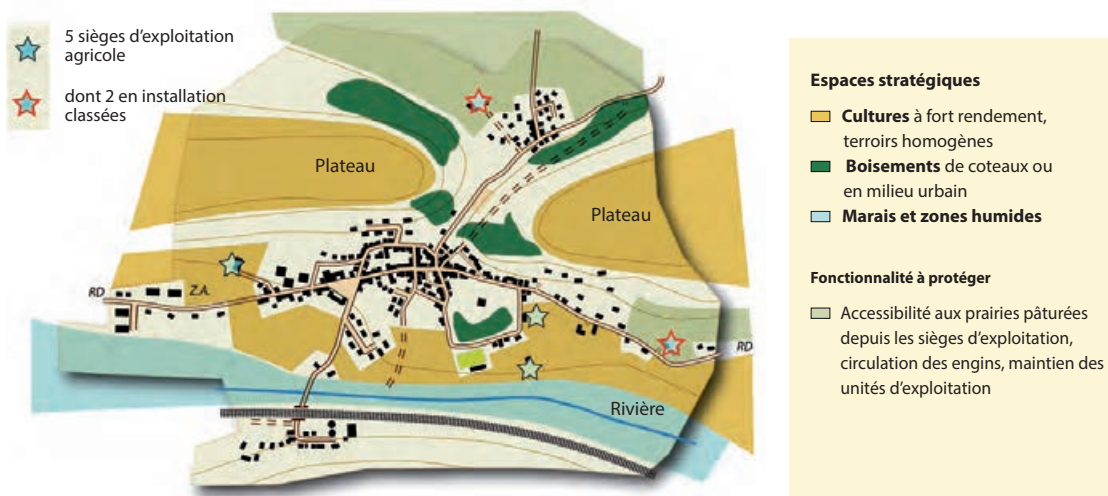
Les créations et aménagements de voiries participent au développement des transports collectifs et concernent principalement des voiries existantes ou des axes pénalisés par des points durs (problèmes de circulation, difficultés à la cohabitation des modes, risques d'accident, nuisances sonores). Seule la création de la VP5 permet de fluidifier la circulation de poids lourds en lien avec l'extension du parc de Chesnes.

La répartition des objectifs chiffrés de consommation d'espace par secteur géographique est identifiée :

- pour le développement urbain à travers l'armature urbaine qui fixe pour chaque typologie de communes du territoire des objectifs de taux de construction et de densité (cf chapitre 4, points 4-1-1 et 4-1-2). Les enjeux sont décrits dans les objectifs fixés pour chaque typologie de commune (ville-centre, ville-relais, bourg-relais et village) (cf chapitre 1, sous-chapitre 1-1 et 1-2,)
- pour le développement économique dans le tableau intitulé « besoins en foncier pour l'activité économique et artisanale » (cf Chapitre 5, point 5-1-2)
- pour les infrastructures ci-avant et dans le volet déplacement (cf chapitre 3).

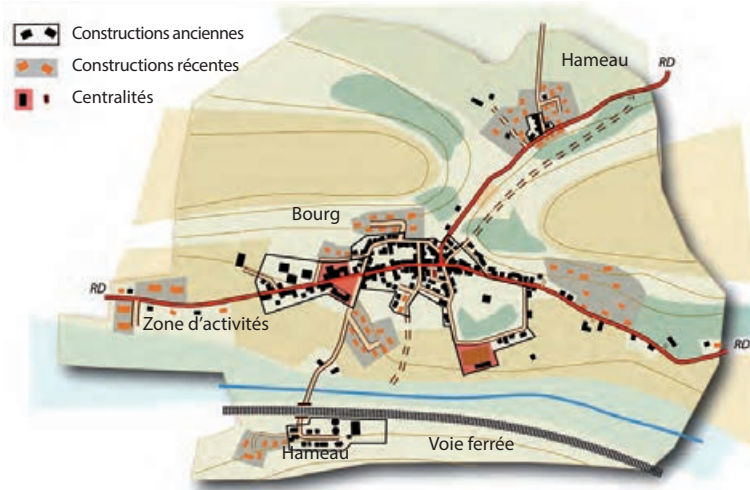
Définir l'enveloppe urbaine : méthodologie pour la mise en œuvre du SCoT

Étape 1 - Repérer les espaces et fonctionnalités à protéger



¹⁷ Cf. tableau, Livre 2, Partie 2, 2.2 Analyse des incidences cumulées du SCoT par thématiques environnementales et présentation des mesures.

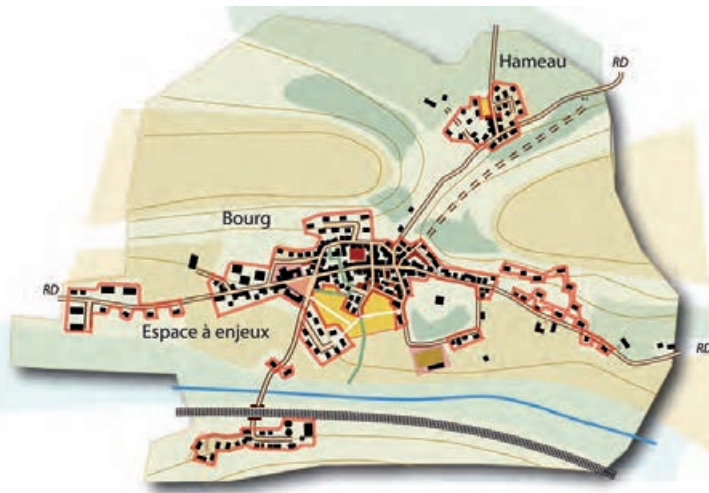
Étape 2 - Identifier les éléments forts de la structuration urbaine



Le village, implanté à mi-pente entre plateaux et rivière est structuré autour de la RD et du réseau de desserte locale :

- **Le bourg** où les maisons se concentrent autour d'équipements et services
- **Deux hameaux** (au Sud, développement limité, au Nord, potentiel de développement)
- **La zone d'activités** en entrée de ville

Étape 3 - Dessiner un projet pour 10 ans



Définir l'enveloppe urbaine existante

Identifier les disponibilités foncières à l'intérieur de l'enveloppe urbaine (dents creuses, parcelles résiduelles, friches bâties, fonds de jardin)

Localiser les tènements stratégiques pour le développement urbain en réinvestissement urbain ou en extension

Étape 4 - Traduire les orientations dans le PLU



Délimiter les zones U, N et A et préciser leur règlement

Définir l'orientation d'aménagement et de programmation pour les espaces à enjeu (AU) :

a) **Contenu de l'opération** par lots (mixité des formes et des fonctions)

b) **Implantation du bâti et des cheminements :**

— implantation du bâti
— dessertes locales
— voies douces

c) **Phasage dans le temps** le développement voulu pour cette opération

1.3.6 - Valoriser les paysages

Le SCoT contribue, par ses choix de développement urbain, à la valorisation du paysage du Nord-Isère, qui constitue un atout pour l'attractivité du territoire. Il s'agit d'encadrer l'urbanisation et de protéger les éléments constitutifs du paysage afin de préserver le cadre de vie des habitants.

➤ Préserver l'identité paysagère du territoire

Protéger les éléments structurants du paysage

Un diagnostic paysager permet d'identifier les éléments structurants du paysage. Les communes et les établissements publics compétents à travers leurs documents d'urbanisme veillent au respect de l'objectif de protection des éléments structurants du paysage : patrimoine bâti (site inscrit, classé ou non, château, maison dauphinoise, bâtiment en pisé...), petit patrimoine (fontaine, lavoir, monument aux morts...), patrimoine naturel (ripisylve le long des cours d'eau, paysage bocager, espace agricole ouvert, coteau boisé, espace vert ou parc urbain, réseau de haies...). Ils assurent leur préservation et leur valorisation par les outils réglementaires et de projet adaptés, notamment : zonage naturel ou agricole, espace boisé classé (EBC – art. L. 130-1 du Code de l'urbanisme), espace remarquable (art. L. 123-1-5-7 du Code de l'urbanisme), terrain cultivé inconstructible en zone urbaine (art. L. 123-1-5-9 du Code de l'urbanisme), Orientation d'aménagement et de programmation (OAP).

Préserver les vues remarquables

Les communes, au sein de leurs documents d'urbanisme, visent à préserver les vues remarquables sur le grand

paysage. Le maintien de cônes de vue sur les points hauts offre un horizon ouvert sur les panoramas lointains des Alpes et du Bugey, depuis les bordures des plateaux sud et nord de la « vallée urbaine » et les versants des Balmes Dauphinoises et viennoises ouvertes sur les vallées.

Les communes sont invitées à encadrer la localisation des constructions de façon à ne pas « boucher le paysage », notamment en ligne de crête, et à privilégier une urbanisation ramassée sur le centre-bourg afin d'éviter un mitage et une dégradation du paysage naturel et agricole.

Maintenir des espaces de respiration

Les communes veillent à renforcer, par des solutions d'aménagement adaptées, les éléments constitutifs de la trame verte¹⁸ afin de ménager des espaces de respiration et des coupures vertes entre les différents noyaux urbains.

➤ Encadrer l'urbanisation

Le SCoT encadre l'urbanisation afin d'assurer la protection des espaces naturels et agricoles, composantes majeures des paysages du Nord-Isère :

- Les plaines, en maîtrisant l'usage du sol et en valorisant les transitions entre espaces urbains et ruraux,
- Les plateaux, par un recentrage des urbanisations dans les villages pour éviter le mitage des espaces ruraux,
- Les coteaux, par la maîtrise des urbanisations au contact de la plaine pour valoriser ces paysages constitutifs de l'identité paysagère du territoire.

Le PLU veille au maintien des sites offrant des vues remarquables sur le paysage



Les documents d'urbanisme réglementent les constructions sur des sites offrant des vues remarquables sur le grand paysage

¹⁸ Cf. chapitre 2.

Veiller à l'intégration urbaine et paysagère des constructions

Les documents d'urbanisme s'attachent à assurer l'intégration des constructions nouvelles dans leur environnement urbain et paysager en veillant à la prise en compte de la morphologie du bâti et de la trame urbaine existante par un règlement adapté (volumétries, implantations, faîtages). Ils assurent une bonne traduction réglementaire de cet objectif, notamment au travers de l'article 11 du PLU sur l'aspect des constructions.

Les extensions urbaines en continuité de l'enveloppe urbaine existante respectent l'objectif d'une intégration urbaine et paysagère tenant compte du tissu bâti existant, respectant la trame urbaine originelle (la morphologie des espaces bâtis, la volumétrie des bâtiments, l'agencement du parcellaire préservant des cônes de vue en direction des éléments structurants du paysage. Elles ménagent, si possible, des cheminements piétons ou cyclables vers les espaces naturels et agricoles.

Traiter qualitativement les franges urbaines et les entrées de ville

Les entrées de ville et les franges urbaines, espaces de transition entre secteurs bâtis et non bâtis, ont un impact fort sur l'identité paysagère de la commune.

Ces espaces doivent faire l'objet d'un traitement qualitatif dans les documents d'urbanisme (traitement des fronts bâtis, linéaires urbains maîtrisés, alignement d'arbres, valorisation des haies, ruisseaux, chemins agricoles).

Le SCoT recommande également aux communes de se doter de moyens pour maîtriser l'affichage publicitaire (règlement local de publicité).

Éviter une urbanisation linéaire

Le développement urbain est encadré de façon à éviter une urbanisation linéaire le long des axes de circulation, qui contribuerait à une perte de lisibilité des différents espaces urbains. Les documents d'urbanisme s'efforcent de dessiner un développement urbain « en épaisseur » du noyau urbain.

Les paysages sont valorisés : schéma de principe



Réalisation : C. Bonnelon

Éléments du paysage à protéger

- Corridor écologique
- Zone humide
- Espaces agricoles
- Cônes de vue

Éléments du paysage à qualifier

- Limites d'urbanisation
- Entrée de village

Cheminements à valoriser

Existant

Espaces urbains à valoriser

- Espaces publics
- Éléments patrimoniaux
- Extensions en continuité de l'existant
- Constructions existantes

1.4 Actions pour la mise en œuvre du SCoT

La mise en œuvre du SCoT sera assurée par les collectivités territoriales et leurs groupements compétents via les démarches de planification sectorielles : PLU, PLUI, PLH, PDU, schéma d'accueil des entreprises.

Le Syndicat Mixte est associé à ces démarches et s'assure de leur compatibilité avec les orientations définies dans le SCoT.

Il s'engage à mettre en place des échanges réguliers avec les EPCI et les acteurs des principaux pôles urbains du territoire.

Il met en place :

- Les outils de suivi de l'artificialisation des sols, de la consommation d'espace, de la construction de logements, de locaux d'activités et d'équipements,
- La coordination entre les communes desservies par le réseau ferré afin d'assurer la cohérence du développement de leurs quartiers-gares (fonctions développées, organisation et gestion du stationnement),
- La coordination avec les structures porteuses de démarches contractuelles, accompagnant la structuration et le développement des espaces ruraux et avec les départements impliqués dans les territoires limitrophes.

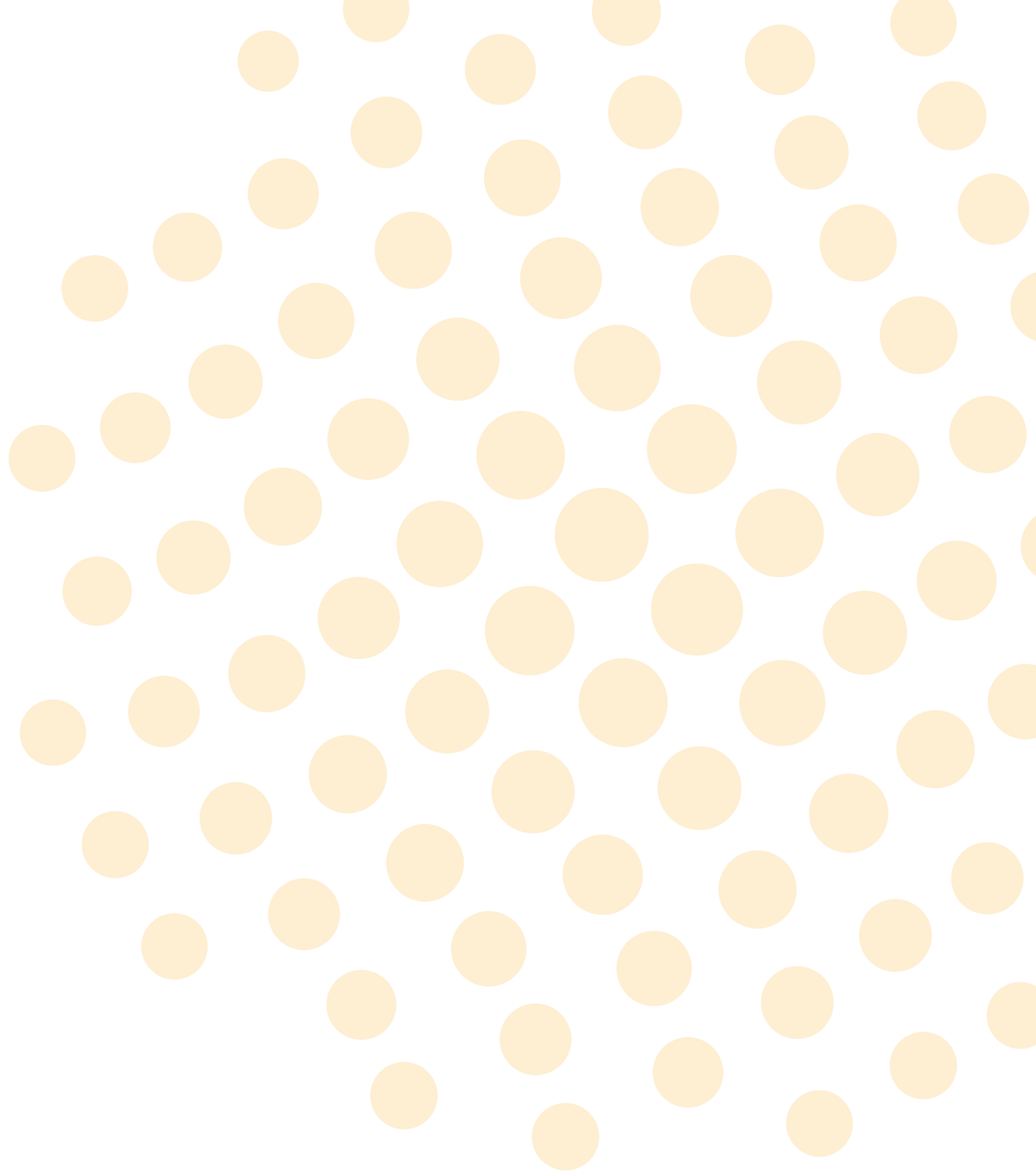
Le Syndicat Mixte propose l'élaboration d'outils pédagogiques afin de faciliter la mise en compatibilité des documents réglementaires de norme inférieure avec le SCoT.

Il élabore également des grilles d'instruction facilitant l'analyse de la compatibilité des documents d'urbanisme avec le SCoT, et ce notamment s'agissant des modalités de prise en compte des caractéristiques des villages dans le cadre de l'application du volet Habitat.

Dans sa mise en œuvre, le Syndicat Mixte favorisera les échanges avec les partenaires et autres démarches du territoire : les Syndicats Mixtes de SCoT voisins, l'observatoire foncier de l'Isère, le Grand Projet Rhône-Alpes, le Plan climat énergie territorial du Nord-Isère...

Il recommande aussi la mise en place de stratégies foncières en s'appuyant notamment sur les outils ou l'ingénierie mis en place par le Département de l'Isère et l'EPOA.

Le Syndicat mixte pourra approfondir la question de la prise en compte des paysages en identifiant les principaux enjeux à l'échelle du territoire, en tenant compte des démarches de PLUi et au regard de l'ex-ville nouvelle et des grands secteurs d'implantation économique et logistique.



Chapitre 2

PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT ET AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES HABITANTS

Le SCoT entend concilier la réponse aux besoins de développement économique et d'habitat et la préservation et la mise en valeur des espaces agricoles et naturels. Par le passé, ces logiques ont été poussées dans un rapport de force qui fait perdre au territoire des capacités productives, récréatives et de résilience. Morcelée, fragmentée par les infrastructures, notamment dans la Vallée Urbaine, la trame verte et bleue est, sur le territoire nord-isérois, fragile. Les zones naturelles et humides ont fortement régressées, d'abord du fait des activités agricoles, puis de l'urbanisation et les zones agricoles elles-mêmes ont été grignotées par les zones d'activités et les lotissements. Les corridors écologiques, souvent tenus entre deux fronts d'urbanisation, doivent, en de nombreux secteurs, être préservés et restaurés avec leurs qualités écologiques, mais aussi avec les activités agricoles présentes qui contribuent à leurs fonctionnalités. L'ambition est rappelée par le PADD, qui affirme une valorisation de la trame verte et bleue qui passe par une maîtrise forte de la consommation foncière, prenant en compte les qualités et les enjeux de gestion de l'activité agricole à long terme. Cette trame doit être identifiée, protégée, progressivement restaurée pour que le territoire regagne en diversité paysagères, floristique et faunistique, en qualité de terroirs, de cadre de vie en préservant la qualité des sols, des productions d'aménités et de services écosystémiques pour l'avenir. Par ailleurs, la vallée urbaine concentre également les enjeux de développement. Dès lors, au-delà des orientations du SCoT, il s'agira de veiller à la bonne mise en application du document en faveur de la protection des milieux.

2.1 Appuyer la trame verte et bleue sur les grands paysages

Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Au-delà de la préservation des corridors, c'est tout l'espace, très travaillé par l'homme, qui doit regagner en perméabilité pour la circulation de la faune, en intensité naturelle et en qualité paysagère (trame verte de la vallée et valorisation de la nature dans les tissus urbains, maintien de coupures vertes paysagères le long des infrastructures et entre les urbanisations, préservation des coteaux boisés, sauvegarde des haies et arbres isolés voire replantation, restauration des points noirs et points de passage etc.). Le maintien du « vivant » passe par la qualité des « habitats » ainsi que par les possibilités d'échanges entre ces milieux naturels. Le SCoT doit révéler les réseaux d'espaces naturels ou de continuités écologiques constitués des espaces les plus remarquables et des espaces favorables à la propagation des espèces (continuums, trames éco-paysagères).

Ainsi, la trame verte et bleue du SCoT Nord Isère a plusieurs objectifs complémentaires :

- Préserver, mettre en valeur et restaurer la trame verte et bleue Nord-Iséroise, les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques locaux en particulier (les espaces de berges des rivières, les espaces perméables et les corridors fonctionnels permettant la circulation de la faune et la dissémination de la flore ...).

- Préserver les espaces agricoles pour leur rôle dans le développement, avec des fonctions de l'agriculture confortées, les grandes entités agricoles valorisées et des zones agricoles à protéger avec la mise en œuvre d'outils de protection et de valorisation renforcée.

Le SCoT détermine les espaces et sites naturels, agricoles et forestiers à protéger sur la base des définitions et des dispositions générales présentées ci-après et cartographiés sur la carte « préserver la trame verte et bleue ».

DÉFINITIONS DU DOO DU SCOT NORD ISÈRE

Les espaces naturels et agricoles du territoire sont réunis au sein d'une grande trame, un enchaînement d'espaces dont l'occupation des sols est plus ou moins favorables à la vie des espèces, dites trame verte (espaces naturels et agricoles) et bleue (rivières et espaces associés).

La trame verte se compose :

- des **réservoirs de biodiversité** (article R 371-19-II du Code de l'Environnement), espaces pour lesquels la biodiversité est la plus riche et la mieux préservée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ils peuvent abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations.
- de **corridors écologiques ou biologiques/continuum**s, qui assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Ils sont aussi importants que les réservoirs, car même durant les migrations et mouvements de dispersion, les animaux doivent continuer à manger, dormir (hiberner éventuellement) et se protéger de leurs prédateurs. On distingue ainsi les corridors linéaires (haies, chemins et bords de chemins, ripisylves, bandes enherbées le long des cours d'eau,...) ; les corridors discontinus (ponctuation d'espaces-relais ou d'îlots-refuges, mares permanentes ou temporaires, bosquets,...) ; et les corridors paysagers ou continuum (mosaïque de structures paysagères variées). Ici, les corridors écologiques spécifiquement repérés par le DOO (carte ci-après «Corridors écologiques de la TVB du SCoT Nord-Isère»)

sont des espaces déjà pincés par l'urbanisation ou identifiés dans des secteurs présentant des infrastructures morcelant l'espace. Certains ont une valeur locale, une dizaine sont identifiés comme stratégiques (de niveau régional) et précisés par des zooms photographiques présentés au chapitre 7 « conditions particulières limitant l'urbanisation ».

- des **espaces agricoles perméables** (le SRCE distingue les très perméables des peu perméables) ; il s'agit des espaces de nature « ordinaire », à dominante agricole, naturelle ou forestière, généralement bien conservés et fonctionnels du point de vue écologique, globalement perméables aux déplacements de la petite ou grande faune. Ces espaces permettent aussi de relier les réservoirs de biodiversité du territoire entre eux. Pour certaines espèces liées aux espaces cultivés et aux prairies, le maintien des espaces ouverts suffit à maintenir les connexions. Pour les autres espèces, c'est la qualité des réseaux de haies, de la ripisylves des rivières ou la restauration écologique des fossés qui assurent le rôle de corridor.

Les autres espaces agricoles ordinaires (également perméables, notamment pour les espèces liées à la trame agro-pastorale), dont la couronne verte d'agglomération à dominante agricole de la DTA, à l'est de l'agglomération lyonnaise, doivent être préservées pour leur vocation agricole, mais aussi restaurés. C'est le cas de la Plaine d'Heyrieux-Grenay. Ces espaces perdent leur perméabilité quand ils sont fragmentés par les infrastructures ou la progression des fronts urbains. Il est alors nécessaire d'identifier un corridor écologique au SCoT pour maintenir cette perméabilité.

Voir 2.5 : la trame bleue

Dispositions générales

➤ Les documents de référence

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire métropolitaine lyonnaise et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique Rhône-Alpes (le Réseau Ecologique de Rhône-Alpes - RERA - avant lui) ont constitué des étapes importantes et riches pour identifier la trame verte et bleue du Nord-Isère. Le SCoT Nord-Isère prend appui sur les éléments retenus dans

la DTA et dans la démarche Inter-SCoT pour assurer la protection des cœurs verts et de la couronne verte d'agglomération et garantir une cohérence et une continuité de protection avec les SCoT voisins. Il s'agit donc pour le SCoT de valoriser l'armature paysagère, et la grande armature verte régionale (cœurs verts, couronne verte d'agglomération lyonnaise, trame verte de la vallée urbaine) de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine de Lyon-Saint Etienne, notamment dans le secteur de prescription de l'aéroport de St Exupéry (cf Modification de la DTA de mars 2015).

Le SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021, est aussi une source essentielle (avec les SAGE et contrats de rivière locaux), pour identifier la trame bleue du territoire. Il s'agit aussi de prendre en compte le Schéma Régional de Cohérence Ecologique à l'échelle du SCoT, et d'identifier les protections et restaurations écologiques par le SRCE, le réseau écologique du département de l'Isère (REDI), pour les déclinaisons dans les documents d'urbanisme et les démarches opérationnelles portées par le contrat vert et bleu du bassin versant de la Bourbre. Cette déclinaison a été complétée dans le SCoT par un travail de diagnostic spécifique au SCoT (établissement des trames éco-paysagères) intégrée au rapport de présentation.

➤ Dispositions générales

Le premier niveau de protection de la trame verte et bleue du Nord-Isère s'appuie sur les éléments de structuration portés par la DTA.

- Pour assurer la protection des espaces agricoles et naturels reconnus par la DTA, le SCoT encadre l'accueil résidentiel en priorité dans les pôles des bassins de vie (villes et bourgs-relais), et adapte le développement des secteurs ruraux, en protégeant les cœurs verts.
- Par la protection et la valorisation des **cœurs verts** (Balmes viennoises et Dauphinoises, l'Isle Crémieu, plateau sud et Terres Froides), la DTA apporte un principe d'aménagement plus qualitatif que quantitatif, favorisant le maintien des activités agricoles, le développement d'activités liées au tourisme vert et aux loisirs de proximité, en raison de la fragilité de ces espaces ruraux et périurbains du point de vue des pressions urbaines. Ces secteurs proposent des paysages de qualité, portent des activités agricoles importantes pour le territoire et beaucoup de « réservoirs de biodiversité ». Ils contribuent par la richesse de leurs patrimoines naturels et ruraux à la qualité de toute l'aire métropolitaine.
- **La couronne agricole de l'agglomération lyonnaise** à l'ouest du territoire est composée d'un enchaînement de territoires de grandes cultures, assez morcelés par les infrastructures, l'urbanisation et les grands

équipements, comme l'aéroport. Cependant, cette couronne à dominante agricole doit être préservée pour maintenir l'économie agricole sous pression urbaine et la qualité des paysages des communes les plus peuplées de l'aire métropolitaine.

Ces fonctionnalités doivent être préservées, par le repérage dans les documents d'urbanisme notamment des qualités éco-paysagères à maintenir dans l'aménagement éventuel de ces espaces. Des principes d'aménagement, des modalités de restauration s'il y a lieu et des pratiques agricoles favorables à la biodiversité peuvent être recherchées dans ces territoires.

- **Dispositions spécifiques** : *La plaine d'Heyrieux en particulier, plaine agricole reconnue comme « espace agricole d'envergure métropolitaine » et constitutive de la couronne verte d'agglomération » par la DTA est inscrite comme « zone de valorisation agricole renforcée » au SCoT Nord-Isère. Il s'agit d'une zone agricole perméable du point de vue de la trame verte, qui porte un principe de renforcement du maillage de haies et de petits bois pour améliorer ses fonctionnalités écologiques. Il se connecte aux coupures et liaisons vertes inscrites par la DTA en Nord-Sud entre Saint-Quentin-Fallavier et Satolas-et-Bonce et à l'Est d'Heyrieux entre la Bourbre et les Balmes Viennoises à hauteur du Château de Rajat à Heyrieux.*
- **La trame verte de la vallée urbaine est identifiée par la DTA comme un espace à enjeu.** L'effort d'intensification urbaine nécessaire, défendu par le SCoT sous la forme prioritaire du renouvellement urbain, doit permettre la préservation et la mise en valeur de la trame verte au maintien des fonctionnalités des espaces (agriculture, écologie, paysages, loisirs et protection contre les risques naturels), en particulier les coupures vertes d'urbanisation entre les communes de la vallée (entre Grenay et St Quentin Fallavier, à l'est et à l'ouest de Bourgoin-Jallieu, l'Isle d'Abeau, le col du Temple, la vallée de la Bourbre et du Catelan, secteurs agricoles dynamiques et utiles à l'eau, comme les zones humides des Buissières, de Coiranne, entre La Tour du Pin et Cessieu, les marais de la Tour). La trame verte de la vallée offre ainsi aux habitants les espaces de respiration et la possibilité d'accéder à des espaces de nature de proximité (parcs, forêts, étangs).
- **Préserver les espaces à dominante rurale**, pour leur contribution à l'économie agricole, à la valorisation paysagère et au patrimoine naturel du territoire Nord-Isère et pour leur rôle d'interface entre les grands cœurs verts patrimoniaux et la vallée urbaine.
- **Les corridors eau de la DTA sont intégrés à la trame bleue du SCoT.**

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec l'objectif de maintien des fonctionnalités et de mise en valeur des composantes de la DTA (couronne verte, cœurs verts, trame verte de la vallée ...) et veillent à l'intégration de toute opération d'aménagement ou construction nouvelle dans l'unité paysagère concernée, en adéquation avec ses caractéristiques et ses enjeux de protection propres des grands paysages identifiés au SCoT et des prescriptions portées par les différentes composantes, comme définis ci-après.

Dans les grands cœurs verts, le développement est encadré par les orientations en matière d'habitat et de développement urbain du SCoT, plus qualitatif que quantitatif. Il favorise le maintien de l'activité agricole, le développement d'activités liées au tourisme vert et aux loisirs, à la préservation de la biodiversité.

- Les documents d'urbanisme ont vocation à préciser les contours parcellaires de la **trame verte de la vallée urbaine** et à les classer, selon leur vocation, en zone agricole ou en zone naturelle. Ils sont compatibles par un zonage et un règlement adaptés avec les objectifs de protection des éléments constitutifs du paysage (coteaux, étangs, boisements, haies, bocages, patrimoine), de maintien des coupures d'urbanisation entre les communes, de définition de limites claires à l'extension urbaine contribuant à la qualité du cadre de vie, de connexion aux espaces publics plantés et avec les objectifs de protection stricte des Espaces Utiles à Enjeux du SAGE de la Bourbre.

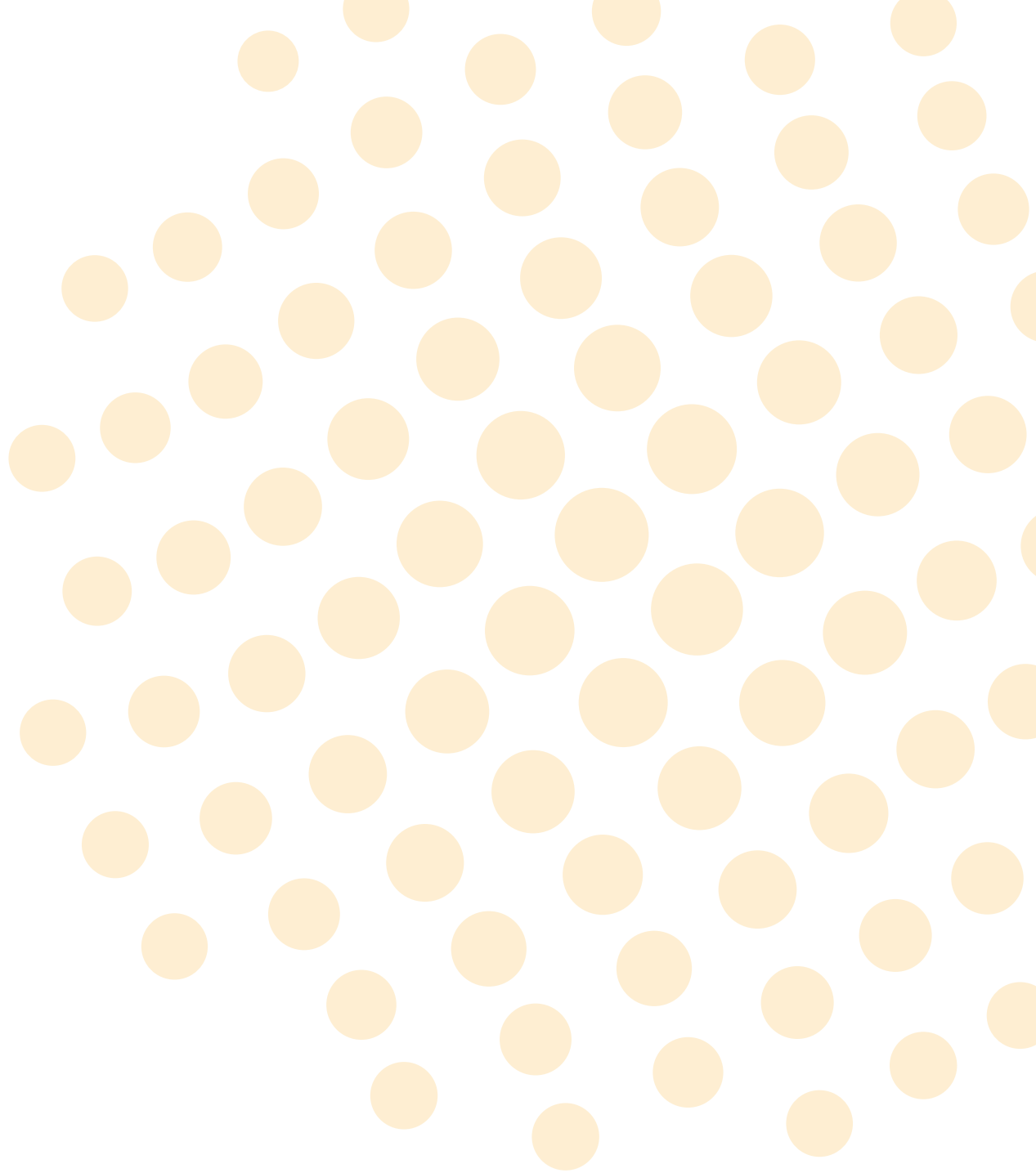
La vocation agricole et naturelle des terres relevant de la **couronne agricole de l'agglomération lyonnaise** est préservée. La réduction en surface des zones à destination agricole ou naturelle dans les documents d'urbanisme est limitée et strictement encadrée. Les collectivités et acteurs compétents identifient les protections adaptées (outil type PAEN, ZAP, ...) dans leurs documents d'urbanisme pour assurer le respect de la DTA, notamment la zone de valorisation agricole renforcée d'Heyrieux-Grenay qui doit être protégée durablement (cf chapitre 7, zoom photographique).

Dans les **espaces à dominante rurale**, le développement résidentiel doit rechercher une bonne intégration de l'habitat et des activités, dans le bâti existant. En zone agricole, seule la réhabilitation du patrimoine bâti d'intérêt architectural et patrimonial est autorisée.

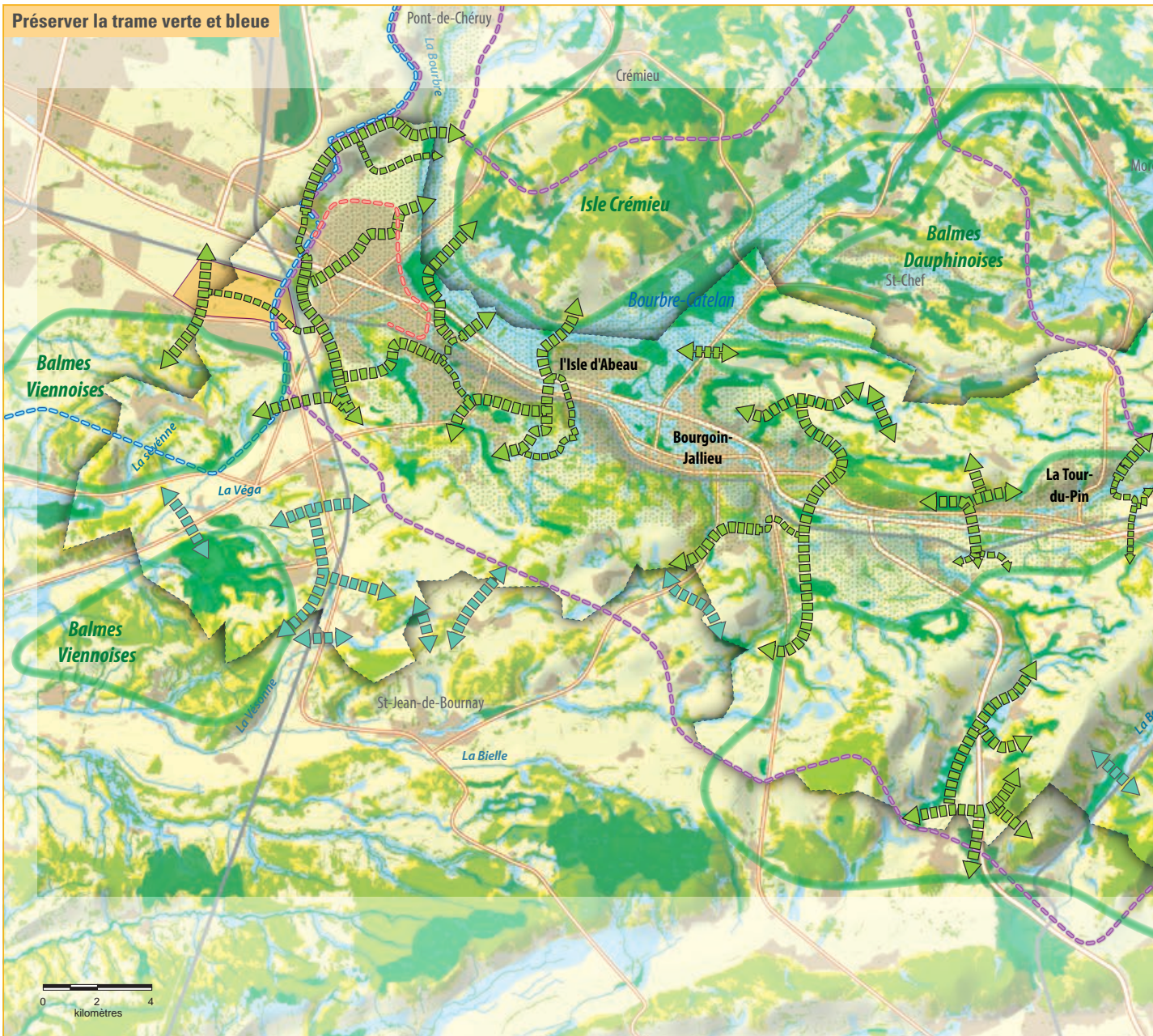
- Les infrastructures de transport s'insèrent dans ces espaces en respectant la viabilité économique des entités agricoles homogènes et le maintien des perméabilités écologiques. Les documents d'urbanisme favorisent le maintien des séquences ouvertes le long des nouvelles infrastructures primaires et secondaires, permettant de souligner la qualité des espaces naturels et agricoles traversés, les vues sur les villages.
- Les coupures et liaisons vertes structurantes de la DTA (cf cartes ci-après), permettent d'assurer le maintien de séparations nettes entre l'agglomération lyonnaise et nord-iséroise et de structurer le paysage. Elles assurent le maillage vert entre les espaces écologiques majeurs. Il appartient aux documents d'urbanisme de les localiser avec précision et de définir leurs modalités précises de préservation.

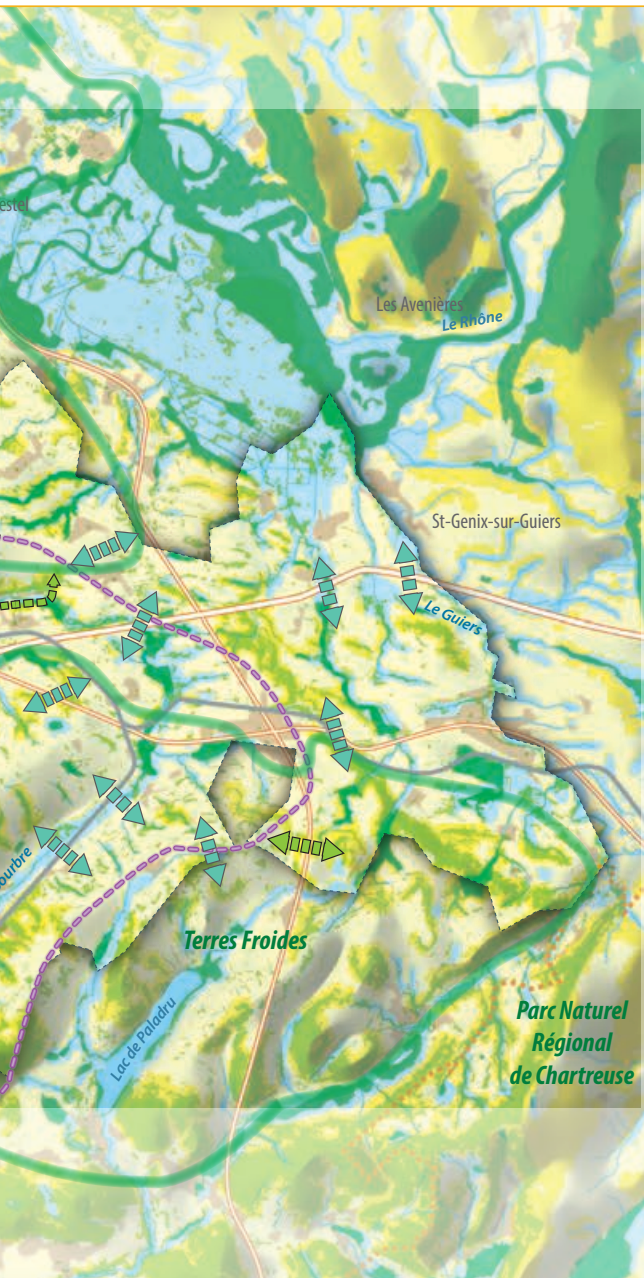
RECOMMANDATIONS

- Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents veillent à accompagner la protection foncière de la plaine d'Heyrieux d'un plan de restauration des continuités écologiques : points noirs, fonctionnalités des passages sous infrastructures, repérages des haies, des bois, des fossés ... utiles au maillage écologique de la plaine.
- Dans les documents d'urbanisme, comme dans les projets d'aménagement, un regard particulier pourra être porté sur les espaces d'interfaces urbain/naturel, urbain/ agricole, agricole/naturel..., afin de renforcer les qualités des paysages et du cadre de vie.
- Les documents d'urbanisme veillent à favoriser une évolution de la créativité architecturale et le respect des formes urbaines traditionnelles. La recomposition des paysages autour de l'urbanisation existante est encouragée : rénovation du bâti, qualité de traitement des axes de liaisons et des espaces publics.
- Les entrées de ville et de villages sont progressivement (re)qualifiés, en maîtrisant l'urbanisation à créer en bordure des voiries principales. Les opérations d'aménagement et de qualification des entrées de ville sont l'occasion de définir et de garantir dans le temps la qualité paysagère et/ou bâtie des traversées urbaines, notamment par une réglementation de la forme urbaine, la voirie, la maîtrise et la qualité des implantations économiques et commerciales, l'implantation de la publicité, la place du végétal.
- Les lignes de crêtes, les vues lointaines sont préservées et mise en valeur : l'urbanisation y est limitée et maîtrisée en matière d'intégration paysagère et de préservation des perspectives visuelles lointaines offertes.
- Construire progressivement un projet de développement durable permettant d'organiser les différents usages sur les zones stratégiques : Le GPRA « Nord Isère, durable » avec la démarche « Coeur de nature » porte un projet fort de restauration de la biodiversité sur la plaine Bourbre Catelan et les marais de la Bourbre à la Tour du Pin, de valorisation des paysages et d'une agriculture respectueuse de l'environnement, de gestion de l'eau. Cette mise en valeur de la plaine de Bourbre Catelan pourrait être élaborée avec les collectivités voisines du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné et l'ensemble des acteurs socio-économiques concernés.






Préserver la trame verte et bleue












Préserver les grands éléments structurants du paysage

-  Coeurs verts de la DTA (Isle Crémieu, Balmes Viennoises, Balmes Dauphinoises, Terres Froides ...) à préserver
-  Trame verte de la vallée urbaine
-  Espaces à dominante rurale des grands plateaux et vallées du Nord Isère

Préserver les réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleue





-  Forêts, boisements
-  Réservoirs de biodiversité (Natura 2000, Réserves Naturelles, arrêtés de biotope, Espaces Naturels Sensibles, Znieff de Type1, zones humides)
-  Trame bleue (cours d'eau classés, espace de bon fonctionnement des cours d'eau, zones humide dont les EUE du Sage et ripisylve)
-  Cours d'eau

Restaurer et protéger les corridors biologiques (voir zooms)



-  Corridor écologique d'enjeu régional à restaurer
-  Corridor écologique local à maintenir-restaurer
-  Maîtriser le développement urbain le long des infrastructures

Protéger le foncier agricole et ses fonctionnalités

Espaces agricoles perméables :

-  Espaces agricoles ordinaires, perméables (à la circulation des espèces)
-  Limite d'extension de l'urbanisation fixée par la DTA
-  Zone de valorisation agricole renforcée de la DTA (espace agricole stratégique)
-  Tissu urbain

Mettre en oeuvre des outils de gestion spécifiques

-  Contrat vert et bleu de la Bourbre
-  Contrat vert et bleu de l'Est lyonnais (périmètre SAGE)

Cette carte a une vocation synthétique qui ne lui confère pas le niveau de précision d'une carte de destination générale des sols. Les documents d'urbanisme locaux recherchent la compatibilité avec ce schéma, mais organisent la précision parcellaire de la protection des espaces naturels et agricoles.

2.2 Protéger et mettre en valeur les réservoirs de biodiversité

Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Au cœur de la trame verte et bleue, des espaces naturels présentent des caractéristiques écologiques nécessitant une protection et une mise en valeur fortes. Les plus riches constituent des réservoirs de biodiversité. Ils abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces.

Dispositions générales

➤ Une trame basée sur les réservoirs de biodiversité identifiés sur le territoire (et au SRCE).

La trame verte et bleue du SCoT prend appui sur des espaces naturels ponctuels relevant parfois d'un régime de protection stricte ou assez stricte, du fait de leurs richesses écologiques reconnues :

- les arrêtés de protection de biotope (APPB),
- les réserves naturelles,
- les Znieff de type 1, dont la protection est primordiale sur ce territoire pauvre en réservoirs de biodiversité,
- les sites Natura 2000,
- les forêts, les ripisylves et boisements de surface supérieure à 2 ha,
- les pelouses sèches,
- les zones humides,
- les espaces naturels sensibles.

➤ Préservation et valorisation spécifique des surfaces forestières.

Les forêts sont peu nombreuses, morcelées mais recèlent une biodiversité intéressante qu'il est important de préserver, y compris dans les modes de gestion (publique ou privée).

Le SCoT au travers de ses orientations de protections de la trame verte affirme le besoin d'intégrer dans les politiques publiques toutes les formes d'entretien et de gestion durable des forêts. Elles représentent une trame éco-paysagère spécifique. Elles sont aussi une source locale de matière première, une filière économique spécifique (production de bois énergie et de bois construction), loisirs et participent à la captation des gaz à effet de serre et à la régulation climatique.

Le SCoT protège donc à ce titre l'essentiel des surfaces boisées majeures de son territoire et encourage toute forme d'entretien et de gestion durable de cette ressource. Les ripisylves et les boisements de petites surfaces participent à cette trame forestière, dans des secteurs à dominante agricole plus pauvres du point de vue de la biodiversité et doivent être également protégées à ce titre.

PRESCRIPTIONS

- Les documents d'urbanisme respectent l'objectif de préservation des réservoirs de biodiversité, tels qu'identifiés au SCoT (voir liste dans les dispositions générales précédentes et à la cartographie), et en complètent éventuellement le nombre et la surface en fonction des enjeux écologiques locaux et précisent le recensement des espèces et des enjeux de préservation des milieux associés.
- Les documents d'urbanisme protègent les réservoirs de biodiversité selon un régime général de mise en valeur écologique et de maîtrise de la constructibilité et intègrent notamment dans les règlements de zonage, des mesures de restriction ou d'interdiction des constructions, compatibles avec cet objectif.
- Les documents d'urbanisme veillent à protéger les zones boisées et les ripisylves des cours d'eau afin de conserver des continuités naturelles, les parcelles forestières, notamment quand elles ont bénéficié d'investissements lourds pour valoriser leurs productions, quand elles garantissent une gestion durable au sens du code forestier (plan de gestion sylvicole, charte ...), quand elles assurent une continuité écologique (trame éco-paysagère forestière).
- Seules peuvent être admises sous conditions des infrastructures routières et ferroviaires structurantes d'envergure nationale et/ou inscrites dans le SCoT soumises par ailleurs à des études d'impacts et aux compensations agricoles et de biodiversité. Sont également admis sous conditions, des équipements (infrastructure en surface ou en sous-sol) liés à l'assainissement, l'eau potable, les eaux pluviales et les voies d'accès strictement liées à ces équipements, sous réserve d'absence d'alternative, des infrastructures d'intérêt général (gaz, communications, électricité...) et des voies d'accès strictement liées à ces infrastructures, des liaisons douces compatibles avec l'orientation de protection (cheminements piétonniers, pistes cyclables), des bâtiments et installations nécessaires à des activités humaines participant à l'entretien et à la gestion écologiques des espaces : agriculture, sylviculture (dont les pistes et routes forestières) et constructions nécessaires à l'accueil du public dans le cadre d'une mise en valeur des intérêts écologiques des sites ; les extensions du bâti existant à vocation résidentielle ou des bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole, nécessitant une proximité aux bâtiments existants.
- Ces implantations, précisées ci-dessus, sont cependant soumises à trois conditions : la justification de l'impossibilité de réaliser ces projets en dehors des espaces protégés, l'évaluation des impacts du projet sur l'environnement et l'adoption de mesures de réduction des impacts puis de mesures compensatoires et réparatrices, le maintien des fonctionnalités écologiques des espaces et l'adaptation des bâtiments et infrastructures associés aux caractéristiques du milieu écologique et des paysages.
- Les sites Natura 2000, bénéficient d'un statut particulier. Il est défini dans la directive « Habitats » (et dans l'article L122-4 du code de l'environnement et de l'article L121-10 du code de l'urbanisme) que « tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion du site mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement, ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation de ses incidences sur le site eu égard aux objectifs de conservation de ce site. (...) » (voir évaluation environnementale, cette disposition valant pour le SCoT également).

RECOMMANDATIONS

Les mesures de protection portées par les documents d'urbanisme, doivent être relayées par les politiques de restauration écologique, d'aménagement paysager, récréatif et de sensibilisation du public à l'environnement :

- par l'implication du syndicat mixte du SCoT dans la gouvernance et la mise en œuvre du Contrat Vert et Bleu du bassin versant de la Bourbre, ainsi que dans les initiatives locales en faveur de la trame verte et bleue, développées par les collectivités locales,
- par la mise en œuvre de projets contractuels avec les agriculteurs pour assurer la gestion des zones les plus sensibles du point de vue de l'eau ou de la biodiversité,
- par la valorisation et la protection des éléments composant la trame verte et bleue au sein des tissus urbains, dont une partie structurante est déjà identifiée au SCoT (trame bleue notamment, voire aussi « trame verte de la vallée urbaine » qui participent de la grande trame, de la qualité de vie dans les villes et bourgs relais et de leur attractivité.

Au travers des politiques forestières de la gestion forestière en Auvergne-Rhône-Alpes, il s'agit de poursuivre les efforts portés sur la gestion des équilibres faune-flore dans la forêt (équilibre sylvo-cynégétiques), l'amélioration des pratiques d'exploitation forestière, l'animation de dispositifs de certification de gestion durable de la filière et la diversification des essences.

La mise en œuvre de pratiques de gestion différenciée, ainsi que l'utilisation raisonnée voire limitée de produits phytosanitaires sont favorisées dans l'entretien des espaces verts. La conception d'espaces verts « naturels », sans intervention humaine, plus riches en biodiversité, doit être expérimentée et privilégiée par rapport à des aménagements trop fortement paysagers et/ou équipés. Les espèces endémiques sont ainsi privilégiées, ainsi que les espèces susceptibles de mieux s'adapter au changement climatique (moindre demande en eau, notamment) ; une attention particulière est portée aux espèces envahissantes dans les programmes de plantation. Dans les espaces perméables, les secteurs bocagers, les collectivités confortent les structures éco paysagères par la préservation des haies existantes et la délimitation d'espaces boisés à protéger.

2.3 Protéger les corridors écologiques et les espaces perméables

Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

La fonctionnalité de la Trame Verte et Bleue est confortée par la qualité écologique de tous les espaces, (y compris ceux situés en dehors des réservoirs de biodiversité). Elle se joue aussi dans les corridors écologiques, et dans les espaces de nature « ordinaire » favorables à la vie, perméables à la dissémination de espèces vivantes.

Le SCoT identifie les grands continuums forestiers, agro-pastoraux, hydrauliques permettant le passage de la faune et les échanges génétiques. Il identifie les corridors les plus stratégiques (locaux et surtout régionaux) pour en assurer la protection. Il porte à la connaissance des acteurs et collectivités locales du territoire, les structures paysagères permettant les relations entre les réservoirs de biodiversité et les espaces faisant office de coupures vertes entre deux fronts d'urbanisation ou un système d'infrastructures. Ces espaces perméables correspondent à des zones naturelles ou agricoles peu urbanisées à ce jour, constitutifs de la trame verte et bleue au même titre que les corridors, eux déjà contraints en plusieurs points. Le SCoT identifie les zones où les contraintes sont les plus fortes, les milieux les plus riches et où les continuités écologiques sont essentielles à restaurer ou à reconquérir. Les actions sont prises dans le cadre de mesures locales de restauration, de projets avec les associations de protection de la nature et les fédérations de chasse et de pêche, avec les agriculteurs et les collectivités compétentes ou leurs sociétés d'aménagement dans le cas de nouveaux projets urbains.

Dispositions générales

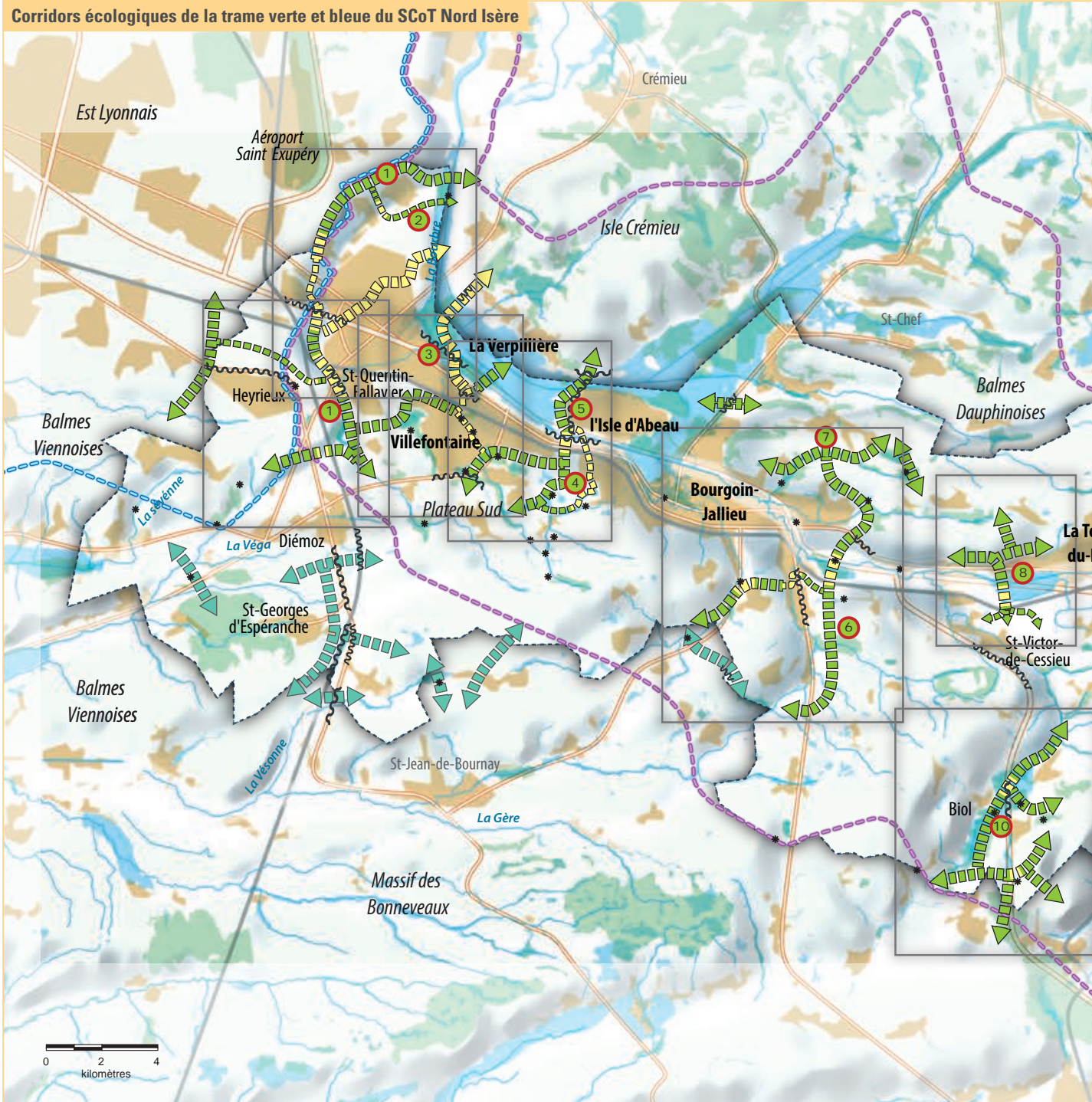
Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents doivent respecter les objectifs suivants :

- préserver et restaurer des corridors écologiques déjà très dégradés mais qui assurent les circulations des espèces et la diversité biologique à l'échelle du territoire Nord-Isérois,
- décliner la protection des corridors écologiques identifiés comme stratégiques au Schéma Régional de Cohérence Ecologique Rhône-Alpes - SRCE - et d'accompagner leur restauration quand elle s'impose,
- identifier des corridors écologiques locaux à protéger ou sur lesquels il faut maintenir une vigilance au-delà des secteurs identifiés par le SCoT.

Le SCoT distingue :

- les corridors écologiques stratégiques de niveau régional, de niveau local. Tous relient des réservoirs de biodiversité et s'appuient sur des continuums favorables à la circulation du vivant, ils sont également identifiés dans les secteurs d'urbanisation le long des infrastructures, entre deux espaces perméables. Selon le niveau de pression d'artificialisation qu'ils subissent, ils seront « à maintenir et renforcer », pour l'essentiel de leurs surfaces ou « à préserver et restaurer », dans certaines parties dégradées (infrastructures, pincements entre deux fronts urbains) identifiées par zooms photographiques au chapitre 7 « Conditions particulières limitant l'urbanisation ».
- les espaces perméables, agricoles, forestiers et naturels de bonne qualité écologique, globalement perméables aux déplacements de la faune. Ces espaces peuvent être importants en surface, à dominante agricole, englobant quelques espaces naturels classés en réservoirs de biodiversité (ex. : espaces naturels sensibles ou Znieff ponctuels et isolés), qui ne sont pas reliés entre eux par des corridors écologiques, mais par ces espaces agricoles et naturels ordinaires (perméables et fonctionnels).

Corridors écologiques de la trame verte et bleue du SCoT Nord Isère





- Corridor écologique d'enjeu régional à restaurer
Liaison fonctionnelle à créer
- Secteur altéré ou non fonctionnel à restaurer
- Corridor écologique local à maintenir / restaurer
- Réservoir de biodiversité de la trame verte
- Réservoir et corridor de la trame bleue
- Contrat vert et bleu de la Bourbre
- Périmètre SAGE de l'Est lyonnais
- Zooms photographiques (cf. chapitre 7)

Circulation à restaurer

- * Obstacle ponctuel
- Obstacle linéaire

Corridors écologiques stratégiques

- 1 Heyrieux/Saint Quentin Fallavier
- 2 Satolas/Saint Quentin Fallavier
- 3 La Verpillière/Villefontaine
- 4 Villefontaine/Vaulx Milieu
- 5 Vaulx Milieu/Isle d'Abeau
- 6 Nivolas Vermelle/Meyrié/Maubec
- 7 Ruy Montceau/Cessieu
- 8 Cessieu
- 9 Saint Clair de la Tour/La Chapelle de la Tour
- 10 Biol

Cette carte à une vocation synthétique qui ne lui confère pas le niveau de précision d'une carte de destination générale des sols. Les documents d'urbanisme locaux recherchent la compatibilité avec ce schéma, mais organisent la précision parcellaire de la protection des espaces naturels et agricoles

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec l'objectif de protection de tout développement urbain, des secteurs présentant un intérêt majeur en termes de fonctionnement de la trame verte et bleue : **corridors écologiques** (mais aussi réservoirs de biodiversité jouant un rôle de corridors), ainsi que les **espaces perméables** situés sous ou à proximité des corridors et contribuant au fonctionnement écologique.

- Les documents d'urbanisme, identifient les corridors écologiques, cartographiés au SCoT (cf chapitre 7) et en complètent éventuellement le nombre et la surface en fonction des enjeux écologiques locaux.
- Les corridors écologiques ainsi définis et sur les parties identifiées comme à restaurer doivent faire l'objet de mesures adaptées afin de permettre de maintenir leur continuité et fonctionnalité. Aucune interruption par une opération d'urbanisme ou d'aménagement n'est autorisée sans rétablissement de la continuité écologique (des compensations des impacts sont proposées par ailleurs).
- Sur les parties identifiées comme les plus dégradées, des corridors écologiques seront restaurés. Les documents d'urbanisme mettent tout en œuvre pour permettre cette restauration opérationnelle en prenant les mesures adaptées dans l'objectif notamment d'une maîtrise de l'urbanisation, mais aussi du maintien des passages sous voies ou sur voies identifiés.
- Les opérations d'aménagement autorisées en zone naturelle et/ou agricole, faisant obstruction à la circulation de la faune sur une partie limitée du corridor, sont adaptés, pour autoriser la circulation des espèces associées aux trames éco-paysagères du secteur concerné. Les plantations de haies et de boisements sont favorisées, par rapport aux dispositifs de clôture ne permettant pas la circulation de la faune locale.
- Peuvent être admis sous conditions, dans les corridors écologiques :
 - l'extension du bâti existant à vocation résidentielle ou les bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole ; le bâti à usage agricole nécessitant la proximité aux bâtiments existants,
 - des bâtiments et installations nécessaires à des activités humaines participant à l'entretien et à la gestion écologiques des espaces : agriculture, sylviculture (dont les pistes et routes forestières) et constructions nécessaires à l'accueil du

public dans le cadre d'une mise en valeur des intérêts écologiques des sites, nécessaires à des activités liées aux loisirs verts et au tourisme, les cheminements piétons et vélos.

- des infrastructures routières et ferroviaires structurantes d'envergure nationale et/ou inscrites dans le SCoT. Il appartient, dans ce cas, aux gestionnaires d'infrastructures existantes et futures d'assurer le rétablissement des circulations terrestres là où elles sont identifiées par le SCoT. La réalisation de grands projets d'infrastructures intègre toutes les mesures limitant la fragmentation des paysages, des milieux et des usages agricoles ou récréatifs. Cet objectif doit être particulièrement mis en avant dans le projet de la LGV Lyon-Turin avec SNCF Réseau.
- des équipements (infrastructures en surface ou en sous-sol) liés à l'assainissement, l'eau potable, les eaux pluviales et les voies d'accès strictement liées à ces équipements, sous réserve d'absence d'alternative, et sans porter atteinte à la fonctionnalité écologique des milieux identifiés comme corridors,
- des infrastructures d'intérêt général (gaz, télécommunications, électricité, production d'énergies renouvelables...) et des voies d'accès strictement liées à ces infrastructures,

Les projets, infrastructures et équipements listés ci-avant sont autorisés sous réserve qu'ils ne mettent pas en péril la continuité écologique identifiée, notamment dans les secteurs contraints par l'urbanisation ou le relief (vallée étroite). À ces fins, les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif de garantir la continuité du tracé et de préserver une largeur minimale (de 50 mètres) assurant la fonctionnalité du corridor dans ces secteurs naturels et agricoles sous forte pression urbaine, déjà pincés par deux fronts d'urbanisation. Cette largeur est un objectif minimum qui devra être adaptée aux enjeux écologiques spécifiques de la sous-trame éco paysagère et aux espèces concernées.

En tenant compte des objectifs du SRCE, les équipements listés ci-dessus, qui viendraient dégrader la continuité et la largeur des sous-trames éco paysagères (agro-pastorales, forestières ou aquatiques) sur lesquelles s'appuient les corridors écologiques doivent :

- justifier de l'impossibilité de réaliser ces projets en dehors de ces espaces protégés,

- évaluer les impacts du projet sur l'environnement et envisager des mesures de réduction des impacts puis des mesures compensatoires et réparatrices,
- maintenir des fonctionnalités écologiques des espaces maintenues et adapter les équipements aux caractéristiques du milieu écologique et des paysages.
- Pour les espaces perméables identifiés, les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif de maintien des espaces naturels et agricoles, et de développement des structures éco paysagères (éléments végétaux boisés et arbustifs comme les haies, les bois, les fourrés, les arbres isolés) en les protégeant via les outils réglementaires adaptés.
- Sur ces espaces, en cas d'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs agricoles et naturels, les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec l'objectif de respect et de maintien du bon fonctionnement écologique de ces espaces au regard des orientations et enjeux de préservation spécifiques à chaque site. Dans les Espaces Naturels Sensibles (ENS), les documents d'urbanisme prendront en compte les documents d'objectifs, les plans de gestion et les zones de préemption spécifiques mises en œuvre associées.
- En vue de justifier de leur compatibilité avec les objectifs précités, les documents d'urbanisme pourront notamment identifier les espaces de nature en ville (arbres, parcs, bords de rivière ...), éléments de la trame verte et bleue urbaine qui complète la trame verte et bleue identifiée à l'échelle du SCoT.

RECOMMANDATIONS

Le Contrat vert et bleu du bassin de la Bourbre, est l'outil contractuel de la Région Auvergne Rhône-Alpes pour la mise en valeur de la trame verte et bleue et notamment la restauration des corridors écologiques identifiés comme dégradés au Schéma Régional de Cohérence Ecologique et déclinés localement par le SCoT. Le syndicat mixte participe à l'élaboration des études du CVB et à sa mise en œuvre pour les secteurs identifiés au SCoT à préserver ou à restaurer. Avec les porteurs des contrats vert et bleu et les collectivités compétentes, les acteurs privés concernés, les collectivités locales participent à la définition et la mise en œuvre de mesures appropriées pour le maintien et la restauration des continuités écologiques (transparence écologique des ouvrages, conservation des milieux, renaturation, restauration de corridor de végétation assurant une liaison entre zones humides...).

Dans les parties de continuités écologiques identifiées comme dégradées, les corridors doivent être strictement inconstructibles et reportés aux documents d'urbanisme avec le plus de précision par rapport aux zooms photographiques présentés par le SCoT. Ailleurs, ils sont plus fonctionnels (en vert) et peuvent faire l'objet d'une interprétation moins stricte. Le SCoT n'a pas retenu le principe de limites intangibles à l'urbanisation dans ces cas. Les travaux de cartographie, et les investigations de

terrain menées dans le cadre de l'élaboration des Contrats Verts et Bleus, complémentaires du SCoT, peuvent apporter des éléments aidant à la traduction des corridors dans les documents d'urbanisme. Dans ce cadre notamment, il s'agit de mettre en place les coordinations nécessaires pour améliorer la gestion des espaces soumis à pressions avec l'État (autoroutes, routes...), les concessionnaires, la direction des routes du Conseil départemental, les communes, les intercommunalités, SNCF Réseau, les agriculteurs, les associations participant à la gestion des espaces naturels, RTE...

Le Conseil Départemental de l'Isère a identifié depuis le REDI de nombreux corridors repris par le SCoT (celui de Bourgoin-Jallieu, le passage à petite faune de Bonnefamille), comme faisant partie des dix corridors prioritaires pour les actions de restauration. Un inventaire des zones humides est également disponible.

Les collectivités concernées veillent à inscrire « la voie verte des confluences » (ensemble d'espaces participant à la valorisation du tourisme ou de la biodiversité) comme projet de valorisation de la biodiversité et des patrimoines naturels et permettant la création d'un itinéraire cyclable. Leurs documents d'urbanisme, sont compatibles avec l'objectif de réalisation de ce projet en intégrant notamment les emplacements réservés nécessaires.

2.4 L'agriculture, une activité économique à préserver, contribuant au maintien de la trame verte et bleue et des paysages

Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Une large part de la surface du territoire est occupée par les activités agricoles. Economie fragile et sensible aux orientations foncières du territoire, aux projets d'infrastructures, comme à l'urbanisation, elle évolue lentement vers plus de durabilité et est une activité essentielle de la protection et de la mise en valeur des espaces non bâtis du Nord-Isère.

DÉFINITIONS

Les espaces agricoles stratégiques retenus par le SCoT sont définis par 3 critères majeurs.

Ils jouent un rôle socio-économique majeur pour le territoire par

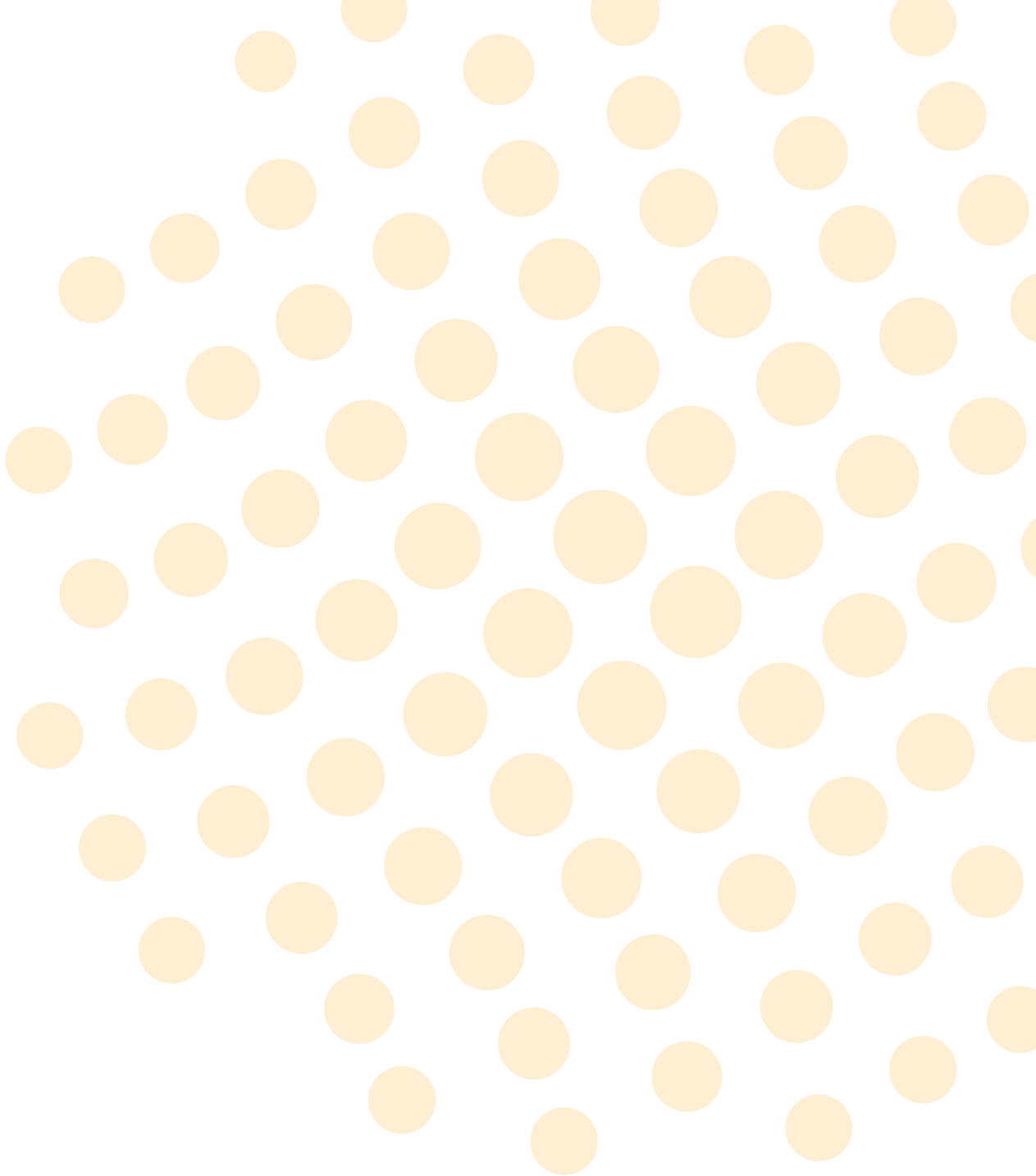
- le maintien d'une agriculture de proximité dans un contexte de croissance démographique pour développer la proximité entre producteurs et consommateurs ;
- la garantie du fonctionnement des exploitations en évitant que l'urbanisation ne fractionne les espaces agricoles ou ne menace leur homogénéité et leur fonctionnalité dans chacun des systèmes agricoles (céréalière et élevage) ;
- la sécurisation du foncier agricole à long terme pour accompagner la modernisation de l'agriculture, l'évolution des pratiques et productions agricoles et faciliter la transmission des exploitations agricoles ;
- le maintien d'une agriculture performante des grandes filières.

Ils sont reconnus par les agriculteurs pour leur valeur agronomique et économique :

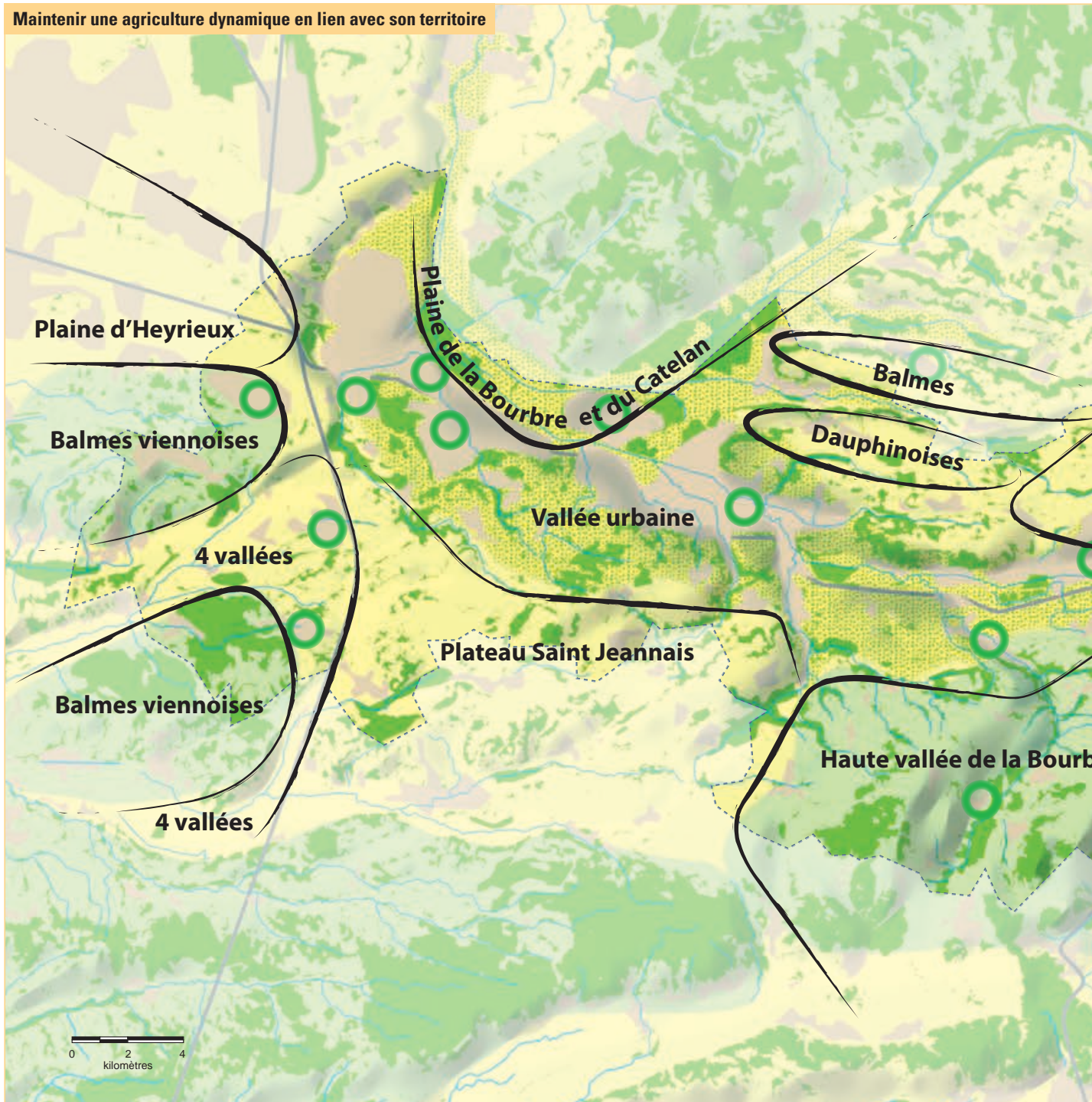
- tènements agricoles jouant un rôle prépondérant dans le fonctionnement des exploitations agricoles et répondant aux critères requis pour l'exploitant (continuité des parcelles agricoles, accessibilité pour les engins agricoles et pour les troupeaux depuis le siège de l'exploitation) ;
- tènements agricoles à fort potentiel agronomique ;
- tènements agricoles ayant bénéficié d'investissements publics ou privés en matière d'équipement, de structuration, d'irrigation, d'engagement contractuel ou de capital végétal consenti ;
- tènements agricoles de production bénéficiant de labels de qualité (agriculture biologique).

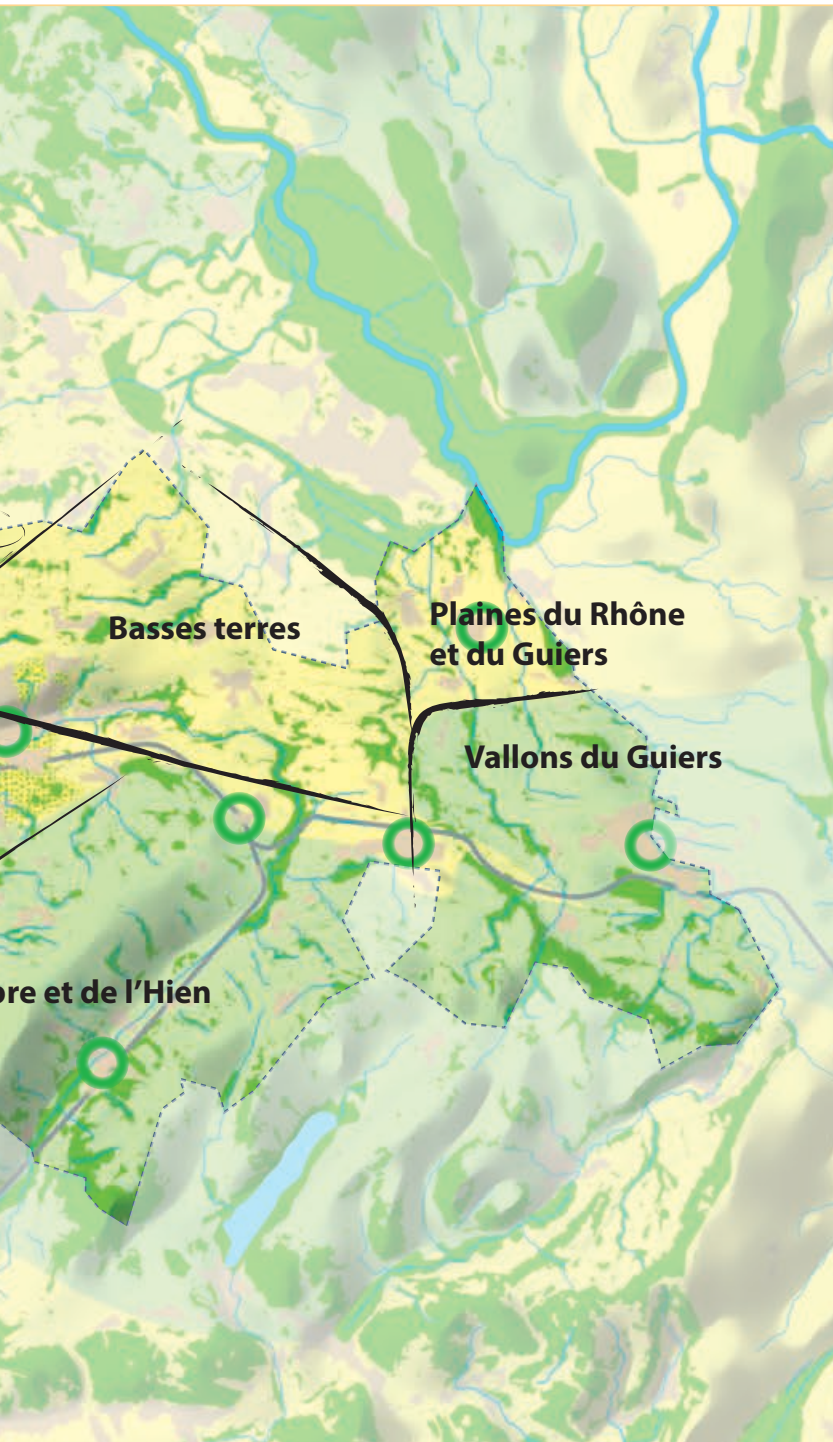
Ils entretiennent les paysages et la trame verte et bleue, dont la pérennité dépend d'activités agricoles durables.

- Intégration de l'environnement et de la qualité paysagère dans les projets agricoles, en valorisant la capacité à produire pour l'alimentation locale, les énergies renouvelables (bois, grain énergie, méthanisation) et à participer à la qualité de vie (accès à la nature, paysages).







Maintenir une agriculture dynamique en lien avec son territoire





Protéger les espaces agricoles

-  Maintenir l'intégrité des sites de grandes cultures (plateaux et vallées)
-  Soutenir l'agriculture péri-urbaine
-  Protéger les territoires agricoles des coeurs verts
-  Organiser la gestion des espaces boisés

Encourager les dynamiques économiques à l'échelle de la proximité et des bassins de vie

-  valoriser les spécificités locales et développer les circuits courts agricoles locaux

PRESCRIPTIONS

- Les espaces agricoles participent de la trame verte du territoire, les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif de protection des parcelles agricoles stratégiques telles que définies par le SCoT (définitions partie 2.4) ayant bénéficié d'investissements lourds pour valoriser leurs productions et les parcelles de production bénéficiant de labels de qualité (agriculture biologique, AOP ...), justifiant tout changements d'affectation et appliquant les compensations foncières en vigueur.
- Les documents d'urbanisme définissent l'enveloppe du développement urbain en expertisant toutes les capacités de réinvestissement urbain, en privilégiant les dents creuses et les greffes aux urbanisations existantes. Les outils des documents d'urbanisme, notamment le zonage et le règlement sont compatibles avec les objectifs, de protection stricte des espaces stratégiques pour l'agriculture et de développement des espaces ayant le moins d'impact possible sur l'agriculture. Les documents d'urbanisme veillent à restituer aux zones agricoles ou naturelles les surfaces antérieurement réservées à l'urbanisation future dès lors qu'elles ne sont plus en adéquation avec les objectifs du SCoT relatifs au développement résidentiel et économique.
- Les documents d'urbanisme s'efforcent d'assurer le maintien de tenements agricoles continus, en limitant l'extension des urbanisations en bordure de voirie ou en limite des espaces agricoles à protéger, en évitant toute fragmentation ou enclavement des exploitations agricoles. Les nouvelles constructions respectent les distances minimales réglementaires par rapport aux bâtiments agricoles et prévoient une marge supplémentaire pour ne pas hypothéquer l'évolution de l'exploitation.
- Les documents d'urbanisme visent à limiter les possibilités d'extension du bâti existant à vocation résidentielle, mais autorise les bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole au plus près des bâtiments existants ;
- Les documents d'urbanisme cherchent à limiter les risques de gêne liée à l'activité agricole (pour la circulation des animaux et des engins agricoles et pour l'épandage).



RECOMMANDATIONS

Il est recommandé aux collectivités et établissements publics compétents :

- Dans les secteurs agricoles reconnus pour leurs enjeux environnementaux, des outils de contractualisations environnementales sont à rechercher avec les agriculteurs.
- Encourager la diversification de l'agriculture dans la mise en oeuvre des politiques publiques locales et leurs documents d'urbanisme (maraîchage, circuits courts favorisant la commercialisation des productions locales, bio, accueil et pédagogie). La création de points de vente directe, d'atelier de transformation et d'aménagement à des fins d'accueil touristique est facilitée par les règlements d'urbanisme, dans la limite des règles d'insertion paysagère et de respect de l'environnement édictées par le SCoT. Rechercher les moyens de structurer des filières agricoles locales pour l'éco-construction entre la profession agricole et les entreprises du Pôle Innovation constructive,
- La création de points de vente directe, d'atelier de transformation et d'aménagement est facilitée par les règlements d'urbanisme, dans la limite des règles d'insertion paysagère et de respect de l'environnement édictées par le SCoT.
- Le syndicat mixte du SCoT s'associe à toute initiative mobilisant les outils de maîtrise foncière et de protection de l'espace tel que les PAEN, ZAP ou ENS, aux côtés de collectivités des sociétés d'aménagement et des établissements publics fonciers.
- Il est recommandé d'élaborer une charte pour une agriculture intégrée et la valorisation des ressources du territoire dans le cadre d'une approche partenariale associant les acteurs agricoles, les collectivités, le CAUE et d'autres organismes ressources,
- Élaborer une stratégie foncière pour assurer la transmission des exploitations dans le cadre de partenariat entre les collectivités, les agriculteurs et les professionnels de l'agriculture.
- Prendre appui sur les politiques contractuelles mise en oeuvre par le Département de l'Isère et par la Région, l'État.




Maintenir les fonctionnalités agricoles

État initial

-  Élevage, culture à fort rendement (stratégique)
-  Siège d'exploitation




Les risques de conflits d'usages liés à l'activité agricole sont à limiter

-  Urbanisation nouvelle
-  Périmètre réglementaire inconstructible autour d'un siège d'exploitation
-  Circulation des animaux ou des engins agricoles perturbée



Le mode de développement compact est à privilégier

-  Enveloppe urbaine



2.5 Préserver et mettre en valeur la Trame Bleue

Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

La trame verte et bleue est un tout indissociable. Les espaces spécifiques composant la trame bleue participent de la biodiversité du territoire au même titre que les autres espaces naturels et agricoles, avec une richesse et une sensibilité (et des enjeux de gestion), parfois supérieurs aux autres éléments de la trame. **La trame bleue est à la fois réservoirs de biodiversité et corridor biologique. Elle répond donc en termes d'orientations et d'objectifs à ces deux éléments.** Le SCoT Nord-Isère en précise ici, néanmoins, la définition et les enjeux associés et prévoit une série de prescriptions et recommandations spécifiques.

DÉFINITIONS

La trame bleue est complémentaire de la trame verte (souvent confondue), elle se compose :

- **des cours d'eau classés** (L. 214.17 du CE) et canaux classés en liste 1 ou 2 au titre de l'article L.214-17 du code de l'environnement).
- **des continuums hydrauliques ou aquatiques et biologiques**, c'est-à-dire de l'ensemble des milieux situés à proximité des cours d'eau, utiles au fonctionnement hydraulique ou écologique de la rivière. Il peut s'agir de boisements ripisylves, de marais, de prairies ou de cultures en zones alluviales, des berges de rivière en zones urbaines.

Les espaces de bon fonctionnement des rivières, espaces de mobilité ou de liberté

(rivière du Guiers et toutes autres rivières ayant été établies cette cartographie) : espace du lit majeur à l'intérieur duquel le ou les chenaux fluviaux assurent des translations latérales pour permettre une mobilisation des sédiments ainsi que le fonctionnement optimum des écosystèmes aquatiques et terrestres (cf SDAGE). Plusieurs décennies, voire plusieurs siècles, d'intervention sur les cours d'eau amènent aujourd'hui à des situations souvent dysfonctionnelles, parfois irréversibles (incision des lits fluviaux, par

surexploitation de leurs alluvions, déficit naturel en sédiments, réduction corrélative de l'épaisseur de l'aquifère alluvial, donc la perte, à court terme, d'une ressource en eau potable de qualité, la déstabilisation d'ouvrages d'art, impacts écologiques), qui amène à une prise de conscience collective de ces impacts et ouvre la voie à de nouveaux concepts de gestion des hydro systèmes, dont celui-ci, qui s'inscrit comme préconisation fondamentale au SDAGE.

Espace Utile pour l'Eau et la Gestion des Milieux : Introduite par le SAGE de la Bourbre, on désigne ainsi toute zone humide, zone inondable, aire d'alimentation de captage, espace de mobilité d'un cours d'eau, bordures de cours d'eau et plan d'eau, quel que soit son niveau de fonctionnalité. L'identification complète des EUE sur l'ensemble du territoire est en cours. Certains secteurs étant déjà pourvus et regroupent les éléments détaillés ci-dessus.

A l'intérieur des zones stratégiques de bassin sont délimités les Espaces Utiles pour l'eau et les milieux aquatiques au sein desquels les enjeux sont dits caractérisés ou non. Les Espaces Utiles à Enjeu Caractérisé (de l'ordre de 90% de l'enveloppe globale des Espaces Utiles selon le SAGE Bourbre) sont strictement protégés, non constructibles, par un zonage adapté. L'urbanisation dans les Espaces Utiles à Enjeu Non Caractérisé sera maîtrisée, limitée aux projets incontournables (à la condition que le PLU démontre l'absence d'alternative et la cohérence avec les exigences environnementales) et compensée par des actions de restauration fonctionnelle au sein des espaces utiles.

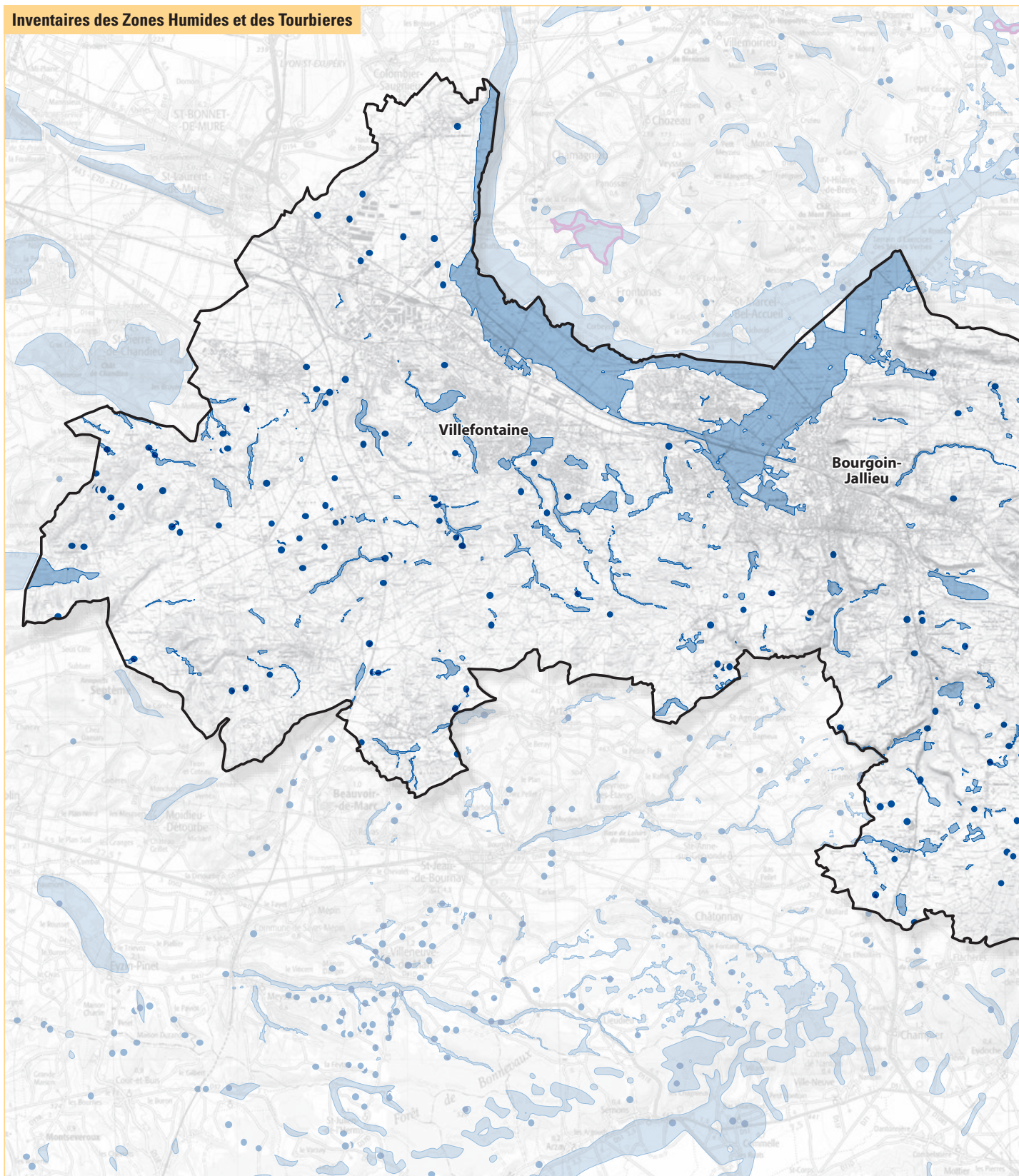
Dispositions générales




Le SCoT protège la trame bleue du Nord-Isère. Elle est composée des réservoirs de biodiversité, des corridors écologiques s'appliquant plus particulièrement aux milieux terrestres et humides et aux cours d'eau (ensemble des espaces utiles à l'eau), notamment les rivières (Agnny, Hien, Guiers, Bourbre), les ruisseaux (Bion, Enfer, Saint-Savin, Gouille, Ver) et l'ensemble des espaces à enjeux caractérisés et non caractérisés du SAGE (EUEC et EUENC), et donc des zones humides.

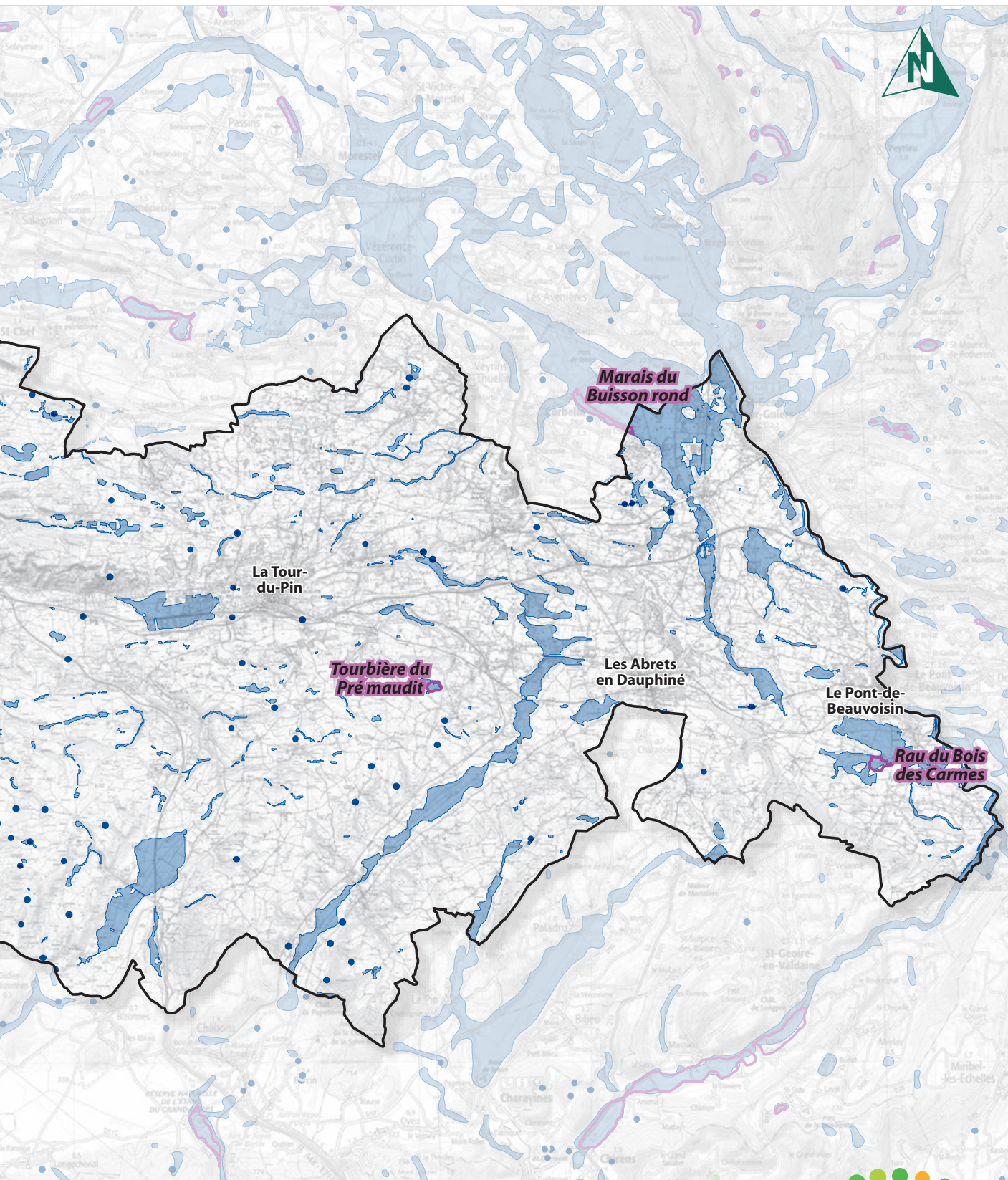
Le SCoT affirme le principe de protection de la continuité naturelle le long des cours d'eau, des vallons et ruisseaux qui alimentent la Bourbre, le Guiers, l'Hien et l'Agnny, principaux cours d'eau du Nord-Isère et des zones humides.

Le SCoT souligne l'importance des trois fonctions des zones humides : biologiques (préservation de la ressource en eau, préservation de la biodiversité : rôle pour l'agriculture, la sylviculture, la chasse, la pêche), hydrologiques (rôle d'éponge et d'expansion de crues face au risque d'inondation, rôle de soutien d'étiage en période de sécheresse) et biochimiques (épuration des eaux superficielles, stockage du carbone...).

Inventaires des Zones Humides et des Tourbières



-  Inventaire régional des tourbières
-  Inventaire départemental des zones humides 2014
-  Zones humides ponctuelles



0 2,15km 4,5km

SOBERCO ENVIRONNEMENT

Fd IGN 25000ème & Fd IGN 150
Source : Avenir 38 année 2014



La trame bleue du SCoT prend appui sur ce réseau et les zones humides de la plaine de la Bourbre, du Catelan et sur les combes humides des Balmes Dauphinoises et Viennoises, des plateaux sud.

Elle intègre :

- le cours d'eau lui-même, qu'il faut préserver voir remettre en bon état (obstacles à l'écoulement, reméandrage ...).
- le continuum hydraulique, c'est-à-dire l'ensemble des milieux naturels permettant le bon fonctionnement écologique et hydraulique du cours d'eau.
- les zones humides de la Vallée inventoriées sur l'Isère font également partie de la trame bleue.

- les espaces de mobilité/liberté, permettant au cours d'eau de sortir de son lit ou de méandrer.
- les espaces utiles à l'eau du SAGE de la Bourbre, où les constructions (et activités) sont strictement réglementées.

L'ensemble de ces espaces peut faire l'objet d'une exploitation mesurée à des fins de loisirs et tourisme vert ou encore dans le cadre de projets visant à valoriser et ouvrir au public les milieux naturels. Ces activités doivent toutefois être compatibles avec la protection contre le risque d'inondation, avec le fonctionnement des écosystèmes et la préservation de la ressource en eau.

PRESCRIPTIONS

- Les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif d'identification des composantes de la trame bleue sur leur territoire, pour l'ensemble de ses composantes (y compris les zones humides de moins de 1 ha et celles identifiées, mais ne figurant pas dans le SCoT) tels qu'identifiés au SCoT et en complètent éventuellement le nombre et la surface en fonction des enjeux écologiques locaux.
- Afin d'assurer la protection des zones humides, les collectivités compétentes élaborant ou révisant leurs documents d'urbanisme veillent à identifier ces zones (à l'échelle parcellaire dans les secteurs de plus forte pression). Elles peuvent notamment, compléter à l'échelle communale, les inventaires de zones humides départementaux ou régionaux. Conformément aux objectifs du SDAGE, les collectivités visent à assurer la stabilisation de la superficie des zones humides du bassin et protègent de toute urbanisation les zones humides répertoriées.
- La réalisation de projet sur ces zones humides n'est possible que si le maître d'ouvrage a démontré l'impossibilité de le réaliser sur un autre site et a, dans le cadre d'une étude environnementale, identifié les mesures d'évitement, les mesures correctives et la limitation d'impact (conformément au SAGE) et si, dans le cas contraire, il a réservé les espaces nécessaires aux mesures compensatoires, conformément au SDAGE.
- Les collectivités s'assurent que les projets d'aménagement n'isolent pas une zone humide

en la coupant du réseau hydrographique dont elle dépend et mettent en place les mesures de compensations. Les collectivités, dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme, évaluent l'impact de tout projet d'urbanisation sur l'aire d'alimentation en eau des zones humides. L'impact sur les espaces de bon fonctionnement et les zones contributives des zones humides devra être évalué et cette évaluation doit prévoir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Dans les zones urbanisables, elles préservent les capacités d'infiltration et protègent les zones humides existantes.

- Les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif d'assurer une continuité des milieux écologiques le long de l'ensemble des cours d'eau du territoire et peuvent préserver des emprises non constructibles de part et d'autre des cours d'eau en mobilisant les outils adaptés. La largeur de cette bande est adaptée au contexte topographique, aux risques naturels (respect des plans de protection en vigueur) et à la présence de zones humides. À minima, les espaces situés dans la bande des 10 mètres environ, de part et d'autres des rives intègrent ce continuum.
- Afin d'assurer la préservation des ripisylves chaque fois que la fragilité du milieu ou des enjeux de biodiversité et de stabilisation des berges le justifient les documents d'urbanisme intègrent les mesures et outils adaptés : règlement, zonage. Les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif de protection sur le long terme des cours d'eau à découvert et de l'emprise inconstructible

qui les bordent, en intégrant notamment dans les règlements de zonage des mesures d'interdiction de construction.

- Les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif d'identification, de préservation et de remise en bon état, des espaces de mobilité des cours d'eau nécessaires à la bonne fonctionnalité des corridors écologiques, ainsi que des espaces utiles à l'eau.
- Concernant les cours d'eau couverts et situés dans les centres urbains, les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif de préserver les opportunités de découvrir progressivement le tracé de ces cours d'eau pour valoriser la ville.
- Les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif de protection de ces espaces de la trame bleue tout en permettant le maintien ou le développement de l'agriculture, du tourisme, des loisirs et autorisent des aménagements dans la mesure où les activités sont compatibles avec le fonctionnement des milieux naturels et des écosystèmes, la protection contre le risque d'inondation et la préservation de la ressource en eau.
- Les projets d'aménagement visent à limiter leur impact sur les milieux aquatiques en favorisant la plantation de ripisylves sur les cours d'eau, en évitant le recalibrage de cours d'eau et l'artificialisation des berges, en l'absence d'enjeux liés à la sécurité des personnes et des biens, et d'efficacité des techniques végétales.

RECOMMANDATIONS

- Les partenaires locaux gestionnaires de l'eau et des milieux sont des acteurs techniques indispensables à la déclinaison de la trame verte et bleue à l'échelle des collectivités locales. Les commissions locales de l'eau organisent la mise en valeur sur une partie importante de la trame bleue du Nord-Isère. Les orientations du SCoT s'inscrivent en complémentarité de ces dispositifs
- Les collectivités territoriales et leurs groupements sont invités à s'impliquer dans les projets de mise en valeur ou de restauration de la trame bleue dans le cadre du SAGE, des contrats de rivières ou de leur propre initiative.
- Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents intègrent dans leurs documents réglementaires, la valorisation de l'élément eau. Autour de l'eau, du bâti ou de la végétation, les documents d'urbanisme s'attachent à repérer et préserver les paysages de proximité, perçus comme identitaires à l'échelle de la commune, du quartier ou de la rue, et participant à l'histoire du lieu.
- Les constructions dont les fondations et ouvrages peuvent avoir des effets de déviation de la nappe phréatique font l'objet d'une étude hydro-géologique préalable.
- Les ouvrages de gestion des eaux pluviales (comme les ouvrages d'assainissement autonomes) sont entretenus dans le temps par les communes, leurs groupements compétents et les particuliers afin d'optimiser leurs fonctionnalités. Les ouvrages publics de gestion des eaux pluviales en surface contribuent à la qualité paysagère des communes. Une polyvalence des usages est recherchée sur ces ouvrages (espaces verts, terrains de sport, bassins paysagers...).

2.6 Préserver la ressource en eau

Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Le SCoT met en œuvre les recommandations du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée, des SAGE de la Bourbre, de l'Est Lyonnais et de Bièvre-Valloire, dans l'objectif d'atteindre le bon état des rivières.

Le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 a pour objet de traduire les objectifs de la Directive européenne sur l'eau (DCE). Il définit pour chaque bassin versant les mesures à entreprendre pour améliorer la qualité des eaux¹⁹. Le SCoT doit s'assurer que l'ensemble des mesures prises pour son développement urbain sont compatibles avec les objectifs de qualité des eaux de surface et des eaux souterraines définis dans le SDAGE et repris par les SAGE. Le SCoT doit également être compatible avec les objectifs des SAGE.

Dispositions générales

Le SDAGE 2016-2021 se décline en 8 orientations fondamentales :

OF 0 S'adapter aux effets du changement climatique.

OF 1 Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité.

OF 2 Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques.

OF 3 Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement.

OF 4 Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau.

OF 5 Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé.

OF 6 Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides.

OF 7 Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.

OF 8 Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques.

Le SCoT intègre le principe « Eviter, réduire, compenser l'impact des nouvelles surfaces imperméabilisées ».

Le SCoT vise à limiter et réduire l'imperméabilisation des sols à travers ses orientations sur l'habitat en incitant à la mobilisation du foncier disponible au sein de l'enveloppe urbaine, en prescrivant la réalisation d'une part significative de l'enveloppe de logements à produire en réinvestissement urbain de 45 % pour les villes-centre et de 30% au minimum pour les autres typologies de communes, en encourageant à la réalisation d'espaces urbains plus compacts. (cf chapitre 4).

RECOMMANDATIONS

Il est recommandé aux collectivités et établissements publics compétents :

Lorsque l'évitement n'est pas possible et la réduction de l'impact insuffisante, les mesures compensatoires envisagées pourront s'inscrire dans une stratégie assurant une cohérence d'ensemble aux mesures compensatoires à l'échelle de l'EPCI et/ou dans le cadre de la révision du SAGE de la Bourbre.

Les mesures compensatoires peuvent prendre trois types de formes : restauration / réhabilitation, préservation et mise en valeur, création.

L'identification de friches ou de délaissés urbains peuvent orienter les besoins de foncier pour les mesures de compensation.

¹⁹ Cf Livre 2, partie 1 Etat initial de l'environnement, chapitre 2.

2.6.1 - Assurer la disponibilité future de la ressource en eau

Pour assurer l'adéquation entre les besoins locaux, la disponibilité et la qualité de l'eau, le SCoT Nord-Isère encadre le rythme de son développement pour infléchir la croissance démographique observée depuis 1999²⁰.

RECOMMANDATIONS

Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents s'attachent à adapter leur développement aux capacités de la ressource. Elles vérifient que leurs projets de développement (croissance de population et d'activités économiques, extension de zones urbaines) soient compatibles avec la disponibilité de la ressource en eau et les équipements de traitement des eaux usées à l'échéance de 20 ans. Elles intègrent les besoins futurs et les risques liés aux évolutions du climat.

Les documents d'urbanisme visent à organiser le développement de l'urbanisation dans un souci d'économie et de préservation de la ressource en eau. Les extensions urbaines en continuité du tissu existant et la densité de construction sont renforcées afin de limiter le linéaire des réseaux d'alimentation en eau potable et d'assainissement.

Le SCoT devra être compatible avec le SAGE de la Bourbre en révision notamment au regard de la préservation par le SAGE des masses d'eau souterraine stratégiques pour l'alimentation en eau potable actuelle ou future, à l'échelle des zones de sauvegarde de la ressource. L'objectif est d'assurer la non dégradation des ressources concernées.

RECOMMANDATIONS

Les structures intercommunales et communales de gestion de la ressource en eau peuvent élaborer un schéma directeur d'alimentation en eau potable cohérent à l'échelle d'un bassin versant. Ce document précise les interconnexions entre réseaux à l'échelle du bassin et, si besoin, en coordination avec les collectivités voisines pouvant être concernées. Les orientations de ce document pourront être reprises dans les rapports de présentation des documents d'urbanisme.

Les règlements des documents d'urbanisme peuvent permettre aux particuliers et aux entreprises de récupérer et d'utiliser les eaux pluviales pour certains usages, dans le respect de la réglementation en vigueur (arrêté du 21 août 2008).

Les collectivités et établissements publics compétents prennent les mesures nécessaires pour garantir la fiabilité des réseaux et leur amélioration afin d'éviter les fuites, dans l'objectif de respecter la réglementation issue du décret du 27 janvier 2012. Elles peuvent conduire les campagnes d'information pour lutter contre le gaspillage, ainsi qu'inciter les ménages à réduire leur consommation, à récupérer et à utiliser les eaux de pluie dans de bonnes conditions.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme concernés par des zones de sauvegarde de la ressource en eau identifiées, devront être compatibles avec l'objectif de leur protection, en mobilisant les outils adaptés, en fonction de leur vulnérabilité.

2.6.2 - Préserver la qualité des eaux souterraines

Les eaux souterraines constituent la ressource quasi exclusive pour l'alimentation en eau potable du Nord-Isère (100 % dans le bassin de la Bourbre). Plus de la moitié est issue de zones de captage très exposées à des risques de pollution dus à l'urbanisation, à la présence d'infrastructures, aux projets de nouvelles infrastructures et à l'usage de produits toxiques dans certaines pratiques agricoles ou individuelles.

Le SCoT se donne comme objectif de préserver la qualité des eaux souterraines en assurant la protection des eaux de captage et une bonne gestion des eaux de pluie.

²⁰ Cf. Livre 1 : Diagnostic, paragraphe 2.1.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme s'attachent à reporter dans leurs documents graphiques les périmètres de protection éloignée des points de captage et intègrent dans leurs règlements de zonage les prescriptions de la déclaration d'utilité publique (DUP) du captage ou du rapport hydrogéologique agréé. Ils veillent à intégrer en annexe les servitudes de protection rapprochée des captages d'eau potable et les préservent de toute urbanisation.

L'occupation des sols dans les périmètres de protection des captages doit être compatible avec l'objectif de protection des ressources en eau potable. Pour cela, une attention particulière sera portée aux dispositions de protection fixées par la DUP ou aux rapports de l'hydrogéologue agréé.

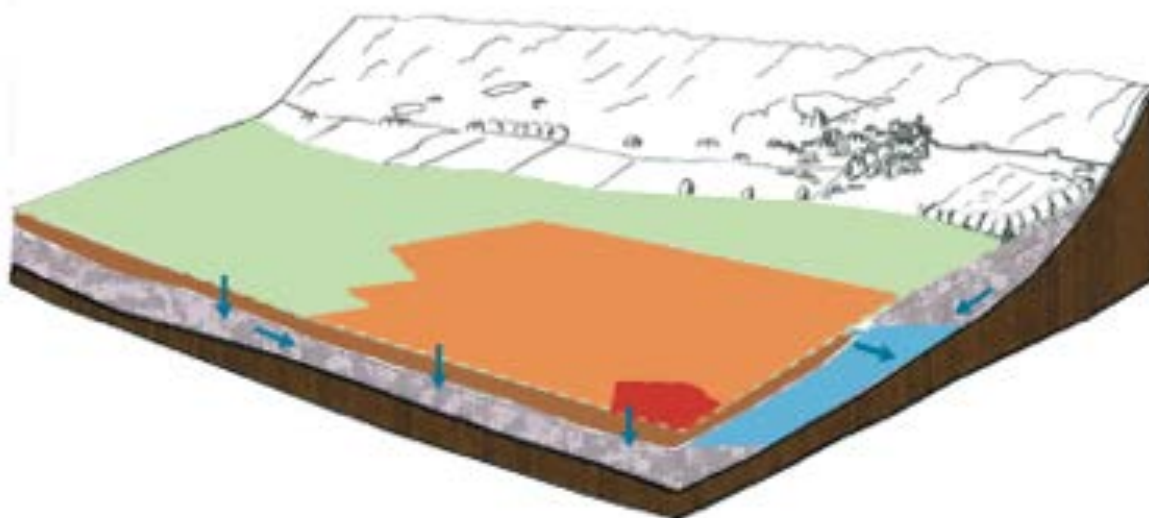
Les collectivités et établissements publics compétents s'orientent vers un aménagement de leur territoire adapté à la vulnérabilité du captage dans les périmètres de protection éloignée.

RECOMMANDATIONS

Les collectivités et établissements publics compétents peuvent soutenir les actions visant à éliminer à la source les pollutions les plus fréquentes et les plus nocives pour la santé :

- Lutte contre les pollutions diffuses (pesticides...) artisanales, industrielles ou agricoles,
- Sensibilisation de la population à la rationalisation des usages de l'eau et des pesticides dans les jardins privés,
- Observatoire des pratiques locales.

Les collectivités et leurs groupements compétents incitent les agriculteurs à adopter progressivement une attitude raisonnée vis-à-vis de l'eau (intrants, irrigation...) et mettent en œuvre des pratiques assurant une meilleure protection des sols, de l'eau de surface et souterraine (achat de matériel de précision pour les traitements et la fertilisation des sols, valorisation des effluents d'élevage, stockage d'intrants, matériel pour des actions mécaniques alternatives...). Les collectivités sont invitées à mettre en place des plans de désherbage avec un objectif de réduction des intrants, voire à adopter des actions exemplaires type opération « zéro pesticide ».



Périmètre de protection immédiate

Site de captage clôturé préservé de toute activité hormis l'entretien de l'ouvrage. Son objectif est d'empêcher la détérioration des ouvrages et d'éviter le déversement de substances polluantes à proximité immédiate du captage.

Périmètre de protection rapprochée

Secteur plus vaste préservé de toute urbanisation nouvelle ou soumise à des prescriptions strictes de protection afin d'éviter la migration des polluants vers l'ouvrage de captage.

Périmètre de protection éloignée

Facultatif, ce périmètre correspondant généralement à la zone d'alimentation du point de captage, est créé si certaines activités sont susceptibles d'être à l'origine de pollutions importantes. L'urbanisation nouvelle est possible dans le respect strict des prescriptions de protection définies par la DUP ou par le rapport hydrogéologique agréé en matière d'hygiène publique.

2.6.3 - Protéger les points d'alimentation en eau

Le SCoT préserve l'ensemble des espaces retenus dans l'État initial de l'environnement (EIE) pour leurs rôles dans l'alimentation en eau :

- Aquifères à enjeu prioritaire pour la satisfaction des usages en eau potable actuels ou futurs,
- Points de captage principaux pour l'alimentation en eau des populations, notamment dans la vallée urbaine,

- Points de captage prioritaires pour la reconquête de la qualité identifiés au SDAGE (Grenelle - captages).

Le SCoT conditionne les constructions dans les périmètres de protection éloignée des captages d'alimentation à leur capacité à gérer les eaux usées et les eaux pluviales et à la non-utilisation d'intrants pouvant entrer en contact avec le sol et l'eau.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme des collectivités concernées par les aires de captage des eaux potables sont compatibles avec les prescriptions de protection définies pour les périmètres de protection rapprochée ou éloignée par la DUP ou à défaut par les rapports d'hydrogéologie.

Les documents d'urbanisme sont invités à établir des règles et zonages compatibles avec la fragilité de la nappe souterraine et sa protection à long terme dans les aires d'alimentation des aquifères prioritaires et particulièrement dans les aires d'alimentation de la nappe de la plaine du Catelan et de la Bourbre particulièrement les captages du Vernay à Coiranne, de la Ronta, du Loup et de Grenay, de la Chana (à venir) et du Catelan (à venir pour la CAPI) constitutive de la ressource future de l'agglomération, et des nappes alluviales des vallées de Vienne (Véga, Vésonne, Gervonde, Sévenne).

Les implantations ou extensions industrielles utilisant des procédés mettant en œuvre d'importantes quantités de matières dangereuses sont incités à prendre les mesures pour limiter les risques notamment au niveau de leur approvisionnement par la route.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme prévoient un développement de l'urbanisation conditionné à la capacité des milieux récepteurs et des équipements de traitement des eaux à atteindre le bon état des masses d'eau tel que défini dans le SDAGE.

Les collectivités et établissements publics compétents en la matière satisfont aux objectifs suivants :

- Assurer une bonne qualité de traitement des eaux usées et des eaux de ruissellement (mises aux normes),
- Avoir mis en place les outils budgétaires adaptés au renouvellement des équipements,
- Avoir prévu les espaces réservés aux extensions de réseau, à la restauration morphologique des cours d'eau et à la réalisation des ouvrages relatifs à l'amélioration du traitement des eaux usées et à la gestion des eaux pluviales, nécessaires à l'atteinte des objectifs de qualité des eaux de surface.

Les documents d'urbanisme favorisent les nouvelles opérations d'aménagement développant les réseaux séparatifs afin de réduire la part des eaux pluviales rejetée dans le réseau et de garantir le bon fonctionnement des stations d'épuration.

2.6.4 - Gérer les eaux de ruissellement et les eaux usées

Face à la croissance démographique importante du territoire, le SCoT se donne comme objectif de maintenir le bon état des eaux en tenant compte de la fragilité des milieux récepteurs, en limitant les différentes sources de pollution existantes dues aux activités humaines et liées aux eaux pluviales, en s'assurant du bon fonctionnement des ouvrages.

Afin d'assurer sa compatibilité avec les dispositions du SDAGE, le SCoT intègre des objectifs visant à favoriser une urbanisation qui génère une moindre imperméabilisation du sol. Réduire l'imperméabilisation des sols limite la charge de polluants dans les eaux de pluie et en conséquence dans les milieux récepteurs.

RECOMMANDATIONS

Afin de favoriser l'atteinte du bon état des eaux dans les secteurs où les milieux récepteurs sont les plus sensibles, les collectivités et établissements publics compétents sont invitées à mettre en place des mesures permettant au cours d'eau de regagner des capacités épuratrices (exemple : projets de renaturation de rivières) en limitant l'impact sur l'activité agricole.

🔍 La gestion des eaux pluviales et de ruissellement

Le SCoT propose de traiter l'eau pluviale par bassin versant et au plus près de sa source d'émission pour retarder l'arrivée d'eau dans les réseaux et permettre une épuration naturelle en amont, soulageant les ouvrages d'assainissement. Il prend en compte le faible débit des rivières du Nord-Isère (la Bourbre en particulier), qui les rend très sensibles aux pollutions et aux surverses des réseaux et des stations d'épuration.

PRESCRIPTIONS

Dans le respect des objectifs du SDAGE, les collectivités et établissements publics compétents sont invités à mettre en place des schémas directeurs de gestion des eaux pluviales sur les secteurs identifiés en risque de ruissellement et s'engagent à avoir une réflexion pour limiter la vitesse de ruissellement et l'imperméabilisation.

Les documents d'urbanisme précisent pour toutes les urbanisations la réglementation relative à la prise en compte des eaux de ruissellement et de leur traitement.

Les documents d'urbanisme veillent à adapter leur zonage et leur réglementation aux capacités des sols à absorber les eaux de ruissellement, plus particulièrement dans les espaces en pente, en amont des affluents de la Bourbre, et sur les cours d'eau des Quatre Vallées.

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec les objectifs de maîtrise de l'imperméabilisation des sols, de maintien et de préservation d'espaces naturels dans les opérations d'ensemble. Les documents d'urbanisme favorise les aménagements contribuant à réduire les risques d'inondation et favorisant l'infiltration naturelle des eaux de ruissellement.

Les zones soumises à des risques de pollution par infiltration (parkings à forte capacité ou aires de stockage industriel) s'équipent de dispositifs de prévention des risques (bassins à décantation avec filtre par exemple), avant le rejet des eaux de ruissellement dans les réseaux sous contrôle des autorités sanitaires.

RECOMMANDATIONS

Dans le respect des objectifs du SDAGE et conformément aux schémas directeurs d'eaux pluviales ou aux schémas directeurs d'assainissement lorsqu'ils existent, les collectivités peuvent s'engager à investir dans les études et la réalisation de travaux sur les réseaux d'eaux pluviales (objectif de suppression progressive des rejets au milieu naturel des réseaux unitaires avec les déversoirs d'orage). Ce qui se traduit par la réduction des linéaires de réseaux unitaires si cela est pertinent et/ou par la création de bassins d'orage.

Les collectivités peuvent développer les réseaux séparatifs, notamment dans les secteurs urbains destinés à un fort développement ou les secteurs présentant les plus grands risques de pollution pour les rivières.

Les collectivités peuvent engager une réflexion sur l'expérimentation de solutions alternatives au rejet dans le réseau de surface de bassin.

Les collectivités peuvent inciter à mettre en place la collecte et le stockage des eaux de pluie dans la construction de bâtiments et infrastructures. Les eaux pluviales ainsi collectées pourront être réutilisées pour des usages non domestiques, sous contrôle des autorités sanitaires (arrosage des espaces verts, lavage des véhicules ou espaces publics pour les bâtiments publics, réserves incendie...).

Les collectivités veillent à utiliser les matériaux les plus adaptés pour favoriser la perméabilité des sols dans les aménagements prévus.

Les documents d'urbanisme peuvent favoriser la perméabilité des sols en mobilisant différents outils au sein du règlement (exemples : CES maximum, coefficients de biotope et/ou de pleine terre...).

🔍 La gestion des eaux usées

La mise aux normes des stations d'épuration des eaux usées contribue à atteindre les objectifs fixés par l'Europe à l'horizon 2021 ou 2027 selon les masses d'eau, sur le bon état des eaux de surface. Toutefois, en raison des très faibles débits des cours d'eau (Bourbre, L'Amballon) en période d'étiage, des mesures complémentaires sont à prendre pour assurer à long terme le bon état de la rivière.

PRESCRIPTIONS

Dans le respect des objectifs du SDAGE, chaque collectivité compétente en matière d'assainissement collectif élabore un schéma d'assainissement à l'échelle de son territoire, en intégrant les sous-bassins versants limitrophes pertinents, ainsi qu'un zonage d'assainissement et d'eaux pluviales distinguant les zones sur lesquelles l'urbanisation est raccordée au réseau et celles autorisant un assainissement autonome.

Les communes et les établissements publics compétents mettent en place un zonage d'assainissement conformément à l'article L2224-10 du CGCT et au code de l'environnement.

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec les objectifs suivants :

Le développement urbain est orienté en priorité dans les espaces en capacité de traiter les eaux usées et les collectivités compétentes et leurs groupements réalisent les ouvrages nécessaires aux urbanisations prévues en dehors de ces espaces. Les documents d'urbanisme comportent

en annexe un zonage d'assainissement avec un volet eaux pluviales. Ce zonage intègre la réflexion globale justifiant les choix techniques retenus pour le traitement des eaux pluviales et des eaux usées par secteur d'urbanisation et les précise pour les périmètres éloignés des aires de captage et des aires d'alimentation des aquifères ; il mentionne les éléments de la gestion des modes de traitement des eaux usées. Ces zonages seront transmis et soumis aux personnes publiques associées à l'élaboration du documents d'urbanisme.

Les collectivités et établissements publics compétents veillent à conditionner les opérations d'ensemble à la capacité de traitement des eaux usées par les stations d'épuration en place ou à créer. Dans ce cadre, les réflexions d'aménagements visent à intégrer la gestion des eaux de ruissellement et ménagent les espaces suffisants pour leur traitement, en cohérence avec les objectifs de limitation des rejets d'eaux pluviales dans les collecteurs publics ou dans le milieu récepteur comme définis par le zonage d'eaux pluviales, ou, à défaut, auprès de la collectivité compétente en eaux pluviales.

RECOMMANDATIONS

Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière d'assainissement veillent au respect des objectifs du SDAGE et engagent les démarches nécessaires :

- Vérifier la compatibilité avec les capacités d'assainissement du système d'assainissement correspondant préalablement aux opérations d'aménagement de plus de 5 000 m² de Surface de plancher (SDP), ou entraînant le raccordement de plus de 50 équivalents/habitants environ en effluents domestiques, ou entraînant un rejet d'effluents non domestiques supérieur à 10 m³/jour environ.
- Disposer d'un règlement de services d'assainissement compatible avec le SDAGE (ce règlement s'adresse à l'ensemble des clients raccordés au réseau d'assainissement et définit les modalités de raccordement et les prescriptions techniques).
- Mettre en œuvre les traitements les plus poussés par les stations d'épuration en fonction des

évolutions technologiques, dans le cadre d'une mise en conformité de celles-ci et au regard de la législation en vigueur.

- Contribuer par les actions initiées à l'amélioration du traitement des pollutions locales et à son adaptation au débit des rivières.
- Identifier les modalités de réutilisation d'au moins une partie des eaux usées traitées en période d'étiage.

Les collectivités veillent, dans le règlement de leur document d'urbanisme, au respect des objectifs du SDAGE :

- Elles intègrent dans le règlement d'assainissement un niveau d'acceptation de la nature des rejets industriels, assurant l'intégrité du système d'assainissement et compatible avec la capacité du milieu. Au-delà de ce niveau, la structure responsable du rejet assure à sa charge le traitement.
- Elles conditionnent chaque projet d'urbanisation à la capacité de traitement de ses eaux usées par les stations en place ou à créer.

2.7 Préserver la santé des habitants

Les communes du Nord-Isère sont soumises à plusieurs types de risques, naturels et technologiques. La prise en compte des risques et des pollutions dans les choix d'urbanisation notamment dans les secteurs particulièrement exposés est une garantie pour la sécurité et la santé des habitants.

Le SCoT a pour objectif de prévenir les effets attendus des changements climatiques par des mesures de réduction des aléas-risques naturels, de maîtrise de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. Les documents d'urbanisme intègrent dans leur zonage l'ensemble des risques et aléas naturels figurant dans les cartes des porter à connaissance.

2.7.1 Réduire les risques d'inondation

Le SCoT identifie les risques d'inondation²¹ et assure la protection des habitants et des biens par des mesures de limitation de l'artificialisation des sols (mode de construction, gestion des stationnements) et des mesures de protection des espaces utiles à l'eau (espace d'infiltration ou de rétention).

Les vocations agricoles ou naturelles sont préservées dans les zones d'expansion des crues.

Les zones à risque exploitées pour l'agriculture sont entretenues, les matériaux déposés lors des crues sont évacués (limitation des risques d'embâcle à la prochaine crue) et les limons contribuent à la fertilité des sols. Les collectivités incitent les pratiques agraires à s'adapter à la vulnérabilité du site afin de limiter les dégâts matériels (entrepôts, cheptels, machines...) et les risques de pollution (engrais ou dépôts de lisiers par exemple...).

Les collectivités invitent les agriculteurs à entretenir et à restaurer les surfaces en herbe et les vallons, à maintenir et aménager des bandes enherbées le long des cours d'eau et le long des parcelles en tête de bassins versants perpendiculairement aux écoulements. Pour les secteurs en situation de risque de rupture de digue (Guiers), un suivi de l'état des ouvrages est recommandé aux communes. Les propriétaires ou exploitants ayant la responsabilité de toute digue de plus d'un mètre de hauteur et protégeant plus de

10 habitants devront s'assurer du bon état de ces ouvrages, conformément à la législation en vigueur²². Les zones concernées par les plus hautes crues connues sont prises en compte pour la définition des périmètres non constructibles, selon le principe de précaution. Les propriétaires des terrains concernés sont informés par les mairies.

Les zones inconstructibles soumises à un risque d'inondation et situées dans les espaces urbanisés sont intégrées dans des projets de création d'espaces publics ou récréatifs de proximité valorisant la présence de la nature en ville.

Les aménagements nouveaux dans les secteurs soumis à ce risque prévoient des dispositifs limitant les volumes d'eaux pluviales rejetés dans le milieu collecteur : toitures végétalisées pour retarder le rejet, maintien conséquent de surfaces non imperméabilisées pour l'infiltration in situ, valorisation des eaux de toiture pour l'arrosage des espaces verts ou des réserves incendie (sous contrôle des autorités sanitaires).

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement sont compatibles avec les Plans de prévention des risques inondations (PPRI), et adaptent leur zonage et leur règlement, notamment dans la vallée urbaine. Les collectivités s'assurent des capacités des réseaux existants à absorber les cumuls des eaux pluviales et prennent les mesures utiles (aménagements et ouvrages) à la prévention des inondations et à la lutte contre la pollution. Les documents d'urbanisme intègrent les outils adaptés notamment le zonage par un classement et une réglementation appropriés (EBC, N ou A) dans les secteurs qui le justifient, la préservation des bandes tampons non constructibles le long des chemins et routes en amont des zones à risque, la préservation des espaces de bon fonctionnement le long des cours d'eau pour ralentir le ruissellement. En l'absence de PPRI, les documents d'urbanisme prennent en compte les zones concernées par les plus hautes crues connues et adaptent les règles aux droits à construire accordés.

²¹ Cf. Livre 2, État initial de l'environnement, paragraphe 5.1.

²² Décret n°2007-1735 du 11 décembre 2007 et arrêtés ou circulaires relatifs à la sécurité des ouvrages hydrauliques.

Zone urbanisable
située hors risques

Espaces entretenus pour faciliter
l'écoulement de l'eau

Zone d'expansion des crues
Espace enherbé non bâti



2.7.2 Intégrer les risques de mouvements de terrain

De nombreuses communes du Nord-Isère sont exposées au risque de glissement de terrain en raison des pentes ou des substrats instables.

Le DOO recommande une gestion appropriée des espaces naturels, agricoles et forestiers pour assurer la protection des zones exposées, d'éviter le déclenchement des phénomènes et d'en limiter l'intensité. Il incite au maintien d'une couverture hivernale des sols avec des cultures intermédiaires.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme intègrent dans leur zonage et leur règlement les cartes des risques et aléas.

Les documents d'urbanisme urbanisent prioritairement les espaces en dehors des secteurs de risques et conditionnent la construction dans les zones de coteaux à l'existence d'un document d'évaluation du risque et à la nature des risques.

Dans le cas d'un Plan de prévention des risques naturels (PPRN) :

- Les documents d'urbanisme adoptent un classement des secteurs à risques forts et moyens interdisant toute construction.
- Les documents d'urbanisme conditionnent la construction dans les secteurs à risques faibles (flanc de coteau, par exemple) : les constructions peuvent être admises, dans la mesure où elles participent à l'économie d'espaces agricoles à forte valeur ajoutée ou à la création de continuités urbaines entre plaine

et plateau. Les constructions sont autorisées dans la mesure où le procédé de construction prend en compte le risque de glissement de terrain et la gestion des eaux de pluie (réalisation d'un réseau de collecte d'eaux usées et d'eaux pluviales).

- Pour l'ouverture à l'urbanisation des pentes les documents d'urbanisme vérifie la faisabilité géotechnique et hydrologique pouvant préciser la localisation des zones d'accumulation, des zones de passage et des zones de ruissellement.

En l'absence de Plan de protection des risques naturels :

- Les documents d'urbanisme déterminent les conditions de prévention des risques de mouvements de terrain et des droits à construire qu'ils confèrent.
- Les collectivités prennent en compte les risques de mouvements de terrain dans les choix d'assainissement (limitation des possibilités d'infiltration).

2.7.3 Limiter les risques industriels

Le développement urbain est limité dans les zones répertoriées en raison des risques industriels (y compris ceux liés au transport de matières dangereuses) et technologiques, ainsi que dans les secteurs où sont repérés ou pressentis des risques liés à d'anciennes mines de lignite.

La localisation ou le tracé des infrastructures comportant des risques évite les secteurs les plus sensibles, en particulier les points de captage d'eau potable.

2.7.4 Traiter les pollutions sonores

Le Nord-Isère doit faire face à trois types de pollutions sonores significatives dues à :

- La proximité de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry,
- La présence d'infrastructures routières à fort trafic de voitures et de camions (autoroutes A43 et A48) et de routes départementales traversant les espaces urbains,
- La présence de lignes ferroviaires impactant l'axe Lyon-Chambéry et Lyon-Grenoble, notamment dans la traversée des pôles urbains.

En raison de la configuration de ces réseaux, le Nord-Isère est confronté à de nombreuses situations de multiexposition route et fer et doit anticiper l'impact de projets majeurs comme la liaison ferrée Lyon-Turin.

Le SCoT prend en considération les contraintes liées aux grandes infrastructures impactant le Nord-Isère (aéroport Lyon-Saint-Exupéry, A43, A48) et les nuisances liées aux fortes évolutions des trafics sur les voiries départementales²³, le PEB et le classement sonore des infrastructures²⁴ tel que défini par la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 et décliné dans les décrets qui ont suivi :

- Le Plan d'exposition au bruit définit pour les communes situées dans les zones d'impact les règles de constructibilité et de développement résidentiel,
- Le classement sonore des infrastructures fixe les règles pour l'installation de nouvelles populations au sein des différentes zones de bruit.

Le SCoT prend en compte le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPB) de l'État en Isère, approuvé le 7 mars 2011, et ses recommandations dans l'approche des situations de multiexposition et des zones à « objectif calme ».

²³ Cf. Livre 1 « Diagnostic », chapitre 1, paragraphe 1.3.

²⁴ Cf. Livre 2 « État initial de l'environnement », chapitre 5, paragraphe 5.3.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme adaptent le rythme de construction de logements et le zonage aux règles fixées par le Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry pour leur développement démographique et intègrent les normes de constructibilité pour chacune des zones (A, B, C, D) dans leur règlement.

Les documents d'urbanisme limitent les possibilités de construction de bâtiments à usage d'habitation, d'équipements collectifs tels que les écoles, crèches, maisons de retraite, aux abords des infrastructures, à l'exception des quartiers-gares, et aux abords des arrêts de transports en commun structurants, où des dispositions appropriées seront recherchées. Dans les secteurs du territoire concernés par le PEB, les collectivités prennent les mesures contribuant à limiter l'impact du bruit des infrastructures routières, en instaurant des limitations de vitesse par exemple, ou en privilégiant des revêtements de chaussée performants.

Les collectivités intègrent dans les zones du document d'urbanisme et en amont de leurs projets situés en bordure des infrastructures (classes 1 à 4) des dispositions et mesures aptes à assurer une protection phonique pour les habitants : préservation d'espaces non constructibles et nature des bâtiments autorisés en bordure des infrastructures.

Les conséquences en termes d'accoustiques sont analysées, là où les orientations d'aménagement intègrent les contraintes de l'exposition au bruit : ainsi, par exemple, les secteurs les plus exposés accueillent en priorité des activités économiques en façade et les opérations de logements sont protégées par des dispositifs adaptés.

Les collectivités identifient les secteurs concernés par des situations de multiexposition existantes ou résultant d'opérations futures, afin d'adapter leur projet urbain.

La réalisation d'infrastructures à fort potentiel d'impact est assortie de mesures garantissant un haut niveau de protection pour les riverains (extension de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry, ligne fret et LGV Lyon-Turin). Ces mesures sont renforcées dans le cas d'un jumelage avec une autre infrastructure à fort impact sonore.

2.7.5 Améliorer la qualité de l'air

En définissant une stratégie d'atténuation de l'impact des sources carbonées émises sur le territoire, le SCoT s'inscrit dans les objectifs nationaux de réduction de 20 % des émissions à l'horizon 2030, avec 32 % d'énergies renouvelables, et limite par les choix d'urbanisation les sources de pollution de l'air.

Les orientations du DOO visent à :

- Privilégier une urbanisation propre à limiter l'usage de la voiture individuelle avec la diversification des fonctions, la densification des espaces urbains, l'adéquation entre les modes de déplacement collectifs et le développement de l'urbanisation,
- Favoriser les mesures préventives de réduction de l'exposition des personnes aux pollutions de l'air en soutenant les innovations dans la construction et le traitement des espaces publics, en favorisant le verdissement des villes,
- Accompagner les mesures d'amélioration des techniques constructives favorables au développement des énergies renouvelables et proposant des alternatives aux énergies carbonées,
- Éloigner, par précaution, les zones urbanisables des zones agricoles pour limiter les risques de pollution par l'usage de produits phytosanitaires.

2.8 Engager la transition énergétique et climatique du Nord-Isère

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixe comme objectifs de réduire de 20% la consommation finale en 2030 et de porter à 32% (par rapport à 2012) la part des énergies renouvelables (ENR).

Le SCoT s'inscrit dans cet engagement en prônant un modèle de développement urbain économe en énergie et en soutenant les initiatives locales qui concourent au développement de l'emploi et à la réduction de la vulnérabilité des ménages nord-isérois.

2.8.1 Valoriser les ressources naturelles, locales et les énergies renouvelables du territoire

➤ Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Le Nord-Isère dispose de gisements potentiels pour

certaines filières d'énergies renouvelables : bois-énergie, solaire, biogaz et réseaux de chaleur. Malgré ce potentiel, les énergies renouvelables ne couvrent que 4,5% des consommations finales du territoire.

L'enjeu est d'encourager le développement des filières potentielles pour répondre aux objectifs du SRCAE qui fixe à 30% la part des ENR d'ici 2030.

Pour cela, le territoire peut s'appuyer sur les dynamiques locales telles que la démarche Nord-Isère Durable. Le SCoT peut garantir la préservation des gisements tels que le bois-énergie, créer les conditions favorables au développement des ENR et veiller à leur développement harmonieux dans le respect des paysages.

➤ Les carrières

Elles constituent un volet particulier pour lequel les conditions et règles de développement et d'aménagement sont régies par le Schéma départemental des carrières de l'Isère daté de 2004. Elles constituent une ressource valorisée par les entreprises du Nord-Isère.

Pour répondre à la fois aux très forts besoins en matériaux d'origine alluvionnaire et maîtriser les extensions de carrière, et à la nécessité d'économiser les ressources du sous-sol, les collectivités incitent à la diversification des approvisionnements et des matériaux constructifs (renouvelables) chaque fois que possible dans la construction des bâtiments et des infrastructures.

RECOMMANDATIONS

L'ouverture de carrières à l'ouest du territoire (plaine d'Heyrieux notamment) s'inscrit dans des réflexions à l'échelle métropolitaine assurant la coordination entre les collectivités concernées : les Départements – dans le cadre des schémas départementaux des carrières –, l'État et les collectivités territoriales, et prend en compte les fonctions agricoles de cet espace. Les carrières (nouvelles, existantes et si possible, anciennes) font l'objet d'un réaménagement en faveur de la biodiversité et des paysages.

Dans les sites répertoriés dans les documents d'urbanisme en raison de leur intérêt majeur du point de vue des paysages, les outils réglementaires adaptés peuvent notamment prévoir des mesures d'interdiction d'ouverture de carrières.

☛ Les énergies renouvelables

Le Nord-Isère possède un gisement potentiel d'énergies renouvelables. Il bénéficie notamment d'expositions solaires favorables au développement du solaire photovoltaïque et thermique. Par contre, le bois est présent mais peu abondant et la filière encore mal structurée. Le développement de l'hydraulique et de l'éolien est très limité alors que le potentiel de la géothermie est sous-utilisé.

Le SCoT incite à diminuer la part des énergies fossiles au profit des énergies renouvelables et de production de chaleur. Les déchets produits par la filière agricole du territoire représente un potentiel important de production de gaz vert (biométhane) qui apportera un bénéfice économique et agronomique attendu par cette filière (revenus complémentaires et production d'un digestat naturel se substituant aux engrais chimiques). Le SCoT s'inscrit ainsi dans l'objectif fixé par le SRCAE de développer de ces énergies renouvelables tout en veillant à garantir la pérennité et la qualité des paysages naturels et agricoles.

Il encourage la valorisation des sources énergétiques locales et le développement des filières, facteurs d'emplois pour le territoire et répondant à l'engagement pour l'indépendance énergétique prôné par la démarche TEPOS.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme favorisent l'installation de dispositifs d'énergies renouvelables dans les zones urbaines, sauf pour des considérations d'ordre patrimonial ou paysager.

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'implantation d'installations photovoltaïques au sol et de protection des espaces agricoles. Les documents d'urbanisme peuvent délimiter des secteurs spécifiques dans lesquels les installations photovoltaïques sont admises à la condition qu'elles ne portent atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites, des milieux naturels et des paysages.

L'implantation d'éoliennes respecte le schéma éolien de l'Isère et les recommandations du Grenelle de l'environnement.

Les projets de développement des énergies renouvelables sont portés par les intercommunalités en lien avec les démarches du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) et du Territoire à Energie Positive (TEPOS) en cours en Nord-Isère, et concertés au niveau régional en prenant en compte les orientations du Schéma régional climat air énergie (SRCAE) Rhône-Alpes.

RECOMMANDATIONS

Le SCoT encourage la recherche systématique de solutions en faveur des énergies renouvelables :

- Développement du solaire thermique pour la production d'eau chaude,
- Équipement des surfaces de toiture des bâtiments d'activité en panneaux solaires ou photovoltaïques,
- Recherche des possibilités d'installation de chaufferie bois ou de chauffages utilisant les énergies renouvelables dans les grands projets d'habitat collectif ou les zones d'activités chaque fois que possible,
- Maintien des boisements permettant de fournir le bois comme énergie de proximité,
- Développement de projet de méthanisation,
- Développement de bornes de recharge pour les véhicules électriques,
- Le SCoT encourage les collectivités compétentes dans leur document d'urbanisme à privilégier l'utilisation de terrains déjà équipés en réseaux de chaleur à toute ouverture à l'urbanisation,
- Le SCoT encourage le raccordement ou la création de réseau de chaleur pour toute opération nouvelle pour laquelle les besoins seraient suffisants pour garantir sa rentabilité financière. Toute opportunité de raccordement est à étudier en secteur urbanisé dense.
- Le recours à des dispositifs techniques pour la fourniture d'électricité, de chaleur ou de froid utilisant des énergies renouvelables est à étudier par les maîtres d'ouvrage pour tout projet d'équipement, ainsi que le choix de matériaux économes en énergie (conformément au point 4.3.2 du DOO).
- Le SCoT encourage les collectivités concernées à mener des réflexions pour envisager l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures des bâtiments de logistique.

2.8.2 Réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre (GES)

☛ Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Avec 1 497 600 tonnes équivalent CO₂ rejetées en 2012 sur le territoire (3,7 % des émissions de la région Rhône-Alpes pour 3,3 % de sa population, et 2,3 % de sa surface), le Nord-Isère représente environ

7,2 teqCO₂/habitant, ce qui est 29% supérieur à la moyenne régionale (6,3 teqCO₂/habitant en 2012). Les secteurs les plus consommateurs d'énergie sont les transports (37 %), le résidentiel (23 %) et l'industrie (30 %). Si la part de l'industrie est en baisse constante partout en France du fait du retrait de ces activités, mais aussi des avancées technologiques et des stratégies des entreprises, elle reste relativement élevée en Nord-Isère. Les deux autres secteurs continuent de croître en termes de consommations.

En termes de gaz à effet de serre, le transport représente le poste principal d'émissions (39% environ) suivi des activités industrielles, de l'agriculture et du résidentiel. L'enjeu du SCoT réside dans la capacité du territoire à assurer son développement tout en limitant son empreinte carbone.

Pour cela, le PADD du SCoT encourage un effort global pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et s'appuie particulièrement sur deux leviers pour participer à cet objectif : la maîtrise des déplacements motorisés et la maîtrise des consommations énergétiques dans les bâtiments.

Les grands principes d'aménagement définis par le DOO dans son chapitre 1 Structurer le développement urbain, et qui s'applique de façon transversale à l'ensemble des composantes du développement urbain (habitat, activité, déplacement, cadre de vie), concourent à la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre.

Au regard du profil énergétique du territoire du Nord Isère, les efforts doivent prioritairement portés sur la limitation des déplacements motorisés en développant les alternatives à la voiture individuelle, améliorant la mobilité interne du territoire, facilitant les déplacements de proximité et en renforçant le maillage du territoire. La maîtrise de l'étalement urbain, la promotion d'un habitat, des équipements et des zones économiques de qualité, contribuent également à l'atteinte des objectifs fixés par la SRCAE de Rhône-Alpes.

Les collectivités compétentes dans leur document d'urbanisme doivent intégrer les enjeux de la transition énergétique en conditionnant leur élaboration ou révision aux prescriptions suivantes.

PRESCRIPTIONS

Le SCoT subordonne dans les pôles urbains l'ouverture à de nouvelles zones à l'urbanisation à l'obligation pour les constructions, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées (article L.141-22 du code de l'urbanisme).

RECOMMANDATIONS

Les collectivités compétentes peuvent s'appuyer sur les actions et dispositifs portés par la démarche Nord-Isère Durable qui portent sur l'accompagnement des habitants, la rénovation énergétique, la mobilité et les filières constructives.

Le SCoT encourage les collectivités compétentes dans leur document d'urbanisme à privilégier l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et déjà équipés en réseaux à toute nouvelle ouverture à l'urbanisation.

Le SCoT encourage les collectivités compétentes dans leur document d'urbanisme à réaliser une étude d'impact pour toute ouverture à l'urbanisation.

En matière d'opération d'aménagement et d'équipement, le SCoT encourage la conception bioclimatique et la haute performance énergétique des bâtiments.

2.8.3 Lutter contre la vulnérabilité énergétique des ménages nord-isérois

➤ Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Le territoire du Nord-Isère présente une disparité de la vulnérabilité potentielle ou avérée des ménages en fonction de leur localisation : le périurbain et les territoires ruraux du fait d'une forte part de maisons anciennes et d'un éloignement des pôles d'emplois et de services, apparaissent plus fortement concernés. Dans l'ensemble du territoire, les déplacements sont plus longs pour les ouvriers que pour les cadres, qui ont plus de moyens pour choisir une localisation résidentielle plus proche du lieu de travail. Le PADD du SCoT fixe comme objectif la réduction de la vulnérabilité énergétique en agissant sur les deux facteurs structurants de la dépendance énergétique : les déplacements et le logement.

Il précise ainsi que l'effort doit porter sur la rénovation, la réhabilitation et l'amélioration des performances énergétiques du parc ancien en s'appuyant sur les dispositifs et actions portés par la démarche Nord-Isère Durable.

Du fait de la présence d'un important parc ancien peu performant d'un point de vue énergétique, de l'éloignement des pôles d'emplois, et d'une offre insuffisante en transport en commun, de nombreux

ménages résidant dans les secteurs périurbains et ruraux sont ou potentiellement en situation de vulnérabilité énergétique.

Le SCoT contribue à la réduction de ces inégalités socio-spatiales en fixant des orientations pour limiter les déplacements motorisés et faciliter la proximité :

- Consolidation de l'armature urbaine du territoire,
- Recentrage de l'urbanisation dans une enveloppe multifonctionnelle,
- Valorisation des centralités et des quartiers-gare,
- Développement des alternatives à la voiture individuelle,
- Développement de l'offre d'équipements,
- Adaptation de l'offre commerciale aux pratiques d'achat.

PRESCRIPTIONS

Le SCoT invite les collectivités établissements publics compétents à porter leurs efforts de rénovation thermique des logements sur les logements d'avant 1974, reconnus comme les plus consommateurs d'énergie.

Les documents d'urbanisme ou de programmation doivent répondre aux objectifs de rénovation fixés par le SRCAE et fixer, pour leur périmètre, des objectifs chiffrés de réhabilitation de logements et le taux minimum de renouvellement du parc ancien.

RECOMMANDATIONS

Les collectivités et établissements publics compétents veillent à favoriser la réhabilitation thermique du parc ancien par la mise en place de dispositifs et actions pour la transition énergétique : Plateforme de Rénovation Énergétique des logements privés (PRELP), Conseil en Énergie Partagée (CEP), déploiement de l'autopartage, ...

2.8.4 Adapter l'urbanisme aux changements climatiques à venir

➤ Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

L'accroissement de la concentration des gaz dits à effet de serre provoque un réchauffement progressif du climat.

Même si l'on réduit rapidement les émissions de GES, le changement global se produira au cours du XXI^{ème} Siècle. En conséquence, il s'agit dès à présent de préparer le territoire aux conséquences désormais inéluctables du changement climatique.

Les principales vulnérabilités du territoire vont notamment découler de cet élément structurant que représente l'eau et les aléas qui ont des impacts différents sur les milieux et les activités. Le diagnostic régional réalisé en 2012 met en avant des actions prioritaires au regard du degré de vulnérabilité des milieux : diminution de la ressource en eau et de sa qualité, risque de destruction des sols, perte de biodiversité, hausse de la sensibilité des forêts aux feux, pollution de l'air, ...

Concernant les populations, les dommages sanitaires sont à anticiper.

Les orientations du SCoT se placent dans la perspective d'une recrudescence des épisodes climatiques extrêmes de type vague de chaleur ou froid intense. Les orientations relatives à la prise en compte des risques naturels, à la protection des ressources en eau et à la restauration de la biodiversité (corridors écologiques, zones humides, protection des boisements) ont pour objectif d'aider les territoires à mieux surmonter les conséquences attendues du changement climatique. Ces dispositions relèvent des mesures d'adaptation. Même si les émissions de gaz à effet de serre d'origine anthropique venaient à se réduire rapidement, les changements climatiques observés auront tendance à perdurer. En conséquence, le territoire du Nord-Isère doit être en mesure d'anticiper ces changements et d'atténuer ses impacts tant sur les plans environnemental, sanitaire que social.

Le SCoT décline les orientations du SDAGE et du SRCAE qui vise à anticiper ces changements dans l'aménagement du Nord-Isère, dans une perspective de long terme.

Le SCoT fait ainsi valoir des prérogatives réglementaires en termes de préservation des ressources en eau et de protection de la biodiversité et encourage à la mise en œuvre de stratégies locales d'adaptation, en référence aux projections du SDAGE 2016-2021.

PRESCRIPTIONS

Dans le respect des dispositions du SDAGE et du SRCAE, les documents d'urbanisme sont compatibles avec les objectifs suivants :

Dans le domaine de la biodiversité

- La protection et la mise en valeur de la trame verte et bleue de son territoire.

Dans le domaine de la ressource en eau

- La préservation des aquifères stratégiques pour les eaux souterraines, en particulier les zones de sauvegarde identifiées par le SAGE, la capacité d'épuration en période d'étiage pour les eaux superficielles et la protection des populations aux risques d'inondation.

Dans le domaine de l'alimentation

- La protection de la capacité productive de l'agriculture locale par le maintien des espaces agricoles stratégiques.

Dans le domaine de la santé

- Les documents d'urbanisme veillent à intégrer dans leur règlement les dispositions pour adapter l'habitat à ces épisodes de chaleur et limiter, en ville, les phénomènes d'îlot de chaleur : orientation du bâti, techniques constructives, nature ou couleur des matériaux utilisés.
- Les documents d'urbanisme veillent à autoriser la construction d'habitat bioclimatique et de bâtiments utilisant des techniques traditionnelles de construction (pisé) qui contribuent à économiser les énergies.

RECOMMANDATIONS

Dans le domaine de la biodiversité

- Le SCoT encourage les collectivités compétentes à réhabiliter les secteurs dégradés de la trame verte et bleue (corridors écologiques, zones humides, boisements, ...).

Dans le domaine de la ressource en eau

- Le SCoT encourage les collectivités compétentes à développer une culture du risque pour réduire les conséquences d'une catastrophe naturelle ou industrielle sur le territoire. Les communes veillent à la bonne information des populations sur la nature des risques dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification de leur document d'urbanisme.

Dans le domaine de l'alimentation

- Le SCoT encourage le développement filières locales et de circuits courts.

Dans le domaine de la santé

- Le SCoT recommande que les pôles urbains engagent des réflexions spécifiques pour limiter l'impact des vagues de chaleur : aménagement de parcs végétalisés, de places et itinéraires mode doux arborés, mise en valeur des cours d'eau.
- Les collectivités et établissements publics compétents anticipent les nuisances sonores des infrastructures programmées et incitent à la mise en place de mesures de réduction ambitieuses dans le cadre de négociations entre les maîtres d'ouvrage et les collectivités locales.
- Les collectivités et établissements publics compétents pourront identifier les zones de calme de leur territoire (Directive 2002/49/CE) et imaginer avec les communes des mesures de protection appropriées.

2.9 Actions pour la mise en œuvre du SCoT

La mise en œuvre des orientations en faveur de la préservation de l'environnement, notamment concernant l'assainissement, les zones humides, la protection voire la restauration des corridors écologiques, nécessitera parfois des arbitrages politiques et institutionnels. Il est important que le Syndicat mixte du SCoT soit présent dans les instances où ces enjeux pourront être discutés avec les EPCI concernés et les services de l'Etat notamment.

2.9.1 - Partager les réflexions et indicateurs à l'échelle métropolitaine (Inter-SCoT)

- Poursuivre la réflexion métropolitaine sur la problématique des carrières et leur remise en état à la fin de leur exploitation, en collaboration avec l'Etat et les départements,
- Partager les indicateurs sur l'artificialisation des sols, les évolutions de la pollution et de la qualité de l'air.

2.9.2 - Améliorer les connaissances sur les capacités en eau potable du Nord-Isère

Le Syndicat Mixte d'aménagement du bassin de la Bourbre a mis en place depuis 2016 un suivi des niveaux d'eau. La récupération progressive de mesures de débit de basses eaux précises sur le territoire permettra de définir des débits de références nécessaires aux porteurs de projet sur le bassin versant en anticipant sur l'avenir. Ceci permettra de préserver la qualité des cours d'eau.

Par ailleurs, les informations de cet observatoire pourront nourrir les études et travaux engagés par le SMABB dans le cadre de la renaturation de la Bourbre et du plan d'action et de prévention contre les inondations.

Dans le cadre du SAGE de la Bourbre, le SMABB a également lancé à l'été 2016, une étude ressource stratégique. Cette étude a pour objectif de définir des zones de sauvegarde pour l'alimentation en eau potable patrimoniale dans la perspective d'assurer la sécurité de l'approvisionnement sur le long terme.

Les comités de bassin des Quatre Vallées et du Guiers sont invités à conduire des démarches de même nature.

2.9.3 - Mettre en place des indicateurs territorialisés à l'échelle du SCoT Nord-Isère

- Évolution des surfaces des espaces naturels et des espaces agricoles.
- Artificialisation des sols selon la typologie des communes.

- Évolution des espaces agricoles et naturels faisant l'objet de protection (mise en place de PAEN).
- Évolution des démarches de protection et de restauration (corridors écologiques) mises en œuvre par les collectivités, (contrat vert et bleu).
- Suivi des périmètres de protection de la ressource en eau et évolution de l'état physique et chimique des cours d'eau.

2.9.4 - Développer la collaboration avec les acteurs locaux

Structurer le partenariat avec le syndicat mixte porteur du SAGE dans l'accompagnement des documents d'urbanisme et des projets urbains. Mettre en place une veille écologique avec les associations. Identifier et mettre en place un plan d'action pour assurer la protection et la mise en valeur des espaces agricoles et forestiers.

Suivre les actions engagées dans le cadre des contrats de milieux, comme l'« opération collective visant la réduction des pollutions industrielles dispersées sur le bassin versant de la Bourbre » permettant de réaliser des diagnostics industriels, pour évaluer le niveau d'impact des rejets et le suivi de la mise en œuvre des conventions de raccordement, qui sont établis ensuite avec les industriels concernés.

Suivre et participer à la mise en œuvre des actions du Contrat Unique de la Bourbre.

Suivre les plans d'action pour la réduction des pollutions des zones de captages et des rivières et des mesures réduisant la pollution de l'air.

Suivre et valoriser les actions initiées dans le cadre des démarches Territoire à énergie positive et PCAET et en faveur de la rénovation énergétique.

Suivre les études en cours et actions à mettre en place concernant les solutions d'assainissement locales à définir, respectant les objectifs de bon état.

Prendre appui sur le Conseil départemental de l'Isère pour mettre en place les outils au service de la gestion durable de l'espace : périmètres de protection des espaces naturels et agricoles périurbains, aménagement foncier rural, réglementation de boisements, outils de préservation des espaces naturels.

2.9.5 - Élaborer des plans d'ensemble

À l'échelle du Nord-Isère, le SCoT fera l'objet d'une analyse complémentaire sur la prise en compte des paysages.

2.9.6 - Accompagner les démarches intercommunales et communales

- Élaboration de projets d'aménagement urbain à l'échelle intercommunale.
- Élaboration des PLU/PLUI ou d'opérations d'ensemble.

²⁸ Ces indicateurs sont développés dans le Livre 2, partie 4, chapitre 7.

Chapitre 3

STRUCTURER UNE OFFRE DE DÉPLACEMENT DURABLE EN LIEN AVEC L'ARMATURE URBAINE

Les perspectives de développement économique et de croissance démographique du Nord-Isère à l'horizon 2030 engendreront une augmentation des besoins de déplacements avec un risque d'effets de saturation sur les axes d'échanges principaux tels que la ligne ferroviaire Lyon-Grenoble, l'autoroute A43, la route départementale RD 1006, les RD 522, RD 1085, RD 18 ou encore RD 36.

Le PADD fait le choix d'un mode de développement urbain qui limite les déplacements en voiture « partout et pour tout ». Il propose un modèle de développement où la proximité est un critère prioritaire dans les choix de localisation des équipements et des services du quotidien. Il vise à améliorer la mobilité vers les pôles régionaux et organiser le développement urbain pour éviter l'asphyxie des axes majeurs et des villes.

Le PADD fait du développement du réseau de transport collectif une nécessité pour maintenir l'attractivité du Nord-Isère et encourager son développement économique.

Le DOO formule quatre orientations générales

- Limiter l'usage de la voiture individuelle en favorisant une plus grande mixité et une plus forte densité des urbanisations, en généralisant les liaisons douces dans les projets urbains et dans le maillage du territoire,
- Assurer l'accueil de population et d'activités en priorité dans les pôles urbains dotés de gares et de réseaux de transports collectifs,
- Améliorer le niveau de performance des transports collectifs, notamment en complétant leur offre et les infrastructures nécessaires, en optimisant l'exploitation des réseaux existants, et en développant le rabattement vers les gares,

- Développer en complément les dispositifs permettant de réduire les déplacements motorisés individuels.

Le DOO pose le principe d'une organisation des déplacements et d'une gestion de la mobilité en adéquation avec l'armature urbaine définie par le SCoT et répondant aux objectifs suivants :

- Donner la priorité aux modes de transport collectifs par rapport à la voiture individuelle sur les axes reliant les pôles fonctionnels et aux modes doux (trottoirs, pistes et bandes cyclables, zones de rencontre) dans l'utilisation des espaces publics des centres-villes,
- Développer une offre de déplacements adaptée à la structure des bassins de vie du Nord-Isère et aux pôles métropolitains,
- Aboutir à une gestion rationnelle des réseaux existants en adoptant une hiérarchisation des infrastructures de déplacement distinguant les infrastructures de bassin de vie des infrastructures d'intérêt métropolitain²⁶.

3.1 Développer les alternatives à la voiture individuelle

3.1.1 - Compléter l'offre de transports régionaux

L'amélioration de l'offre de transports ferroviaires constitue une réponse majeure à l'augmentation des échanges entre le Nord-Isère et les pôles métropolitains et régionaux et à la volonté de limiter les conséquences

²⁶ Cf. paragraphe 3.3.

environnementales. Le SCoT identifie les priorités et grands projets d'équipement suivants :

➤ **Relier le Nord-Isère à la gare de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry**

Afin de conforter le positionnement économique et urbain du Nord-Isère dans l'espace métropolitain et de promouvoir son développement, il s'agit de créer une ligne de transport collectif performante reliant la gare de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry, les grands pôles d'emplois à une gare régionale du Nord-Isère. Celle-ci assure, par ses connexions avec les réseaux locaux, l'irrigation du territoire.

Le tracé du transport collectif performant concilie rapidité des temps de parcours et opportunités de renouvellement urbain.

Les collectivités œuvrent à la réalisation de ce projet collectif par la mise en place d'une équipe projet dédiée en partenariat avec les autorités organisatrices de transport (AOT).

Les documents d'urbanisme intègrent les emplacements réservés pour le projet. Les lignes de transports collectifs et les parkings-relais facilitent l'accès à cette ligne nouvelle reliant le Nord-Isère à la gare de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry.

➤ **Améliorer le rabattement vers les gares du réseau ferroviaire**

Le DOO recommande de renforcer la connexion des réseaux de transports collectifs aux gares régionales en améliorant leur fréquence de desserte et la concordance des horaires.

Ces améliorations confortent le rôle des gares tel que défini dans le Schéma régional des services de transport (SRST) et sont cohérentes avec le développement de leurs principales fonctionnalités : services en gare, accès voiture particulière, transports collectifs et urbains, modes doux.

➤ **Renforcer les capacités du réseau existant**

Le renforcement de l'axe ferroviaire constitue un enjeu prioritaire du maintien à long terme de la qualité de service existante. Pour assurer les capacités du réseau, le DOO défend la nécessaire création d'une troisième voie (voire d'une quatrième) sur la branche Est du Réseau express de l'agglomération lyonnaise (REAL), d'une deuxième voie ferrée sur le tronçon Saint-André-le-Gaz/Chambéry ainsi que l'aménagement, dans les gares, de voies de « service ».

Les emprises foncières réservées et non utilisées entre Grenay et Bourgoin-Jallieu au sein du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de L'Isle-d'Abeau sont maintenues.

Les communes localisent dans leur document d'urbanisme les emplacements réservés pour la création d'une voie supplémentaire le long de la voie existante dès lors que les études préalables l'auront validée.

➤ **Intégrer la liaison Lyon-Turin à l'horizon 2030**

Ce projet a pour vocation d'assurer le trafic transfrontalier de fret et de voyageurs. Sa mise en service allégera les flux de transit sur le réseau routier et ferré du Nord-Isère (A43, RD1006 et voie ferrée), constituant ainsi une opportunité pour l'amélioration des dessertes locales en transports collectifs.

Les documents d'urbanisme permettent l'implantation de la ligne Lyon-Turin et intègrent les mesures compensatoires à l'aménagement de cette infrastructure.

➤ **Mettre en œuvre le projet « Plaine Saint-Exupéry »**

Le SCoT participe à la mise en oeuvre du projet « Plaine Saint-Exupéry » qui nécessite sur son territoire l'accueil d'équipement d'intermodalité d'envergure métropolitaine, indispensable à la montée en puissance de cet espace comme hub intermodal pour les voyageurs et le fret. Il s'agit de compléter l'offre d'équipements à proximité de l'agglomération lyonnaise et du réseau ferroviaire actuel.

Les réflexions sont en cours sur la création de cette plateforme multimodale et le SCoT préserve le potentiel de réalisation de cet équipement sur la commune de Grenay. Ce lieu constitue par ailleurs une opportunité pour l'accès au réseau ferré des sites d'activités proches.

À terme, la plateforme multimodale pourra être raccordée à l'A43 via le futur échangeur orienté Sud au droit de Saint Exupéry au carrefour de l'A432-A43.

PRESCRIPTIONS

Sur la Plaine d'Heyrieux, sur la commune de Grenay, entre l'autoroute A43 et la voie ferrée Lyon-Grenoble, une emprise de l'ordre de 40 hectares est réservée pour l'avenir. Il s'agit d'une réserve pour le court et/ou moyen terme. Cette emprise est destinée exclusivement à un projet d'équipement de transport combiné de type autoroute ferroviaire sur ligne existante, à ses éventuels accès ferroviaire et routier, et aux services conditionnant son bon fonctionnement. En dehors de cet équipement, la vocation actuelle et non urbanisée du site, à usage agricole, naturel et de loisirs, sera maintenue.

3.1.2 - Améliorer la mobilité interne du territoire

➤ Limiter l'augmentation des déplacements automobiles en maîtrisant le développement urbain

Afin de favoriser prioritairement le développement de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs, le DOO fixe les orientations suivantes :

- L'accueil démographique est orienté en priorité vers les pôles urbains équipés de réseaux de transports collectifs et au plus près des points de desserte (notamment les gares),
- Les opérations d'urbanisme (programmes d'habitat, commerces, services, équipements...) sont accessibles aux piétons, aux cyclistes et aux transports collectifs,
- Les équipements et services de proximité sont localisés en priorité dans le cœur des villes et dans le tissu résidentiel, en pied d'immeuble et/ou en mitoyenneté des logements,
- Le développement urbain s'inscrit en continuité des espaces bâtis pour en faciliter l'accès par les modes doux, et les urbanisations linéaires ou isolées le long des axes routiers sont proscrites,
- La mixité fonctionnelle des espaces urbains limite

le recours à la voiture pour les déplacements du quotidien,

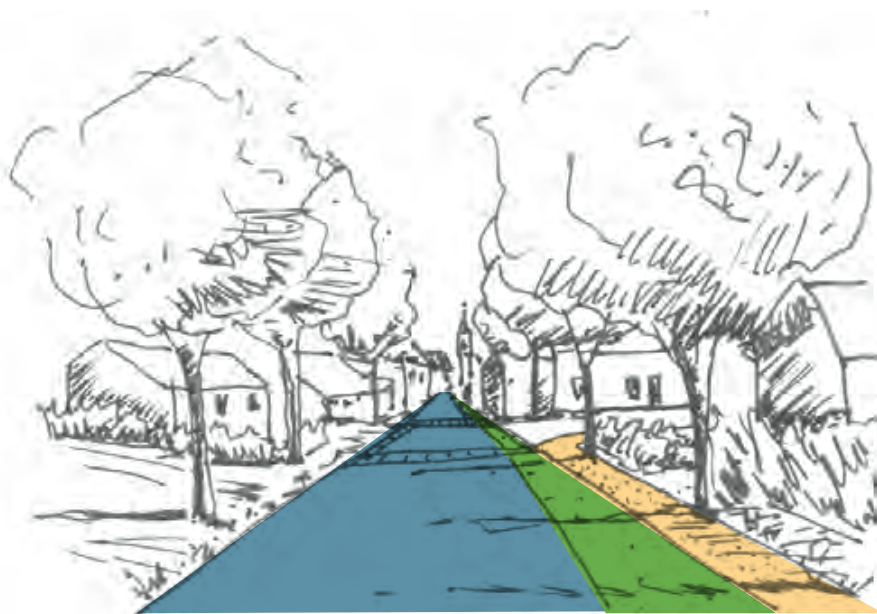
- L'urbanisation doit être évitée à proximité immédiate des contournements et déviations réalisés,
- Un schéma d'itinéraires sécurisés pour les vélos est élaboré entre les pôles urbains, il intègre des voies vertes de moyenne et longue distance,
- Les collectivités intègrent dans leurs projets d'ensemble et leurs projets urbains les réflexions préalables à la gestion des modes doux et des zones de stationnement.

➤ Développer une offre de transports collectifs plus performante

En dehors des lignes express d'autocar assurant des liaisons entre les principales villes de la CAPI, Lyon et l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry, le réseau actuel est davantage tourné vers la desserte scolaire. Il repose sur le réseau urbain de la CAPI (RUBAN) et sur les lignes Transisère du Conseil Départemental.

Le PADD a fait le choix de développer une réelle alternative à la voiture particulière en renforçant progressivement le réseau des transports collectifs performants dans l'agglomération et sur les axes routiers les plus fréquentés.

Les aménagements routiers donnent une place aux déplacements non motorisés



Espaces dédiés

Véhicules motorisés

Cycles

Piétons

Réalisation : C. Bonneton

Le DOO définit les priorités suivantes :

- Consolider l'offre de transport collectif urbain avec la mise en œuvre de lignes à vitesse commerciale performante pour la desserte des pôles majeurs de l'agglomération. Le premier tronçon d'implantation du transport collectif performant (de type bus à haut niveau de service) assure la desserte des principaux pôles urbains, d'emplois et des gares depuis un maillage de parking-relais, de Saint-Quentin-Fallavier jusqu'à Bourgoin-Jallieu.
- Élargir l'offre de transport collectif interurbain avec la mise en place de lignes à fréquence régulière (heures de pointe ou sur la journée) assurant la desserte des pôles majeurs de l'axe Lyon-Chambéry et le rabattement vers les gares :
 - Sur l'axe est-ouest en complément de l'offre ferroviaire entre Pont-de-Beauvoisin et Bourgoin-Jallieu d'une part, entre Heyrieux et La Verpillière d'autre part,
 - Sur les axes nord-sud entre Morestel, Pont-de-Chéruy et les gares du Nord-Isère, entre Bourgoin et Vienne.

PRESCRIPTIONS

Le PDU de la CAPI définit les itinéraires du réseau de transports collectifs assurant une desserte optimale des pôles urbains (centre-ville, gares ferroviaires, parc d'activités économiques...) ainsi qu'une bonne connexion avec les parkings-relais.

L'urbanisation peu dense et diffuse du territoire ne facilite pas le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessiteraient. Dès lors, le DOO recommande aux collectivités de développer le service de transport à la demande dans les zones à faible densité d'usagers ou aux heures « creuses » de service des lignes existantes.

➤ Développer le covoiturage et l'intermodalité

Le DOO préconise la création de parkings-relais desservis par des transports collectifs performants et/ou réguliers avec dépose-minute et parkings sécurisés, et la création de parkings de covoiturage aux abords des échangeurs autoroutiers, en amont des villes-centres, à proximité des villes-relais et bourgs-relais. Pour organiser le transfert modal, les collectivités s'appuient sur les réseaux de transports collectifs et sur les gares ferroviaires, en amont du réseau principal est-ouest et de la RD 1006. Les parkings-relais répondant aux besoins de covoiturage et assurant l'intermodalité sont localisés sur les axes les plus fréquentés :

- sur les axes nord-sud tels que la RD 522, la RD 1085, la RD 36, l'avenue Steve-Biko, la RD 75 et la RD 16,
- sur l'axe est-ouest à proximité des gares ferroviaires offrant des capacités de stationnement (Pont-de-Beauvoisin, Saint-André-le-Gaz, Cessieu, L'Isle-d'Abeau) et aux abords des échangeurs autoroutiers.

PRESCRIPTIONS

Les PDU, les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement d'ensemble veillent à identifier et, le cas échéant, réservent les emplacements nécessaires à la création de parkings (parkings-relais, parkings de covoiturage).

Ils s'attachent à développer également l'offre de stationnement automobile à proximité des gares ferroviaires en lien avec l'offre des parkings-relais, en recherchant des solutions économes en espace (mutualisation du stationnement) et en aménageant des itinéraires d'accès.

La mise en œuvre de ces principes nécessite une coordination étroite entre les autorités compétentes en matière de transports du Nord-Isère et avec les territoires limitrophes (Conseil départemental, autorités organisatrices de transport urbain), un partenariat actif entre les collectivités locales et les intercommunalités et un lien avec les SCoT voisins.

Le Syndicat Mixte du SCoT s'assure de la cohérence des schémas de déplacements.

3.1.3 - Faciliter les déplacements de proximité

Le PADD fait le choix volontariste de favoriser le développement des modes de déplacement non motorisés (marche à pied, vélo) pour les déplacements de proximité. Le DOO fixe les trois objectifs suivants :

➤ Généraliser l'usage des modes doux

Développer un réseau d'espaces publics piétons (places, rues, cheminements) avec des aménagements offrant un confort d'usage pour les modes doux.

Matérialiser des pistes cyclables entre les espaces urbains proches (5 km environ) chaque fois que cela est possible, et adapter les vitesses de circulation automobile pour faciliter la cohabitation entre les modes. Intégrer dans les schémas de déplacements doux les projets d'envergure régionale, comme la « liaison verte métropolitaine des Confluences » et les schémas intercommunaux de déplacements doux comme le « plan vélo de la CAPI ». Assurer la continuité de ces réseaux entre les pôles urbains et le développement local de cette offre.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme intègrent les emplacements réservés pour la réalisation du projet de « voie verte des Confluences ».

Les collectivités s'attachent à intégrer dans les projets d'urbanisation et les opérations d'aménagement d'ensemble des liaisons douces pour faciliter et sécuriser les trajets quotidiens entre habitat et école, équipements, services et pôles d'emplois (pistes cyclables ou trottoirs sur les axes les plus fréquentés). Les documents d'urbanisme veillent à identifier les liaisons modes doux et transports collectifs à créer dans la commune et les emplacements réservés correspondants.

Les documents d'urbanisme visent à définir les itinéraires cyclables et piétons, les espaces publics piétons, les zones 30 ou de partage, afin de faciliter, sécuriser et développer les déplacements à pied ou à vélo.

Les projets d'aménagement ou de rénovation des voiries et des espaces publics veillent à prévoir la réalisation ou la sécurisation d'itinéraires pour vélos, piétons et personnes à mobilité réduite.

Les collectivités sont invitées à mettre en place une signalétique identifiant les accès aux modes doux (itinéraires, points d'accès, stationnement cycle).

Organiser la mise en place d'itinéraires sécurisés dans le cadre des réflexions avec les communes limitrophes

Dans le cadre d'un PDU, celui-ci est incité à identifier les sections prioritaires de mise en place de cheminements cyclables ou de voies vertes.

En l'absence de PDU, ces réflexions peuvent être conduites dans le cadre de démarches intercommunales pour assurer la pertinence, la continuité et la sécurité des itinéraires, et pour combiner les usages quotidiens et récréatifs. Assurer la cohérence de ces itinéraires avec le schéma directeur départemental et leur déclinaison dans les documents d'urbanisme et les projets urbains.

Favoriser le développement de l'usage des vélos

Prévoir des abris à vélos sécurisés et couverts au plus près des polarités et dans les parkings de covoiturage et de rabattement. Le DOO préconise que les aménageurs et gestionnaires des parkings se concertent pour mettre en place ces équipements. Conformément à la réglementation en vigueur, les documents d'urbanisme fixent des règles de stationnement des vélos dans les opérations de construction de logements collectifs, de bâtiments publics et destinés à l'activité économique.

➤ Adapter l'offre de stationnement automobile

Adapter l'offre de stationnement automobile aux fonctions des espaces urbains et aux usagers (résidents, visiteurs) et rechercher les solutions de stationnement économes en espace et ménageant des espaces publics libres de voitures. Structurer une offre de stationnement bien reliée aux espaces commerciaux ou équipements et aux gares par des cheminements doux et disposant, chaque fois que possible, d'abris à vélos sécurisés.

Réduire l'impact environnemental des parkings en diminuant leur emprise foncière dans les opérations et en prenant en compte les aspects environnementaux (rejet des hydrocarbures) et paysagers dès la phase de conception.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme veillent à fixer des règles de stationnement en cohérence avec la qualité de desserte des transports collectifs, selon le principe suivant : les obligations de construire des places de parking sont réduites avec le développement de la desserte en transports collectifs.

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif de réduction de la consommation d'espace en adaptant les règles relatives au stationnement pour permettre notamment :

- La création de parkings en souterrain ou en super-structure pour les programmes de construction de taille supérieure à 10 000 m² de Surface de plancher (SDP) et recevant du public,
- La mutualisation des parkings existants (parkings de commerces, d'équipements ou de gares peu utilisés à certaines périodes) et la localisation de parkings en dehors des centres.

➤ **Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite**

Le traitement des espaces publics, la création de liaisons piétonnes continues et l'aménagement des accès aux équipements et services prennent en compte les personnes à mobilité réduite.

Le PDU identifie, au cas par cas, les moyens mobilisables afin de rendre accessible le réseau de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite en adaptant en fonction de leurs besoins l'organisation de la desserte, l'aménagement des rues ou trottoirs et le matériel roulant.

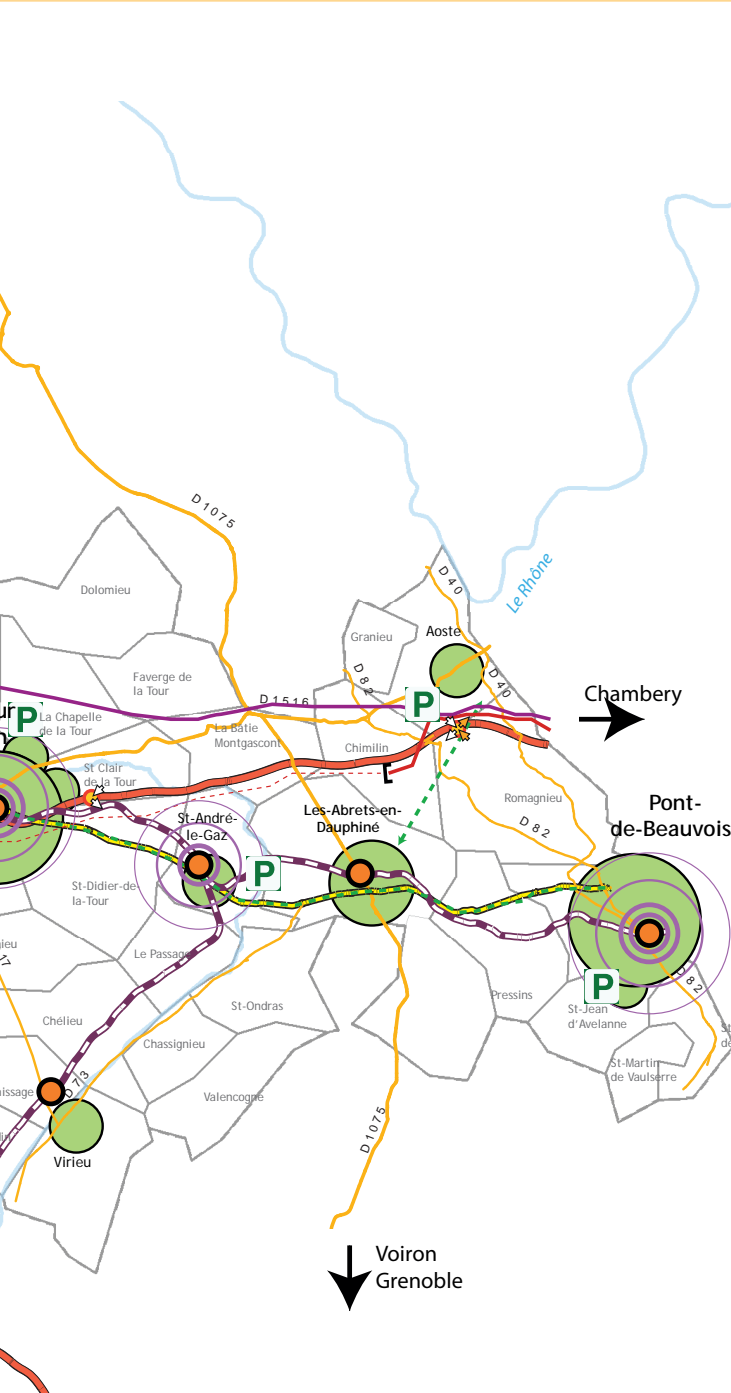
Ces mesures seront concrètement mises en place par les intercommunalités, les communes, les aménageurs et les constructeurs. En l'absence de PDU, les intercommunalités, dans la mesure du possible, prévoient un service adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite (personnes âgées, mères avec poussette, personnes handicapées).

PRESCRIPTIONS






Les collectivités respectent les obligations légales sur les aménagements de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

Les projets d'aménagement ou de rénovation des voiries et espaces publics prévoient la réalisation ou la sécurisation d'itinéraires pour les personnes à mobilité réduite.

Les collectivités mettent en œuvre un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).







■ Hiérarchiser les réseaux routiers

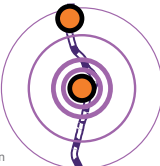
-  Axe principal autoroutier
-  Route départementale RD 1006
-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Echangeur autoroutier

■ Renforcer l'offre de transport en commun et favoriser le rabattement vers les gares






Mettre en place une nouvelle offre alternative à la voiture

-  Principe de liaison Transport Collectif Aéroport-Lyon-St-Exupéry/Nord-Isère à créer
-  TC performant et multimodalité à privilégier
-  TC et multimodalité à renforcer
-  Principe de parking-relais et/ou de covoiturage à développer



Favoriser l'accès aux gares

-  Organiser l'accès et le stationnement des gares de rabattement
- Structurer et densifier les quartiers de gare

Compléter le réseau ferroviaire

-  Renforcer le réseau ferré
-  Projet de LGV Lyon-Turin
-  Section enterrée
-  Projet de LGV Lyon Turin fret
-  Projet de plateforme multimodale

■ Généraliser l'usage des modes doux

-  Intégrer les liaisons douces aux projets urbains
-  Poursuivre la liaison verte métropolitaine des confluences

3.2 Renforcer le maillage du territoire

Pour répondre aux besoins de déplacements futurs, donner plus de place aux modes doux, éviter l'asphyxie du réseau et faciliter l'accès quotidien à la vallée urbaine depuis les communes voisines, le DOO fixe les conditions nécessaires à l'implantation progressive d'un transport collectif performant et au développement d'une offre alternative à la voiture individuelle.

La mise en œuvre de ce projet nécessite de consolider le réseau routier principal pour doter le Nord-Isère d'une armature routière performante et hiérarchisée.

Le réseau routier principal concerne les axes les plus fréquentés qui desservent les villes du Nord-Isère et les relient aux villes voisines (Lyon, Ambérieu-en-Bugey, Morestel, Crémieu, Pont-de-Chéruy, Aéroport Lyon-Saint-Exupéry, Voiron, Saint-Jean-de-Bourney, La Côte-Saint-André, Beaurepaire et Vienne). Ces axes routiers desservent le territoire avec pour objectif un aménagement favorisant, dans les séquences fortement urbaines, la coexistence des différents modes de déplacement, la sécurité des riverains, et la qualité du traitement des abords :

- Axes est-ouest : RD 1006, A43 et A48,
- Axes nord-sud : RD 522, RD 1085, RD 36, avenue Steve-Biko, RD 1075, RD 592, RD 16, RD 54, RD 75 et RD 318, RD 518.

Les aménagements visent également l'amélioration du fonctionnement des intersections entre les axes routiers, notamment lorsqu'ils impactent les villes-centres et l'accès aux gares (Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, Les-Abrets-en-Dauphiné...).

3.2.1 - Adapter le réseau routier principal

➤ Renforcer les liaisons dans la vallée urbaine

La RD 1006 ne peut être, à l'horizon 2030, l'unique infrastructure structurant les échanges est-ouest. Le DOO préconise de maintenir la fonction de desserte régionale de l'autoroute A43, tout en favorisant le report des flux de transit de marchandises depuis la RD 1006 sur l'autoroute, afin d'éviter leur transit par les centres-villes et d'optimiser et sécuriser le fonctionnement de la RD 1006. Dans le cadre d'une démarche partenariale, le SCoT préconise de :

- moduler la vitesse sur l'autoroute A43 et la limiter à 110 km/h entre Lyon et Coiranne afin de fluidifier le trafic et de réduire les nuisances (bruit, pollution) de l'infrastructure pour les populations concernées ;
- mettre en place un système d'orientation des flux de fret harmonisé à l'échelle de la vallée urbaine ;
- un nouvel échangeur autoroutier à l'est de La Tour-du-Pin (réalisé en 2014) ;

- développer une politique tarifaire harmonisée à l'échelle du Nord-Isère.

➤ Anticiper les évolutions

Le DOO favorise une vision à long terme en incitant à :

- organiser les accès à l'autoroute dans la mesure où ils améliorent le report des flux de transit sur l'A43 aux heures de pointe ;
- engager les réflexions nécessaires à l'amélioration de la desserte des équipements multimodaux et des pôles d'emplois (desserte de la future plateforme multimodale, réalisation de la branche nord du diffuseur n°7 de l'autoroute A43 pour désengorger la RD 1006) ;
- anticiper la possibilité d'un raccord direct à l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry depuis Chesnes, par l'utilisation des axes ou embranchements ferroviaires que Réseau ferré de France devrait restituer dans le cadre du projet de ligne à grande vitesse Lyon-Turin ;
- identifier les itinéraires alternatifs à la RD 1006 et leurs modalités de réalisation facilitant l'organisation et le maillage des transports collectifs pour les urbanisations nouvelles.

Le DOO anticipe également l'impact sur les déplacements au niveau local et à l'échelle métropolitaine, de la circulation des poids lourds liée à l'extension du parc de Chesnes.

RECOMMANDATIONS

Les collectivités veillent à mettre en place les conditions de réalisation de la voirie de liaison Chesnes-Saint Exupéry, dite VP 5. Cette nouvelle infrastructure devra permettre d'organiser et de fluidifier le trafic routier existant et futur avec un accès direct :

- à l'aéroport Saint-Exupéry (fret avionné)
- aux futures plateformes intermodales au Sud de l'aéroport (en lien notamment avec la LGV Lyon-Turin)
- à l'A 432 (Trafic vers Paris et l'Allemagne / Europe du Nord)

➤ Compléter le réseau local

Le DOO autorise les aménagements d'infrastructures satisfaisant aux objectifs ci-dessous :

- Renforcer l'offre de transports collectifs par un meilleur maillage du réseau d'infrastructures.
- Apporter une amélioration significative de la sécurité.
- Réduire les nuisances pour les riverains.
- Préserver les espaces de biodiversité.
- Ne pas créer d'urbanisation linéaire le long des axes (profitant d'un « effet vitrine »), mais veiller à une urbanisation plus compacte autour des points d'échange.

Les intercommunalités doivent anticiper leurs besoins d'aménagement d'infrastructures. Elles identifient les aménagements et/ou reclassements de voiries à apporter pour le renforcement du maillage, dans le cadre d'une concertation élargie à l'échelle de la vallée urbaine.

Par exemple, la RD 312 et la RD 54b pourraient être requalifiées, la RD 312 deviendra une voirie urbaine et les RD 54 et RD 54b, utilisées comme itinéraires d'évitement de la RD 1006, pourront bénéficier d'aménagements visant leur sécurisation.

Les projets actuels identifiés concernent :

- les projets de déviation de la RD 522 au droit du hameau de Flosailles sur la commune de Saint-Savin, de la RD 592 sur les communes de Chimilin et d'Aoste, de la RD 75 sur les communes de Satolas-et-Bonce et de Chamagnieu ;
- la réalisation d'un barreau entre la RD 1006 et la RD 126 sur le territoire de la commune de Villefontaine, qui devra prendre en compte l'existence d'une zone naturelle classée en ZNIEFF et d'un corridor écologique.

La programmation des aménagements routiers sur les axes est-ouest et nord-sud par les autorités compétentes privilégie les actions contribuant à améliorer les conditions de circulation entre les pôles urbains du Nord-Isère et à favoriser les nouvelles pratiques de déplacement : aménagements adaptés aux transports collectifs et à leur accessibilité (parkings-relais), itinéraires sécurisés pour les vélos entre les pôles, itinéraires piétonniers à l'entrée des espaces urbains et dans leur traversée.

RECOMMANDATIONS

- Les collectivités veillent à élaborer, dans le cadre de leurs schémas d'aménagement d'ensemble, des projets améliorant le maillage des déplacements dans la vallée urbaine.
- Les collectivités de la vallée urbaine s'attachent à mettre en place une signalétique et un système d'information incitatif pour le trafic de marchandises.
- Les documents d'urbanisme s'attachent à intégrer les emplacements réservés nécessaires à la réalisation d'infrastructures.
- Les projets d'aménagement d'infrastructures sont assortis de préférence d'un plan de valorisation et de requalification des sections de routes déviées et requalifiées.
- La mise en œuvre de ces principes nécessite une coordination étroite des autorités compétentes en matière de transport et un partenariat actif et volontaire des collectivités territoriales et leurs groupements concernées, qu'elles s'inscrivent ou non dans le périmètre du SCoT.

3.2.2 - Maîtriser l'évolution des trafics routiers

Le DOO fixe comme grand principe de regrouper chaque fois que possible les activités économiques générant des flux importants de circulation pour faciliter la mise en place de Plans de déplacements interentreprises (PDIE) et permettre le développement du covoiturage. Les AOTU favorisent et encouragent la mise en place de PDIE et le développement du covoiturage en créant, par exemple, des supports de mise en réseau. En l'absence d'AOTU, les communes et intercommunalités facilitent la mise en place de réseaux sociaux et d'entraide, notamment dans les communes les plus éloignées des pôles de la vallée urbaine.

PRESCRIPTIONS

L'implantation de commerces de rayonnement régional se fait dans le cadre d'une réflexion d'ensemble permettant d'identifier les possibilités de gestion des flux en lien avec les réseaux de transports collectifs du territoire et leur accessibilité par des liaisons douces.

L'implantation d'espaces d'activités logistiques d'intérêt métropolitain et régional est conditionnée à leur raccordement au réseau autoroutier et, si possible, à leur branchement au réseau ferré et à une plateforme de fret.

Lors de la création de nouvelles zones d'activités fortement génératrices de flux de véhicules, les collectivités et établissements publics compétents s'assurent de leur accessibilité au réseau principal (RD 1075, RD 75, RD 522, RD1085, RD 318 et RD 518), et à la capacité du réseau existant à faire face au surplus de trafic pour les sites dédiés à la logistique, cf. prescriptions du paragraphe 5.2.2.

➤ Réduire l'impact environnemental des infrastructures

Le SCoT définit les priorités pour la réalisation ou l'aménagement des infrastructures afin de minimiser les impacts des infrastructures routières et ferroviaires (projet de LGV Lyon-Turin) sur l'environnement :

- Adapter le traitement qualitatif des voies et de leurs abords (implantation des bâtiments, marge de recul, plantations, contrôle de la publicité) à la typologie des espaces urbains et des paysages traversés (entrées et traversées de ville, maintien des espaces verts constitutifs de la trame verte ou des espaces naturels à protéger) ;
- Prendre en compte les nuisances sonores générées par les voies et les trafics et les traiter autant que possible ;
- Maintenir la biodiversité sur les espaces libres en bordure des routes (plantations d'essences locales, traitement respectueux de l'environnement).

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif de mise en valeur des entrées de ville et prévoient les outils adaptés notamment des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux entrées de ville et le règlement de zonage, permettant de prendre en compte les éléments suivants : l'implantation du bâti par rapport aux voiries (implantation des bâtiments, marge de recul), le partage de la voirie, le traitement des abords (plantations), le contrôle de la publicité, les règlements architecturaux.

Les documents d'urbanisme peuvent préserver les reculs suffisants par rapport aux urbanisations résidentielles et permettant des espaces « tampons », par exemple un front bâti d'activités, agissant en écran de protection des quartiers d'habitat voisins.

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec l'objectif de maintien et de protection de la trame verte et intègrent les outils adaptés permettant d'identifier précisément des coupures vertes entre les villes situées sur les axes routiers est-ouest (RD 1006 notamment) et de limiter les extensions urbaines linéaires.

RECOMMANDATIONS

Les aménagements routiers sont élaborés de manière concertée entre toutes les villes concernées par cet axe et le gestionnaire de la voirie.

Les aménagements de la RD 1006 et de ses abords viseront une grande qualité paysagère et environnementale contribuant à la valorisation de l'axe Lyon-Chambéry, de ses villes et campagnes. À titre d'exemple, le Plan de lumière et de nuit de la CAPI préconise un traitement de la RD 1006 sur l'ensemble de son territoire en respectant des niveaux d'éclairage adaptés aux zones urbaines, périurbaines et hors agglomération en limitant les pollutions lumineuses et la consommation d'énergie.

Les aménagements du réseau routier principal nord-sud faciliteront la cohabitation des modes de déplacement et la sécurité, à l'exemple de la RD 1085 qui assure le passage de convois exceptionnels dans la descente des Éparres. Les chantiers de réalisation d'infrastructures de transport sont optimisés et contribuent au développement des réseaux numériques ou à l'installation d'autres réseaux (chauffage urbain par exemple). Les communes et intercommunalités, en coordination avec le Département de l'Isère, adaptent les vitesses aux types d'espaces traversés.

3.3 Actions pour la mise en œuvre du SCoT

La mise en œuvre d'une politique de déplacement implique l'ensemble des collectivités : la commune dans ses choix d'urbanisation, l'intercommunalité dans les stratégies de développement économique et commercial et le développement de transports collectifs, le Conseil départemental dans l'organisation du réseau départemental, la Région dans l'organisation des transports régionaux (Transport express régional ferroviaire et routier), l'État pour les dessertes et infrastructures nationales. Elle nécessite des coordinations étroites avec les territoires limitrophes (notamment les SCoT voisins : agglomération lyonnaise, Rives du Rhône, Boucle du Rhône en Dauphiné) et une réflexion à poursuivre dans le cadre de l'Inter-SCoT.

Parmi les intercommunalités du territoire la CAPI est la seule autorité organisatrice des transports urbains. L'organisation des transports collectifs dans le Nord-Isère suppose à long terme la mise en place d'un autre système de gestion, d'organisation et de financement des transports collectifs dans le cadre notamment d'une coopération métropolitaine.

➤ Développer la coopération des intercommunalités du Nord-Isère avec l'AOTU de la communauté d'agglomération Porte-de-l'Isère en lien avec les autres AOTU (Département, Région AURA, Sytral).

Elle a pour objet :

- la recherche de complémentarités entre les réseaux existants et le développement de nouvelles lignes de transports collectifs ;
- la mise en place ou l'actualisation de plans de déplacement à l'échelle des bassins de vie ou des pôles d'activités en concertation avec les associations d'usagers ;
- la programmation des investissements nécessaires à l'amélioration des déplacements (infrastructures, stationnement, quartier-gare, actions foncières, politiques tarifaires) ;
- la mise en place d'une stratégie et d'actions d'information et de communication à l'échelle du Nord-Isère ;
- l'accompagnement d'actions facilitant le report modal ou les démarches conduites par la Chambre de commerce et d'industrie dans le cadre de Plans de déplacement d'entreprise ou de Plans de déplacement inter-entreprise ;
- le développement de projet alternatif à la voiture individuelle : action de co-voiturage, co-voiturage dynamique, mise en place de navettes desservant les pôles administratifs.

➤ Associer les territoires limitrophes concernés par les gares du Nord-Isère (SCoT Boucle du Rhône en Dauphiné, SCoT Avant-Pays Savoyard) aux réflexions et actions relatives à l'amélioration de l'offre de déplacements : mise en place de parkings-relais, organisation du rabattement vers les gares, aménagements du réseau routier et des liaisons douces, organisation du covoiturage.

Chapitre 4

PROMOUVOIR UNE POLITIQUE D'HABITAT ET D'ÉQUIPEMENTS RESPONSABLE ET SOLIDAIRE

En 2030, le territoire du SCoT Nord-Isère, en cohérence avec son positionnement métropolitain et la démarche Inter-SCoT, pourrait atteindre 250 000 habitants, et accueillir, entre 2013 et 2030, 50 000 à 60 000 habitants supplémentaires.

Afin d'accompagner cette croissance démographique à venir, le SCoT se donne comme objectif de faire de l'habitat et des équipements un levier de l'organisation du territoire et d'apporter une réponse aux besoins des habitants, quel que soit leur profil socioéconomique. Le DOO²⁷ inscrit les politiques de l'habitat dans une perspective de développement social, économique et environnemental et fixe ses priorités :

- Promouvoir une politique d'habitat responsable afin de répondre aux besoins des ménages et à la volonté d'économiser l'espace,
- Favoriser une politique d'habitat solidaire par une diversification de l'offre en logements,
- Améliorer la qualité de vie des habitants, en articulant politique d'équipements, accessibilité des pôles urbains et politiques d'habitat.

Le SCoT Nord-Isère, conscient de sa responsabilité dans l'accueil de 12 % des nouveaux habitants que l'aire métropolitaine lyonnaise pourrait compter à l'horizon 2030, entend mettre en place des politiques répondant aux besoins de ces nouveaux ménages.

4.1 Une politique de l'habitat responsable

Le DOO se donne comme objectif d'apporter une réponse adaptée aux besoins en logements de la population à l'horizon 2030 et d'assurer la cohérence de cette offre avec l'organisation des déplacements, la structuration du Nord-Isère et la diversité des situations locales.

Cet objectif trouve sa traduction dans les principes arrêtés dans le présent chapitre, et il ne pourrait y être dérogé que de manière exceptionnelle dans l'hypothèse d'une opération à vocation de loisirs sportifs et d'habitat, sous réserve de l'intérêt de cette opération pour le développement et l'attractivité du territoire et de son intégration à l'environnement.

4.1.1 - Adapter l'offre de logements à la structuration urbaine du territoire

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, notamment l'allongement de la durée de vie et les difficultés d'accès aux logements des jeunes et des ménages aux revenus modestes.

➤ L'offre est adaptée aux fonctions des communes

Le SCoT fait le choix d'organiser l'accueil des populations et donc l'offre nouvelle de logements en s'appuyant sur le niveau d'équipements, de services et de dessertes en transports collectifs, dans la mesure du possible, des communes et bassins de vie. Conformément à la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, il s'agit de conforter l'armature urbaine du territoire²⁸ en recentrant le développement résidentiel sur les pôles urbains déjà constitués et les mieux dotés en équipements, services et en transports collectifs comme identifiés sur la carte « Structurer des déplacements durables en lien avec l'armature urbaine » chapitre 3.

Dans cette optique, il s'agit de décliner le rôle de chaque commune de l'armature urbaine dans le développement résidentiel du territoire par la définition de capacités de construction annuelle de nouveaux logements afin de répartir la croissance démographique

²⁷L'estimation des besoins en logements est réalisée à partir des données INSEE de 2012. Celle-ci ne constitue pas un objectif mais une hypothèse plausible dans le contexte local et métropolitain.

²⁸Définie au chapitre 1, paragraphe 1.2

selon ces objectifs de structuration du territoire :

- **Les villes-centres**, polarités urbaines déjà constituées et dotées le cas échéant de transports collectifs performants ou de gares ferroviaires, renforcent leur attractivité résidentielle.
- **Les communes périurbaines** viennent en appui aux villes-centres dans l'effort de production de logements afin d'atteindre les objectifs de recentrage de l'urbanisation sur les pôles urbains.
- **Les villes-relais** assurent le maintien d'un

développement résidentiel permettant de répondre aux besoins d'emplois, d'équipements et de services à l'échelle du bassin de vie.

- **Les bourgs-relais** jouent un rôle complémentaire aux villes-relais dans l'accueil de populations nouvelles au sein du bassin de vie.
- **Les villages** veillent à une modération de leur développement résidentiel de façon à assurer le renouvellement de la population et le maintien des équipements, commerces et services de proximité.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec les objectifs ci-après :

Ces objectifs de construction sont exprimés pour chaque type de commune, en fonction de sa typologie²⁹, en nombre annuel de logements neufs ayant vocation de résidence principale, calculée au prorata du nombre d'habitants de la commune. Ils donnent des valeurs planchers pour les villes-centres, des valeurs plafonds pour les autres.

Typologie de l'armature urbaine	Communes concernées	Objectif moyen de construction de logements / an / 1000 habitants	
Villes-centres	Bourgoin-Jallieu L'Isle-d'Abeau La Verpillière Saint-Quentin-Fallavier* Villefontaine La Tour-du-Pin Pont-de-Beauvoisin	12 logements	Objectif plancher
Communes périurbaines selon conditions particulières	Maubec** Saint-Jean-d'Avelanne** Nivolas-Vermelle Ruy-Montceau Saint-Alban-de-Roche Domarin Vaulx-Milieu Saint-Jean-de-Soudain La Chapelle-de-la-Tour Saint-Clair-de-la-Tour	8 logements	Objectif plafond
Villes-relais	Heyrieux* Les Abrets-en-Dauphiné	10 logements	
Bourgs-relais	Aoste Biol Diémoz* Eclose-Badinières Saint-Georges-d'Espéranche Saint-André-le-Gaz Saint-Victor-de-Cessieu Satolas-et-Bonce* Virieu	8 logements	
Villages	Communes restantes (dont Bonnefamille*, Grenay*)	6 logements	

* Conditions particulières pour les communes soumises au PEB de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry et aux prescriptions de la DTA.

** Conditions particulières pour les communes périurbaines concernées par un quartier gare.

²⁹Cf 1.2 Consolider l'armature urbaine du territoire.

Modalités d'application

Des précisions sont apportées sur le type de logements pris en compte (inclus) dans les objectifs de construction :

	Ville Centre	Commune périurbaine Ville relais Bourg relais	Villages
Logements neufs (accession ou location)	Inclus	Inclus	Inclus
Logements aidés (accession ou location)	Inclus	Inclus, hormis ceux construits au-delà des objectifs minimums définis par le SCoT	Inclus, hormis ceux construits au-delà des objectifs minimums définis par le SCoT
Logements créés par changement de destination et par démolition reconstruction	Inclus	Exclus, à condition : qu'ils soient localisés dans l'enveloppe urbaine de la centralité ou de l'un des hameaux d'appui de la commune concernée Qu'ils ne conduisent pas à la création de plus de 5 logements par opération,	Exclus, à condition : qu'ils soient localisés dans l'enveloppe urbaine de la centralité ou de l'un des hameaux d'appui de la commune concernée Qu'ils ne conduisent pas à la création de plus de 5 logements par opération,
Les logements remis sur le marché par réhabilitation du bâti existant	Inclus, s'ils sont programmés dans le cadre d'un PLH ou d'un PLU ³⁰ , identifiés dans une OPAH ou démarche similaire, et localisés en priorité dans les centralités	Inclus dans les secteurs de mutualisation des communes périurbaines uniquement (cf. conditions page 98) et s'ils sont programmés dans le cadre d'un PLH ou d'un PLU ³⁰ , identifiés dans une OPAH ou démarche similaire. Exclus pour les villes-relais et bourgs-relais	Exclus
hébergements spécialisés (foyers, maisons de retraite conventionnées...)	Exclus	Exclus	Exclus

Les objectifs de construction de logements par an pour 1 000 habitants s'appliquent à la population municipale estimée à la date d'approbation du SCoT³¹. Ces objectifs encadrent le nombre de logements à construire afin de répondre à la croissance démographique estimée pour le territoire. Le rythme de construction de cette enveloppe de logements est à apprécier sur une durée de 10 à 12 ans maximum pour les documents de planification et d'urbanisme, sur une durée de 6 ans pour les documents de planification des

politiques de l'habitat (PLH).

Le nombre de logements estimé permet, au sein des documents d'urbanisme locaux et intercommunaux, de déterminer les besoins fonciers à mobiliser pour la construction résidentielle. Ces besoins sont à évaluer en fonction des objectifs de densité minimum et de diversification des formes urbaines déclinés aux paragraphes 4.1.2 et 4.2.2, dans une logique de réduction de la consommation foncière pour l'habitat.

³⁰ Comprenant un diagnostic fin de l'état du parc, de la vacance et des besoins de réhabilitation.

³¹ À dater de 2013, les logements commencés, c'est-à-dire mis en chantier, doivent être pris en compte dans les objectifs de construction de logements.

Pour les villages ayant un rôle important dans la vitalité des espaces ruraux par la présence de plusieurs commerces, équipements et services, la production de logements pourra y être intensifiée en permettant le renforcement de ce dynamisme. Toutefois, les objectifs de production de logements ne devront pas permettre à la commune d'atteindre le niveau de

typologie supérieure de l'armature urbaine. Par ailleurs, ce potentiel de logements supplémentaires pour les villages, est permis, dans le cadre de l'enveloppe foncière initialement calculée, à l'échelle communale ou à l'échelle intercommunale pour l'ensemble des villages.

PRESCRIPTIONS

Conditions particulières pour les communes soumises à la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

Les communes impactées par le Plan d'exposition au bruit de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry doivent prioritairement respecter les conditions d'urbanisation issues de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise rappelées au paragraphe 1.1.1.

Les communes situées dans un cœur vert tel que défini dans le paragraphe 2.1 doivent prioritairement respecter les prescriptions de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise en privilégiant « un développement plus qualitatif que quantitatif, essentiellement par greffes successives sur le noyau urbain central en prévoyant des exigences en matière de qualité architecturale et paysagère ».

Conditions particulières pour les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU³²

Pour les communes concernées par l'obligation de disposer d'une offre en logements sociaux correspondant à au moins 20 % des résidences principales, les objectifs de construction de logements peuvent être supérieurs aux objectifs plafonds fixés par le SCoT, afin de permettre le rattrapage progressif de l'offre en logements sociaux manquants.

Conditions particulières pour les communes classées « villages » et concernées par une ZAC approuvée par le préfet de l'Isère

Dans les communes classées « villages » appartenant à l'ancienne Ville Nouvelle de L'Isle-d'Abeau, les logements restant à construire pour terminer une Zone d'aménagement concertée (ZAC) approuvée par le préfet de l'Isère ne sont pas comptabilisés dans les objectifs de construction.

Conditions particulières pour les communes périurbaines

Dans le cas des communes périurbaines, des prescriptions supplémentaires s'ajoutent à celles décrites ci-dessus.

La programmation de logements est conditionnée à leur localisation en complémentarité avec la ville-centre et en cohérence avec le tissu urbain et la topographie observés.

Les sites prioritaires de programmation de logements pour ces communes périurbaines sont les quartiers résidentiels en continuité avec le tissu urbain de la ville-centre voisine, les quartiers-gare le cas échéant, et à défaut au sein des centralités telles que le centre-bourg ou les quartiers polarisants par leurs équipements, commerces et services et disposant d'une desserte régulière par les transports collectifs. Il s'agit d'éviter tout report des constructions sur les espaces ruraux, les hameaux isolés, ou toute urbanisation linéaire le long d'un axe de circulation.

25 % au moins des logements programmés à l'échéance du document d'urbanisme se situent dans les sites prioritaires énoncés ci-dessus. Les besoins en foncier à mobiliser pour cette part minimum sont estimés avec la densité minimum de 40 à 50 logements/ha des villes-centres.

Les communes périurbaines concernées par un quartier de gare d'une ville-centre ont comme objectif de construction 12 logements/an/1 000 habitants. 50 % au moins de l'enveloppe de logements estimée sur l'exercice du PLU doit se localiser dans les sites prioritaires énoncés ci-dessus. Les besoins en foncier à mobiliser pour cette part minimum sont estimés avec une densité minimum de 50 logements/ha.

Dans le cadre d'un document d'urbanisme intercommunal compatible avec le SCoT, les sites de localisation prioritaire de la production de logement édictés ci-dessus pourront être précisés de façon à tenir compte des contextes urbains locaux.

³² L'article 55 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbains, fixe aux communes de plus de 3 500 habitants situées dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants de disposer d'au moins 20 % de logements locatifs sociaux par rapport à leur parc de résidences principales.

🔗 L'offre est adaptée aux besoins des bassins de vie

La répartition de l'offre nouvelle de logements sur le territoire afin de conforter l'armature urbaine à l'horizon 2030 doit également permettre de prendre en compte la réalité du contexte local au sein des bassins de vie en encadrant les ajustements possibles.

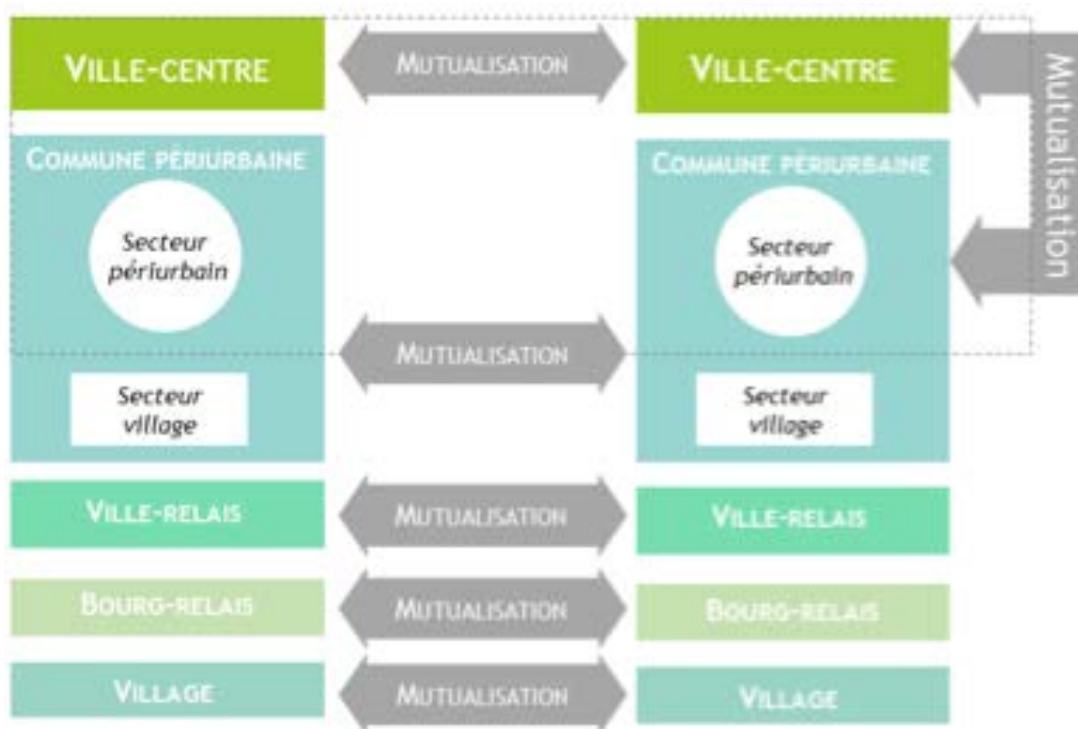
PRESCRIPTIONS

Les PLH et PLU intercommunaux veillent à gérer la construction des nouveaux logements à l'échelle de l'intercommunalité dans le respect de l'armature urbaine définie par le SCoT et les conditions générales de développement urbain³³. Les EPCI peuvent ainsi décliner à l'échelle communale la programmation de logements à construire en l'adaptant en fonction des contextes urbains et fonciers locaux, des besoins en logements par bassin de vie et des choix de développement effectués.

Dans ce cadre, une mutualisation des objectifs de construction à l'échelle intercommunale est possible dans la mesure où elle ne permet pas de changement de statut au niveau des communes et qu'elle s'effectue :

- Entre communes de même typologie de l'armature urbaine,
- Entre la ville-centre et sa ou ses communes périurbaines, à conditions que :
 - Le transfert d'objectifs de construction soit limité aux logements manquants pour atteindre les objectifs planchers que la ville-centre ne peut réaliser,
 - L'incapacité de la ville centre à atteindre son objectif, ainsi que la capacité de la commune périurbaine à le compenser soient fondées sur une analyse du marché immobilier et un diagnostic cartographié des capacités constructibles,
 - Le transfert de logements soit exclusivement programmé dans les quartiers résidentiels en continuité avec le tissu urbain de la ville-centre et les quartiers gares des communes périurbaines et que ces quartiers soient desservis par les transports collectifs.

Les transferts opérés devront être expliqués et justifiés dans le document de planification ou de programmation établi à l'échelle intercommunale.



³³ Cf. chapitre 1.

RECOMMANDATIONS

Les groupements de collectivités territoriales compétents sont invités à élaborer tout document de planification et de programmation de la construction à l'échelle intercommunale (Programme local de l'habitat, PLU intercommunal) et en adaptant si nécessaire l'échelle d'étude à l'échelle du fonctionnement réel des marchés de l'habitat locaux (diagnostics partagés entre intercommunalités proches par exemple).

4.1.2 - Maîtriser la consommation foncière et l'étalement urbain

Afin d'atteindre les objectifs de réduction de la consommation foncière pour le développement résidentiel³⁴, la construction de logements nouveaux doit prioritairement réinvestir le tissu bâti au sein de l'enveloppe urbaine existante et promouvoir des opérations urbaines plus compactes.

➤ Réinvestir le tissu urbain existant

Le DOO fixe pour objectif de répondre aux besoins de logements en s'appuyant prioritairement sur la reconquête des potentialités du tissu existant.

Le réinvestissement urbain se définit par :

- L'optimisation des espaces disponibles dans l'enveloppe urbaine existante³⁵ : la densification de parcelles bâties ou libres, la mobilisation de tènements fonciers disponibles enchâssés dans le tissu urbain existant (dents creuses ou parcelles résiduelles), la division de parcelles bâties...
- Le renouvellement urbain de parcelles déjà construites dans l'enveloppe urbaine existante : la démolition-reconstruction du tissu bâti, la reconversion de friches, la réhabilitation de logements vacants, l'amélioration ou la transformation de logements inadaptés, le changement de statut des résidences secondaires...

³⁴ Identifiés dans le paragraphe 1.3.5.

³⁵ Cf. définition de l'enveloppe urbaine existante au paragraphe 1.3.1.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme s'attachent à évaluer prioritairement le potentiel de réinvestissement urbain au sein de l'enveloppe urbaine existante (en densification ou en renouvellement) avant tout calcul de besoin en extension. À ce titre, une part significative de l'enveloppe de logements à produire est réalisée en réinvestissement urbain dans le cadre d'opérations de renouvellement et de densification urbaine :

- 45 % au minimum pour les villes-centres,
- 30 % au minimum pour les autres typologies de communes.

Cette estimation du potentiel réalisable au sein de l'enveloppe urbaine repose sur une analyse fine réalisée dans le cadre de l'élaboration du document d'urbanisme (cf. modalités d'application décrites ci-après). Si, toutefois, en raison de contraintes d'ordre environnemental, topographique ou historique, la part minimum de logements à réaliser en réinvestissement urbain ne peut être atteinte, la commune veillera à le justifier dans son document d'urbanisme.

Les documents d'urbanisme optimisent le foncier disponible dans les espaces urbains.

Un règlement de zonage permettant des implantations bâties plus compactes peut notamment être élaboré : CES (coefficient d'emprise au sol), règles de gabarit (hauteur, recul par rapport aux limites séparatives ou à la voirie). Ils intègrent, si nécessaire, un périmètre d'étude, conformément aux articles L.102-13 ou L. 151-41 du Code de l'urbanisme (sursis à statuer ou périmètre de gel). Ce périmètre permet à la commune de se donner un temps de réflexion pour définir un projet en cohérence avec les objectifs souhaités. Les EPCI ou communes sont invités à inscrire dans leur programme d'action (Programme local de l'habitat, Opération programmée d'amélioration de l'habitat) des dispositions visant au renouvellement du tissu bâti existant : l'amélioration des bâtis anciens ou vétustes, la requalification urbaine d'îlots dégradés, la réhabilitation de logements inadaptés, l'amélioration de la performance énergétique du bâti...

Afin de limiter le mitage des espaces naturels et agricoles, le document d'urbanisme ne programme pas plus de 10% de l'enveloppe de logements totale allouée par le SCoT au sein des hameaux et groupements de bâtis isolés des centralités urbaines, pour lesquels l'assainissement autonome est possible.

➤ Modalités d'application

Dans le cadre de l'élaboration du document d'urbanisme, la commune évalue ses possibilités de développement urbain au regard des objectifs de construction de logements et de densité minimum, selon la méthodologie suivante :

- 1 • Identifier en premier lieu les espaces naturels et agricoles à préserver et dessiner le périmètre de l'enveloppe urbaine existante³⁶.
- 2 • Identifier, au sein de cette enveloppe urbaine existante, les parcelles résiduelles ou mutables (friches bâties ou fonds de jardin³⁷) dont la configuration et la surface ne permettent pas la réalisation d'opérations d'ensemble³⁸. Sur ces parcelles ou tènements, il s'agit d'estimer de façon réaliste le nombre de logements constructibles ainsi déduits de l'enveloppe de logements évaluée à l'horizon du document d'urbanisme.
- 3 • Pour le reste des logements à construire, calculer l'enveloppe foncière³⁹ en hectares nécessaires en appliquant l'objectif de densité moyenne minimum.
- 4 • Identifier en priorité les tènements fonciers disponibles au sein de l'enveloppe urbaine existante pouvant être mobilisés pour la réalisation d'opérations d'ensemble et, si nécessaire, compléter par une ou des opérations en extension de l'enveloppe urbaine existante.
- 5 • Définir un phasage de l'ouverture à l'urbanisation par un zonage adapté afin de mettre en adéquation le rythme de construction et les investissements nécessaires en termes d'équipements et de réseaux.

PRESCRIPTIONS

Quand l'estimation du potentiel en réinvestissement urbain permet de réaliser la totalité ou plus du nombre de logements à construire à l'échéance du document d'urbanisme, la commune n'aura pas besoin d'ouvrir de zones à urbaniser en extension.

Lorsqu'elles se justifient, les extensions urbaines répondant aux besoins à l'échéance du document d'urbanisme respectent les objectifs suivants :

- Les ouvertures à l'urbanisation sont localisées en greffe du tissu bâti au plus proche du centre urbain ou des quartiers desservis par les transports collectifs (si existants), connectés au centre par des cheminements doux, disposant d'équipements, commerces et services aux habitants.
- Les ouvertures à l'urbanisation ne portent pas atteinte aux paysages ni aux exploitations agricoles existantes.
- Les ouvertures à l'urbanisation sont desservies par le réseau d'assainissement collectif et permettent la collecte des eaux pluviales. À défaut, elles justifient une solution alternative⁴⁰ qui reste compatible avec les orientations de densité du SCoT.
- En l'absence de solution alternative à l'assainissement collectif, seule l'urbanisation en cœur de village est autorisée.

³⁶ Selon la définition de l'enveloppe urbaine existante au paragraphe 1.3.1.

³⁷ Le fond de jardin est constitué d'une ou plusieurs parcelles attenantes à une habitation, appartenant au même propriétaire, ayant un usage de jardin privé.

³⁸ Le SCoT entend par « opération d'ensemble » l'aménagement d'un tènement foncier sur lequel on peut appliquer les objectifs de construction et de densité du SCoT et respecter les principes de l'urbanisme de projet définis au paragraphe 4.1.3.

³⁹ Hormis les espaces publics, espaces verts et voiries nécessaires à la qualité de l'opération d'ensemble.

⁴⁰ Selon les prescriptions du Schéma directeur d'assainissement de l'EPCI compétent.

➤ Définir une stratégie foncière

Afin de maîtriser la qualité et la faisabilité des projets d'aménagement, le DOO encourage les communes à mener une politique foncière active en matière d'acquisition par le biais des outils mis à leur disposition : délimitation d'un ou plusieurs périmètres de préemption, emplacements réservés, servitude de périmètre d'étude sur les secteurs stratégiques de renouvellement urbain⁴¹. Le SCoT recommande également aux communes d'élaborer une stratégie foncière afin d'anticiper l'acquisition potentielle de réserves foncières stratégiques pour le développement d'opérations urbaines. Pour cela, le SCoT encourage les collectivités à mobiliser l'Etablissement public foncier de l'ouest Rhône-Alpes (EPORA) permettant de monter des opérations de portage financier de l'acquisition de tènements fonciers stratégiques pour la commune.

➤ Encourager des espaces urbains plus compacts

Afin d'assurer un usage économe de l'espace destiné au développement résidentiel, le SCoT définit pour chaque typologie de commune identifiée par l'armature urbaine une densité moyenne minimale dans les opérations de logements.

PRESCRIPTIONS

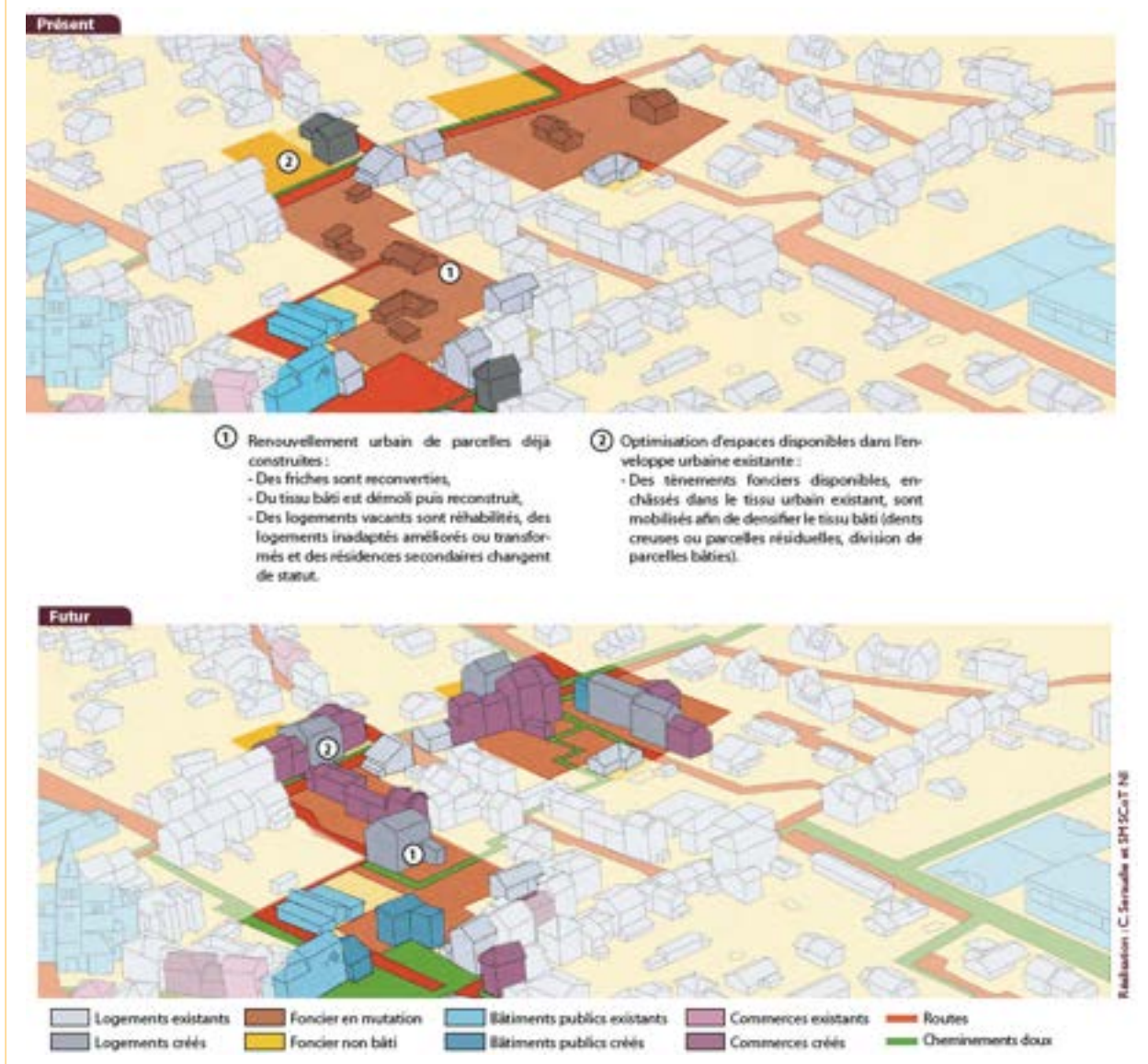
Les documents d'urbanisme sont compatibles avec les objectifs précisés comme suit :
La densité moyenne minimale est fixée en nombre de logements par hectare. Elle s'applique en moyenne sur l'ensemble des nouvelles opérations urbaines programmées sur l'échéance du document d'urbanisme.

Ville-centre	40 logements/ha (50 dans les centres et les quartiers-gares)
Commune périurbaine	20 à 50 logements/ha Selon dispositions définies au paragraphe 4.1.1
Ville-relais	35 logements/ha
Bourg-relais	30 logements/ha
Village	20 logements/ha

Dans le respect de l'objectif global de densité, le document d'urbanisme peut moduler la densité des opérations urbaines en fonction de la morphologie du bâti existant, de façon à assurer une bonne insertion urbaine et paysagère ainsi qu'une transition cohérente avec les formes urbaines présentes, notamment entre les franges périphériques et le centre-ville urbain très dense, par une gradation progressive de la densité.

⁴¹ L. 211-1 et R 211-1; L. 151-41 du Code de l'urbanisme.

Encourager des espaces urbains plus compacts



L'estimation des besoins fonciers à l'horizon 2030 (1005 ha) pour le développement résidentiel et les équipements prend en compte à la fois les opérations réalisées en réinvestissement urbain et en extension de l'enveloppe urbaine. Selon les objectifs de réinvestissement urbain⁴², 40 % au moins des nouveaux logements à construire à l'horizon 2030 sur le territoire sont réalisables au sein de l'enveloppe urbaine existante ce qui permet de réduire d'autant le nombre de logements en extension urbaine et par conséquent la consommation d'espaces agricoles et naturels.

🎯 Objectifs d'offre de nouveaux logements

	Hypothèse de population 2030 (base INSEE 2013)	Besoins en logements 2030 ¹	Besoin foncier pour le développement résidentiel et les équipements 2030 (en ha)		
			Besoin foncier total	Dont espaces nouveaux consommés ²	comparatif "fil de l'eau" ³
CA Portes de l'Isère	141 168	18 169	550	303.9	660
CC Collines du Nord Dauphiné	27 437	2 174	94	55.1	114
CC VDD	82 323	8 929	337	212.9	582
TOTAL	250 928	29 272	981	572	1 356

¹ Calculé à partir des taux de construction énoncés dans le DOO et d'une évaluation du nombre de personnes par ménages (2,4 personnes par ménage)

² Correspondant au foncier en extension urbaine (habitat uniquement)

³ Calculé à partir des données SAFER (surfaces nouvelles dédiées à l'habitat entre 2005 et 2015 rapportée au nombre de nouveaux habitants entre 2005 et 2015) : 148 m²/nouvel habitant (villes centres), 299m²/nouvel habitant (communes périurbaines), 401m²/nouvel habitant (villes relais), 274m²/nouvel habitant (bourgs relais), 359m²/nouvel habitant (villages).

4.1.3 - Promouvoir un urbanisme de projet et encourager les opérations de qualité

La construction « au fil de l'eau » des espaces urbains contribue à la désorganisation du territoire, au manque de lisibilité et de qualité des villes, à l'émiettement de l'urbanisation. Le SCoT, au travers des principes d'aménagement énoncés au paragraphe 1.3, a pour objectif la promotion d'un urbanisme de qualité en favorisant une ville aux espaces multifonctionnels, assurant une compacité, une proximité, et la préservation du paysage et du cadre de vie. À l'échelle de l'opération urbaine, le SCoT recommande aux collectivités de développer une vision d'urbanisme de projet, qui ne se borne pas simplement à dimensionner les espaces constructibles, mais qui analyse en amont tous les critères d'une opération urbaine de qualité.

➤ La programmation

Assurer une gamme de logements diversifiée répondant aux besoins des ménages : taille du logement, forme d'habitat (maison individuelle, intermédiaire à petit collectif), gamme de prix de sortie (social, modéré à haut de gamme), logement en locatif ou en accession, logement accessible ou spécialisé (handicap, personnes âgées...). Assurer une mixité des fonctions urbaines au sein du quartier nouveau (équipements publics, commerces de proximité, bureaux...).

➤ La composition urbaine

Garantir des intentions d'aménagement permettant une bonne insertion urbaine et architecturale au sein du quartier existant : proximité des équipements et services du quotidien, implantation du bâti (alignement en front de rue ou retrait, orientation et sens du faîtage, gestion des vis-à-vis, volumétrie, insertion dans la pente...), aspect architectural (matériaux, couleurs, simplicité des formes...).

➤ La trame viaire

Assurer le lien du quartier nouveau avec les autres quartiers et les voies existantes : continuité des voiries, cheminements modes doux (piétons, cycles), gestion des stationnements...

➤ Les espaces publics et paysagers

Assurer la qualité du cadre de vie du nouveau quartier : fonction des espaces publics (aire de jeux, de rencontre, de marché...), fonction des espaces verts (ornement, promenade, jardins partagés), qualité et cohérence du mobilier urbain (candélabres, bancs, fontaines, potelets...), maillage des espaces verts avec le reste de la ville, traitement des franges et vues depuis l'extérieur, diversité et cohérence des plantations...

➤ L'environnement et l'écoconstruction

Assurer une conception qui maîtrise les consommations énergétiques et les impacts environnementaux : principe de construction bioclimatique (limitation des déperditions par une bonne orientation et des formes simples), gestion des eaux pluviales (noues paysagères, réseaux souterrains), mode de chauffage et énergie (mutualisation des systèmes de chaleur), qualité des matériaux, recours aux énergies renouvelables.

PRESCRIPTIONS

Dans le cadre de l'élaboration ou la révision du document d'urbanisme, pour tout tènement foncier de plus de 5 000 m² ouvert à l'urbanisation, la collectivité territoriale ou le groupement compétent, visent à mener une réflexion globale d'aménagement permettant d'assurer la qualité du cadre de vie du futur quartier. Afin de garantir l'atteinte des objectifs de qualité identifiés, cette réflexion se traduira au sein des pièces du document d'urbanisme, le cas échéant : règlement écrit et graphique (CES, règles de gabarit, aspect extérieur et clôtures), orientation d'aménagement et de programmation, nuancier de couleurs, cahier de recommandation architecturales, paysagères et urbaines (CRAUP)...

Les tènements fonciers de taille inférieure, mais dont la surface et la configuration permettent également une réflexion d'ensemble afin de maîtriser le programme et les intentions d'aménagement, veilleront à utiliser les outils du document d'urbanisme afin de garantir la mise en œuvre de ces principes d'aménagement.

⁴² Cf. paragraphe 4.1.2.

RECOMMANDATIONS

Dans un souci de maîtrise de la qualité des nouvelles opérations, le SCoT encourage la commune ou l'EPCI compétent à réaliser des OAP à visée opérationnelle, pouvant comprendre des principes de composition urbaine, un phasage de l'opération, des éléments de faisabilité financière et de montage opérationnel étudiant la mise en œuvre d'outils de fiscalité de l'urbanisme (taxe d'aménagement majorée, Projet Urbain Partenarial...).

Le SCoT encourage également les collectivités et EPCI précités à se saisir des outils règlementaires en faveur d'une plus grande opérationnalité du document d'urbanisme, tels qu'emplacement réservé, servitude pour la programmation de logements aidés, servitude de localisation pour équipements publics, servitude d'attente de projet (L. 151-41 du Code de l'Urbanisme), secteur de plan masse (R 151-40 du Code de l'Urbanisme).

Le Syndicat Mixte du SCoT assure un accompagnement des collectivités dans la définition de leurs stratégies et projets urbains. Le SCoT recommande donc l'association du Syndicat Mixte comme partenaire et conseiller pour toute opération d'aménagement supérieure ou égale à 1 ha (ZAC, lotissement, OAP).



De l'étude de requalification urbaine d'un centre-bourg à sa traduction réglementaire au sein du P.L.U...

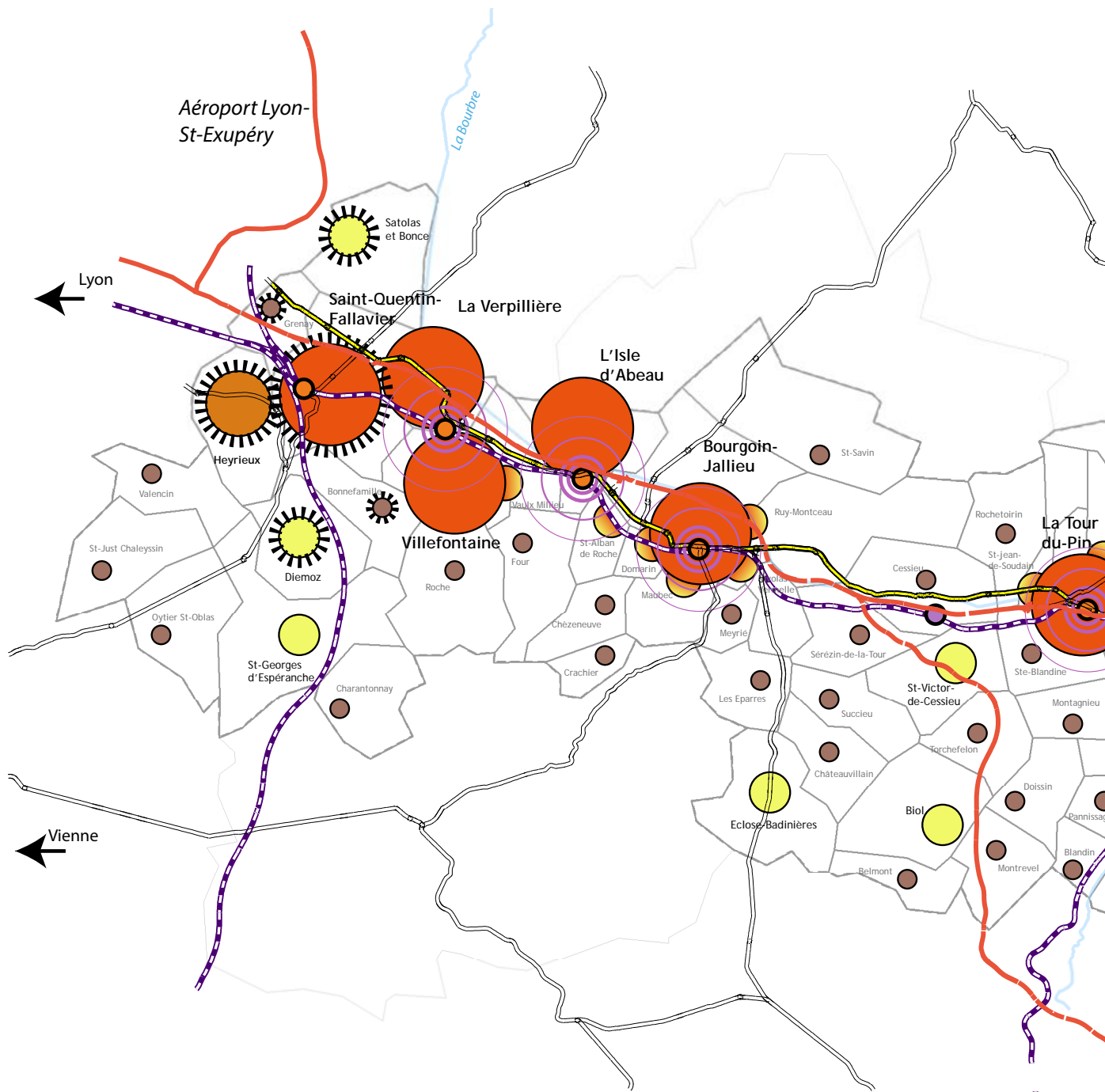


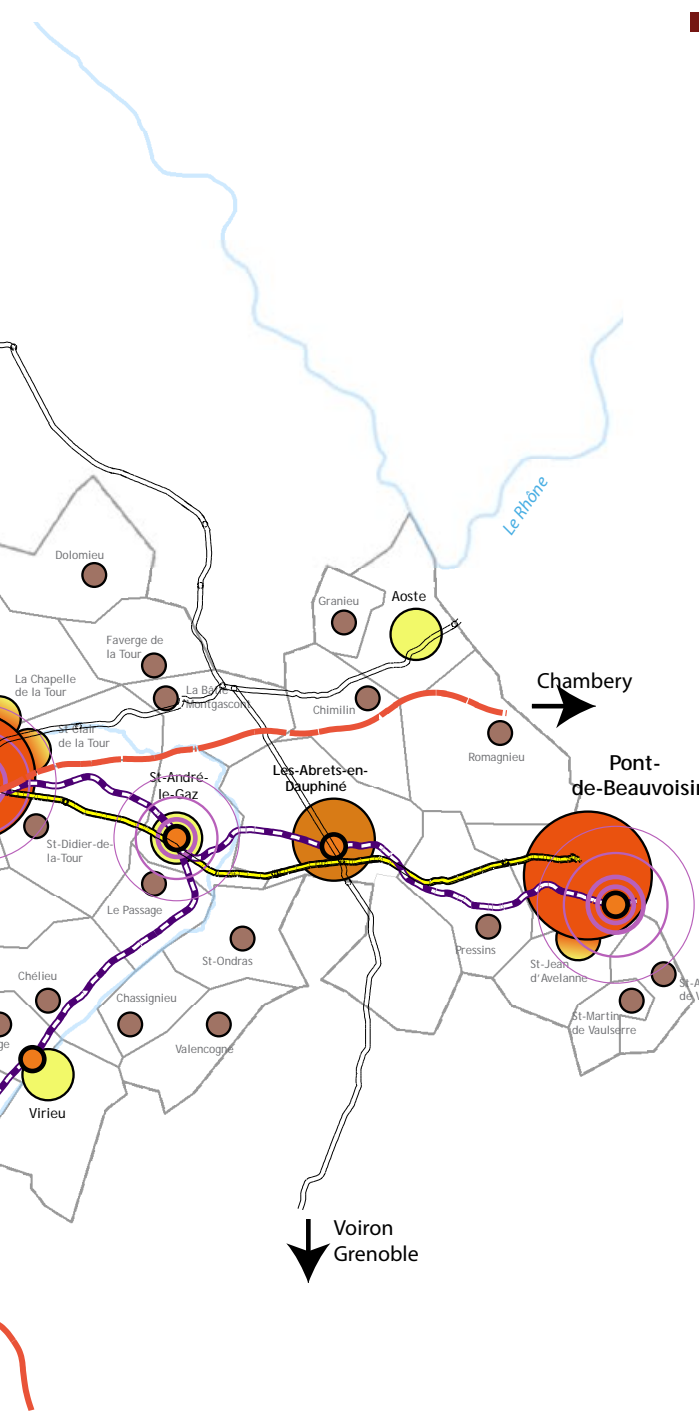
L'étude urbaine permet de dessiner un plan de composition qui illustre le devenir du quartier donnant une image de l'implantation du bâti, des espaces publics, des traitements paysagers...



L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) traduit le projet urbain en principes d'aménagements opposables laissant une marge de souplesse et de créativité aux porteurs de projet.

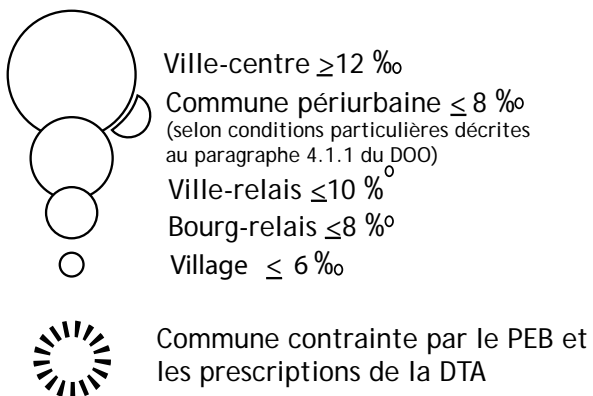
Réalisation : SM SCOT NI





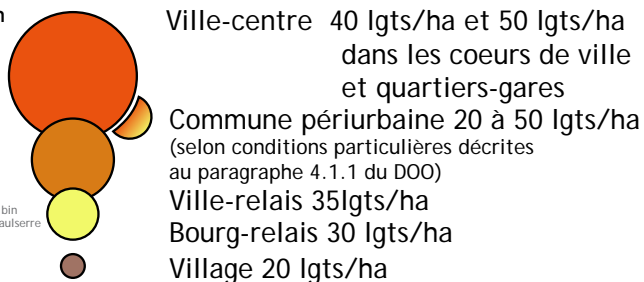
■ Structurer le développement résidentiel selon l'armature urbaine

Taux de construction par typologie de commune en logement par an pour 1000 habitants

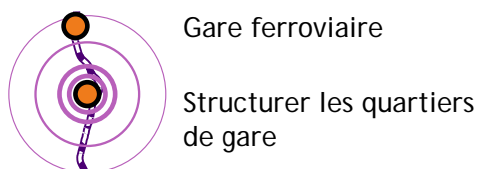


■ Encourager les espaces urbains plus compacts

Densité moyenne minimum des opérations urbaines en logements par hectare



■ Concevoir des quartier-gares comme des centralités urbaines



4.2 Une politique de l'habitat solidaire

Le SCoT se fixe comme objectif de diversifier l'offre résidentielle en termes de taille de logements, de formes urbaines de répartition entre le locatif et l'accession pour assurer une programmation au plus près des besoins de toutes les populations, facteur de la mixité sociale, et corriger les déséquilibres sectoriels qui ont engendré une ségrégation spatiale.

Comme pour la grande majorité des territoires, la part de logements locatifs sociaux a baissé entre 1999 et 2015. Elle est passée pour le Nord-Isère de 23 % à 18 % du parc total des résidences principales, cette diminution s'observant en part relative, mais également en volume⁴³.

Le SCoT retient comme objectif de relancer la construction de logements aidés afin de maintenir une part stable entre 2010 et à horizon 2030 dans un parc de logements en augmentation. Pour cela, il s'agit de construire environ 5 800 logements locatifs sociaux d'ici à 2030, soit près de 20 % de la production neuve de logements sur l'ensemble du territoire.

4.2.1 - Diversifier l'offre de logements dans les bassins de vie et les communes

Le SCoT se fixe comme objectif de permettre aux populations résidentes actuelles et futures de trouver dans le bassin de vie ou la commune une réponse adaptée à leurs besoins, à leur parcours et à leurs capacités financières.

Il s'agit :

- D'accroître l'offre de logements aidés pour renforcer la solidarité entre les communes,
- D'adapter la programmation des logements aux besoins induits par les évolutions de la société (locatif public adapté à des ménages aux ressources modestes ou faibles, logements étudiants, résidences adaptées aux personnes âgées ou handicapées, aux familles monoparentales),
- De favoriser le développement d'une offre abordable complémentaire afin de fluidifier le parc locatif social et assurer un taux de rotation suffisant, notamment par une offre de logements en accession sociale ou en locatif privé destinée aux jeunes ménages et aux familles à ressources modestes.

⁴³ Données recensement INSEE 2013.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec les objectifs suivants :

Afin de garantir la diversification de l'offre, une part minimale de logements locatifs sociaux⁴⁴ sur le total de l'enveloppe de logements à construire est assurée en fonction de la typologie de commune :

Ville-centre	25 % de logements locatifs sociaux
Commune - périurbaine	10 à 25 % de logements locatifs sociaux
Ville-relais	20 % de logements locatifs sociaux
Bourg-relais	15 % de logements locatifs sociaux
Village	10 % de logements locatifs sociaux dans la mesure où la commune dispose d'équipements, commerces et services de proximité et où cette offre répond à des besoins locaux
Pourcentages exprimés en part de la production neuve de logements sur la durée du document d'urbanisme ou du PLH	

Ces objectifs de production de logements locatifs sociaux ne dispensent pas les communes concernées par l'article 55 de la loi Solidarité et renouvellement urbains⁴⁵ de satisfaire aux obligations légales. En outre, l'obligation de disposer d'une offre en logements sociaux correspondant à au moins 20 % des résidences principales, autorise les communes concernées à fixer des objectifs de construction de logements supérieurs aux objectifs plafonds fixés par le SCoT, afin de permettre le rattrapage progressif de l'offre en logements sociaux manquants.

L'offre de logements locatifs sociaux est implantée prioritairement dans les communes et secteurs bien équipés, proches des commerces et des services, bien desservis par les transports en commun urbains ou proches des quartiers-gares, et situés à proximité des bassins d'emplois.

Le SCoT reconnaît le rôle central des Programmes locaux de l'habitat dans la mise en œuvre des politiques de l'habitat à l'échelle des bassins de vie et encourage les collectivités à leur élaboration.

La compatibilité entre les objectifs du SCoT et ceux d'un PLU sera notamment appréciée au regard du document de programmation intercommunal (PLH).

Dans le cadre d'un PLH ou d'un PLUi :

- la répartition de l'offre de logements aidés (locatif et accession sociale) est appréciée à l'échelle du bassin de vie.
- Afin de privilégier l'intervention sur le parc existant et ainsi maintenir une offre sociale de bonne qualité et attractive, les communes ayant déjà un parc social « très important » (> 50 % du parc de résidences principales) peuvent déroger à la part minimale de logements locatifs sociaux définie par le SCoT, à condition que le document de planification ou de programmation intercommunal :
 - Fixe et justifie un objectif de production de logements sociaux neufs adapté aux besoins de la commune et de l'EPCI,
 - Fixe des orientations et des actions (intégrant des objectifs chiffrés) sur la réhabilitation, notamment énergétique, du parc social existant et visant le cas échéant à la remise sur le marché de logements sociaux vacants.

L'objectif global de production de logements aidés vise à terme une répartition s'approchant de 2/3 de locatif social et 1/3 d'accession sociale.

Le PLH, au regard d'un diagnostic fin de la demande sociale, vise à organiser la répartition de l'offre de logements aidés entre les communes en veillant à la cohérence de cette offre avec la demande locale, le parc locatif social existant, les fonctions de la commune, l'offre d'équipements, et localement l'offre de transports en commun. Il s'attache à programmer la construction d'une gamme de logements sociaux diversifiée, garantissant une réelle mixité sociale. Il précise notamment la programmation de logements à vocation sociale forte, dans le respect des prescriptions du PALHDI (Plan d'actions pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées de l'Isère).

Le PLH peut, dans une logique vertueuse de rattrapage de la production de logements locatifs sociaux sur le territoire, fixer des objectifs de production de logements locatifs sociaux supérieurs aux minima par commune, dans le respect de l'armature urbaine. Ces logements locatifs sociaux supplémentaires ne sont pas comptabilisés mais doivent se réaliser dans l'assiette foncière initialement calculée.

⁴⁴ Les logements locatifs sociaux correspondent à l'« offre familiale » de logements définie dans l'article 55 de la loi SRU et par le Code de la construction et de l'habitation, hormis l'« offre spécialisée » (lits, foyers ou centres d'hébergement conventionnés), les logements privés conventionnés, ainsi que les logements communaux, sous réserve que leur niveau de loyer équivaut au maximum au loyer PLUS, que leur attribution soit gérée dans le cadre d'une commission d'attribution et qu'ils soient attribués à un ménage inscrit comme demandeur de logement social.

⁴⁵ L'article 55 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbains, fixe aux communes de plus de 3 500 habitants situées dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants de disposer d'au moins 20 % de logements locatifs sociaux par rapport à leur parc de résidences principales.

Modalités d'application

Les collectivités garantissent la production de l'offre sociale par la mise en œuvre au sein des documents d'urbanisme des outils réglementaires et juridiques à leur disposition :

- Emplacement réservé au titre de l'article L. 151-41 du Code de l'urbanisme pour garantir la construction de logements aidés. Leurs critères d'implantation se conforment aux prescriptions du SCoT.
- Secteur de mixité dans le cadre de l'article L. 151-15 du Code de l'urbanisme.

Les collectivités recherchent les conditions économiques les plus équilibrées pour que les opérations nouvelles (collectifs, intermédiaires,

individuels) intègrent un minimum de logements sociaux. Elles affichent, très en amont des projets, leurs objectifs en matière de mixité sociale et travaillent en concertation avec les opérateurs, aménageurs et bailleurs sociaux.

4.2.2 - Élargir la typologie des logements dans chaque commune

Face au modèle dominant de la maison individuelle, le SCoT favorise la diversification des formes urbaines afin de répondre aux besoins de toutes les populations, notamment de permettre aux primoaccédants et aux petits ménages aux revenus modérés de trouver un logement.

RECOMMANDATIONS

Le SCoT recommande de favoriser des formes urbaines diversifiées et moins consommatrices d'espace. En fonction de la typologie de commune, la part de logements individuels dans la production neuve totale est plafonnée afin de permettre le développement des formes urbaines de type maisons groupées, ou habitat intermédiaire ou petit collectif.

Le SCoT recommande aux collectivités et EPCI compétents de décliner ces objectifs-cibles dans leurs documents d'urbanisme en veillant à permettre la production de ces formes urbaines plus compactes par une traduction réglementaire adaptée ou au travers d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

Les collectivités et EPCI compétents peuvent également mettre en œuvre ces objectifs-cibles de diversification des formes urbaines en partenariat avec les porteurs de projets, aménageurs ou constructeurs. L'élaboration de cahiers de recommandations architecturales et la consultation d'architectes-conseils peuvent être des outils de négociation afin de se doter de critères de qualité de réalisation des opérations.

	Habitat individuel maison individuelle séparée, isolée ou avec procédure (lotissement)	Habitat groupé et intermédiaire maisons individuelles accolées ou en bande, mixant espaces privatifs et espaces collectifs	Habitat collectif immeuble avec parties communes desservant des appartements
Ville-centre Commune périurbaine	< 15 %	+/- 35 %	> 50 %
Ville-relais Bourg-relais	< 30 %	+/- 35 %	> 35 %
Village	< 50 %	+/- 35 %	> 15 %

Pourcentages exprimés en part de la production neuve de logements

Exemple de forme urbaine : opération de logements collectifs

Commune : Meyrié - 967 habitants
Opération : « Résidence des sources »
Année de réalisation : 2009



Superficie de l'opération : 2 000 m²
Nombre de logements : 14
Densité moyenne : 70 logements/hectare

Exemple de forme urbaine : opération de logements intermédiaires

Commune : Ruy-Montceau - 4 142 habitants
Opération : « Le lavaizin »
Année de réalisation : 2012



Superficie de l'opération : 2 250 m²
Nombre de logements : 10
Densité moyenne : 45 logements/hectare

Exemple de forme urbaine : opération de logements individuels groupés

Commune : Bourguoin-Jallieu - 25 540 habitants
Opération : « La Grive »
Année de réalisation : 2011



Superficie de l'opération : 8 300 m²
Nombre de logements : 18
Densité moyenne : 22 logements/hectare

4.2.3 - Répondre aux besoins spécifiques d'hébergement

➤ Répondre aux besoins des personnes âgées et dépendantes

Afin d'anticiper le vieillissement de la population, le SCoT doit favoriser le développement d'une offre résidentielle adaptée aux publics âgés, dépendants ou en situation de handicap.

PRESCRIPTIONS

Le PLH, en lien avec le Schéma départemental de l'autonomie, comporte un volet relatif au logement des personnes âgées et dépendantes, qui favorise :

- Leur maintien à domicile par l'adaptation des logements existants,
- La mixité intergénérationnelle dans la programmation d'opérations privées ou sociales, locatives ou en accession de logements neufs adaptés aux besoins des personnes âgées, dépendantes ou à mobilité réduite,
- L'adaptation ou la création d'équipements spécifiques d'accueil pour personnes âgées.

À l'échelle du bassin de vie, l'offre de logements adaptés est localisée à proximité des commerces, services, équipements et d'une desserte par les transports collectifs. Les collectivités s'assurent de l'accessibilité de ces équipements par l'aménagement d'espaces publics et de liaisons piétonnières adaptées.

➤ Accueillir les gens du voyage

Les communes ou intercommunalités respectent le schéma départemental d'accueil des gens du voyage en vigueur par la réalisation d'aires d'accueil répondant aux besoins. Les PLH se saisissent de la problématique de sédentarisation.

➤ Adapter l'offre des structures d'hébergement d'urgence

Conformément à la loi Dalo⁴⁶, les communes membres d'un EPCI de plus de 50 000 habitants doivent compter au moins une place d'hébergement par tranche de 2 000 habitants. Pour les territoires où l'offre est déjà suffisante en volume, il s'agit de veiller à la bonne adaptation qualitative de celle-ci avec les besoins en évolution, conformément aux objectifs du Plan départemental pour l'accueil, l'hébergement et l'insertion des personnes sans abri.

4.3 Les politiques d'équipements, facteur de développement et de vie sociale

Les politiques d'équipement accompagnent l'évolution démographique et sociale à l'horizon 2030 et plus particulièrement l'augmentation attendue de la population des plus de 65 ans. Elles permettent aussi de rattraper les écarts entre les bassins de vie du Nord-Isère ou entre les quartiers résidentiels d'une même ville.

Le D00 fixe les orientations visant à adapter l'offre en termes de capacité d'accueil et de pertinence de l'offre :

- Les intercommunalités et/ou communes, en coordination avec les organismes départementaux et régionaux compétents, adaptent les équipements aux besoins des populations, en favorisant les brassages sociaux et générationnels,
- Les communes réservent les emplacements pour les équipements publics dans leur document graphique en veillant à leur bonne desserte et accessibilité (modes doux, proximité des transports collectifs).

⁴⁶ Loi du 5 mars 2007 instituant le droit au logement opposable (Dalo).

4.3.1 - Une offre d'équipements adaptée aux fonctions et aux responsabilités de chaque commune

👉 Des équipements d'intérêt général pour le nord de l'Isère

Il s'agit d'équipements ayant un rayonnement à l'échelle de la métropole lyonnaise ou répondant à une logique territoriale Inter-SCoT.

Les intercommunalités identifient les besoins en équipements et leur localisation en partenariat avec les SCoT voisins. Leur localisation doit garantir une bonne accessibilité par les transports en commun.

👉 Des équipements adaptés aux bassins de vie

Afin d'assurer un bon équilibre sur l'ensemble du Nord-Isère, les besoins en équipements sont évalués et planifiés à l'échelle intercommunale.

Les intercommunalités identifient, pour chacun des bassins de vie, les équipements nécessaires en lien avec leurs perspectives de croissance démographique et l'évolution des besoins des populations. Il s'agit par exemple de maisons médicalisées, structures de petite enfance, personnes âgées, scolarité, équipements culturels, ludiques et sportifs.

Dans un souci de rééquilibrage de l'offre, les Vals du Dauphiné renforcent leurs équipements culturels et leurs structures pour l'enfance.

👉 Des équipements adaptés aux besoins des communes et des quartiers

Les opérations d'aménagement d'ensemble élaborent un programme préalable indiquant les besoins éventuels d'équipements et services générés par l'opération.

Dans le cas de la création d'une école intercommunale, la localisation dans le centre d'une des deux communes sera privilégiée à une implantation entre les deux communes.

Les documents d'urbanisme permettent la mixité fonctionnelle et réservent des emplacements pour des équipements publics de quartier tels que crèche ou halte-garderie, locaux réservés à la vie sociale. À défaut, la commune facilitera l'accès à ce type d'équipements par des cheminements doux et/ou du TC.

PRESCRIPTIONS

Les collectivités territoriales et leurs établissements publics compétents favorisent l'implantation de nouveaux équipements ayant un intérêt pour l'ensemble du SCoT ou un intérêt métropolitain et régional en priorité dans les villes-centres.

Les équipements d'intérêt intercommunal sont localisés en priorité dans les villes-centres, villes-relais et bourgs-relais du bassin de vie. Ils trouvent en priorité leur place dans l'espace urbain central et bénéficient d'accès piétonniers et d'une desserte en transports collectifs, assurant le lien avec les quartiers d'habitat et les zones de stationnement (parking, dépose-minute).

Dans la programmation de nouveaux équipements, la commune et/ou l'EPCI compétent vise à optimiser le projet en réunissant sur un même site des activités de nature complémentaire au programme (mutualisation des bâtiments).

4.3.2 - Des équipements de grande qualité environnementale

RECOMMANDATIONS

Le SCoT recommande pour toute création ou restructuration d'équipement une réflexion visant la bonne prise en compte des cinq éléments suivants :

La maîtrise des consommations énergétiques

Les maîtres d'ouvrages publics ou semi-publics veillent à prendre des mesures de haute performance énergétique visant à anticiper les normes de la réglementation thermique en vigueur. La conception bioclimatique et la haute performance énergétique sont encouragées, dans un souci de qualité environnementale et d'intégration au paysage.

L'éclairage public des rues et l'aménagement des parkings publics s'efforceront d'intégrer des dispositifs économes en énergie, en référence au plan de lumière et de nuit pour les communes de la CAPI.

Le chauffage urbain : les communes et aménageurs s'attachent à étudier toutes les opportunités de chauffage collectif en secteur urbanisé dense (bois, solaire), avec raccordement au réseau collectif de chaleur chaque fois que possible. L'installation d'équipements techniques spécifiques tels que les panneaux photovoltaïques, les éoliennes, les chaufferies bois collectives, la

géothermie ou l'utilisation de la biomasse par exemple, est étudiée par les opérateurs.

Les constructions s'efforceront d'utiliser des systèmes et matériaux peu polluants, économes en énergie et facilitant leur recyclage.

L'accessibilité : la prise en compte des modes doux et des personnes à mobilité réduite et handicapées. *L'économie d'espace* par l'articulation de plusieurs fonctions au sein du même bâtiment, la mutualisation des parkings et la rationalisation des voiries à créer.

La valorisation de l'histoire du Nord-Isère : places de marchés et lieux d'exposition existants, patrimoine rural et urbain, savoir-faire autour de techniques constructives et de l'innovation.

Le développement de pratiques liées à la nature : organisation d'une trame de sentiers pédestres à travers la trame verte, espaces découverte des milieux naturels, fermes éducatives, création de jardins pour les habitants...

Les communes et leurs groupements compétents veillent à mettre en place des mesures incitatives pour l'installation de ces dispositifs visant l'économie ou la qualité d'énergie, en fixant des dérogations ou des assouplissements à certaines de leurs dispositions dans les documents d'urbanisme.

➤ Articuler politiques de l'habitat et d'équipement

Les intercommunalités du SCoT veillent à élaborer leur PLH en partenariat avec les financeurs des aides à la pierre, les bailleurs sociaux et les opérateurs privés. Le Syndicat Mixte est associé à l'élaboration de la politique de l'habitat.

Le Syndicat Mixte encourage les collectivités à construire une vision à long terme de l'aménagement par l'élaboration de tout document de planification à l'échelle du bassin de vie tel que le PLU intercommunal.

Le Syndicat Mixte du SCoT Nord-Isère propose la mise en place d'une instance d'échanges et de réflexions de type conférence régulière des présidents des intercommunalités. Cette instance est chargée d'identifier les moyens à mettre en œuvre ou à partager pour garantir la cohérence des différentes démarches et projets relatifs à l'habitat, les aménagements urbains, les équipements et déplacements.

➤ Organiser le suivi des politiques locales de l'habitat

Partager les indicateurs à l'échelle métropolitaine (Inter-SCoT)

- Consommation d'espace pour l'habitat (tous les cinq ans à partir des données SPOT Théma et des données de la SAFER),
- Construction des logements dans les quartiers-gares.

Définir les indicateurs de suivi de la construction à l'échelle du SCoT Nord-Isère

- Part de logements du SCoT construits dans les villes-gares,
- Part des logements de chaque bassin de vie construits dans les pôles urbains et dans les villages,
- Part des logements abordables réalisés : locatifs publics, accession sociale,
- Nombre de logements ayant fait l'objet d'une réhabilitation thermique,
- Espaces consommés par commune à partir des données de la SAFER et avec l'appui d'un SIG mis en place au niveau du Syndicat Mixte.

Indicateurs de suivi des équipements : nature et localisation des équipements de proximité et des équipements d'intérêt intercommunal.

Chapitre 5

VALORISER L'ÉCONOMIE DU NORD-ISÈRE ET DÉVELOPPER L'EMPLOI

Le SCoT inscrit le développement économique dans la volonté de conforter la place du Nord-Isère dans l'espace régional et métropolitain et d'en faire un levier du développement local et social.

Le développement économique répond à plusieurs enjeux :

- Assurer la complémentarité des pôles à l'échelle métropolitaine (cf. chapitre commun de l'Inter-SCoT) et à l'échelle du Nord-Isère ;
- Structurer le territoire par une offre d'espaces d'activités cohérente avec les infrastructures et les besoins et capacités d'accueil des bassins de vie ;
- Accompagner les dynamiques démographiques par une nouvelle offre d'emplois dans les secteurs de la production et de l'innovation et le développement d'une économie résidentielle ;
- Maîtriser les extensions urbaines et la consommation d'espace et promouvoir une plus grande qualité des espaces d'activités.

En réponse à ces enjeux, le D00 propose des orientations définissant les conditions d'accueil des activités nécessaires, d'une part, à l'équilibre du développement économique du Nord-Isère et, d'autre part, au positionnement de ses pôles d'emplois dans les bassins de vie et à l'échelle régionale.

Le D00 propose également des orientations accompagnant la création et la diversification des emplois dans l'espace urbain et l'accueil des entreprises.

5.1 Soutenir un développement économe en espace

Pour développer l'emploi, le SCoT se donne comme objectif de réunir les conditions favorables au développement des entreprises locales et à l'installation de nouvelles activités.

Pour limiter l'emprise du développement économique sur les espaces agricoles et naturels, adapter l'offre à la structure de l'emploi et faciliter la vie quotidienne des actifs, le SCoT se donne les priorités suivantes :

- développer l'emploi dans les espaces centraux des polarités urbaines (centres-villes, quartiers-gares, quartiers résidentiels) dès lors que l'activité le permet ;
- optimiser le foncier des sites actuels et encadrer les extensions nouvelles ;
- limiter l'étalement urbain en requalifiant les friches industrielles.

5.1.1 - Mobiliser le foncier disponible pour répondre aux besoins des différentes activités du territoire

Afin de diminuer la consommation foncière pour l'activité économique, le SCoT préconise :

- de développer l'implantation des emplois compatibles avec la fonction résidentielle dans les centres urbains,
- d'optimiser le foncier disponible des espaces d'activités actuels (136 ha),
- de requalifier le foncier bâti vacant ainsi que les friches non bâties,

- de répondre aux besoins qui ne peuvent être satisfaits dans l'espace urbain (entreprises de grandes dimensions, activités présentant des risques de nuisances et engendrant de forts trafics) par des extensions maîtrisées ou des créations encadrées par des démarches de qualité⁴⁷.

5.1.2 - Assurer une gestion économe du foncier

Dans l'hypothèse d'une prolongation des tendances au « fil de l'eau » calculée sur la base de la tendance observée entre 2005 et 2015⁴⁸, les besoins d'espace pour l'ensemble des activités de production, logistique, tertiaire et commerce seraient de 397 ha à l'horizon 2030.

Le SCoT marque une inflexion dans le mode expansif d'implantation des locaux d'activités, permettant une diminution de cette consommation foncière pour l'activité de 17%, soit un besoin foncier retenu par le SCoT de 330 ha à l'horizon 2030 (sans les projets issus de la DTA).

Localisés sur les communes de Satolas-et-Bonce et Saint Quentin Fallavier, les besoins fonciers pour la logistique sont ainsi estimés à 243 ha maximum. Ceux pour les activités tertiaires, de production et de commerce sont assurés par leur insertion dans l'espace urbain, par la requalification de friches, par l'optimisation du foncier disponible dans les zones d'activités économiques actuelles et par la réalisation des projets répertoriés⁴⁹.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec les objectifs suivants :

Une enveloppe foncière pour l'activité économique et artisanale est définie à l'échelle intercommunale et détaillée à titre indicatif par projet (court ou moyen terme) dans le tableau ci-après. À l'échelle intercommunale, la superficie des projets identifiés (court ou moyen terme) peut évoluer en fonction des réalités locales, dans la limite de l'enveloppe totale définie à l'échelle intercommunale.

RECOMMANDATIONS

Le SCoT recommande l'élaboration de « stratégie d'accueil des entreprises » à l'échelle intercommunale. La stratégie de développement économique et la création des zones d'activités seront gérées à l'échelle de la collectivité qui dispose de la compétence en la matière et en cohérence pour le site de niveau 1⁵⁰ de la DTA, avec la stratégie de développement et d'aménagement économique de la Plaine Saint-Exupéry animée par le pôle métropolitain.

Un dispositif de suivi de l'offre et de la demande sera mis en place à l'échelle du Nord-Isère pour assurer la coordination de ces ouvertures (voir Mise en œuvre).

⁴⁷ Cf. paragraphe 5.4.

⁴⁸ Cf. rapport de présentation, Livre 2, Partie 2 Evaluation environnementale - chapitre 2.2.

⁴⁹ Cf. tableau « Besoins en foncier pour l'activité économique et artisanale ».

⁵⁰ Cf chapitre 1 paragraphe 1.1.1

➤ Besoins en foncier pour l'activité économique et artisanale

EPCI	Commune	Espaces d'activités	Disponibilités dans les ZA existantes en ha	Projets de court/moyen terme en ha
CAPI	St Quentin F * / Satolas et B *	Chesnes Nord	5,7	5,9
		Extension Chesnes Nord		150,0
		Chesnes Ouest	11,4	
		Chesnes La Noirée	5,0	
		Le Rubiau		25,0
		Campanos Nord		20,0
	Vaulx Milieu / Villefontaine	Parc techno 1 Porte de l'Isère	8,6	
		Parc techno 2 Porte de l'Isère		43,0
		Muissiat Le Lémand	17,0	11,5
	Villefontaine	Saint Bonnet La Cruzille	2,7	
	La Verpillière	Le Grand Planot		
		Gare de la Verpillière		
	L'Isle d'Abeau	Saint Hubert	4,5	
		Les Sayes		
		Gare de l'Isle d'Abeau		10,0
	Bourgoin Jallieu	Parc d'affaires des trois Vallons	3,5	
		La Maladière	10,6	11,0
		Champfleuri	2,2	
Parc des EnR			10,5	
	Gare		3,0	
Meyrié	Le Bion		3,2	
Nivolas Vermelle	Vernay	5,0		
TOTAL CAPI			96	293
CCCND	Diémoz *	Grange Neuve		7,0
	Saint Georges d'Espéranche	Lafayette	6,5	10,0
	Heyrieux *	Les Brosses	3,7	
	Oytier Saint Oblas	Montguillerme		3,0
	TOTAL CCCND			10
CCVDD	Saint Didier	Ferrossière	3,1	
	Dolomieu	La Bourgère		
	La Tour du Pin	Rhodes		
	Saint Clair de la Tour	Bieze	0,8	
		La Serpentin		4,0
	Cessieu	Les Vallons		3,8
		Le Devey	1,5	
	Affectés (Ferrossière / le Devey)			4,0
	Granieu	Les Moulins	2,4	
	Pressins	Les Perrières	0,3	3,2
		Le Sablon		
	Aoste	Izelette	1,3	6,0
		PIDA	5,2	17,4
	Pont de Beauvoisin	Clermont	6,2	
	Romagnieu	Muneri	3,2	
	Saint André le Gaz / Fitolieu	Etang de Charles	1,5	15,6
Les Abrets en Dauphiné	Netrin		1,7	
Virieu / Chelieu	Mas de la Perrière	3,8		
Sainte Blandine	Bel Air			
TOTAL CCVDD			29	56
TOTAL SCoT			136	369

Liste non exhaustive

Données 2015

* Cf. paragraphe 5.2 pour les communes soumises au PEB de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry et aux prescriptions de la DTA

5.1.3 - Engager des réflexions pour compléter l'offre actuelle

Pour anticiper des besoins non satisfaits ou des besoins non identifiés aujourd'hui, des réflexions sont engagées. Dans la CAPI, elles sont engagées dans le cadre des réflexions en cours afin de réserver de nouveaux espaces d'activités (environ 20 ha) dans la mesure où leur urbanisation serait acceptable au regard de l'environnement.

Dans les Vals du Dauphiné, elles portent sur 20 à 30 ha identifiés principalement au sud de la gare de Cessieu pour le développement économique. Elles ont pour objet de définir la vocation de la zone, sa complémentarité avec le tissu économique local et la cohérence d'un aménagement par rapport à la qualité du site et aux possibilités d'amélioration de son accès à l'autoroute. Dans les collines du Nord-Dauphiné, une réflexion porte sur un développement économique d'environ 20 ha. La réponse à ces besoins devra être compatible avec les prescriptions énoncées dans le chapitre 5 concernant l'encadrement du développement économique et notamment des sites de niveau 3 identifiés par la DTA.

Les besoins en foncier identifiés dans ce paragraphe ne pourront être mobilisés que dans le cadre d'une prochaine révision du SCoT.

5.2 Consolider le rôle économique du Nord-Isère dans l'espace métropolitain

L'objectif du SCoT est d'améliorer, en cohérence avec les SCoT de l'aire métropolitaine, la visibilité et l'attractivité métropolitaine du Nord-Isère, dans une démarche multi-sites, et de soutenir les activités de production, de recherche et d'innovation.

Le DOO reprend pour les espaces d'intérêt métropolitain et régional, les orientations définies dans la démarche Inter-SCoT conformément aux directives de la DTA :

- Rechercher un niveau de qualité environnementale, paysagère et de service ;
- Promouvoir une politique d'accueil des entreprises valorisantes pour les pôles métropolitains et compatibles avec leurs spécificités ;
- Mettre en place des politiques de coopération entre les collectivités, garantissant la cohérence, la complémentarité et la qualité du développement de ces sites.

PRESCRIPTIONS

En compatibilité avec la DTA, à l'occasion de la révision des documents d'urbanisme, en matière d'urbanisation à vocation économique, la superficie des zones urbanisées ou urbanisables destinées à l'accueil d'activités économiques telle qu'elle résulte du POS ou du PLU opposable à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005), réunies au sein des sites de niveau 3⁵¹, ne pourra pas être globalement augmentée à l'échelle du territoire des 17 communes concernées par la DTA (Bonfamille, Diémoz, Grenay, Heyrieux, Satolas et Bonce, et Saint-Quentin Fallavier, Balan, Nievroz, Thil, Janneyrias, Villette d'Anthon, Colombier-Saugnieu, Jonage, Jons, Pusignan, Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent de Mure) hors site de niveau 1 indiqué ci-dessus.

Des modifications de zonage sont néanmoins envisageables soit dans le cadre d'accords compensatoires entre ces 17 communes, soit pour permettre de conforter les entreprises présentes localement. Ces modifications seront ponctuelles et de faible envergure.

Elles respecteront l'armature urbaine définie par le SCoT et les prescriptions relatives au volet économique et au volet commercial du DOO.

Le DOO identifie 175 ha pour l'extension du parc de Chesnes et non 200ha comme le permet la DTA. Cet écart est compensé par l'affectation de 18,5ha au bénéfice de la CCCND comme mentionné dans le tableau ci-avant.

L'ouverture à l'urbanisation des sites de niveau 1 et 3 (définis au chapitre 1 point 1-1-1) se fera selon les conditions d'un développement économe en foncier, d'une qualité environnementale des aménagements, du respect de la ressource en eau, de niveaux adaptés de desserte et d'équipements numériques.

Sur l'ensemble des sites de niveau 1 et 3, l'accueil des entreprises devra considérer les possibilités offertes par la reconquête des friches et par les potentialités de requalification des zones d'activités existantes.

Les développements économiques projetés sur ces sites devront envisager les mesures de limitation des nuisances pour les riverains et usagers, en particulier celles liées au trafic de poids lourds.

Les nouvelles implantations d'activités logistiques d'envergure devront trouver leur place au sein du parc international de Chesnes.

⁵¹Cf chapitre 1 paragraphe 1.1.1

5.2.1 - Valoriser les sites métropolitains

Le Nord-Isère compte trois parcs d'activités retenus par la DTA comme parcs d'intérêt métropolitain⁵² et repris dans la démarche Inter-SCoT.

La DTA fixe pour ces sites les orientations suivantes : « Être ou pouvoir être desservis par au moins deux modes de transport différents (autoroute en service avec diffuseur existant ou diffuseur projeté sur une future infrastructure, fer ou éventuellement voie d'eau). Des capacités d'extension seront préservées. Pour chacune d'entre elles, un projet d'aménagement, avec phasage de réalisation et modalités de mise en œuvre, sera établi. Il prévoira une densification des installations. Les zones d'envergure métropolitaine susceptibles d'accueillir préférentiellement des activités technologiques et/ou tertiaires, donc à plus forte densité d'emplois, devront bénéficier d'une desserte par un axe performant de transports collectifs et seront labellisées sur le plan environnemental. » (DTA, page 37).

➤ Le parc international de Chesnes et la plateforme logistique de L'Isle-d'Abeau

Ce site est une référence européenne des savoir-faire dans le domaine de la logistique et un carrefour européen dans la circulation des marchandises. Le SCoT consolide la vocation logistique du parc

international de Chesnes tout en permettant la diversification des activités et l'accueil de fonctions « supérieures » logistiques en lien avec la présence sur le territoire du PiL'ES (pôle d'intelligence logistique).

Le SCoT définit les priorités suivantes :

- Asseoir le positionnement économique de Chesnes dans la structuration du développement de la logistique à l'échelle du territoire de la Plaine Saint-Exupéry. Le parc de Chesnes accueille en priorité les entreprises des secteurs suivants :
 - Services en lien avec les activités de la zone et le quotidien des salariés ;
 - Activités en lien avec la plateforme aéroportuaire ;
 - Activités améliorant le service et le fonctionnement du pôle.
- Renforcer durablement les capacités de développement et d'accueil du parc et prendre en compte la vacance de locaux :
 - Favoriser le renouvellement du site, sa diversification et la requalification du foncier bâti,
 - Optimiser le foncier disponible, encourager la densification et le remembrement de tènements en friches pour accroître les surfaces constructibles,
 - Améliorer le fonctionnement de la zone logistique tant en termes de services aux salariés que de gestion des circulations, notamment des poids lourds.

PRESCRIPTIONS

Dans l'emprise actuelle de Chesnes, les documents d'urbanisme adaptent les règles d'urbanisation pour favoriser les mutations foncières et immobilières du parc, veillent à la faisabilité juridique de l'implantation de nouvelles activités par l'adaptation des locaux disponibles et la construction de nouveaux types de bâtiments plus économes en espace et en énergie. L'extension de Chesnes sur le site de Campanos complète à moyen terme l'offre de foncier pour la logistique. Elle est autorisée à condition que son aménagement réponde aux conditions suivantes :

- contenir l'extension dans la limite de l'enveloppe urbaine définie par le SCoT ;
- assurer le maintien d'une ceinture verte entre la zone d'activités économiques et l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry dans le respect de la DTA, et le traitement des limites avec les espaces agricoles ;
- accueillir des activités en lien avec la logistique ou avec les pôles d'excellence du Nord-Isère,
- bénéficier d'une desserte par une ligne de transports collectifs assurant la liaison entre l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry et au moins un pôle

- gare intercités de la « vallée urbaine » ;
- améliorer la desserte en transports collectifs de l'ensemble du site ;
- prendre en compte des éléments d'histoire (allée des Mûriers et route de la Billaudière) ;
- organiser le stationnement (mutualisation des parkings chaque fois que cela est possible) ;
- veiller à la qualité architecturale des bâtiments et de leurs abords, au traitement de la signalétique, aux clôtures et à l'inscription des bâtiments dans le paysage ;
- réduire les consommations d'énergie par une gestion économe de ces consommations et l'utilisation des énergies renouvelables ;
- réduire la consommation d'espace en privilégiant une nouvelle génération de bâtiments à plus forte densité ;
- assurer la gestion des eaux pluviales, le traitement des eaux usées et la maîtrise de l'impact des activités sur la qualité des eaux souterraines, par une limitation des imperméabilisations et des phénomènes accrus de ruissellement ;
- assurer la collecte et le tri des déchets.

⁵² L'Isle-d'Abeau : parc technologique, plateforme logistique et Chesnes (page 38 de la DTA).

📍 Le parc technologique de la « Porte de l'Isère »

Le parc technologique de la « Porte de l'Isère » a vocation à conforter les pôles d'excellence en lien avec les pôles de compétitivité rhônalpins.

Pour gagner en visibilité, affiner son image de qualité et conforter son positionnement économique, le parc accueille en priorité :

- Des entreprises d'intérêt métropolitain (recherche, production de pointe, services aux entreprises sur les technologies et l'environnement...), des entreprises de grande taille et des entreprises valorisant les pôles d'excellence du Nord-Isère et les secteurs émergents (innovations constructives, énergies renouvelables et textiles techniques) ;
- Les activités participant à la valorisation d'espaces urbains à enjeux majeurs dans le cadre d'un projet d'ensemble (quartier-gare par exemple).

PRESCRIPTIONS

Les capacités d'accueil et d'extension du parc technologique à l'horizon 2020 sont fixées à environ 40ha. L'extension du parc est conditionnée à la conception d'un projet d'ensemble inscrit dans une démarche urbaine et architecturale de haute qualité environnementale et à la desserte du site par un réseau de transports collectifs performant. Le projet d'ensemble intègre la possibilité d'un découpage en grands lots (> 5 ha).

Les politiques locales d'aménagement et les documents d'urbanisme favorisent les démarches de qualité en portant une vigilance particulière aux points suivants :

- Traitement paysager des façades (RD 1006 et A43) ;
- Réduction des consommations d'énergie ;
- Traitement des eaux usées et collecte des déchets ;
- Limitation des imperméabilisations et des phénomènes accrus de ruissellement ;
- Qualité architecturale des bâtiments et de leurs abords.

Les documents d'urbanisme veillent à autoriser les activités répondant à ces objectifs de positionnement économique ainsi que les implantations de commerces ou de services s'ils sont directement liés à la valorisation du site.

Les collectivités s'attachent à la qualité urbaine des espaces d'activités, à leur insertion dans la « vallée urbaine » (liaisons avec les centres et les quartiers résidentiels), à l'organisation des liaisons avec les gares ainsi qu'au maintien du corridor du col du Temple en excluant toute urbanisation en continu jusqu'à la gare de L'Isle-d'Abeau.

5.2.2 - Répondre aux besoins de la logistique et des grandes entreprises dans l'espace métropolitain

Le positionnement géographique du Nord-Isère lui confère une place stratégique dans l'organisation des échanges locaux, régionaux et internationaux pour l'activité économique métropolitaine.

Le SCoT s'inscrit dans la démarche du projet Plaine de Saint-Exupéry associant l'État, les collectivités intercommunales, les Syndicats Mixtes de SCoT, les Départements, la Région et les acteurs concernés par les enjeux du développement de l'aéroport, la création d'infrastructures de fret et d'équipements d'intermodalité (plateforme de Grenay).

Le SCoT s'inscrit dans les orientations de la DTA pour favoriser la mise en œuvre du projet Plaine Saint-Exupéry qui vise notamment la structuration de la fonction logistique autour des équipements d'envergure métropolitaine que sont la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry et les équipements d'intermodalité, nécessaires pour la montée en puissance du territoire comme hub intermodal pour les voyageurs et le fret. Le SCoT intègre les besoins identifiés pour la logistique en identifiant les espaces nécessaires pour son développement en évitant l'essaimage de cette activité. Le SCoT identifie les espaces nécessaires pour l'implantation d'un équipement d'intermodalité sur la plaine d'Heyrieux sur la commune de Grenay (cf chapitre 3). Le SCoT garantit la préservation des espaces naturels, agricoles et de la ressource en eau conformément aux prescriptions de la DTA relatives à « l'espace interdépartemental Saint-Exupéry ».

PRESCRIPTIONS

Site dédié à la logistique

Localisation

Les activités logistiques d'envergure sont localisées dans le parc de Chesnes bénéficiant d'une desserte multimodale et/ou d'un accès direct aux infrastructures nationales et d'un accès à terme au transport combiné de marchandises.

En compatibilité avec la DTA, les implantations d'activités logistiques d'envergure et la création de nouvelles zones d'activité à vocation logistique sont interdites en dehors du parc de Chesnes.

L'implantation de zone logistique est exclue sur les axes nord-sud à croissance forte de circulation et qui ont vocation à participer à la desserte TC vers l'axe Lyon-Chambéry telles que la RD 75 (hors Chesnes), la RD 1075, la RD 1085, la RD 36 et la RD 522.

Le parc international de Chesnes pourra faire l'objet d'une extension au Nord et à l'Est, sur les communes de Satolas-et-Bonce et Saint-Quentin-Fallavier, sur une emprise de 150 à 200 hectares.

Vocation

Le développement d'activités artisanales autres que celles strictement nécessaires au bon fonctionnement du site est exclu. Est également exclue la création de surfaces commerciales autres que les activités et services répondant directement aux besoins des salariés de la zone ou des usagers du hub aéroportuaire.

Urbanisation

L'ouverture à l'urbanisation se fera selon les conditions d'un développement économe en foncier, d'une qualité environnementale des aménagements, de niveaux adaptés de desserte et d'équipements numériques, du respect de la ressource en eau et des enjeux écologiques, agricoles, paysagers, et de cadre de vie.

Ce site a vocation à accueillir, de façon hiérarchisée et phasée, des projets économiques d'envergure, requérant de grands tènements. Ainsi toute ouverture à l'urbanisation économique au sein de ce site est conditionnée à l'approbation préalable par les collectivités et l'Etat d'une stratégie de développement économique partagée sur la Plaine Saint-Exupéry.

L'urbanisation fera l'objet d'une maîtrise préalable du foncier par la puissance publique, au-delà de l'échelle communale. Cette maîtrise foncière devra être pérenne pour tout développement économique à vocation logistique. Elle devra être accompagnée d'outils d'adaptabilité et/ou de réversibilité des aménagements et

constructions à l'horizon des projets d'infrastructures et des équipements d'envergure métropolitaine.

Son développement se fondera sur des plans de composition d'ensemble, définis par une maîtrise d'ouvrage supra-communale en association avec le SCoT et intégrant les possibilités de requalification de friches et de revitalisation du parc vacant et toutes les dispositions facilitant la densification des sites.

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à l'affectation au sein du document d'urbanisme d'une vocation économique dominante d'accueil d'activités logistiques, sans exclure les projets industriels d'envergure ni les fonctions, activités et services associés ; à l'intégration de la limite d'extension d'urbanisation telle que cartographiée (cf chapitre 2 volet environnement du DOO); à la prise en compte des enjeux de la ressource en eau, en particulier l'intégrité physique et fonctionnelle des zones humides de la vallée de la Bourbre.

Les collectivités porteront une attention particulière à la qualité environnementale et paysagère des espaces bâtis, agricoles et naturels et à la proximité des habitations afin de minimiser les pollutions visuelles et sonores, de favoriser la création de ceinture verte paysagère, l'intégration architecturale de qualité (hauteur, matériaux, couleur des bâtiments), les accès, une gestion des eaux pluviales adaptée à la parcelle, l'aménagement de cheminements modes doux, la préservation ou la restauration de la fonctionnalité des corridors, l'aménagement d'espaces verts intégrés aux espaces environnants. L'ouverture à l'urbanisation de cette zone devra s'accompagner de la mise en œuvre d'un modèle de développement sélectif. Des démarches de types opérations pilotes, appels à projets, seront mobilisées en faveur d'une montée en gamme de la logistique et d'une rationalisation de la consommation foncière facilitant la densification des flux (nouvelle génération de bâtiments à plus forte densité, mutualisation des accès et des parkings).

Les développements économiques projetés sur ces sites devront envisager les mesures de limitation des nuisances pour les riverains et usagers, en particulier celles liées au trafic de poids lourds. Le SCoT encourage le développement opérationnel d'embranchement ferroviaire au sein du parc de Chesnes.

Les activités logistiques liées aux entreprises dans les zones d'activités économiques généralistes, desservies uniquement par la route, doivent être organisées (en prévoyant par exemple de réserver des espaces appropriés et des accès séparés) et contingentées de manière à ne pas créer d'importants pôles logistiques exclusivement raccordés à des axes routiers.

5.2.3 - Valoriser les activités et les innovations d'intérêt régional

En dehors des sites métropolitains retenus par la DTA, le Nord-Isère compte de nombreuses entreprises insérées dans le tissu économique local et dont le rayonnement est régional ou national.

Le SCoT soutient les démarches contribuant à valoriser ces entreprises.

Le SCoT reconnaît l'activité agricole comme une activité économique à part entière et lui donne une place spécifique au sein du territoire. Particulièrement dans l'espace du projet Plaine Saint-Exupéry, la plaine d'Heyrieux notamment participe au développement économique d'une agriculture pérenne à l'échelle du territoire et à l'échelle métropolitaine.

Dans le cadre du Grand Projet Rhône-Alpes et de la démarche Nord-Isère Durable, les collectivités engagent des actions pour promouvoir et développer un modèle de « ville durable » avec comme objectif le développement d'une spécificité en matière de construction durable positionnant le Nord-Isère comme territoire d'expérimentation à l'échelle nationale en mettant l'utilisateur au cœur des réflexions :

- création de la plateforme type ASTUS⁵³, développement d'entreprises, de formations accompagnant le développement du pôle d'innovations constructives et concrétisant le positionnement du territoire dans l'espace régional ;
- création du Parc des énergies renouvelables, dédié à la recherche et à l'innovation dans le domaine des énergies renouvelables ;
- accueil de ce type d'entreprises dans les quartiers-gares des villes-centres ;
- valorisation des sites d'activités hébergeant ces entreprises.

Le DOO fixe pour ces sites les mêmes orientations que pour les sites d'intérêt métropolitain visant à l'excellence environnementale en matière d'aménagement urbain, de gestion du foncier, de protection des ressources naturelles et de desserte du site.

Le DOO encourage le développement des filières économiques favorisant le développement des énergies renouvelables.

5.3 Conforter les pôles d'activités des bassins d'emplois

Les sites d'activités économiques ont vocation à permettre l'accueil d'entreprises à valeur ajoutée en termes d'emplois et de qualité environnementale, à accompagner les mutations économiques, à favoriser le développement des entreprises locales et la diversification des emplois.

Le DOO fixe les objectifs d'organisation spatiale suivants :

- Mettre un terme à la dissémination de zones d'activités économiques peu ou mal structurées en privilégiant l'optimisation des sites existants dans les pôles des bassins de vie, la requalification de friches bâties ou non, ou l'extension en greffe des sites les mieux adaptés à la gestion des flux induits,
- N'étendre la surface de zones existantes que lorsque le foncier disponible ne permet pas de répondre aux besoins et en anticipant l'extension par tranche de cinq hectares environ,
- Qualifier les entrées de ville en optimisant et requalifiant les sites d'activités et en limitant les extensions linéaires.

5.3.1 - Conforter l'emploi dans les centres de bassins de vie

Le DOO soutient le renforcement des activités dans des sites d'accueil dédiés en lien avec les pôles d'excellence identifiés dans les domaines de l'énergie, la santé, le textile technique, les innovations constructives et les spécificités locales :

- Dans la CAPI, la Maladière, le Parc des énergies renouvelables et les espaces à proximité des grands ateliers ; Muissat, le Lémand et Le Couvent dans l'aire de structuration de la gare de La Verpillière,
- Dans les Vallons de la Tour, les espaces d'entrée de ville de La Tour-du-Pin, dans un programme d'ensemble accompagnant les mutations foncières, la qualification de friches, la structuration d'espaces commerciaux (Saint-Clair-de-la-Tour) et l'accueil de petites entreprises,
- Dans la Chaîne des Tisserands, des espaces pour assurer le maintien d'entreprises locales en développement

⁵³ « Plateforme énergie, assemblage, processus de construction, usages » dans le domaine de la construction. Elle vise à accompagner les entreprises de ce domaine à innover et à diffuser leurs innovations

- Dans les Vallons du Guiers, des espaces structurant les entrées de ville en lien avec leurs activités économiques, en combinant par exemple production et équipements pour la promotion de ces activités (accueil de manifestations).

5.3.2 - Développer l'activité dans le foncier disponible

Le DOO vise à recentrer l'implantation des zones d'activités économiques sur les villes-relais et les bourgs-relais, dans une logique de bassin de vie et de politique intercommunale. Il fixe les conditions d'ouverture à l'urbanisation des nouveaux sites d'activités.

➤ Optimiser le foncier existant

Optimiser le foncier disponible ou mutable dans les zones d'activités économiques existantes (mutation foncière ou requalification immobilière), dans les centres villes et particulièrement les quartiers-gares et dans les espaces inscrits comme espaces d'activités dans les documents d'urbanisme.

➤ S'inscrire dans l'espace urbain et le réseau routier

Les nouvelles urbanisations se situent en continuité des espaces à vocation économique existants. Elles privilégient le réaménagement des accès existants pour en améliorer la sécurité et la fonctionnalité et évitent la création de nouveaux accès. Leur programmation d'ensemble assure le phasage, précise les règles de constructibilité et organise les flux et le stationnement dans un souci d'optimisation du foncier.

➤ Offrir des garanties environnementales

Les extensions le long des voiries sont limitées et des coupures vertes sont maintenues. Elles n'occasionnent pas de prélèvements sur les espaces agricoles stratégiques ou sur les espaces identifiés comme stratégiques au titre de la protection des eaux souterraines et des zones humides (sauf solution d'échanges de terrains ou de compensation), conformément aux prescriptions du SDAGE et du SAGE.

⁵⁴ Cf. tableau paragraphe 5.1.2.

⁵⁵ Idem

PRESCRIPTIONS

Pour les ouvertures et extensions de sites d'activités

Le SCoT autorise l'ouverture des sites identifiés comme « disponibilités immédiates » et répertoriés dans le tableau « Besoins en foncier pour l'activité économique⁵⁴ » à condition qu'ils satisfassent aux prescriptions définies dans le paragraphe 5.4 « Qualifier les sites d'activités ».

Le SCoT autorise à court et moyen terme des extensions non prévues dans les documents d'urbanisme actuels à condition que l'enveloppe globale affectée à l'échelle intercommunale telle qu'indiquée dans le tableau « Besoins en foncier pour l'activité économique⁵⁵ » reste inchangée et que ces extensions répondent aux critères prescrits par la DTA de l'aire métropolitaine et aux prescriptions pour les sites de niveau 3. précisées chapitre 1, point 1-1-1 du DOO.

Les conditions suivantes doivent également être justifiées

L'offre foncière disponible dans les espaces existants ne répond pas aux besoins fonciers de l'entreprise (absence de tènement de taille suffisante, activité incompatible avec la vocation des zones d'activités économiques offrant du foncier).

La demande présente un intérêt réel pour le bassin d'emplois (développement d'une entreprise locale, création d'entreprises en lien avec les pôles d'excellence locaux) et valorise les espaces urbains.

Le projet répond aux critères environnementaux : il bénéficie d'une bonne accessibilité (aux infrastructures régionales et/ ou au réseau de transports collectifs) ou d'une proximité des centres (itinéraires doux). Il assure la préservation des espaces naturels et met en place les mesures compensatoires adaptées. Le document d'urbanisme adapte la surface constructible de la zone aux besoins réels de l'entreprise.

Les document d'urbanisme déclinent dans leur plan de zonage la localisation des sites d'activités telle qu'elle apparaît dans le SCoT. L'offre foncière disponible à proximité des gares régionales répond en priorité à des besoins d'activités à rayonnement régional ou métropolitain, en complémentarité avec un développement urbain mixte.

5.4 Qualifier tous les sites d'activités

Le traitement qualitatif des zones d'activités économiques constitue un enjeu de valorisation et de cohérence pour l'image de marque du Nord-Isère et répond à trois objectifs :

- Valoriser l'activité économique en elle-même, les ressources et les compétences locales et le rayonnement métropolitain,
- Valoriser le paysage et améliorer la lisibilité de l'armature territoriale (entrée de ville, traversée de zone logistique ou commerciale sur d'importants linéaires de front de voirie),

- Contribuer au positionnement économique du Nord-Isère : l'excellence environnementale (PiL'ES, Pôle d'innovation constructives, Pôle des énergies renouvelables).

Les aménagements et le développement des espaces d'activités, quelle que soit la nature des activités accueillies (production, commerce, tertiaire, logistique), répondent à des critères qualitatifs dont le niveau d'exigence est fonction de l'importance stratégique de chaque zone considérée.

Dans les sites métropolitains et tous les nouveaux sites de plus de 10 ha contigus, les collectivités porteront une attention particulière à la qualité environnementale et paysagère des aménagements et des bâtiments (sobriété énergétique, végétalisation, gestion des eaux, densité et mutualisation des équipements).

PRESCRIPTIONS

Pour l'ensemble des espaces d'activités

Les EPCI compétents sont invités à présenter une stratégie d'ensemble qui vise à intégrer :

- Les disponibilités foncières dans les espaces d'activités, bâtis ou non (locaux vacants ou mutables, foncier non bâti), dans les sites dédiés et dans les centres urbains et les quartiers-gares,
- Une analyse de l'intérêt des sites du point de vue de leur insertion urbaine, leur composition, leur accessibilité et desserte, la qualité des terrains et du bâti, les spécificités environnementales (espaces répertoriés au titre de leur intérêt pour l'eau, la biodiversité) et leur impact sur les exploitations agricoles dont la prise en compte de la circulation des engins agricoles, la restructuration foncière, la question de l'enclavement des sièges d'exploitation et le traitement de la lisière entre espace bâti et espace agricole,
- Les mesures à prendre pour compenser l'impact des espaces d'activités sur les zones humides (Parc des énergies renouvelables, extension d'Aoste), sur les espaces agricoles stratégiques et sur le fonctionnement des exploitations,

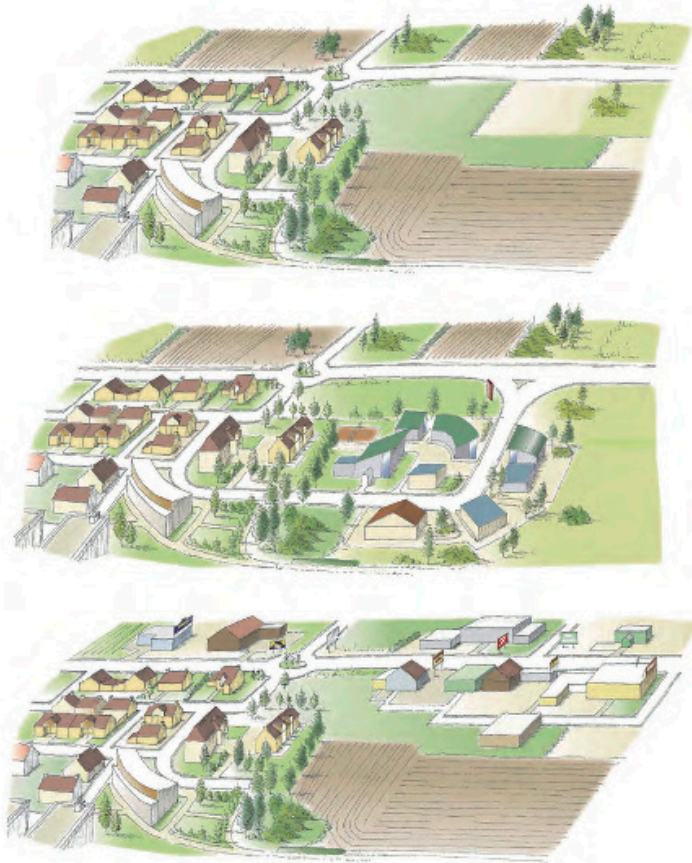
- La définition de la vocation prioritaire de chaque espace, les conditions de son aménagement, les modalités de requalification (mobilisation potentielle des espaces et des bâtiments en mutation à l'échelle du document d'urbanisme) :
- les documents d'urbanisme s'attachent à conférer aux zones d'activités économiques dédiées une politique d'accueil sélective valorisant les vocations et les secteurs d'excellence ;
- le zonage et le règlement notamment, permettent l'accueil des services et des équipements de nature à renforcer leur attractivité et leur fonctionnalité ;
- les collectivités cherchent à donner plus de lisibilité à l'économie du Nord-Isère, en affichant la vocation préférentielle des zones d'activités économiques ou des pôles urbains sans qu'elle soit pour autant exclusive. Il s'agit de rendre lisible le niveau de rayonnement économique d'un site ;
- les collectivités visent à intégrer, dans le cadre de leur stratégie urbaine et économique, les sites d'activités qui devront faire l'objet d'une requalification ou restructuration propice à la valorisation de l'activité et des espaces urbains.

RECOMMANDATIONS

Les collectivités territoriales, leurs groupements compétents et la Chambre de commerce et

d'industrie (CCI) sont invitées à étudier toutes les possibilités de diversification des énergies et d'utilisation des énergies renouvelables, notamment dans les grands bâtiments industriels.

Adapter les extensions urbaines au contexte local



État initial

Entrée de ville préservée d'une urbanisation le long de l'axe principal.

Transition visuelle entre espaces urbains et espaces agricoles/naturels



Les extensions d'entrée de ville sont intégrées aux espaces urbains existants

Urbanisation non alignée le long de l'axe principal

Publicités maîtrisées

Parkings mutualisés

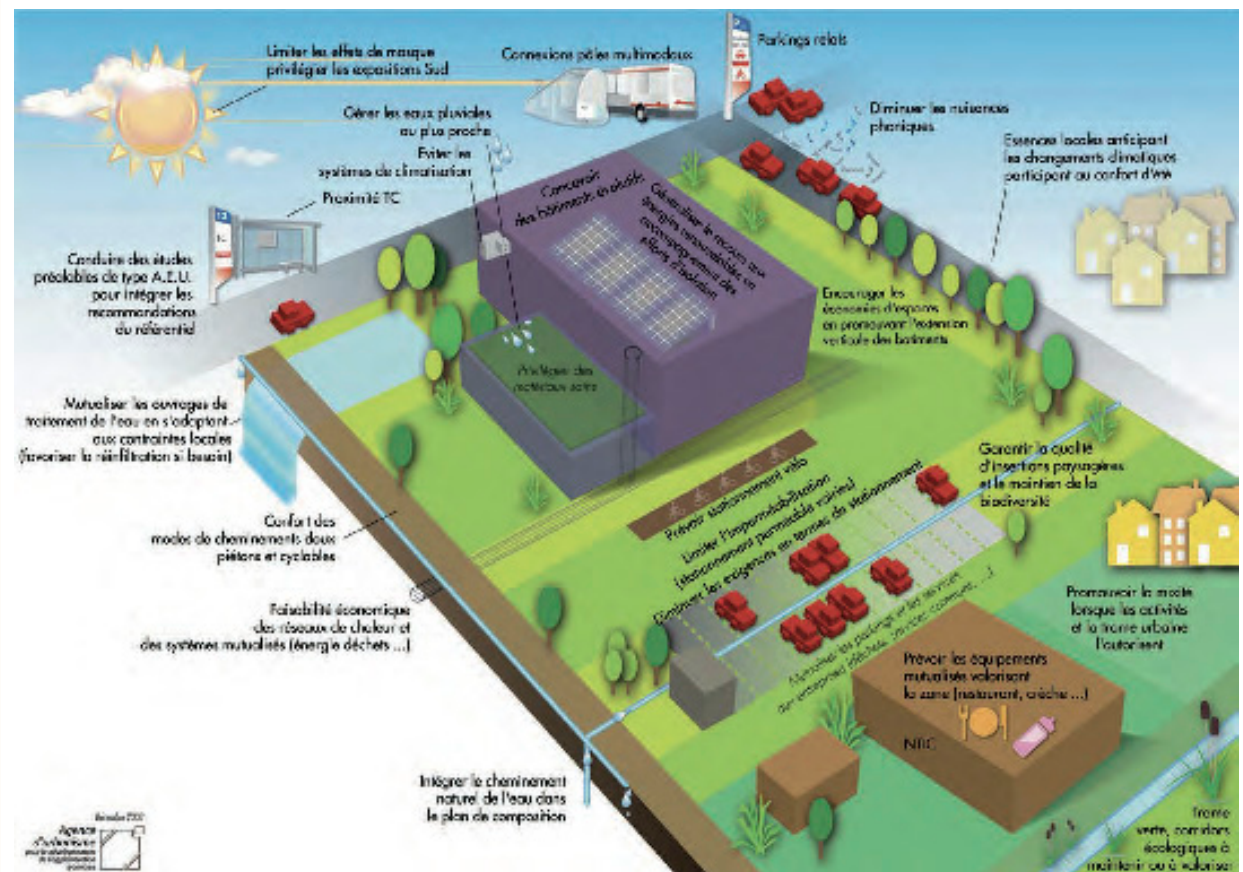
Espaces boisés préservés

Architecture adaptée au site

Liaisons assurées entre les quartiers et les équipements



Qualifier les extensions des secteurs d'activités



5.4.1 - Optimiser le foncier existant

Le D00 fixe comme orientation principale la valorisation prioritaire du foncier des sites existants par l'optimisation des espaces disponibles et la reconversion de bâtiments répertoriés dans le bilan des disponibilités foncières des collectivités.

PRESCRIPTIONS

Les extensions d'espaces d'activités viseront une optimisation du foncier en recherchant toutes les possibilités de mutualisation des espaces dédiés aux accès et au stationnement.

Les documents d'urbanisme favorisent, par des règles adaptées, la construction des bâtiments en hauteur avec des densités compatibles avec les règles de sécurité. Ils s'attacheront à fixer pour les bâtiments d'activité des coefficients d'emprise au sol égaux ou supérieurs à 0,5 dans la mesure où ce coefficient est compatible avec les règles de sécurité.

5.4.2 - Optimiser les déplacements

La création ou l'extension d'une zone est conditionnée aux prescriptions suivantes.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec les objectifs de limiter la création d'accès directs des espaces d'activités par les voiries principales (cf. volet Déplacements) et, dans le cas d'une extension, de privilégier l'aménagement des accès existants.

Les collectivités et établissements publics compétents, à travers leurs documents d'urbanisme, peuvent élaborer des plans d'aménagement ou de requalification des espaces d'activités organisant les circulations internes (accès entreprises, livraisons, stationnements mutualisés et articulation avec les dessertes en transports collectifs).

⁵⁶ Ces fourreaux suivront les spécifications techniques du maître d'ouvrage du réseau d'initiative publique.

RECOMMANDATIONS

Pour les sites d'activités de plus de 2000 salariés, les collectivités et établissements publics compétents sont invités à :

- Développer des alternatives à la voiture individuelle : covoiturage, stationnement deux-roues, navettes vers les gares, transports collectifs et Plans de déplacement d'entreprise ou interentreprises (PDE et PDIE).
- Favoriser l'implantation de services et d'équipements répondant aux besoins immédiats des salariés tels que des restaurants interentreprises, des crèches interentreprises, des petits commerces de première nécessité (inférieurs à 300 m²) et de l'hôtellerie.
- Dans le cas des zones existantes, les associations syndicales, sociétés foncières ou autres gestionnaires sont encouragés à participer à cette remise à niveau au gré des demandes d'autorisation de construire.
- Prendre en compte, à travers le PDU, les questions d'accessibilité et de stationnement concernant les activités économiques.
- Mettre en place des règles d'urbanisme favorisant la mutualisation des stationnements et leur construction en superstructure chaque fois que possible.

Une coordination et coopération entre les collectivités garantissant la cohérence et la qualité de leur traitement apparaît nécessaire. Un schéma de développement et d'accueil des entreprises peut servir d'outil de gouvernance à l'échelle du Nord-Isère.

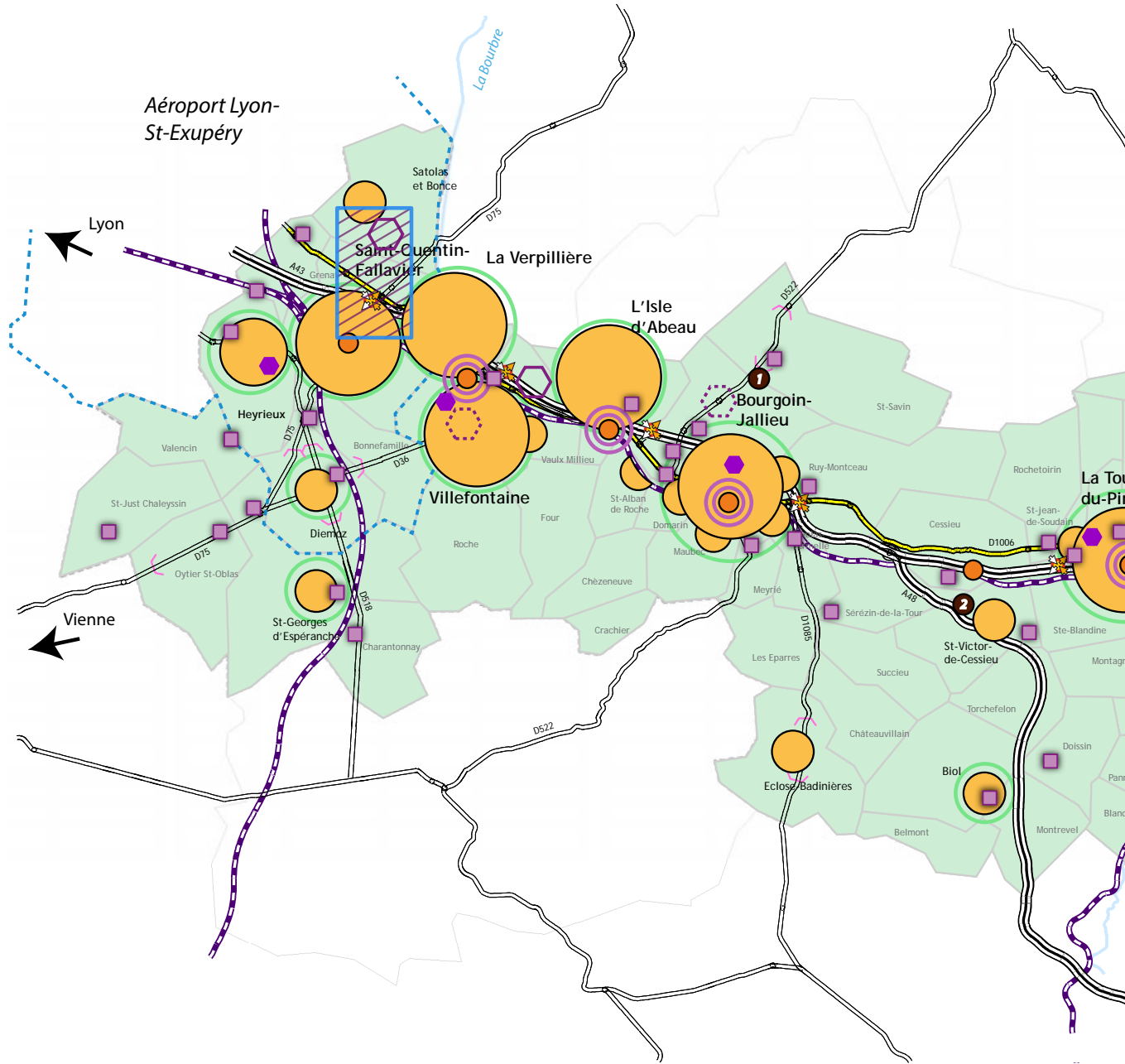
5.4.3 - Prévoir l'accès aux réseaux de communication numériques

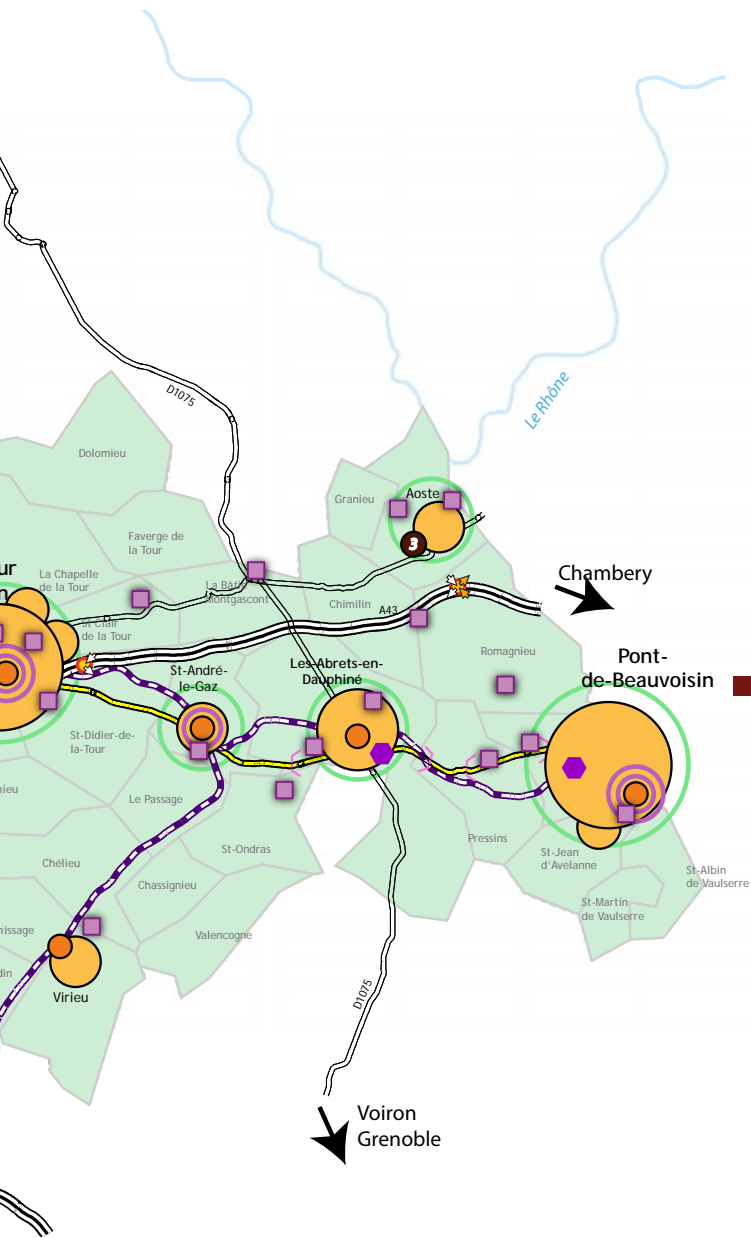
Dans le cadre de la loi relative à la lutte contre la fracture numérique, le SCoT encourage à une bonne articulation avec le SDTAN (Schéma directeur territorial d'aménagement numérique du département) adopté en 2011 et révisé en décembre 2014, avec la stratégie de valorisation des sites d'activités.

Les collectivités conditionnent les nouveaux espaces d'activités économiques à leur possibilité de branchement aux réseaux à très haut débit.







RECOMMANDATIONS

Les collectivités sont invitées à intégrer dans leurs projets d'ensemble et leurs projets urbains les réflexions préalables le plus en amont possible pour l'organisation et l'aménagement des accès aux réseaux numériques indispensables aux échanges dématérialisés (ex : fibre optique, centre de télétravail...). Elles s'assurent, à travers leurs documents d'urbanisme et à l'occasion de tous travaux de génie civil, de la mise en place de fourreaux⁵⁶ permettant le passage de la fibre optique et de leur accès libre sur le domaine public.









■ Renforcer le rayonnement économique et la position stratégique métropolitaine du territoire




-  Activité économique de niveau métropolitain reconnue par la DTA
-  Activité économique de niveau métropolitain : rechercher l'excellence et la qualité environnementale
-  Site préférenciel d'accueil d'activités liées à la logistique/autres activités
-  Encadrer le développement du site
-  Territoire concerné par le projet de Plaine St Exupéry
-  Secteur préférenciel du développement tertiaire

Site sous conditions particulières d'urbanisation

-  1 Parc des énergies renouvelables
-  2 ZA Aéroport de Cessieu
-  3 ZA d'Aoste

 Echangeur autoroutier

■ Encourager les dynamiques économiques à l'échelle de la proximité et des bassins de vie

-  Zones d'activités
-  Pôle d'emplois - favoriser la mixité fonctionnelle
-  Valoriser les spécificités locales et développer les circuits courts agricoles locaux
-  Gare ferroviaire
-  Limiter le développement linéaire des activités le long des axes de circulation
-  Point de vente direct
-  Maintenir une agriculture dynamique et préserver les espaces naturels

5.5 Accompagner les dynamiques économiques locales

L'évolution de la structure de l'emploi dans le Nord-Isère se traduit par une diversification des emplois vers le tertiaire, les services à la population et les emplois de proximité relevant de l'économie résidentielle. Cette évolution est facteur de développement de la diversité urbaine (proximité emploi-habitat).

5.5.1 - Développer l'activité économique dans le tissu urbain

➤ Promouvoir l'offre tertiaire

Le développement des emplois tertiaires (bureaux, services, administration, commerces, emplois résidentiels) n'est pas tributaire de réserves foncières dédiées mais de l'armature urbaine et de ses aménités, de sa desserte en transports collectifs, de la proximité des services et des commerces.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec les objectifs suivants :

Favoriser la mixité fonctionnelle (logements + tertiaire + bureaux) au sein des projets urbains en extension ou en rénovation et notamment, dès la phase de programmation urbaine résidentielle.

Dans le cadre de petites opérations de construction, les collectivités veillent à la complémentarité et à la proximité (en transports collectifs ou modes doux) des sites résidentiels et de services.

Elles veillent cependant à la cohérence de l'offre de locaux tertiaires par rapport à la demande en se dotant d'outils de suivi des marchés immobiliers⁵⁷.

➤ Maintenir l'artisanat local et qualifier les zones d'activités économiques à rayonnement local

Le DOO vise à faciliter l'implantation d'activités au plus près des espaces urbains dans une logique de développement des services à la population (artisanat) et des activités locales portées par les PME (petites et moyennes entreprises) et les TPE (très petites entreprises).

Les documents d'urbanisme veillent au maintien et à l'intégration des activités artisanales dans le tissu urbain.

⁵⁷Cf. paragraphe 5.7.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanismes sont compatibles avec les objectifs suivants :

Pour les communes déjà dotées de zones artisanales

Le développement des zones artisanales de rayonnement local a vocation à être validé au sein de chaque intercommunalité, ainsi qu'à être inscrit et justifié dans le cadre de la stratégie d'accueil des entreprises proposée par la collectivité compétente.

Ces zones artisanales s'attachent à accueillir de très petites entreprises de production et d'artisanat. Ce développement s'opère par la reconversion, l'optimisation de l'existant au sein du tissu urbain ou, si cela ne suffit pas à répondre aux besoins, par l'extension modérée des zones existantes en greffe du tissu urbain. Ce développement ne doit pas engendrer la création de nouvelles zones artisanales locales.

Dans le cas où les possibilités d'accueil des artisans dans le tissu urbain s'avèrent impossibles par manque de locaux ou à cause des nuisances générées (bruit, odeur, trafic, livraison importante...), la collectivité compétente en matière de développement économique peut réaliser une extension d'une zone artisanale locale aux conditions suivantes :

- Les extensions de zones artisanales (hors celles figurant dans le tableau des besoins en foncier économique) sont acceptées à partir d'un taux d'occupation de 85% de l'ensemble des zones

locales à l'échelle intercommunale et justifiées dans le cadre de la stratégie de développement économique intercommunal.

- L'extension de la zone artisanale est limitée à deux hectares maximum par commune sous la forme d'une cohérence d'ensemble ;
- Elles sont implantées en greffe du tissu urbain dans la mesure où elles sont compatibles avec la protection des espaces naturels et agricoles stratégiques et le maintien de la trame verte et ne génèrent ni un linéaire en bordure de voie ni une nouvelle implantation d'opportunité déconnectée des espaces urbains ;
- L'espace est géré sous la forme d'un programme d'ensemble (lotissement par exemple) optimisant dans son règlement l'utilisation de l'espace par des règles d'implantation ou d'emprise au sol ;
- La collectivité a analysé au préalable les impacts du prélèvement foncier sur l'activité agricole ;
- La collectivité a mis en œuvre au préalable les éventuelles mesures environnementales ;
- Le DOO préconise la mise en place d'une structure de gestion unique pour l'ensemble de la zone d'activité et d'un règlement portant sur les règles de fonctionnement et les modalités d'urbanisation. Les collectivités mettent en place le règlement des sites.

Pour les communes non dotées de zones artisanales, aucune création n'est possible, sauf dans la limite de l'enveloppe définie à l'échelle intercommunale et dans le cadre de la stratégie d'accueil des entreprises définie à cette échelle.

5.5.2 - Soutenir le développement économique des espaces périurbains et ruraux

➤ Dynamiser l'agriculture du Nord-Isère

Le PADD se donne comme objectif de pérenniser l'activité agricole qui s'inscrit dans une perspective à la fois économique et patrimoniale (environnementale et paysagère) et comme un enjeu de société.

Dans cet objectif, le DOO fixe plusieurs orientations pour assurer le maintien des espaces agricoles et le bon fonctionnement des exploitations, outils de l'agriculture (cf. Chapitre 2 « Maintenir une agriculture dynamique »).

Le développement de l'activité agricole s'appuie sur la valorisation et la diversification des filières, des productions et des circuits de commercialisation dans un environnement urbain proche.

➤ Développer et diversifier l'attractivité touristique

Les qualités paysagères des espaces agricoles et

naturels, la diversité des paysages urbains, la richesse du patrimoine historique et contemporain constituent une ressource, une valeur patrimoniale facteur d'attractivité touristique et une composante de la qualité de vie des Nord-Isérois.

La diversité des campagnes et des paysages ruraux est un atout pour le développement économique autour du tourisme vert dans le Nord-Isère.

Les étangs, les zones humides et plus généralement les éléments de la trame bleue participent à l'attractivité du territoire et au développement du tourisme vert.

Le développement d'un tourisme pérenne ne peut cependant être envisagé en dehors d'exigences fortes en termes de qualité des aménagements et des constructions, tant en milieu urbain que rural.

À titre d'exemple, le plan de lumière et de nuit élaboré par la CAPI participe pleinement à la mise en valeur de la dynamique territoriale, du patrimoine et du paysage urbain et rural du Nord-Isère. Il permet une mise en scène et une animation des horizons proches et lointains de la vallée, des coteaux et des plateaux.

RECOMMANDATIONS

Les collectivités et établissements publics compétents sont invités à :

Pour favoriser le développement de l'activité touristique

- Mettre en valeur le patrimoine bâti (châteaux, bâtiments en pisé, architecture contemporaine, patrimoine industriel ancien et contemporain...), les espaces naturels, ruraux et urbains et des itinéraires modes doux accessibles depuis les gares,
- Mettre en valeur des éléments de trame bleue par des aménagements paysagers et d'accessibilité raisonnée de ces espaces,
- Améliorer la qualité et la lisibilité des offres d'hébergement, notamment par la labellisation systématique ou la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des établissements offrant une capacité d'accueil de plus de huit personnes,
- Renforcer l'offre quantitative d'hébergement en procédant par exemple à l'inventaire du patrimoine immobilier susceptible, après transformation, de compléter l'offre,
- Élaborer et mettre en œuvre une politique culturelle et événementielle (événements culturels, sportifs, artistiques) attractive localement et régionalement,

- Inscrire l'offre locale dans des réseaux de promotion régionaux et/ou nationaux.

Pour développer le volet économique et social

- Créer des lieux d'interface du local et du régional dans les gares ou aux abords des infrastructures principales qui sont autant de « portes d'entrée dans le territoire ». Dans ce but, ces lieux pourront faire l'objet d'un traitement qualitatif particulier et abriter des signes, totems ou événements pour communiquer dans une stratégie de marketing territorial,
- Conforter la valeur patrimoniale du territoire par une démarche d'exigences environnementales et de fonctionnalités transversales à toutes les politiques publiques,
- Veiller à l'entretien et à la mise en valeur des cheminements modes doux et des équipements de jalonnement tels que les bases de loisirs et les plans d'eau,
- Mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables entre les villes et villages, relié à celui des voies vertes et aux itinéraires de tourisme longue distance,
- Adapter les documents d'urbanisme pour permettre la préservation des espaces de la trame bleue et verte, leur mise en valeur et leur accessibilité par des aménagements de qualité architecturale et environnementale.

➤ Développer l'offre d'accueil touristique

Le développement du tourisme d'affaires nécessite de renforcer le secteur hôtelier en lien avec les secteurs économiques à rayonnement suprarégional, avec la proximité des infrastructures d'échanges du réseau régional et national (ferroviaire et routier) et de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry.

Le développement du tourisme vert et récréatif de court séjour participe à la valorisation des différents espaces du Nord-Isère et de son patrimoine. Il constitue une opportunité de création d'emplois ou de complément d'activité.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme s'attachent à permettre l'implantation d'équipements hôteliers, en construction neuve ou en réhabilitation, dans le tissu urbain.

Les documents d'urbanisme veillent à autoriser la réhabilitation du patrimoine bâti à des fins de diversification de l'offre d'accueil et d'hébergement.

5.6 Compléter l'offre de formation professionnelle

Le SCoT défend la nécessité de développer de nouvelles filières de formation post-bac en lien avec les filières économiques locales, afin de permettre aux jeunes du territoire d'étudier et de débiter leur vie professionnelle dans le Nord-Isère, mais aussi pour accroître l'attractivité du territoire. L'enjeu est de coordonner les besoins de recrutement et de formation professionnelle continue des entreprises positionnées sur les filières d'excellence et d'innovation avec la formation et la main-d'œuvre locale pour pérenniser durablement les atouts économiques du Nord-Isère.

L'objectif est de favoriser la mise en place de formations et d'informations dans le secteur des constructions innovantes en réponse aux enjeux du développement durable, à partir du savoir-faire et des compétences du pôle matériaux et innovations constructives et dans le secteur de la logistique.

5.7 Actions pour la mise en œuvre du SCoT

Pour promouvoir le développement économique du Nord-Isère, le Syndicat Mixte du SCoT organise la coordination des politiques des collectivités compétentes en matière de développement économique. Il associe à ces démarches les partenaires institutionnels (État, Région, Département, Chambre de commerce et d'industrie (CCI), Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA)) et les territoires limitrophes concernés ou impactés par les évolutions de l'activité économique dans le Nord-Isère (SEPAL, Boucle du Rhône en Dauphiné, Rives du Rhône, Avant-Pays Savoyard). Pour maîtriser la cohérence du développement économique du Nord-Isère, le Syndicat mixte du SCoT met en place les outils et les indicateurs de suivi par intercommunalité. Ce dispositif de mutualisation et d'échange d'informations doit permettre d'anticiper et d'ajuster la stratégie d'ensemble du Nord-Isère aux évolutions économiques et d'adapter les stratégies des intercommunalités en assurant la cohérence de l'offre.

Deux démarches complémentaires seront mises en place :

➤ Un dispositif de suivi de l'activité économique et du foncier d'activités

Un atlas des zones d'activités économiques a pour objectif de prendre la mesure des évolutions réelles et des tendances (voir rapport de présentation Livre 1, partie 2, préambule) en assurant un suivi régulier d'une série d'informations utiles à l'appréciation de l'évolution des emplois (par secteur d'activité et par secteur géographique), des disponibilités et des consommations foncières par type d'activités économiques et secteur géographique et du marché immobilier des entreprises (logistique, bureaux, locaux commerciaux). Ces observations seront complétées par celles réalisées à l'échelle métropolitaine, dans le cadre de la démarche Inter-SCoT. Ce tableau pourra être enrichi par le suivi des réalisations d'espaces d'activités économiques illustrant les aspects plus qualitatifs.

➤ Une stratégie d'accueil des entreprises

Le SCoT recommande aux collectivités compétentes en la matière de définir une stratégie d'accueil des entreprises précisant notamment la localisation des sites retenus, leurs capacités, la vocation prioritaire de chaque zone, la nature des opérations (requalification, création), les modalités de desserte, leur insertion paysagère et environnementale...

La stratégie d'accueil des entreprises intègre également l'identification des friches et une réflexion sur leur requalification dans le cadre d'un projet global.

Le Syndicat Mixte assure la coordination de ces stratégies et leur cohérence avec les dispositifs de suivi de l'activité économique et les orientations définies dans ce chapitre.

Chapitre 6

PROMOUVOIR UNE OFFRE COMMERCIALE DE QUALITÉ

6.1 Préambule

➤ Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Dans un contexte de développement actif de nouvelles formes de commerce (Internet, Drives, marchés et circuits courts) et de renforcement de l'environnement commercial de niveau métropolitain au voisinage du territoire, le niveau d'équipement commercial du territoire est cohérent avec l'armature urbaine et a de manière générale atteint un niveau de maturité. Par ailleurs, les équipements commerciaux des centralités urbaines sont aujourd'hui globalement en repli et l'attractivité des centralités urbaines affaiblie. L'enjeu du développement commercial porte principalement sur la modernisation et le renouvellement des équipements commerciaux existants. Les centralités urbaines doivent retrouver de l'attractivité pour favoriser et valoriser le vivre ensemble et les modes de déplacements peu impactant pour l'environnement. En dehors des centralités urbaines, les sites commerciaux doivent pouvoir se moderniser et mieux s'intégrer au tissu urbain environnant.

La stratégie commerciale du Nord Isère a pour objectifs de :

- renforcer la cohérence du maillage commercial avec l'armature urbaine à l'échelle du territoire du SCoT et des bassins de vie ;
- renforcer l'attractivité des centralités urbaines commerciales et maintenir un bon niveau d'équipement commercial pour répondre aux besoins des habitants en matière d'offre de proximité ;
- favoriser le renouvellement, la modernisation et une plus grande qualité urbaine des sites commerciaux existants ;
- maîtriser et économiser le foncier pour le développement commercial ;

➤ Cadre d'application du chapitre commerce

Les commerces concernés par la rédaction de ce chapitre sont :

- Les commerces de détail (alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison, culture-loisirs, les Drive solo ou drive adossé...)
- Les artisans commerçants ayant également une activité commerciale et relevant du secteur de l'alimentation (boulangier-pâtissier, glacier, boucher, charcutier, crémier-fromager, cuisinier, poissonnier, traiteur...)
- les métiers d'artisanat d'art (bijoutier-joaillier, orfèvre, horloger, bottier, chapelier, couturier, maroquinier, opticien...)
- les commerces relevant du secteur des services (teinturier pressing, toiletteur d'animaux de compagnie, photographe, banque, assurance).

Ne sont pas concernés : le commerce de gros, les activités non commerciales, l'artisanat de production, de l'industrie, des activités de bureau, des services aux entreprises, de l'hôtellerie et de la restauration.

DÉFINITIONS DU DOO DU SCOT NORD ISÈRE

- **Site commercial** : un site commercial comprend un ou plusieurs commerce(s)
- **Site commercial de périphérie** : site commercial en dehors des centralités urbaines
- **Galerie marchande** : unités commerciales dont la surface de vente est inférieure ou égale à 300 m² associées à une grande ou moyenne surface (GMS) ou à un hypermarché.
- **Centralités urbaines** : désignation des centres-villes historiques, centres-bourgs et de villages et des centres de quartiers urbains mixtes, comprenant une dominante résidentielle et les quartiers gare.

Exemple des différentes configurations de site de périphérie :

A. Site de périphérie appartenant à l'enveloppe urbaine

B. Pas de création de nouveau site de périphérie hors enveloppe urbaine

L'enveloppe urbaine est définie dans le chapitre 1 «Structurer le développement urbain», au point 1.3.1.

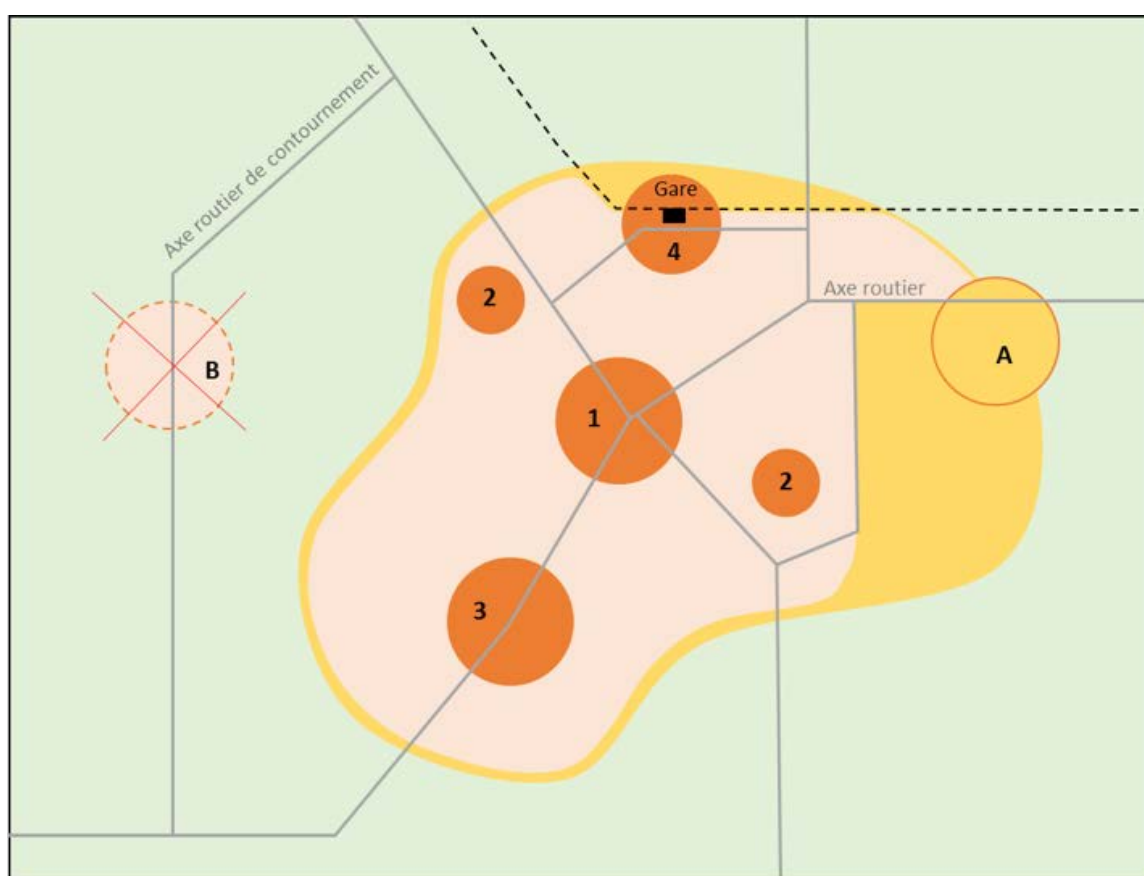
Exemple des différentes configurations de centralités urbaines :

1. Centre-ville historique (ou centre-bourg et de village)

2. Centre de quartier (forme urbaine compacte et mixité fonctionnelle : logements, équipement(s) public(s), services ...)

3. Ancien site commercial de périphérie, rattrapé par l'urbanisation et complètement encerclé par un tissu urbain à fonction résidentielle dominante

4. Nouvelle centralité urbaine autour d'une gare : La Tour du Pin, Saint André le Gaz, Pont de Beauvoisin, Bourgoin-Jallieu, Isle d'Abeau et La Verpillière (le village de marque fait partie de la nouvelle centralité urbaine autour de la gare).



6.2 Orientations générales : renforcer la cohérence du maillage commercial avec l'armature urbaine à l'échelle du territoire du SCoT et des bassins de vie

➤ Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Les implantations de commerce, d'artisanat et de services ont un impact important en matière d'aménagement du territoire. En effet, les choix d'implantation ont des incidences fortes sur :

- l'attractivité et la capacité d'animation d'un lieu,
- les déplacements induits,
- la consommation d'espace,
- l'activité des implantations préexistantes alentours.

C'est pourquoi la stratégie commerciale du Nord Isère vise à hiérarchiser l'offre commerciale en définissant une typologie de commerces selon la fréquence avec laquelle on effectue ses différents achats.

Commerce de proximité : désignation du commerce répondant à une fréquence d'achat proche du quotidien ou hebdomadaire (boulangerie, presse, tabac, alimentation...). L'aire de chalandise de ce type de commerces est l'échelle locale (centralité urbaine). Ces achats du quotidien peuvent aisément s'inscrire au sein des espaces habités.

Commerce occasionnel : désignation du commerce répondant à une fréquence d'achats à caractère occasionnel, c'est à dire hebdomadaire ou moins fréquent (jardinerie, bricolage, équipement de la personne mais aussi en alimentaire pour les formats grande et moyenne surface). L'aire de chalandise de ce type de commerces est le bassin de vie.

Commerce exceptionnel : désignation des commerces répondant à une fréquence d'achats exceptionnelle (Hifi-vidéo et électroménager, ameublement,...). L'aire de chalandise de ce type de commerce est à l'échelle de plusieurs bassins de vie et au-delà du territoire du SCoT.

6.2.1 - Hiérarchiser l'armature commerciale du territoire

L'identification d'un réseau de polarités commerciales sur le territoire tient compte de l'armature urbaine existante et projetée dans le SCoT, de l'armature actuelle du commerce et des facilités de déplacements entre les espaces urbains (réseau routier principal, TC cf. carte du chapitre 3 du DOO).

L'objectif poursuivi est de bâtir une hiérarchisation de l'offre commerciale, en favorisant le maintien et le renforcement d'une offre de proximité au plus près des habitants, et d'organiser l'offre de commerces liée à des achats d'ordre occasionnel à l'échelle des bassins de vie, pour rester dans une forte proximité à tous les lieux d'habitation. L'offre de commerces liée à des achats exceptionnels est organisée à l'échelle de l'ensemble du territoire du SCoT.

PRESCRIPTIONS

Le DOO définit la hiérarchisation des polarités commerciales suivante, qui précise avec les prescriptions présentées dans ce chapitre et le schéma illustratif ci-avant, les localisations préférentielles des commerces :

- **Les pôles majeurs** du développement commercial dans le Nord Isère sont les sites commerciaux qui ont une forte concentration de commerces occasionnels et exceptionnels, en alimentaire mais surtout en non alimentaire.

Il s'agit de sites commerciaux de centralité urbaine et hors centralité de La Verpillère – Villefontaine, Isle d'Abeau, Bourgoin-Jallieu, la Tour-du-Pin, Les Abrets en Dauphiné et Pont-de-Beauvoisin (Isère et Savoie) et les quartiers des communes périurbaines, situés en continuité du tissu urbain de la ville centre associée.

Les pôles majeurs peuvent accueillir tous types de commerces qu'ils soient de proximité, occasionnels en alimentaire et non alimentaire, ou exceptionnels.

- **Les pôles structurants** du développement commercial à l'échelle du bassin de vie sont les sites commerciaux du commerce occasionnel en alimentaire et non alimentaire.

Il s'agit de sites commerciaux de centralité urbaine et hors centralité des communes de Heyrieux, Saint Quentin-Fallavier, Diémoz et Aoste.

Hors des centralités urbaines, seuls les commerces quotidiens et occasionnels en alimentaire et non alimentaire peuvent s'implanter dans les pôles structurants.

- **Les pôles relais** du développement commercial sont les sites commerciaux qui répondent à des besoins de consommation de type quotidien ou occasionnel sur de l'alimentaire.

Il s'agit de site commercial de centralité urbaine et hors centralité des communes de Saint-Georges-d'Espéranche, Eclose-Badinières, Saint-Victor de Cessieu, Biol, Virieu, Saint-André-le-Gaz et Satolas et Bonce.

Hors des centralités urbaines, seuls les commerces quotidiens et occasionnels en alimentaire peuvent s'implanter dans les pôles relais.

- **Les pôles de proximité** du développement commercial désignent toutes les autres communes du territoire. Elles n'ont actuellement pas toutes le même niveau d'équipement en commerce.

Les pôles de proximité sont les lieux d'accueil des petits commerces ou de commerce multi-services.

6.2.2 - Favoriser l'échelle du bassin de vie et la solidarité interterritoriale

Le SCoT prône un développement équilibré du commerce répondant aux besoins des habitants à l'échelle des bassins de vie et invite les intercommunalités à travailler de façon solidaire, afin de dépasser les concurrences territoriales en identifiant les impacts de leur développement commercial en termes d'aménagement du territoire.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme sont compatibles avec les orientations définies dans la stratégie de développement commercial élaborée par les collectivités et établissements publics compétents, dans leur domaine de compétence.

Cette stratégie permet :

- de calibrer le dimensionnement du développement commercial en dehors des zones de centralités urbaines à horizon 2030 dans le respect de l'armature commerciale identifiée par le SCoT à l'échelle du territoire.
- d'identifier des vocations commerciales entre les différents sites commerciaux (centralités urbaines et rurales ou sites de périphérie) en fonction de la capacité des commerces à s'insérer ou non dans les espaces de centralité urbaine et en fonction des déplacements induits.
- de définir des objectifs de renforcement différenciés entre les sites commerciaux de périphérie d'une part, et entre sites de centralités urbaines et rurales et sites de périphérie d'autre part (complémentarité d'offre, positionnement marketing différencié à définir).

Cette stratégie de développement commercial est élaborée en tenant compte notamment :

- des possibilités de requalification des centres commerciaux existants ;
- de l'environnement commercial existant et des besoins pour calibrer le développement commercial en périphérie ;
- des besoins pour le foncier économique autre que commercial dans les zones économiques mixtes ;
- de l'environnement commercial concurrentiel à l'échelle interterritoriale, y compris hors territoire du SCoT Nord Isère ;

L'attractivité économique et commerciale suscitée par les projets d'ampleur métropolitaine (tels qu'un village de marque), doit être anticipée, par les collectivités compétentes et concernées par le site d'implantation, dans une réflexion globale afin d'organiser les opportunités de projets commerciaux connexes. Cette nouvelle centralité urbaine est programmée en cohérence avec les centralités urbaines voisines.

Les collectivités compétentes visent à mettre en œuvre cette stratégie intercommunale dans leur document d'urbanisme.

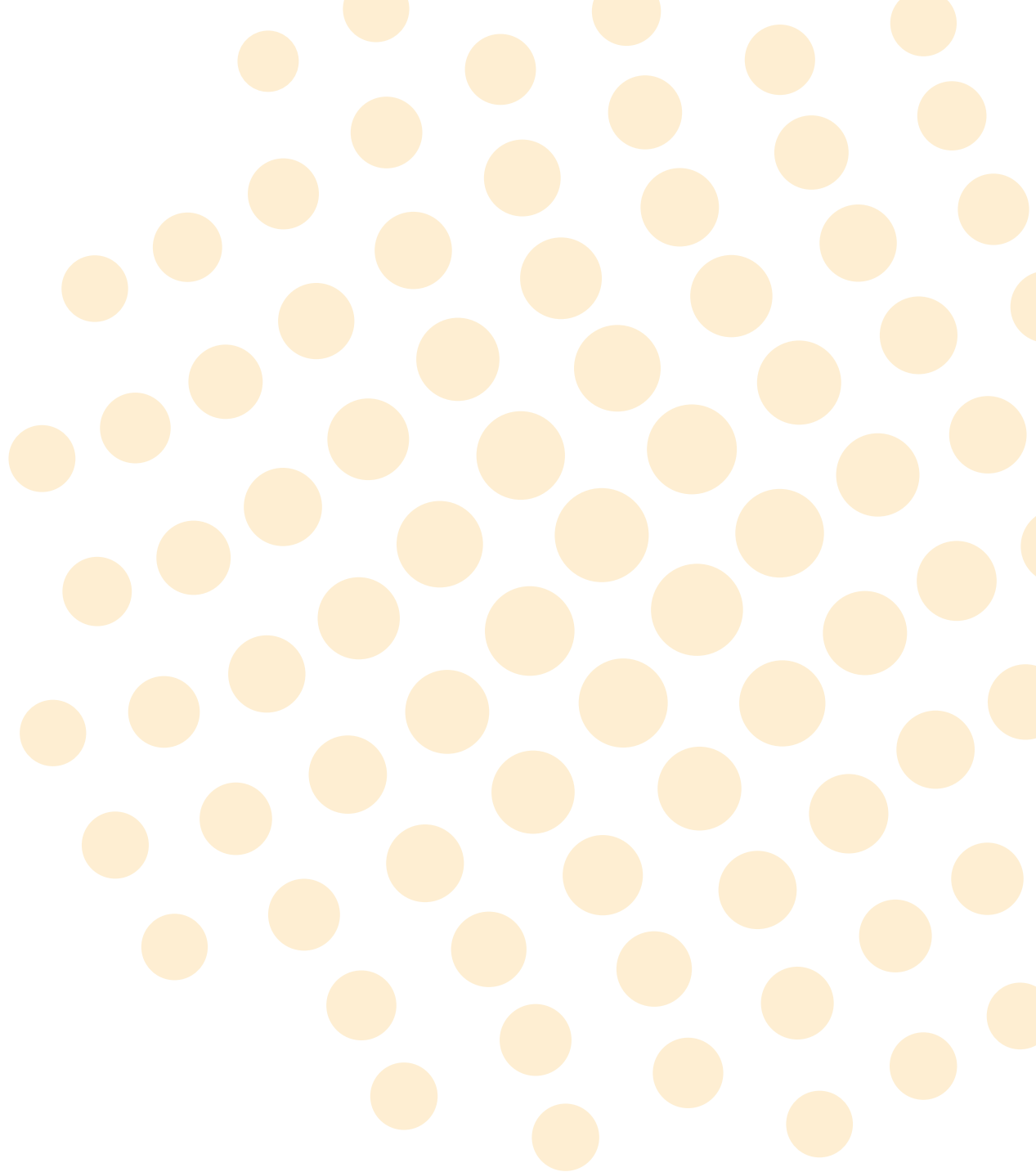
6.2.3 - Identifier la vocation commerciale des sites d'activités dédiés

Afin de maîtriser le développement commercial au sein des sites d'activités en périphérie ou en entrée de ville, le SCoT prône l'identification des sites existants à vocation commerciale ou mixte sur le territoire.

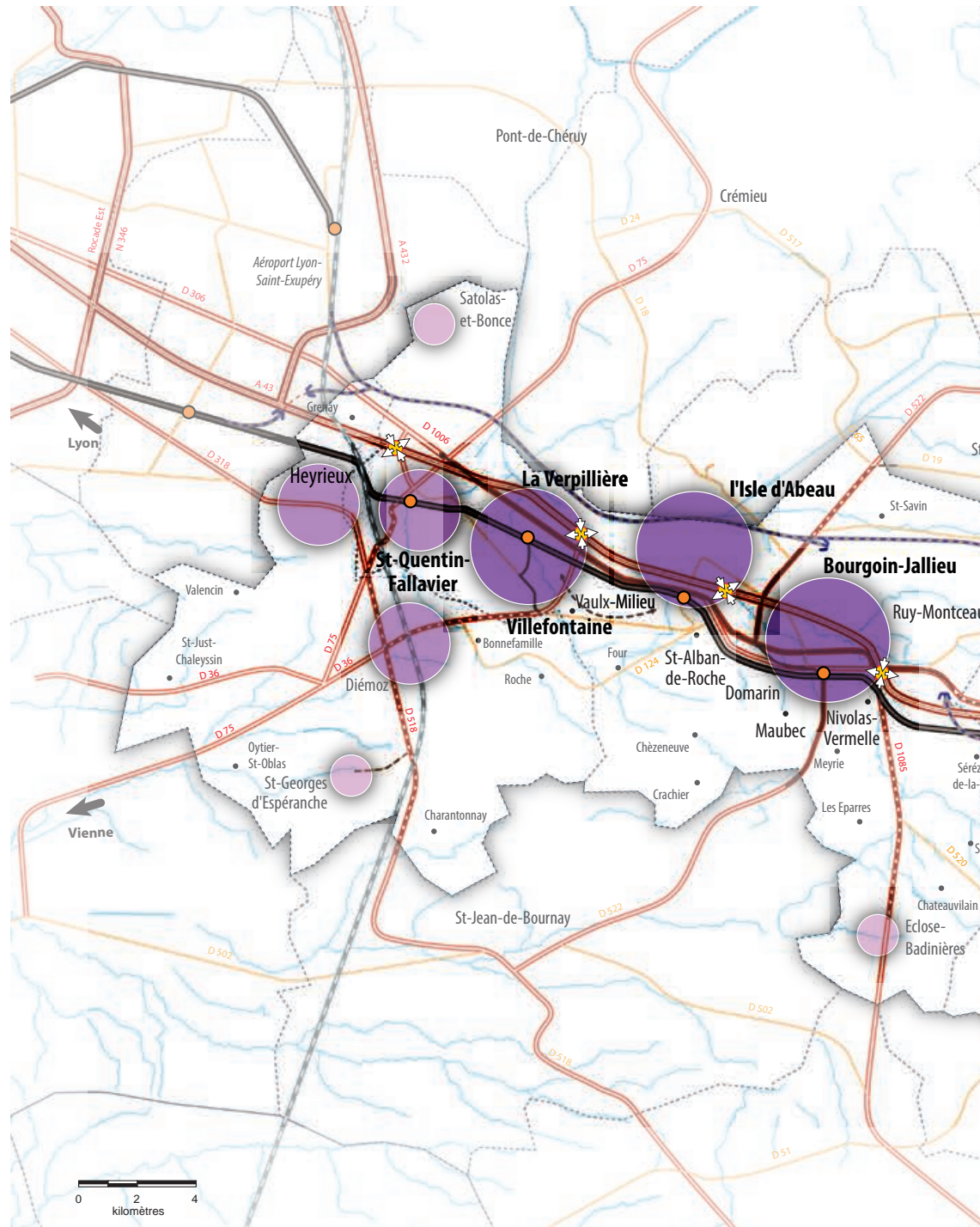
PRESCRIPTIONS

Les communes et leurs établissements publics compétents, au sein des documents d'urbanisme, veillent à identifier les sites dédiés aux commerces ou mixte afin d'éviter les conflits d'usages et les concurrences avec les autres vocations et de pérenniser le foncier à usage autre que commercial (artisanat, industriel, tertiaire etc.).

Dans cette optique, les outils suivants peuvent être mobilisés : zonage, règlement, OAP.



Les localisations préférentielles du développement commercial



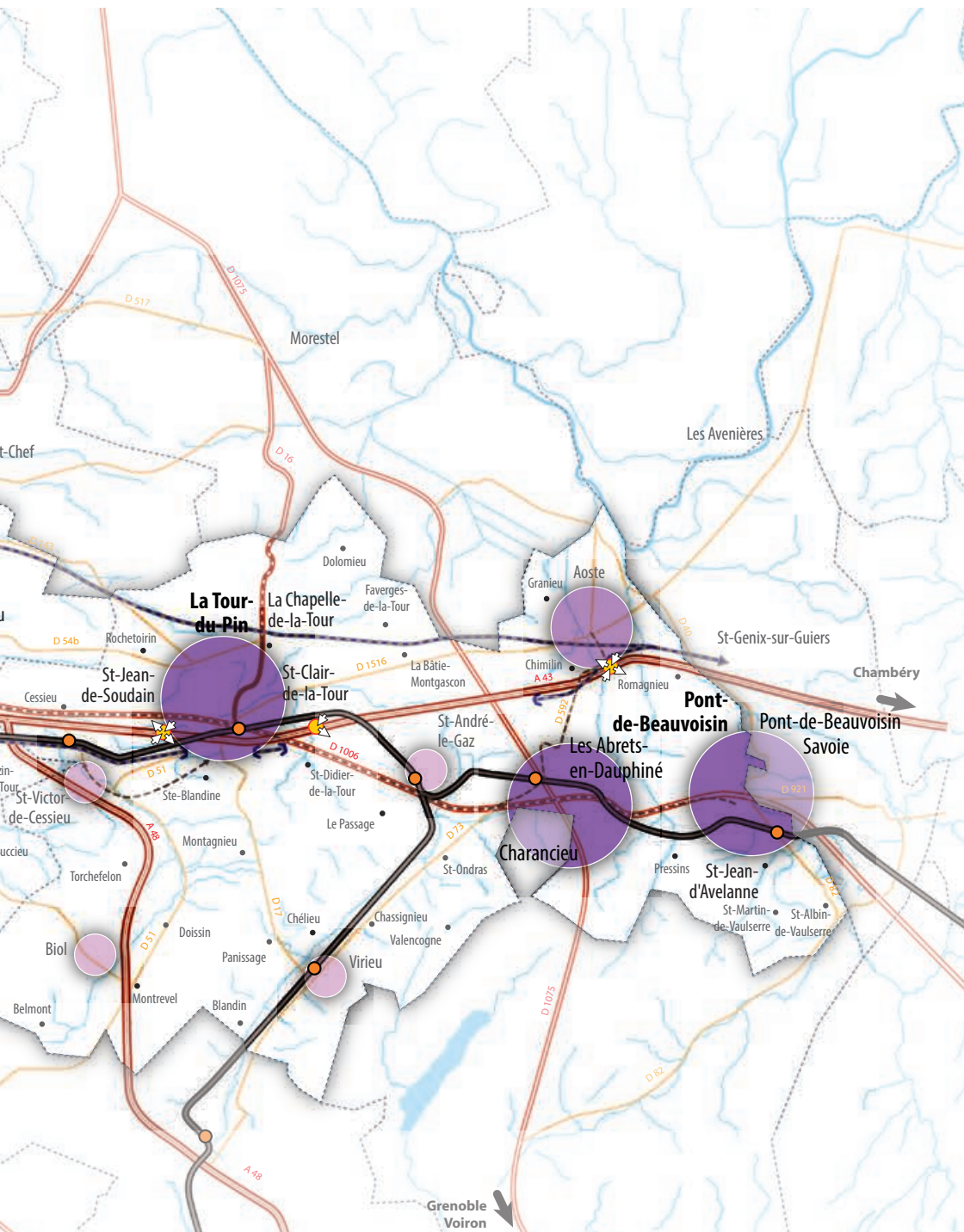
STRUCTURER LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL ET ARTISANAL DE PÉRIPHÉRIE EN COHÉRENCE AVEC L'ARMATURE URBAINE ET LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ



- Pôle majeur du Nord Isère, accueil des commerces quotidiens, occasionnels et exceptionnels en alimentaire et non alimentaire
- Pôle d'agglomération structurant du bassin de vie, accueil des commerces quotidiens et occasionnels en alimentaire et non alimentaire
- Pôle relais, accueil des commerces quotidiens et occasionnels en alimentaire et/ou à dominante alimentaire
- Pôle de proximité, accueil des commerces de proximité, inférieur à 1 000 m² de surface de vente (Cf. chapitre 6.2 du DOO)



HIÉRARCHISER LES PÔLES

- ==== Réseau n
 - ==== Réseau m
 - RENFORCER L'OFFRE
 - ← TC perform
 - - - TC et mult
 - Lyon Turin
- (Cf. cartes "Armature urbaine" et "Armature commerciale")



RÉSEAUX ROUTIERS

National et régional
Métropolitain

-  Réseau structurant localement
-  Echangeur autoroutier

DE TRANSPORT EN COMMUN ET FAVORISER LE RABATEMENT VERS LES GARES

Nouvelle offre alternative à la voiture
Transportant et multimodalité à privilégier
Multimodalité à renforcer

"Déplacements")

CONFORTER L'ARMATURE URBAINE :

Ville-centre

Commune périurbaine

Ville-relais

Bourg-relais

Village

6.3 Orientations dans les centralités urbaines : renforcer l'attractivité des centralités urbaines commerciales et maintenir un bon niveau d'équipement commercial pour répondre aux besoins des habitants en matière d'offre de proximité

➤ Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

Le commerce participe de l'animation des centralités urbaines et rurales. Avec les équipements culturels, associatifs ou de loisirs notamment, le commerce est moteur de la vitalité des centralités urbaines. Il a un rôle d'animation et de lien social pour les habitants d'un territoire. Au-delà de la fonction de proximité, le commerce est un marqueur de l'identité d'une commune au même titre que le patrimoine architectural.

Les centralités urbaines sont aujourd'hui en perte de vitesse, hors la vacance d'espaces commerciaux d'une centralité urbaine peut avoir un effet « boule de neige » sur les autres espaces, notamment résidentiels. Les centralités urbaines sont souvent vieillissantes et la qualité des espaces publics et des animations complémentaires dégradées. Cette dégradation de la vitalité des centralités urbaines peut peser sur l'image de marque de la commune et jouer sur les valeurs résidentielles.

L'enjeu est donc de maintenir l'animation et l'attractivité des centralités urbaines et rurales. Les centralités urbaines déploient une offre de locaux commerciaux très contraints avec peu de capacités de mutation du tissu commercial par la seule initiative privée.

L'enjeu est aussi de prioriser les implantations de petits commerces dans les centralités urbaines qui ne peuvent développer facilement de grandes surfaces.

La stratégie du SCoT pour renforcer le rôle commerçant des centralités urbaines et rurales, est d'agir à la fois sur :

- le renforcement des conditions nécessaires à l'attractivité des centres ;
- mais aussi sur l'encadrement des conditions d'aménagement commercial en périphérie.

Le renforcement de l'attractivité commerciale des centralités urbaines doit s'opérer à plusieurs niveaux complémentaires :

- la densité commerciale gage de diversité d'offre
- l'offre d'animation ponctuelle (marché forain, événements divers) ou structurelle (autres équipements tels que locaux associatifs, cinéma, bibliothèque...)
- le stationnement
- la qualité des espaces publics et des cheminements
- le renforcement de l'offre résidentielle (construction neuve, réhabilitation, renouvellement urbain)

6.3.1 - La densité commerciale et l'offre d'animation ponctuelle ou structurelle, gages de diversité d'offre et d'attractivité

PRESCRIPTIONS DANS LES CENTRALITÉS URBAINES

Les commerces, en particulier les petits, s'implantent en priorité dans les centralités urbaines et à défaut, dans l'enveloppe urbaine existante.

Au sein des centralités urbaines nouvellement créées, tout nouveau projet commercial, d'un ou plusieurs magasin(s) représentant au global 1 000 m² ou plus de surface de vente, vise à s'intégrer dans un projet urbain comprenant une programmation mixte (logement notamment) à l'échelle de l'opération, de l'ilot ou du quartier et organise les accès (piétons, marchandises) et le stationnement.

Pour les sites commerciaux de centralités urbaines existantes ou nouvellement créées dans les pôles majeurs et pôles structurants, les collectivités et établissements publics compétents visent à identifier, dans leur document d'urbanisme, parmi l'ensemble des présences commerciales, les tronçons de rues et de places publiques les plus stratégiques, le long desquels se trouvent des linéaires commerciaux à préserver en évitant le changement de destination des locaux des RDC en habitat. A ce titre, les collectivités et établissements publics compétents sont invitées à mobiliser les outils fonciers qui favorisent le maintien et le renforcement des linéaires commerciaux existants et les vis-à-vis commerciaux. Ils favorisent l'implantation des commerces, des restaurants et des services en pied d'immeuble dans la continuité des linéaires existants.

6.3.2 - La lisibilité de l'offre commerciale et du stationnement, un levier nécessaire à l'attractivité

RECOMMANDATIONS DANS LES CENTRALITÉS URBAINES

La stratégie foncière des collectivités et établissements publics compétents, peut permettre d'implanter une locomotive attractive et de maintenir des linéaires commerciaux dynamiques. Une locomotive peut être un commerce très attractif, un équipement public ou un équipement privé tel qu'un cinéma. Les collectivités compétentes peuvent recourir :

- au droit de préemption des fonds de commerces et des murs ou sur les locaux et baux commerciaux,
- à la taxe sur les locaux vacants,
- aux fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce - FISAC,
- à l'Opération Programmée d'Amélioration de l'habitat - OPAH,
- aux opérations collectives de modernisation en milieu rural - OCMMR,

Les collectivités compétentes peuvent mettre en place des périmètres de sauvegarde des principaux linéaires commerciaux à l'intérieur desquels elles exercent un droit de préemption urbain par l'acquisition des murs. Les collectivités compétentes favorisent le développement d'une offre d'animation et de services complémentaires aux commerces, en lien avec les commerçants et en lien avec les politiques publiques culturelles. Les marchés forains se déploient en proximité au commerce sédentaire.

PRESCRIPTIONS DANS LES CENTRALITÉS URBAINES

Les collectivités et établissements publics compétents visent à s'assurer du bon dimensionnement de l'offre de stationnement, et des possibilités de mutualisation avec d'autres équipements publics ou privés, en pratiquant une politique de tarification adaptée aux emplacements et aux usages.

Les possibilités de stationnement ont vocation à être rendues visibles par une signalisation ad-hoc et accessibles par un plan de circulation hiérarchisée et une politique tarifaire adaptée.

Les capacités de stationnement sont étudiées dans le cadre de l'inventaire des capacités de stationnement et des possibilités de mutualisation (qui figure au rapport de présentation du document d'urbanisme).

RECOMMANDATIONS DANS LES CENTRALITÉS URBAINES

Les collectivités compétentes cherchent à mettre en place une signalisation de l'offre commerciale existante dans la centralité urbaine ou rurale dès l'entrée de la commune. Cette signalisation a vocation à être associée à la signalisation de l'offre de stationnement prévue pour l'activité commerciale.

6.3.3 - La qualité des espaces publics et des cheminements

PRESCRIPTIONS DANS LES CENTRALITÉS URBAINES

Les collectivités et établissements publics compétents s'attachent à développer des mesures d'accompagnement nécessaires au bon fonctionnement et à l'attractivité des commerces par des politiques publiques et un cadre réglementaire adapté. Les actions des collectivités compétentes peuvent porter sur :

- **La qualité des espaces publics** ; en cohérence avec les linéaires commerciaux existants ou définis, les communes veillent à la qualité des espaces publics et permettent aussi une mixité d'usages (circulation tous modes, terrasses, animations, jeux...).
- **les itinéraires modes doux et le cas échéant l'accessibilité en transport en commun** ; les collectivités compétentes organisent le partage de la voirie et développent le confort de déambulation du piéton depuis les secteurs de stationnement, les éventuels points d'arrêt de transport en commun et les quartiers résidentiels avoisinants.

Tout nouveau projet commercial ou de rénovation s'accompagne d'un traitement particulièrement soigné de la façade principale (vitrine, accès, enseignes et publicité) et contribue à la mise en valeur du paysage urbain. Les communes s'attachent à identifier les qualités patrimoniales architecturales et urbaines existantes puis à définir des règles architecturales inscrites dans les documents d'urbanisme, permettant une insertion harmonieuse d'un commerce.

RECOMMANDATIONS DANS LES CENTRALITÉS URBAINES

Les collectivités compétentes peuvent mettre en place des règlements de la publicité et des enseignes.

6.4 Orientations générales en dehors des centralités urbaines : favoriser le renouvellement, la modernisation et une plus grande qualité urbaine des sites commerciaux existants

➤ Rappel du diagnostic, des enjeux et des objectifs poursuivis

L'importance et la rapidité du développement commercial de ces dernières années, laisse place aujourd'hui à plusieurs constats :

- une maturité du niveau d'équipement commercial dans le Nord Isère, à l'exception de quelques segments de marché (proximité, équipement de la maison) et un risque accru de cannibalisation des sites commerciaux les plus anciens (dans ou en dehors des centralités urbaines) par les plus récents ;
- des sites commerciaux en entrées de ville au caractère très routier, où la place du piéton n'a pas été suffisamment prévue et une certaine vétusté de magasins et sites commerciaux déjà considérés comme ancien au regards de la rapidité d'évolution des attentes des consommateurs et des pratiques d'achats ;
- des conflits d'usage sur les modes de fonctionnement et de compétition foncière avec d'autres activités économiques ou avec l'habitat.

Aussi, les enjeux du développement commercial en dehors des centralités urbaines sont multiples :

- éviter les effets de cannibalisation des commerces implantés dans les centralités par les commerces implantés dans la périphérie qui sont générateurs de friches ;
- permettre le maintien des activités économiques dans les zones mixtes (activités et commerces) ; le maintien d'une activité passant aussi par sa capacité à s'agrandir sur place ;
- renouveler et moderniser les sites et équipements commerciaux existants, avec une meilleure insertion urbaine et à l'échelle humaine piétonne.

Pour relever ces enjeux, la stratégie du SCoT est double :

- limiter la création de nouveaux sites commerciaux et encadrer l'implantation de nouveaux magasins ;
- favoriser la requalification à l'échelle du site commercial et une meilleure insertion du projet dans la trame urbaine.

6.4.1 - Limiter la création de nouveaux sites commerciaux et encadrer l'implantation de nouveaux magasins

Les collectivités et établissements publics compétents mettent en œuvre les orientations ci-dessous :

PRESCRIPTIONS EN DEHORS DES CENTRALITÉS URBAINES

Orientations	Niveau de polarité	Majeure	Structurante	Relais	Proximité
Toute nouvelle implantation commerciale s'inscrit en complémentarité d'offre avec les centralités urbaines. Les sites commerciaux en dehors des centralités urbaines sont destinés à accueillir les commerces dont le bon fonctionnement est incompatible avec une insertion dans les centralités urbaines en raison notamment de l'importance du besoin en foncier ou des volumes et des fréquences de livraisons.		X	X	X	
L'implantation de commerces d'un ou plusieurs commerces pour une surface de vente globale de 300m ² et moins est réservée prioritairement aux secteurs de centralités urbaines.		X	X	X	
Dans les nouveaux projets, la galerie marchande associée à une grande ou moyenne surface (GMS) alimentaire ou hypermarché est justifiée et limitée à 2 unités commerciales et sont positionnées sur le segment des services, en complémentarité d'offre par rapport aux centralités urbaines.		X	X	X	
Les implantations de commerces en dehors des centralités urbaines sont limitées aux sites commerciaux existants par densification ou par extension en continuité immédiate du site existant.		X	X		
Les opérations de relocalisation des commerces existants, se réalisent dans les sites commerçants existants en continuité ou en dents creuses et ne créent pas de nouveau site en dehors des centralités urbaines.		X	X		
Les implantations de commerces en dehors des centralités urbaines sont limitées à l'intérieur de l'enveloppe urbaine.				X	X

X = règle applicable à la polarité ciblée.

Dans les sites économiques à rayonnement métropolitain que sont le parc de Chesnes et le Parc technologique, les activités et services, répondant aux besoins des usagers de la zone et dimensionnés en conséquence, sont autorisés sous une forme regroupée autour d'équipements de services existants non concernés par ce chapitre (crèche, hôtellerie et restauration), en complémentarité d'offre par rapport aux centralités urbaines riveraines.

RECOMMANDATIONS EN DEHORS

DES CENTRALITÉS URBAINES

Dans toutes les polarités

Le SCoT recommande aux collectivités compétentes de saisir les Commissions Départementales d'Aménagement commercial (CDAC) des demandes de permis de construire d'équipement commercial pour les projets ayant une surface de vente comprise entre 300 et 1000 m² (possibilité légale pour les communes de moins de 20000 habitants).

Pour mémoire, rappel du cadre législatif : Article L752-4 du code du commerce

Dans les communes de moins de 20 000 habitants, lorsque le maire ou le président de l'établissement public compétent en matière d'urbanisme est saisi d'une demande de permis de construire d'un équipement commercial visé à l'alinéa précédent, il notifie cette demande dans les huit jours au président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte visé aux

articles L. 122-4 et L. 122-4-1 du code de l'urbanisme (les SCoT) sur le territoire duquel est projetée l'implantation. Celui-ci peut proposer à l'organe délibérant (le bureau syndical du SCoT) de saisir la commission départementale d'aménagement commercial afin qu'elle statue sur la conformité du projet aux critères énoncés à l'article L. 752-6.

Le SCoT recommande à la CDAC de ne pas favoriser l'implantation de commerces de moins de 1000 m² de surface de vente en dehors des centralités urbaines et en dehors d'un contexte de projet global le justifiant.

Outils pour la mise en œuvre, dans les polarités majeures

Le SCoT recommande aux collectivités compétentes, de négocier avec les pétitionnaires d'un projet d'implantation commerciale en dehors des centralités urbaine, pour des contreparties allant jusqu'à l'implantation d'enseigne du même groupe dans une des centralités urbaines.

6.4.2 - Favoriser la requalification à l'échelle du site commercial et en lien avec son environnement et son voisinage.

PRESCRIPTIONS EN DEHORS DES CENTRALITÉS URBAINES

Les collectivités compétentes sont invitées à conduire une réflexion préalable sur l'aménagement des sites commerciaux situés en dehors des centralités urbaines et rurales, à l'échelle de l'ensemble du site commercial qui intègre notamment les trois orientations ci-après listées.

La création, l'extension ou la densification d'un site commercial par l'implantation d'une surface de vente nouvelle de 1000 m² au global (un ou plusieurs commerces) est conditionnée à cette même réflexion préalable à l'échelle de l'ensemble du site commercial.

Les orientations de la réflexion préalable sont les suivantes.

1- Orientations répondant aux objectifs de prise en compte de l'échelle humaine

- Diversifier des usages sur les espaces extérieurs (publics et privés) des sites commerciaux, par des aménagements et du mobilier urbain adapté (bancs, tables, luminaire, jeux d'enfant, espaces ombragés...).

- Assurer la continuité, la lisibilité et sécurisation d'itinéraires modes doux depuis les quartiers et équipements riverains (cheminements continus et éclairés, stationnement pour vélos, signalétique adaptée...) et sites dédiés aux stationnements.
- Améliorer l'accessibilité du bâtiment pour l'ensemble des usagers (taille et emplacement de la signalétique, marquage au sol, ...).
- Rechercher le meilleur rapport à la rue et pour son animation par les choix d'implantation du bâti et le soin architectural à porter aux façades principales qui doivent donner sur les espaces publics (choix des matériaux, limiter les parties aveugles, regroupement des enseignes, ...).
- Limiter les nuisances sanitaires sur les usagers et riverains et/ou la mise en place de mesures compensatoires ; exemples :
 - la plantation d'espèces non allergènes et non toxiques,
 - par le positionnement, hors des vents, des zones de déchets, de livraisons et de rejets d'airs,
 - par le positionnement des accès logistiques en fonction de l'environnement habité.

- Adapter l'éclairage nocturne à l'environnement naturel et résidentiel (stationnements, publicité, enseignes).

2-Orientations répondant aux objectifs d'optimisation et de mutualisation

- Intégrer dans la réflexion globale préalable une évaluation des capacités de densification des sites commerciaux existants.
- Hiérarchiser les niveaux de desserte, la continuité des cheminements par mode de transport depuis l'espace public et d'une enseigne à l'autre.
- Limiter les points piquages (accès) sur le réseau routier principal et la RD 1006.
- Mutualiser l'offre de stationnement et limiter la surface des parkings à un maximum de 75% de la surface de vente.
- Prévoir le stationnement deux roues (motorisées ou non) sécurisé en nombre suffisant, de préférence couvert et à proximité de l'entrée des magasins.
- Permettre la compacité du bâti en autorisant le développement en étage et la mixité fonctionnelle.
- Permettre une desserte en transport en commun (sur les secteurs concernés par une Autorité Organisatrice de la Mobilité - AOM).

3-Orientations répondant aux objectifs de renforcement des fonctions de l'environnement naturel

- Renforcer la performance environnementale par une conception du bâti et du projet qui utilise des matériaux contribuant à la durabilité, l'adaptabilité, la facilité d'entretien, la réduction de l'impact sanitaire des matériaux, la capacité de recyclage, ...
- Intégrer des dispositifs de production d'énergie

renouvelable et tenir compte de l'ensoleillement par une conception du bâti et du projet adaptée (lumière naturelle et apport calorifique).

- Développer la gestion des déchets par le tri et le recours aux filières de valorisation.
- Mettre en place une gestion des eaux limitant les impacts sur le milieu et une limitation de l'imperméabilisation (bassins, fosses, mares écologiques, noues...).
- Minimiser les mouvements de terrain.
- Concevoir un projet paysagé global d'embellissement qui intègre la trame naturelle existante (renforcement des boisements existants, reconstitution de ripisylves, essences végétales endogènes,...) et renforce ses fonctions utiles (rafraîchissement de l'air, épuration de l'eau, espaces récréatifs, biodiversité...). En cas de présence d'équipements de gestion des eaux pluviales et/ou usées, ils font l'objet d'un projet paysagé cohérent avec le projet global.

Les collectivités compétentes s'attachent à mettre en œuvre les orientations d'aménagement issues de la réflexion préalable :

- dans leur document d'urbanisme par le règlement et plans de zonages et autres outils à sa disposition ;
- par un plan d'actions foncières ciblé, pour anticiper les besoins de mutation.

Le document d'urbanisme permet la réalisation de stationnement en silo ou en infrastructure pour faciliter la mutualisation des places entre enseignes et l'économie d'espace dédié au stationnement.

RECOMMANDATIONS EN DEHORS DES CENTRALITÉS URBAINES

Le document d'urbanisme peut traduire les orientations issues de la réflexion préalable sur l'aménagement en mobilisant différents outils :

- sous la forme d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) et garantir la continuité des itinéraires « modes doux » par l'inscription d'emplacements réservés (ER).

- Les collectivités compétentes peuvent mettre en place des règlements de la publicité et des enseignes.

Le SCoT recommande aux collectivités compétentes d'associer les propriétaires et gestionnaires des équipements commerciaux à la réflexion préalable.

6.5 Actions pour la mise en œuvre du SCoT

➤ Mettre en place une instance d'échanges sur les dynamiques commerciales du territoire

Dans la continuité du dialogue instauré durant la réalisation du volet commercial du SCOT, le Syndicat mixte propose d'instaurer une instance d'échanges sur les dynamiques commerciales du territoire. Cette instance pourrait être composée des élus du Syndicat Mixte, des intercommunalités du territoire et serait également ouverte aux services économiques et urbanisme des collectivités.

Elle permettrait de partager régulièrement sur les outils à disposition des collectivités pour agir sur le développement commercial par le biais de l'urbanisme (outils règlementaires du document d'urbanisme, conseil et analyse des permis de construire commerciaux, retour d'expérience sur des sites exemplaires...) mais également de suivre le développement commercial par le biais d'un observatoire statistique.

➤ Assurer l'animation de la mise en œuvre du volet commercial, le suivi et l'instruction partagée des projets commerciaux

En référence aux orientations commerciales du SCoT et notamment aux objectifs de qualité de l'urbanisme commercial relative à l'implantation des grandes surfaces et au maintien des commerces de proximité,

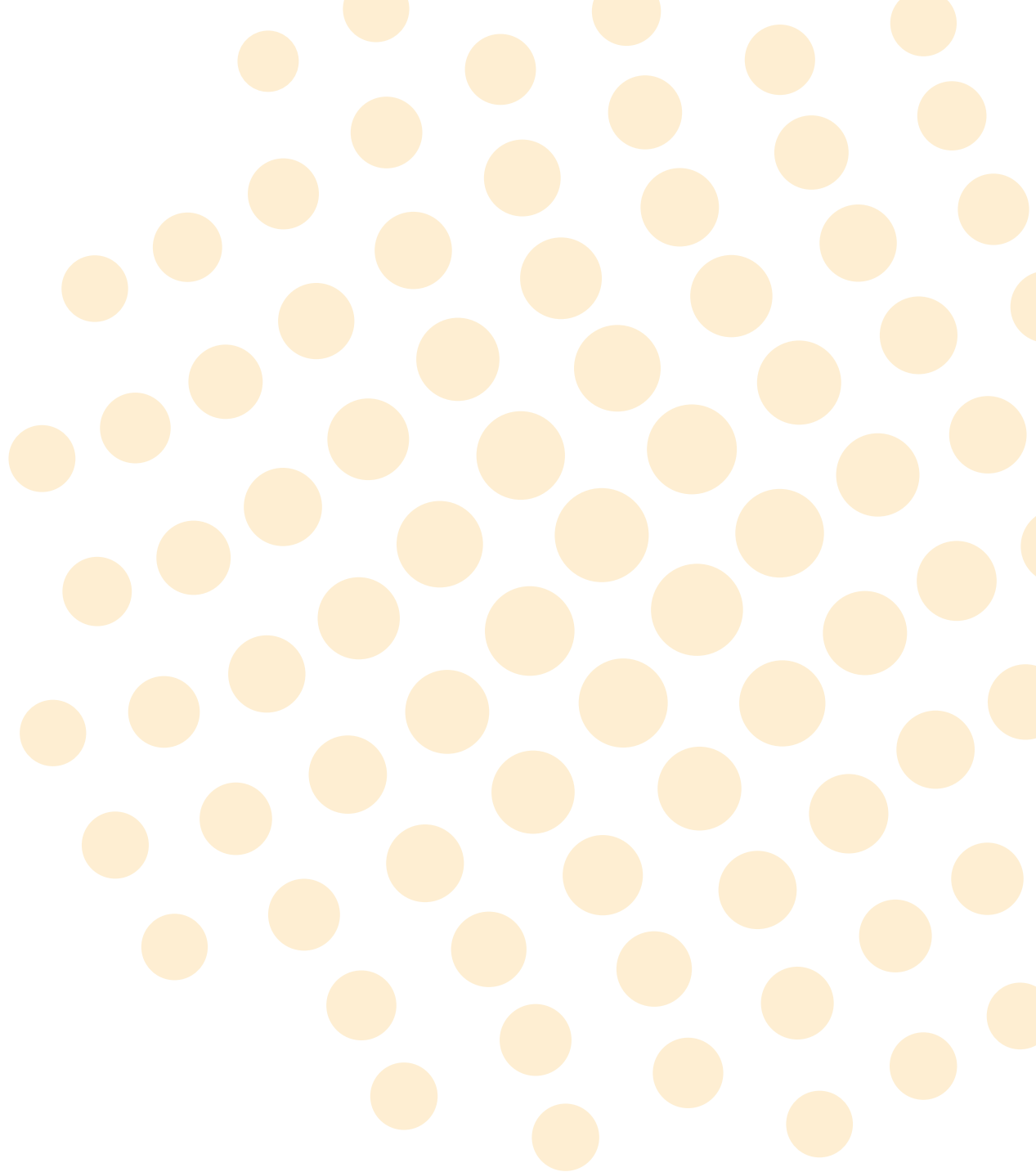
le syndicat mixte pourra proposer des outils d'aide à la décision pour les élus. Alimenté d'exemples concrets ou s'appuyant sur une expertise du fonctionnement marchand de la commune et de son attractivité, ces outils devraient permettre aux élus de co-construire avec le porteur de projet, des opérations plus vertueuses, de façon négociée ou imposée par le document d'urbanisme, et qui répondent aux ambitions des élus pour le devenir de leur territoire.

Le syndicat mixte pourra apporter un appui aux communes ou leurs groupements en leur apportant des éléments de diagnostic commercial à l'échelle du SCoT permettant d'appréhender le fonctionnement de l'organisation commerciale y compris en tenant compte des franges territoriales.

Une commission consultative ouverte aux acteurs du territoire pourrait être instaurée afin d'assurer l'analyse des projets commerciaux au moment ou en amont de la demande d'autorisation commerciale émise par le porteur de projet. L'objectif serait de développer une démarche partenariale afin de permettre aux élus du territoire de partager les positions de chacun sur la base d'une analyse technique des impacts du projet au regard des critères définis pour les CDAC et d'offrir aux porteurs de projets une meilleure lisibilité des ambitions et exigences du territoire.

Le Syndicat Mixte pourra établir cette grille d'analyse des projets commerciaux en partenariat avec l'ensemble des acteurs impliqués afin qu'elle devienne un outil accessible à tous.

Le Syndicat mixte informera les SCoT voisins des projets commerciaux dont la zone de chalandise concerne leur territoire.

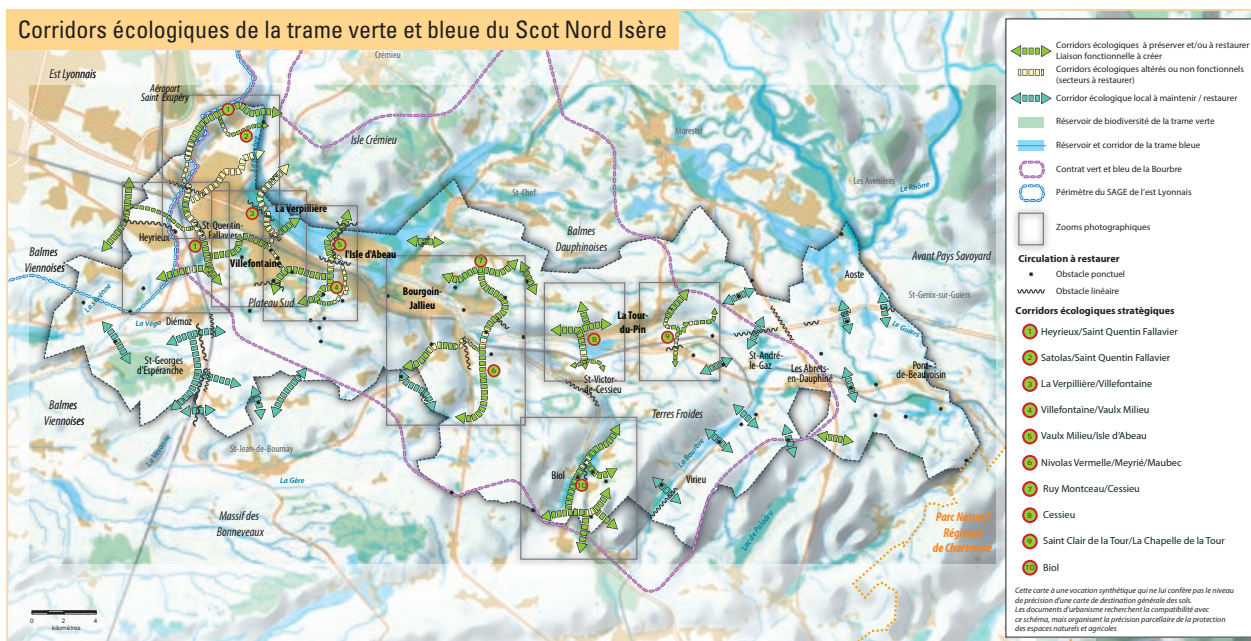


Chapitre 7

CONDITIONS PARTICULIÈRES LIMITANT L'URBANISATION

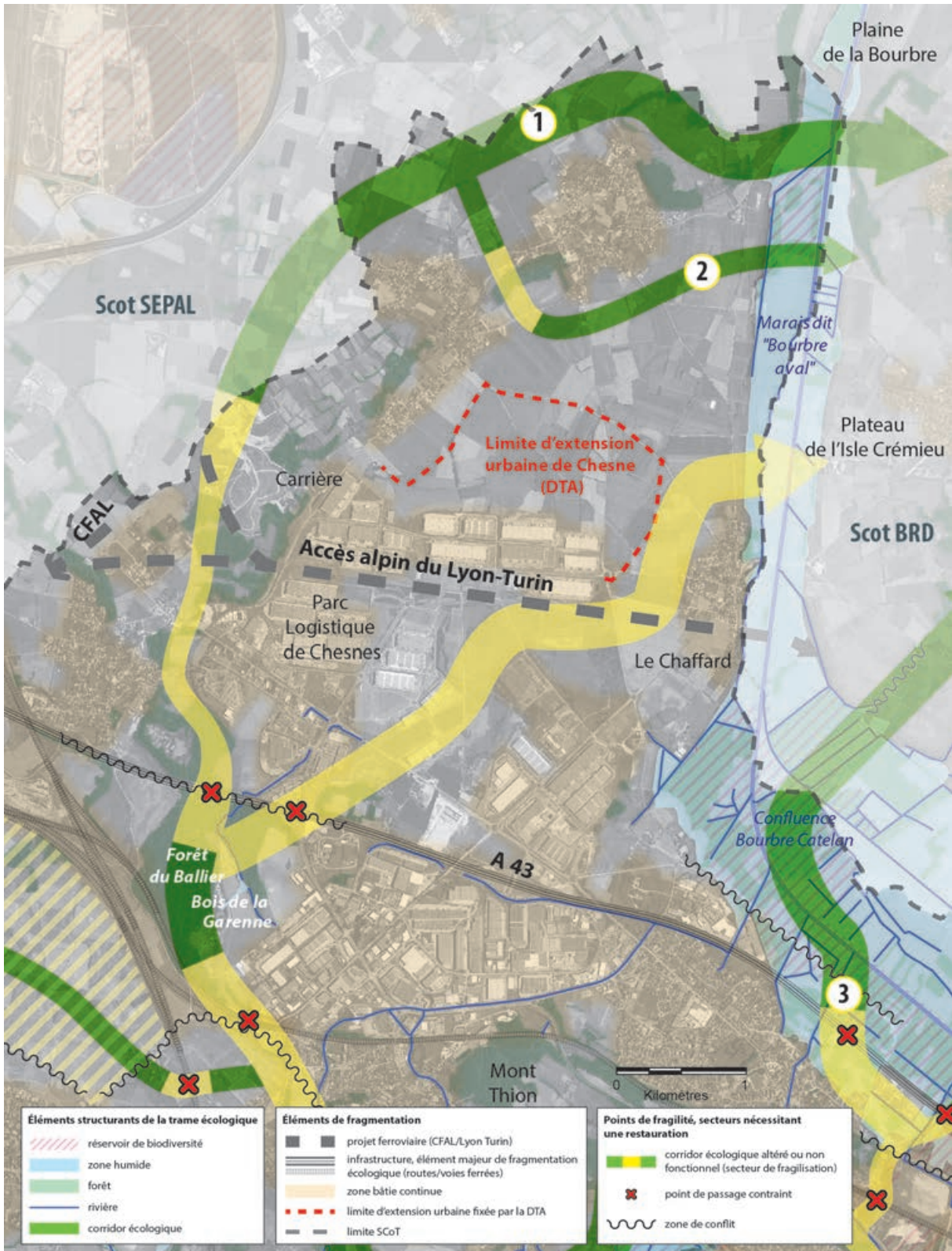
Sur les secteurs où les enjeux de préservation de l'armature verte sont les plus forts, au regard des continuités écologiques, du fonctionnement de l'activité agricole, de la mise en cheminement de loisirs de découverte ou de la protection d'espaces non bâtis entre deux linéaires urbains, le DOO précise les limites entre territoire urbain et armature verte, possibilité prévue par la loi (art. R.122-3 du Code de l'urbanisme).

Il s'agit des espaces naturels ou agricoles particulièrement fragiles et menacés par la pression urbaine, ou identifiés dans le réseau écologique du département de l'Isère, le SRCE, ou dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise. Ces secteurs délimités viennent préciser la localisation de la trame verte et bleue du Nord-Isère (cf. carte «Corridors écologiques de la trame verte et bleue»).



Cette carte est visible en grand format chapitre 2.3 du DOO

Corridors fuseaux stratégiques N°1 et 2 : relier les plaines et les balmes



Entre la Bourbre aval et les Balmes Viennoises, les espaces agricoles et naturels sont très morcelés. Le SRCE indique ici l'intérêt de décliner plusieurs corridors dans un fuseau allant de la vallée de la Bourbre (et des contreforts de l'Isle Crémieu vers Chamagnieu), au sud, sur les hauteurs d'Heyrieux par la plaine à l'ouest de Grenay et St Laurent de Mure. Les points de passage subsistent entre l'aéroport et le Parc de Chesnes, sur une trame essentiellement agricole, prenant encore appui sur quelques boisements (Bois de Bonce) et haies agricoles. Il s'agit ici de préserver des points de passages malgré l'extension prévue du Parc de Chesnes et le sud du territoire de prescription de la plateforme aéroportuaire. Un corridor est inscrit au SRCE Rhône-Alpes, à travers le parc de Chesnes. Il participe des traitements paysagers et fonctionnels de la zone et répond en ce sens à des besoins spécifiques d'aménagement et de protection.

Des passages sous voies LGV et autoroutières existantes (A43) sont à maintenir. La dominante agricole est à préserver et les fronts d'urbanisation à maîtriser pour commencer à envisager la restauration écologique aux croisements des infrastructures. Une branche de ce corridor, également signalé à la DTA et repris par le SCoT de l'agglomération lyonnaise est reliée au corridor de la Plaine d'Heyrieux, dont la vocation agricole, mais aussi écologique (nappes, trame éco-paysagère) est ainsi affirmée sur le long terme. Cette branche vient connecter les Balmes viennoises au dernier point de passage existant entre l'ouest de la Commune d'Heyrieux et le Château de Rajat. Plus au sud en direction de Diémoz, la LGV empreinte la plaine, fragmentant la trame agricole entre la Balme et vallon humide de St Quentin Fallavier, un corridor est-ouest serait à restaurer dans ce secteur.



Corridor stratégique N°3 : de la Bourbre aux étangs de Villefontaine



La confluence entre la Bourbre et le Catelan est un réservoir de biodiversité majeur. Il présente des caractéristiques favorables aux espèces des milieux humides, mais aussi forestières et agro-pastorales. Les points de passages sont rares et dégradés pour connecter avec les boisements de Bret et l'Étang

de Fallavier, Vallon de Layat, l'Étang de St Bonnet (Villefontaine), l'Étang Neuf et Vaugelas. Il s'agit d'une des dernières trames forestières et humides dans ce secteur densément urbanisé, qu'il s'agit de restaurer dans ses fonctionnalités écologiques et fonctionnelles.

Corridor stratégique N°4 et 5 : de l'Isle Crémieu aux Plateaux sud



Le SRCE identifie entre l'Isle d'Abeau et Vaulx Milieu, l'un des derniers points de connexion Nord-Sud à travers la vallée de la Bourbre. Ce corridor très dégradé (voie ferrée et A43) n'en est pas moins stratégiques, présentant des continuités favorables aux espèces liées aux milieux agricoles et aux prairies. La sous-trame forestière est très dégradée cependant entre la balme boisée de la frange ouest de l'Isle d'Abeau et l'espace

de Montgeard, tout comme vers Panchaud et l'étang de St Bonnet. Plusieurs ruisseaux et vallons humides présentent des caractéristiques intéressantes, qui doivent être préservées. La restauration de la trame bleue de la Bourbre et de ses affluents est un enjeu écologique pour ce corridor. Il connecte au corridor N°3 sur la commune de Vaulx-Milieu et au sud du quartier des Fougères.

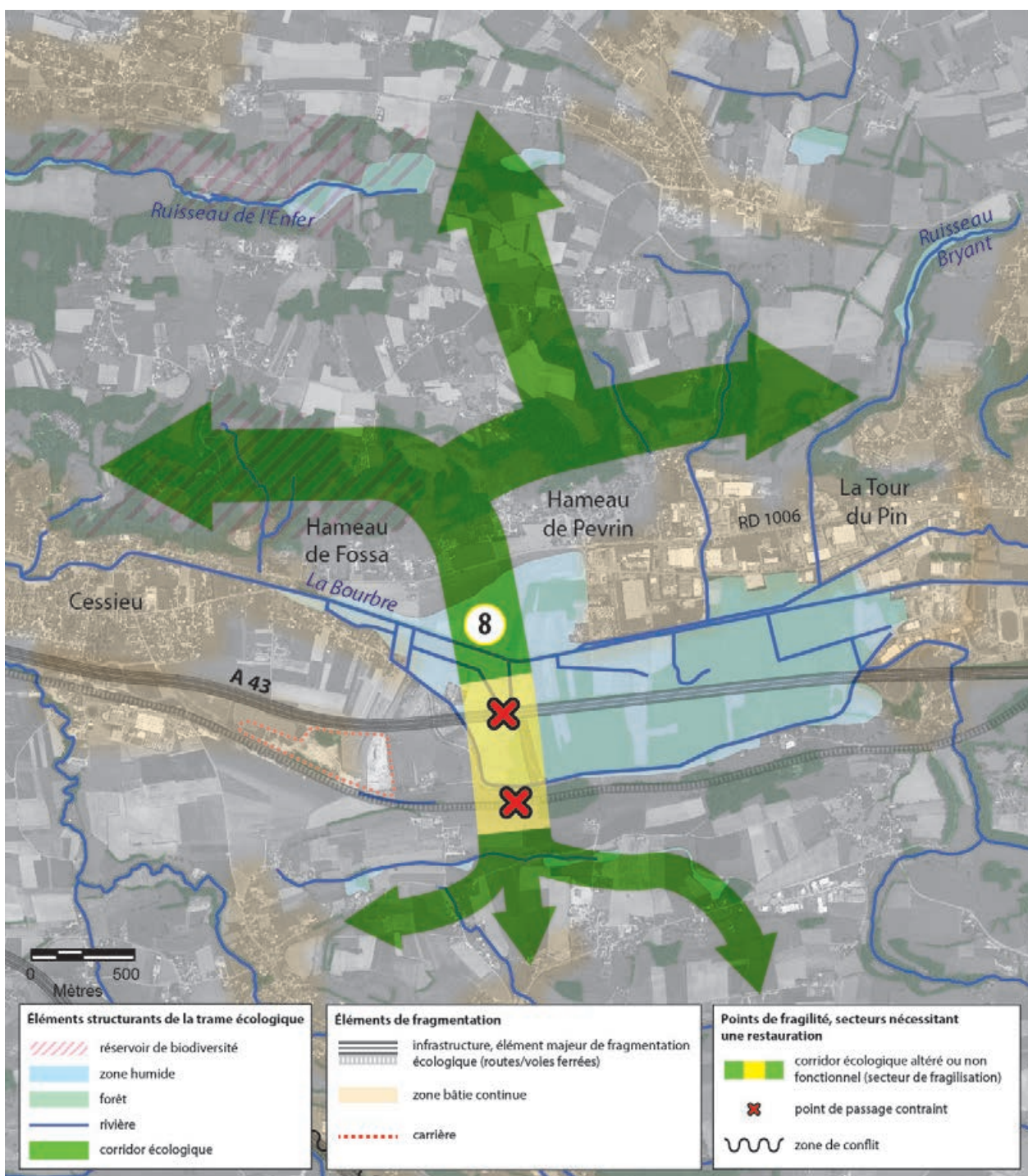
Corridors fuseaux stratégiques N°6 et 7 : relier les balmes dauphinoises et les vallons et plateaux du sud



A l'est des agglomérations de Bourgoin-Jallieu, et à l'ouest de celle de la Tour du Pin, avant la séparation des autoroutes A43 et A48, l'urbanisation est moins dense et la trame verte et bleue s'appuie sur des espaces de grande qualité encore préservée. Le SRCE identifie ici, un vaste corridor fuseau Nord-Sud entre les reliefs agricoles et boisés de Montbernier, du Loup, des Balmes Dauphinoises et ceux du sud présentant des milieux identiques, donc favorables à de nombreuses espèces communes. Cependant, le franchissement de l'A43 et

de la voie ferrée rend difficile les échanges entre les réservoirs de biodiversité, dans une portion du corridor écologique de la Bourbre présentant les qualités d'un réservoir de biodiversité (zone humide). La continuité d'urbanisation le long de la route de Nivolas-Vermelle ne laisse plus beaucoup de points de passage, mais les rares continuités écologiques liées aux boisements et aux ruisseaux (l'Agny) doivent être identifiés et préservés, voire restaurés.

Corridor fuseau stratégique N°8 : valoriser les zones humides du marais de Cessieu et la connexion nord-sud



Le secteur des marais de la Tour (la Plaine) est un point d'appui essentiel de la trame verte et bleue du Nord-Isère. Entre Cessieu et la Tour du Pin, le pincement de l'urbanisation s'accroît et seules les dernières zones humides, le canal Mouturier et des Marais, permettent d'éviter la continuité urbaine qui serait préjudiciable au

fonctionnement écologique de ce secteur. Là encore le franchissement de l'A43 et de la voie ferrée doit être restauré pour assurer la fonctionnalité de ce corridor, en direction de la Vallée de l'Hien, comme au Nord, vers les grands coteaux boisés de Cessieu.

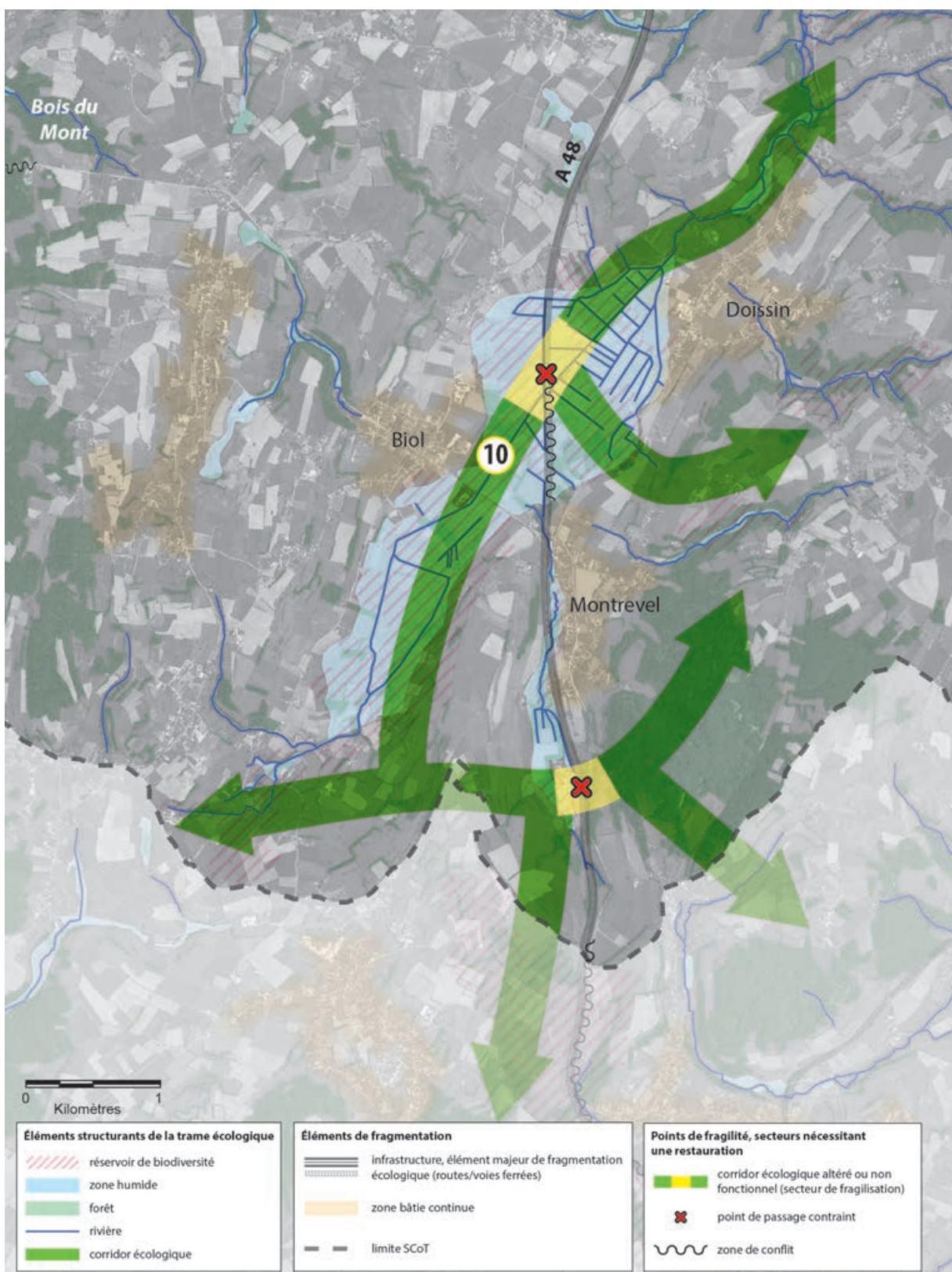
Corridor fuseau stratégique N°9 : le plateau des Vignes



Ce corridor fuseau inscrit au SRCE s'articule autour du plateau des Vignes et de la Bourbre entre la Tour du Pin, St Clair de la Tour et St Didier de la Tour. A la jonction de l'A43 de la voie ferrée, les points de passage sont peu nombreux et la connexion est dégradée. Le sud présente pourtant des qualités écologiques avec une trame bleue s'appuyant sur les ruisseaux de Jaillet et des Moulins, le Lac St Félix. Le ruisseau affluent de la Bourbre franchit

l'A 43 et la voie ferrée et délimite le plateau des Vignes à l'ouest. Les coteaux boisés du plateau présentent des continuités forestières, et la Bourbre traverse les tissus urbanisés, organisant les relations écologiques de la trame verte et bleue dans ce secteur. Les fronts urbains doivent ici être maîtrisés pour préserver les dernières continuités d'espaces naturels et agricoles.

Corridor fuseau stratégique N°10 : Marais et bois de Biol-Montrevel



Ce corridor fuseau stratégique identifié par le SRCE prend appui sur les marais de la haute vallée de l'Hien, coupés par l'autoroute A 48 et présentant peu de point de passage. Le corridor intègre ici à la fois

les continuités liées à la trame agro-pastorale, mais également, à la trame forestière très importante ici, autour des Bois Paccard, le Château Désert.

Conclusion

ORIENTATIONS D'ENSEMBLE

POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SCoT

L'élaboration du SCoT a été pour le Nord-Isère le point de départ d'une démarche de planification nouvelle en 2012 en ce sens qu'elle a intégré des espaces inscrits dans les démarches antérieures du SDAU et de la DTA et des espaces pour lesquels c'était le premier acte d'une planification urbaine commune.

La révision du SCoT prescrite le 28 février 2014 s'est élaborée dans un contexte de recomposition territoriale aboutissant à un territoire composée de 3 intercommunalités et 69 communes.

Ce contexte d'élaboration, de mise en œuvre, de révision a été l'occasion d'identifier et de partager les problèmes communs entre des territoires qui se vivent comme fondamentalement différents, et de porter une ambition commune : réussir le positionnement du Nord-Isère dans l'espace régional par l'affirmation d'une entité forte, autonome, structurée autour de ses villes et de grands espaces ruraux et ouverte sur les espaces voisins. La mise en œuvre du SCoT doit s'inscrire dans cette double ambition. Elle doit aussi intégrer les évolutions rapides enregistrées par les territoires et prendre en compte les incertitudes qui pèsent sur les tendances actuelles et l'acuité des problèmes actuels.

Les réponses opérationnelles à ces questions ne sont pas toutes du ressort du SCoT, comme l'organisation des déplacements, le développement des communes dans un contexte de diminution des finances publiques, la persistance de déséquilibres sociaux et économiques entre les territoires.

Le Syndicat Mixte du SCoT inscrit le développement du Nord-Isère dans la durée et, dans cette perspective, il définit les priorités pour la mise en œuvre.

➤ Poursuivre le travail commun

Les débats au sein du Syndicat Mixte, dans les intercommunalités et les communes montrent la nécessité de poursuivre le travail en commun, d'en ajuster les modalités au fil de l'évolution des organisations territoriales pour concilier les échelles de projets, les aspirations individuelles et l'intérêt collectif.

- Engager des démarches complémentaires
 - Charte paysagère (en synergie avec les Chartes élaborées localement).

- Développer l'information et la formation, à destination des élus, des professionnels et des habitants par la mise en place progressive d'outils pédagogiques adaptés au public concerné :
 - Du SCoT au PLU/PLUi : un outil pour faciliter l'appréhension des orientations du DOO ;
 - La « fabrique des espaces urbains » : illustrations à partir des réalisations conduites par les collectivités ;
 - Valorisation des démarches d'ensemble, comme celui sur la mobilité dans le Nord de l'Isère (réalisée en partenariat entre les trois CDDRA, le GPRA et les deux SCoT, Boucle du Rhône en Dauphiné et Nord-Isère) ;
 - Valorisation des démarches locales participant de la qualité de l'aménagement.

➤ Se donner les moyens de suivi du SCoT

La mise en œuvre et le suivi du SCoT supposent une implication des membres du SCoT, une coordination politique et technique au fil de l'évolution des organisations territoriales et une adaptation des moyens humains et techniques à l'ambition du territoire. La coordination entre le Syndicat Mixte du SCoT et les structures intercommunales pourra prendre la forme de rendez-vous réguliers sur les thèmes majeurs de l'aménagement du territoire et s'élargira aux territoires voisins pour les grands dossiers à venir. Elle pourra déboucher sur la mise en place d'outils pour une maîtrise du développement urbain : politiques foncières, ingénierie territoriale à l'échelle du SCoT.

Le suivi et l'analyse des évolutions du Nord-Isère s'appuieront sur la mobilisation des outils d'observation et de cartographie à l'échelle du SCoT (SIG). Ces outils viendront en complément des outils gérés à l'échelle de l'Inter-SCoT, du département et des collectivités locales. Ils alimenteront les réflexions et démarches d'ensemble, accompagneront les décisions des collectivités dans la mise en œuvre du SCoT ou, si nécessaire, dans ses modifications.

L'accompagnement de la mise en œuvre du SCoT dans les collectivités s'appuiera sur l'équipe technique du SCoT et la recherche de coordination et complémentarité avec les techniciens des structures du Nord-Isère (SMABB, intercommunalités...).

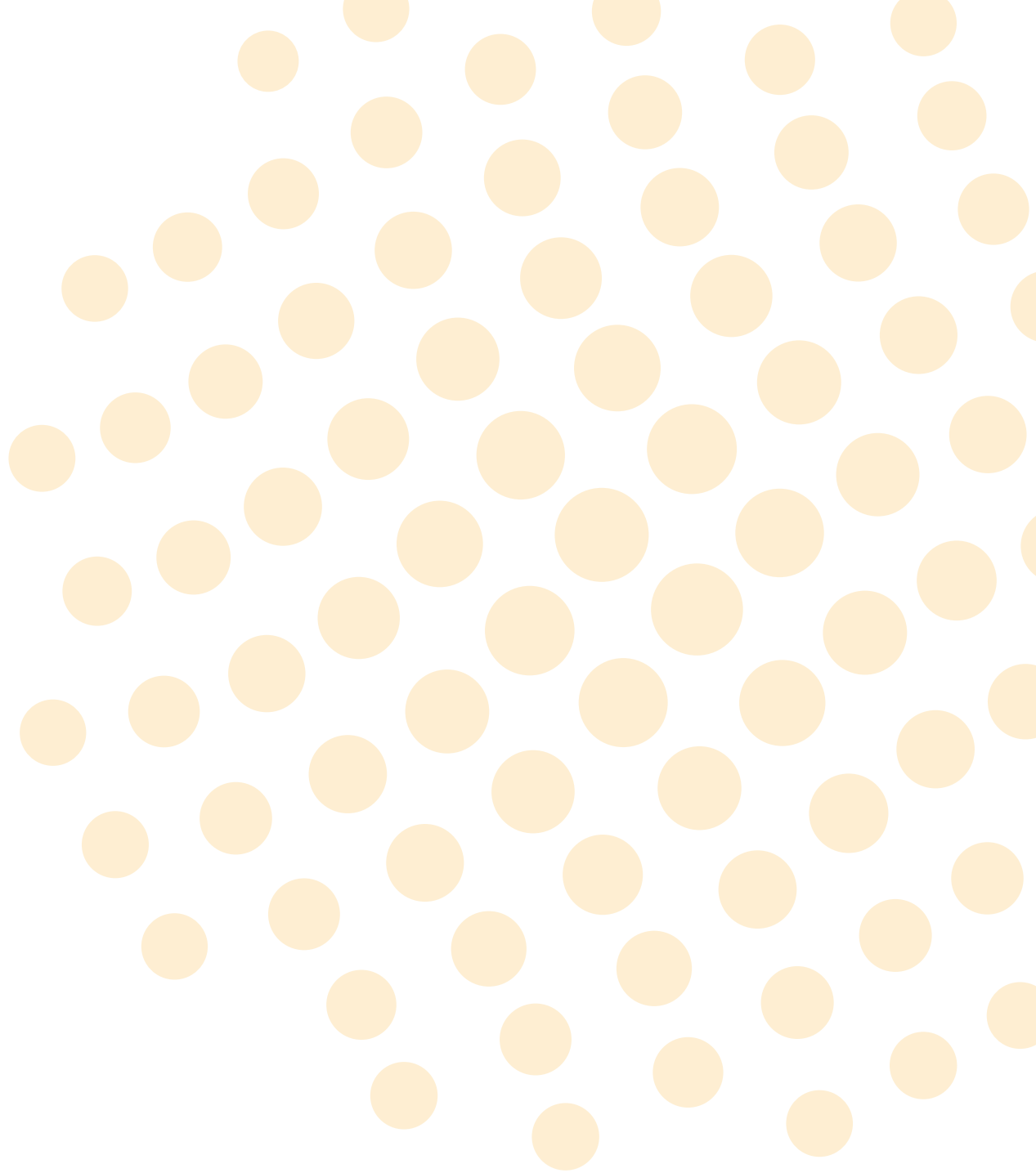
LEXIQUE

A	Autoroute (ex : A43)	CRAUP	Cahier de recommandation architectural urbain et paysage
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité	CU	Code de l'urbanisme
AOT	Autorités organisatrices de transport	DAC	Document d'aménagement commercial
AOTU	Autorités organisatrices de transport urbain	DCE	Directive cadre sur l'eau
APPB	Arrêté préfectoral de protection de biotope	DOO	Document d'orientation et d'objectifs (du SCoT)
ARS	Agence Régionale de Santé	DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
ASTUS	Plateforme énergie, assemblages, processus de construction, et usages dans le domaine de la construction.	DTA	Directive territoriale d'aménagement
CAPI	Communauté d'agglomération Porte-de-l'Isère	DU	Document d'Urbanisme
CAUE	Conseil d'architecture d'urbanisme et d'environnement	DUP	Déclaration d'utilité publique
CCI	Chambre de commerce et d'industrie	EBC	Espace boisé classé
CD	Conseil Départemental (de l'Isère)	EIE	État initial de l'environnement
CDAC	Commission Départementale d'Aménagement Commercial	ENS	Espace naturel sensible
CDDRA	Contrats de Développement Durable Rhône-Alpes	ENR	Energie renouvelable
CE	Code de l'environnement	EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
CES	Coefficient d'emprise au sol	EPORA	Établissement public ouest Rhône-Alpes
CFAL	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	EUEC	Espace utile à enjeux caractérisés (SAGE de la Bourbre)
CLC	Corine Land Cover	EUENC	Espace utile à enjeux non caractérisés (SAGE de la Bourbre)
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat	EVPG	Évaluation des Volumes Prélevables Globaux

FISAC	Fonds d'Intervention pour les services, l'artisanat et le commerce	PLAI	Prêt locatif aidé d'intégration
GPRA	Grand projet Rhône-Alpes	PLH	Programme local de l'habitat
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	PLU	Plan local d'urbanisme
LGV	Ligne grande vitesse (voie ferrée)	PLUI	Plan local d'urbanisme intercommunal
LME	Loi de modernisation de l'économie	PME	Petites et moyennes entreprises
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation	POS	Plan d'occupation des sols
OPAH	Opération programmée d'amélioration de l'habitat	PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
OREGES	Observatoire Régional de l'Energie et des Gaz à Effet de Serre	PPRI	Plan de prévention du risque inondation
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable	PPRN	Plan de prévention des risques naturels
PAEN	Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains	PSADER	Projet stratégique agricole et de développement rural
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial	RD	Route départementale
PCET	Plan Climat Energie Territorial	REAL	Réseau express de l'agglomération lyonnaise
PDE	Plan de déplacement entreprise	REDI	Réseau écologique du département de l'Isère
PDIE	Plan de déplacement inter-entreprise	RERA	Réseau écologique Rhône-Alpes
PDU	Plan de déplacement urbain	RP	Recensement de Population
PEB	Plan d'exposition au bruit	RPG	Registre Parcellaire Graphique
PGRE	Plan de Gestion de la Ressource en Eau	RPLS	Répertoire du Parc Locatif Social
PIL'ES	Pôle Intelligence Logistique Europe du Sud	RTE	Réseau de transport d'électricité
		RUBAN	Réseau de transport urbain de la CAPI

LEXIQUE

RUL	Région urbaine de Lyon	SMNI	Syndicat Mixte Nord-Isère
SAFER	Société d'aménagement foncier et d'établissement rural	SNCF	Société nationale des chemins de fer
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux	SPANC	Service public d'assainissement non collectif
SCoT	Schéma de cohérence territoriale	SRCAE	Schéma Régional Climat Air Energie
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée	SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SDAU	Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme	SRST	Schéma régional des services de transport
SDP	Surface de plancher	SRU	(Loi) Solidarité renouvellement urbain
SDTAN	Schéma directeur territorial d'aménagement numérique	SYTRAL	Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
SEPAL	Syndicat Mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise	TC	Transport collectif
SIAGA	Syndicat Interdépartemental d'Aménagement du Guiers et de ses Affluents	TER	Transport express régional
SIG	Système d'information géographique	TGV	Train grande vitesse
SITADEL	Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur le Logement et les locaux	TPE	Très petite entreprise
SM	Syndicat Mixte	TVB	Trame Verte et Bleue
SMABB	Syndicat Mixte d'Aménagement du Bassin de la Bourbre	ZA	Zone d'activité
		ZAC	Zone d'aménagement concertée
		ZAD	Zone d'Aménagement Différé
		ZAE	Zone d'activités économiques
		ZAP	Zone agricole protégée
		ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique





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
secretariat@scot-nordisere.fr

www.scot-nordisere.fr

