

**Schéma**  
**de Cohérence Territoriale**  
**du Nord-Isère**

# RAPPORT DE PRÉSENTATION

LE CONTEXTE D'ÉLABORATION DU SCOT

---

LE DIAGNOSTIC

---

12 juin 2019 - Approbation du SCoT

# Préambule

---

**La révision du SCoT Nord-Isère, prescrite le 28 février 2014 et approuvée le 12 juin 2019.**

Le rapport de présentation du SCoT Nord-Isère se décline en deux Livres

## Livre 1

1. Le contexte d'élaboration du SCoT
2. Le diagnostic

## Livre 2

1. L'État initial de l'environnement
2. L'évaluation environnementale
3. La justification des choix
4. La phase de mise en œuvre et de suivi
5. Le résumé non technique
6. La prise en compte des observations relatives aux problématiques environnementales

## AVERTISSEMENT

### Livre 1

La partie 1 (contexte d'élaboration du SCoT) a fait l'objet d'ajustements afin de tenir compte de l'évolution du périmètre du SCoT depuis son approbation en 2012 et des évolutions législatives. Ces ajustements informent sur les nouvelles lois en vigueur depuis l'approbation du SCoT le 19 décembre 2012, et à la date de prescription de la révision du SCoT du 28 février 2014, et sur les nouveaux documents cadres dits de « rang supérieur ».

Le bilan de la consommation d'espace a fait l'objet d'une nouvelle analyse.

La partie 2 (Diagnostic) a été actualisée partiellement, les principaux constats du diagnostic initial restants inchangés (cf. Préambule pages 68 à 81).

### Livre 2

Les parties 1 (Etat initial de l'environnement) et 2 (Evaluation environnementale) ont fait l'objet d'une nouvelle analyse.

La partie 3 (Justification des choix) a été complétée.

Les parties 4 (Phase de mise en œuvre et de suivi) et 5 (Résumé non technique) ont été ajustées.

La partie 6 (Prise en compte des observations dont celles relatives aux problématiques environnementales a été actualisée).

## PARTIE 1

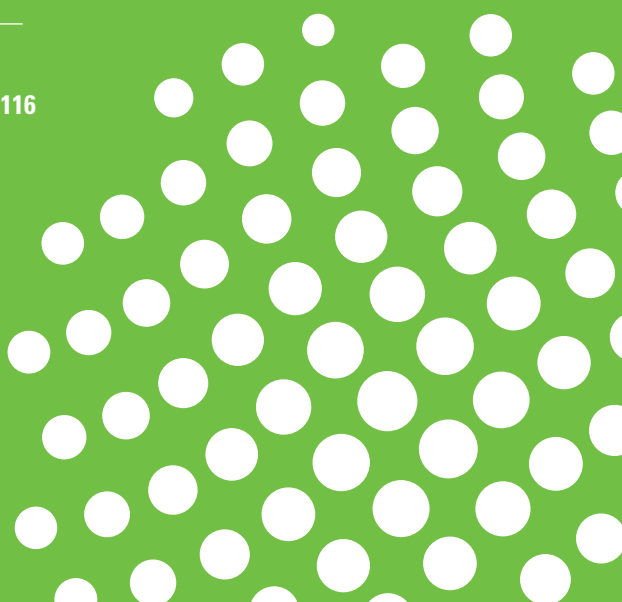
# LE CONTEXTE D'ÉLABORATION DU SCOT 04

- |          |   |    |
|----------|---|----|
| <b>1</b> | CONTEXTE LÉGISLATIF,<br>SPATIAL ET INSTITUTIONNEL   | 06 |
| <b>2</b> | ARTICULATION DU SCOT<br>AVEC LES DOCUMENTS<br>ET PROGRAMMES DE PORTÉE<br>JURIDIQUE SUPÉRIEURE | 36 |
| <b>3</b> | BILAN DES SURFACES CONSOMMÉES<br>DEPUIS 10 ANS  | 52 |

## PARTIE 2

# LE DIAGNOSTIC 66

- |          |   |     |
|----------|---|-----|
| <b>0</b> | PRÉAMBULE                                 | 68  |
| <b>1</b> | LE NORD-ISÈRE, UN TERRITOIRE<br>ATTRACTIF | 82  |
| <b>2</b> | LES BOULEVERSEMENTS<br>DU NORD-ISÈRE      | 116 |



# 1

## **CONTEXTE LÉGISLATIF, SPATIAL ET INSTITUTIONNEL 06**

1.1 - Le contexte législatif	06
1.2 - Rappel du bilan du SDAU de l'Isle d'Abeau	07
1.3 - Le SCoT, un nouveau périmètre de planification pour le Nord-Isère	23
1.4 - L'environnement institutionnel	30

---

# 2

## **ARTICULATION DU SCOT AVEC LES DOCUMENTS ET PROGRAMMES DE PORTÉE JURIDIQUE SUPÉRIEURE 36**

2.1 - La DTA	36
2.2 - Le SDAGE	38
2.3 - Les SAGE(s)	40
2.4 - Le plan de gestion des risques d'inondation	42
2.5 - Le schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes (SRCE)	42
2.6 - Les zones Natura 2000	43
2.7 - Dispositions particulières relatives aux zones de montagne	43
2.8 - Plan d'exposition aux bruits (PEB)	44
2.9 - Programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics	45
2.10 - Le Schéma départemental des carrières	46
Articulation du SCoT avec les SCoT voisins	47

---

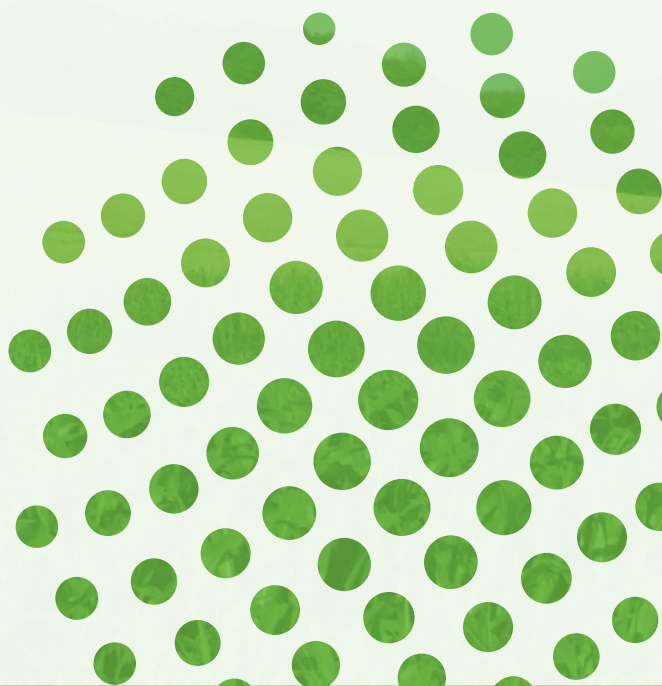
# 3

## **BILAN DES SURFACES CONSOMMÉES DEPUIS 10 ANS 52**

3.1 - L'occupation des sols et les évolutions	54
3.2 - Caractérisation des espaces artificialisés	58

PARTIE 1

# LE CONTEXTE D'ÉLABORATION DU SCOT



# Chapitre 1

## CONTEXTE LÉGISLATIF, SPATIAL ET INSTITUTIONNEL

### 1.1 Le contexte législatif

Depuis 1984, le processus de décentralisation a entraîné un renforcement de la coopération intercommunale et des compétences des collectivités locales.

Le 13/12/2000, la loi SRU, en remplaçant les anciens schémas directeurs par les SCoT, a non seulement développé la procédure et la portée de ces documents d'urbanisme, mais a aussi donné, dans la définition du périmètre, un large rôle aux intercommunalités, qui doivent aujourd'hui coordonner leurs politiques publiques à l'échelle d'un territoire plus large.

Depuis le vote de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) de juillet 2010, les SCoT ont vu leur rôle renforcé :

- priorité à la gestion économe de l'espace : le rapport de présentation devra présenter une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifier les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation,
- élargissement du champ couvert par le SCoT à de nouveaux domaines : développement des communications électroniques (aménagement numérique), préservation et remise en bon état des continuités écologiques (trames vertes et bleues), réduction des émissions de gaz à effet de serre et maîtrise de l'énergie...
- priorité à la densification, avec la possibilité de fixer des normes minimales de densité s'imposant aux règles du PLU,
- possibilité de donner la priorité au respect des performances énergétiques et environnementales renforcées, pour l'ouverture de nouvelles zones à

- l'urbanisation dans des secteurs définis,
- prise en compte des schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) et plans climat-énergie territoriaux (PCET).

Avec la Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014, le SCoT devient l'unique document « intégrateur » des dispositions et des normes exprimées par les documents de rang supérieur (schémas régionaux de cohérence écologique, plans climat énergie territoriaux...). Le législateur conforte également son rôle dans la maîtrise de l'aménagement commercial.

En conséquence, lorsqu'un SCoT existe, le PLU doit seulement être compatible avec les dispositions du SCoT. Les élus élaborant leur PLU n'auront plus qu'à examiner pour assurer le lien juridique entre le PLU et les normes supérieures.

#### Du SDAU de L'Isle-d'Abeau au SCoT

Initialement dans ses attendus, le SCoT Nord-Isère avait pour objet de réviser et compléter le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de L'Isle-d'Abeau. Les schémas de cohérence territoriale (SCoT) ont été créés en 2001 par la loi de Solidarité et renouvellement urbains (SRU) et sont devenus l'outil de planification territoriale à l'échelle de grandes entités territoriales. Le SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) de L'Isle-d'Abeau concernait partiellement le Nord-Isère. Il était composé de 34 communes, dont trois appartiennent au SCoT de la Boucle du Rhône : Panossas, Chamagnieu et Frontonas.

➤ **SDAU de L'Isle-d'Abeau : 34 communes et 400 km<sup>2</sup>.  
SCoT Nord-Isère approuvé en 2012 : 92 communes et 1 000 km<sup>2</sup>.**

Avec le SCoT, les élus locaux prennent en main le développement à l'échelle de leur territoire. Pour ce faire

les communautés de communes se regroupent en un syndicat pour construire un projet pour les vingt ans à venir.

## Le SCoT, de nouvelles compétences

### ➤ Coordonner les politiques publiques

Depuis les premières lois de décentralisation de 1984, les collectivités locales ont vu leurs compétences s'élargir. Elles sont dans ce sens amenées à se regrouper pour traiter des problématiques publiques devenues ingérables ou inadaptées à l'échelle communale.

Le dispositif législatif mis en place dans les années 1990 les a amenées à conduire des politiques sectorielles à l'échelle intercommunale : Plans de déplacements urbains (PDU), Programmes locaux de l'habitat (PLH), schéma d'urbanisme commercial...

La loi SRU inspirée du concept de développement durable, a modifié la composition des documents d'urbanisme en mobilisant les acteurs dans la définition d'un projet de territoire assurant la cohérence entre les différentes politiques publiques.

Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

Le SCoT doit respecter les principes du développement durable : principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages ; principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale ; principe de respect de l'environnement.

### ➤ Intégrer les évolutions sociales, humaines et législatives mentionnées\*1

La dimension humaine et sociale fait partie intégrante de la démarche des SCoT. Depuis les années 1970, la société a changé. Le comportement des urbains et des ruraux a connu des transformations successives liées aux phénomènes de métropolisation voire de mondialisation. Ces évolutions telles que la diffusion non maîtrisée de l'urbanisation n'ont pas été anticipées dans les documents de planification. Les disparités sociales et territoriales se sont accrues, dans un contexte d'individualisation.

Les directives européennes et les lois sur l'eau, l'air, les déchets, les paysages et les risques, ainsi que les lois Grenelle, changent l'approche du développement. Il ne s'agit pas d'empêcher le développement urbain largement induit par les dynamiques de Rhône-Alpes et de ses aires urbaines. Il s'agit de gérer ce développement en prenant en compte dans les politiques publiques ces exigences environnementales et en associant la population dans cette nouvelle responsabilité.\*2

### ➤ Assurer le suivi et la mise en œuvre du SCoT

La loi confie aux Syndicats Mixtes en charge de l'élaboration du SCoT une mission de suivi des orientations retenues. Elle prévoit des dispositifs d'évaluation et de modification simple. Ainsi le Syndicat Mixte du SCoT devra-t-il tous les six ans décider de son maintien en vigueur ou de sa modification.

La mise en œuvre s'appuiera sur l'ensemble des acteurs du territoire, notamment des intercommunalités, des Conseils départemental et régional qui accompagnent les collectivités dans leurs projets territoriaux.

## 1.2 Rappel du bilan du SDAU de l'Isle d'Abeau

### La planification, une histoire récente

L'élaboration du Schéma de cohérence territoriale par le Syndicat Mixte du SCoT Nord-Isère répond à la nécessité de réviser le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de L'Isle-d'Abeau - Ville Nouvelle prévu jusqu'en 2010. Le Syndicat Mixte a pris en charge cette responsabilité par délibération le 1<sup>er</sup> avril 2002.

La planification urbaine a déjà une longue histoire dans les agglomérations de Lyon, Saint-Étienne et Grenoble. Après le premier Plan d'aménagement et d'organisation générale (PADOG) en 1960, l'État se donne l'ambition de parvenir à rééquilibrer l'aménagement des territoires régionaux.

Dans ce but, il crée en 1966 l'Organisme régional d'études et d'aménagement de la métropole (OREAM) lyonnaise. Ce groupe poursuit à l'échelle métropolitaine de Lyon - Saint-Étienne - Grenoble les réflexions initiées dans le cadre du PADOG.

Il est à l'origine des grands projets métropolitains comme la création de l'aéroport de Satolas (aujourd'hui Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry) et le pôle de la Part-Dieu, mais aussi des documents de planification territoriale.

\*1 Dans les lois Grenelle, \*2 Conformément aux dispositions de la loi du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010.

L'espace métropolitain s'est ainsi doté de quatre schémas d'aménagement et de développement urbain, les SDAU de Lyon, L'Isle-d'Abeau - Ville Nouvelle, Givors-Vienne-Roussillon et du Haut Rhône. Deux SDAU concernaient l'Isère, ceux de Vienne et de Grenoble.

### Un SDAU singulier en Rhône-Alpes

L'originalité du SDAU de L'Isle-d'Abeau tient à la présence de la Ville Nouvelle. Ce fut l'unique Ville Nouvelle de Rhône- Alpes. Elle fut décidée en 1968 et créée le 11 août 1972. Dans le même temps, furent prises deux autres décisions majeures pour l'Est lyonnais et le Nord-Isère : la construction de l'Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et de l'autoroute A43.

Pour mener à bien ce projet, l'État créa l'Établissement public chargé de l'aménagement de la Ville Nouvelle de L'Isle- d'Abeau (EPIDA).

Alors que le SDAU compte 33 communes, la Ville Nouvelle n'en compte que 5 : L'Isle-d'Abeau, Four, Saint-Quentin-Fallavier, Vaulx-Milieu et Villefontaine.

Dès 2003, dans la perspective de la sortie de la Ville Nouvelle et de la préfiguration d'une nouvelle organisation territoriale, l'EPIDA élabore un projet de territoire du Nord-Isère : Isle d'Abeau 2015. Ce document non réglementaire soulignait la nécessité d'élargir le périmètre du SDAU.

### SDAU et SCoT, des contextes différents

Avant de faire le bilan du SDAU au regard des objectifs définis dans les années 1970 et à la lecture des objectifs de la planification à l'horizon 2030, il faut souligner à quel point le contexte a changé.

Le document date de 30 ans et n'a jamais fait l'objet d'une révision.

**Le périmètre** du SCoT a doublé par rapport à celui du SDAU, en s'élargissant vers l'Est et le Sud. Le SDAU couvrait 400 km<sup>2</sup>, le SCoT 1000 km<sup>2</sup>.

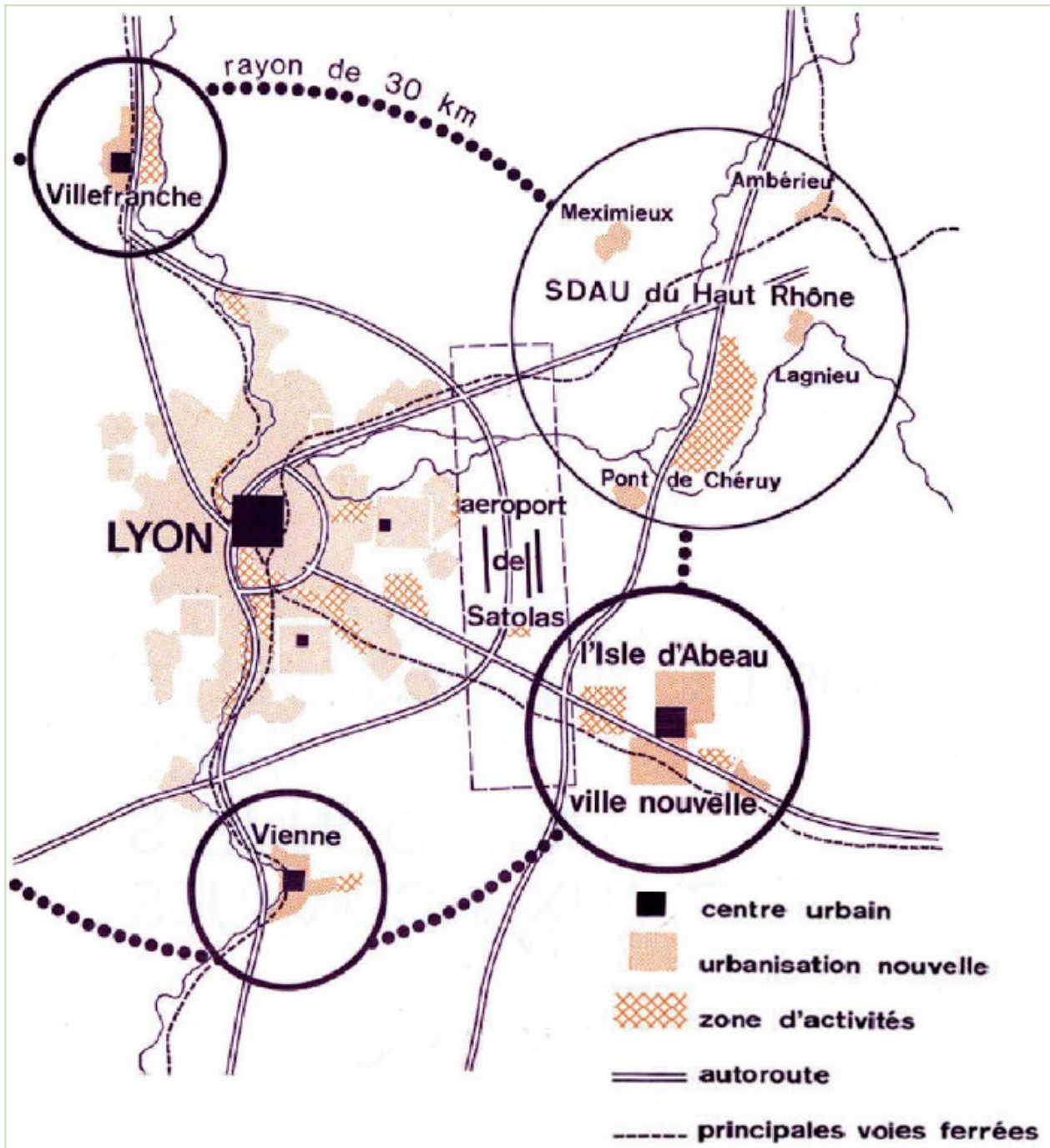
Le périmètre du SCoT prend en compte les espaces proches de l'axe Lyon-Chambéry et Lyon-Grenoble. Cette évolution traduit l'élargissement des aires d'influence de



**Le SDAU de L'Isle-d'Abeau :** 30 communes (trois communes ne sont pas dans le SCoT)

**Le SCoT Nord-Isère de 2012 :** 94 communes





Lyon, Grenoble et Chambéry.

**Un contexte économique très différent**

Le SDAU a été réalisé durant la période des « Trente glorieuses », celle du tout automobile, de l'énergie pas chère, de la vitesse gagnée avec des infrastructures performantes et d'un foncier plutôt bon marché. Ces moteurs de la croissance ne sont plus au rendez-vous mais une impulsion était donnée.

## Bilan démographique du SDAU et perspective du SCoT

### L'ambition du SDAU

Une ambition démographique portée par la volonté de créer une ville « satellite » dans l'espace lyonnais pour absorber la croissance démographique et lutter contre l'étalement d'une banlieue sur l'axe Lyon-Chambéry.

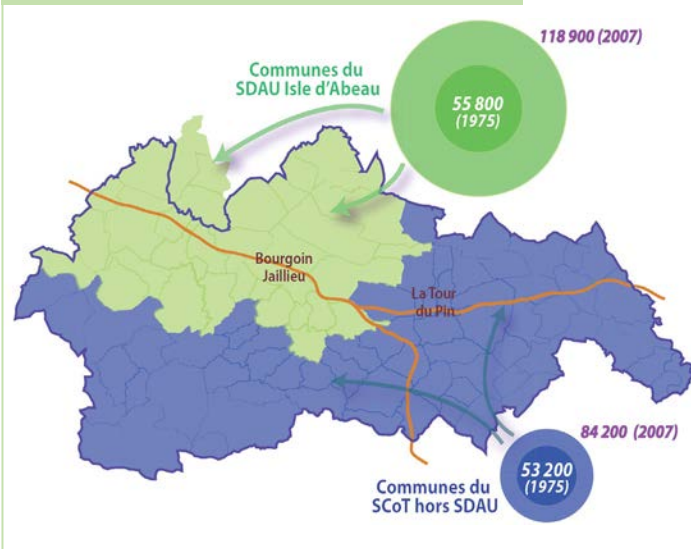
### La population aujourd'hui

Le résultat d'une impulsion donnée par la création de la Ville Nouvelle et l'urbanisation de communes périurbaines.

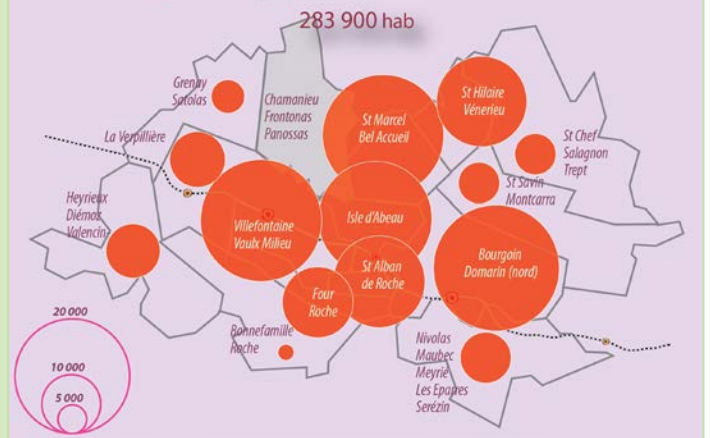
### Le SCoT, perspectives de population en 2030

La volonté du SCoT de s'appuyer sur le réseau des villes actuelles et des gares pour participer à la construction de l'agglomération du Nord-Isère. Le projet suppose de créer une entité urbaine en faisant évoluer les modes et les conditions d'urbanisation de la « Ville Nouvelle », des villes historiques et des villages qui les entourent.

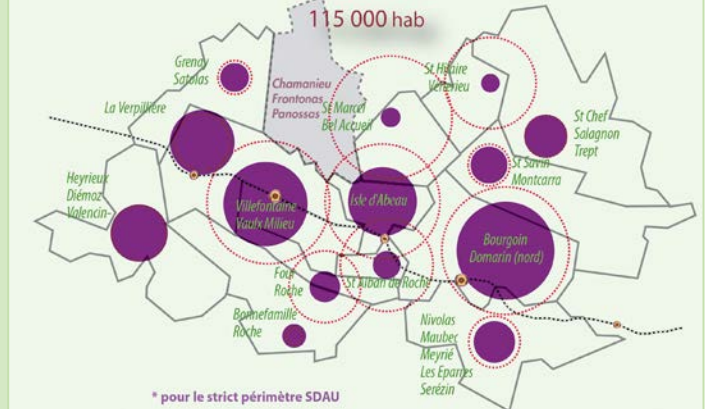
### Population du SDAU et des communes hors SDAU



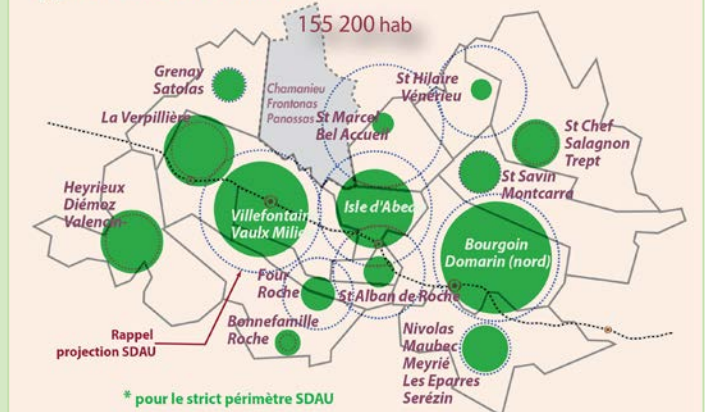
### SDAU 1976 - Projection de population horizon 2010



### Population en 2007\*



### Hypothèse du SCoT en 2030\*



## Le bilan du SDAU indissociable de l'histoire de la Ville Nouvelle

### ➤ Trois objectifs furent fixés à la Ville Nouvelle

- **Être un « pôle de fixation de la croissance urbaine de la métropole lyonnaise ».** La recherche de l'équilibre habitat/emploi, la création de tous les équipements collectifs et la réduction de l'importance des migrations alternantes sont les conditions nécessaires pour atteindre ce premier objectif.
- **Avoir une vocation régionale** en complétant l'armature urbaine de la région en renforçant les axes Lyon-Grenoble, Lyon-Chambéry-Annecy-Italie, mais aussi animer et organiser le Bas-Dauphiné, région en développement mais privée de centre urbain de taille suffisante.
- **Et enfin, constituer un pôle d'innovation** en devenant une opération pilote d'urbanisme. Innovation en terme de « profil de ville » tant par sa fonction, qui allie le rôle de satellite d'une grande métropole à celui d'un centre de rayonnement régional, que par le caractère de « ville verte », de « ville campagne ». Pour atteindre cet objectif, la ville est structurée en petites unités selon un mode polycentrique nécessitant la mise en œuvre d'une hiérarchie dans les niveaux de centralité.

De très nombreuses recherches et travaux universitaires ont été consacrés à la Ville Nouvelle. Ils nourrissent le bilan du point de vue urbain, fonctionnel, sociologique, politique et économique.

## Bilan au regard des objectifs définis dans le SDAU et pour la Ville Nouvelle

### ➤ Du point de vue de l'accueil de population

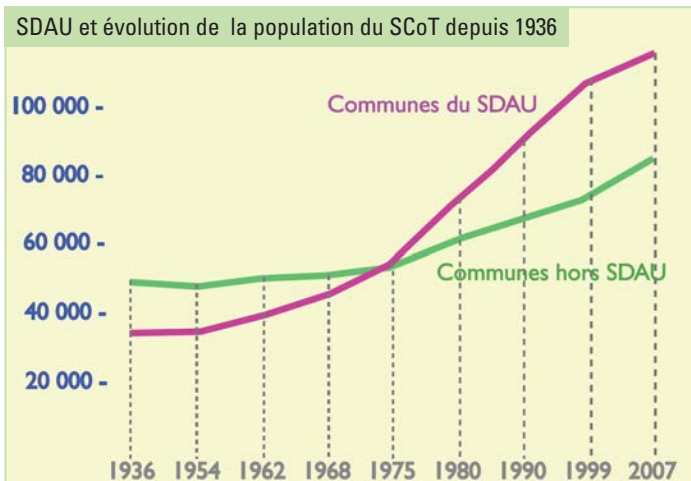
#### Des perspectives démographiques surdimensionnées

Le projet de départ s'inscrivait dans une phase de croissance rapide, de caractère extensif. Les perspectives démographiques importantes, soutenues par de forts soldes naturels et migratoires avaient abouti au chiffre initial de 250 000 habitants à accueillir dans un périmètre de 33 communes autour de La Verpillière et de Bourgoin-Jallieu, les principaux centres urbains du Nord-Isère. Ces prévisions furent vite caduques. Le périmètre initial du SDAU compte la moitié moins de la population prévue (115 000 habitants en 2007).

En revanche, la population des cinq communes constitutives de la Ville Nouvelle (Four, L'Isle-d'Abeau, Saint-Quentin-Fallavier, Vaulx-Milieu et Villefontaine) était multipliée par dix, passant de 4 180 habitants en 1968 à 43 438 en 2007. Cette croissance démographique représente 50 % de celle du SDAU. Dans le même temps, la population de Bourgoin-Jallieu, la ville voisine, passait de 19 941 à 23 800 habitants.

#### Mais une dynamique démographique qui persiste dans le Nord-Isère

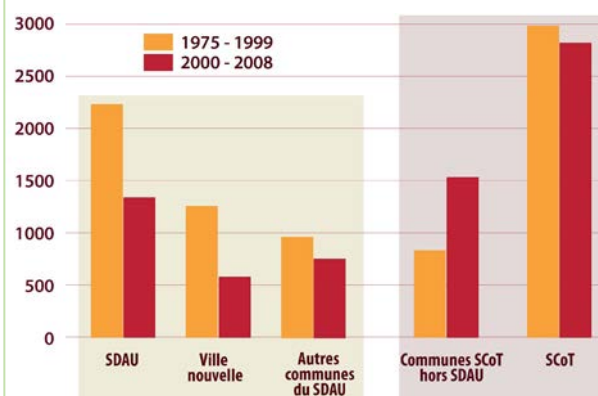
L'impulsion démographique donnée par la Ville Nouvelle persiste dans le temps et dans l'espace du Nord-Isère. Dès les années 1975, la courbe de croissance de la population « décolle » et la moitié des habitants vivent dans l'une des communes du SDAU.



« Poids » démographique de chaque secteur	1975	1982	2009
SDAU dans SCoT	48 %	52 %	56 %
Ville Nouvelle dans SDAU	9 %	20,4 %	35,2 %
Ville Nouvelle dans SCoT	4,4 %	10,7 %	19,6 %

#### Variation annuelle de la population

Depuis 2000, la croissance annuelle des communes du SDAU marque le pas au profit des communes en dehors du SDAU. Les communes du SDAU « captaient » 72 % de la croissance annuelle entre 1975 et 1999 ; depuis 2000, elles en captent 42 %.



Évolution annuelle de la population	1975-1999	2000-2009
Communes du SDAU	2 236	1 342
Communes hors SDAU	836	1 557
Ville Nouvelle	1 261	579
Communes du SCoT	2 997	2 838

#### ➤ Sur le plan résidentiel

L'ex-Ville Nouvelle, conçue pour éviter l'étalement d'une banlieue le long d'axes de déplacement, a joué un rôle d'accueil et constitué une alternative au mitage du périurbain en conciliant densité moyenne et proximité des pôles d'emploi et des services.

Mais elle a aussi fonctionné comme un « sas » d'entrée dans le Nord-Isère, une part de ses nouveaux habitants optant dans un second temps pour un habitat dans les communes périphériques du SDAU puis dans les communes hors SDAU.

Le mouvement a participé à la diffusion en périphérie de l'habitat individuel, fragilisé l'armature urbaine et entraîné beaucoup de déplacements en voiture. Conçue comme un objet « extérieur », la Ville Nouvelle s'est progressivement inscrite dans le paysage du Nord-Isère et l'influence métropolitaine a gagné du terrain dans les communes du SDAU et au-delà.

#### Une relative maîtrise de la consommation d'espaces pour l'habitat

Assurer l'accueil de la population attendue supposait des politiques volontaristes de construction de logements et impliquait une certaine densité urbaine. La réalité en est assez éloignée. Seules les communes de Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, et Bourgoin-Jallieu ont développé une offre massive d'habitat locatif public et collectif.

L'habitat individuel groupé ou en lotissement reste la forme dominante dans les communes de la Ville Nouvelle, et plus encore dans les communes périphériques.

#### En définitive, l'espace prévu a été pratiquement consommé pour une population deux fois moindre.

La consommation récente d'espace pour chaque habitant nouveau dans les communes du SDAU reste cependant inférieure (256 m<sup>2</sup>/hab) à celle des communes hors SDAU (280 m<sup>2</sup>/hab), et les densités de logement supérieures (21,78 logts/ha et 17 logts à l'ha hors SDAU).

#### ➤ Sur le plan urbain

Le développement urbain dans les communes du SDAU tend à opposer les communes de la Ville Nouvelle aux villes historiques (Bourgoin-Jallieu, La Verpillière) et aux communes rurales, en raison des politiques contrastées de l'habitat qui y ont été conduites.

Pour la Ville Nouvelle, le bilan oscille entre la satisfaction de vivre à la campagne et les critiques d'une vie dans des grands ensembles ou dans des quartiers proches de la campagne mais éloignés des services et des commerces.

La Ville Nouvelle résulte dans sa forme urbaine de plusieurs concepts urbains : la cité-jardin, le grand ensemble et la Ville Nouvelle. L'organisation spatiale adoptée dans la construction de la Ville Nouvelle témoigne d'hésitations entre l'affirmation d'une ville regroupant les fonctions inhérentes à ce statut et celui d'une fédération de villages. La référence à la « ville à la campagne » a progressivement remplacé la dénomination initiale de « ville satellite », avec l'intention d'inscrire cette ville dans un site paysager et dans un espace agricole.

Dans les communes périurbaines, le développement urbain est marqué essentiellement par celui de la maison individuelle et sa typologie dictée par les règles des documents d'urbanisme (surface minimale, coefficient d'occupation des sols).

Oscillant entre projet de ville et projet de territoire, la Ville Nouvelle a profondément marqué l'histoire urbaine du Nord-Isère. La Ville Nouvelle est jeune face à Bourgoin-Jallieu, longtemps restée la seule ville de l'axe mais avec un rythme de croissance très lent.

### La portée de changements récents

Dans un contexte où l'attractivité résidentielle des communes du Nord-Isère reste soutenue (le solde migratoire reste supérieur au solde naturel), celle de la Ville Nouvelle s'est émoussée.

De 2000 à 2007, le solde migratoire des communes du SCoT reste très soutenu (1 600 personnes par an), alors que celui de la Ville Nouvelle est nul et traduit un équilibre entre entrées et sorties.

L'apport de population nouvelle et jeune a créé une dynamique démographique nouvelle dans l'ensemble du Nord-Isère.

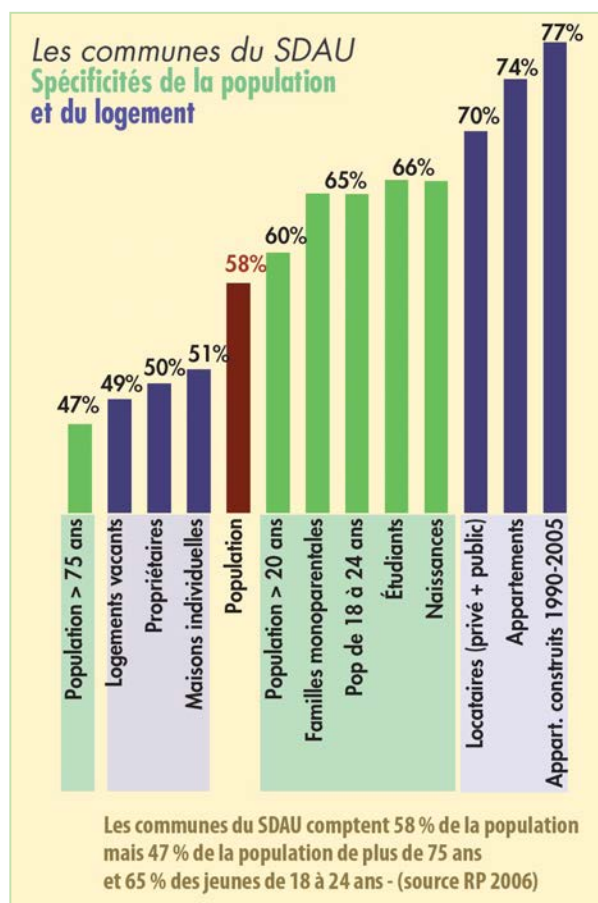
Le déplacement récent de cette attractivité vers les secteurs plus ruraux a créé une nouvelle dynamique, alimenté de nouveaux flux de circulation et largement contribué à la dispersion de l'habitat.

### Sur le plan socioéconomique et sociologique

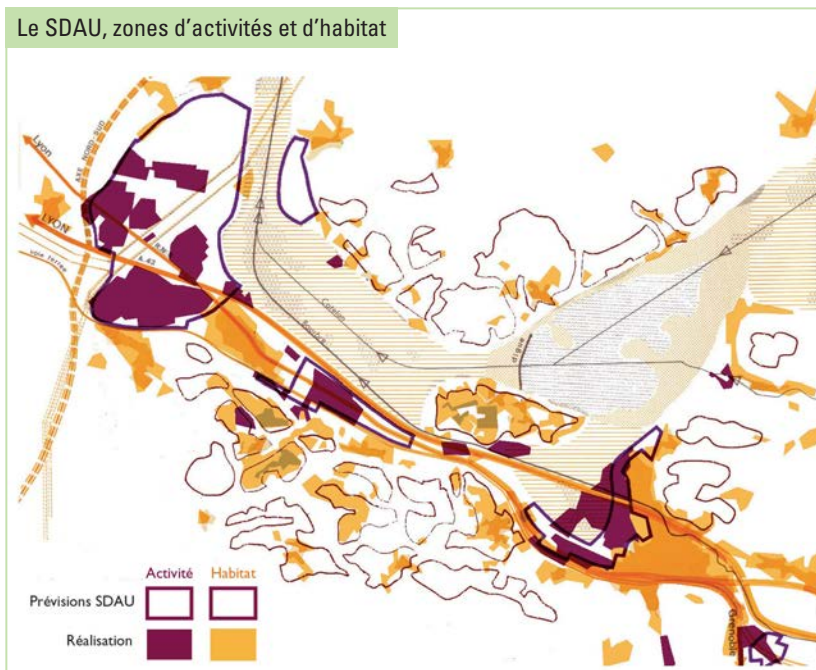
Le profil de la population de la CAPI rend compte de spécificités de ses communes dès qu'on la compare aux autres bassins de vie du Nord-Isère constitués par les intercommunalités.

Ces éléments révèlent la singularité de la CAPI dans l'espace du Nord-Isère. Sa diversité sociale et urbaine est bien le résultat des politiques conduites dans le cadre de la Ville Nouvelle : présence d'entreprises innovantes et spécialisées au côté d'entreprises locales et de services à la population, équipements, forte proportion de logements locatifs, population jeune et familles nombreuses, personnes seules, renouvellement des populations, cohabitation des types d'emploi, diversité sociale et potentiel démographique.

L'analyse par groupe de communes ferait certes apparaître des différences fortes entre communes de la Ville Nouvelle et communes anciennes, mais l'enjeu pour les années à venir est la poursuite de la construction d'une agglomération « neuve » pour l'Isère et dans l'espace métropolitain.



## Le SDAU, zones d'activités et d'habitat



### LES CRITÈRES DE CHOIX DES PREMIERS QUARTIERS D'HABITATION

*« Répondre à la demande... axée sur la maison individuelle et sur la qualité du cadre paysager,  
Optimiser les actions sur le plan financier et opérationnel,  
Tendre vers un meilleur niveau de service et une meilleure qualité de vie,  
Restreindre le moins possible l'éventail des choix possibles ».*

### LES RÉPONSES DU SDAU À CES 4 CRITÈRES

#### **Le choix de sites prioritaires**

*« Le site qui se prête le mieux à la construction des tout premiers quartiers est la partie ouest du plateau sud (Villefontaine et Saint-Bonnet) ».*

#### **D'autres « actions de moindre envergure à conduire parallèlement »**

*« Renforcement et restructuration des agglomérations existantes et principalement La Verpillière et Bourgoin-Jallieu afin de leur permettre de s'inclure au mieux dans l'ensemble.  
Petites opérations sur les communes qui ne seront urbanisées que dans de nombreuses années ».*

### « PREMIÈRES ACTIONS ET ÉVOLUTIONS ULTÉRIEURES »

Extraits du chapitre 6 du SDAU.

#### **Sur les zones d'activités :**

*La zone de Chesnes sud qui « tend les bras au desserrement lyonnais » répond le mieux à la demande. La situation, suffisamment séparée des zones d'habitat, permet de ne pas sélectionner trop sévèrement, pour des raisons de nuisances, les entreprises candidates, ce qui serait mal venu au moment de la création de la Ville Nouvelle.*

*Du même coup sont réservées les zones centrales pour des activités plus sophistiquées attendues dans l'avenir, ainsi que la vaste zone de CHESNES NORD, au pied de SATOLAS dont le remplissage pourra ainsi accompagner le développement de l'aéroport.*

## ☉ Une réussite sur le plan de l'emploi et du développement économique

La recherche d'un « équilibre habitat, emploi devait être recherchée dès le démarrage de la Ville Nouvelle ». Les prévisions du SDAU : 100 000 actifs pour 250 000 habitants (soit 40 actifs pour 100 habitants). Le rapport entre actifs et population est donc identique à celui envisagé.

La situation en 2006 : 45 500 actifs pour 115 000 habitants (39 actifs pour 100 habitants).

L'écart se situe plutôt entre communes du SDAU et communes hors SDAU. Dans les premières, la croissance des emplois est supérieure à celle des actifs, dans les secondes, c'est l'inverse.

Dans l'ensemble des communes du SDAU et du SCoT, le nombre d'emplois est aujourd'hui inférieur à la population active occupée.

Ce décalage traduit l'attractivité résidentielle du Nord-Isère pour des actifs gardant leur emploi dans les pôles d'emploi métropolitains et régionaux, avec les effets visibles quotidiennement dans les déplacements sur l'axe.

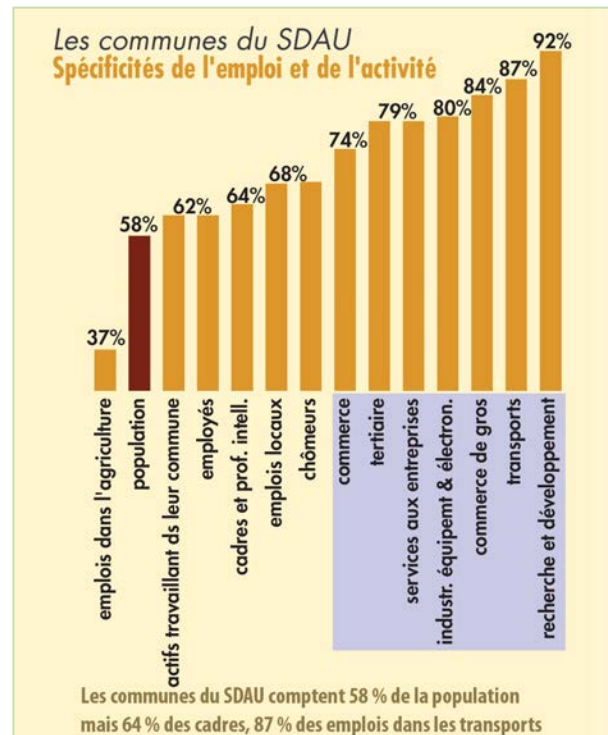
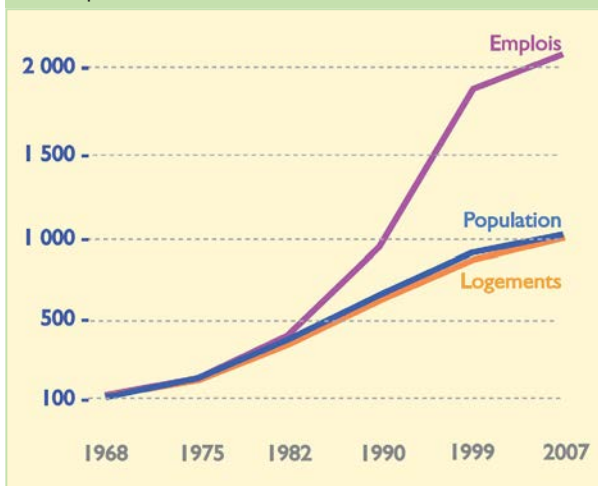
Le taux d'emploi de la population active des communes du SDAU et de l'ensemble du SCoT est le même (0,8%), celui de la Ville Nouvelle leur est inférieur (0,6 %).

Le SDAU a fixé des emplois dans les sites ouverts avec la Ville Nouvelle, le nombre d'emplois y a pratiquement quadruplé sur le site entre 1990 et 2010. La Ville Nouvelle, considérée comme un satellite de Lyon, tend de plus en plus à s'ancrer dans une réalité « autonome ».

	Emplois 2007	Actifs ayant un emploi 2007	Évol. des emplois 2000-2007	Évolution des actifs 2000-2007
SDAU	34 521	45 500	5 000 (+16,7 %)	5 660 (+14,2 %)
Dont Ville Nouvelle	9 825	17 300	606 (+6,6 %)	2 548 (+17,3 %)
SCoT	72 315	86 500	8 380	12 200
Communes hors SDAU	37 794	41 000	3 381 (+9,8 %)	6 544 (+19 %)
Poids du SDAU dans le SCoT	52,6 %	53,6 %	13,1 %	16,4 %

NB : ces données sont issues des RP. En raison des modifications lors du dernier recensement, leur fiabilité n'est pas garantie

SDAU - Évolutions de la population, du parc de logements et des emplois



## 🕒 Le SDAU vert, utopies et réalité

### L'insertion des constructions dans le SDAU vert

Un objectif : entourer les « archipels » urbains de verdure.

#### La mise en œuvre

**Dans les premières phases** de construction de la Ville Nouvelle, de grands espaces de verdure entourent les centres urbains, denses et multifonctionnels.

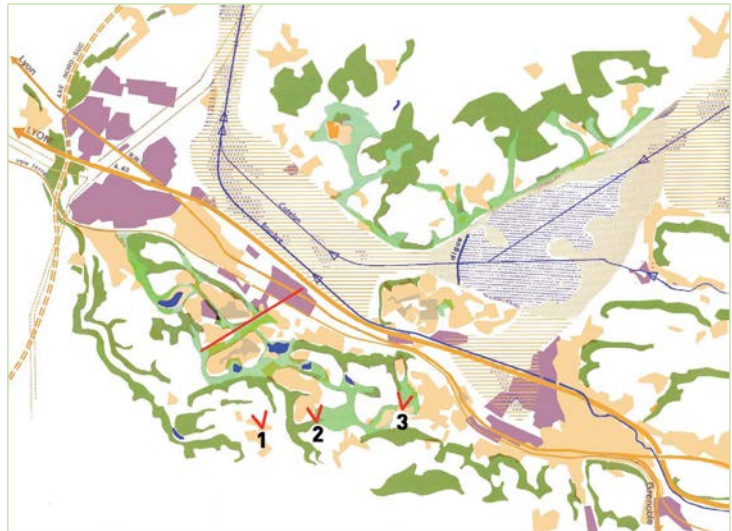
- Quartier Saint-Bonnet et les Étangs (photo 1),
- L'Isle-d'Abeau et son golf (photo 3).

**Dans les dernières phases** de construction, les nouveaux espaces urbains sont monofonctionnels et de taille réduite ; leurs ceintures vertes sont plus ténues.

- Extension des Fougères (photo 2).

#### Le rôle des espaces verts dans le SDAU

- Créer des « coupures vertes » entre les axes de communication et l'habitat, entre la plaine et les plateaux (coupe AB, image 2 et 3),
- Construire un pôle de loisirs autour d'un grand lac dans le Catelan entre L'Isle-d'Abeau et Saint-Marcel-Bel-Accueil,
- Répondre à « un goût pour un habitat aéré et pour le contact avec la nature (qui) ne fera que s'amplifier, mais pourra prendre des formes nouvelles ».





### Une Ville Nouvelle très verte, mais une accessibilité limitée

La Ville Nouvelle s'étend sur 6 400 hectares dont 3 500 sont des espaces verts.

La ville s'est développée comme prévu sous forme de pôles plus ou moins denses composant un « archipel » de quartiers entourés de verdure.

Cette structuration répondait à une volonté de préserver les espaces agricoles et les espaces de nature composant le paysage de la Ville Nouvelle (vallons, rebords de plateaux, plaines).

Les « îlots urbains » situés sur les plateaux sud de la Ville Nouvelle sont privilégiés par cette présence de la nature mais pénalisés par les distances aux zones d'activités et aux zones commerciales, concentrées dans la vallée à proximité des axes de communication importants.

L'accessibilité des « archipels » à la vallée n'est pas aussi efficace que souhaité. Ainsi cette structuration contribue-t-elle à une certaine qualité de vie mais tend à isoler ou à obliger les habitants à parcourir de grandes distances en voiture pour leurs déplacements quotidiens.

### Un système urbain sans transport collectif efficace

La Ville Nouvelle s'affirme comme un pôle de développement à part entière qui se détache de l'influence lyonnaise. Ainsi, 25 000 déplacements sont effectués chaque jour par des habitants de la Ville Nouvelle (périmètre de la CAPI) vers le Grand Lyon, pendant que 37 000 déplacements sont effectués chaque jour par des habitants du Grand Lyon vers la Ville Nouvelle.

Le réseau des transports urbains peine à capter une population très utilisatrice de la voiture. Les faibles densités, la dissociation spatiale des fonctions et les distances entre les différents pôles ne facilitent pas l'organisation d'une desserte efficace. Les usagers réguliers des transports collectifs sont composés d'actifs et de scolaires se déplaçant vers Lyon en bus ou en train.

### Le plan de déplacement prévu au SDAU

Ce plan comporte deux volets distincts :



#### • Les « magistrales », réseau dédié aux transports collectifs

« Il est justifié de faire jouer aux transports collectifs un rôle déterminant dans le choix de la structure urbaine : par un jeu des densités et de répartition des logements, on peut regrouper 70 % de la population dans des bandes de 1 km de large axées sur les lignes. (SDAU) »



#### • Le « grand primaire », réseau dédié à l'usage de la voiture

« Contrairement au réseau de transports collectifs qui prend les quartiers « en brochette », le réseau routier a été tracé de manière à éloigner le plus possible les trafics de l'habitation ». (SDAU) »

## 🕒 Le réseau de transports et la fabrication de l'armature urbaine

### Le projet

Le réseau de déplacement prévu dans le SDAU comportait deux plans distincts.

Le premier, volontaire et composé d'un axe « magistral » de transports collectifs, devait relier les différents pôles d'habitation et de services.

**Pour être opérationnel, ce plan nécessitait une forte densité dans l'ensemble des pôles urbains prévus.**

Le second, nommé « grand primaire », devait assurer la desserte des pôles urbains.

Ces deux réseaux avaient la particularité d'être déconnectés du réseau ferré existant, contribuant à l'utilisation croissante de la voiture y compris pour des déplacements métropolitains. Il n'était pas question de gare, à l'exception de la nouvelle gare de L'Isle-d'Abeau.

### Le résultat

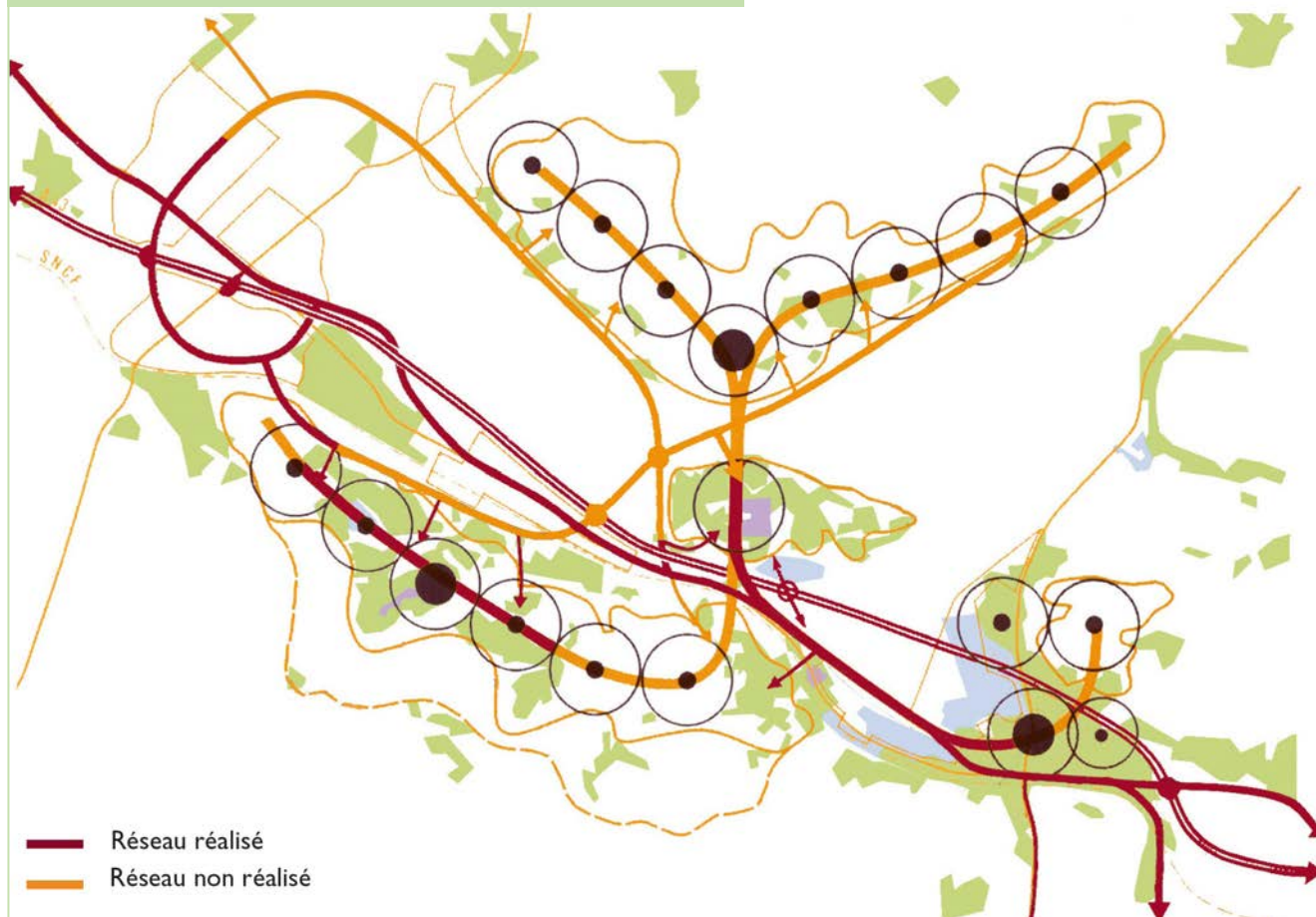
**Le réseau de déplacements réalisé a produit la ville d'aujourd'hui :**

Les infrastructures créées ont très vite profité aux activités économiques prévues et aux pôles commerciaux qui, en s'implantant à proximité des diffuseurs, se sont écartés des pôles de proximité\* trop peu denses.

L'A43 et la RD1006 assurent la desserte des grands pôles d'activité et de commerce, le grand réseau « primaire » réalisé assure celle des pôles réalisés. Un réseau secondaire donne accès à des espaces urbains n'ayant pas atteint le stade de pôles denses ou des espaces plutôt spécialisés.

\* Définition des centres de proximité : « unité élémentaire de la structure urbaine contenue dans un cercle de 500 mètres de rayon autour des équipements de proximité (publics et commerciaux) et de la station du transport collectif » (SDAU).

Entre la « magistrale » et le « grand primaire », un réseau nouveau est créé



➤ **L'armature urbaine « inachevée » a rendu obsolète le grand projet de desserte**

Le pôle central de L'Isle-d'Abeau n'a pas accueilli tous les services ; deux des trois pôles secondaires ont été réalisés : Saint-Bonnet à Villefontaine et Saint-Michel à Bourgoin-Jallieu.

Saint-Marcel-Bel-Accueil est resté un village, et seulement 4 pôles de proximité ont été réalisés sur les 15 prévus.

Ainsi, l'absence de pôles urbains denses « explique » l'abandon de la magistrale, et les distances entre des pôles de faible densité celui d'une desserte de transports collectifs efficace.

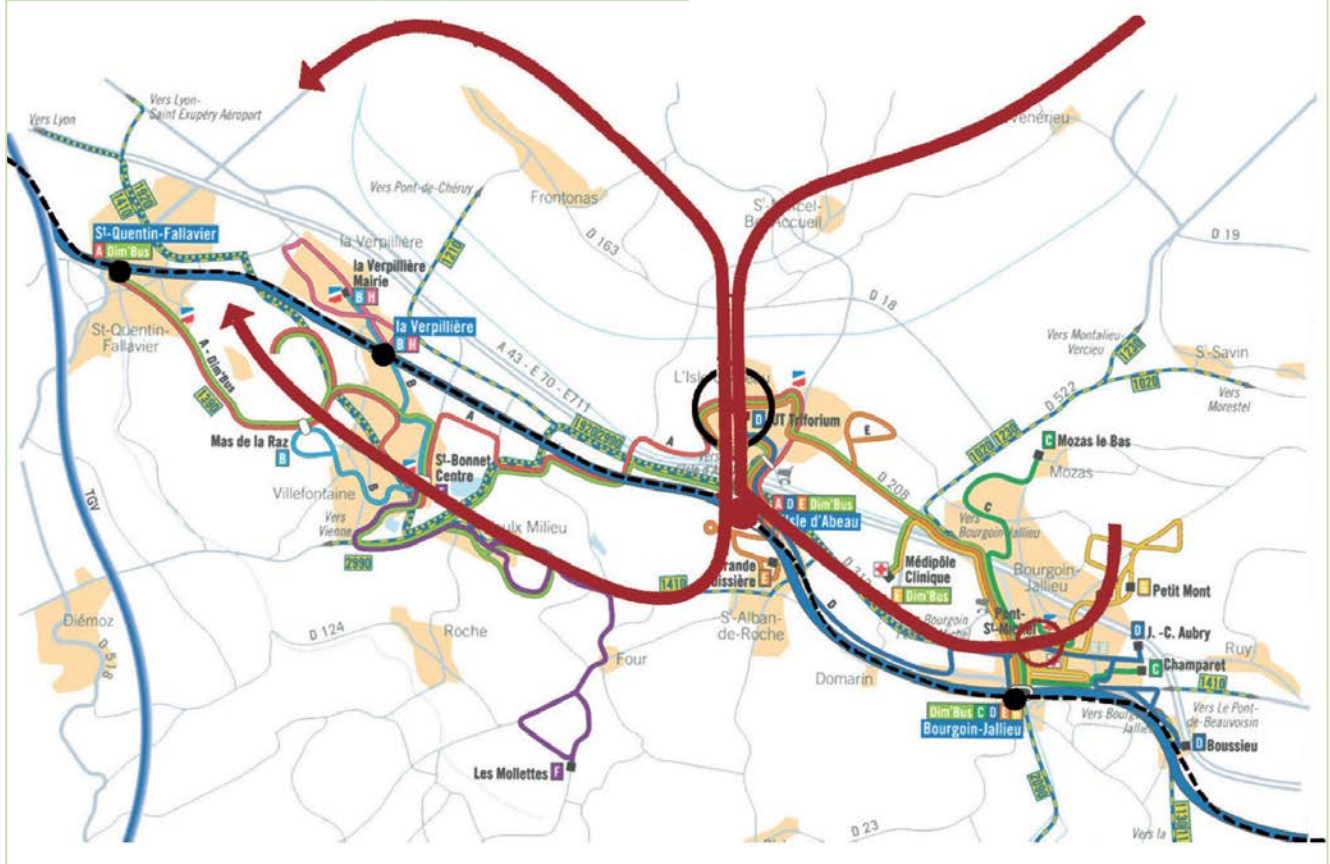
Le réseau de TC peine à capter les 50 % d'usagers des TC prévus dans le SDAU !

Le SDAU structurait le développement urbain autour de pôles définis par les principes de proximité et de densité pour assurer le fonctionnement d'ensemble.

Le SCoT reprend les mêmes principes, avec pour objectifs d'améliorer les conditions de déplacements des populations et de faciliter l'accès aux pôles d'emploi ou de commerce qui se sont développés.



La « magistrale » imaginée en 1975 et le réseau de transports en 2010



## ➤ En conclusion

Le bilan de trente ans d'application du SDAU est loin d'être négatif. Le SDAU a constitué le document de référence pour l'aménagement et l'équipement d'une partie du territoire du Nord-Isère jusqu'à la réforme des outils d'urbanisme par la loi SRU. Il a donné un cadre qui a participé à la valorisation et à la dynamisation du territoire (réalisation d'infrastructures, préservation de zones agricoles).

Le SDAU s'était donné des objectifs démographiques ambitieux ; le SCoT s'inscrit lui aussi dans une perspective de croissance, mais plus mesurée.

Le SDAU avait imaginé un développement multipolarisé autour de pôles de proximité dont les fondements (densité, présence de commerces et services, transports collectifs) n'étaient pas éloignés de ceux du SCoT aujourd'hui.

Plusieurs décennies séparent SDAU et SCoT et les impératifs restent les mêmes : il faut développer les capacités d'accueil des villes identifiées comme les lieux préférentiels du développement urbain. Le SCoT intègre les besoins quantitatifs d'espaces pour ce développement, mais il met l'accent à travers ses orientations sur l'évolution qualitative des conditions d'accueil de cette croissance (proximité, diversité des fonctions et des logements, économie foncière).

Pour le Nord-Isère, le bilan du SDAU est aussi celui de la « Ville Nouvelle », donc d'une ville face à son devenir.

## Une ambition inachevée

Le SDAU a tenu ses objectifs de développement économique. Celui-ci, largement lié à l'agglomération de Lyon a cependant « consommé » l'essentiel des espaces qui lui étaient dédiés. Pour autant, l'essor économique n'a pas suffi à créer le « pôle de fixation » résidentiel imaginé à l'échelle d'une région urbaine de quelque 2,5 millions d'habitants.

Les ambitions démographiques étaient surévaluées, rendant caduque la mise en place d'un réseau de TC desservant des polarités qui n'ont vu le jour que très partiellement. Les projections de circulation ont été très largement sous-évaluées.

*La gestion des déplacements et l'organisation d'un réseau de TC sont deux questions centrales pour soutenir le développement urbain à l'horizon 2030 (habitat, industries).*

## Un positionnement régional à consolider

Le développement des activités sur le territoire de l'agglomération « Ville Nouvelle » et de Bourgoin-Jallieu s'est accompagné d'une forte création d'emplois dits « métropolitains supérieurs » (typologie INSEE), qui correspondent en 2006 à 8 % des emplois totaux.

Même si aucune université n'est implantée dans le Nord-Isère, l'agglomération nouvelle est composée de 7 % de diplômés bac+5 (8 % en Rhône-Alpes) et 10 % de bac+2 (identique à l'échelle de la région).

Le site de Chesnes, pôle logistique d'envergure européenne, est devenu le premier pôle logistique de la métropole lyonnaise. Il apporte une spécificité au territoire de l'agglomération nouvelle et une reconnaissance territoriale forte. L'évolution de la logistique est rapide et les premières générations de locaux ne sont plus adaptées aux besoins des entreprises. Leur réhabilitation constitue un enjeu de taille dans le développement économique.

Aux côtés de cette spécialisation, l'émergence de pôles d'excellence devra contribuer à conforter le positionnement économique dans l'espace métropolitain.

*Le SCoT inscrit le développement du Nord-Isère dans l'organisation multipolaire de la métropole lyonnaise et soutient le rôle central de l'agglomération Nord-Isère dans cette structuration.*

*L'agglomération doit aussi jouer pleinement son rôle de moteur dans le nord de l'Isère et, dans cette optique, conforter le rôle de Bourgoin-Jallieu et L'Isle-d'Abeau en privilégiant l'évolution de leurs centres, de leurs gares et en qualifiant les espaces d'activités, de services et d'équipements (Médipôle) qui les desservent et les relient.*

## Une ville en construction

Initialement prévue pour accueillir 250 000 habitants à terme dans le cadre du SDAU, la Ville Nouvelle s'est développée sur un vaste territoire (15 km de long et 5 km de large). Elle apparaît aujourd'hui sous la forme de pôles urbains assez dispersés et fortement dédiés, soit à des fonctions résidentielles, soit à des activités, ayant ainsi chacun leur caractère spécifique.

Les fonctions de centralité, attachées à la notion de ville, ne sont pas constituées, et si elles existent aujourd'hui, c'est en lisière des nouvelles urbanisations ou à Bourgoin-Jallieu principalement qu'on les trouve. Enfin, la rapidité de construction de la Ville Nouvelle et le mode d'extension des villes anciennes laissent apparaître des imperfections, des fragilités ou des dysfonctionnements qui nécessitent quelques ajustements.

- *La diversification des fonctions et de l'habitat des pôles de la Ville Nouvelle, l'accueil d'activités et de services d'intérêt métropolitain, la réhabilitation et la restauration de bâtiments ou de logements, l'amélioration de la desserte, le traitement des espaces de liaison sont des enjeux majeurs pour la construction d'une agglomération dans le Nord-Isère et l'affirmation de son rôle dans l'espace métropolitain.*

## La dimension sociale à affirmer

Sous l'impulsion de l'État, les communes de la Ville Nouvelle ont concentré la plus forte proportion de logements locatifs publics, générant de fait de grands déséquilibres avec les communes proches. Les villes de Bourgoin-Jallieu et La Tour-du-Pin se trouvent aussi confrontées à des besoins de réhabilitation ou revalorisation d'une partie de leurs parcs de logements. Les disparités sociales se sont accrues dans un contexte d'individualisation et de repli sur soi.

De plus, les comportements et les aspirations des citoyens depuis la fin des années 1980 ont beaucoup changé.

- *Le SCoT, en orientant le développement vers la diversification de l'offre de logements dans chaque bassin de vie et dans chaque commune, en proposant d'aller vers plus de proximité dans la vie quotidienne met l'accent sur la dimension sociale et sociétale dans les projets de développement urbain et sur la solidarité.*

## La dimension environnementale à affirmer

La construction du SDAU autour du concept de « ville nature » a largement contribué à la préservation d'espaces naturels. Aujourd'hui, de nouvelles préoccupations sociales et environnementales sont à intégrer dans les projets : la mobilité, la qualité des ressources naturelles (eau, air), l'accès à l'emploi et au logement.

Les directives européennes et les lois sur l'eau, l'air, les déchets, les paysages et les risques changent la donne. Les contraintes environnementales pèsent aujourd'hui sur les actes de chaque citoyen et, a fortiori, sur toutes les politiques mises en œuvre par les collectivités publiques. L'enjeu est double : il s'agit d'organiser l'extension nécessaire des villes en gérant mieux les impacts de ces extensions et l'ensemble des espaces urbains dans la perspective d'un développement durable.

## Le passage du SDAU au SCoT

Comme le SDAU, le SCoT doit faire face à des perspectives de développement démographique orienté vers les agglomérations, avec un souci de diversification des fonctions, d'économie du foncier et de qualité d'accueil des populations et des activités.

Entre le SDAU et le SCoT, des changements majeurs :

- Il s'agit aujourd'hui de passer d'un urbanisme de « production », porté par une politique d'État fortement centralisée, à un urbanisme « de gestion décentralisée » aux mains des collectivités territoriales,
- L'obligation de suivi du SCoT donne aux collectivités locales la capacité d'évaluer et d'éventuellement réajuster les orientations, une souplesse dont ne disposait pas le SDAU.

## En définitive,

Le SDAU était pensé dans une perspective métropolitaine. En valorisant la position du Nord-Isère entre les agglomérations régionales, entre Rhône et Savoie, le SCoT propose de prendre en compte une autre géographie du territoire avec lequel l'agglomération du Nord-Isère entretient des liens de plus en plus étroits. Il offre aux territoires qui n'étaient pas dans le SDAU (pays Saint-Jeannais, sud des collines du Nord-Dauphiné, Vals du Dauphiné) la possibilité d'élaborer leur premier document de planification.

Le vrai défi de ce passage du SDAU au SCoT réside dans la capacité des collectivités à « faire vivre » le SCoT dans les années à venir, à s'en approprier les objectifs et surtout à développer les outils indispensables à sa mise en œuvre.

## Un contrat entre la CAPI et l'État pour sortir de la Ville Nouvelle

L'une des missions de la communauté d'agglomération de la CAPI créée en 2007 est de poursuivre la construction d'une agglomération en intégrant la Ville Nouvelle pour en poursuivre la construction.

Le contrat, destiné à accompagner le projet de développement de la CAPI, est basé sur trois grandes ambitions :

- Devenir le troisième pôle de l'aire métropolitaine lyonnaise et le second pôle urbain de l'Isère après l'agglomération de Grenoble,
- Devenir une « agglomération durable » de la région Rhône-Alpes,
- Contribuer à la construction de l'armature de la vallée urbaine du SCoT Nord-Isère.

Dans cette perspective, la CAPI et l'État conviennent de réaliser pendant la durée du contrat (2009-2013) un programme coordonné de logements et d'équipements publics, l'EPANI poursuivant jusqu'à sa dissolution l'ouverture de nouveaux sites opérationnels (extension du parc technologique Porte-de-l'Isère et création du parc dédié aux énergies renouvelables par exemple). L'État et la CAPI ont constaté, en plein accord, que les besoins en logements sur le territoire conduisaient à fixer les objectifs suivants :

- Autoriser la construction de 1 000 logements neufs par an pendant les 5 années du contrat, dans l'ensemble des 20 communes de la CAPI,
- Localiser 30 % de ces logements (300 par an) sur des terrains déjà maîtrisés par l'État ou par l'EPANI,
- Obtenir l'ouverture d'un ou plusieurs nouveaux sites à l'urbanisation, prioritairement sur des terrains déjà maîtrisés par l'État,
- Permettre l'achèvement de la réalisation de la ZAC créée par arrêté du préfet en 1994 dans le cadre de la Ville Nouvelle, prévoyant sur une commune de la Ville Nouvelle la création de 165 logements, devant se poursuivre au-delà de 2011.

La CAPI s'est engagée à poursuivre l'élaboration de son plan local pour l'habitat qui a été approuvé dans le courant de l'année 2009.

Dans cette même optique, l'État et la CAPI s'engagent à mettre en œuvre avec le concours de leurs partenaires (Conseil régional Rhône-Alpes, Conseil général de l'Isère, communes, bailleurs sociaux, EPANI) les deux projets de rénovation urbaine agréés par l'ANRU.

La CAPI fera évoluer ses compétences et se dotera des moyens techniques et juridiques pour faciliter la mise en œuvre et l'aboutissement de ce programme d'action :

- Élargir l'instruction des autorisations d'urbanisme aux 21 communes qui la composent,
- Prendre les mesures nécessaires pour l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux sites sur les réserves foncières constituées par l'État sur le territoire,
- Travailler dans le cadre du SCoT Nord-Isère à la réalisation d'un « schéma de secteur » couvrant l'ensemble du territoire,
- Définir un schéma de développement durable du territoire à 20 ans pour une meilleure cohérence des politiques publiques d'aménagement.

En contrepartie d'une politique assurant le développement du parc de logements et favorisant l'activité économique et la qualité de vie des habitants, l'État a prévu de subventionner les projets inscrits dans les thématiques suivantes :

- Préservation de la ressource en eau : protection de la ressource en eau (parc d'activités de Chesnes), sécurisation de l'alimentation en eau potable (interconnexion des réseaux, stations d'épuration), soutien aux filières biologiques et environnementales,
- Amélioration de l'offre de transports collectifs entre les pôles de l'agglomération, réalisation de parkings-relais, et aménagement des réseaux pour les déplacements non motorisés,
- Soutien au développement économique : structure d'accueil de type « pépinière d'entreprise » sur les pôles de compétitivité et d'excellence, extension et exploitation du réseau haut débit.

Pour tenir compte au plus près de l'évolution des besoins, cette liste d'opérations pourra faire l'objet de révisions.

Le SCoT prend en compte les termes de ce contrat dans la structuration du développement urbain et le bilan de la Ville Nouvelle. Il propose un développement urbain qui conforte chacun de ses pôles et en assure le développement :

- Optimisation du foncier disponible, diversification des fonctions et de l'habitat,
- Amélioration des liens entre les espaces fonctionnels de la CAPI et de l'accès aux pôles majeurs et aux gares existantes,
- Préservation de la trame verte de la Ville Nouvelle,
- Extensions urbaines aux fonctions diversifiées et maillées avec le réseau de TC de l'agglomération.

## 1.3 Le SCoT, un nouveau périmètre de planification pour le Nord-Isère

### Un territoire de projet entre Rhône et Savoie

En 2001, les élus des territoires situés autour de l'axe Lyon-Chambéry et Lyon-Grenoble décident de se regrouper en un Syndicat Mixte pour construire un même projet de territoire cohérent à l'échelle du Nord-Isère. L'élaboration du SCoT du Nord-Isère s'inscrit donc dans un nouveau périmètre formant une nouvelle entité et un nouvel outil de cohérence des politiques publiques. Celui-ci comporte une évolution majeure par rapport aux documents de planification antérieurs : il intègre pratiquement l'intégralité des communes du périmètre du SDAU et l'étend à la fois aux communes de l'axe Lyon-Chambéry jusqu'à la Savoie et aux espaces ruraux plus éloignés qui entretiennent d'étroites relations avec les communes du SDAU.

Le périmètre retenu pour le SCoT du Nord-Isère répondait à une volonté de rassembler deux territoires « apparemment » éloignés en raison des influences et politiques conduites

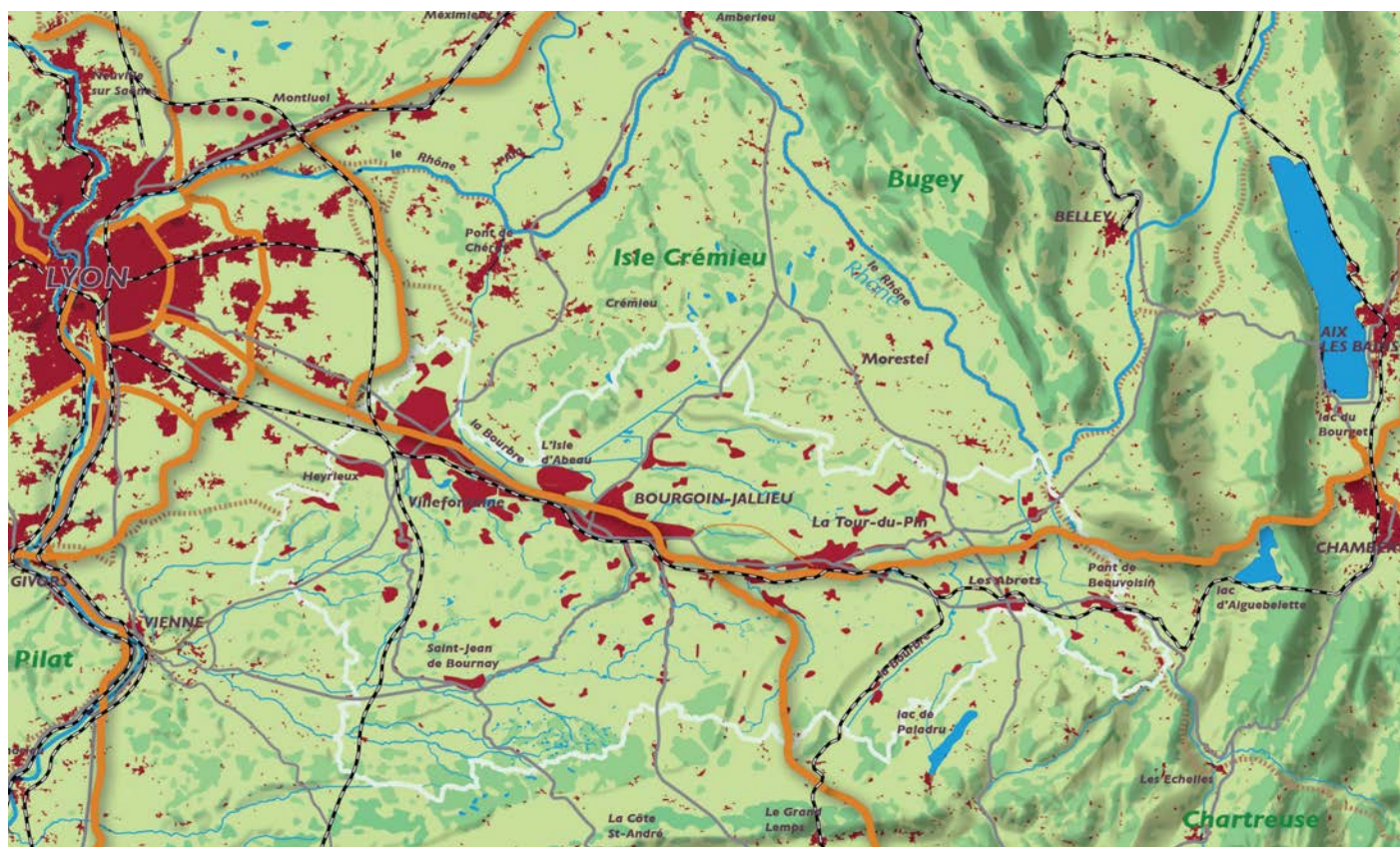
mais en réalité très liés par la géographie, l'histoire et des problématiques largement partagées.

Leur développement respectif a été de fait très largement marqué par la planification de la Ville Nouvelle de L'Isle-d'Abeau puis par sa mise en œuvre. Le périmètre du SCoT prend en compte la réalité du fonctionnement du territoire par rapport aux villes régionales.

Il inclut l'ensemble des espaces impactés par le développement de l'aire métropolitaine, que ce soit les plus proches géographiquement ou les plus éloignés dans lesquels se font sentir progressivement les influences de Chambéry ou de Grenoble.

Aujourd'hui le périmètre du SCoT est un territoire de projet, choisi par les collectivités pour développer une meilleure connaissance des problématiques communes à ce territoire et des spécificités locales, anticiper sur les évolutions possibles, se donner des règles communes pour conduire localement des politiques d'urbanisme aptes à intégrer les objectifs communs, et définir les moyens d'un travail dans le temps. Situé dans la partie nord du département de l'Isère, le territoire s'étend sur 1 000 km<sup>2</sup>.

Il regroupe 94 communes et comptait en 2010 environ 200 000 habitants. Le SDAU s'inscrivait dans une préoccupation du développement de Lyon à l'est du département du Rhône ; le SCoT donne au nord de l'Isère une place entière dans la planification d'un territoire à l'interface de trois départements.



## Le périmètre du SCoT

En 2012, le syndicat mixte du SCoT a élaboré un projet de territoire sur un périmètre couvrant 9 structures intercommunales et rassemblant 94 communes.

- La Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI),
- Huit Communautés de communes :
  - Collines du Nord-Dauphiné,
  - Balmes Dauphinoises,
  - La région Saint-Jeannaise,
  - Les Vallons de la Tour,
  - La Chaîne des Tisserands,
  - La Vallée de l'Hien,
  - Virieu - Vallée de la Bourbre,
  - Les Vallons du Guiers,
- Depuis le périmètre du SCoT a évolué en plusieurs étapes :
  - Création au 1<sup>er</sup> janvier 2014 de la communauté de communes Bourbre Tisserand issue de la fusion des communautés de communes de la Chaîne des Tisserands et de Virieu-Vallée de la Bourbre et de la commune de Saint-Andras
  - Retrait au 1<sup>er</sup> juillet 2016 des communautés de communes de la région Saint-Jeannaise (fusion avec la communauté de communes Bièvre Isère au

1<sup>er</sup> janvier 2016) et de la communauté de communes des Balmes Dauphinoises (fusion avec les communautés de communes du Pays des couleurs et du Plateau de l'Isle Crémieu).

- Création au 1<sup>er</sup> janvier 2017 de la communauté de communes des Vals du Dauphiné issue de la fusion des communautés de communes des Vallons de la Tour, des vallons du Guiers de la Vallée de l'Hien et de Bourbre-Tisserands

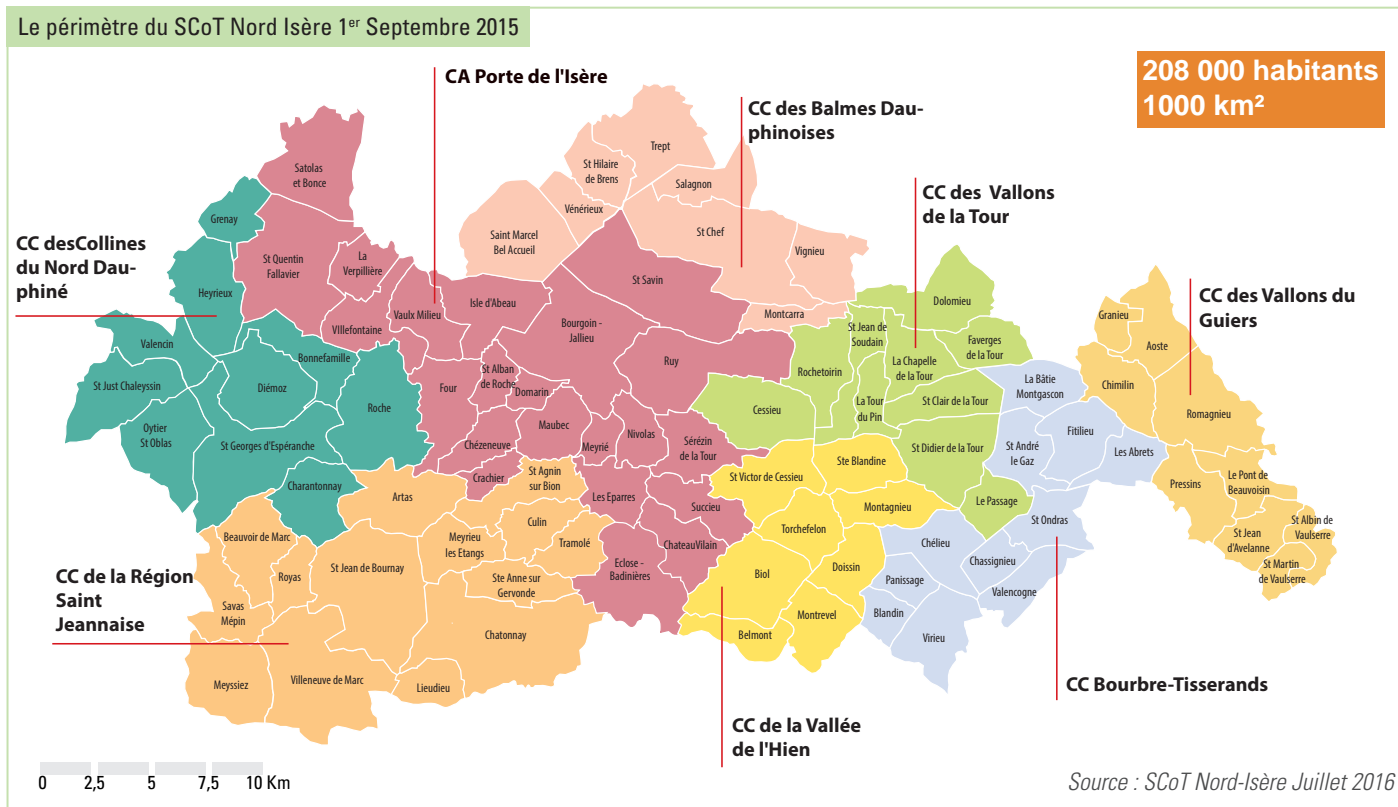
Cette modification du périmètre s'inscrit dans le contexte du nouveau schéma départemental de coopération intercommunale (SDCI) impulsé par l'Etat dans un objectif de rationalisation des structures intercommunales.

## La structure porteuse du projet

L'élaboration du SCoT ne relève ni d'un exercice purement technique ni d'un programme d'action purement politique. C'est avant tout un processus itératif de construction d'un projet par des élus avec l'appui de techniciens, en concertation avec les partenaires publics, privés et la société civile.

### ➤ Le Syndicat Mixte pour l'élaboration et le suivi du SCoT Nord-Isère

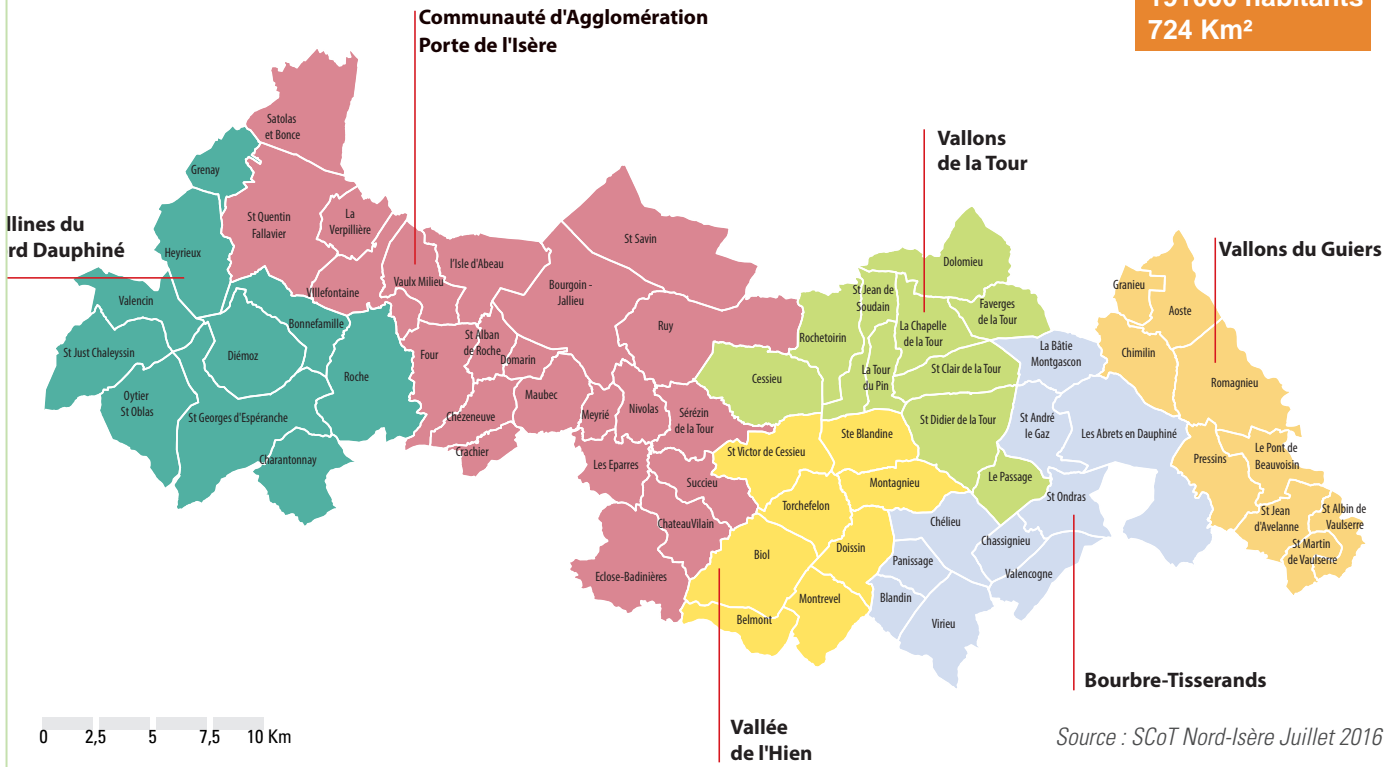
Conformément à l'article L.122-4 du Code de l'urbanisme





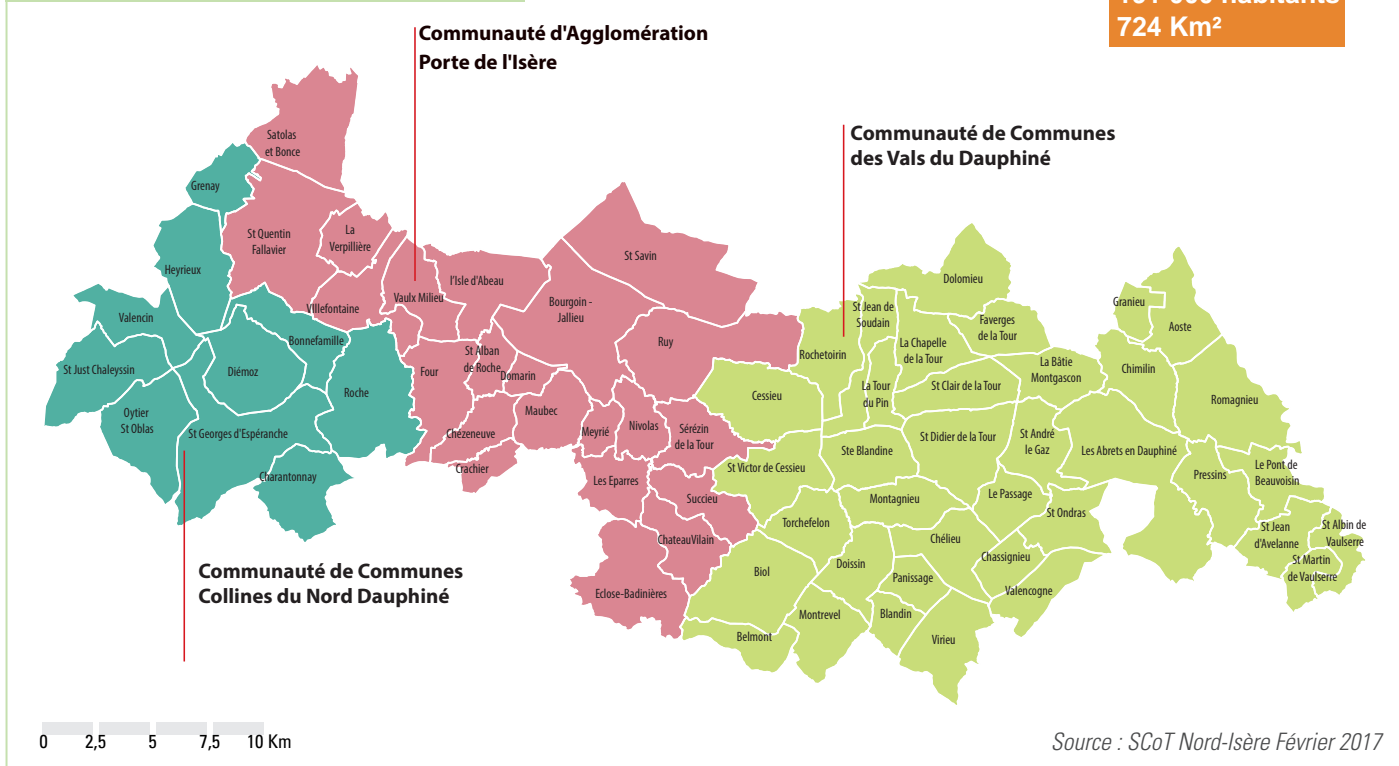
Le périmètre du SCoT Nord Isère au 1<sup>er</sup> Juillet 2016

191000 habitants  
724 Km<sup>2</sup>



Le périmètre du SCoT Nord Isère au 1<sup>er</sup> Janvier 2017

191 000 habitants  
724 Km<sup>2</sup>



« le schéma de cohérence territoriale est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale ou par un Syndicat Mixte constitué exclusivement des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents compris dans le périmètre du schéma. Cet établissement public est également chargé de l'approbation, du suivi et de la révision du schéma de cohérence territoriale. Il précise les modalités de la concertation conformément à l'article L.300-2. »

Le Syndicat Mixte porteur du SCoT a été créé à l'initiative des intercommunalités et des communes, par arrêté préfectoral du 25 décembre 2001. Il a pour compétence et vocation unique l'élaboration et le suivi du Schéma de cohérence territoriale. Sa composition et son périmètre actuel sont hérités du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de L'Isle-d'Abeau (Ville Nouvelle datant de 1978), élargi aux communes au sud et à l'est de l'ancien périmètre, mis en révision le 2 juillet 2002 sous l'appellation Schéma de cohérence territoriale du Nord-Isère.

### 👉 Le comité syndical

C'est l'organe délibérant du Syndicat Mixte. Il est composé au 1<sup>er</sup> janvier 2017, de 27 délégués titulaires et d'autant de délégués suppléants désignés par l'intercommunalité qu'ils représentent. Leur nombre est proportionnel au poids de la population de la collectivité dans le syndicat. Le comité syndical se réunit plusieurs fois par an pour prendre les décisions concernant l'avancée du SCoT, son contenu, ainsi que celles concernant la gestion et l'administration du Syndicat Mixte.

### 👉 Le bureau syndical

Le bureau est composé du président et de 8 vice-présidents. Le rôle du président est de présider les réunions du comité syndical, celles du bureau et de participer aux réunions politiques où se discute l'avenir du territoire. Il est le premier représentant du syndicat. Le rôle du bureau est d'effectuer un travail préparatoire aux décisions du comité syndical en examinant au préalable les dossiers et en proposant des recommandations. Aussi se réunit-il plus souvent que le comité syndical et chaque fois que l'avancée du projet le nécessite. Il est assisté dans sa démarche par le chef de projet.

### 👉 Le comité technique

Le comité technique réunit les techniciens référents pour le SCoT désignés par chaque intercommunalité, ainsi que les représentants de la DDT de l'Isère, de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de l'Isère, de la Chambre d'agriculture, des Syndicats Mixtes de gestion de la ressource en eau, des Contrats de développement durable Rhône- Alpes « Vals du Dauphiné » et « Isère, Porte des Alpes ».

### 👉 L'équipe technique

Elle est composée en 2015 de 5 personnes. Pour faciliter la mise en œuvre du SCoT, le Syndicat Mixte a mis en place début 2009 une mission d'appui aux collectivités locales.

Cette nécessité s'est vite imposée, le territoire étant composé de nombreuses collectivités ne disposant pas toutes en interne de compétences en aménagement. Depuis 2009, cet accompagnement spécifique a permis d'impulser de nombreuses études : greffe de centre-bourg, requalification d'entrée de ville, aménagement de nouveau quartier...



### Les étapes de l'élaboration du SCoT approuvé en 2012

L'élaboration du SCoT s'est faite en trois temps :

**2005 - avril 2006** : l'étape du diagnostic a permis d'identifier les forces et les atouts que le territoire doit préserver pour un développement garant de ses spécificités, de poser les questions auxquelles le territoire devra répondre pour faire face à une dynamique démographique liée à son positionnement, pour corriger les dysfonctionnements et les déséquilibres identifiés. Du diagnostic ont été dégagés les grands enjeux du Nord-Isère à l'horizon 2030.

**2006 - octobre 2007** : l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) a permis, à partir des grands enjeux identifiés dans le diagnostic de définir les principes fondateurs du SCoT et les grandes orientations qui en découlent. À travers ces grandes orientations le Nord-Isère confirme sa volonté d'accompagner le développement en l'inscrivant dans la géographie et l'histoire régionale et dans une perspective durable. La qualité de vie des générations futures est au cœur du projet politique. Elle s'appuie sur la volonté de conjuguer développement économique, développement social et préservation des ressources naturelles. Le PADD a été validé suite au débat du 7 octobre 2007.

**2008** : suite aux élections municipales, un nouveau conseil syndical et un nouveau bureau sont installés.

Ces deux instances du Syndicat Mixte sont composées à 67 % de nouveaux élus du territoire.

**2009 - 2010** : après une étape d'appropriation du diagnostic et du PADD, les travaux ont été consacrés à l'élaboration du Document d'orientations générales (DOG).

**2011** : finalisation des dossiers constitutifs du SCoT et arrêt du SCoT en novembre.

**2012** : consultation des personnes publiques et personnes consultées, enquête publique et prise en compte des avis émis en vue de l'approbation du SCoT en décembre.

**19 décembre 2012** : approbation du SCoT

### ➤ Le processus d'élaboration

Les travaux collectifs ont ponctué l'élaboration du SCoT. Organisés en commissions thématiques, rendez-vous territoriaux ou en séances de travail collectif, ils ont réuni les élus des collectivités membres du Syndicat Mixte à chaque étape de l'élaboration. Ouverts aux techniciens et partenaires socioprofessionnels, ils ont abordé les thèmes de la démographie, de l'habitat, des déplacements, de l'emploi et l'environnement.

Chaque phase, diagnostic, PADD, DOG a ainsi fait l'objet :

- d'ateliers thématiques en commissions,
- de séances de travail collectives,
- de présentation générale en comité syndical,
- de restitutions organisées dans chacune des onze (avant 2008) puis des neuf intercommunalités du Nord-Isère afin d'associer le plus en amont possible les élus locaux non impliqués directement dans la démarche.

Ces présentations étaient complétées par l'édition d'un fascicule de synthèse.

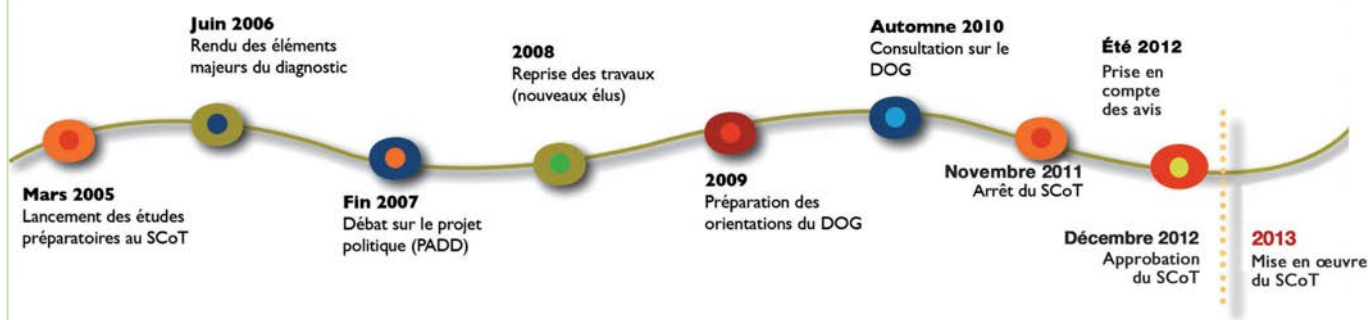
### ➤ L'information, support de la démarche

Le Syndicat Mixte a mis en place des supports d'information pour faciliter l'appropriation par les élus et par le public de la démarche :

- Le site Internet, créé en 2006 et dont la restructuration s'est imposée pour le rendre plus accessible aujourd'hui,



## Planning d'élaboration du SCoT



- La brochure Entr'élus plus particulièrement destinée à l'information sur l'avancée du SCoT des 1600 élus des collectivités locales.

Le Syndicat Mixte a été relayé par les collectivités locales dans leurs bulletins d'information et par la presse locale à l'occasion des rencontres territoriales ou d'étapes majeures de l'élaboration, comme la publication d'un supplément dans le Dauphiné Libéré en 2010 dans la phase de préconsultation du DOG.

Des documents « grand public » accompagneront l'enquête publique afin de faciliter la compréhension de la démarche, la nature et le contenu des différents documents et l'appropriation par les habitants du SCoT.

### ➤ Des petits films pour parler autrement du SCoT

En septembre 2009, le Syndicat Mixte a réalisé un premier film de 8 minutes destiné en premier lieu aux élus souhaitant disposer d'une entrée en matière dans leurs conseils municipaux par exemple. Dans ce film, les « acteurs », élus du territoire, évoquent les grands enjeux du SCoT et les pistes de réponse.

En novembre 2009, le Syndicat Mixte a réalisé un second film de 10 minutes pour introduire les débats publics. Dans ce film, les « acteurs » sont des habitants qui parlent de leur vie quotidienne, de leur perception du Nord-Isère aujourd'hui et des questions qu'ils se posent.

## La révision du SCoT

Face aux diverses évolutions législatives, le Syndicat mixte du SCoT Nord-Isère a dû procéder à la révision du SCoT afin d'être conforme aux nouvelles dispositions.

La révision du SCoT Nord-Isère a été prescrite par délibération du comité syndical le 28 février 2014.

La procédure de révision est ciblée et a pour objectif d'intégrer au SCoT les dispositions relevant :

- des lois Grenelle II et ALUR portant notamment sur l'aménagement commercial, le développement des communications électroniques, la remise en bon état des continuités écologiques, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise modifiée
- du Schéma Régional de Cohérence Ecologique Rhône Alpes
- du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau Rhône Méditerranée (2016-2021)

Cependant, le SCoT Nord-Isère approuvé en décembre 2012 peut être considéré comme satisfaisant en grande partie les exigences issues de la loi « Engagement national pour l'environnement » du 12 juillet 2010 ».

En effet, de nombreuses évolutions introduites par la loi ENE sont déjà intégrés dans le SCoT approuvé en 2012, notamment :

- l'équilibre entre renouvellement urbain, développement urbain maîtrisé, et préservation des espaces agricoles et naturels,
  - l'analyse faite de la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers au cours des 10 dernières années précédant l'approbation du SCoT, qui est cependant actualisée dans le cadre de la révision au vu de la réduction du périmètre du SCoT.
  - les objectifs en matière d'habitat au regard notamment de la mixité sociale.
  - la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques,
  - le renforcement de la densité urbaine et de la mixité sociale,
  - la diminution des obligations de déplacements individuels motorisés,
  - le développement touristique et culturel.
  - la fixation d'objectifs de lutte contre l'étalement urbain
- La révision procède obligatoirement des mêmes étapes qu'une procédure d'élaboration.

## La procédure SCoT

### 1. Délibération d'engagement de l'élaboration du SCoT

Élaboration du rapport de présentation

Élaboration du PADD

### 2. Débat sur le PADD

Élaboration du document d'orientation et d'objectifs

### 3. Arrêt du projet de SCoT

### 4. Consultation des personnes publiques associées

### 5. Enquête publique

### 6. Modifications éventuelles suite aux avis émis dans le cadre de la concertation

### 7. Approbation du SCoT

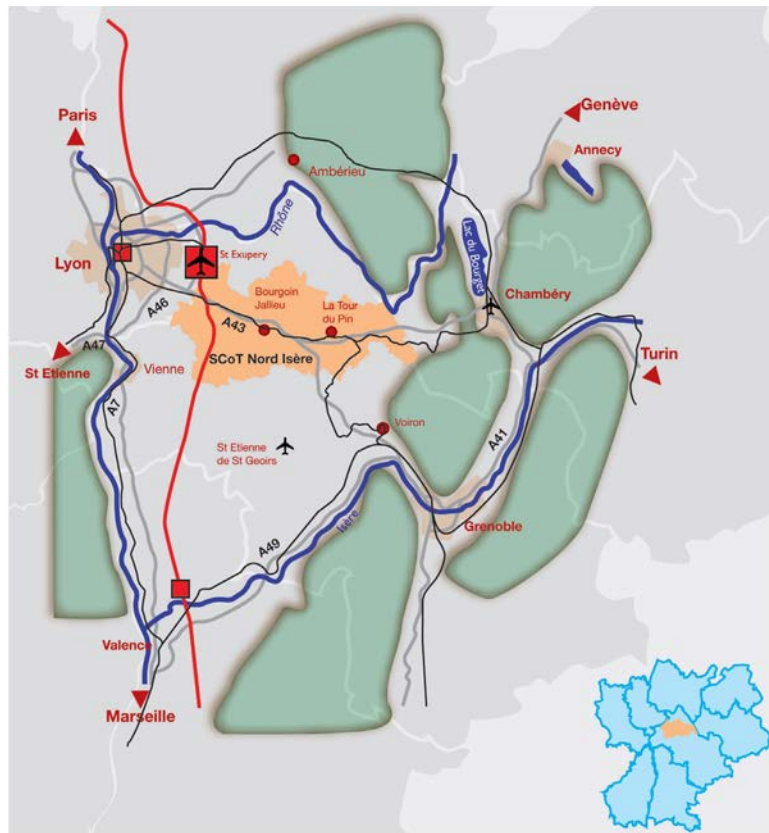
### 8. Mise en œuvre et suivi du SCoT

## Le contenu du SCoT

Le SCoT se compose de trois documents majeurs : le Rapport de présentation, le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et le Document d'orientations et d'objectifs (DOO). Seul ce dernier est opposable aux axes d'aménagement des collectivités territoriales et leurs groupements.

- Le Rapport de présentation expose le contexte du SCoT et de son élaboration, le diagnostic. Il présente l'analyse de l'état initial de l'environnement, expose les choix retenus pour établir le PADD et le DOO et évalue les incidences du projet sur l'environnement.
- Le PADD fixe quant à lui les objectifs des politiques d'urbanisme. C'est le document « central » du SCoT, l'expression de la volonté politique des élus.
- Le DOO rassemble les prescriptions permettant la mise en œuvre du PADD. Il détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural, entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.

## 1.4 L'environnement institutionnel



Le périmètre du SCoT, en raison de son histoire et de sa situation géographique s'insère dans un environnement institutionnel complexe avec des collectivités œuvrant à des échelles de temps et d'espace différentes. Le SCoT intègre les orientations générales portées par les institutions.

### L'échelle régionale

La région est une collectivité territoriale de plein droit dotée de compétences renforcées par la loi du 13 août 2004 notamment dans les domaines de l'enseignement (lycées), de la formation professionnelle, de la recherche, de la culture, du développement économique et des politiques de transport. Dans ce domaine, elle est l'autorité organisatrice des transports collectifs de voyageurs d'intérêt régional et est, à ce titre, personne publique associée au SCoT.

La région Rhône-Alpes est partenaire du développement territorial avec les Contrats de développement durable (CDDRA) signés avec les EPCI.

Le périmètre du SCoT était concerné par les CDDRA d'Isère Portes des Alpes, des Vals du Dauphiné et partiellement par celui de Rhône Pluriel.

La région est par ailleurs engagée avec deux EPCI de la vallée urbaine de la Bourbre dans une démarche de grand projet Rhône-Alpes (GPRA) axée sur le développement durable.

Depuis 2015, la région doit élaborer un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Ce dernier devra être approuvé d'ici juillet 2019. Ce schéma sera opposable au SCoT.

### L'échelle métropolitaine

L'échelle métropolitaine est couverte par trois dispositifs :

- La Directive territoriale d'aménagement (DTA) qui relève d'une procédure d'État,
- La démarche Inter-SCoT, coordination volontaire des procédures de planification territoriale qui regroupe 13 SCoT, est animée par les Agences d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise et de Saint-Etienne, La démarche Inter-SCoT concerne trois des SCoT de l'Isère : la Boucle du Rhône en Dauphiné, les Rives du Rhône et le Nord-Isère.
- Le pôle métropolitain créé en 2012 concerne les agglomérations de Lyon, Saint-Etienne, Porte de l'Isère, Vienne, Villefranche-sur-Saône et la communauté de communes de l'Est Lyonnais.

## La DTA et les orientations de l'État

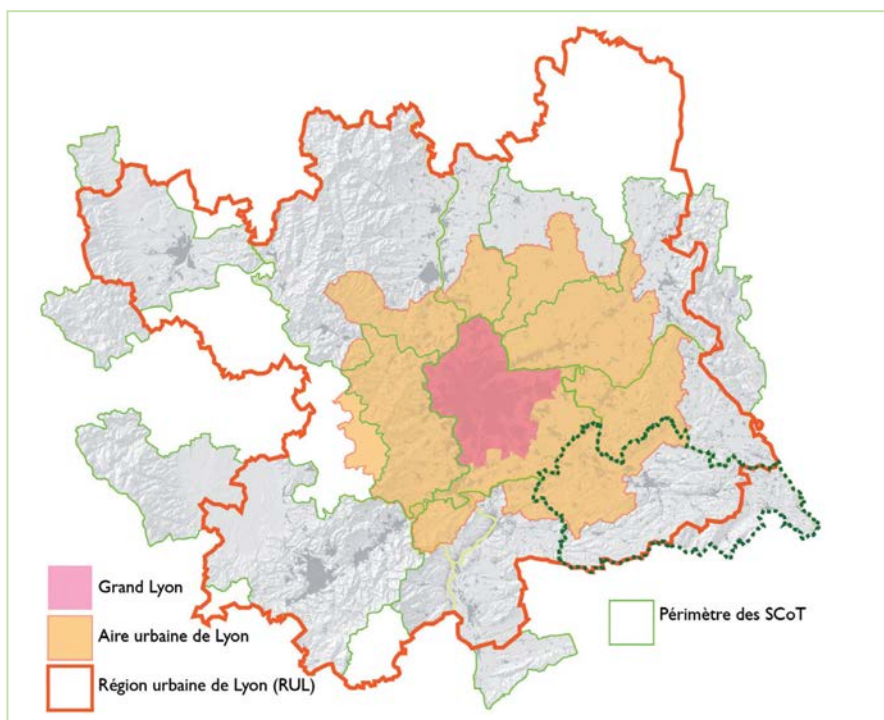
Les DTA (Directive territoriale d'aménagement) sont élaborées dans les espaces du territoire national présentant des enjeux particulièrement importants en matière de développement économique, d'aménagement de transports, de protection et de mise en valeur des espaces naturels. Approuvée en 2007, la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise couvre 382 communes des départements du Rhône, de l'Ain, de l'Isère et de la Loire. Elle comporte des orientations particulières pour les agglomérations de Lyon, de Saint-Étienne et du Nord-Isère. 38 communes du SCoT Nord-Isère font partie de son périmètre. Depuis 2007, plusieurs démarches ont permis d'approfondir la vision prospective sur l'espace interdépartemental Saint-Exupéry : le schéma de cohérence logistique de la RUL, un travail de « recollement » des 4 SCoT concernés, une lisibilité nouvelle apportée sur plusieurs projets d'infrastructures d'envergure nationale. L'État a donc initié une réflexion sur les 24 communes concernées par cet espace dont 6 communes du SCoT Nord-Isère (Bonnetfemme, Diémoz, Grenay, Heyrieux, Satolas et Bonce, Saint-Quentin-Fallavier) afin de définir une « stratégie-guide » des politiques publiques sur ce secteur. La mise en œuvre de ce projet dit « Plaine Saint-Exupéry » a nécessité une modification de la DTA. Celle-ci a été approuvée en mars 2015.

Le périmètre de La dta et des scot



## La RUL

La Région urbaine de Lyon (RUL) est une association loi 1901 créée en 1989. Elle associe le Grand Lyon, la région Rhône-Alpes, Saint-Étienne Métropole, les départements de l'Ain, de l'Isère, de la Loire et du Rhône, les communautés d'agglomération de la Porte de l'Isère, du Pays viennois, de Villefranche-sur-Saône, du Grand Roanne et de Bourg-en-Bresse. Son objectif est de dépasser les périmètres administratifs pour proposer et construire une vision cohérente et partagée de l'aménagement et du développement de l'espace métropolitain, de définir de manière concertée des stratégies communes sur des sujets porteurs d'enjeux au niveau métropolitain. Le schéma de la logistique élaboré en 1997 et révisé en 2005 constitue un cadre de référence pour la logistique. Cette association a été dissoute en 2015.



## La démarche Inter-SCoT

La démarche Inter-SCoT a été initiée par l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise en 2003.

L'objectif est de faciliter la mise en réseau des Syndicats Mixtes porteurs des SCoT de l'aire métropolitaine Lyon- Saint-Étienne et de contribuer à la définition d'enjeux communs sur la base de travaux et réflexions communes.

Les SCoT ont ainsi partagé les diagnostics sur les thèmes majeurs du développement (habitat, mobilité, espaces agricoles, développement économique), mutualisé les éléments de prospective territoriale et partagé les outils de connaissance (enquête ménages, SIG, représentation territoriale des enjeux des SCoT et de leurs orientations).

Cette démarche de coopération concerne 13 SCoT. Ces travaux ont donné lieu en 2006 à la rédaction d'un chapitre commun métropolitain et à celle de livrets métropolitains communs. A travers ce chapitre commun, actualisé en 2013, les Présidents des 13 SCoT s'engagent pour un aménagement coordonné de l'aire métropolitaine lyonnaise. Cette vision partagée de l'évolution de ce territoire porte sur :

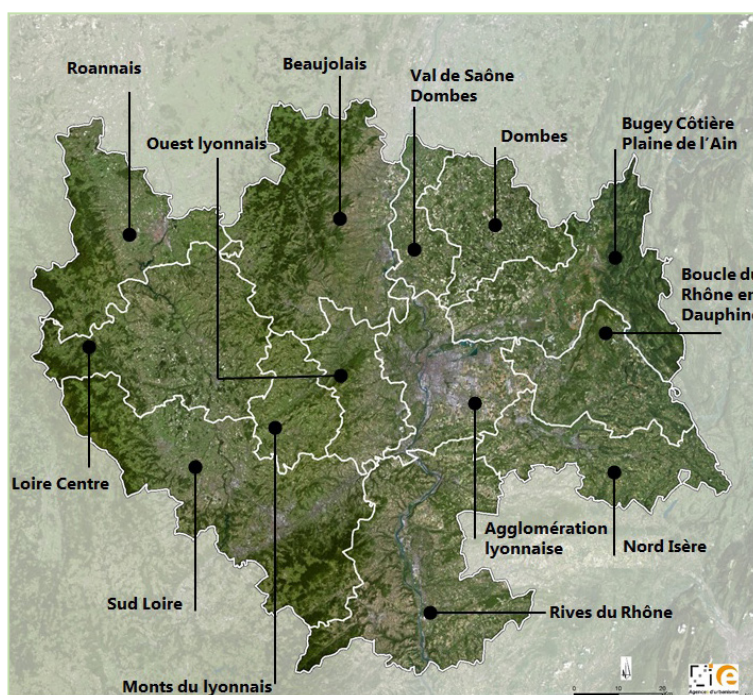
- Une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles, existants ou en devenir, bien dotés en équipement ou en services,
- Une connexion efficace aux transports collectifs,
- La valorisation des espaces naturels et agricoles.

En intégrant dans chaque SCoT un chapitre commun, les syndicats porteurs de SCoT actent le principe d'une corresponsabilité du développement et de l'aménagement durable de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Cette coopération donne lieu à des rencontres régulières du comité technique regroupant les chefs de projet des SCoT, les techniciens de l'agence et les structures associées selon les thématiques à l'ordre du jour (RUL, DREAL, Région...).

Les rencontres bisannuelles des présidents ont pour but d'amener les élus à débattre des problématiques communes et des orientations communes que chacun des SCoT peut porter et décliner sur son territoire.

Des réunions plus ponctuelles ont été organisées entre SCoT voisins sur des problématiques communes, telles que le devenir de l'espace Saint-Exupéry.



## Le pôle métropolitain

Saint-Étienne Métropole, le Grand Lyon et la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, ont initié en 2009 un dispositif de gouvernance métropolitaine visant à constituer un ensemble urbain à dimension européenne et ont créé en 2012 un pôle métropolitain visant à faciliter la mise en œuvre d'actions communes sur ce territoire.

Les quatre présidents collaborent et coordonnent leurs services pour porter des projets ambitieux favorisant le rayonnement du territoire, comme l'élaboration d'un schéma d'accueil des entreprises commun, la valorisation des filières d'excellence ou encore la promotion des grands événements culturels. De même, ils s'attacheront à développer un réseau de transports collectifs à l'échelle de la métropole pour répondre aux attentes des habitants qui franchissent quotidiennement les limites administratives des agglomérations pour leurs trajets domicile-travail. Enfin, ils souhaitent valoriser et préserver la richesse et la diversité de l'agriculture périurbaine.

Les agglomérations de l'Est Lyonnais et de Villefranche-Beaujolais – Saône ont rejoint le pôle en 2015.

## L'échelle départementale et locale

### Les maisons du département

Dans l'objectif de mieux prendre en compte la grande diversité des réalités géographiques, historiques et sociales, le département de l'Isère a déconcentré ses services dans treize territoires. Chacun est doté d'une maison du Conseil départemental.



Le périmètre du SCoT est couvert par deux territoires du Conseil général : Isère Porte des Alpes à l'ouest et Vals du Dauphiné à l'est.

Le Conseil départemental développe une politique de projet en contractualisant avec chaque territoire sur la base d'objectifs partagés. Il est en particulier partenaire des réflexions sur les déplacements multimodaux, la restauration des corridors biologiques, le traitement des déchets, le développement des collèges et des services culturels.

### ➤ Les objectifs du Conseil départemental de l'Isère

#### Adapter les politiques aux évolutions des territoires

La montée en puissance de l'intercommunalité et l'émergence d'importants partenaires publics ont conduit le Conseil départemental à coordonner ses interventions pour optimiser l'efficacité de l'action publique. L'augmentation de ses missions et des effectifs départementaux, imposée par l'acte II de la décentralisation, nécessite une déconcentration de l'action départementale et des services sur le terrain.

#### Passer d'une logique de guichet à une politique de projet

Prenant acte de la diversité des territoires composant le Nord-Isère et de ce fait de la spécificité de leurs besoins, le Conseil départemental adapte sa politique à ces réalités. Il propose de construire et planifier une politique de projet en contractualisant avec chaque territoire sur la base d'objectifs partagés.

#### Être plus proche des usagers

En se rapprochant de grands bassins de vie, le Conseil départemental affirme sa volonté d'être plus proche des réalités et des besoins des territoires, de prendre en compte les réalités géographiques, historiques, humaines, économiques et sociales.

Ce nouveau découpage respecte le périmètre des intercommunalités, des pays et, si possible, des cantons dans lesquels il s'appuie sur ses conseillers généraux.

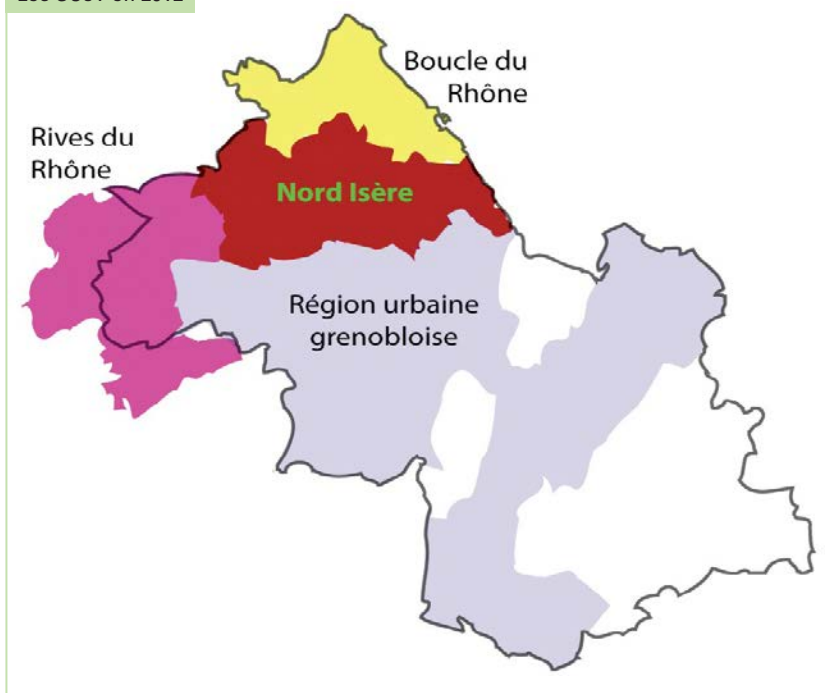
Il entend :

- Assurer un service de proximité sur l'ensemble du territoire isérois, y compris dans les secteurs les moins peuplés,

Isère, les maisons du département



Les SCoT en 2012



- Rapprocher les services des usagers en déconcentrant les services du Conseil départemental au niveau des territoires.

Le SCoT Nord-Isère est en totalité compris dans deux « maisons » du département.

Dans ses orientations, il défend l'intérêt de la proximité et s'appuie sur les bassins de vie de proximité en structurant le développement urbain autour de leurs villes, bourgs et villages.

## ➤ Les CDDRA

La Région soutenait jusque 2016 trois contrats de développement durable Rhône-Alpes (CDDRA) : celui d'Isère Porte des Alpes concernant la CAPI et la région Saint-Jeannaise, celui des Vals du Dauphiné et celui de Rhône Pluriel dans lequel s'inscrivent les collines du Nord-Dauphiné.

### **Des contrats transversaux**

La Région a souhaité qu'Isère Porte des Alpes s'associe aux Vals du Dauphiné tant dans l'élaboration des chartes que dans le contenu des actions à mettre en œuvre.

Ainsi les deux CDDRA doivent-ils consacrer au moins 50 % de l'enveloppe affectée aux deux contrats sur des actions transversales ou communes.

### **Des contrats ciblés et adaptés aux spécificités locales**

La définition des actions a pris en compte les orientations du SCoT qui recouvre les deux CDDRA et des ORADDT (Orientations régionales d'aménagement et de développement durable des territoires).

Les actions retenues dans les CDDRA et dans le GPRA s'inscrivent dans les priorités identifiées pour le Nord-Isère. Elles concernent la qualité du développement urbain, la valorisation de l'économie locale et sa

diversification, le développement de l'agriculture, l'habitat, les équipements et les déplacements.

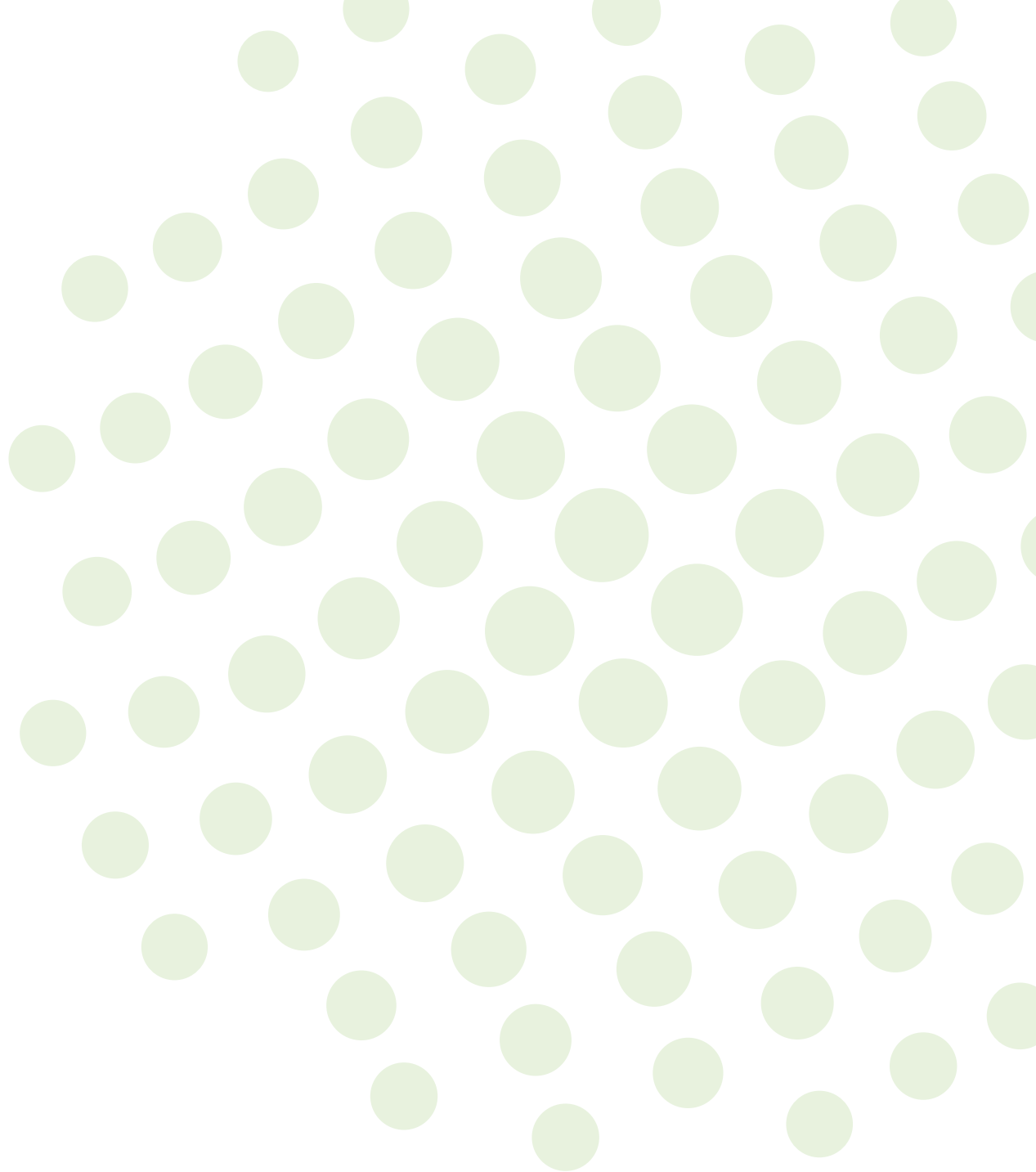
### **Des contrats inscrits dans une démarche de développement durable**

Les objectifs visés sont à la fois économiques (soutenir l'emploi local et développer de nouveaux emplois), sociaux (dynamiser la vie locale) et environnementaux (prise en compte des fragilités et des ressources locales dans les projets).

Les CDDRA incitent à la réalisation d'opérations d'ensemble de qualité et inscrites dans l'enveloppe urbaine préconisée par le SCoT pour participer activement à la recherche d'économie d'espace et à la valorisation des espaces urbains.

## ➤ Le GPRA

La Région soutient aussi un « grand projet urbain » associant la CAPI, les communautés de communes des Vallons de La Tour-du-Pin et des Collines du Nord-Dauphiné autour d'un projet de ville durable, de l'ambition de devenir un éco-territoire exemplaire, en particulier dans le domaine de l'éco-aménagement, et une référence européenne en matière d'éco- construction.



## Chapitre 2

# ARTICULATION DU SCOT AVEC LES DOCUMENTS ET PROGRAMMES DE PORTÉE JURIDIQUE SUPÉRIEURE

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, il 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'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics
- Le schéma régional des carrières

**Les documents qui s'imposent au SCoT dans un rapport de compatibilité :**

### 2.1 La DTA

En janvier 2007, l'État a adopté par décret (n° 2007-45) la Directive territoriale d'aménagement pour l'ensemble de l'aire métropolitaine. Elle constitue le cadre référentiel de l'État pour les politiques d'aménagement et d'urbanisme des collectivités de l'espace métropolitain élargi à Saint-Étienne et à l'agglomération nord-iséroise.

La DTA fixe les grands principes s'appliquant à l'ensemble des SCoT et émet des prescriptions particulières sur des territoires spécifiques dont l'espace interdépartemental de Saint-Exupéry.

La DTA a été modifiée par arrêté préfectoral le 25 mars 2015 afin d'intégrer le projet « Plaine Saint-Exupéry »

concernant 17 communes dont 6 sur le territoire du SCoT Nord-Isère.

Le SCoT Nord-Isère intègre dans le PADD et le DOO plusieurs dispositions de la DTA :

- En premier lieu, il structure le développement de ces six communes, en prenant sa part du plafond démographique de 68.000 habitants fixé à l'échelle des 17 communes du périmètre de prescription, dans les conditions fixées par la DTA modifiée. Par ailleurs, il intègre les prescriptions relatives à l'urbanisation à vocation économique, définies selon une armature à trois niveaux pour les sites d'accueil d'activités économiques. Enfin, il intègre les prescriptions permettant la protection de la couronne verte d'agglomération à dominante agricole.
- Faire de Lyon une métropole européenne de premier plan en y développant des fonctions à fort rayonnement. *Le DOO reconnaît et conforte le rôle des parcs*

d'intérêt métropolitain et permet l'extension du parc de Chesnes. Leur développement sera porteur d'une démarche hautement qualitative du point de vue environnemental (desserte, optimisation du foncier, qualité des bâtiments...).

- Doter l'aire métropolitaine d'une troisième agglomération et participer à la structuration multipolaire de la métropole. Le PADD oriente en priorité l'accueil démographique dans les pôles urbains de la vallée urbaine. Bourgoin-Jallieu et L'Isle-d'Abeau constituent le pôle central, complété vers l'ouest par les pôles urbains et les pôles économiques de l'ex-Ville Nouvelle.

La création de la

Communauté d'agglomération

Porte-d'Isère (CAPI) en janvier 2007 constitue une réponse à cet objectif.

- Renforcer l'armature urbaine du territoire en affirmant le rôle des pôles d'équilibre comme relais du développement urbain et en développant les relations en transports collectifs. Le DOO conforte en priorité le rôle des villes équipées de gare de desserte intercity. Il donne aux gares de desserte périurbaine un rôle de structuration dans l'offre de transport. Enfin, il conforte le rôle de petites villes et bourgs structurant les espaces ruraux afin d'assurer les conditions progressives d'une desserte en transports collectifs.
- Structurer l'armature urbaine nord-iséroise en améliorant l'offre en transport, notamment par la création de nouvelles infrastructures à l'échelle nationale (liaison ferrée Lyon-Turin) et métropolitaine (contournement ferré de l'Est lyonnais, étoile ferroviaire lyonnaise, redéploiement complémentaire de la logistique autour de Lyon). Le SCoT vise à favoriser l'accès aux réseaux de transports collectifs pour limiter les flux des voitures, en interne comme en direction des villes régionales. Il intègre les grands projets d'infrastructures retenus par l'État (liaisons ferrées Lyon-Turin et CFAL) contribuant à alléger à long terme les flux de camions sur les infrastructures locales et à donner au réseau local de nouvelles capacités pour les dessertes intercity et locales des voyageurs. Il intègre également l'équipement

#### Le SCoT dans la hiérarchie des outils de planification et d'urbanisme



d'envergure métropolitaine nécessaire à la montée en puissance du territoire de la Plaine Saint-Exupéry comme hub intermodal pour les voyageurs et le fret.

- Accompagner la dynamique démographique et économique de Rhône-Alpes tout en luttant contre l'étalement urbain et en améliorant le cadre de vie. Le PADD structure le développement du Nord-Isère autour d'une armature urbaine composée de villes desservies par le réseau de transports collectifs métropolitain et de bourgs structurant les espaces ruraux. Le DOO encadre le développement urbain afin de préserver les cœurs verts et les bassins agricoles. Pour lutter contre l'étalement urbain, il assure une maîtrise du développement résidentiel en proposant un rythme modéré de croissance dans les villages, un recentrage et une densification des urbanisations.
- Promouvoir un développement durable des zones d'activités économiques et commerciales. Le SCoT propose une hiérarchie des zones d'activités en distinguant les zones à rayonnement métropolitain ou local et en tenant compte de l'armature des sites d'accueil d'activités économiques de niveau 1, 2 et 3 définie dans la DTA. Le Nord-Isère doit valoriser les espaces de rayonnement métropolitain en leur garantissant une très grande qualité environnementale (desserte TC, gestion de l'eau et de l'énergie, qualité des bâtiments). Il doit aussi viser une plus grande qualité des zones locales en œuvrant pour leur requalification, leur insertion dans le tissu existant et ses extensions immédiates, par la mise en place de liaisons favorisant leur accès en modes doux.

## COMMUNES DU SCOT NORD-ISÈRE CONCERNÉES PAR LE TERRITOIRE SPÉCIFIQUE AUTOUR DE SAINT- EXUPÉRY :

Bonnefamille, Diémoz, Grenay, Heyrieux,  
Satolas-et-Bonce et Saint-Quentin- Fallavier.

- Mettre en œuvre une politique permettant de conserver et valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs, tout en les reliant mieux ensemble.

*Le PADD reconnaît les espaces agricoles et naturels comme une ressource majeure à préserver pour le Nord-Isère.*

*Le DOO conditionne les choix du développement urbain à l'identification et à la protection des espaces agricoles, des espaces naturels à enjeux et des corridors écologiques.*

*Il identifie des espaces naturels remarquables (cœurs verts, espaces protégés et préservés), des corridors biologiques, des espaces non bâtis et des zones de*

*passage de faune à protéger. Des transitions non urbaines sont maintenues dans le SCoT entre les urbanisations de la vallée urbaine, par la protection d'espaces naturels, la prise en compte des réseaux écologiques et des enjeux paysagers, ainsi que par la limitation de l'expansion urbaine le long des infrastructures de communication.*

*Le maintien d'une trame verte dans l'agglomération nord- iséroise sera garanti par la protection des espaces naturels et agricoles, par le maintien d'espaces de respiration et la protection de certains espaces naturels. La préservation de la trame verte contribue au bon fonctionnement des réseaux écologiques, participe à la prise en compte des paysages et au cadre de vie de la population avec une nature accessible et proche de la ville.*

*La préservation des cœurs verts est clairement affirmée dans le SCoT, avec des prescriptions spécifiques en faveur d'un développement plus qualitatif que quantitatif des espaces concernés, qui sont identifiés et délimités dans le SCoT.*

## 2.2 Le SDAGE

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) a pour objet la protection de la ressource en eau, sa valorisation comme ressource économique. Les dispositions du SDAGE visent à assurer une gestion équilibrée de la ressource à l'échelle du bassin hydraulique, atteindre ou préserver le bon état des milieux aquatiques, réduire les émissions de substances dangereuses et respecter les objectifs préexistants définis en application de directives européennes dans le domaine de l'eau.

L'intégralité du périmètre du SCoT est située dans le bassin versant du Rhône, géré par le SDAGE du bassin Rhône- Méditerranée approuvé le 3 décembre 2015, effectif sur la période 2016-2021.

Le SDAGE constitue le plan de gestion demandé par la Directive cadre sur l'eau, projet commun à tous les États membres de l'Union européenne.

Les documents de planification urbaine (DTA, SCoT, PLU, révision de POS, cartes communales, allotissements, ZAC, etc.) ainsi que les projets qui bénéficient de fonds publics (projets d'agglomération, pays, infrastructures, etc.) doivent être compatibles avec le SDAGE sur les territoires concernés.

Le SDAGE 2016-2021 comprend 9 orientations fondamentales, dont les 8 du SDAGE précédent qui ont été actualisées et une nouvelle orientation fondamentale :

**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 oeuvre 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 5A** Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle

**OF 5B** Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques

**OF 5C** Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses

**OF 5D** Lutter contre la pollution par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles

**OF 5E** Evaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine

**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

➔ **Dans ses orientations, le SCoT reprend les grands objectifs du SDAGE**

**Garantir l'accès à l'eau pour les différents besoins, en donnant la priorité à l'accès à l'eau potable**

*Le SCoT défend le principe d'économie de la ressource en eau et de la diversification de la ressource (connexion entre les réseaux) pour sécuriser l'alimentation en eau potable.*

*Ses orientations adaptent le rythme de développement résidentiel et économique à la capacité des ressources en eau.*

*Il assure la protection des zones de captage d'alimentation en eau potable.*

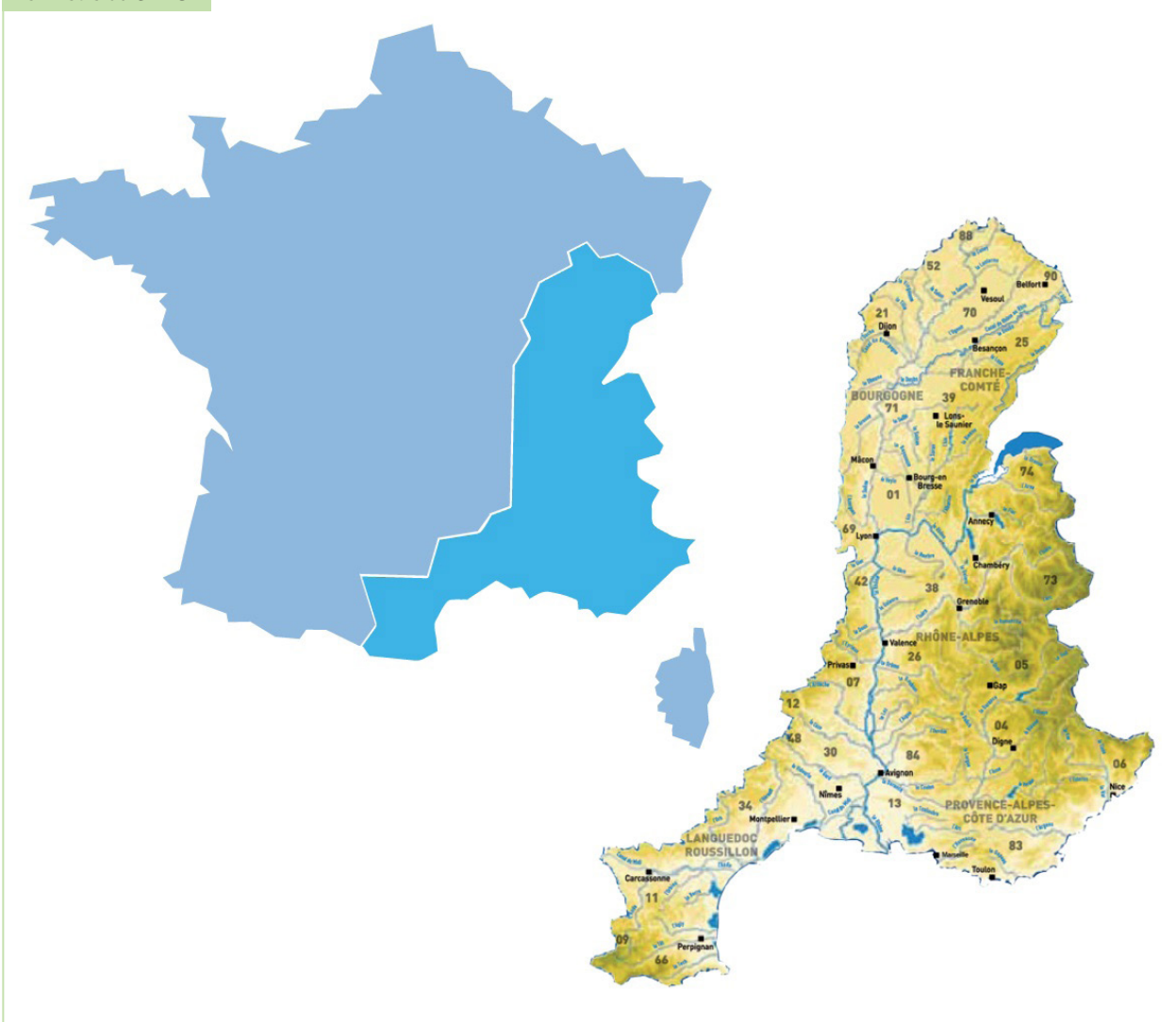
**Maîtriser l'impact des rejets ponctuels ou diffus sur la qualité du milieu récepteur**

*Le SCoT défend le principe de précaution concernant les usages des sols dans les secteurs sensibles. Il incite les collectivités compétentes à prendre les mesures nécessaires pour que le bon état écologique de l'ensemble des masses d'eau soit atteint en 2021 ou 2027.*

*Il adapte le développement aux capacités des collectivités à assurer le traitement des eaux usées, et limite le développement dans les secteurs non équipés d'assainissement collectif.*

*Le SCoT recommande le développement de réseaux séparatifs pour éviter les risques de saturation des usines de traitement des eaux usées.*

Périmètre du SDAGE



### **Maîtriser les risques d'inondation ou de ruissellement des eaux pluviales**

*Le SCoT protège les zones exposées aux risques d'inondation et intègre des orientations adaptées à la nature de l'aléa.*

*Le mode d'urbanisation dans les secteurs à enjeux de la vallée de la Bourbre assure le maintien des espaces utiles à l'eau.*

*Des orientations spécifiques compensent les imperméabilisations.*

### **Limiter l'artificialisation des sols et préserver les milieux aquatiques et les zones humides**

*La maîtrise des extensions urbaines et les modes d'urbanisation assurent en 2030 le maintien d'espaces non urbanisables sur plus de 80 % de la superficie totale du SCoT.*

*Le maintien de la trame verte et bleue limite l'artificialisation des sols dans les zones sensibles et préserve les milieux aquatiques, partie intégrante de la trame verte et bleue.*

*Le SCoT assure la protection des zones humides dans les secteurs de vigilance où les opérations d'aménagement doivent intégrer des travaux visant le respect du cycle naturel de l'eau.*

## **2.3 Les SAGE (s)**

Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) définit les objectifs et règles pour une gestion intégrée de l'eau au niveau local. Les SAGE s'imposent au SCoT et PLU sur les territoires concernés.

Le périmètre du SCoT Nord-Isère est concerné par sept bassins versants et trois SAGE.

- Le SAGE de la Bourbre regroupe 87 communes de l'Isère et une du Rhône. La Commission locale de l'eau du SAGE a validé les orientations fondamentales et les objectifs du SAGE le 8 août 2008,
- Le SAGE de l'Est lyonnais concerne trois communes du SCoT Nord-Isère : Heyrieux, Grenay et Valencin,
- Le SAGE de Bièvre-Liers-Valloire concerne les franges sud de quatre communes du SCoT : Eclose, Belmont, Biol et Chatonnay,
- Les bassins versants du Guiers et des Quatre vallées font l'objet de démarches de type « contrat de rivière » mais celles-ci, contrairement au SAGE, ne s'imposent pas au SCoT.

### **L'articulation entre SAGE et SCoT**

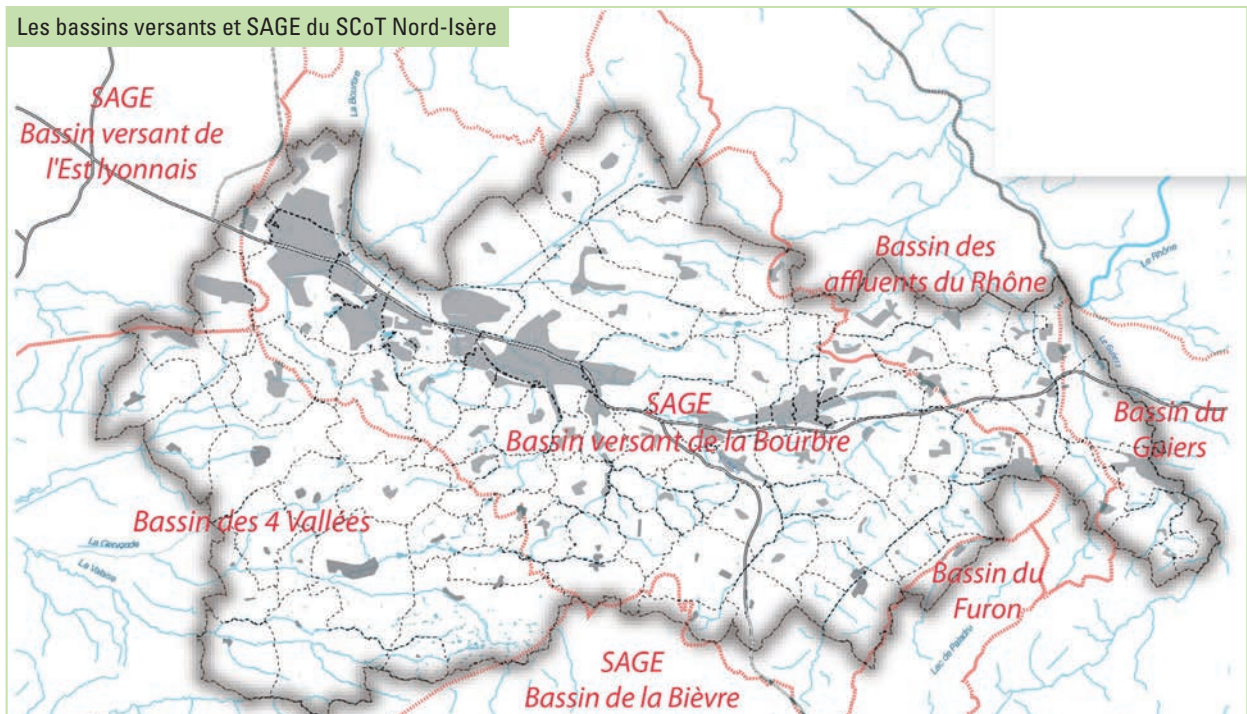
Dans son travail préparatoire, le SCoT du Nord-Isère a travaillé avec les structures qui assurent le pilotage des SAGE ou des contrats de rivière.

Ses orientations reprennent les préconisations des SAGE.



PRÉCONISATION DU SAGE	ORIENTATIONS DU SCOT
<p>Adéquation entre les activités économiques, le développement résidentiel et la disponibilité en eau potable et les capacités d'assainissement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer la disponibilité de la ressource pour les années à venir, la protection des captages sur la commune,</li> <li>• Sécuriser l'accès à l'eau potable (inter-connexions),</li> <li>• Améliorer la connaissance des réseaux d'eaux usées et de leur fonctionnement et adapter le développement local à la capacité des réseaux d'assainissement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oriente la croissance démographique et économique aux capacités de la ressource en eau potable,</li> <li>• Protège les zones de captage,</li> <li>• Limite le développement et adapte les densités dans les secteurs dépourvus d'assainissement,</li> <li>• Limite l'étalement urbain (densité, renouvellement urbain) pour maîtriser l'artificialisation des sols,</li> <li>• Recommande la recherche de moyens d'assainissement autonomes garantissant une certaine densité,</li> <li>• Recommande de séparer les réseaux d'eaux pluviales et les réseaux d'eaux usées.</li> </ul>
<p>Sur les espaces assurant des fonctions pour l'eau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégrer la délimitation des zones humides au sens de la loi sur l'eau, protéger les espaces utiles à enjeu caractérisé, établir un programme d'action et de restauration fonctionnelle,</li> <li>• Adapter les rejets d'eau pluviale à la capacité des milieux récepteurs,</li> <li>• Mieux maîtriser l'exposition aux risques pour les aléas de versant,</li> <li>• Affirmer le rôle des zones inondables dans la maîtrise des risques et renforcer l'écrêtement des crues.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protège de toute urbanisation les zones humides reconnues au titre de la loi sur l'eau, les espaces à enjeux caractérisés, les espaces assurant la fonctionnalité des milieux, les zones inondables définies dans le PPRI,</li> <li>• Recommande le développement de réseaux séparatifs,</li> <li>• Conditionne l'urbanisation à la prise en compte des risques et des aléas de versant,</li> <li>• Conditionne l'urbanisation à la mise en place de mesures adaptées dans les zones d'aléas moindres.</li> </ul>

Les bassins versants et SAGE du SCoT Nord-Isère



## 2.4 Le plan de gestion des risques d'inondation

La mise en œuvre par l'Etat de la directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation, dite « directive inondation » se traduit à travers :

Une stratégie nationale de gestion des risques d'inondation

Les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) sont élaborés à l'échelle des SDAGE, et poursuivent 3 objectifs prioritaires :

Augmenter la sécurité des populations exposées  
Stabiliser à court terme, et réduire à moyen terme, le coût des dommages liés à l'inondation

Raccourcir fortement le délai de retour à la normale des territoires sinistrés.

Le PGRI du bassin Rhône-Méditerranée a été approuvé le 7 décembre 2015 par arrêté préfectoral, et définit 5 grandes priorités :

1 Mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation.

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

3 Améliorer la résilience des territoires exposés.

4 Organiser les acteurs et les compétences.

5 Développer la connaissance sur les phénomènes et les risques d'inondation.

Il définit également des objectifs priorisés pour réduire les conséquences négatives des inondations des 31 Territoires à Risques Important d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée (TRI). Sur chacun de ces TRI une stratégie locale de gestion des risques d'inondation (SLGRI) est élaborée.

Si le territoire du SCoT Nord-Isère n'est pas concerné par les périmètres des TRI, certaines communes sont cependant intégrées en totalité ou partiellement dans le périmètre de la SLGRI de l'aire métropolitaine lyonnaise approuvée le 26 juin 2017 (Aoste, Bonnefamille, Granieu, Grenay, Heyrieux, Saint-Quentin Fallavier, Valencin) et d'autres également dans le périmètre de la SLGRI du TRI de Vienne (Charantonay, Diémoz, Heyrieux, Oytier-Saint-Oblas, Saint Georges d'Espéranche, Saint-Just Chaleyssin, Valencin). Ces périmètres sont en effet supérieur à celui des TRI de Lyon et Saint-Etienne et du TRI de Vienne, pour tenir compte des territoires amont qui contribuent à la préservation de l'écrêtement des crues au sein des TRI.

## 2.5 Le schéma régional de cohérence écologique Rhône-Alpes (SRCE)

La France s'est engagée au travers des lois « Grenelle de l'environnement » dans une politique ambitieuse de préservation et de restauration des continuités écologiques nécessaires aux déplacements des espèces qui vise à enrayer la perte de biodiversité due à l'urbanisation.

Cette politique publique, « la trame verte et bleue », se décline régionalement dans un document-cadre, le schéma régional de cohérence écologique.

Le SRCE Rhône-Alpes a été approuvé le 19 juin 2014 par délibération du conseil régional et adopté par arrêté préfectoral le 16 juillet 2014. Le SRCE a été élaboré conjointement par l'État et la Région en associant les collectivités, les SCoT, les organismes professionnels, associations et les usagers de la nature. Il identifie des réservoirs de biodiversité, des espaces perméables terrestres et liés aux milieux aquatiques permettant la connectivité globale du territoire, des grands espaces agricoles participant à la fonctionnalité écologique, des corridors écologiques et une trame bleue, constituée par certains cours d'eau ou tronçon, des grands lacs naturels, des zones humides et des espaces d'interface entre les milieux terrestres et aquatiques. Il comprend également un plan d'actions permettant de préserver et de remettre en bon état les continuités écologiques identifiées tout en prenant en compte les enjeux d'aménagement du territoire et les activités humaines.

Le SCoT-Nord-Isère est notamment concerné par 10 corridors d'intérêt régional et est identifié comme un secteur prioritaire d'intervention de la région pour les corridors à restaurer. Il est également concerné par la trame bleue à travers la présence de nombreuses zones humides. Les orientations du SCoT précisent, protègent de l'urbanisation et mettent en valeur cette trame verte et bleue en délimitant les corridors notamment.

## 2.6 Les zones Natura 2000

Le Nord-Isère est concerné par les limites sud du site Natura 2000 de L'Isle-Crémieu retenu au titre de la Directive habitat et ses extensions.

Le site est identifié par la DTA comme un cœur vert. Il est localisé par le SCoT dans l'armature verte et est à ce titre protégé.

Sa vocation est de concilier les fonctions environnementales, paysagères, économiques et récréatives qui le caractérisent.

À ce titre, il contribue au bon fonctionnement de l'écosystème du Nord-Isère et doit offrir aux habitants une nature préservée, peu aménagée.

Le SCoT protège ses fonctions environnementales à travers les dispositions suivantes :

- Une urbanisation maîtrisée des villages, recentrée dans les espaces urbains existants,
- Un principe d'économie de la ressource en eau et de protection des captages prioritairement pour les usages d'alimentation en eau potable,
- La qualité paysagère des aménagements,
- Des actions de sensibilisation des habitants à la protection de la nature et l'élaboration de projets avec les agriculteurs et associations environnementales.

## 2.7 Dispositions particulières relatives aux zones de montagne

La loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne a pour objectif, sur un territoire spécifique, de concilier le développement économique et la protection de l'environnement. Elle vise la prise en compte des différences et de la solidarité, le développement économique et social en montagne, l'aménagement et la protection de l'espace montagnard, la valorisation des ressources de la montagne ainsi que le secours aux personnes et aux biens.

Elle a également introduit dans le Code de l'urbanisme un chapitre intitulé « Dispositions particulières aux zones de montagnes » codifiées aux chapitres I et II du titre II du Livre Ier du code de l'urbanisme (articles L. 122-1 à L. 122-27 du code de l'urbanisme).

La loi Urbanisme et Habitat n° 2003-590 du 2 juillet 2003 a modifié certaines de ces dispositions.

Quatre principes d'aménagement sont prévus pour les zones de montagne :

- La préservation des terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières,
- La préservation des espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard,
- La réalisation de l'urbanisation en continuité avec les bourgs, villages, hameaux et groupes de construction traditionnelle ou habitations existants,
- Le développement touristique tenant compte des communautés d'intérêt des collectivités locales concernées et contribuant à l'équilibre des activités économiques et de loisir.

Seule la commune de Saint-Martin-de-Vaulserre (236 habitants en 2008) est concernée par la loi montagne. Elle est classée parmi les villages et, à ce titre, sa croissance maîtrisée assure le maintien des espaces agricoles destinés à l'élevage (prairies essentiellement).

Par ailleurs, il n'y a pas d'UTN (unité touristique nouvelle) sur cette commune, ni de grands projets d'aménagements touristiques.

## 2.8 Plan d'exposition au bruit (PEB)

Le bruit est une des pollutions auxquelles le Nord-Isère doit faire face (cf. état initial de l'environnement). Le PEB doit contribuer à la maîtrise de l'urbanisation à proximité des aéroports. Il définit trois types de zones, en fonction du niveau de gêne sonore.

Le Plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry, approuvé par arrêté interpréfectoral n° 2005-4429 du 22 septembre 2005, concerne 30 communes. En 2012, 10 font partie du périmètre du SCoT Nord-Isère et sont concernées par les zones A, B et C.

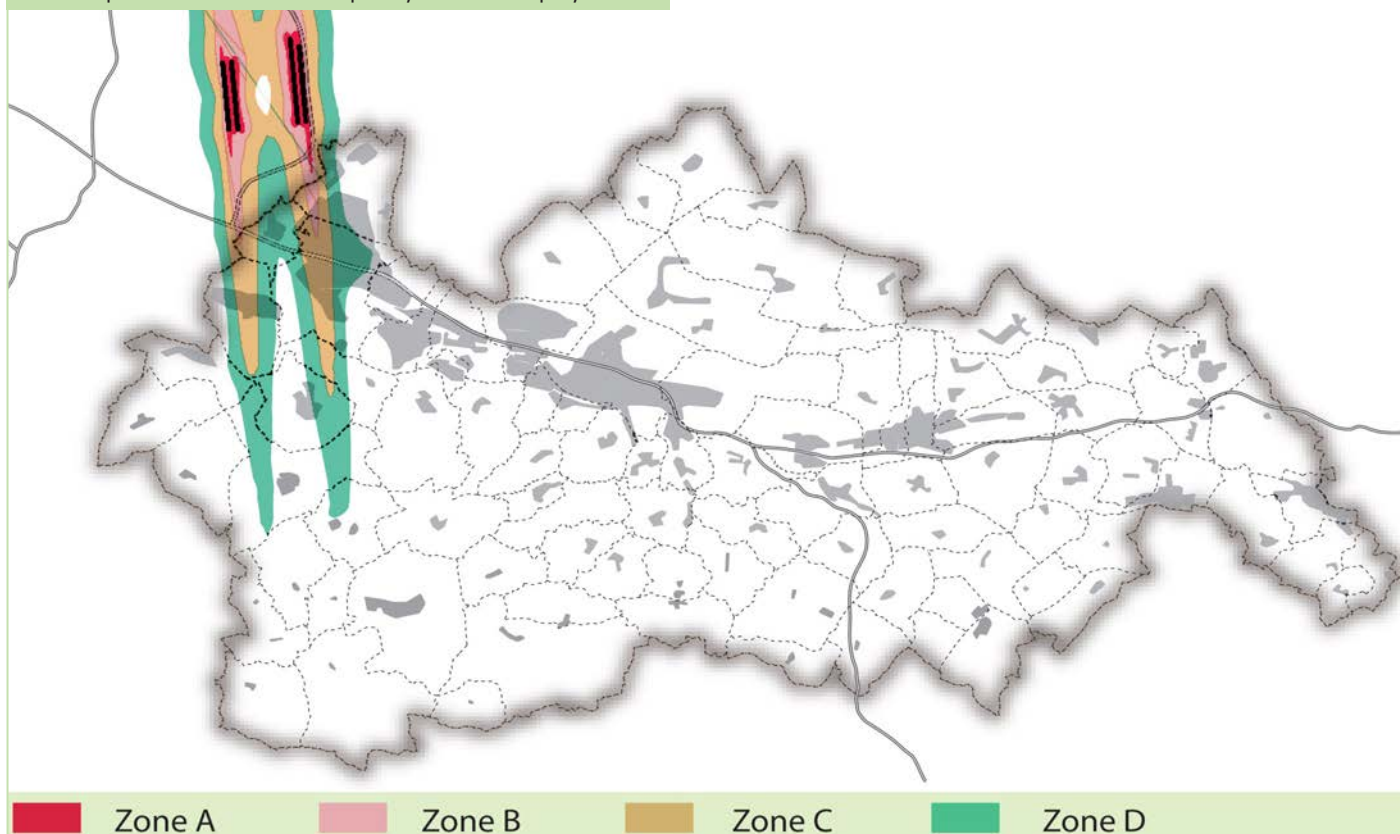
Les communes de **Beauvoir de Marc, Bonnefamille, Charantonnay, Diémoz, Grenay, Heyrieux, Saint-Georges-d'Espéranche, Saint-Quentin-Fallavier, Satolas-et-Bonce et Valencin** sont concernées par les zones B et C du PEB. Ainsi les villes d'Heyrieux et de Saint-Quentin sont-elles contraintes dans le développement de leur population, qui ne peut excéder la population retenue au moment de l'arrêt du projet. Le PEB limite les capacités de développement résidentiel des communes les plus exposées et conditionne les constructions à la mise en œuvre de dispositions contribuant à la protection des habitants. Ces critères doivent être intégrés dès la conception des opérations d'aménagement.

Le SCoT intègre dans ses orientations les règles édictées relatives aux communes situées dans les zones du PEB :

- Dans les communes en zone A, B et C, le rythme de construction des logements est inférieur à celui retenu pour chaque type de commune défini dans le SCoT (ville-centre, villages). Il respecte les objectifs de population précisés dans le PEB (population limitée par les capacités des documents d'urbanisme au moment de l'approbation du PEB),
- La qualité de l'isolation des bâtiments doit garantir une protection phonique efficace,
- La réhabilitation doit contribuer à l'amélioration de l'isolation phonique dans les secteurs de renouvellement urbain.

Le territoire est également concerné par le plan des zones exposées aux nuisances phoniques de l'aérodrome La Tour du Pin-Cessieu approuvé par arrêté préfectoral n°2010-08099 du 29 septembre 2010 pour les communes de Cessieu et Saint Victor de Cessieu.

Plan d'exposition au bruit de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry en 2012



## 2.9 Programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics

### Les grands projets d'infrastructures

#### Le Lyon-Turin

Le Nord-Isère est directement concerné par deux infrastructures majeures qui assureront la liaison entre Lyon et Turin : la ligne TGV et la ligne mixte fret. Les deux infrastructures présentent un tronçon commun dans la partie Ouest du territoire, entre Saint-Exupéry et l'Est de Bourgoin-Jallieu, et traversent des zones sensibles du point de vue de la protection de la ressource en eau dans le marais du Catelan.

Au-delà de Bourgoin-Jallieu, les deux tracés diffèrent, la ligne TGV traversant les collines au nord de la vallée de la Bourbre tandis que la ligne fret rejoint la rive gauche de la Bourbre puis, au-delà de La Tour-du-Pin, longe le tracé de l'A43.

Ce tracé a pour objectif d'assurer le transport de marchandises en reliant deux capitales économiques régionales.

#### Le contournement ferré de l'Est lyonnais

Le Nord-Isère est également concerné par le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL). La création d'une nouvelle ligne ferroviaire permettra aux trains de marchandises d'éviter de transiter par la gare de la Part-Dieu.

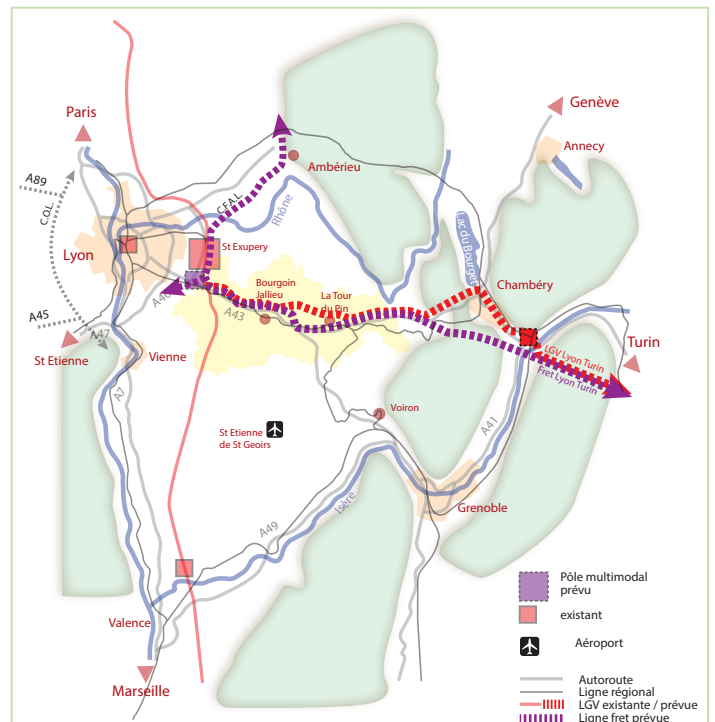
Il pourrait être concerné par le projet d'une plateforme multimodale à l'intersection entre le réseau fret nord-sud et le réseau ouest-est en direction de l'Italie.

Ces infrastructures fret, inscrites au schéma national des infrastructures de transport (SNIT), ont pour objectif commun de participer au développement des transports collectifs de marchandises.

Elles contribueraient par ailleurs, par leur caractère mixte, à alléger les trafics des trains à grande vitesse et des trains régionaux sur le réseau actuel et, de ce fait, à améliorer les dessertes entre les villes régionales et offrir de nouvelles capacités au développement des dessertes locales.

*Le DOO prend acte de ces projets et intègre ces infrastructures en structurant le développement urbain autour des 9 gares de l'axe Lyon-Chambéry.*

*La réalisation de ces infrastructures devra assurer la protection de la ressource en eau dans le marais du Catelan afin de garantir les fonctionnalités du milieu et la préservation de l'homogénéité des exploitations. Les modalités du développement urbain devront garantir la protection des populations au niveau du bruit et de la sécurité.*



## 2.10 Le Schéma départemental des carrières

Le Schéma départemental des carrières est un document obligatoire depuis l'introduction de la loi n° 93-3 du 4 janvier 1993. Il définit les conditions générales d'implantation des carrières en fonction des ressources et des besoins, des contraintes de protection de l'environnement et de gestion de l'espace. Il fixe des orientations et des objectifs en cohérence avec le SDAGE et le SAGE.

Approuvé le 11 février 2004 dans le département de l'Isère, il fixe les orientations suivantes :

- L'approvisionnement des besoins du marché doit être assuré en recherchant une utilisation économe et rationnelle des matériaux à travers le recyclage et l'emploi de roches massives en substitution de matériaux alluvionnaires, le recyclage des matériaux en place et celui des déblais de démolition,
- La prise en compte des contraintes environnementales de chaque site. Le schéma classe les espaces sensibles et/ou protégés en trois catégories,
- La réduction des atteintes que peuvent porter les carrières à l'environnement sur l'atmosphère, au niveau des vibrations, projections et poussières,
- La limitation des effets négatifs sur les paysages et le patrimoine culturel par une approche globale des sites et le réaménagement ou la remise en état des lieux en fin d'exploitation,
- La protection des ressources en eau conformément

aux recommandations du SDAGE relatives au lit des fleuves et aux nappes alluviales, en évitant le « mitage » du paysage par des plans d'eau multiples, en prenant en compte le contexte hydrogéologique dans l'étude d'impact,

- La promotion des modes de transport les mieux adaptés et la préservation des gisements dans les sites offrant une accessibilité à des réseaux de TC (fleuve, train).

Il existe sur le territoire des carrières en cours d'utilisation sur les communes de Saint-Savin, Montcarra, Oytier Saint-Oblas, Saint-Georges d'Espéranche, Valencin, Cessieu, La Chapelle de la Tour, Virieu.

*Le PADD développe le principe d'un usage raisonné des ressources du Nord-Isère, parmi lesquelles celles de son sous-sol riche en granulats fluvio-glaciaires.*

*Le DOO préconise, pour satisfaire la demande en matériaux, la diversification des sources d'approvisionnement et l'utilisation, chaque fois que les sols le permettent, de matériaux de recyclage issus notamment du traitement des déchets et du recyclage de déchets inertes.*

*La création et l'extension des carrières doivent être compatibles avec la protection de l'environnement et la préservation des espaces agricoles et celle des paysages.*

Une carrière Vicat du Nord-Isère



# ARTICULATION DU SCoT

## AVEC LES SCOT VOISINS

Le SCoT Nord-Isère est partenaire de la démarche « Inter-SCoT », qui a permis de dégager des objectifs et des orientations partagés sur le développement résidentiel et économique, la préservation des grands espaces naturels, l'organisation des déplacements. Le SCoT les décline dans le PADD et les traduit dans le DOO.

La démarche Inter-SCoT n'inclut pas le SCoT de l'avant-pays savoyard et de Grenoble, voisins du Nord-Isère à l'est et au sud. Il identifie en 2011, avec chacun des cinq SCoT voisins les enjeux spécifiques du développement des espaces en commun ou des sites d'interface.

### Agglomération lyonnaise

#### ➤ Espaces « en commun »

La plaine de l'Est lyonnais et son prolongement dans la plaine d'Heyrieux, les Balmes Viennoises, l'axe des réseaux d'infrastructures régionales et nationales (RD 1006, réseaux SNCF et A43), les espaces bordant l'Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry.

#### ➤ Enjeux

- Maîtrise du développement résidentiel et organisation du rabattement vers les gares,
- Préservation de la ressource en eau et des nappes phréatiques de l'Est lyonnais,
- Maintien des espaces agricoles de plaine à forte valeur agronomique,
- Préservation des corridors écologiques et maintien d'une trame verte,
- Développement économique métropolitain en lien avec les grandes infrastructures et les fonctions d'échange de la métropole.

#### ➤ Orientations

##### Développement résidentiel et social

- Participer à la croissance métropolitaine en encadrant le développement résidentiel, pour limiter l'augmentation des ménages résidant dans des secteurs non desservis par les transports collectifs et gardant leur activité dans l'agglomération lyonnaise,
- Orienter l'accueil résidentiel dans les villes structurant l'axe Lyon-Chambéry et autour des gares bien desservies par le réseau de transports métropolitain. Valoriser la vie en ville par la diversité de l'offre d'habitat et de services.

##### Développement économique

- Renforcer les pôles métropolitains de Chesnes et de Portes d'Isère pour valoriser les fonctions métropolitaines et les sites d'excellence, assurer la complémentarité des espaces économiques et promouvoir la multimodalité des sites d'activité majeurs,

- Développer, en partenariat avec l'État, les collectivités, les SCoT et les acteurs économiques, de nouveaux espaces pour accueillir la logistique et de grandes entreprises.

#### Déplacements

- Améliorer la desserte entre les villes, les pôles d'emploi de l'agglomération lyonnaise et l'aéroport et la gare de Lyon-Saint-Exupéry,
- Renforcer les infrastructures ferrées entre Saint-Fons et Grenay pour améliorer les services,
- Structurer l'offre d'infrastructures permettant de développer les pratiques alternatives à la voiture individuelle (parc de covoiturage).

#### Prise en compte de l'environnement

Protéger les espaces agricoles stratégiques et les espaces naturels pour la ressource en eau, maintenir les continuités vertes et consolider la trame verte. Viser une grande qualité environnementale pour les espaces d'activités.

### Boucle du Rhône en Dauphiné

#### ➤ Espaces « en commun »

La vallée de la Bourbre et les rebords sud du plateau de L'isle-Crémieu et la plaine du Catelan.

#### ➤ Enjeux et priorités

- La préservation de la ressource en eau et de la biodiversité,
- Le maintien des espaces agricoles de plaine pour leur valeur agronomique et des espaces agricoles de coteaux pour assurer la préservation des corridors écologiques,
- La protection de la population contre les risques naturels (inondation en particulier),
- La maîtrise du développement résidentiel et l'organisation du rabattement vers les gares.

#### ➤ Orientations

##### Développement résidentiel et social

- Maîtriser la croissance démographique des communes

rurales soumises à de fortes pressions foncières et l'orientation de l'accueil résidentiel dans les communes structurant les bassins de vie,

- Contenir le développement urbain dans une enveloppe urbaine définie en partant des espaces agricoles et naturels à protéger ; celle-ci rapproche l'urbanisation des services et équipements, elle limite l'étalement et la dispersion des urbanisations,
- Valoriser le patrimoine rural et architectural des villages en invitant les communes à porter des projets qualitatifs.

### **Développement économique et mobilité**

Intensifier l'urbanisation dans les villes et bourgs pour préserver les espaces ruraux, valoriser l'économie rurale (agriculture, tourisme et loisirs) et améliorer la mobilité des populations. Dans cette optique, les deux SCoT sont engagés dans une réflexion commune sur l'amélioration de la mobilité et de l'accès aux pôles multimodaux (gares de l'axe Lyon-Chambéry, Lyon-Saint-Exupéry).

### **Prise en compte de l'environnement**

Assurer la protection des espaces agricoles et des zones humides de la plaine de la Bourbre, des espaces naturels répertoriés et des corridors écologiques majeurs entre la plaine et le plateau de L'isle-Crémieu.

## **Rives du Rhône**

### **➤ Espaces « en commun »**

Les Quatre vallées et les Balmes Viennoises.

### **➤ Enjeux**

- La préservation et la valorisation des ressources naturelles : l'eau, les vastes espaces naturels des Balmes Viennoises au nord et la forêt des Bonnevaux au sud,
- Le maintien des grands espaces agricoles homogènes et des complémentarités entre plaines, coteaux et plateaux (céréaliculture et élevage),
- La maîtrise du développement résidentiel et des flux routiers sur les axes assurant la liaison entre les pôles urbains et économiques des deux SCoT,
- L'organisation de la mobilité entre les villes.

### **➤ Orientations partagées**

#### **Développement résidentiel et social**

- Maîtriser le développement résidentiel des communes soumises à de fortes pressions foncières par un rythme de construction adapté à leur fonction (entre 5,5 et 6 logements/an/1000 habitants dans les villages) et 10 pour Saint- Jean-de-Bournay, reconnu comme la ville structurante de ce bassin de vie intermédiaire,
- Intensifier l'urbanisation dans les villes et bourgs, maîtriser les extensions urbaines pour préserver les espaces ruraux et développer la vie locale.

### **Développement économique**

- Conditionner la création d'espaces d'activités à leurs capacités de desserte et d'évitement des espaces urbanisés, structurer les zones artisanales en continuité des bourgs,
- Protéger les grands espaces agricoles homogènes des Quatre vallées, assurer le maintien des terroirs complémentaires dans les systèmes agricoles (cultures céréalières et élevage).

### **Prise en compte de l'environnement**

- Valoriser les cœurs verts des Balmes Viennoises et des Bonnevaux par un recentrage des urbanisations,
- Préserver la qualité des ressources en eau, en veillant à l'usage des sols des vallées, et valoriser les espaces utiles à l'eau (étangs, abords des rivières et ruisseaux),
- Développer l'offre de transports collectifs en priorité entre les villes, entre Vienne, Saint-Jean-de-Bournay et Bourgoin-Jallieu, la Verpillière,
- Organiser les alternatives à la voiture individuelle (parcs-relais).

## **Avant-pays Savoyard**

### **➤ Espaces « en commun »**

La rivière du Guiers comme limite naturelle, des espaces ruraux, un patrimoine rural, industriel et architectural en commun, une gare assurant la desserte des communes de part et d'autre du Guiers.

### **➤ Enjeux**

- L'affirmation du rôle central des villes de Pont-de-Beauvoisin Isère et Savoie à l'interface du Dauphiné et de la Savoie,
- Le maintien des potentialités agricoles de la plaine du Guiers et la valorisation des filières agricoles (élevage et lait),
- La préservation des espaces naturels assurant la qualité des eaux du Guiers et le maintien de ses fonctionnalités écologiques,
- La maîtrise du développement résidentiel des villages,
- L'organisation du rabattement vers la gare de Pont-de-Beauvoisin,
- La complémentarité du développement économique.

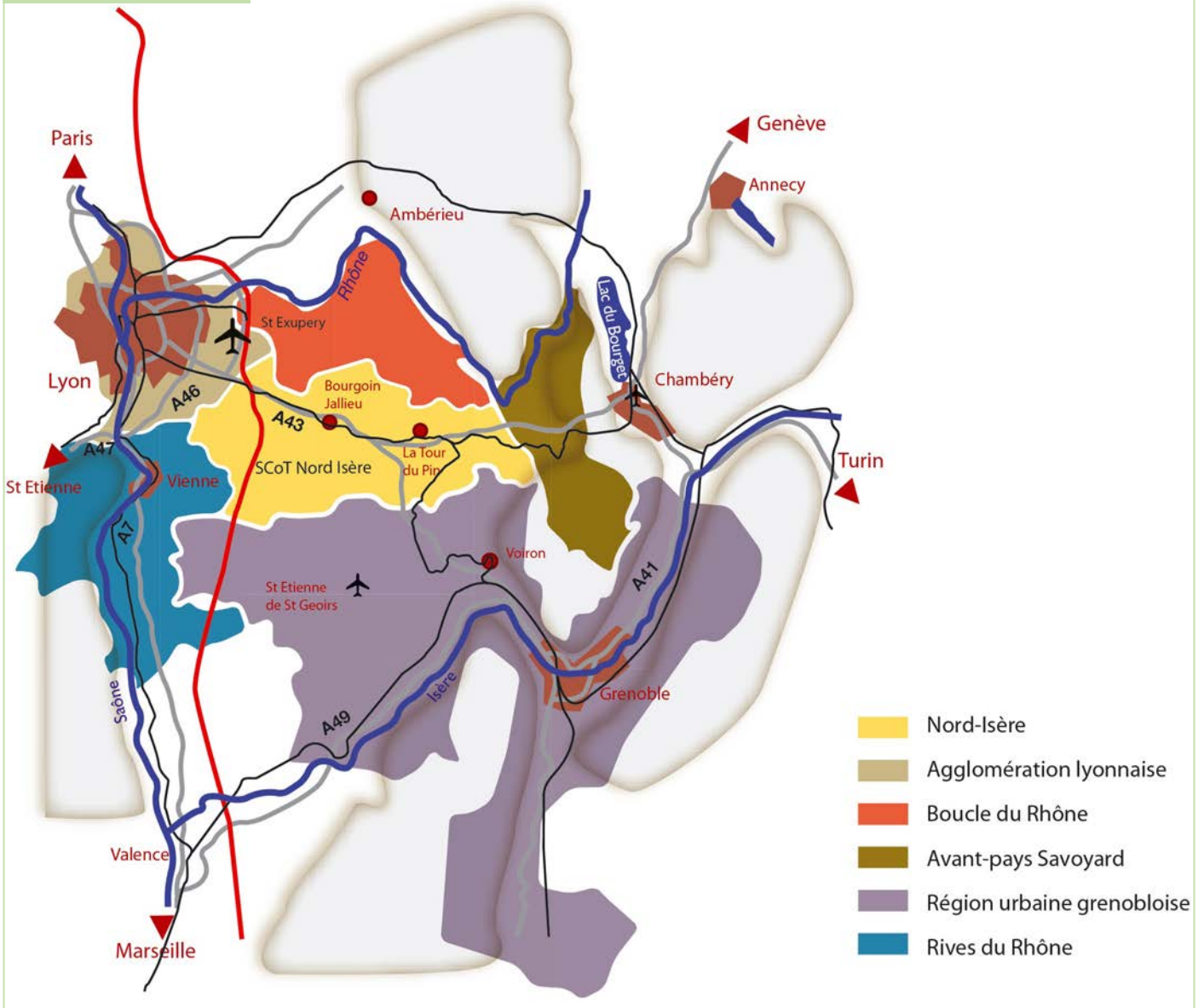
### **➤ Orientations et recommandations**

#### **Développement résidentiel**

- Coordonner le développement urbain et économique des deux villes jumelles de Pont-de-Beauvoisin d'Isère et de Savoie pour conforter son rôle de ville-centre,
- Adapter le rythme de croissance des villages à leurs capacités à offrir les réseaux et équipements nécessaires à la population,
- Intensifier l'urbanisation à proximité des principaux équipements et axes de transport et organiser la complémentarité des équipements publics.



Périmètre des SCoT en 2011



### **Développement économique**

- Valoriser le patrimoine urbain des deux villes et le patrimoine local pour accompagner le développement touristique,
- Adapter l'offre commerciale au bassin de vie et organiser la complémentarité entre les centres et les pôles commerciaux d'entrée de ville,
- Valoriser les activités et savoirs locaux, conforter les vocations et les complémentarités des espaces d'activités de part et d'autre du Guiers et structurer leur desserte.

### **Prise en compte de l'environnement**

- Préserver les espaces agricoles à forte valeur d'exploitation, valoriser le bocage et les espaces utiles à l'eau (zones humides),
- Assurer la protection contre les inondations (entretien des digues),
- Organiser le rabattement vers la gare et l'offre de parcs-relais.

## **SCoT de Grenoble**

### **➤ Espaces « en commun »**

Les Terres froides, les axes de communication et le pôle des Abrets-Charancieu.

### **➤ Enjeux**

- Préservation et valorisation des espaces ruraux de l'Isère,
- Maintien des terres agricoles d'élevage et d'une agriculture de proximité,
- Maîtrise du développement résidentiel et organisation du rabattement vers les gares,
- Structuration du développement économique.

### **➤ Orientations et recommandations**

#### **Développement résidentiel**

- Maîtrise du développement résidentiel dans les espaces ruraux par l'encadrement de la construction et par le recentrage de l'urbanisation dans des pôles de bassins de vie de proximité,
- Limiter les extensions urbaines isolées et non desservies par les réseaux,
- Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins des jeunes et des personnes âgées.

#### **Le développement économique**

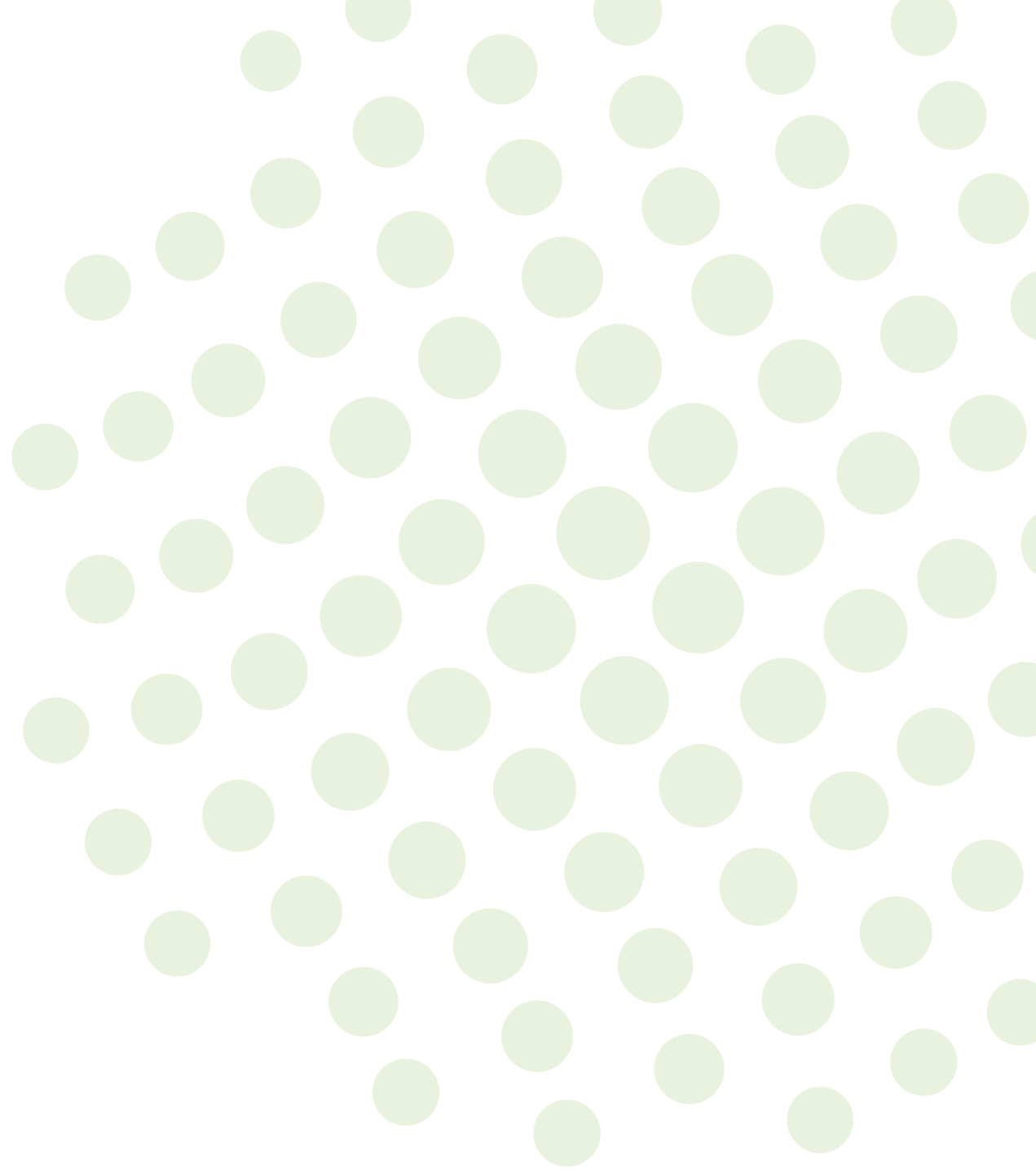
- Conforter la complémentarité des espaces d'activités entre Les Abrets et Charancieu et développer l'offre de services,
- Qualifier les espaces d'activités et assurer le maintien des entreprises locales,
- Adapter le développement du commerce au bassin de vie de proximité et qualifier les entrées de ville,
- Valoriser les espaces ruraux et le patrimoine local pour développer le tourisme vert.

#### **Prise en compte de l'environnement**

- Préserver les espaces agricoles et forestiers, les bocages.
- Protéger les espaces utiles à l'eau (zones humides, abords de ruisseaux).

#### **Déplacements**

- Organiser les déplacements de proximité par le renforcement des liaisons douces. Structurer l'offre d'équipements pour développer des alternatives à la voiture individuelle et faciliter l'accès aux gares (parcs-relais),
- Gérer l'organisation des flux sur les axes de la RD 1006 et de la RD 75 et à leur intersection.



# Chapitre 3

## **BILAN DES SURFACES**

## **CONSOMMÉES DEPUIS 10 ANS**

### **Maîtriser la consommation d'espace, un enjeu central du SCoT**

Le Nord-Isère fait de la maîtrise de la consommation d'espace un des enjeux majeurs du SCoT. Son développement urbain s'est largement appuyé sur la présence d'une campagne omniprésente et très proche des urbanisations. Le SDAU et la Ville Nouvelle ont, dans le mode de développement choisi, contribué à diffuser ce modèle.

L'espace naturel, agricole et forestier, est devenu un « produit d'appel » rendant attractives non seulement les petites villes mais l'ensemble des communes « rurales ». Et de fait, il est très convoité pour les infrastructures et les espaces d'activités dans les espaces les plus accessibles, pour l'habitat dans les sites de campagne. Le besoin d'espace à bâtir entre en conflit avec d'autres usages et fonctions : agriculture, espaces utiles à l'eau et à la biodiversité, paysages.

Le Nord-Isère, à travers le SCoT, intègre des perspectives de croissance de population et d'emplois. Il ne s'agit pas de geler tout développement mais de comprendre à la lecture des faits quelles précautions prendre et quelles évolutions intégrer dans les projets qui « consommeront » nécessairement de nouveaux espaces.

La maîtrise de la consommation foncière est un des leviers assurant la préservation et le maintien des spécificités du Nord-Isère, de son agriculture et de son cadre de vie.

### **Analyser les modes de consommation d'espace**

La consommation d'espace varie selon la nature des constructions et selon les modes de construction. Les observations « fines » sur ce phénomène sont assez récentes.

Elles permettent à la fois de comparer d'un territoire

à l'autre les processus en cours et devront à l'avenir permettre de mesurer la portée des recommandations de la loi SRU et des orientations du SCoT.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové demandent aux SCoT d'analyser la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et de justifier les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.

Ayant pris acte des risques liés à une consommation non maîtrisée des espaces naturels et agricoles, le SCoT fait le choix de poser dès aujourd'hui les bases d'une observation régulière des espaces consommés.

Il se donne comme objectif de réduire ces consommations à la fois par une meilleure utilisation des espaces urbains et par des règles communes pour les nouvelles urbanisations.

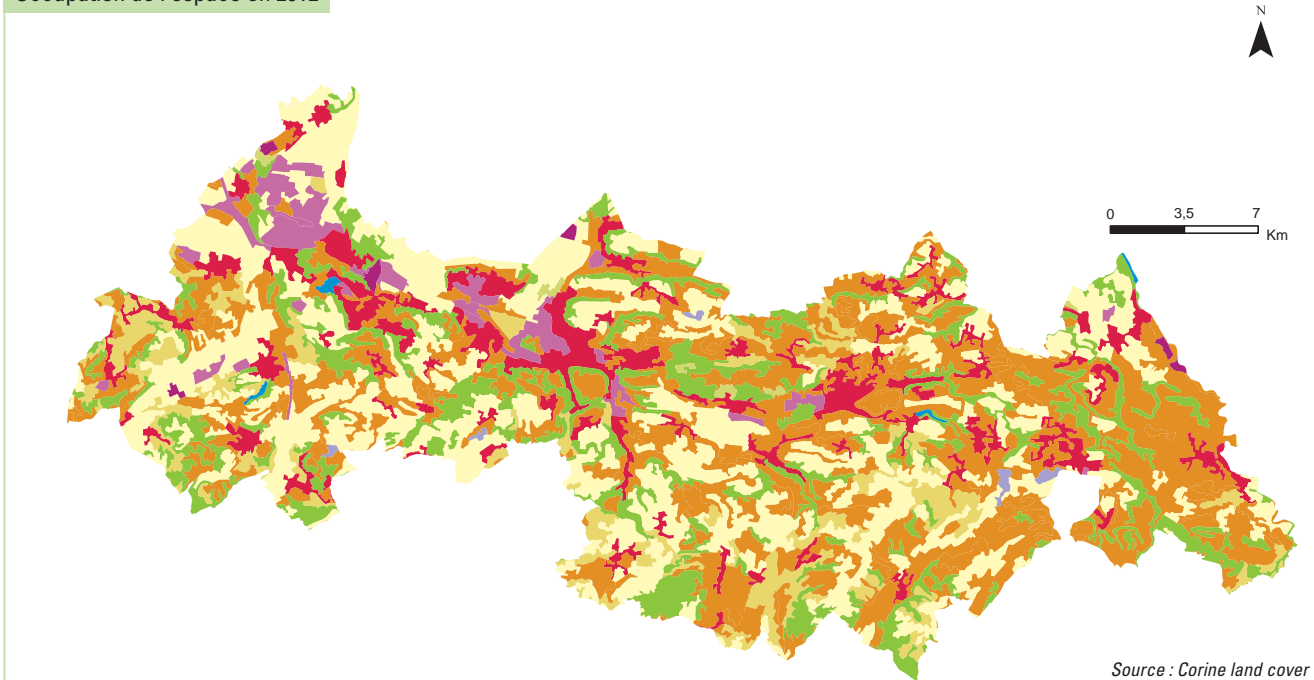
Deux approches sont ici rassemblées. Elles ne prétendent pas à l'exhaustivité mais donnent une image de la situation, des évolutions récentes et préfigurent les bases d'une observation pour l'avenir.

### **Les données utilisées**

Corine Land Cover : Les données résultent d'un projet piloté par l'Agence européenne pour l'environnement et relayées par le ministère de la transition écologique et solidaire. Cette base de données géographiques est produite par interprétation d'images satellites et permet de définir un inventaire biophysique de l'occupation des sols (zones urbanisées, types de cultures, milieux naturels, ...).

Les mises à jour de ces données se font tous les 6 ans depuis 2000. On peut donc observer l'évolution de l'occupation du sol depuis une vingtaine d'années avec

## Occupation de l'espace en 2012



### Légende

#### 1-Territoires artificialisés

- 111 : Zones urbanisées
- 121 : Zones d'activités et réseaux de transport
- 122 : Mines, décharges et chantiers
- 112 : Espaces verts artificialisés, non agricoles

#### 2-Territoires agricoles

- 211: Terres arables
- 242 : Zones agricoles hétérogènes
- 231 : Prairies

#### 3-Territoires boisés

- 311 : Forêts
- 312 : Milieux à végétation arbustive et/ou herbacée

#### 5-Surfaces en eau

- 511 : Etendues d'eau

#### 4-Zones humides

- 411 : Marais intérieurs

un rendu cartographique plus précis à l'échelle du SCoT. SAFER : les données et indicateurs proviennent de l'analyse de la base cadastrale DGFIP (direction générale des Finances publiques) qui contient les informations relatives à l'ensemble des parcelles et des bâtis cadastrés ainsi qu'à leur(s) propriétaire(s) agglomérées à l'échelle communale. Elle est réactualisée chaque année et son analyse régulière permet de produire une photographie fiscale de l'occupation des sols et de caractériser son évolution. La mise à jour s'effectuant sur déclaration du propriétaire, les données sont à l'origine d'un certain nombre d'incertitudes et d'approximations.

### Espaces artificialisés - définition

On parle d'artificialisation pour toute construction ou transformation qui modifie, de manière généralement irréversible, la physionomie et le fonctionnement d'un espace naturel, d'un milieu ou d'un paysage. Artificialisés, les sols perdent leurs fonctions de ressources naturelles et agricoles.

Il en résulte, le plus souvent, une imperméabilisation des sols. La maîtrise de l'étalement urbain constitue un enjeu fort de l'aménagement durable des territoires.

## 3.1 L'occupation des sols et les évolutions

### D'après Corine Land Cover

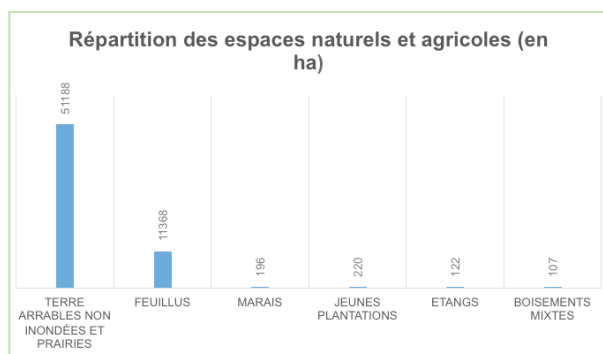
#### ➤ Les espaces naturels et agricoles

Les espaces naturels et agricoles, une des principales ressources du Nord-Isère :

2000 = 64 374 ha et 87.5 % de la superficie du SCoT

2006 = 63 863,4 ha et 86.9 % de la superficie du SCoT

2012 = 63 202 ha et 86% de la superficie du SCoT



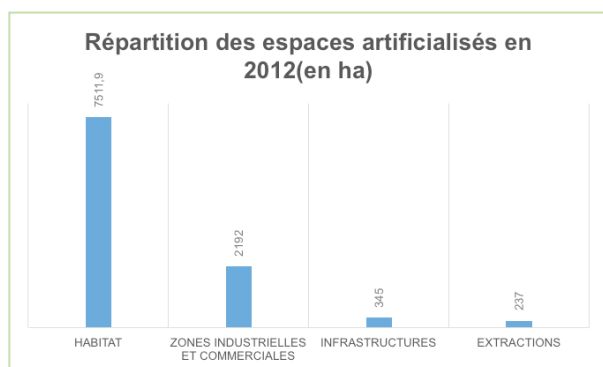
Les espaces naturels et agricoles représentent 86 % de la superficie du SCoT Nord-Isère. L'espace agricole reste une caractéristique forte du Nord-Isère dans l'espace de métropolisation. En témoignent, les terres arables, prairies et pâturages qui occupent à eux seuls 69 % du territoire.

#### ➤ Les espaces artificialisés

2000 = 9 261 ha, 12.6 % de la superficie du SCoT

2006 = 9 723 ha, 13.2 % de la superficie du SCoT

2012 = 10 287 ha, 14 % de la superficie du SCoT



Les espaces pour l'habitat représentent en 2012, 73 % des espaces artificialisés et 10,2 % de la superficie du SCoT.

Les espaces d'activités et de commerce représentent en 2012, 29 % des espaces bâtis et 3 % de la superficie du SCoT.

#### ➤ L'évolution des espaces urbanisés, un signe de fragilité des ressources naturelle et agricole

Nombre d'hectares consommés			
1990-2000	2000-2006	2006-2012	TOTAL
663 ha	505 ha	564 ha	1732 ha

Entre 2000 et 2006, 505 ha ont été consommés pour l'urbanisation alors qu'entre 2006 et 2012 ce sont 564 ha soit 60 ha de plus. L'habitat et les espaces d'activités sont les premiers consommateurs d'espace. Sur cette dernière période d'observation relevant la disparition de 564 ha, les types d'espaces naturels et agricoles les plus impactés sont :

- les espaces agricoles hétérogènes (vignes, vergers...) = 209 ha consommés
- les terres arables (terres cultivables : céréales...) = 283 ha consommés,
- les forêts = 4.5 ha consommés.

Sur l'ensemble du SCoT et sur la période 1990-2012 soit 22 ans, c'est une moyenne de 78.7 ha par an qui est consommée au profit des espaces urbanisés.

### D'après les données de la SAFER

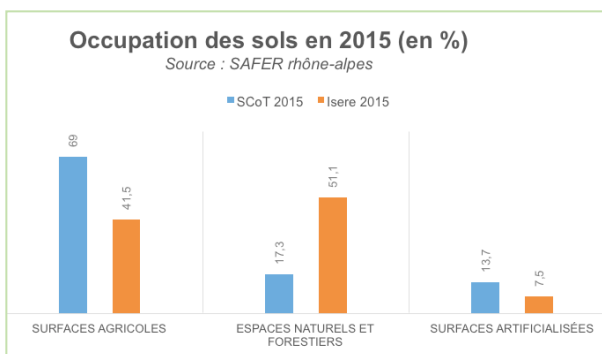
L'approche réalisée par Corine Land Cover sur la période 2006-2012 est complétée par les observations de la SAFER jusqu'en 2015.

Ces données offrent une image de l'occupation des sols à chaque période d'observation et des évolutions enregistrées entre ces périodes.

Les deux sources de données mettent en lumière la même tendance générale à l'augmentation des surfaces artificialisées au détriment des espaces agricoles. Les données de la SAFER permettent d'aller plus loin et d'analyser la portée du processus dans chaque commune.

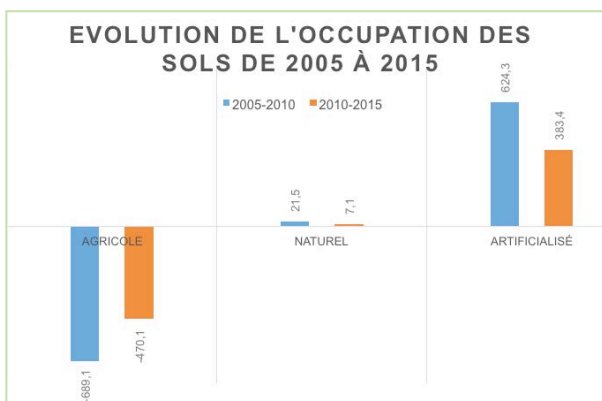
#### ➤ Le Nord-Isère au sein du département

Le territoire du SCoT Nord-Isère se distingue du département de l'Isère par la prédominance des espaces agricoles (69 %), une faible représentation des espaces naturels et forestiers (17,3 %) et une part plus importante d'espaces artificialisés (13,7 %) due à son caractère périurbain le long de l'axe Lyon-Chambéry.



### ➤ L'artificialisation des sols au détriment des espaces agricoles

Corroborant les analyses issues de Corine Land Cover, les données de la SAFER confirment une diminution des espaces agricoles en parallèle de l'urbanisation croissante.



Sur 10 ans, de 2005 à 2015, les espaces artificialisés ont progressé de 1 007 ha sur le territoire du SCoT. Ceci représente une moyenne d'environ 100,7 ha par an, ce qui reste comparable au rythme calculé, sur la période 2006-2012 de Corine Land Cover, qui est de 94ha/an. La période 2010-2015 enregistre une légère régression dans cette évolution des espaces artificialisés (624 ha entre 2005 et 2010 et 383 ha entre 2010 et 2015), tendance qui peut être imputée à l'effet de la crise avec une diminution des rythmes de construction des logements et des locaux d'activités. L'agriculture seule a perdu 1 160 ha de terres en 10 ans, soit 2,3 % des espaces agricoles en 2015.

Évolution des espaces agricoles :

2005-2010 = - 138 ha par an

2010-2015 = - 94 ha par an

	2005	2015	Evolution
<b>Surfaces naturelles (ha)</b>	11 931	11 960	+ 29 ha
<b>Surfaces agricoles</b>	48 872	47 713	- 1 159 ha
<b>TOTAL</b>	60 803	59 672	*
<b>% surf SCOT</b>	<b>82,7 %</b>	<b>81,2 %</b>	

\*Attention, l'évolution totale de ces deux espaces ne peut être le résultat d'une addition car les espaces naturels ou agricoles qui disparaissent ne sont pas toujours à destination d'espaces artificialisés, il peut y avoir des échanges entre ces deux catégories (terres agricoles devenues naturelles ou l'inverse).

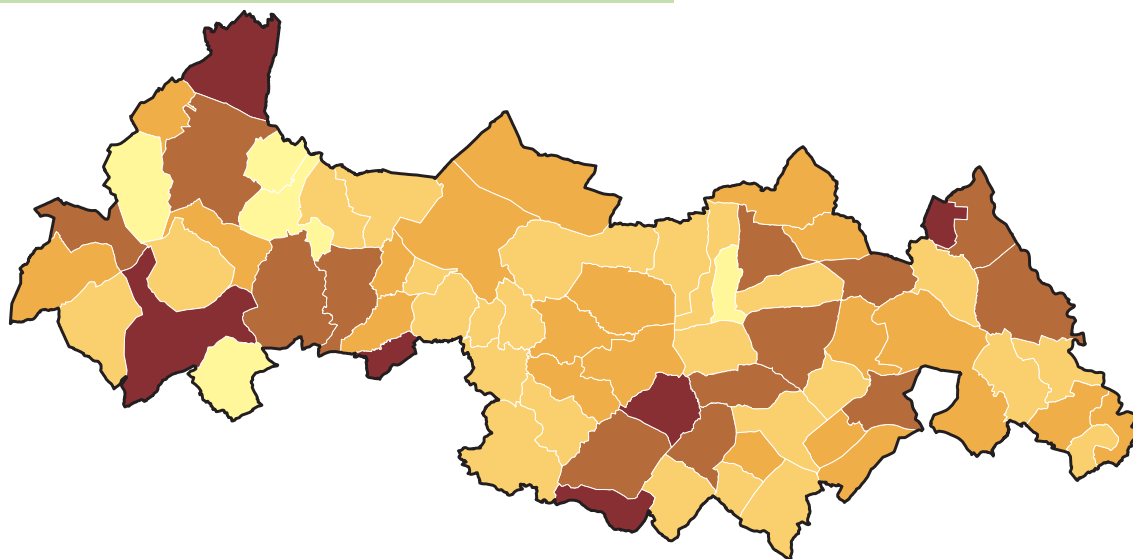
La différence entre espaces artificialisés et espaces soustraits à l'agriculture rend compte du changement de vocation de certains espaces agricoles devenus naturels (abandon de terres peu productives et difficiles à exploiter) ou forestiers (il s'agit plutôt d'extension de boisements, le Nord-Isère ne se caractérisant pas par ses forêts).

1 007 ha ont été artificialisés entre 2005 et 2015 dans le SCoT, soit environ 100,7 par an en moyenne (sur 10 ans)

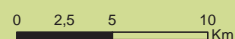
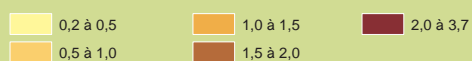
On constate lors de la représentation du taux de variation annuel moyen des surfaces artificialisés que les communes qui « artificialisent » le plus en volume (en hectare globaux) ne sont pas celles qui ont un taux plus élevé.

Ainsi, même si les villages ont un taux plus élevé, les pôles urbains concentrent les plus gros volumes d'espaces consommés.

### Taux de variation annuel moyen des surfaces artificialisées par communes

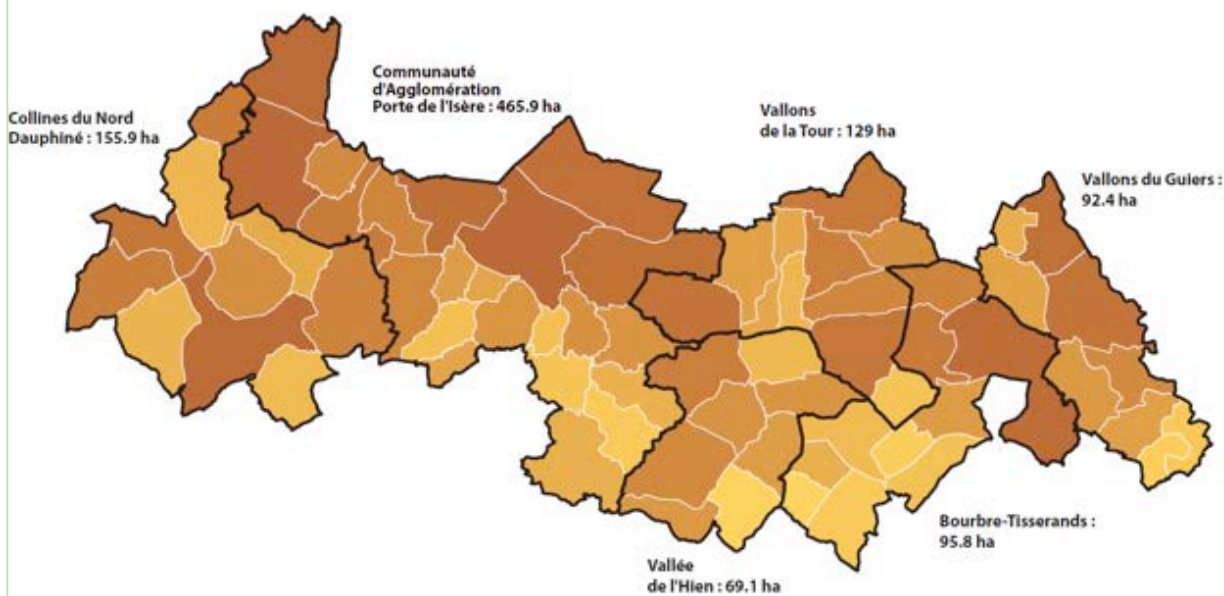


#### Légende



Source : SAFER-2015  
Auteur : SCoT Nord Isère

### Artificialisation des sols par commune entre 2005 et 2015



#### Légende

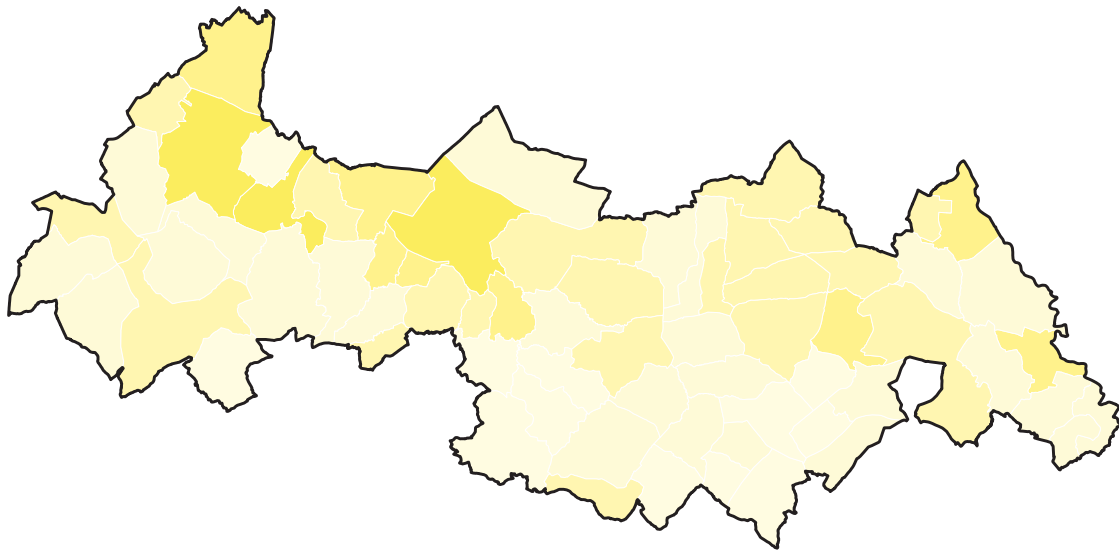


Source : SAFER-2015  
Auteur : SCoT Nord Isère

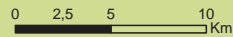
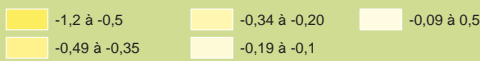


Les cartes ci-dessous identifient les secteurs consommateurs d'espaces agricoles. Ainsi, on constate sur les dix dernières années que la consommation des espaces agricoles se fait principalement dans la vallée urbaine.

Taux de variation annuel moyen des surfaces agricoles par commune

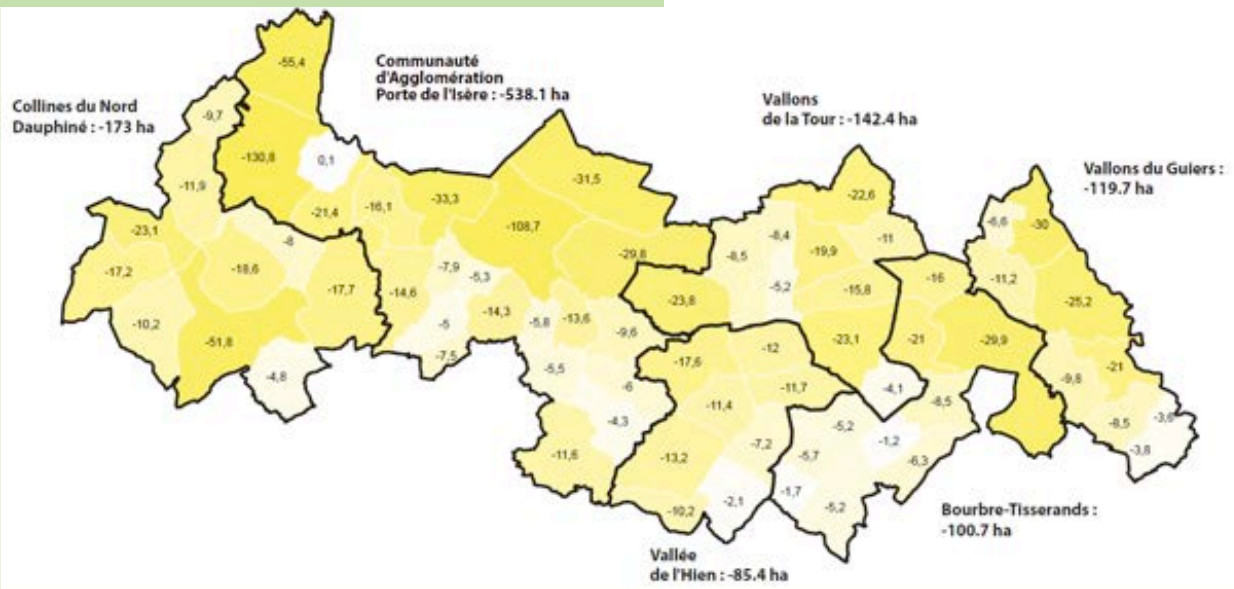


Légende

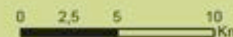


Source : SAFER-2015  
Auteur : SCoT Nord Isère

Régression des espaces agricoles par commune entre 2005 et 2015



Légende



Source : SAFER-2015  
Auteur : SCoT Nord Isère

## ENJEUX DU SCOT

L'agriculture reste très présente dans le Nord-Isère, y compris dans les communes les plus urbaines.

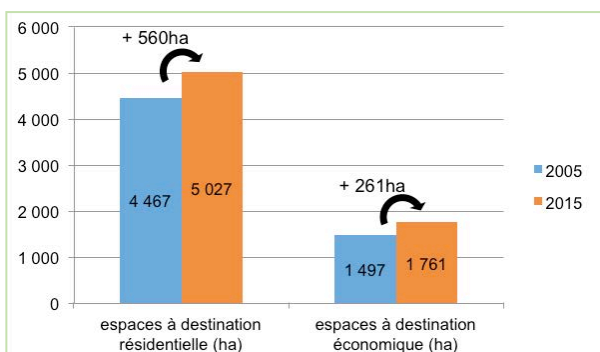
Part des espaces agricoles en 2005 : 70,5 %

Part des espaces agricoles en 2015 : 69 %

Le maintien des espaces agricoles constitue un enjeu majeur pour le SCoT dans une perspective de croissance démographique et économique, en particulier pour les espaces agricoles de plaine, proches des villes, et les espaces agricoles de plateaux soumis à de fortes pressions résidentielles.

## 3.2 Caractérisation des espaces artificialisés

Les espaces artificialisés sont constitués de l'ensemble des surfaces dont l'occupation n'est ni naturelle ni agricole et ce, de façon irréversible tel que : les logements, les équipements, les activités économiques et commerciales ou les infrastructures de transport. Au sein de cette analyse de consommation d'espaces à partir des données de la SAFER, seuls les espaces résidentiels et d'activités économiques sont étudiés.



La consommation foncière induite par l'habitat (560 ha entre 2005 et 2015) est deux fois plus importante que celle des espaces d'activités (261 ha entre 2005 et 2015). Comme le montre l'analyse ci-après, si le développement économique s'est largement opéré dans les principaux pôles urbains, le long de l'axe Lyon-Chambéry, le développement résidentiel a quant à lui très fortement contribué à l'urbanisation des secteurs plus ruraux.

## Une emprise foncière des espaces d'activités recentrée sur l'axe Lyon-Chambéry

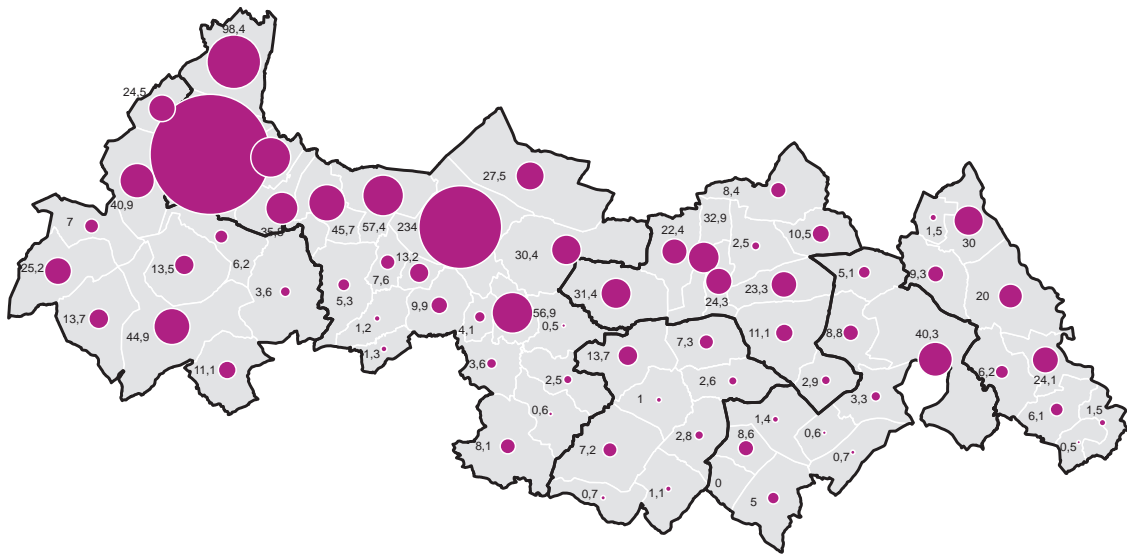
Faible à l'échelle de la surface du SCoT (2,4 % des espaces soit 1 758 ha en 2015), l'emprise des espaces d'activités est révélatrice de la « vocation » économique des communes.

En 2015, 1 150 ha soit 65 % de l'emprise foncière dédiée aux espaces d'activités du territoire du SCoT se localise dans les villes-centres et leurs communes périurbaines. Sur les 10 dernières années (2005 – 2015), ces mêmes communes continuent d'accueillir l'essentiel du développement économique du territoire du SCoT représentant 71 % de la consommation foncière à vocation économique entre 2005 et 2015.

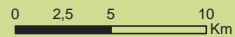
	Consommation foncière pour l'activité entre 2005 et 2015		Emprise foncière totale des espaces d'activités en 2015 (en ha)
	ha	%	
7 Villes-Centres	166	64	922
10 Communes périurbaines	17	7	229
2 Villes-Relais	5	2	78
7 Bourgs-Relais	27	10	123
43 Villages	46	18	406
<b>Total SCoT NI</b>	<b>261</b>	<b>100</b>	<b>1 758</b>

L'observation par commune en volume global, permet de constater que ce sont les communes de la CAPI accueillant notamment de grandes entreprises de logistique qui disposent d'un foncier économique le plus conséquent. Le taux de consommation foncière annuelle par commune montre également une dynamique plus forte à l'ouest du territoire du SCoT. Le bassin de vie de la Tour du Pin par exemple présente une relative stagnation de ses espaces d'activités.

## Espaces dédiés à l'activité économique par commune en 2015 (en ha)

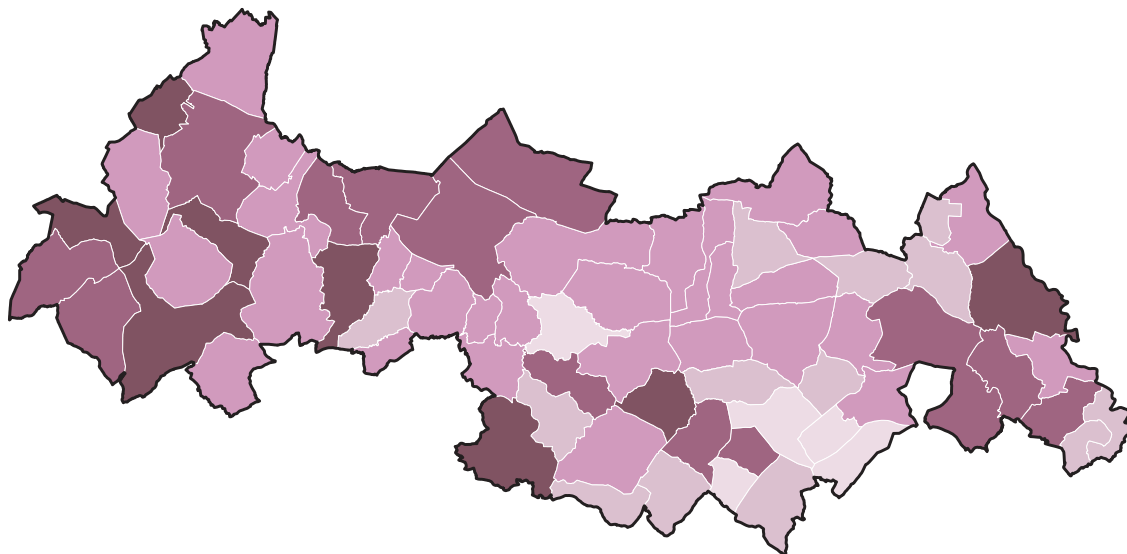


### Légende

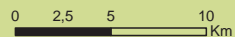
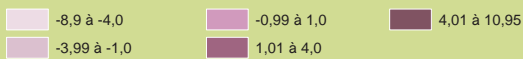


Source : SAFER-2015  
Auteur : SCoT Nord Isère

## Rythme de consommation d'espace pour l'activité économique entre 2005 et 2015 (variation annuelle moyenne)



### Légende



Source : SAFER-2015  
Auteur : SCoT Nord Isère

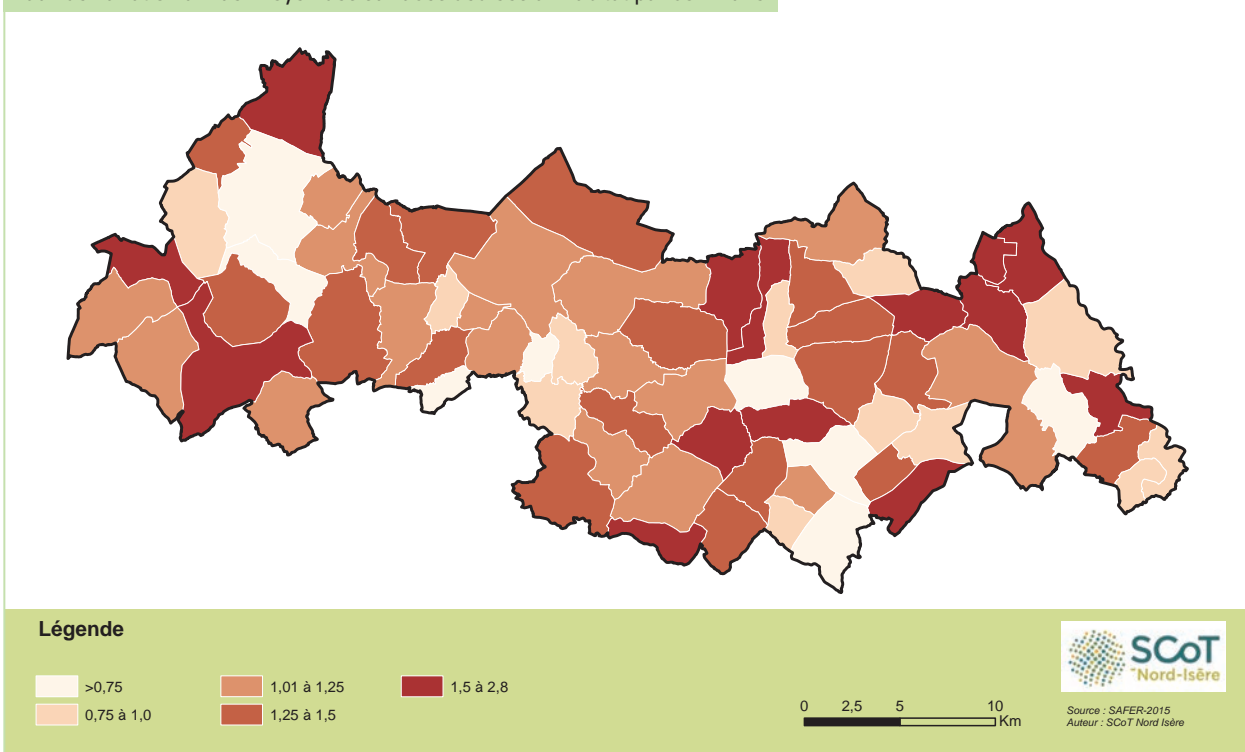
## Un développement des espaces résidentiels impactant fortement les secteurs les plus ruraux du territoire

L'emprise foncière de l'habitat varie selon la vocation des communes, leur localisation et l'offre résidentielle qu'elles sont susceptibles d'offrir. L'observation par commune est révélatrice du processus de périurbanisation et de mitage des espaces ruraux du territoire. 65 % du foncier consommé pour l'habitat entre 2005 et 2015 l'a été dans les secteurs ruraux (Villes-relais, bourgs-relais et villages).

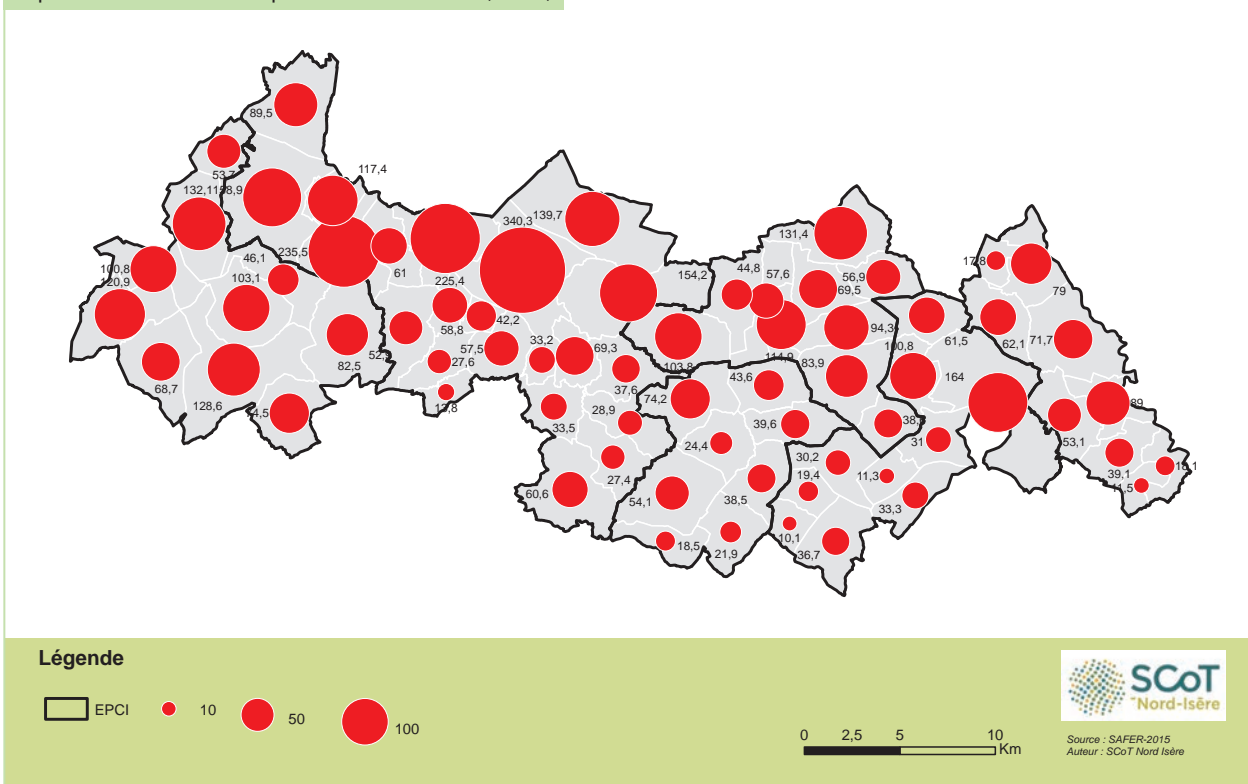
Le processus de périurbanisation ne concerne plus seulement les communes proches des villes-centres ou sous influence des villes régionales, il s'étend à des communes rurales plus éloignées et desservies par des axes nord-sud moins structurés et peu desservis par les transports collectifs.

	Consommation foncière pour l'habitat entre 2005 et 2015		Emprise foncière totale des espaces résidentiels en 2015 (en ha)
	ha	%	
7 Villes-Centres	113	20	1 281
10 Communes périurbaines	81	15	703
2 Villes-Relais	28	5	296
7 Bourgs-Relais	75	13	577
43 Villages	262	47	2 169
<b>Total SCoT NI</b>	<b>560</b>	<b>100</b>	<b>5 027</b>

Taux de variation annuel moyen des surfaces dédiées à l'habitat par commune



## Espaces dédiés à l'habitat par commune en 2015 (en ha)



## Les densités et l'impact des formes d'habitat

L'indicateur de densité du nombre de logements par hectare entre 2005 et 2015 est révélateur des types d'habitat dominants et des modes d'urbanisation de chaque commune.

La densité moyenne de l'habitat du territoire est plus faible que celle de l'Isère (17 logements/ha contre 21 en 2015). Elle tend toutefois à s'en rapprocher. En effet, entre 2005 et 2015, la densité moyenne pour l'habitat sur le SCoT a augmenté de 1 point : 17,1 logements/ha en 2015 contre 16,2 logements/ha en 2005. Par ailleurs, la densité constatée des nouveaux logements produits entre 2005 et 2015 était cette fois-ci supérieure à la moyenne iséroise : 24,1 logements/ha sur le SCoT contre 23,7 logements/ha en Isère.

	Densité en 2005	Densité en 2015	Densité des nouveaux logements entre 2005 et 2015
SCoT Nord-Isère	16,2 lgts/ha	17,1 lgts/ha	24,1 lgts/ha
Isère	20,6 lgts/ha	20,9 lgts/ha	23,7 lgts/ha

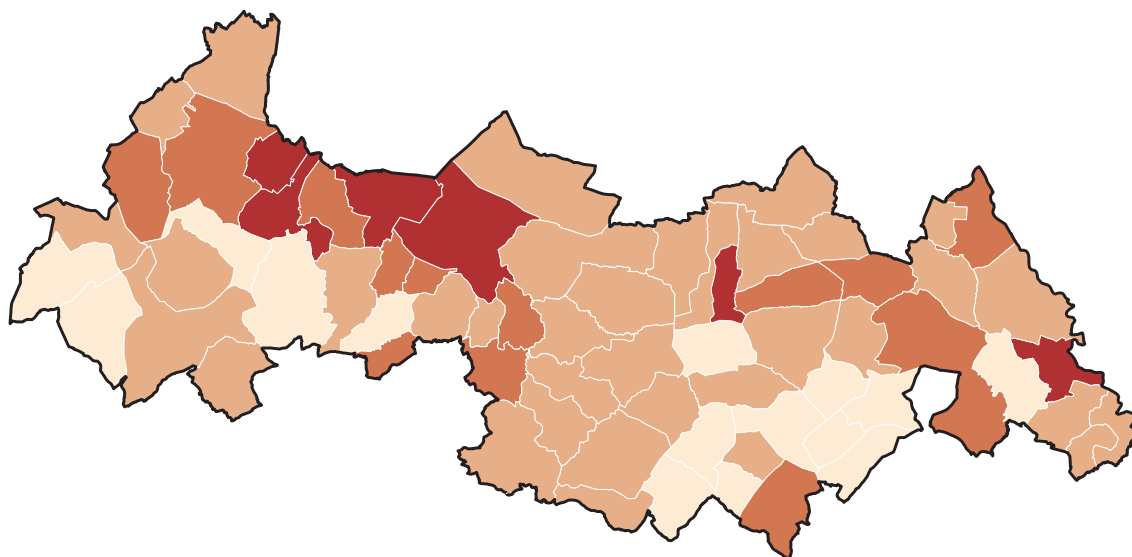
Les densités ont sensiblement augmenté dans les opérations des dix dernières années dans tous les types de communes, mais elles restent cependant faibles en raison de l'importance de l'habitat individuel.

	Densité en 2005	Densité en 2015	Densité nouveaux logements 2005-2015
Villes-Centres	29,8 lgts/ha	31,8 lgts/ha	52,3 lgts/ha
Communes périurbaines	13,3 lgts/ha	14,1 lgts/ha	20,4 lgts/ha
Villes-Relais	16,6 lgts/ha	17,3 lgts/ha	23,1 lgts/ha
Bourgs-Relais	11,9 lgts/ha	12,6 lgts/ha	17,3 lgts/ha
Villages	10,1 lgts/ha	10,7 lgts/ha	15,1 lgts/ha
<b>Total SCoT</b>	<b>16,2 lgts/ha</b>	<b>17,1 lgts/ha</b>	<b>24,1 lgts/ha</b>



Densité des nouveaux logements produits sur le SCoT Nord-Isère entre 2005 et 2015, selon la nature des opérations :

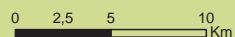
- Collectif : 89.5 logements/ha
- Individuel : 14.8 logements/ha

Nombre de logement par hectare en 2015 par commune



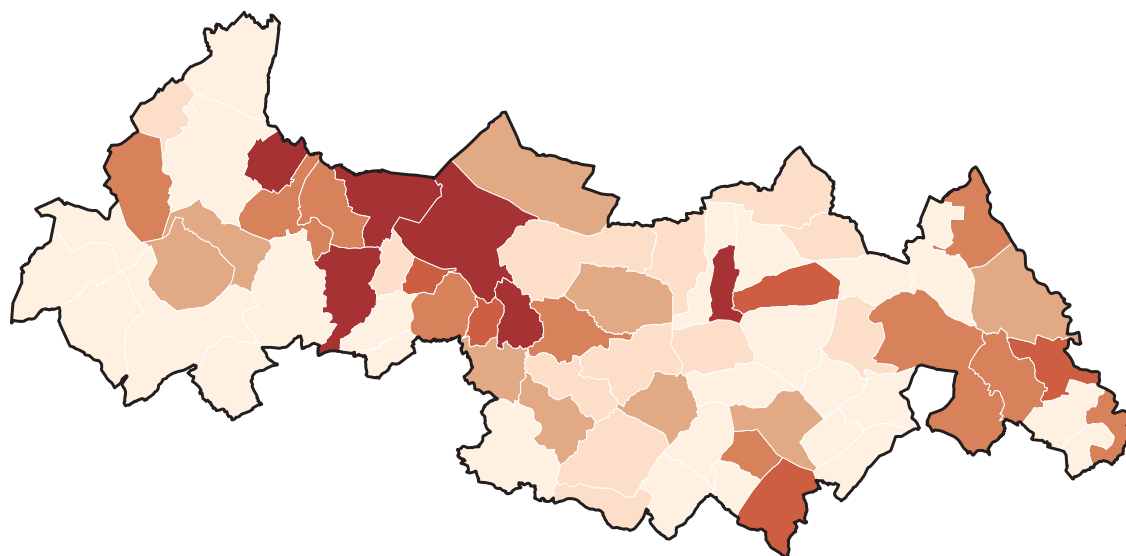
Légende

 7 à 10	 13 à 20
 10 à 13	 20 à 45




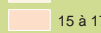
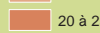



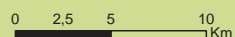
Source : SAFER-2015  
Auteur : SCoT Nord Isère

Densité des nouveaux logements construits entre 2005 et 2015



Légende

 > 15	 17,5 à 20	 25 à 35
 15 à 17,5	 20 à 25	 < 35



Source : SAFER-2015  
Auteur : SCoT Nord Isère

## L'impact de la croissance démographique sur la consommation d'espace

Les données SAFER permettent de calculer un indicateur de synthèse qui évalue l'espace occupé pour un nouvel habitant.

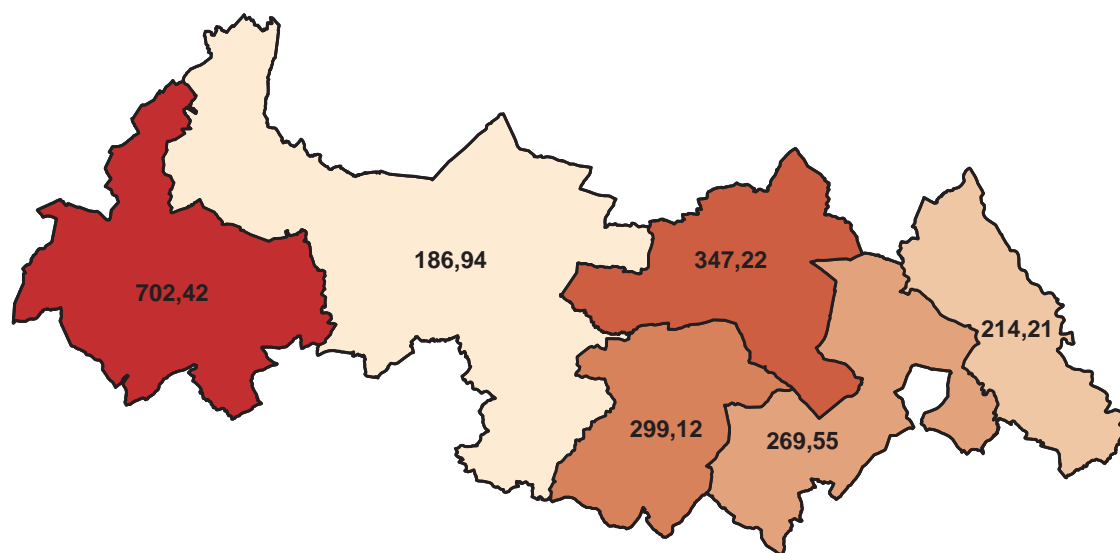
C'est cet indicateur qui est employé pour effectuer des hypothèses d'évolution de la consommation d'espace au « fil de l'eau » à l'horizon 2030 .

En 2005, chaque habitant occupait en moyenne 266,4 m<sup>2</sup> sur le territoire. En 2015, ce chiffre est resté quasi-constant en 10 ans alors que, dans le même temps, le territoire a accueilli une population nouvelle conséquente. Ce constat révèle une légère diminution des espaces consommés par nouvel habitant entre 2005 et 2015. En effet, entre 2005 et 2015, chaque nouvel habitant sur le territoire du SCoT ne consomme que 263 m<sup>2</sup>.

Si les espaces ruraux sont les secteurs où la consommation foncière a été la plus importante ces 10 dernières années, on constate tout de même une légère hausse de la densité des opérations dans les bourgs relais et les villages. Cette relative densification s'explique en partie par une tendance à la diminution de la taille moyenne des terrains, due à la hausse du coût du foncier mais aussi à une évolution des attentes en matière d'habitat.

	m <sup>2</sup> /habitant en 2005	m <sup>2</sup> /habitant en 2015	m <sup>2</sup> /nouvel habitant entre 2005 et 2015
Villes-Centres	148 m <sup>2</sup>	148 m <sup>2</sup>	148 m <sup>2</sup>
Communes périurbaines	320 m <sup>2</sup>	318 m <sup>2</sup>	299 m <sup>2</sup>
Villes-Relais	300 m <sup>2</sup>	305 m <sup>2</sup>	401 m <sup>2</sup>
Bourgs-Relais	366 m <sup>2</sup>	351 m <sup>2</sup>	274 m <sup>2</sup>
Villages	410 m <sup>2</sup>	403 m <sup>2</sup>	359 m <sup>2</sup>
<b>SCoT Nord-Isère</b>	<b>266,4 m<sup>2</sup></b>	<b>266 m<sup>2</sup></b>	<b>263 m<sup>2</sup></b>

Espace consommé par nouvel habitat entre 2005 et 2015 (en m<sup>2</sup>)



### Légende

702,42 m<sup>2</sup> par nouveaux habitants



0 2,5 5 10 Km

Source : SAFER-2015  
Auteur : SCoT Nord Isère

## ENJEUX DU SCOT

L'enjeu du SCoT est de préserver l'avenir en proposant un développement garantissant le maintien des espaces agricoles dans les communes rurales et le maintien des espaces de nature pour tous.

Il répond aux trois objectifs du développement durable :

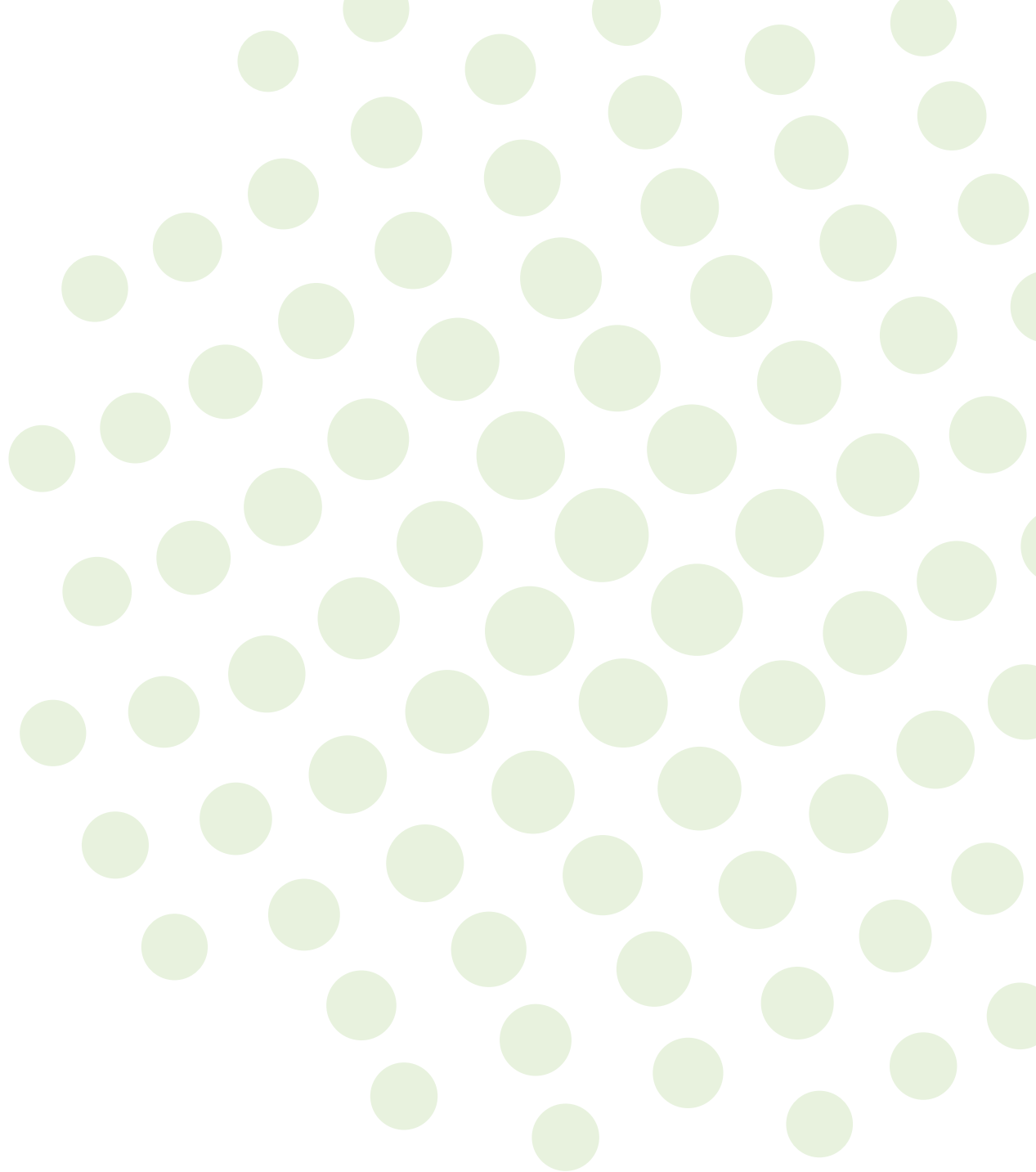
- Économique, en permettant à l'agriculture de garder un outil foncier fonctionnel dans le système actuel et dans les évolutions à venir d'une agriculture qui pourrait être moins intensive et avoir besoin de plus d'espace,
- Social, en offrant aux populations une qualité de vie,
- Environnemental, en se donnant les moyens de préserver la biodiversité.

Dans l'objectif de maîtriser les consommations foncières, le SCoT propose d'optimiser le foncier existant, de requalifier les espaces d'activités en mutation et de maîtriser les extensions nécessaires, et de densifier les espaces urbanisés.

Les orientations définies par le DOO pour une meilleure maîtrise de la consommation d'espaces, devraient faire diminuer l'impact de l'accueil d'un habitant. Cette variable fera partie du suivi du SCoT.

Les objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espace compris dans le DOO sont justifiés dans le livre 2, partie 2, chapitre 2, intitulé Analyse des incidences notables prévisibles de la mise en oeuvre du SCoT sur l'environnement, au point 2.2.1 « Consommation d'espace », et partie 3, chapitre 3-2, intitulé Les choix du SCoT Nord-Isère.





0

1

2

**PRÉAMBULE 68**

Exposé des motifs des changements apportés au diagnostic du territoire du SCoT Nord-Isère	68
---	----

---

**LE NORD-ISÈRE,  
UN TERRITOIRE ATTRACTIF 82**

1.1 - Les atouts d'une position géographique	82
1.2 - Des espaces ouverts et variés	86
1.3 - Une attractivité renforcée par l'accessibilité	96
1.4 - L'originalité de l'organisation urbaine	109

---

**LES BOULEVERSEMENTS DU NORD-ISÈRE 116**

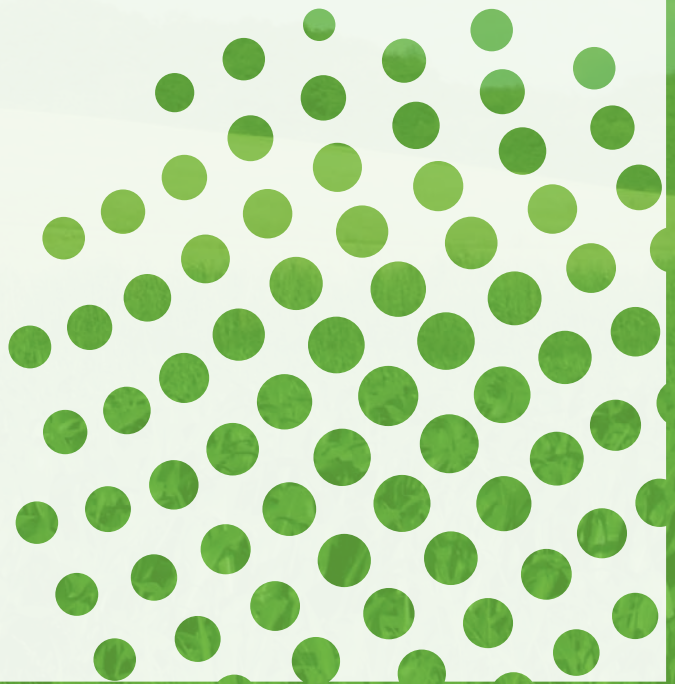
2.1 - 40 ans de croissance démographique soutenue	119
2.2 - Les transformations de l'activité économique et commerciale	138
2.3 - Importance des déplacements dans le Nord-Isère	178
2.4 - Les équipements	184

---

PARTIE 2

LE

DIAGNOSTIC



# Préambule

## EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTÉS AU DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE DU SCoT NORD-ISÈRE

Le diagnostic initial est maintenu mais fait l'objet d'ajustements pour certaines données et sur le nouveau périmètre du SCoT au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

### **Justification du territoire pris en compte pour le diagnostic**

Le diagnostic porte sur le territoire identifié lors de l'approbation du SCoT en 2012 soit 94 communes. Lors de la prescription de la révision en 2014, le territoire comptait 93 communes suite à la sortie de Corbelin. Puis au 1<sup>er</sup> janvier 2015, 92 communes faisaient partie du périmètre suite à la fusion d'Eclosse et de Badinières. Dans le cadre de la loi de réforme des collectivités territoriales du 16 décembre 2010 et de la loi NOTRe, le Préfet de l'Isère a engagé une démarche de révision du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI) avec l'aboutissement d'une nouvelle carte intercommunale adoptée au 31 décembre 2015. Si les intercommunalités du territoire du SCoT ont été associées à cette démarche ce n'est pas le cas du syndicat mixte du SCoT Nord-Isère qui n'a pas été consulté. Ainsi au 1<sup>er</sup> janvier 2016 la communauté de communes de la Région Saint-Jeannaise a fusionné avec Bièvre Isère communauté (intercommunalité adhérente au SCoT de la Région Urbaine de Grenoble). Puis au 1<sup>er</sup> juillet 2016, les intercommunalités des Balmes Dauphinoises et de Bièvre Isère communauté ont fait le choix de quitter le Syndicat mixte du SCoT Nord-Isère. Cette réduction de périmètre est subit par

le territoire, en effet la loi ne prévoit pas de consultation du syndicat mixte du SCoT dont le périmètre se trouve réduit.

Enfin, au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les communautés de communes des vallons de la Tour, de Bourbre-Tisserands, des Vallons du Guiers et de de vallée de l'Hien ont fusionné pour créer la communauté de communes des Vals du Dauphiné. La création de cette communauté de communes emporte extension du SCoT due à la fusion de 3 communes : Les Abrets, Fitialieu et la Bâtie Divisin. Cette dernière appartenant désormais au périmètre du SCoT Nord-Isère par la création de la nouvelle commune des Abrets en Dauphiné.

Le périmètre du SCoT est donc de 69 communes et de 3 intercommunalités pour 191 000 habitants (INSEE 2012) soit une réduction de 24% des communes et de 13% de population par rapport au SCoT approuvé en 2012.

Dans ce contexte, il est fait le choix dans le cadre de la révision de garder les éléments de diagnostic du territoire sur un périmètre de fait, plus large.

Il est à noter que les éléments de diagnostic initiaux restent fiables car les principales caractéristiques et spécificités identifiées pointent la vallée urbaine comme secteur concentrant les principales problématiques, et les principaux enjeux pour le projet de SCoT.

Le diagnostic territorial est cependant complété sur l'extension territoriale portant sur le territoire de l'ex commune de la Bâtie Divisin.

## Justification des données retenues pour le diagnostic

Conformément à l'article L. 141-3 du code de l'urbanisme, le diagnostic est établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Le diagnostic établi pour le SCoT approuvé en 2012 avant la prescription de la révision de février 2014 est complété, ajusté **en partie** et en lien avec les objectifs précis de la révision tels que définis dans la délibération du 28 février 2014.

### ➤ Compléments apportés au diagnostic initial.

Le diagnostic est complété :

- au regard des obligations législatives suite à l'entrée en vigueur de la loi LAAgAF :

Sont donc introduits dans le diagnostic des données relatives à la préservation du potentiel agronomique (Chapitre 2 pages 144-145) ;

- au regard des compléments apportés dans le SCoT révisé, précisés dans la délibération de prescription.

Les volets suivants sont donc actualisés et complétés à l'échelle du territoire : en matière commerciale (chapitre 2 pages 154 à 168 et page 177), de développement économique, de déplacement et de protection agricole en lien avec la DTA (chapitre 1, pages 88, 106 et 107 ; chapitre 2 pages 149 et 150), d'environnement et de biodiversité (actualisation de l'état initial de l'environnement - Livre 2) pour la prise en compte du SRCE et du volet énergie et en matière d'aménagement numérique (chapitre 2 : pages 189 à 191).

### ➤ Ajustement du diagnostic initial :

Par délibération en date du 27 janvier 2016, les élus ont acté l'actualisation de 9 indicateurs clés **sur la base des données de 2012-2013**, correspondant aux principales données du diagnostic initial et ont constaté que les orientations fondamentales du SCoT, inchangées dans le cadre de la révision, restent justifiées car les tendances observées à la date de la révision, convergent vers les constats du diagnostic initial.

Afin d'illustrer ce constat, une série d'intercalaires a été ajoutée au diagnostic du SCoT approuvé en 2012.

Leur contenu est basé sur **les indicateurs de l'état 0** du SCoT Nord Isère. Ils regroupent les grandes thématiques du diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement :

- La démographie
- Le logement
- La mobilité et les déplacements
- L'emploi
- Les activités économiques
- Les indicateurs relatifs à l'occupation du sol, la qualité des eaux et à l'énergie ont respectivement été mis à jour dans la partie liée au bilan de la consommation d'espaces (Chapitre 3 du Livre 1) et l'Etat Initial de l'Environnement.

La majorité des constats du diagnostic portaient sur la **période 1999 - 2006**. Les indicateurs de l'état 0 ont donc été repris sur la période 1999 - 2013 (données INSEE les plus récentes).

Cette analyse montre que, malgré le changement de périmètre opéré en 2016, **les grandes tendances observées lors de l'élaboration du diagnostic sont inchangées**. Les éléments du diagnostic initial restent fiables et les principaux enjeux demeurent concentrés dans la vallée urbaine. Confortés par la mise à jour des indicateurs, ces grands enjeux issus du diagnostic sont rappelés dans les intercalaires ci-après. L'extension territoriale est également intégrée.

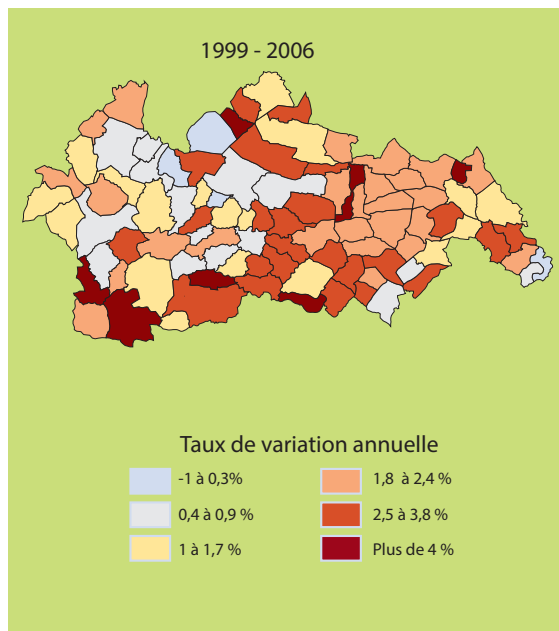
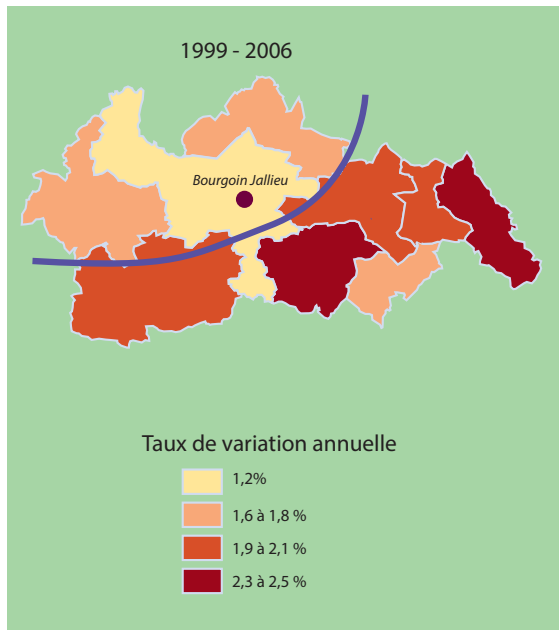
Les autres données de diagnostic du SCoT initial restent inchangées.

# Ajustement du diagnostic initial

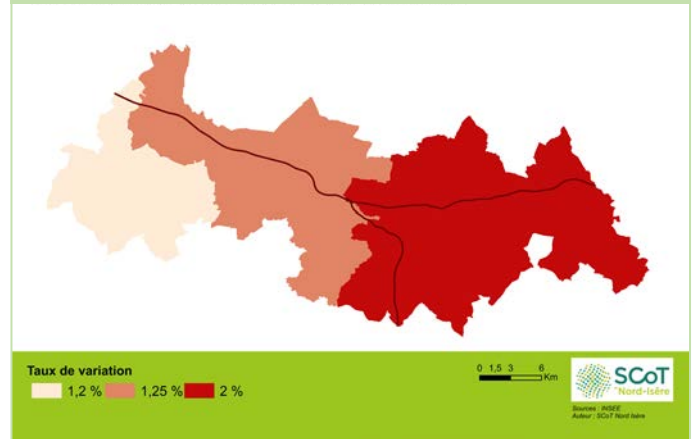
## Démographie

Sur l'ensemble de la période 1999 – 2013, la pression démographique reste plus marquée sur la partie Est du territoire. Le taux de variation annuel moyen reste identique sur les deux périodes.

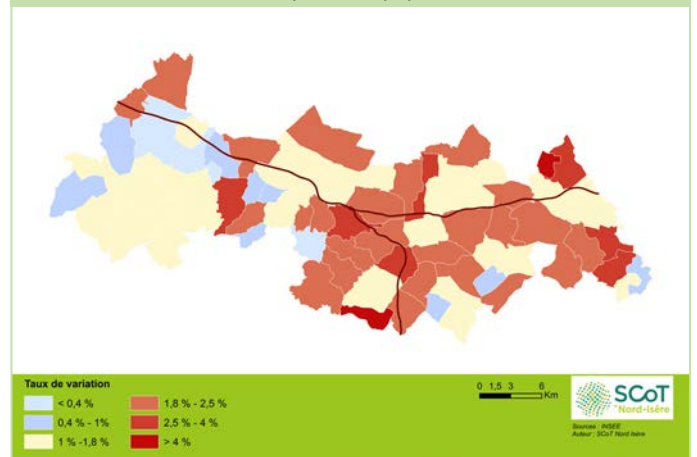
Taux de variation annuel de population 1999-2006  
(Diagnostic - page 117)



Taux de variation annuel moyen de la population entre 1999 et 2013



Taux de variation annuel moyen de la population entre 1999 et 2013

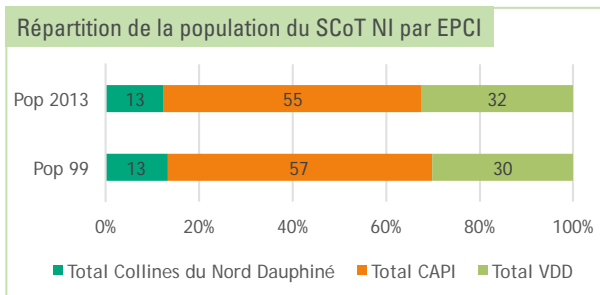


EPCI	Population en 2013 (princ)
CA Porte de l'Isère	104 905
CC Collines du Nord Dauphiné	24 086
CC Vals du Dauphiné	62 141
CC Bourbre Tisserands	15 119
CC Vallée de l'Hien	8 255
CC Vallons de la Tour	25 967
CC Vallons du Guiers	12 800
<b>TOTAL nouveau périmètre SCOT 2017</b>	<b>191 161</b>

Le constat, selon lequel la population vivant dans les pôles urbains est en baisse par rapport à la population vivant en secteurs ruraux, se confirme :

- 59,5 % de la population dans un pôle urbain en 1999
- 57,5 % de la population dans un pôle urbain en 2013

*Pôles urbains* : Villes-centres + communes péri-urbaines  
*Secteurs ruraux* : villages + villes-relais + bourgs-relais

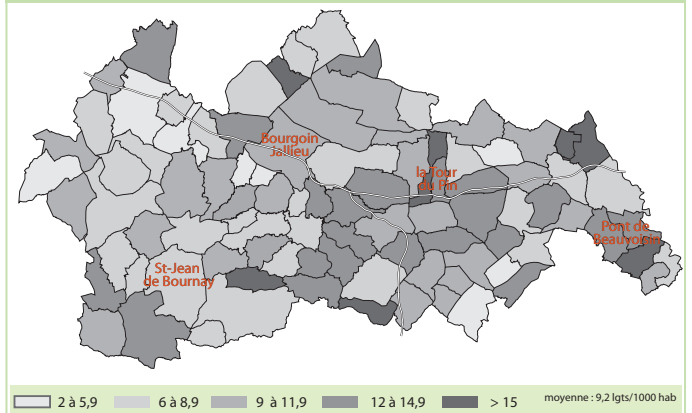


Entre 1999 et 2013, la répartition de la population entre les trois EPCI membres du SCoT reste inchangée. Malgré une légère baisse, la CAPI concentre toujours plus de la moitié des habitants du territoire.

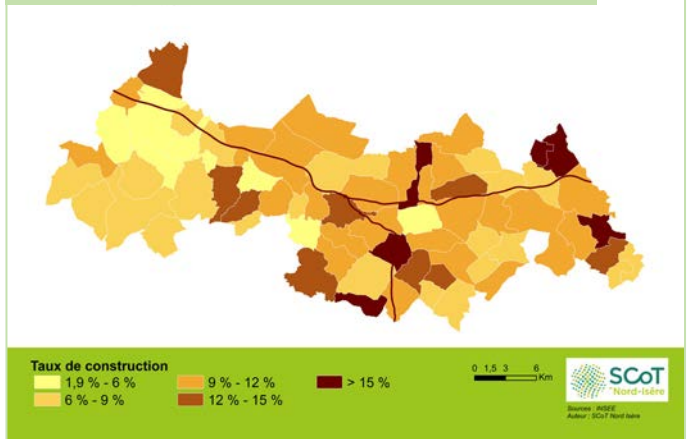
## Logement

### ➤ Répartition des logements construits

Taux de construction annuel pour 1000 habitants entre 1999 et 2009 (diagnostic - page 130)



Taux de construction pour 1000 habitants entre 1999 et 2013



Entre 1999 et 2013, les taux de construction sont plus importants à l'Est et dans les secteurs les plus ruraux. Le décalage entre les objectifs du SCoT et les taux de construction observés dans les secteurs ruraux et les pôles urbains persiste.

Sur l'ensemble des résidences principales, les parts respectives des différentes typologies de logements restent stables entre 2006 et 2013.

	2006	2013
Part d'appartements	31,9%	30,4%
Part de maisons	67,3%	68,8%

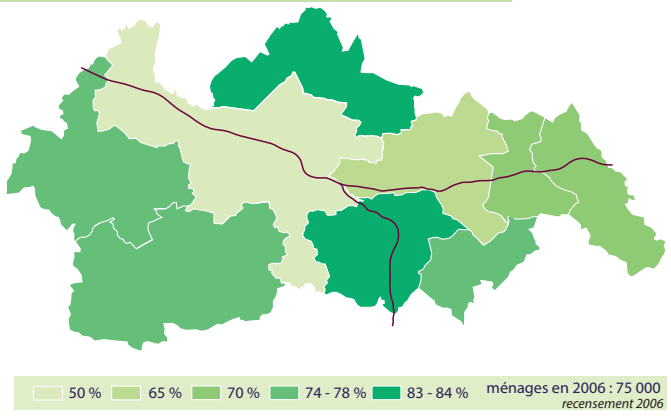
## 👉 Nature des logements construits (déclinaison INSEE)

> La part de ménages propriétaires et locataires par EPCI reste similaire en 2013 à celle calculée en 2006 dans le diagnostic SCoT.

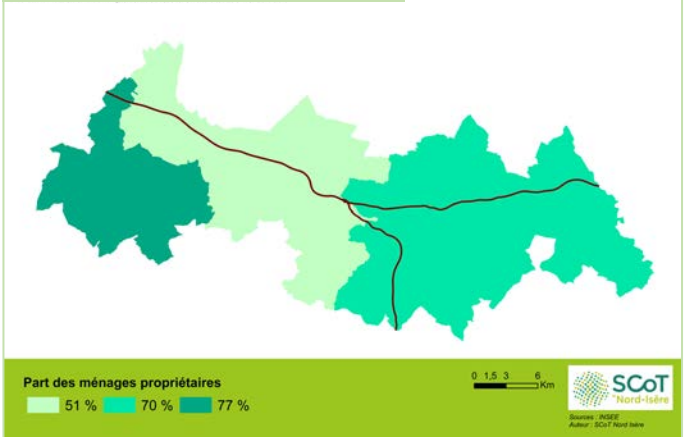
> Les propriétaires sont plus fortement représentés dans les secteurs ruraux du territoire. Ces derniers favorisent l'accès à la propriété avec une offre en logement individuel relativement développée.

> Les locataires sont plus fortement représentés dans la vallée urbaine (CAPI) où l'offre en locatif et locatif social est la plus importante.

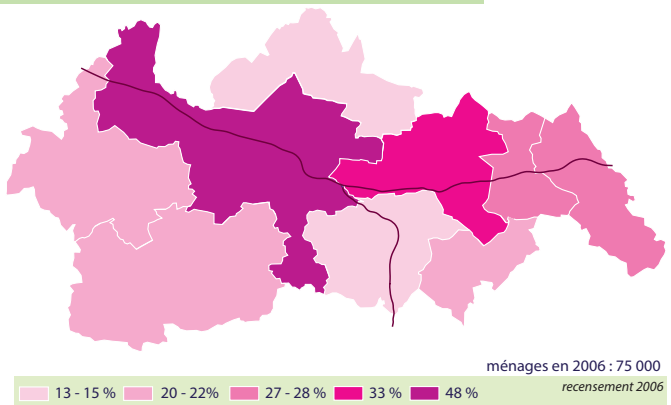
Ménages propriétaires 2006 (diagnostic - page 129)



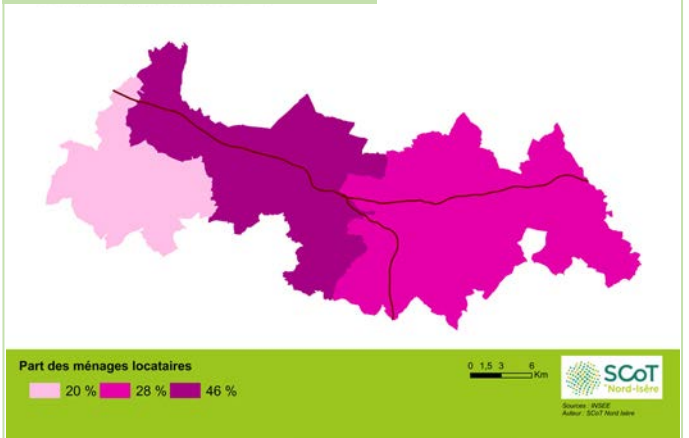
Part des ménages propriétaires en 2013



Ménages locataires 2006 (diagnostic - page 129)

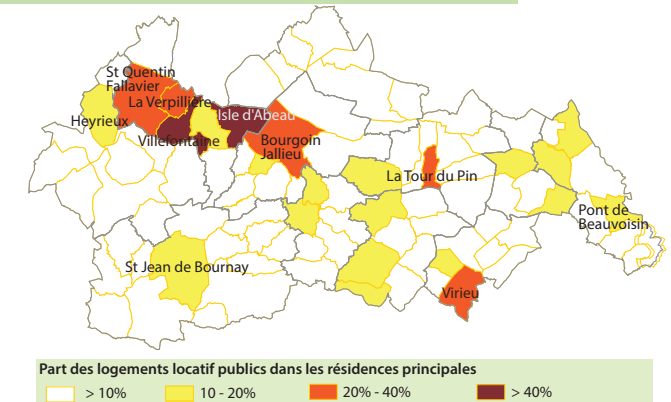


Part des ménages locataires en 2013

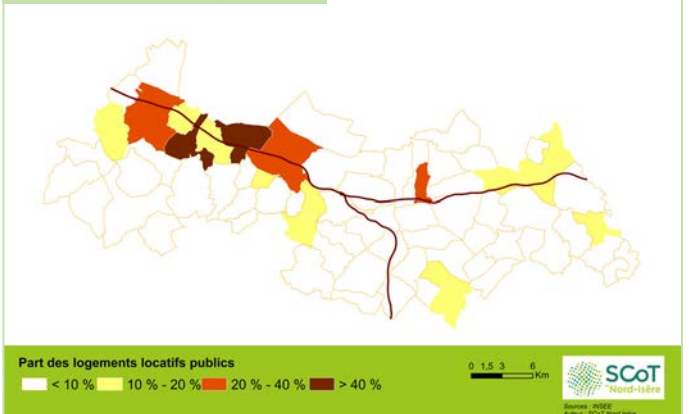


> Entre 2006 et 2013, la part et la répartition des logements locatifs publics reste similaire.

Logement locatif public 2007 (Diagnostic - page 129)



Logement locatif public en 2013





## RAPPEL DES ENJEUX IDENTIFIÉS DANS LE DIAGNOSTIC : DES DÉFIS TOUJOURS D'ACTUALITÉ

La maîtrise de l'attractivité résidentielle du Nord-Isère est un des enjeux majeurs du SCoT en raison de ses impacts et suppose :

- Une meilleure adéquation entre le développement résidentiel et l'accès aux réseaux de transports collectifs pour limiter l'augmentation des déplacements automobiles,
- Une régulation forte de la consommation d'espaces agricoles et un frein à la dispersion des constructions qui les fragilisent,

- Des politiques de l'habitat atténuant les déséquilibres sociaux entre les communes,
- Une programmation de logements adaptée à la « vocation » des communes dans chaque bassin de vie et à la capacité des communes à développer les services à la population,
- Des politiques d'aménagement urbain valorisant le vivre en ville par la qualité des espaces publics et la diversité des fonctions.

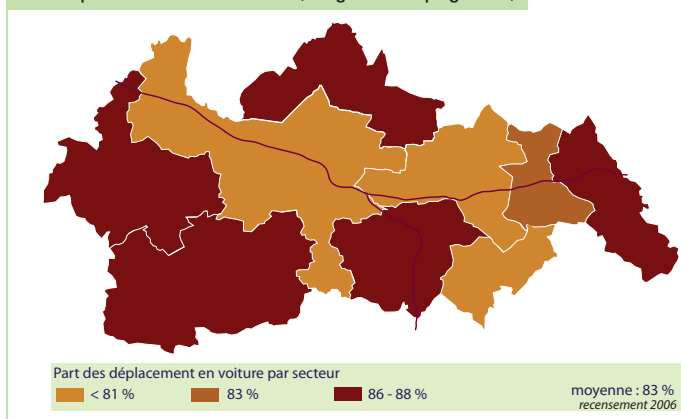
Livre 1 – « Enjeux du SCoT » pour le chapitre 2.1

## Mobilité et déplacement

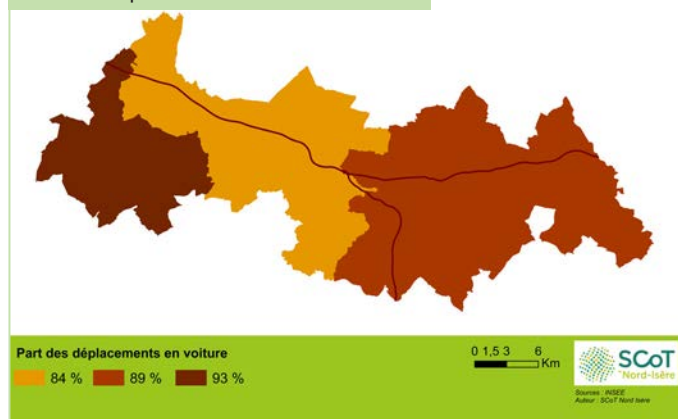
> En valeur absolue, il ressort une légère augmentation des fréquentations des gares et des déplacements journaliers. Cette augmentation s'explique notamment par l'accroissement de la population et du nombre d'actifs entre les deux périodes.

> Au global, les parts modales 2013 restent similaires à celles de 2006. Sur la CAPI, la part des TC passe de 7-8 % en 2006 à 10,2 % en 2013. Cette augmentation est corroborée par les résultats de l'Enquête Ménages Déplacement de l'aire métropolitaine lyonnaise menée en 2015.

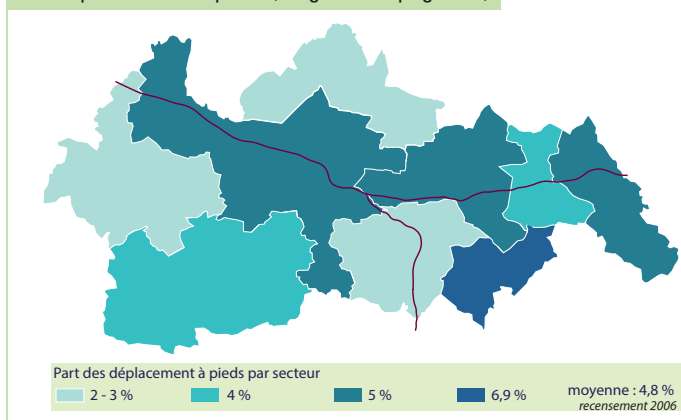
Les déplacements en voiture (diagnostic - page 179)



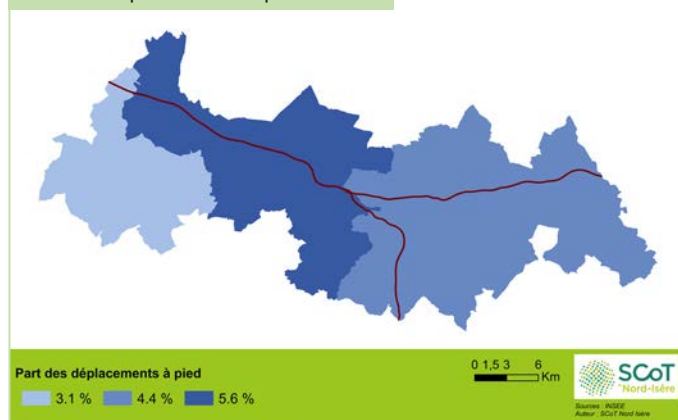
Part des déplacements en voiture en 2013



Les déplacements à pieds (diagnostic - page 179)



Part des déplacements à pied en 2013

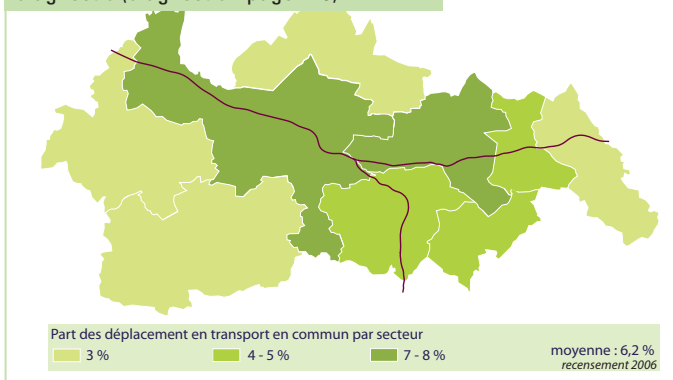


	Part des ménages possédant au moins 1 voiture	Part des ménages possédant 2 voitures ou plus
2006	44%	45%
2013	43%	48%

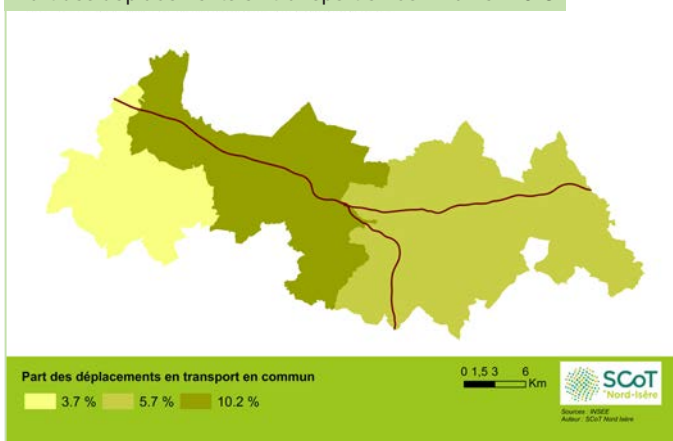
Fréquentation des principales gares du SCoT en 2014 :  
12 373 voyageurs journaliers sur l'ensemble  
des gares du SCoT. Ce qui équivaut à 6,4 % du trafic TER  
journalier de l'interSCoT.

Les trois principales gares du Nord Isère totalisent  
9 466 voyageurs journaliers.  
Bourgoin-Jallieu : 4 557  
La Tour du Pin : 2 510  
La Verpillière : 2 399

Les déplacements en transport en commun  
diagnostic (diagnostic - page 179)



Part des déplacements en transport en commun en 2013



### RAPPEL DES ENJEUX IDENTIFIÉS DANS LE DIAGNOSTIC : DES DÉFIS TOUJOURS D'ACTUALITÉ

Le nécessaire développement de la mobilité  
dans un contexte de croissance démographique  
et économique suppose de rechercher d'autres  
réponses tant en termes de mode d'urbanisation  
que d'organisation des déplacements.

L'enjeu central du SCoT est d'encadrer l'urbanisation  
pour faciliter les déplacements et préserver les  
populations des risques qui lui sont liés.

L'axe Lyon-Chambéry a fait l'attractivité du Nord-  
Isère. L'augmentation des nuisances (pollution,  
bruit, embouteillages) et la raréfaction du foncier.

largement consommé dans les secteurs les plus  
accessibles, risquent de produire l'effet inverse.

L'offre de déplacement et surtout de transports  
collectifs n'a pas suivi l'accroissement de la  
population et des emplois enregistrés par le  
Nord-Isère.

À défaut de densités suffisantes pour  
généraliser des transports collectifs urbains, le  
réseau ferré constitue une opportunité comme  
ligne de transport interne au territoire.

L'enjeu du SCoT est de structurer le  
développement urbain en conciliant accueil de  
populations et d'emplois, et capacité à proposer  
des alternatives au tout voiture, et d'organiser  
l'accessibilité aux gares.

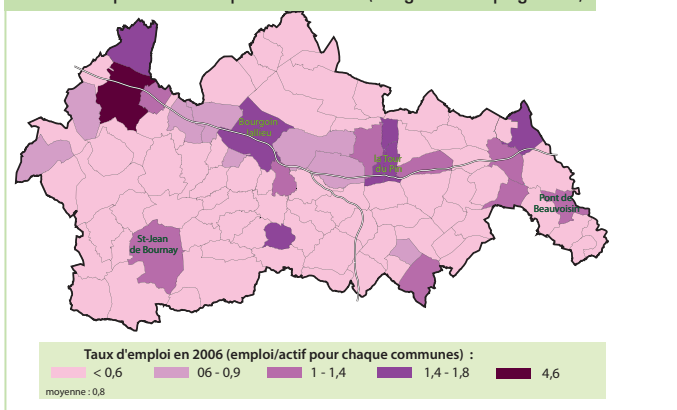
Livre 1 – « Enjeux du SCoT » pour le chapitre 2.3

## Emploi

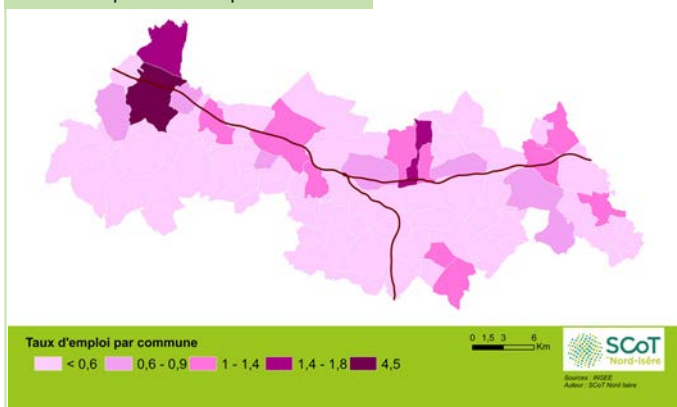
### ➤ Evolution des emplois

Entre 2006 et 2013, la répartition des emplois par  
commune reste similaire. Les communes de la vallée  
urbaine concentrent la majorité des emplois.

Taux d'emploi en 2006 par commune (diagnostic - page 139)



Taux d'emploi en 2013 par commune



## RÉPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE (15-64 ANS) DU SCOT PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ (2013)

Population par secteur d'activité	SCoT NI 2006	SCoT NI 2013
Actifs 15-64 ans Agriculteurs exploitants	740 (1 %)	727 (1 %)
Actifs 15-64 ans Artisans, Comm., Chefs entr.	4 796 (6 %)	5 281 (6 %)
Actifs 15-64 ans Cadres, Prof. intel. sup.	9 708 (12 %)	11 807 (13 %)
Actifs 15-64 ans Prof. intermédiaires	20 259 (24 %)	23 341 (26 %)
Actifs 15-64 ans Employés	22 880 (27 %)	23 814 (27 %)
Actifs 15-64 ans Ouvriers	24 596 (30 %)	24 072 (27 %)

Source : Données complémentaires du recensement INSEE 2013

La répartition de la population active par secteur d'activité reste similaire entre 2006 et 2013. Néanmoins, il faut souligner une baisse de la part des ouvriers (-3 points) et une hausse de la part des professions intermédiaires (+2 points). Impacté par la conjoncture économique nationale, le taux de chômage a augmenté de 1,8 points entre 2006 et 2013.

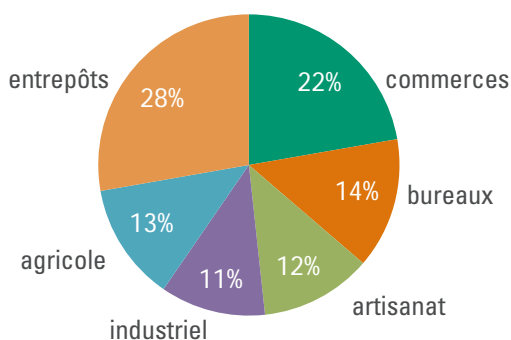
	2006	2013
Chômeurs	8 404	10 666
actifs	83 561	89 896
% chômeur/actifs	10,06	11,86

### Activités économiques

#### Zoom sur la production de locaux d'activités en 2013

EPCI	Surface commencée en m <sup>2</sup> de locaux de commerce	Surface commencée en m <sup>2</sup> de locaux de bureaux	Surface commencée en m <sup>2</sup> de locaux d'artisanat	Surface commencée en m <sup>2</sup> de locaux industriels	Surface commencée en m <sup>2</sup> de locaux agricoles	Surface commencée en m <sup>2</sup> d'entrepôts	Total surface en m <sup>2</sup>
Total Collines du Nord Dauphiné	107	2176	728	1 342	3 360	370	8 083
Total CAPI	9379	7152	1 353	4 012	1 389	18 036	41 321
Total Vals du Dauphiné	5512	141	6 000	2 262	3 777	306	17 998
Total Bourbre-Tisserands	190	141	5 905	882	1 629	0	8 747
Total Vallée de l'Hien	0	0	0	0	216	306	522
Total Vallons de la Tour	0	0	0	894	554	0	1 448
Total Vallons du Guiers	5322	0	95	486	1 378	0	7 281
<b>Total SCoT</b>	<b>14 998</b>	<b>9 469</b>	<b>8 081</b>	<b>7 616</b>	<b>8 526</b>	<b>18 712</b>	<b>67 402</b>

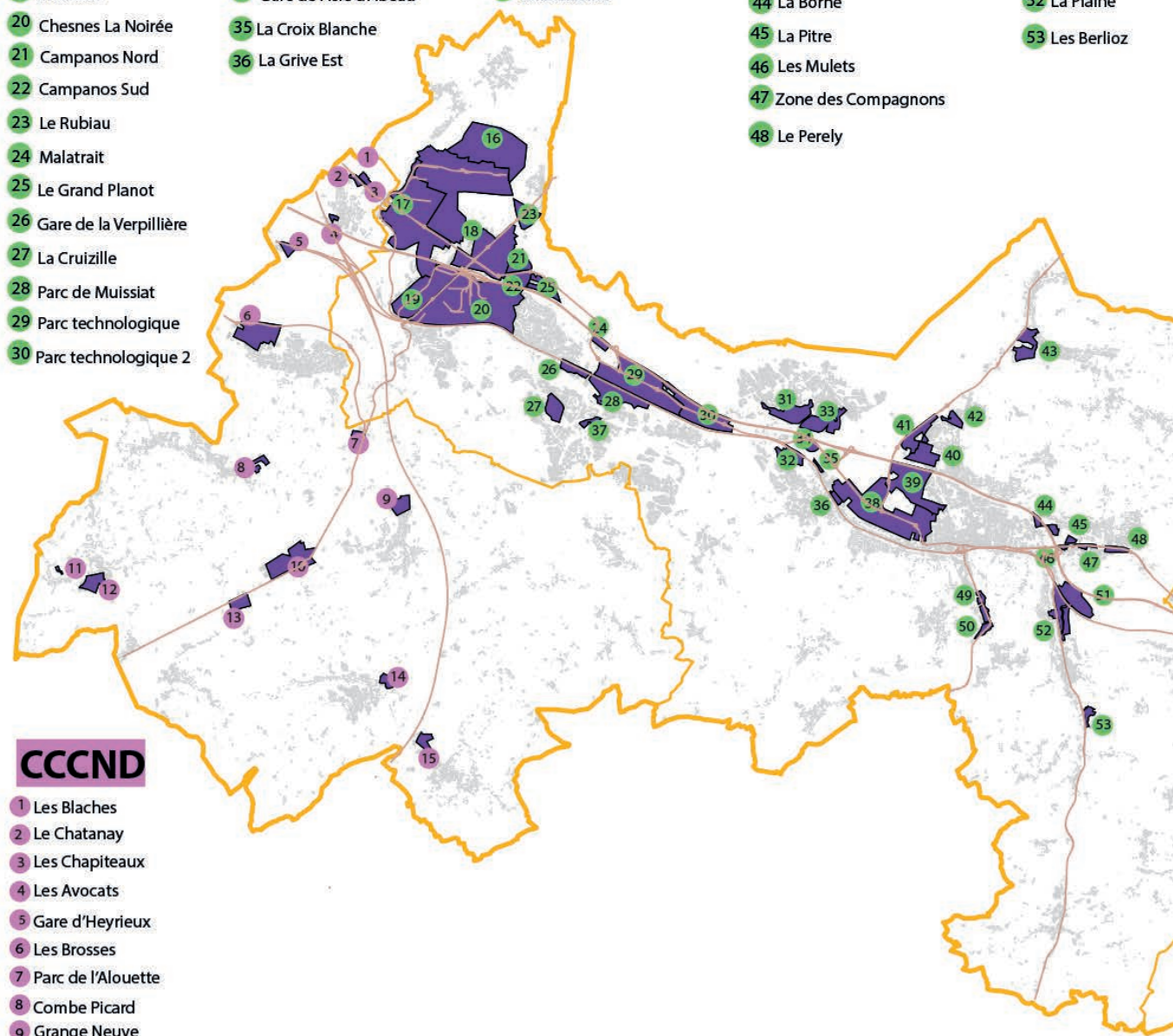
Source : Données SITADEL



## Etat des lieux des zones d'activités économiques

### CAPI

- |                           |                                    |                                  |                                    |                 |
|---------------------------|------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|-----------------|
| 16 Extension Chesnes Nord | 31 Parc d'affaires de Saint Hubert | 37 Campus construction durable   | 41 Parc des énergies renouvelables | 49 Maubec       |
| 17 Chesnes Nord           | 32 Parc d'affaires Trois Vallons   | 38 La Maladière                  | 42 Champfleuri                     | 50 Zone du Bion |
| 18 Chesnes Ouest          | 33 Les Sayes                       | 39 Parc d'activités de la Plaine | 43 Pré Chatelain                   | 51 Vernay       |
| 19 Tharabie               | 34 Gare de l'Isle d'Abeau          | 40 Chantereine                   | 44 La Borne                        | 52 La Plaine    |
| 20 Chesnes La Noiriée     | 35 La Croix Blanche                |                                  | 45 La Pitre                        | 53 Les Berlioz  |
| 21 Campanos Nord          | 36 La Grive Est                    |                                  | 46 Les Mulets                      |                 |
| 22 Campanos Sud           |                                    |                                  | 47 Zone des Compagnons             |                 |
| 23 Le Rubiau              |                                    |                                  | 48 Le Perely                       |                 |

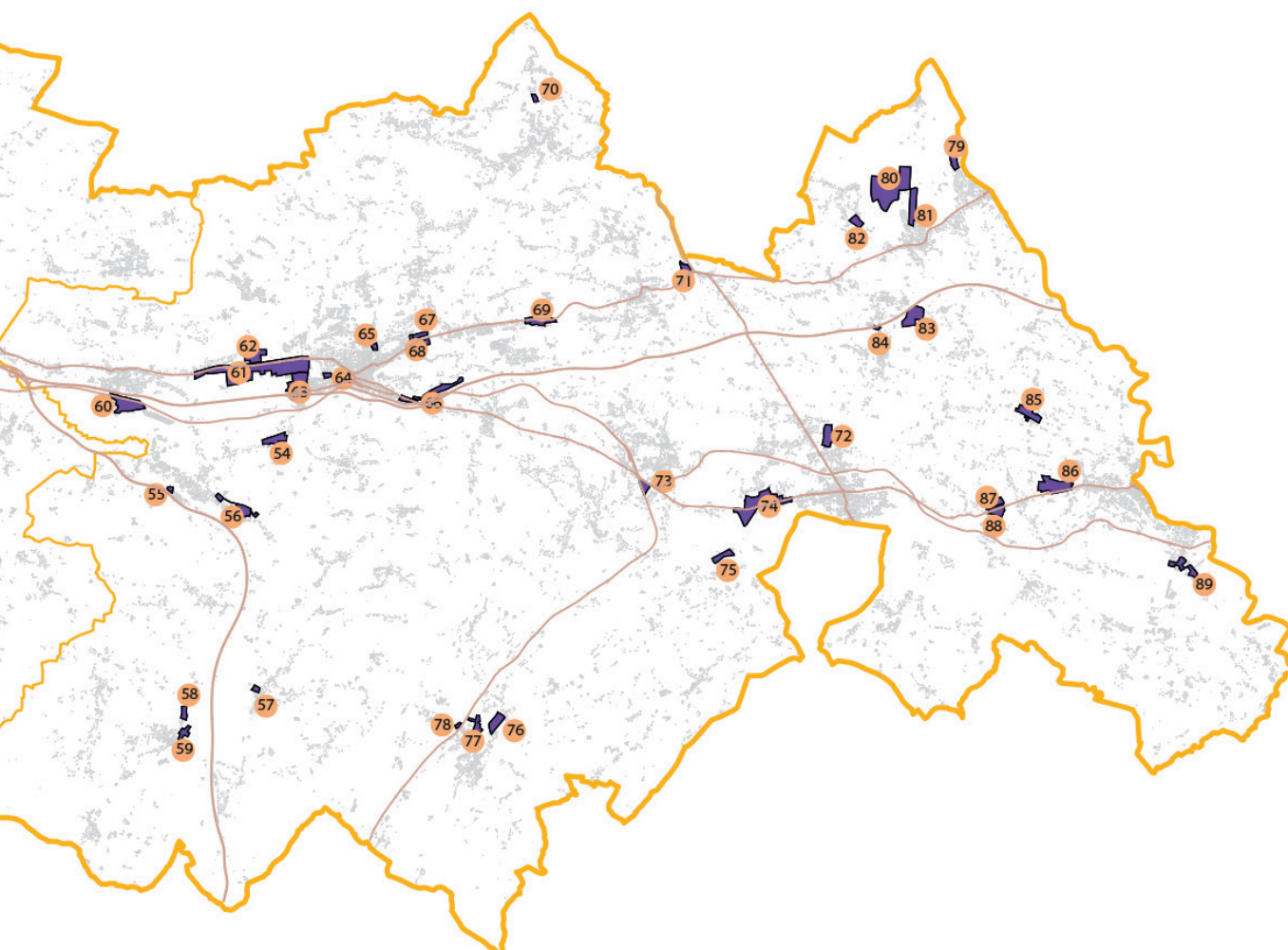


### CCCND

- 1 Les Blaches
- 2 Le Chatanay
- 3 Les Chapiteaux
- 4 Les Avocats
- 5 Gare d'Heyrieux
- 6 Les Brosses
- 7 Parc de l'Alouette
- 8 Combe Picard
- 9 Grange Neuve
- 10 Lafayette
- 11 Saint Germain
- 12 Les Verchères
- 13 Montguillerme
- 14 Les Ayes
- 15 Champ Mouton

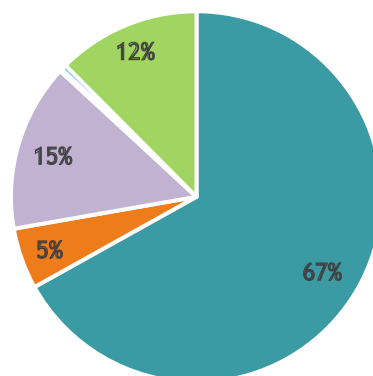
## VDD

- |                        |                      |                       |                       |
|------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 54 Bel Air             | 64 Rhodes            | 74 Etang de Charles   | 84 Les Petites Ternes |
| 55 Le Village          | 65 Bianchini Ferrier | 75 Buclas             | 85 Muneri             |
| 56 Giroud Saint Victor | 66 Ferrossière       | 76 Mas de la Perrière | 86 Clermont           |
| 57 Le Pré Valin        | 67 Le Coquilla       | 77 Galandière         | 87 Le Sablon          |
| 58 Le Massot           | 68 Le Serpentin      | 78 Les Ayes           | 88 Les Perrières      |
| 59 Le Devais           | 69 Bièze             | 79 Les Champagnes     | 89 Les Eteppes        |
| 60 Le Devey            | 70 La Bourgère       | 80 PIDA               |                       |
| 61 Les Vallons         | 71 Evrieu            | 81 Izelette           |                       |
| 62 Rochetoirin         | 72 Netrin            | 82 Les Moulins        |                       |
| 63 Le Chapelier        | 73 Les Chataigniers  | 83 Grande Fontaine    |                       |



Cette carte est tirée de l'atlas des ZAE produit par le SM SCoT Nord Isère en novembre 2015

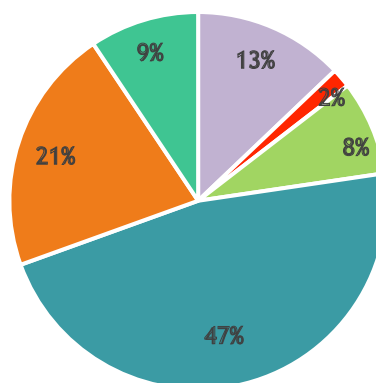
Typologie du foncier	Ha
Bâti occupé	1 758,65
Disponible immédiatement	132
Disponible à court/moyen/long terme	378,8
Habitat enclavé	5,51
Bâti en friche	12
Espace public	327,7
<b>TOTAL</b>	<b>2 614,7</b>



### Typologie du foncier

- Bâti occupé
- Disponible immédiatement
- Disponible à court/moyen/long terme
- Habitat enclavé
- Bâti en friche
- Espace public

Vocation principale	Ha
Artisanale	338,9
Commerciale	43,5
Industrie	213,4
Logistique	1230,6
Mixte	547,3
Tertiaire	246,5
<b>TOTAL</b>	<b>2 614,7</b>



### Vocation du foncier

- Artisanale
- Commerciale
- Industrie
- Logistique
- Mixte
- Tertiaire

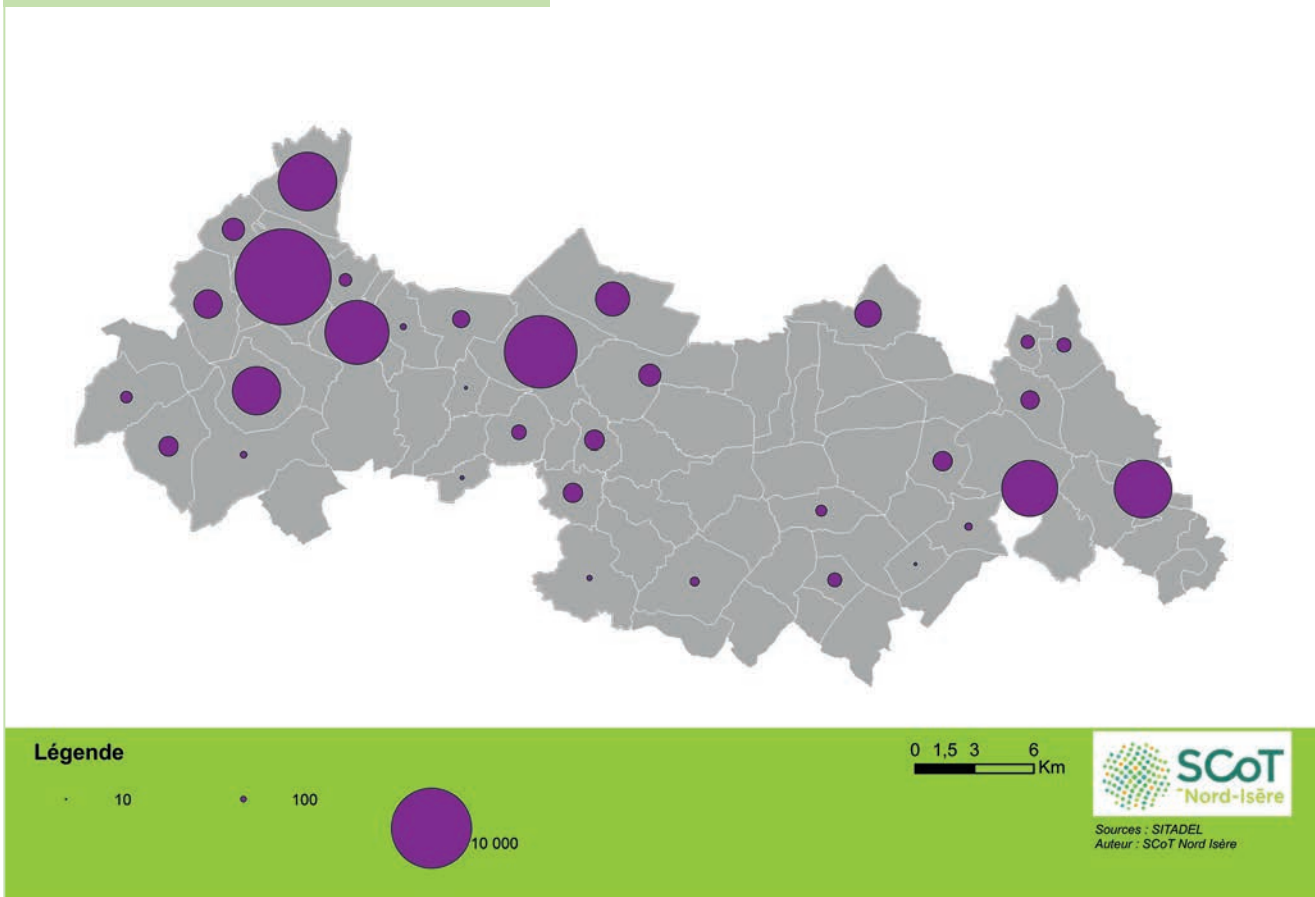
Source : Atlas des ZAE du SCoT Nord-Isère – nov. 2015

## Zoom sur la production de locaux d'activités en 2013

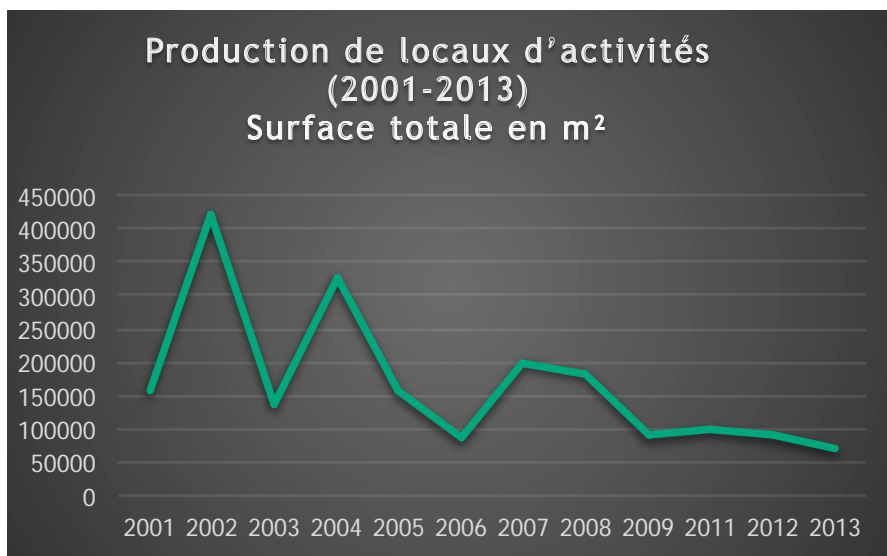
La majorité de la production de locaux d'activités se situe dans la vallée urbaine. Les communes de l'ouest du territoire ressortent du fait de l'implantation de bâtiments logistiques.

Cette carte peut être mise en parallèle des données chiffrées situées page 175 du Diagnostic

## Répartition des surfaces construites de locaux en 2013



La courbe ci-contre permet de resituer la production actuelle dans le temps long. Au début des années 2000, l'évolution de la production a connu des pics liés à l'implantation de bâtiments logistiques. La courbe stagne à partir de 2009.



Source : Données SITADEL - surfaces et nombre de locaux d'activités.

## RAPPEL DES ENJEUX IDENTIFIÉS DANS LE DIAGNOSTIC : DES DÉFIS TOUJOURS D'ACTUALITÉ

### • Développer l'emploi

Pour accompagner les évolutions démographiques :  
En 2013, il y avait 71 640 emplois pour 191 160 habitants et près de 89 900 actifs (de 15 à 64 ans), soit un taux d'emploi de 79,7%.

En 2030, la population active pourrait être de 117 940 habitants et restera importante compte tenu du profil démographique du SCoT Nord-Isère. Pour maintenir un taux d'emploi identique à celui d'aujourd'hui, le Nord-Isère devrait offrir près de 94 000 emplois soit 22 360 de plus qu'aujourd'hui, soit encore 1315 emplois à créer par an.

L'offre d'emplois nouvelle doit contribuer à consolider les pôles de bassins de vie et à offrir aux habitants les services de proximité dont ils ont besoin (services publics et privés, commerces).

Développer l'emploi en s'appuyant sur ses pôles de compétences et d'excellence en complémentarité avec les pôles d'activités métropolitains et régionaux :

### • Structurer l'offre d'espaces d'activités

Pour accompagner les évolutions économiques :  
Soutenir les entreprises locales en leur assurant la possibilité de développer leur activité et les locaux qui leur sont nécessaires.

Organiser l'accueil des entreprises pour maîtriser

les flux de déplacements des employés et des marchandises.

### • Mobiliser le foncier nécessaire

Pour répondre aux besoins des différents secteurs d'activité, le Nord-Isère doit mobiliser le foncier nécessaire.

Dans le prolongement des tendances observées depuis 10 ans pour la construction de locaux (26 ha/an d'après les données SAFER cf. Chapitre 3 - Partie 1), ce foncier « total » est estimé à l'horizon 2030 à 350 ha auxquels il faut ajouter 175 ha de foncier économique issus des orientations de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise. Pour limiter l'artificialisation des sols et économiser la ressource foncière par rapport aux tendances passées, l'enjeu pour le SCoT sera d'optimiser les espaces résiduels des ZA, de développer l'emploi dans le tissu résidentiel, de poursuivre l'effort de requalification des friches industrielles et de rechercher toutes les possibilités de densifier les espaces d'activités.

Livre 1 – « Enjeux du SCoT » pour le chapitre 2.2

*NB : Les données chiffrées comprises dans les enjeux liés à l'économie ont été mises à jour. Ce choix permet d'actualiser l'analyse du diagnostic initial de façon ponctuelle et confirme les grandes tendances d'où découlent ces enjeux.*



# Extension territoriale

**La création de la commune des Abrets en Dauphiné par fusion des communes des Abrets, de Fitialieu, déjà présentes dans le périmètre du SCoT, de la commune de la Bâtie Divisin, cette dernière portant extension du périmètre, ne remet pas en cause les équilibres du SCoT.**

Auparavant intégrée à la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais, la commune de La Bâtie-Divisin intègre le SCoT Nord Isère le 1<sup>er</sup> janvier 2017 en fusionnant avec les communes des Abrets et Fitialieu. Cette fusion aboutit à la création de la commune des Abrets en Dauphiné.

La commune de La Bâtie-Divisin regroupe 890 habitants en 2013 (données INSEE). C'est une commune de petite taille qui rejoint le SCoT Nord Isère n'impactant pas les secteurs démographiques, ni les bassins d'emplois déjà en place du territoire.

La commune compte un peu moins de 0.47% de la population globale du SCoT qui est de 191 000 habitants en 2013.

La commune possède une superficie de 1060 hectares, soit 1.5% de la surface du SCoT Nord Isère. Elle se caractérise par la présence d'un corridor écologique mineur sur la partie sud de son territoire. L'activité agricole est prédominante.

La structure du parc de logements communal se caractérise par la présence de 435 logements dont la grande majorité

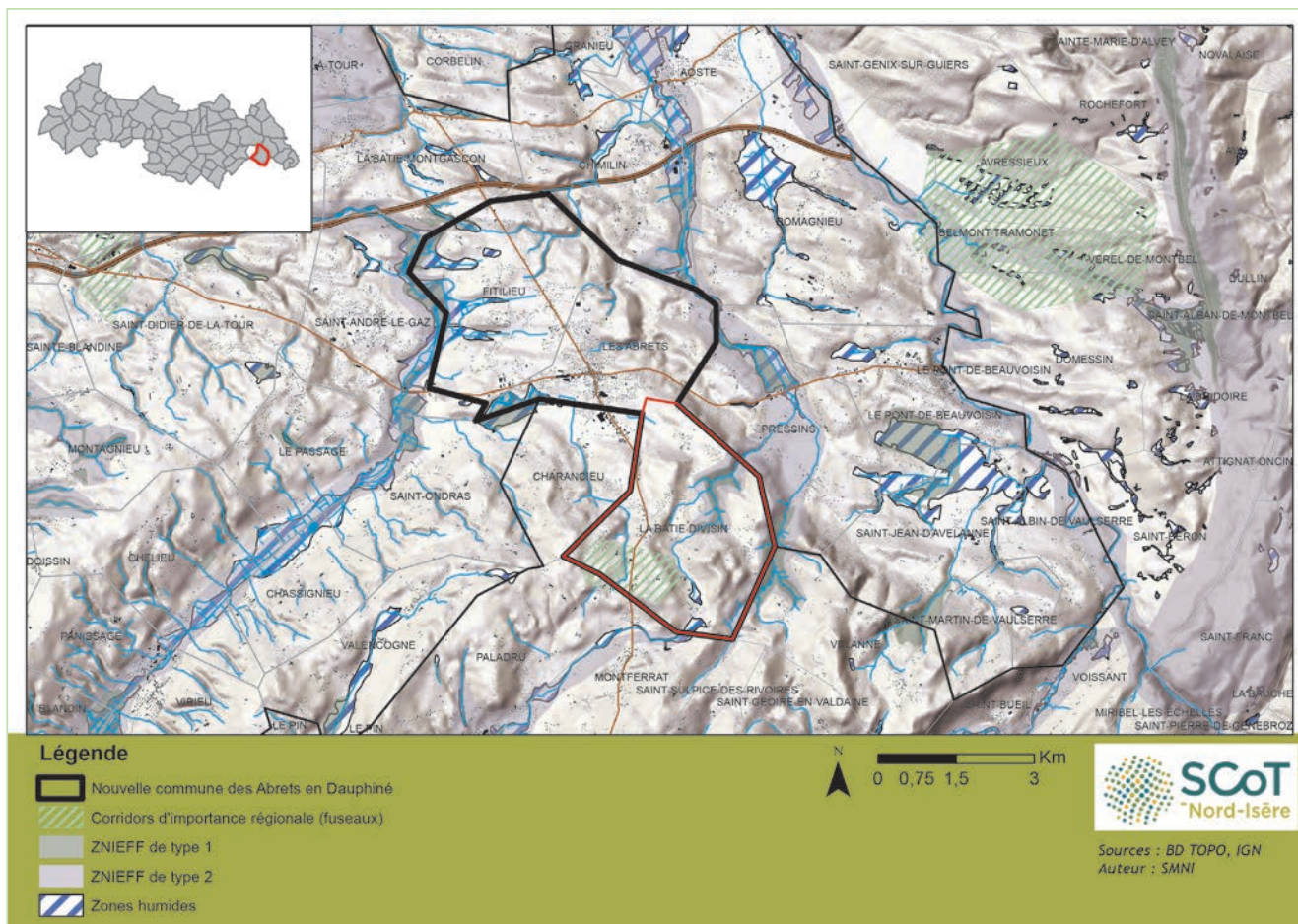
appartiennent à des propriétaires. La commune compte également 446 actifs (de 16 à 64 ans) pour 180 emplois au lieu de travail ce qui nous donne un ratio de 0.4.

La commune est donc essentiellement « dortoir » pour des actifs travaillant soit sur le territoire du SCoT Nord Isère (avec la présence des pôles d'emplois de La Tour du Pin et de Pont de Beauvoisin à proximité) soit en Pays Voironnais.

En terme d'activités, la commune ne compte que quelques artisans (maçon, plâtrier, ...) ainsi qu'un nombre restreint de commerces. Cependant, elle comprend des équipements scolaires tels que deux écoles (maternelle et primaire), ainsi qu'une bibliothèque et un stade.

Enfin, la commune est desservie par les lignes transisère et comprend une portion de la RD 1075 reliant La Tour du Pin à Voiron. Le réseau routier est essentiellement composé de routes communales qui desservent les hameaux de la commune.

La fusion des trois communes s'inscrit en cohérence avec l'armature urbaine précédemment définie. Les objectifs de développement urbain pour la commune des Abrets en Dauphiné sont cohérents avec les orientations du SCoT et la nouvelle commune s'aligne sur l'armature urbaine définie par le SCoT en tant que « ville-relais ».



# Chapitre 1

## LE NORD-ISÈRE, UN TERRITOIRE ATTRACTIF

### 1.1 Les atouts d'une position géographique

Le Nord-Isère doit son attractivité résidentielle et sa dynamique économique à la conjonction de quatre atouts majeurs :

- Une position géographique à proximité de villes régionales
- Un réseau d'infrastructures performantes le reliant à ces villes
- La présence de vastes espaces naturels et agricoles offrant aux portes des villes un cadre de vie rural et un foncier encore abondant
- Une organisation urbaine originale liée à l'histoire de petites villes et à l'impulsion donnée par l'État avec la création de la Ville Nouvelle.

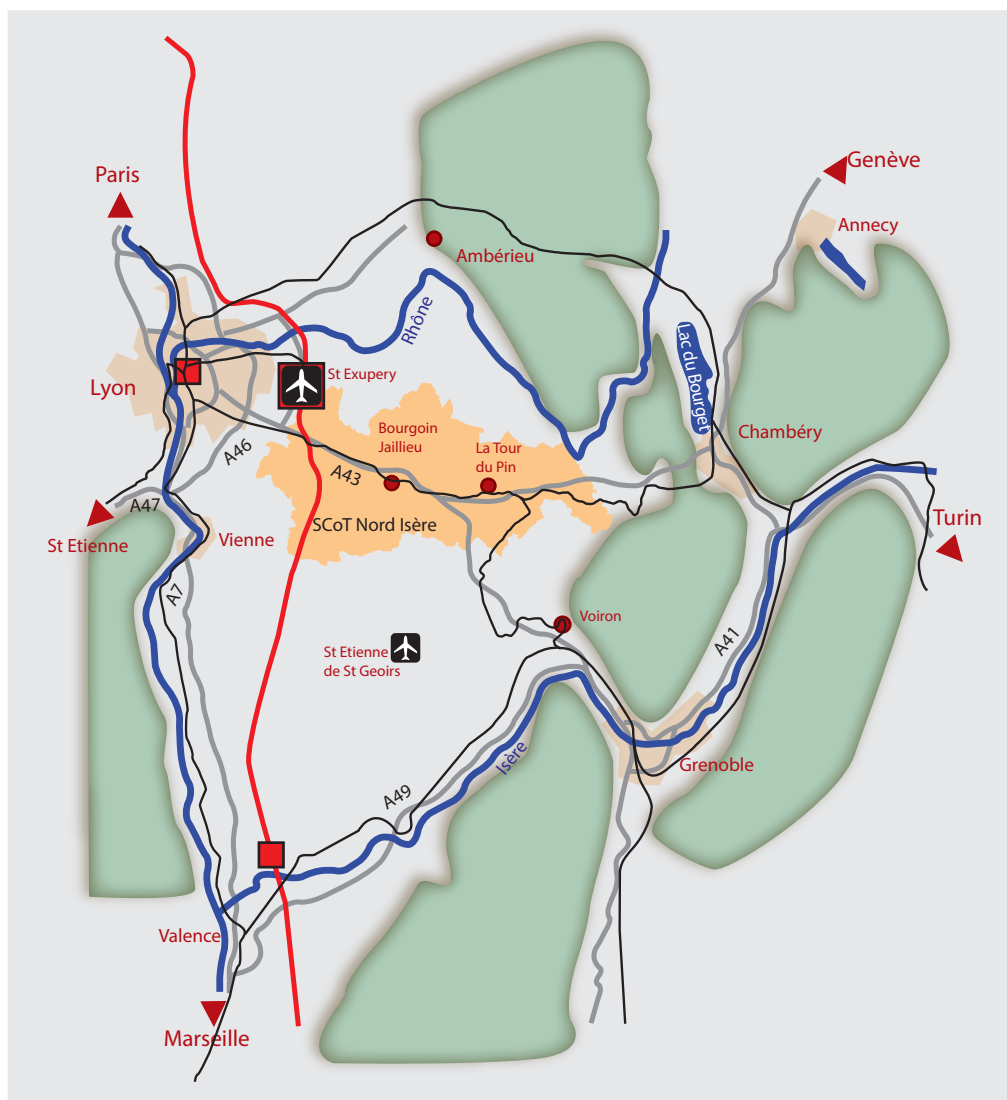
#### En Rhône-Alpes, entre arc alpin et axe de la vallée du Rhône

Le Nord-Isère bénéficie d'une position stratégique et singulière dans le réseau des villes rhônalpines, à proximité des trois pôles urbains de Lyon, Grenoble et Chambéry, entre deux axes majeurs, l'axe nord-sud et l'arc alpin, et à proximité d'infrastructures majeures comme l'Aéroport Saint-Exupéry.

Il doit à sa grande proximité de Lyon un tissu industriel, une Ville Nouvelle, une dynamique démographique soutenue. Il doit à sa position entre des villes régionales d'être un lieu de passage, un espace aux multiples influences.

L'importance des relations avec Lyon ne doit pas en effet occulter celles que le Nord-Isère entretient avec Grenoble et Chambéry en raison de leur proximité et de leur accessibilité via les axes Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry, en raison aussi des liens politiques, administratifs et économiques tissés dans le temps. Cette position fait du Nord-Isère un espace d'interface et un trait d'union entre ces trois pôles dont le rayonnement s'exerce sur des bassins avec des spécificités fortes et souvent complémentaires.

*Dans l'espace régional, le Nord-Isère représente 1 000 km<sup>2</sup> et 200 000 habitants en 2010. Relativement modeste par sa surface (2,2 % des espaces régionaux), sa population tend au fil du temps à prendre plus d'importance. Le poids du Nord-Isère était de 2,2 % en 1975, il est de 3,3 % en 2008.*



### À l'est de l'espace métropolitain

L'aire métropolitaine lyonnaise couvre un vaste territoire géographique aux confins des Alpes, du Massif central, de la Bourgogne et du Dauphiné. Elle est traversée par des cours d'eau majeurs, la Loire, le Rhône et la Saône, qui lui donnent un système hydrographique exceptionnel abondé par de multiples rivières, parfois modestes comme la Bourbre.

Cette géographie forte et contrastée lui confère une grande richesse patrimoniale et paysagère. Elle s'ouvre à l'ouest sur les plateaux et les monts du Lyonnais, au nord sur le vaste plateau de la Dombes, au sud sur le pays viennois et le Pilat.

À l'est, l'agglomération lyonnaise s'ouvre largement en direction de la plaine du Bas-Dauphiné, encadrée par le Rhône supérieur au nord et les Balmes Viennoises au sud. L'aire métropolitaine tire de cette diversité géographique son attractivité. La spécialisation de ses différents territoires et les réseaux de déplacements ont

cependant entraîné une dissymétrie historique entre le développement des parties Ouest et Est de l'agglomération. Le Nord-Isère s'inscrit dans le grand Est de la métropole et partage, pour des raisons d'accessibilité et de topographie, avec les territoires de la Boucle du Rhône de nombreuses similitudes au niveau de l'attractivité résidentielle.

Il constitue historiquement un secteur d'expansion démographique et économique de l'agglomération lyonnaise.

Le Nord-Isère a pris progressivement du poids dans l'espace métropolitain au niveau démographique puis économique.

*L'ensemble de l'Est lyonnais a connu une croissance démographique forte depuis 30 ans. Mais celle du Nord-Isère en particulier s'est « distinguée » par sa vigueur et sa constance, donnant au fil du temps un poids croissant au Nord-Isère dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Ainsi, le poids du Nord-Isère dans l'Inter-SCoT pourrait avoir doublé entre 1962 (4,2 %) et 2030 (8,4 %).*

### ➤ Un espace géographique propice aux influences et aux échanges

Le Nord-Isère s'inscrit dans le Bas-Dauphiné où il s'étire d'est en ouest sur 60 km, des portes de la métropole lyonnaise jusqu'à la Savoie, s'ouvrant vers les monts du Chat. Il est bordé au nord par le plateau calcaire de l'Isle-Crémieu et la plaine des Avenières, il se prolonge au sud par les collines de la Bièvre et des Terres Froides. Jouant de la proximité de Lyon et des contreforts alpins, l'activité humaine a façonné des paysages où se lit encore l'ambivalence entre un terroir agricole historiquement lié à l'Isère montagnarde (par son pastoralisme) et des espaces urbanisés et industrialisés sous l'influence lyonnaise.

### ➤ Un développement de type périurbain

La dynamique du Nord-Isère s'inscrit dans un processus lent et général aux territoires périphériques à l'agglomération lyonnaise.

Les années 1954 à 1968 ont été marquées par un fort mouvement d'exode rural vers les centres-villes (Lyon et sa périphérie, mais aussi Bourgoin-Jallieu).

Entre 1968 et 1982, dans les premières années de la création de la Ville Nouvelle, l'attractivité s'inverse et la population décroît dans les centres urbains historiques au profit de communes plus éloignées.

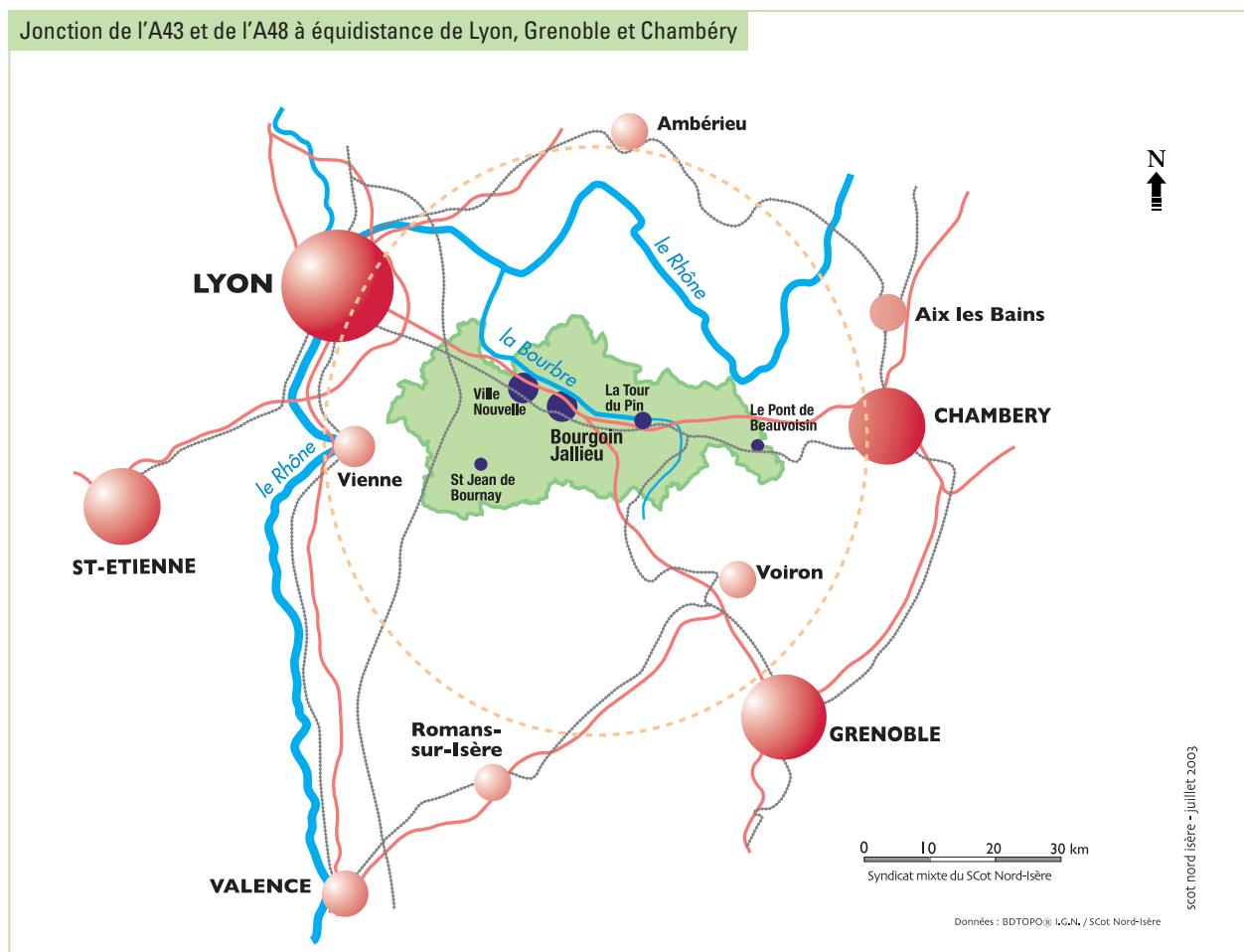
Dès 1982 et jusqu'en 2008, la périurbanisation se confirme et s'étend progressivement aux territoires à plus de 50 kilomètres de Lyon. Les communes les plus éloignées retrouvent le niveau de population des années précédant l'exode rural mais dans une configuration économique et sociale radicalement changée.

### Le Nord-Isère, un espace « entre-deux » voire « entre-trois » ?

Cette situation ne cesse d'interpeller le territoire sur son positionnement dans la région et son rôle dans l'espace métropolitain.

Le SCoT Nord-Isère aurait pu, dans le choix de son nom, évoquer les terres iséroises de l'axe Lyon-Chambéry, ses collines ou plaines ou évoquer la ville-centre et s'appeler le SCoT du grand pays de Bourgoin-Jallieu. De telles appellations auraient facilité la compréhension des lieux et leur localisation dans l'espace, en mettant l'accent sur une réalité plus concrète que celle du Nord-Isère, dont le nom est repris par de très nombreuses instances. L'hésitation à nommer ce territoire relève-t-elle d'une difficulté de positionnement entre le fleuve Rhône et les montagnes des Alpes, entre les départements du Rhône, de l'Isère et de la Savoie et leurs grandes villes ?

Jonction de l'A43 et de l'A48 à équidistance de Lyon, Grenoble et Chambéry



scot nord isère - juillet 2003

Données : BDTOP® I.G.N. / Scot Nord-Isère

Les noms donnés à ses espaces le situent aux portes des Alpes, d'Isère. Ils renvoient aussi à l'appartenance à une province comme « Vals du Dauphiné », à une histoire économique avec « la Chaîne des Tisserands » et plus fréquemment encore à des éléments de géographie locale comme les « collines du Nord-Dauphiné », les « Balmes Dauphinoises », les « Vallons du Guiers », les « Vallons de la Tour », la « vallée de l'Hien », le « Val d'Agny » et le plateau Saint-Jeannais.

Aucune de ces appellations ne reprend le nom d'une de ses villes, Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau, signe de leur « faiblesse » à faire référence, ou symptôme de proximité de Lyon, moteur essentiel du développement pour des espaces géographiques éloignés de la capitale de l'Isère, Grenoble.

Ce simple constat rend compte de la difficulté à appréhender le Nord-Isère comme entité « évidente » et autonome dans l'espace régional. Un des enjeux majeurs des années à venir sera de préciser, compte tenu de ses potentialités et de ses contraintes, quelle place peut réellement jouer le Nord-Isère et dans quelles conditions assumer cette place, compte tenu de ses contraintes.

### ➤ Une organisation en pleine évolution

Le SCoT Nord-Isère compte 94 communes et s'organise en 2010 en 9 structures intercommunales, dont une communauté d'agglomération, la CAPI, depuis 2007 et 2 communes « isolées ». À sa création, le Syndicat Mixte comptait 11 structures intercommunales et 11 communes « isolées ». La réforme des collectivités locales a modifié cette organisation avec, au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la création des Vals du Dauphiné issue de la fusion des communautés de communes des Vallons de la Tour, de Bourbre Tisserand, des Vallons du Guiers et de la vallée de l'Hien.

Les communes sont rattachées du point de vue de l'administration de l'État aux deux sous-préfectures de Vienne et de La Tour-du-Pin.

À la complexité du jeu d'acteurs s'ajoute celle d'un périmètre ne correspondant ni aux découpages administratifs ou politiques existants (arrondissements et cantons, zones d'emplois, bassins INSEE) ni à la géographie physique de bassins versants par exemple. L'étendue du SCoT, mais plus encore la coexistence entre des espaces dont les différences résultent autant de leur position que des politiques publiques et des stratégies foncières conduites, lui confèrent quelques singularités avec :

- Un espace urbain autour de la Ville Nouvelle (L'Isle-d'Abeau) et de Bourgoin-Jallieu où la planification fut impulsée par les politiques volontaristes de l'État. Ce périmètre hérité du SDAU demeure l'espace le plus

sollicité par la métropole lyonnaise et dispose encore de réserves foncières aménagées par l'État,

- Un axe de déplacement sur lequel se sont bâties les agglomérations de Bourgoin-Jallieu, de La Tour-du-Pin et des entités urbaines, comme Pont-de-Beauvoisin de part et d'autre d'une historique frontière entre France et Savoie,
- Un ensemble de territoires plus éloignés de Lyon, ou plus ruraux, en retrait des grands systèmes de transports et sans tradition de planification commune. Dans ces espaces, les communes et les intercommunalités disposent rarement de stock foncier ou de stratégie foncière à long terme.

### ➤ Des espaces de vie qui s'élargissent

Les hommes ont organisé leur vie quotidienne en faisant avec la géographie des lieux et les possibilités de se déplacer, dessinant des « bassins de vie » à l'échelle d'une vallée (Agny, Bourbre, Hien, Guiers) ou d'un plateau (Saint-Jean-de-Bournay). L'organisation administrative s'est largement appuyée sur la réalité de ces fonctionnements dans la création des structures intercommunales.

À ces espaces de proximité se superposent des bassins d'emploi élargis autour des villes-centres des deux agglomérations retenues par l'INSEE, l'agglomération de Bourgoin-Jallieu et de La Tour-du-Pin.

L'influence des agglomérations de Lyon, Chambéry et Grenoble, des villes de Vienne et Voiron dessine un troisième niveau dans les espaces vécus quotidiennement par de nombreux actifs, étudiants ou plus occasionnellement par les habitants pour leurs achats, leurs loisirs.

### ➤ Un espace urbain en devenir

L'absence d'une ville-centre de taille suffisante pour créer une polarité centrale et la présence de petites villes ou bourgs de moins de 5 000 habitants a conforté cette organisation autour de noyaux urbains de faible dimension.

Les choix de développement de la Ville Nouvelle ont accentué le phénomène de multipolarité diffusant les emplois, les équipements et les services.

La perception de la ville est marquée par ce contexte qui n'a ni facilité le positionnement des villes historiques ni contribué à créer une véritable culture urbaine.

Le modèle de développement urbain est à inventer à partir de ces réalités et de la juxtaposition de villes historiques plutôt ouvrières, de villes récentes résidentielles et de communes périurbaines aux caractéristiques rurales et périurbaines.

## 1.2 Des espaces ouverts et variés

### ➤ De vastes espaces de campagne

Le Nord-Isère offre d'abord une image de campagne et d'espaces verts, en réalité composé d'une grande diversité de pays et paysages façonnés par la géographie et l'histoire. En occupant 85 % du territoire ces espaces constituent la première ressource du Nord-Isère.

Son développement et ses perspectives sont indissociables de cette géographie dans laquelle s'est écrite son histoire.

La géographie est celle d'un espace et de paysages façonnés par l'eau et par l'occupation humaine.

L'histoire, celle de passages devenus chemins, puis grands axes d'échanges sur lesquels se sont construites les villes et l'économie.

### ➤ Un territoire morcelé par son réseau hydrographique

Le territoire est structuré autour des trois principaux bassins hydrographiques des Quatre vallées (Sévenne, Véga, Gère, Gervonde) à l'Ouest, de la Bourbre au centre, du Rhône et du Guiers à l'est. Le réseau hydrographique dense a façonné les terrains d'origine glaciaire en creusant parfois profondément le substratum molassique formant plaines et plateaux :

- Des plaines issues du comblement glaciaire (Bourbre-Catelan, Gervonde...), où les eaux s'écoulent à travers une multitude de fossés et de canaux, stagnent pour

former des marais ou s'infiltrent dans les nappes phréatiques qui approvisionnent les villes,

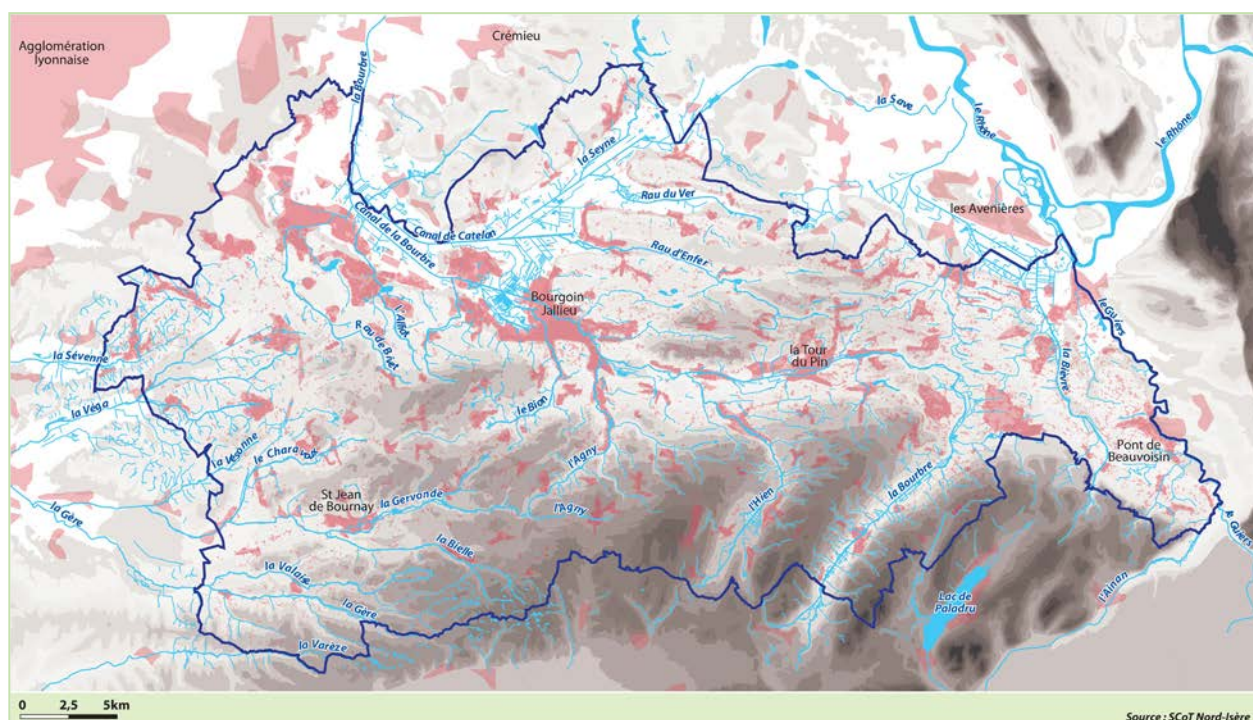
- Des plateaux, isolés les uns des autres par de grandes vallées (Balmes Dauphinoises, Bourbre, Hien), et aux rebords entaillés par une multitude de combes humides, localement profondes et difficilement franchissables,
- Des lignes continues de reliefs plus marqués en limite sud, s'étirant du plateau des Bonnevaux aux limites des avant-pays de Chartreuse (vallée du Giers), et formant les têtes de bassin des principales rivières.

### Une histoire longue de l'occupation humaine

#### ➤ L'agriculture

Pour vivre, les hommes ont d'abord investi les espaces les plus accessibles, entre marais et coteaux escarpés. Avec l'augmentation de la population, les coteaux ont été peu à peu exploités. Les habitations se sont alors concentrées autour des chemins en pied de coteaux par petits hameaux relativement denses.

Dès la fin du 19<sup>ème</sup> les progrès technologiques ont permis l'assèchement des marais (celui de Bourgoin-Jallieu en 1870) et offert de nouvelles terres fertiles à la production céréalière. Les coteaux et la polyculture sont progressivement abandonnés tandis que s'organisait le



paysage agricole d'aujourd'hui avec l'élevage sur les terres les moins faciles et de vastes plaines ouvertes réservées à la céréaliculture. L'urbanisation s'est faite au rythme de ces évolutions : dans les plaines, elle est regroupée en pied de coteaux, sur les plateaux elle est dispersée autour des exploitations.

### ➤ Les étapes du développement de l'industrie

Au 19<sup>ème</sup> siècle, suite à la révolte des Canuts les négociants en soie, à la recherche de main-d'œuvre, se tournent vers les campagnes proches de Lyon. Dans le Nord-Isère, l'activité donne lieu à la création de très nombreux ateliers installés à proximité des habitations ouvrières ou des fermes et d'unités de productions spécialisées : impression de tissus à Bourgoin-Jallieu, ou tissage à La Bâtie-Montgascon dans la Chaîne des Tisserands. Dans le même temps, la bourgeoisie lyonnaise installait ses résidences secondaires sur les coteaux ensoleillés ou sur des sites offrant des vues remarquables.

Du 20<sup>ème</sup> siècle à aujourd'hui, la diversification des activités industrielles et leur dépendance de plus en plus grande aux réseaux d'infrastructures ont créé les nouveaux paysages des entrées de ville et d'espaces déconnectés des noyaux urbains.

### ➤ Les cycles d'évolution de la population dans l'espace

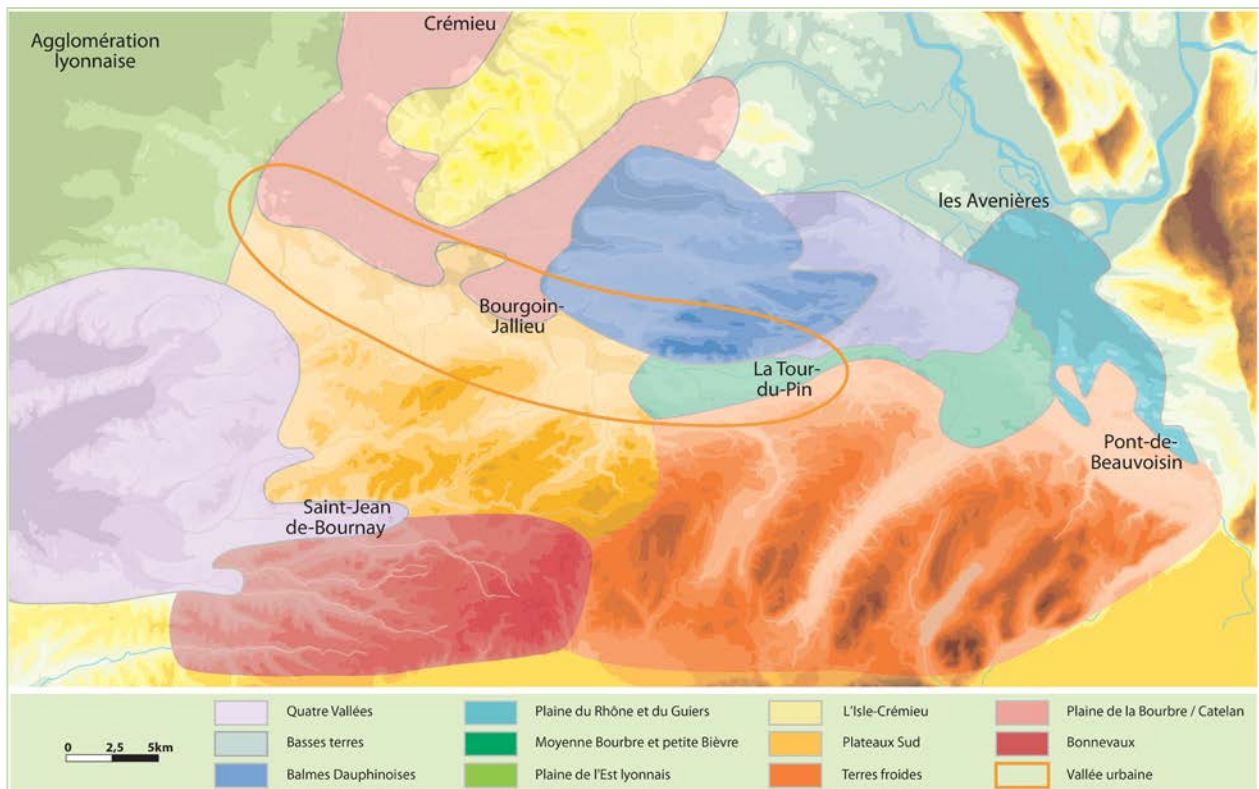
Les campagnes rurales et peuplées au 19<sup>ème</sup> siècle ont connu comme la plupart des territoires agricoles une période de déclin vivement ressentie par les communes

les plus éloignées des cités industrielles.

Le développement des villes de Bourgoin, La Tour-du-Pin, Pont-de-Beauvoisin est lié à l'histoire industrielle du Nord-Isère. Quand, dans les années 1970, l'État impulse la création de la Ville Nouvelle de L'Isle-d'Abeau en réponse à la croissance démographique de l'agglomération lyonnaise, il induit une nouvelle phase de développement du Nord-Isère. La Ville Nouvelle s'est insérée dans la campagne des plateaux sud de la vallée de la Bourbre et sur le promontoire de L'Isle-d'Abeau en s'entourant de vastes espaces verts et en aménageant des accès aux axes principaux de la vallée. La logique adoptée d'une juxtaposition de zones d'activités, de commerces, d'habitat avec des formes denses (quartier Saint-Bonnet) et des lotissements pavillonnaires a produit un espace urbain sans véritable centre urbain et une urbanisation « déconnectée » du territoire local. En gagnant progressivement l'ensemble du Nord-Isère, le développement résidentiel a produit un modèle de développement plus périurbain que rural qui a localement participé à la banalisation des paysages et à la dégradation du caractère rural des entités paysagères.

### ➤ Le développement des échanges

Le développement des chemins de fer répondait au 19<sup>ème</sup> à la nécessité de relier l'habitat aux sites d'activités. De ce réseau ne subsistent que les lignes reliant les grandes villes de Rhône-Alpes, les lignes secondaires desservant les espaces ruraux n'ayant pas résisté à l'automobile.



Dès les années 1970, l'automobile joue un rôle central dans le développement urbain : les espaces non desservis par le train deviennent accessibles, les villages et hameaux retrouvent les habitants perdus dans la phase d'exode rural et s'étirent le long des réseaux départementaux ou communaux. Les paysages traversés sont ponctués d'habitations, d'entreprises, de commerces.

### ➤ Les paysages urbains marqués par ces grandes évolutions

L'occupation humaine à l'origine des paysages bâtis du Nord-Isère répondait à des impératifs économiques ou démographiques propres à chaque période. L'évolution de l'agriculture et de l'industrie a produit des paysages où s'imbriquent des architectures issues du monde local agricole, de la bourgeoisie Lyonnaise et de l'industrie.

La cohabitation entre habitat, bâtiments industriels et agricoles s'observe à plusieurs échelles : celle de la vallée urbaine, celle de la petite ville, du bourg et de hameaux comme dans l'est du territoire.

### Une grande diversité de pays et paysages

Le Nord-Isère ne se singularise pas par de grands paysages emblématiques, mais par ses entités modelées par la géographie et l'histoire et composant autant d'espaces originaux.

### ➤ Des plaines attractives pour l'agriculture, l'industrie et les infrastructures

#### La plaine d'Heyrieux

Dans le prolongement des plaines de l'Est lyonnais, les paysages de la plaine d'Heyrieux sont marqués par les grandes parcelles agricoles en voie d'enclavement par les constructions, les infrastructures et les lotissements qui prolongent les bourgs groupés. La moraine de Grenay-Satolas offre un paysage où se

Plaine d'Heyrieux



juxtaposent des espaces naturels agricoles (immense vallum glaciaire sur lequel sont établis Grenay, Bonce et Satolas), le vaste parc de Chesnes avec ses grands entrepôts de logistique, les bâtiments hétéroclites d'activités de grande couronne urbaine (ferrailage, casse auto) et les infrastructures (lignes de transport d'électricité, voie TGV, autoroute). La plaine d'Heyrieux est caractérisée par un sol de type « moraine wurmienne » représentant un assez bon potentiel pour les grandes cultures. Par ailleurs ce secteur a fait l'objet d'importants investissements en irrigation collective et la production de semences y occupe une place importante. Ces éléments sont pris en compte dans le cadre du projet Plaine Saint-Exupéry afin de préserver la fonctionnalité de ce secteur dans sa vocation agricole et sa protection sur le long terme. Les secteurs agricoles et leurs grandes cultures préservent de grands espaces ouverts dans la plaine. En hauteur, des bourgs groupés et des hameaux dont les extensions récentes colonisent la moraine (Satolas).

#### Les « Quatre vallées »

Ces laines de remblais périglaciaires offrent le même paysage de grands espaces agricoles et de voies de communication (routes départementales très fréquentées, de liaison avec le pays viennois, ligne TGV avec viaduc...) Les lignes d'habitat épousent les pieds de coteaux, avec un éparpillement résidentiel assez marqué et des extensions urbaines sous forme de lotissements de plaine.

Vue depuis la moraine de Grenay



Chesnes





### ➤ La plaine de la Bourbre et du Catelan

Vastes, ces deux plaines constituent de grandes unités paysagères marquées par de grandes parcelles agricoles de terres noires où dominent les cultures de maïs, avec ou sans irrigation, et des alignements emblématiques de peupliers.

Malgré la proximité de grandes zones d'activités les ambiances agricoles dominent, mais les grandes parcelles agricoles sont de plus en plus encerclées par les infrastructures routières et autoroutières. Le bâti de la plaine du Catelan reste limité à quelques exploitations agricoles, et la plaine offre des coups d'œil permanents sur les coteaux encadrants : à l'ouest L'Isle-d'Abeau, à l'est les Balmes Dauphinoises, dont les deux routes en pied de talus sont soulignées par les hameaux.

Vue des plaines d'Aoste



Plaine d'Aoste



Plaine de la Bourbre



### *Les plaines des Avenières et d'Aoste*

Ancien bras du Rhône qui encerclait l'île des Avenières, les plaines des Avenières et d'Aoste offrent un paysage de populiculture et de champs de maïs mais aussi de losnes du Rhône et du Guiers.

Les espaces ruraux sont entrecoupés par les extensions urbaines de la commune d'Aoste (zone commerciale, lotissements et équipements...) et le mélange d'habitat, de locaux industriels et artisanaux liés à ses activités traditionnelles et des unités de production modernes (métaux, textile, agroalimentaire).

### *La plaine du Guiers*

Marquant la limite entre Isère et Savoie, le Guiers et son vallon Est aussi le trait d'union entre les deux communes de Pont-de-Beauvoisin qui composent une petite agglomération industrielle dotée d'un riche patrimoine bâti.

### ➤ Les reliefs du Nord-Isère

Le Nord-Isère culmine à 650 m, mais ses plateaux, collines et balmes composent l'essentiel de ses espaces et de paysages ruraux en pleine évolution sous l'effet de l'urbanisation et des mutations de l'économie agricole et industrielle.

### *Les Balmes Dauphinoises*

Les ruisseaux de Saint-Savin et du Ver dessinent les deux vallées principales des Balmes Dauphinoises. Orientées ouest-est, elles sont soulignées par les séries de hameaux en pied de talus. Leurs adrets, fortement urbanisés, sont dominés par des terroirs de vigne et de prairie parfois en voie d'enfrichement. Les ubacs sont intégralement boisés et leurs bas de pente conquis par les constructions récentes. En leur centre, les zones humides avec prairie et peupleraies encadrent le ruisseau.

L'architecture traditionnelle, faite de bâtiments de pierre et pisé, liée aux activités agricoles (vigne...) confère aux villages une réelle qualité.

Les plateaux des balmes surplombent les vallées d'une centaine de mètres, offrant de larges vues « aériennes ».

Les paysages de grandes cultures ponctués de petits boisements offrent des points de vue permanents vers les plaines et le Bugey.

À l'est, les plateaux des balmes se raccordent aux Basses Terres, par des vallons humides et boisés (Montcarra, Vignieu...).

### **La moyenne Bourbre et la petite Bièvre**

Des paysages de collines basses et de plaine, autour des anciens marais de Fitolieu (Bourbre) et de Chimilin (Bièvre), des étangs et des rangées de peupliers soulignent les zones humides. L'urbanisation s'est greffée sur les fermes ou locaux d'activités, créant de très nombreux hameaux.

### **L'Isle-Crémieu**

Seuls les rebords méridionaux du massif « appartiennent » au territoire du SCoT Nord-Isère. Les communes sont composées de hameaux en pied de coteau et, sur les plateaux, de terroirs agricoles localement conquis par l'urbanisation résidentielle. De nombreuses petites coupures vertes persistent d'une vallée à l'autre. À l'architecture traditionnelle de caractère (calcaire jaune en plaquettes, toitures, clos traditionnels en « palis ») se juxtapose celle des maisons individuelles en lotissement ou sur de grandes parcelles protégées par des haies.

### **Les « plateaux sud »**

Les coteaux boisés ou en herbager voisinent avec des paysages agricoles ouverts, composés de grandes parcelles céréalières ou fourragères...

Le développement résidentiel n'y a pas produit le même éparpillement que dans les secteurs d'élevage. Les grands tènements agricoles ont souvent été amputés d'un « petit angle », en général à la croisée de deux voies, pour la construction d'une, ou deux villas (décennies 1960-1980). Les clos ainsi aménagés contrastent fortement avec les champs ouverts environnants.

Aujourd'hui la pression de l'urbanisation est forte, mais cantonnée à la jonction des espaces agricoles et des villages, le plus souvent sur les coteaux (déprise agricole). Elle se renforce à l'approche de Saint-Jean-de-Bournay et de la vallée urbaine (quartiers résidentiels en balcon) et pose la question de l'urbanisation des coteaux.

### **Les Bonnevaux**

Les vallées y sont encaissées et les fortes pentes dédiées aux herbages, de petits secteurs bocagers persistent.

Le plateau est très peu peuplé (exemple de Lieudieu) offre des paysages uniques en Rhône-Alpes, d'étangs cachés au milieu des bois. Quelques grandes clairières permettent d'en découvrir l'isolement.

### **Les Basses Terres**

Les paysages des plateaux agricoles sont marqués par une forte urbanisation autour de hameaux traditionnels ayant joué le rôle de points de fixation des constructions. Les coupures vertes tendent à s'estomper, sauf au niveau des combes humides, inconstructibles.

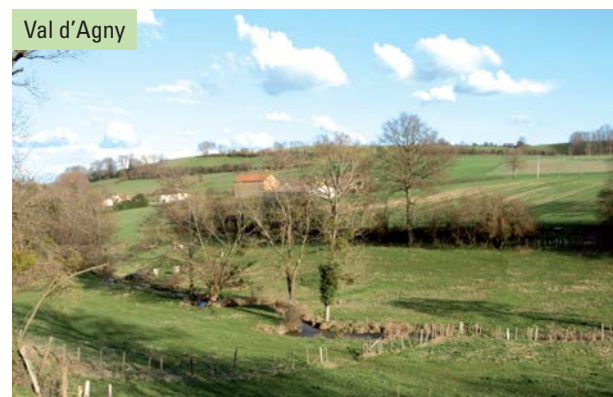
Les Basses Terres offrent de beaux points de vue sur les terrasses de la vallée du Rhône, avec le Bugey et le Jura en arrière-plan.

### **Les plateaux du Guiers**

Les plateaux étagés du pays du Guiers alternent avec des dépressions humides (marais de Pressins et de Pont-de-Beauvoisin) avec comme arrière-plans les coteaux boisés (ubacs) et des points de vue permanents sur le Bugey, le Mont du Chat ou la Chartreuse. Le patrimoine bâti compte quelques bâtiments remarquables, châteaux ou maisons fortes, et des hameaux anciens à l'architecture traditionnelle de pisé et moellons calcaires et ponctuellement des influences savoyardes. L'habitat récent a développé tous les styles autour des hameaux ou le long des routes.

### **Les plateaux et combes de l'Agny**

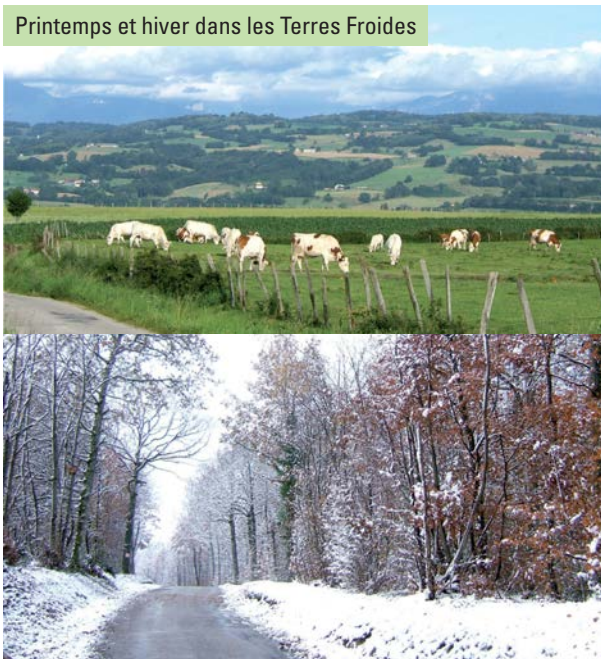
De grandes combes boisées taillées dans la molasse (localement falaises) délimitent des plateaux agricoles ouverts qui ont gardé quelques secteurs bocagers.



Les « plateaux sud »...



Printemps et hiver dans les Terres Froides



### **Les Balmes Viennoises**

Les chenaux glaciaires des vallées isolent deux grands ensembles de collines autour d'Oytier-Saint-Oblas et Saint-Georges-d'Espéranche ; autour de Valencin et Saint-Just-Chaleyssin. L'érosion périglaciaire a façonné des talus curvilignes. Les affleurements de molasse forment çà et là des falaises miniatures. Les adrets sont secs, et localement en déprise agricole. Les ubacs sont boisés.

### **Les Terres Froides**

Les hautes vallées de la Bourbre et de l'Hien offrent des paysages très verts composés d'herbages de pente, d'anciens marais, de combes et sommets boisés. Construite à flanc de coteaux, la ligne SNCF Lyon-Grenoble offre de beaux paysages et points de vue sur la haute vallée de la Bourbre. Localement, les ambiances restent bocagères.

Le paysage de la vallée de l'Hien est localement marqué par l'A48. L'amont de la vallée est d'une grande valeur paysagère : bocage, étagement de banquettes herbagées, ruisseaux au milieu des prés, grands ensembles forestiers de Biol-Belmont et de Montrevel-Châbons.

Virieu, haute vallée de la Bourbre



### **Les paysages urbains de la vallée de la Bourbre**

#### **La Ville Nouvelle**

La seule Ville Nouvelle de la région Rhône-Alpes s'est implantée autour de la vallée de la Bourbre, sur les coteaux de la rive sud ainsi que sur la butte de L'Isle-d'Abeau. Qualifiée de « ville-archipel », elle alterne des paysages de centres urbains denses et de quartiers résidentiels articulés autour d'espaces de nature (étangs, boisements, prairies, combes humides) et reliés entre eux par des boulevards. La vallée de la Bourbre maintient une coupure entre les communes de la vallée, mais celle-ci a tendance à s'estomper par l'extension des zones commerciales le long de la RD 1006.

#### **Le pôle industriel**

L'entrée dans le Nord-Isère depuis Lyon est une immersion dans le pôle d'activités de Chesnes. Dans le prolongement ouest de l'ex-Ville Nouvelle, sur les communes de Saint-Quentin et de Satolas-et-Bonce, Chesnes couvre 1 000 ha d'un seul tenant dans un territoire plat ou en pied de coteau : entreprises de



production, de services et grandes plateformes de logistique avec des bâtiments majoritairement récents, aux abords sobres (le contraire de zones commerciales mettant en avant leurs enseignes), et une intense circulation de camions.

### **L'agglomération de Bourgoin-Jallieu**

Ville de plaine enserrée entre les coteaux abrupts de part et d'autre de la plaine, son paysage est encore marqué par l'imbrication d'anciens quartiers industriels dans le tissu urbain. La commune résulte de la fusion entre Bourgoin, ville commerçante et bourgeoise, et Jallieu, ville ouvrière. Des secteurs résidentiels sont montés à l'assaut des pentes, d'où ils dominent à la fois la ville et les infrastructures (autoroute A43, voie ferrée, route nationale...), avec des points de vue fortement marqués par la transversalité d'un coteau à l'autre et par les plateaux qui la dominent, Montbernier et Plan Bourgoin.

Les extensions dans la plaine (zones commerciales et pôle de santé) ont progressivement rapproché la ville historique (Bourgoin-Jallieu) de L'Isle-d'Abeau.

### **L'agglomération de La Tour-du-Pin**

Sur une superficie moindre, elle rassemble les mêmes caractéristiques que l'agglomération berjallienne : la ville est contrainte dans un espace au confluent



de deux vallées. Ses coteaux et son plateau nord, les Hauts de Saint-Roche, ont été progressivement occupés par l'habitat tandis que les zones d'activités et de commerce s'implantaient dans la plaine de la Bourbre. Ses extensions le long de la RD 1006, en pied de coteau, additionnent le développement de chacune des communes qui bordent l'axe mais gardent, sur les hauteurs, un noyau habité dans un espace très rural.

## **Des espaces et paysages façonnés par l'agriculture**

### **➤ Deux grands systèmes agricoles**

L'agriculture a exploité les composantes naturelles que sont les plaines, les plateaux et collines, et façonné les paysages en développant deux grands systèmes agricoles, la céréaliculture et l'élevage, qui spécialisent les terroirs et s'imbriquent en fonction de la topographie locale et de la qualité des sols.

### **➤ Six grands secteurs agricoles**

#### **La moyenne vallée de la Bourbre**

La nature du sol, plane et marécageuse, oriente l'activité agricole vers les grandes cultures.

Ce secteur est l'espace le plus convoité et le plus fragilisé par l'urbanisation. Les problématiques foncières (spéculations, remembrement, pression urbaine...) ont favorisé l'émergence de grosses exploitations aptes à rassembler et valoriser de larges surfaces au potentiel agronomique très fort et bien équipées (un peu moins de 20 % des terres sont irriguées).

Le SCoT à la jonction de 2 systèmes agraires

**Plaines de l'est Lyonnais**  
terres labourables  
des grandes cultures



**Avant-Pays de Chartreuse**  
herbages du bassin laitier



Ces exploitations spécialisent leur production (horticulture, semence, maraîchage de plein champ), par des investissements conséquents. L'élevage n'est pas absent de la vallée mais il est relégué sur les coteaux où, bien que marginal, il conserve un rôle important en matière de gestion des espaces et des paysages. La plaine de la Bourbre est une entité qui pèse lourd au niveau départemental. Elle représente 6 % des surfaces en maïs pour seulement 2 % des exploitations iséroises. Le caractère toujours plus urbain de ce secteur les cantonne aujourd'hui aux zones de marais, mais les différents remembrements, les contraintes de risques d'inondation ou encore les investissements lourds dans les réseaux d'irrigation en font des terres arables stratégiques qui devraient être préservées. La menace pèse davantage sur les prairies résiduelles d'élevage, convoitées par la croissance urbaine.

### Les plateaux nord

L'alternance de vallées et de promontoires des Balmes Dauphinoises en fait un terroir où l'agriculture occupe la majorité de l'espace. Le plateau conserve un caractère rural, marqué par les cultures (céréales et oléagineux) et plus marginalement par les pâtures (au contact des combes) et des vignes (sur les coteaux).

La viticulture est d'ailleurs une des spécificités de ce secteur, même s'il s'agit d'une production marginale sur des contreforts aux sols pauvres mais bien exposés et drainés, difficiles à valoriser autrement. Les exploitations ne se limitent pas au plateau des balmes et cultivent souvent des terres en plaine, notamment dans les marais du Catelan. La pérennité de ce secteur à proximité des communes au fort développement est un enjeu fort dans le maintien de la trame verte.

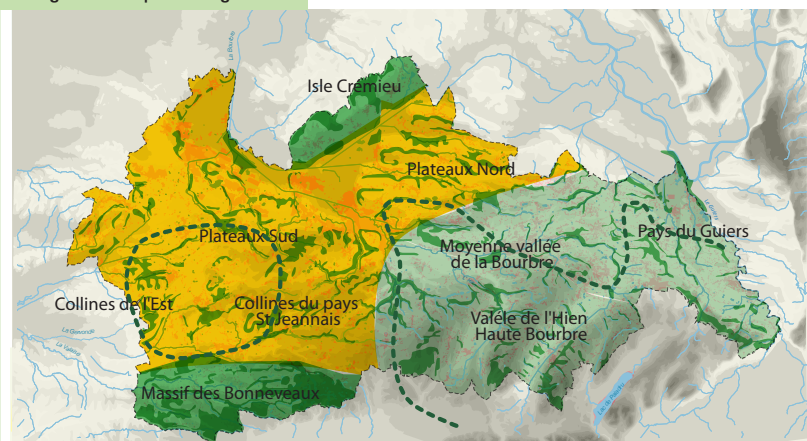
L'urbanisation plus développée sur le piedmont de l'Isle-Crémieu et la diffusion de

l'habitat a réduit les surfaces en herbes des plateaux. En conséquence, les élevages bovins se retrouvent cantonnés sur des contreforts contraints. L'abandon d'une exploitation se traduit alors par un enrichissement des pentes et la fermeture du paysage. La fonction résidentielle tend à rompre les liens transversaux entre le marais du Catelan et les herbages des coteaux, contribuant à la dissociation des activités agricoles. Se rajoute à cette fragilité l'avenir incertain des filières de viande bovine, étroitement liées aux aides européennes. Ne survivent que les exploitations qui disposent d'assez de terres en plaine, sous réserve de pouvoir s'équiper pour spécialiser leur production.

### Les plateaux sud

Ce secteur dispose de bonnes qualités agronomiques exploitées à la fois par de grosses structures d'élevage (lait et viande), produisant également des céréales, et d'autre part de grosses exploitations céréalières. L'irrigation couvre 10 % des terres arables et favorise de bons rendements (maïs) et l'implantation de productions spécialisées (roses ou maraîchage). Le quart des exploitations est dans une dynamique de développement, et les espaces mécanisables devraient voir leur potentiel stratégique croître avec la forte demande en céréales et la perte de terres riches au profit de l'urbanisation. Le foncier agricole bien tenu par la profession est soumis à des tensions fortes. Ces systèmes de cultures sont communs à l'ensemble du plateau sud, et se diffusent vers l'Est. Grandes cultures mécanisées et exploitations bovines prédominantes, témoignant de la richesse agronomique du plateau. Certains paysages se ferment par l'apparition de ligneux sur les parcelles pentues et délaissées. Ce phénomène apparaît au contact des combes et de la frange nord du plateau, en contact avec la vallée de la Bourbre.

### Les grands espaces agricoles



#### Les systèmes agricoles dominants

■ Grandes cultures   
 ■ Elevage dominant   
    Bassin laitier   
 ■ Espaces boisés

### **Les collines de l'Est**

Les replats et collines s'étendant à l'est des Balmes Dauphinoises favorisent une diversification des cultures : céréales et oléagineux sont exploités sur les replats et les pentes douces mécanisables alors que l'élevage valorise les combes et les parties plus pentues par une mise en herbages. En résulte un semis d'exploitations de taille variable où la complémentarité entre élevage et céréaliculture (maïs d'ensilage) demeure essentielle dans ce système où prédomine l'élevage bovin (toutes filières confondues). Son maintien dans ces espaces mités est donc essentiel.

La partie sud de cette unité (la moyenne vallée de la Bourbre) est davantage marquée par l'urbain, sur les pentes et collines depuis les centres urbains historiques (sur l'axe La Tour-du-Pin, Saint-Clair-de-la-Tour, Les Abrets). Mais le caractère rural demeure présent, avec le maintien d'herbages, de prairies et plus marginalement de champs céréaliers. Les élevages bovins (filière viande dominante) valorisent les surfaces à fort potentiel sur la partie sud alors que les troupeaux laitiers sont davantage présents dans les collines bocagères de la partie nord. Le maintien de troupeaux sur les terres moins favorables est tributaire de la conservation de zones fourragères mécanisables. Il en va de même pour les pâtures « de proximité » qui cernent les aires de stabulation et qui, du fait de la proximité des villages, sont directement soumises à la pression foncière de l'habitat.

La situation est identique dans les Vallons du Guiers, eux aussi largement mités par l'habitat. Les productions céréaliers s'orientent davantage vers le maïs (2,3 % des surfaces du département) du fait d'un réseau d'irrigation plus développé qu'en moyenne vallée de la Bourbre. Ce bassin conserve un dynamisme autour de la production laitière (3 % du quota laitier d'Isère) à travers un maillage de grosses exploitations, capables de s'adapter aux évolutions des politiques agricoles pour répondre aux normes sanitaires et environnementales qui leur sont imposées. Le système bovin viande, seconde filière dominante, tend aussi à se pérenniser par son association à de grandes parcelles fourragères.

### **Les vallées de l'Hien et de la Haute Bourbre**

Elles partagent les mêmes grandes caractéristiques agricoles, à savoir d'importants cheptels bovins (13 % des vaches allaitantes d'Isère) dans un bocage de prairies et sur les coteaux aux herbages ouverts dont la partie sommitale se souligne de bois. La plupart des élevages répondaient encore, il y a peu, à une dynamique forte. Mais la crise de la filière laitière pourrait remettre en question ces systèmes.

Les conflits d'usage entre agriculture et habitat ne sont pas absents : il est impératif de laisser à ces exploitations leurs capacités d'épandage de fumier dans un contexte

foncier où les surfaces en herbe et les capacités fourragères seront de plus en plus importantes (en effet, la reconversion d'un cheptel laitier en cheptel viande nécessite plus d'herbages). Se rajoute à la question de l'épandage la problématique de gestion de la qualité des eaux, fondamentale dans ces vallées qui comptent de nombreuses zones humides et points de captage.

### **Les collines du pays Saint-Jeannais**

Elles se caractérisent par une densité d'exploitations bovines, de taille plus réduite que la moyenne des exploitations du plateau et avec des surfaces d'herbages plus importantes (moins de maïs d'ensilage).

Les exploitations rassemblent élevages ovins et caprins, ce qui est rare dans les autres secteurs. L'élevage maintient l'ouverture d'un paysage qui a tendance à se boiser rapidement (humidité de sols composites, plus argileux) et permet, en outre, de valoriser des zones à faible valeur agronomique (lisière des forêts de Bonnevaux, pentes, etc.). La part importante de l'herbage dans le coût de production d'une tête de bétail est un atout de rentabilité économique. Ce secteur est donc lui aussi très sensible aux problématiques de développement urbain qui tend à utiliser des surfaces en herbes mécanisables et accessibles.



## ENJEUX DU SCOT

La qualité de ses grands espaces de nature et celles de ses paysages sont un atout majeur pour l'attractivité du Nord-Isère.

Ces espaces façonnés par des modes de culture et des écosystèmes de plus en plus cloisonnés sont cependant fragiles.

L'enjeu central du SCoT est d'encadrer l'urbanisation pour maintenir les spécificités de ses espaces ruraux et de son économie agricole.

### **Valoriser la richesse et la diversité des paysages**

- Éviter la banalisation des paysages par des extensions le long des infrastructures en bordure de plaine,
- Préserver les ouvertures sur les paysages de campagnes et les points de vue plus lointains,
- Valoriser le patrimoine dauphinois et savoyard, la typologie des bâtis par le choix d'implantation des urbanisations.

### **Limiter les risques qui pèsent sur l'agriculture**

- Consommation d'espaces agricoles faisant peser des menaces sur le maintien de l'agriculture et ses possibles évolutions,
- Raréfaction des meilleures terres soumises à de fortes pressions foncières,
- Morcellement foncier perturbant le fonctionnement des grands systèmes agricoles et des exploitations,
- Indifférenciation des espaces par une urbanisation multipliant les surfaces de contact entre l'urbain et le rural,
- Perte des liens fonctionnels entre plaine et relief et des potentialités de développement d'une agriculture périurbaine,
- Conflits de voisinage entre populations résidentes et exploitations,
- Perte d'une activité économique et d'espaces participant à la valorisation du Nord-Isère.

Les éléments de diagnostic concernant la ressource en eau, la biodiversité et les fonctionnalités écologiques sont présentés dans l'état initial de l'environnement (Livre 2)

## 1.3 Une attractivité renforcée par l'accessibilité

Le Nord-Isère doit son attractivité à la présence d'un réseau d'infrastructures de transports performantes à l'échelle européenne (Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry), nationale (accès au réseau TGV) et régionale (A43 et A48). Ces réseaux connectent la vallée du Rhône à l'arc alpin, la Suisse et l'Italie, assurent des liens rapides entre les trois agglomérations régionales de Lyon, Grenoble et Chambéry, entre France et Italie. Le projet de ligne fret et voyageur entre Lyon et Turin va dans le sens de l'amélioration des échanges transalpins.

### D'ouest en est, l'émergence d'un axe majeur

La route antique entre Lyon, Vienne et Grenoble via Saint-Jean-de-Bournay a perdu de son importance au profit de la route d'Italie devenue plus tard la RN6 et aujourd'hui la RD1006. Cet axe a favorisé la diffusion de l'industrie textile, centrée sur Lyon, dans ses proches campagnes, engendrant l'industrialisation des villes de la vallée de la Bourbre, puis celle des villages avec

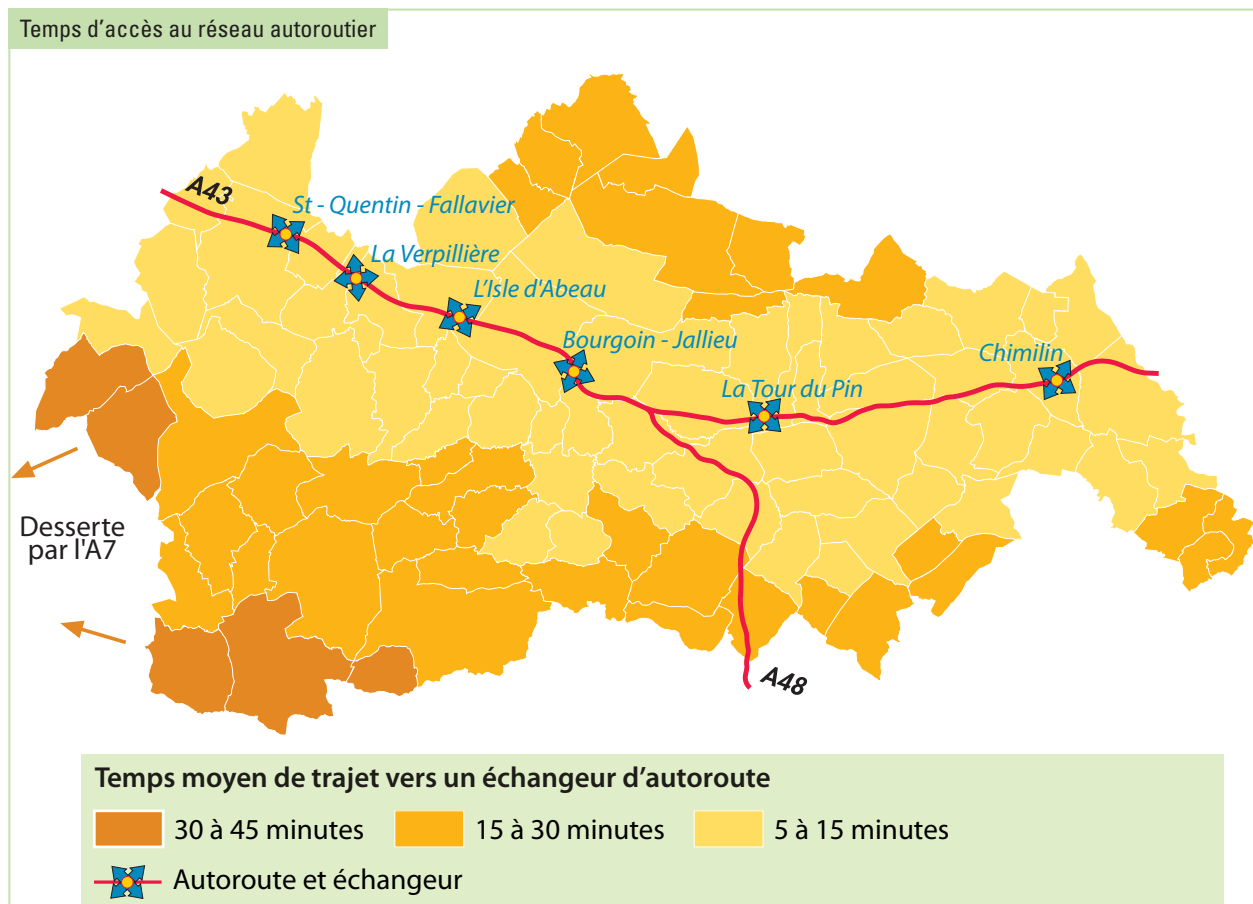
l'essaiage d'ateliers. Cet axe se confirme avec la construction de la première ligne de chemin de fer, en même temps que le rôle de Bourgoin-Jallieu s'affirme comme petite ville mais surtout avec la construction du réseau autoroutier.

### ➤ Le rôle central des autoroutes

Dans les années 1970, la création des autoroutes au départ de Lyon vers Genève, via Chambéry et Annecy (A43), et vers Grenoble (A48), a renforcé les échanges internationaux et régionaux, ainsi que la desserte des pôles touristiques des stations de montagne. Leur construction a consolidé le rôle de la RD 1006, dessiné le nouvel axe Lyon-Grenoble à l'écart du plateau de Saint-Jean-de-Bournay et structuré une desserte en arête de poisson.

La desserte routière du territoire est fortement connectée sur l'axe autoroutier A43 et, dans une moindre mesure, sur l'A48.

Aujourd'hui ces axes autoroutiers sont les supports et les facilitateurs des migrations résidentielles et des migrations quotidiennes vers la métropole lyonnaise et les agglomérations de Grenoble et Chambéry. Elles sont aussi vecteurs de migrations saisonnières vers les stations des Alpes et d'échanges de marchandises entre région lyonnaise et Italie.





Sous l'effet de la croissance démographique et économique, le développement croissant des échanges (marchandises, déplacements quotidiens des populations) a aggravé les conditions d'accès aux trois villes régionales et progressivement allongé les temps de parcours.

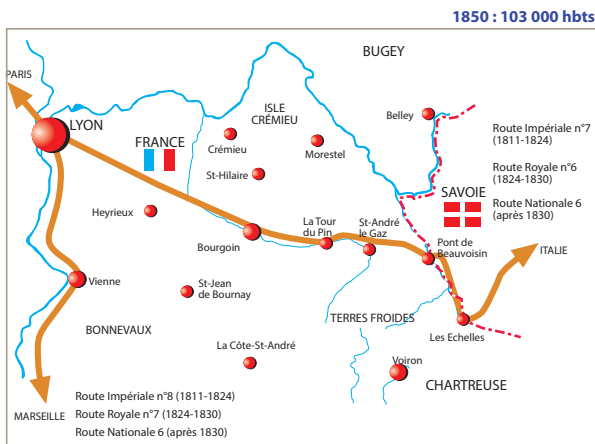
**Les axes nord-sud, liens privilégiés avec les territoires voisins**

À la différence de l'axe ouest-est fort et structuré, les axes nord-sud n'ont pas fait l'objet des mêmes investissements.

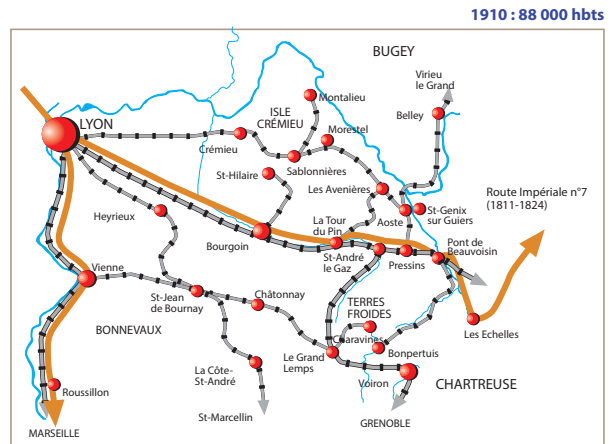
La création de l'A432 via Saint-Exupéry a amorcé la structuration d'un axe nord-sud dans une logique de « très grand contournement » de l'agglomération lyonnaise en assurant la jonction entre l'A42 et l'A43.



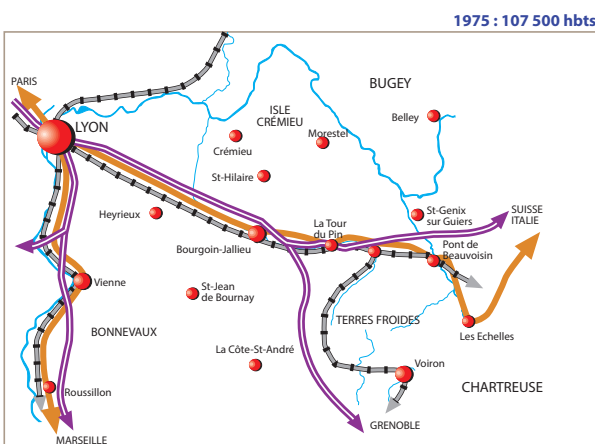
**D'une société à l'autre, les grandes mutations dans les raisons et la manière de se déplacer**



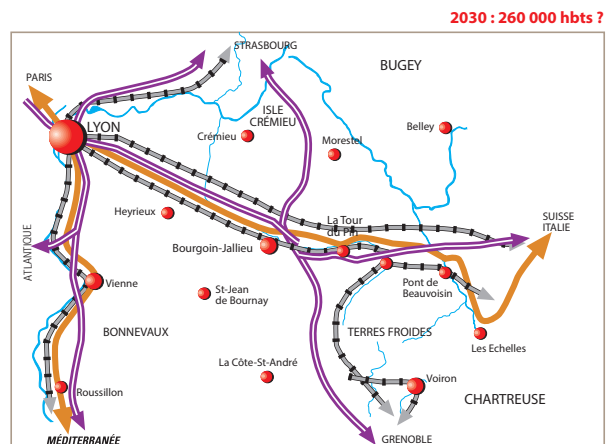
90% de la population est rurale. On se déplace peu : on habite et on travaille dans les mêmes lieux.



80% de la population est rurale. Villes et activités nouvelles se développent. On se déplace plus : on vit et travaille au pays, mais pas toujours là où on habite.



64% de la population est rurale. Après un longue période d'exode rural, les villages renaissent. Le réseau routier et le développement de l'usage de la voiture facilitent les déplacements vers les villes (travail, formation, commerces...).



65% de la population vit dans les villes qui regroupent emplois, logements et services. On se déplace de plus en plus en transports en commun en raison du coût de l'énergie et du souci de l'environnement.

Le projet d'A48 dont l'objectif était de conforter le dispositif d'évitement de l'agglomération lyonnaise en reliant directement Ambérieu en Bugey et Grenoble, via L'Isle-Crémieu et Coiranne, a été abandonné dans le SNIT de 2010 (Schéma national des infrastructures de transport).

Les liaisons nord-sud sont assurées par quatre routes départementales (dont une ancienne route nationale, la RN 75).

Ces axes assurent les liaisons entre les communes rurales, les communes des SCoT voisins et les villes et gares de l'axe Lyon-Chambéry :

- À l'ouest, la RD 75 relie Pont-de-Chéruy à Vienne en passant par Chesnes et enregistre une forte progression des circulations. Cet axe facilite les accès à l'A43 et à l'A7 et joue un peu le rôle de nouvelle « rocade » à l'est de l'agglomération lyonnaise. L'implantation d'une zone d'activités dévolue à la logistique fait craindre une aggravation des conditions de circulation sur un axe qui a connu un fort développement résidentiel et dans la ville de Vienne au débouché de la RD 75, en site urbain,
- Au centre, la RD 522 relie Crémieu, les Balmes Dauphinoises et le pays Saint-Jeannais à la RD 1006, à l'A43 et aux différents pôles (commerces, emploi, équipements structurants et gares) de Bourgoin-Jallieu et L'Isle-d'Abeau,

- La RD 1085 emprunte la vallée de l'Agny en direction de Moirans et Grenoble et sert d'itinéraire pour les convois exceptionnels sur une route qui présente une certaine dangerosité dans la descente de La Frette,
- À l'est, la RD 1075 relie Ambérieu, Morestel, Voiron et Grenoble. L'axe croise la RD 1006 au centre des Abrets.

### ➤ Le développement induit par les réseaux routiers

La réalisation des réseaux routiers s'est accompagnée d'un développement et d'aménagements dans une logique du tout automobile. Les axes majeurs ont largement favorisé le développement économique (commerces, zones d'activités) et résidentiel (habitat, équipements, etc.) qui, à leur tour, ont engendré un accroissement des flux quotidiens ou hebdomadaires. Le réseau ouest-est est à l'origine de l'organisation urbaine du territoire et des espaces d'activités au débouché des diffuseurs d'autoroutes.

Les réseaux nord-sud branchés sur le premier sont à l'origine d'une diffusion des urbanisations dans les espaces urbains qu'ils relient à l'axe Lyon-Chambéry. La multipolarisation du développement urbain aboutit à une concentration des circulations en direction de ces axes et de ces pôles fonctionnels.

#### Le trafic sur le réseau autoroutier

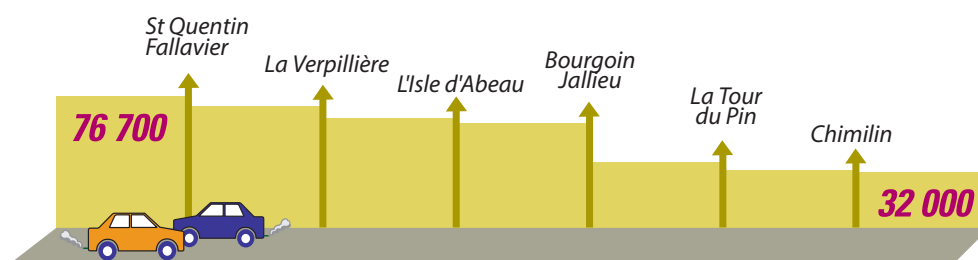


Nombre de véhicules entre les 5 diffuseurs du SCoT et les barrières de péage vers :



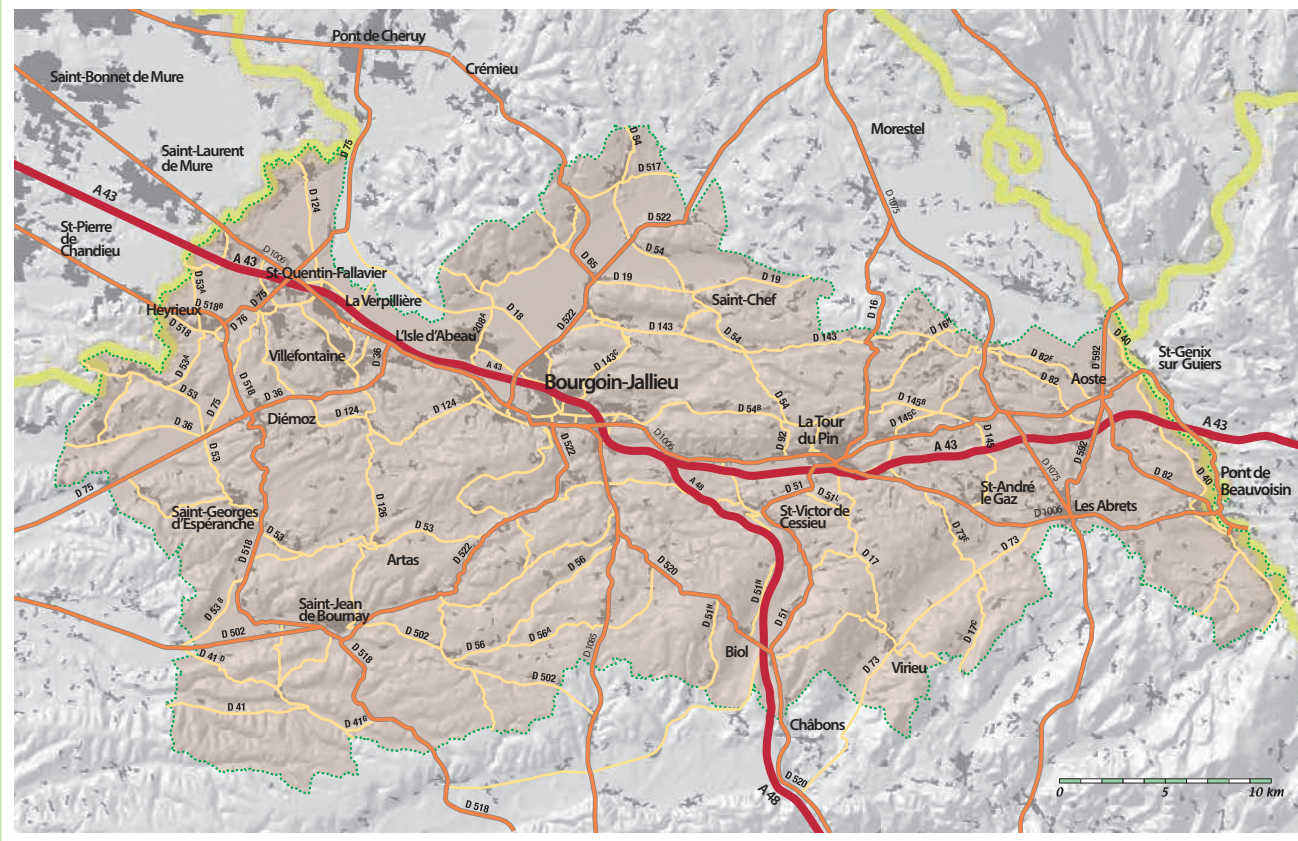
source : comptage AREA - juin 2006

Autoroute A 43 :  
Nombre total de véhicules par tronçon (moyennes journalières annuelles)



source : Conseil général de l'Isère - Trafics routiers 2004

## Le réseau routier du Nord-Isère



## Le réseau routier du Nord-Isère

<i>Voie</i>	<i>longueur (km)</i>
<i>autoroutes</i>	65
<i>routes nationales (ex)</i>	105
<i>routes départementales</i>	695
<i>voies communales</i>	2.670
<b>TOTAL</b>	<b>3.535</b>

source : calcul SCoT / BD Topo IGN

## 🔗 Le réseau et l'explosion des déplacements

### **Le cumul de trafic sur les axes majeurs**

Le réseau routier du Nord-Isère assure trois types de trafic : les trafics de transit régionaux (A46 et A48) vers l'Italie, vers les grandes agglomérations régionales et les stations des Alpes, les trafics de desserte entre les villes de l'axe et les villes extérieures (routes départementales vers Morestel, Crémieu, Pont-de-Chéruy, Vienne, Voiron...) et les trafics de desserte locale entre les communes voisines et les espaces fonctionnels (quartiers résidentiels, pôles commerciaux, zones d'activités).

La RD 1006 en particulier cumule ponctuellement tous les trafics et connaît un engorgement croissant dans les tronçons d'accès aux infrastructures nationales ou aux grands équipements et commerces. Les aménagements réalisés sur la RD 1006 au droit du Médipôle sont trop récents pour en évaluer la portée sur la fluidité des circulations.

### **Les axes nord-sud de plus en plus utilisés**

Les trafics sur ces axes nord-sud n'ont cessé d'augmenter avec le développement résidentiel et l'implantation de zones d'activités dans les communes à l'écart de l'axe. Les routes départementales 75, 85 et 522 connaissent aujourd'hui des situations de quasi-saturation aux heures de pointe aux entrées de ville, génèrent des points de blocage aux intersections avec la RD 1006 (Bourgoin-Jallieu, Les Abrets) et engendrent des itinéraires d'évitement par un réseau secondaire inadapté. Les traversées de villages sur ces axes ont fait l'objet de nombreux aménagements pour assurer la sécurité des populations et limiter les vitesses.

### **L'engorgement du réseau principal**

Le faisceau routier a peu évolué depuis la création de l'A43. En obéissant à une logique exclusive de déplacement est-ouest, l'ensemble du réseau routier

rabat les flux locaux sur cette artère. Si bien qu'il existe peu d'itinéraires d'échappement et aucun axe « performant », calibré ou direct, capable de relier de part en part des secteurs opposés du territoire, sans passer par la vallée de la Bourbre. Le relief et l'urbanisation la cloisonnent, sans qu'il soit possible de mettre en place des itinéraires parallèles de déviation. Le cumul de fonctions, l'urbanisation dynamique du Nord-Isère depuis 30 ans, la motorisation des ménages qu'elle induit, et la convergence des flux vers la vallée ont conduit à un engorgement progressif de cette artère routière unique, avec des bouchons dans la traversée des pôles urbains de la CAPI, et des difficultés de contournement des nœuds urbains comme à Bourgoin-Jallieu.

Les axes nord-sud ne sont pas épargnés. La congestion bloque leur connexion sur les giratoires de la RN 1006 et les échangeurs de l'A43 aux heures de pointe et pénalise l'accès au réseau de transports collectifs sur les axes reliant Morestel ou Crémieu aux gares de la vallée urbaine ou assurant les liaisons avec Vienne via Saint-Jean-de-Bourney.

### **Les projets routiers**

- Le barreau nord de l'A48, jusqu'à Coiranne, devait permettre de dévier une partie du transit nord-sud passant par l'Est lyonnais. Il n'est plus inscrit au Schéma national des infrastructures,
- Un demi-échangeur à l'est de La Tour-du-Pin devrait capter une partie des flux des Vals du Dauphiné, des Avenières et du secteur de Paladru, évitant ainsi le transit de camions par la RD 1006 en traversée de la ville (rue d'Italie).

Ces projets viennent répondre à des enjeux extraterritoriaux (A48) ou à des problématiques plus locales (échangeur des Vals du Dauphiné), sans répondre au problème fondamental du Nord-Isère : la création d'un itinéraire alternatif au faisceau RN 1006/ A43.





### ➤ Le dysfonctionnement du réseau secondaire

La croissance des villages et son basculement vers les Terres Froides et les Vals du Dauphiné corroborent une tendance à l'éloignement de l'urbanisation des axes de transports, constatée dans les années 1990 (diagnostic de la DTA).

La prise de conscience environnementale, amorcée durant cette période, s'est accompagnée d'un rejet des secteurs traversés par ces axes saturés et émetteurs de pollution et de nuisances. Le monde rural, jadis isolé, offre une qualité de vie et un cadre attractif pour des ménages désireux de combiner maison principale et maison secondaire en un même lieu. En résultent un allongement des temps de parcours et une multiplication des voitures dans un espace rural mal adapté à ces volumes de circulation (cœur de village étroit, routes de campagne sinueuses, partage des voies avec les engins agricoles, etc.).

Le réseau secondaire pâtit de cet engorgement. Conçu à l'origine pour relier des villages et faciliter l'accès au réseau principal, il endosse aujourd'hui une fonction d'itinéraires bis ou de voie échappatoire pour laquelle il n'a pas été calibré. Ses caractéristiques sont insuffisantes pour jouer ce rôle d'évitement de la vallée de la Bourbre ou de la vallée du Rhône.

Se contentant, à l'origine, de desservir les pôles urbains nord-isérois, il bute aujourd'hui sur leurs boulevards et leurs avenues, injectant des volumes de trafic conséquent au cœur de tissus urbains déjà denses et bloqués par le trafic est-ouest (traversée de La Tour-du-Pin ou du Pont-de-Beauvoisin, secteur de la Maladière et traversée de Bourgoin-Jallieu entre autres...).

L'extension des villages le long des départementales renforce les mouvements pendulaires induits par les nouvelles populations, avec des accroissements significatifs de trafic (RD 75, RD 1075, RD 85, RD 36, RD 522...). Ces flux ponctuels dans la journée, mais importants en volume, engendrent à leur tour la congestion des cœurs de villages et de bourgs dont le tissu est inadapté aux logiques routières.

Les ralentissements importants observés dans les traversées de Diémoz, Aoste, Chimilin, Saint-Clair-de-la-Tour, Les Abrets, sont à l'origine de dysfonctionnements urbains et d'une dégradation de la qualité de vie. Des déviations ont été mises en place pour résoudre les points les plus difficiles en traversée de ville (RD 528 à Heyrieux ou encore RD 522 à Saint-Jean-de-Bournay) mais ces déviations ont été à leur tour le support de nouvelles urbanisations, déplaçant le problème sans le résoudre. Le département porte de nombreux projets de déviation : déviation de Chamagnieu, déviations sur la RD 522 pour Meyrieu, Saint-Agnin, Saint-Savin, Salagnon, Trept, déviation de Pont-de-Beauvoisin sur la D 82, etc. Mais beaucoup de ces projets s'accompagnent déjà de réflexions sur la création de zones d'activités ou de zones commerciales.

### *De nombreuses questions se posent :*

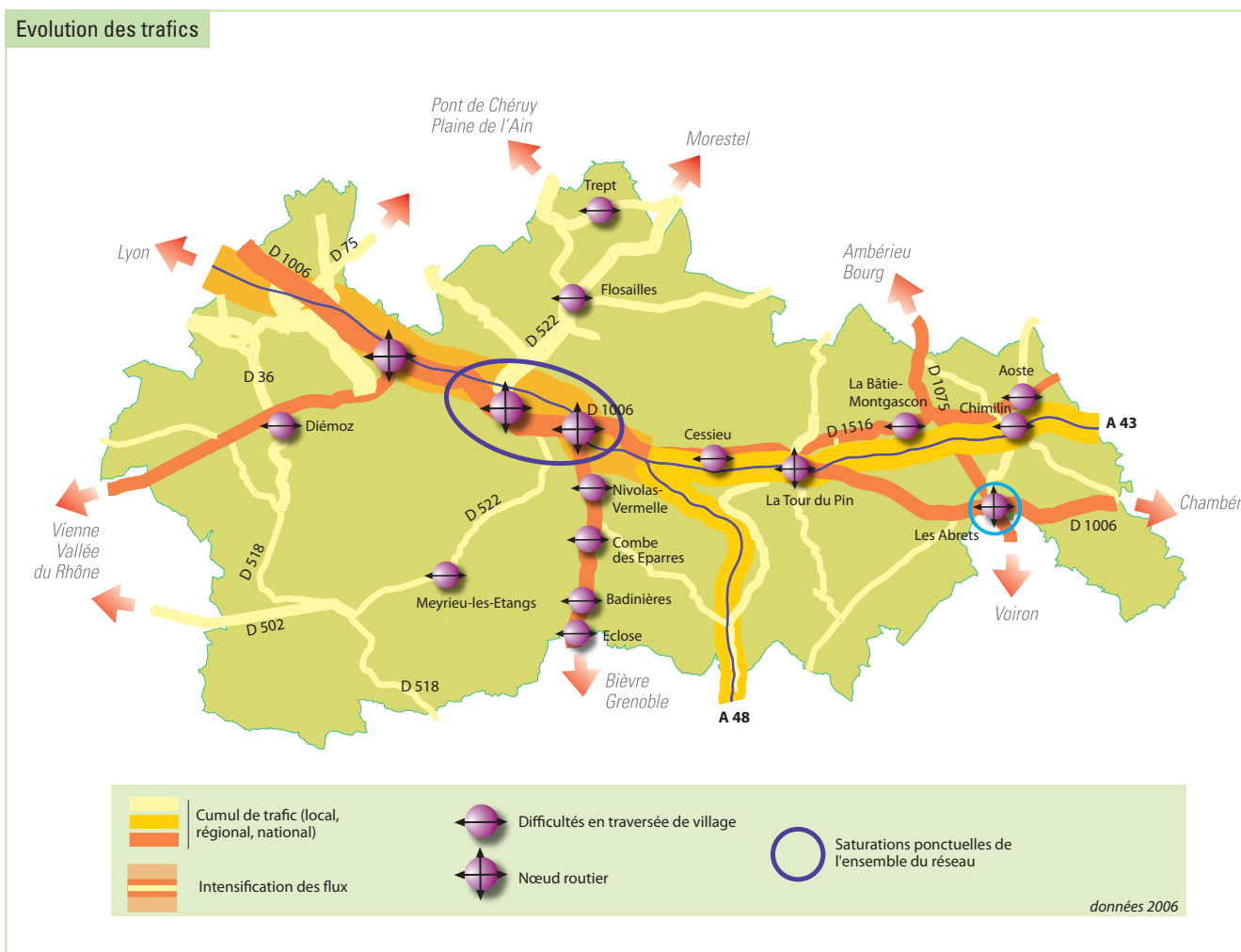
Comment ne pas aggraver les conditions de circulation sur l'axe ouest-est et raccorder les territoires du Nord et du Sud ?

Comment traiter les liaisons entre le secteur Ouest du Nord-Isère, la plateforme aéroportuaire de Saint-Exupéry et l'agglomération de Pont-de-Chéruy ?

Quelles solutions d'évitement de la RN 1006 dans la CAPI ou La Tour-du-Pin pour les flux de transit ?



## Evolution des trafics



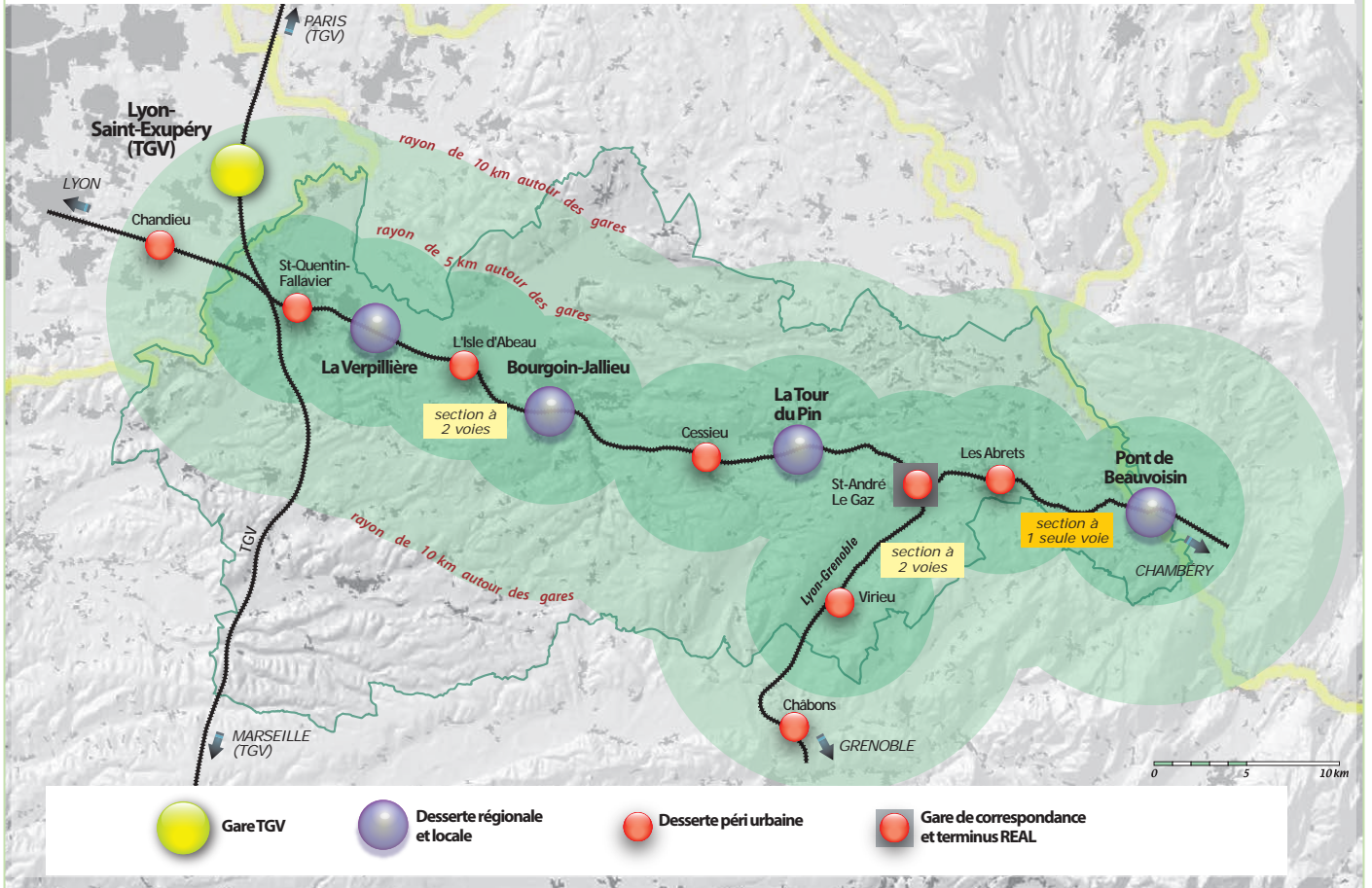
### Les difficultés croissantes sur les réseaux routiers et aux intersections des axes

- Des axes cumulant les trafics internationaux, régionaux et locaux, des déplacements quotidiens et des migrations touristiques (A43, RD 1006),
- Des axes nord-sud en plein développement : RD 522, RD 75, RD 1075, impactant les communes traversées (Diémoz, Meyrieu et Vienne),
- Des risques sur les itinéraires pour convois exceptionnels (RD 522, RD 85) dans les traversées de Flosaille, Trept, Nivolos-Vermelle, Badinières et Éclose,
- Des situations de « saturation » aux points d'intersection entre les axes ouest-est et les axes nord-sud impactant des centres-villes : Bourgoin-Jallieu, Les Abrets, Aoste.

### Des projets

- Des contournements pour sécuriser les traversées dangereuses de villages sur les axes les plus chargés : Aoste, Flosaille,
- Un demi-échangeur à La Tour-du-Pin Est pour dévier le trafic des poids lourds sur la RD 1006 dans la traversée du centre de la ville,
- Des réflexions pour délester le centre de Bourgoin-Jallieu et faciliter l'accès de la gare aux transports collectifs,
- Mais surtout des réflexions pour limiter l'augmentation des flux motorisés et développer des modes alternatifs au tout voiture individuelle.

Le potentiel de «desserte» des gares



## 🔗 Le réseau ferré et les gares

Le Nord-Isère a l'avantage d'être desservi par deux lignes de chemin de fer en direction des Alpes, avec les axes Lyon- Grenoble et Lyon-Chambéry. Ce réseau n'a pratiquement pas changé depuis 150 ans, ni dans la configuration des lignes ni dans celle des gares, si ce n'est la fermeture de la gare d'Heyrieux et l'ouverture de la gare Jean-Macé à Lyon.

- Les lignes comptent deux voies en direction de Grenoble et en direction de Chambéry jusqu'à Saint-André-le-Gaz, puis au-delà une seule voie,
- Dix gares sont aujourd'hui en service : 9 sur l'axe Lyon- Chambéry et 8 sur l'axe Lyon-Grenoble.

Le réseau ferré cumule aujourd'hui quatre types de trafic : les trains à grande vitesse vers Grenoble, Chambéry, les trains de desserte intercity, les trains de desserte périurbaine entre Lyon-Perrache et Saint-André-le-Gaz et les trains de marchandises.

### **Le potentiel des réseaux**

Le rayonnement des gares du Nord-Isère tend à s'élargir au Nord sur le territoire du SCoT de la Boucle du Rhône, à l'est sur celui de l'avant-pays savoyard.

Les phases d'augmentation du prix des carburants, puis la mise en place de la desserte cadencée et l'ouverture de la gare Jean-Macé ont marqué plusieurs paliers dans l'accroissement de la fréquentation des trains pour les déplacements quotidiens vers Lyon, Grenoble et Chambéry, notamment aux heures de pointe.

Cependant, le développement de l'usage des trains se heurte aujourd'hui à plusieurs écueils :

- La saturation des gares lyonnaises, notamment la Part-Dieu, pénalise la qualité du service ou son possible développement (augmentation des cadences aux heures de pointe),
- La saturation des parkings de gare et un usage dominant de la voiture pour l'accès aux gares,
- Les difficultés d'accès pour les personnes à mobilité réduite dans toutes les gares (sauf La Tour-du-Pin),
- Les difficultés de desserte des gares par le réseau des transports collectifs urbain en raison de la saturation des axes routiers,
- La configuration même du réseau qui, avec ses deux voies ou sa voie unique, ne permet pas de faire face aux incidents techniques,
- Un réseau cyclable et des voies piétonnes d'accès aux gares peu développées.

### **Les gares, portes d'entrée dans le Nord-Isère**

Avec un tracé de la ligne de chemin de fer plutôt à mi-pente qu'en fond de vallée, le train offre un point de vue sur les villes que les infrastructures routières n'offrent pas.

La position des gares sur ce tracé a cependant « tenu les gares et leurs quartiers à l'écart » des centres-villes. Les activités qui s'y étaient développées ont souvent disparu

ou été relocalisées dans des sites d'activités adaptés à leur fonctionnement.

### **La fréquentation des gares en hausse**

La fréquentation des TER a connu ces 10 dernières années une croissance très importante. La ligne Saint-André-le-Gaz- Lyon ayant enregistré une augmentation de 8,5 % par an de 2004 à 2008. Cette évolution s'est tassée depuis avec les effets de la crise économique mais pourrait repartir ensuite dans les prochaines années.





Cette fréquentation pose des questions de stationnement en gare pour des voyageurs utilisant en majorité leur voiture. D'après une enquête flash Région-SNCF de 2009, 62 % des 10 000 voyageurs montants dans les 6 gares principales sont venus en voiture, 4 % viennent en transports collectifs, 5 % en deux-roues et 30 % viennent à pied (à Bourgoin-Jallieu 35 %). L'enquête montre aussi que près de 50 % des voyageurs sont originaires de la ville même, ce qui interroge sur le développement de modes d'accès alternatifs à la voiture et sur le développement résidentiel des villes disposant de gare.

### Le potentiel des gares

Leurs quartiers offrent aujourd'hui un potentiel foncier propre à conforter les villes et à les valoriser comme autant de quartiers centraux.

L'étude « urbagare » a identifié un potentiel foncier à

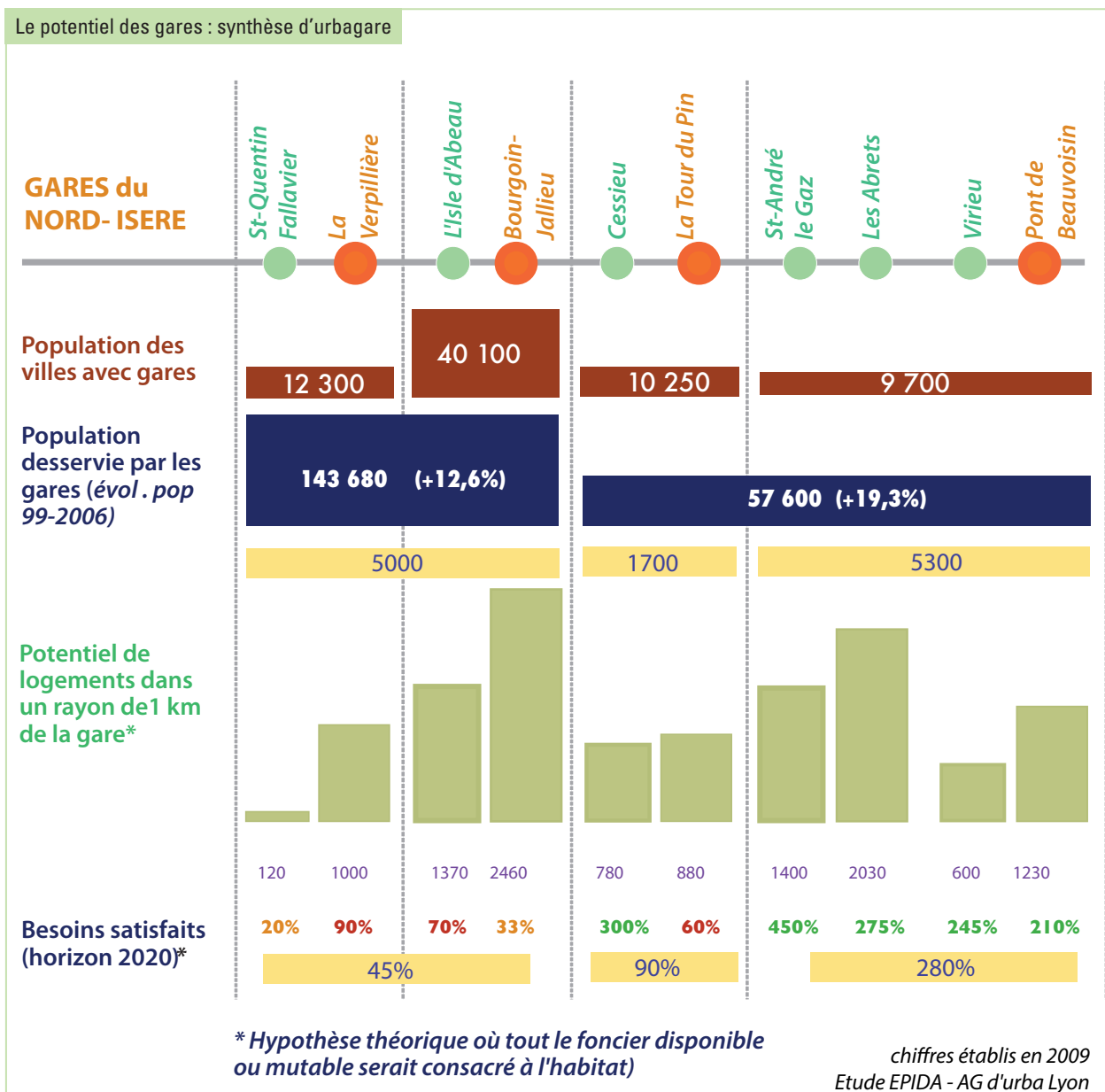
moins d'un kilomètre de la gare propre à couvrir une part importante des besoins en logements.

### Les limites et les perspectives

La faiblesse des densités de population, les pratiques de déplacement sont les deux principaux freins au développement d'une offre de transports collectifs locaux facilitant l'accès au réseau ferré.

La mise en place par la Région Rhône-Alpes de parcs à vélos protégés dans chacune des gares est une première étape dans l'aménagement des accès à la gare.

Les réflexions engagées par les trois CDDRA du nord de l'Isère pourraient déboucher sur de nouvelles propositions adaptées aux configurations locales (densité de population, capacités financières des collectivités) et à l'émergence de nouvelles pratiques (covoiturage, auto-partage).



## Les projets d'infrastructures

### ➤ Projets d'aménagements sur le réseau routier

Avec l'abandon du barreau de l'A48 entre Ambérieu en Bugey et Coiranne le SNIT (schéma national des infrastructures de transport), il n'y a plus, à ce jour, de projet de nouvelles infrastructures autoroutières. Seuls quelques aménagements sont envisagés sur le réseau national et départemental pour améliorer localement la sécurité ou le fonctionnement urbain :

- Amélioration du diffuseur A432 et A43,
- La création d'un semi-échangeur à La Tour-du-Pin Est a été réalisé.

### ➤ Les grands projets de liaisons ferrées

Les projets en cours ont pour objectif de développer une offre de transport rapide pour les voyageurs au niveau national et régional et des alternatives par le train pour le transport de marchandises.

#### **La liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin**

La Ligne à Grande Vitesse (LGV), et la ligne mixte voyageurs-marchandises Lyon-Turin traversent le Nord-Isère d'ouest en est dans un fuseau commun, entre Saint-Exupéry et le Nord-Isère jusqu'au nord de Bourgoin, puis en deux fuseaux séparés. La ligne fret du Bas-Dauphiné empruntant la vallée de la Bourbre entre Coiranne et l'Est de La Tour-du-Pin avant de suivre un tracé parallèle à l'autoroute A43.

Cette liaison Lyon-Turin comprend la réalisation du tunnel international, ainsi que ses accès jusqu'à Turin côté italien, et jusqu'à Lyon, côté français. La décision ministérielle du 10 novembre 2011 retient le principe d'une première phase de réalisation des accès français de la nouvelle liaison Lyon-Turin, constituée d'une ligne mixte voyageurs-fret entre Grenay et Chambéry. Le décret du 23 août 2013 déclare d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire d'accès au tunnel franco-italien de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Ce projet est de nature à consolider la place de l'agglomération lyonnaise dans les échanges européens, à alléger les transits de camions sur les infrastructures autoroutières et à renforcer le rôle de la gare de Saint-Exupéry.

La réalisation de ces infrastructures aura un impact du point de vue environnemental sur la Plaine du Catelan, de Coiranne et de la moyenne vallée de la Bourbre. Elles auront un impact sonore pour les populations, particulièrement à l'est de Cessieu.

#### **Le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)**

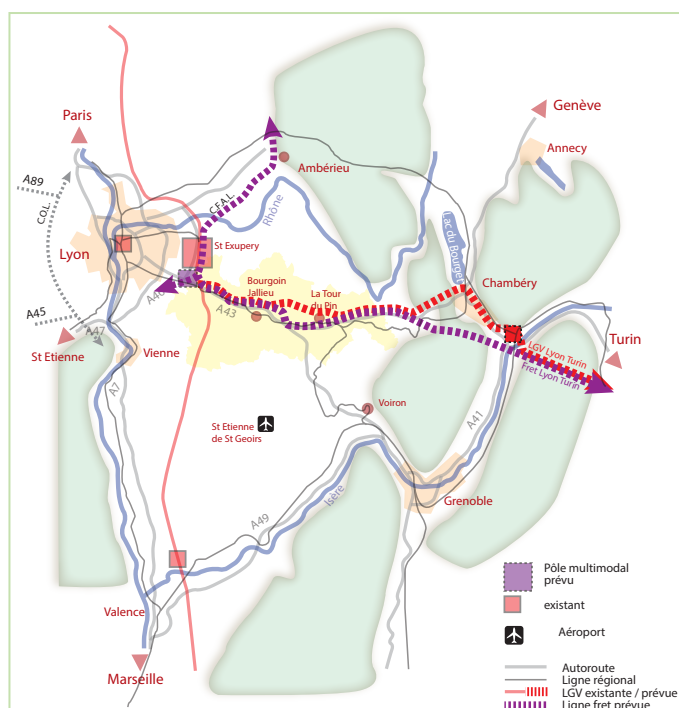
Le projet s'inscrit dans la perspective de créer un couloir de grande capacité pour le fret ferroviaire entre le nord et le sud de l'Europe du Nord. Il a pour objectif d'alléger les transits de camions dans l'agglomération lyonnaise et celui des trains de marchandises dans la gare de la Part-Dieu. Son tracé, entre Ambérieu et les lignes de la vallée du Rhône, contourne l'agglomération lyonnaise en limite ouest du Nord-Isère (Grenay).

La réalisation de ces nouvelles infrastructures de fret devrait alléger les trafics de marchandises sur les grands axes routiers, contribuer au développement économique de la métropole lyonnaise et desservir les pôles logistiques. Il devrait aussi alléger le trafic de trains régionaux et permettre d'améliorer la desserte périurbaine et locale.

Le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise a été déclaré d'utilité publique dans sa branche Nord par décret du 28 novembre 2012, et mis à l'étude dans sa branche Sud à la suite de la décision ministérielle du 4 septembre 2008 et de l'arrêté préfectoral de prise en considération du 6 mai 2009.

#### **Une plateforme multimodale**

Parmi ces projets d'infrastructures identifiés également dans le projet Plaine Saint-Exupéry et dans la DTA figure une plateforme d'autoroute ferroviaire sur ligne existante, dont une implantation compatible avec une mise en service à court terme se situerait sur Grenay. Ce projet fait l'objet d'un appel d'offres.



### **Le développement de Lyon-Saint-Exupéry**

La proximité de l'aéroport et de la gare TGV de Lyon-Saint-Exupéry est un atout pour la métropole lyonnaise et les espaces qui la composent. L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry constitue une porte d'entrée internationale pour la métropole lyonnaise. Plus de 50 compagnies aériennes sont présentes, autour de trois terminaux.

Avec 8,5 millions de passagers en 2012, il s'agit du 3<sup>e</sup> aéroport français après Paris et Nice mais du 45<sup>e</sup> aéroport européen. Plus de 60 % du trafic est international, en hausse régulière tandis que le trafic national croît très lentement. L'actuelle plateforme aéroportuaire s'étend sur 1100 hectares, auxquels s'ajoute une emprise de 900 hectares en zone d'aménagement différé (ZAD), foncier réservé pour garantir la faisabilité foncière de nouvelles pistes à horizon post 2035.

#### **Le développement de l'aéroport**

Le développement de l'aéroport s'inscrit dans le projet Plaine Saint-Exupéry qui participe à la structuration métropolitaine. Sa montée en puissance est prévue en tant que pôle d'échanges du réseau ferré, à la fois pour les TGV et les trains régionaux. Il s'agit également d'un pôle de fret aérien. Le projet plaine Saint-Exupéry ambitionne d'assurer la montée en puissance du hub multimodal (voyageurs et fret), à travers 4 orientations : permettre la montée en puissance de l'aéroport pour en faire l'aéroport du grand sud-est de la France ; renforcer à toutes les échelles la connectivité de l'aéroport avec le territoire ; assurer l'intégration territoriale de la plateforme aéroportuaire ; optimiser l'avantage comparatif du territoire pour le fret ferroviaire et l'intermodalité. Par ailleurs le schéma de composition générale de l'aéroport élaboré par le concessionnaire (Aéroport De Lyon) sous pilotage de l'Etat et en association avec les collectivités compétentes doit orienter le développement de la plateforme quant à son organisation fonctionnelle, sa desserte, son développement économique, son aménagement et son insertion dans le territoire (trame viaire, qualité architecturale et paysagère, performance environnementale...).

#### **Le développement de la gare**

La connexion avec la gare TGV, effective depuis 2004, est un atout qui mérite d'être mieux exploité. La gare TGV offre un accès ferré national, et confère à la plateforme une fonction de noeud multimodal. Toutefois la desserte demeure modérée avec une trentaine d'arrêts en gare par jour pour environ 2000 voyageurs, dont 10 % de passagers intermodaux. Ce trafic pourrait évoluer avec l'ouverture récente de liaisons TGV lowcost entre Saint-Exupéry, Marne-la-Vallée et Marseille. La plateforme apparaît comme isolée au sein du réseau de transports collectifs du territoire. Le tram-train Rhônexpress permet une accessibilité par un transport en commun performant depuis l'agglomération lyonnaise, mais sa compétitivité, notamment tarifaire, est concurrencée par le haut niveau d'accessibilité routière. L'accès depuis l'agglomération nord-iséroise se fait par le réseau Transisère, selon des plages restreintes. L'enjeu d'une desserte renforcée de l'aéroport, en particulier par une liaison ferroviaire depuis l'agglomération iséroise est affirmé. Il est à noter que le développement des transports ferroviaires régionaux est conditionné par l'augmentation de la capacité du nœud ferroviaire lyonnais ; la réalisation du CFAL et le développement du hub ferroviaire de Saint-Exupéry pourront y contribuer.

#### **Le renforcement de la dimension économique**

L'espace interdépartemental Saint-Exupéry dénombre 51 400 emplois en 2009 dont plus de 10 000 emplois à Saint-Quentin Fallavier. Le territoire bénéficie d'une dynamique favorable avec + de 23 % d'emplois en 10 ans contre + 6 % à l'échelle de l'aire métropolitaine. Le territoire est fortement marqué par le secteur de la logistique (20 % des emplois salariés), mais le secteur de l'industrie y est surreprésenté (25 %). En matière d'offre foncière économique, l'espace interdépartemental Saint-Exupéry est historiquement un territoire majeur pour le développement métropolitain, avec une offre globale de l'ordre de 3 000 ha dont 90 % est occupée. Les réserves foncières à court/moyen terme s'élève environ à 250 ha, outre la réserve à très long terme de la zone Porte du Dauphiné. Par ailleurs le projet Plaine Saint Exupéry doit également conforter la place de l'agriculture, préserver l'intégrité fonctionnelle de la couronne agricole et permettre le développement d'une agriculture pérenne. L'objectif est également de préserver la ressource en eau, les milieux écologiques et le paysage et enfin de limiter l'exposition des populations aux nuisances liées aux flux de transports ainsi qu'à préserver le cadre de vie local.

## ENJEUX DU SCOT

Dans un contexte de croissance démographique et économique, le nécessaire développement de la mobilité suppose de rechercher d'autres réponses tant en termes de mode d'urbanisation que d'organisation des déplacements.

L'enjeu central du SCoT est d'encadrer l'urbanisation pour faciliter les déplacements et préserver les populations des risques qui leur sont liés.

L'axe Lyon-Chambéry a fait l'attractivité du Nord-Isère. L'augmentation des nuisances (pollution, bruit, embouteillages) et la raréfaction du foncier, largement consommé dans les secteurs les plus accessibles, risquent de produire l'effet inverse.

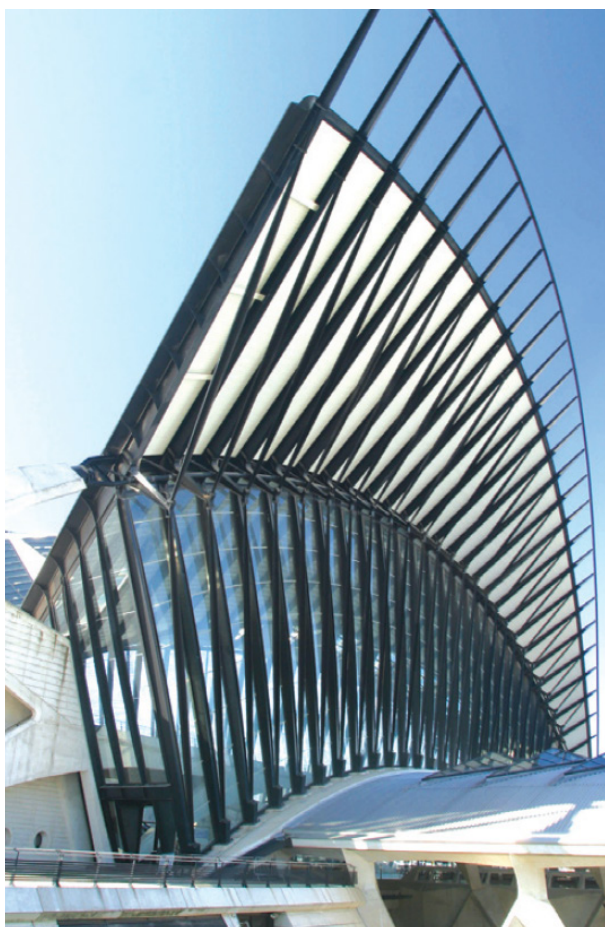
L'offre de déplacement et surtout de transports collectifs n'a pas suivi l'accroissement de la population et des emplois enregistrés par le Nord-Isère.

À défaut de densités suffisantes pour développer une offre de transports collectifs performante entre les villes, le réseau ferré constitue une opportunité comme ligne de transport interne au territoire.

Le SCoT a pour objectif de structurer le développement urbain en conciliant l'accueil de la population et des emplois avec les capacités à proposer des alternatives au tout voiture.

Dans le contexte du développement de nouvelles infrastructures de transport liées au fret, le Nord-Isère développe une offre de foncier pour la logistique sur le Parc de Chesnes et limite les effets de report d'implantation de logistique d'envergure en dehors de ce site.

L'enjeu du SCoT sera de concilier les besoins en foncier pour la logistique avec la protection d'espaces d'intérêt majeur pour l'agriculture et l'eau.



L'absence de centralité forte et unique structurant le territoire est le trait majeur du Nord-Isère.

Sa structuration urbaine en ligne et l'histoire des villes sont étroitement liées à la géographie du territoire, à sa position entre des villes régionales et à l'histoire démographique du Nord-Isère à l'est de la métropole lyonnaise.

### Histoire de la structuration urbaine

Jusqu'à l'après-guerre le Nord-Isère, encore rural, ne compte que quelques bourgs : La Tour-du-Pin, Saint-Jean-de-Bournay et Pont-de-Beauvoisin. Avec ses 8 000 habitants et ses industries, Bourgoin-Jallieu s'impose comme la principale ville du territoire dès le début du 20<sup>ème</sup> siècle, mais n'a pas le rayonnement de villes comme Givors, Voiron ou Vienne. La ville capte alors l'essentiel de la croissance démographique du territoire, alors que les villages renaissent progressivement après une longue période d'exode rural.

64 % de la population est encore rurale en 1975. Il faudra attendre le développement du réseau routier et l'accès facilité à la voiture pour tous dans les années 1960 pour que le Nord-Isère amorce une nouvelle phase de croissance démographique qui viendra renforcer le poids des villes.

#### ➤ La création de la Ville Nouvelle change la donne urbaine

Les politiques étatiques des années 1970 renforceront le rôle structurant de la vallée en la dotant de l'A43 desservant l'aéroport de Satolas (Lyon-Saint-Exupéry) et la Ville Nouvelle de L'Isle-d'Abeau. Ce faisceau de transports eut pour effet de mettre les villes du Nord-Isère à moins d'une demi-heure du cœur de Lyon et moins d'une heure de Grenoble et Chambéry. Les villes historiques ne connurent pas pour autant un décollage, la croissance étant captée par les communes de la Ville Nouvelle. La motorisation des ménages favorisa en même temps la diffusion de l'habitat dans les secteurs ruraux jusqu'alors excentrés.

La volonté d'implanter un centre urbain dans le Bas-Dauphiné ne s'est pas traduite par la création d'une grande ville. En privilégiant le concept d'une ville partagée entre plusieurs entités urbaines, spatialement éloignées, la création de la Ville Nouvelle a conforté une organisation urbaine multipolaire et linéaire.

Elle a, en revanche, contribué à une large diffusion de l'habitat dans les Balmes Dauphinoises ou L'Isle-Crémieu dès le milieu des années 1980 et le phénomène s'amplifie dans les décennies suivantes.

#### ➤ Des villes adossées au réseau des gares

Les villes « historiques » de La Verpillière, Bourgoin, La Tour-du-Pin, Pont-de-Beauvoisin disposent de gares qui aujourd'hui assurent une fonction d'échange au niveau régional.

La Ville Nouvelle a fait un autre choix en se dotant de la gare de L'Isle-d'Abeau, déconnectée du tissu urbain. La position des gares en bordure ou en retrait des villes a d'abord favorisé le développement économique. Le départ de ces activités à Bourgoin-Jallieu, La Verpillière mais aussi à Saint-André-le-Gaz offre aux villes un potentiel important de renouvellement urbain et une opportunité pour conforter le rôle et les fonctions des villes.

#### ➤ La structuration des territoires ruraux

Saint-Jean-de-Bournay est devenu la seule petite ville en milieu rural en raison de son positionnement sur l'axe historique entre Lyon et Grenoble. La ville compte aujourd'hui 4 300 habitants et joue un rôle central pour les communes du plateau.

D'autres villages se sont développés autour d'une entreprise (Aoste), d'équipements scolaires (Saint-Chef), d'une gare (Virieu) et jouent un rôle très local.

Le développement de ces bourgs a été limité par celui des villages qui ont bénéficié d'un engouement pour la maison « à la campagne » tout en restant à proximité des infrastructures de transports et des équipements de ce réseau urbain « informel ».

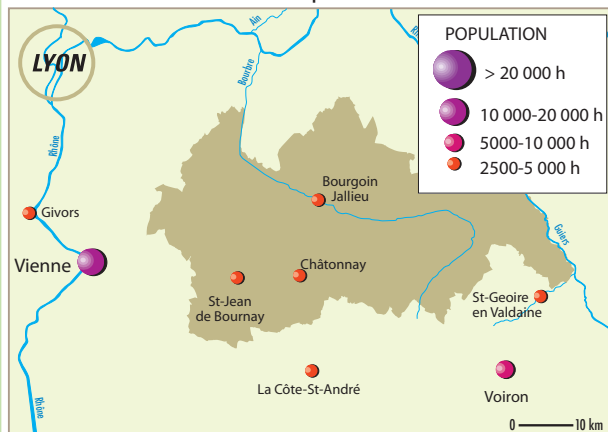
#### ➤ Un linéaire de villes sur le fil de l'axe Lyon-Chambéry

L'impossible émergence d'une ville-centre unique tient autant à l'histoire qu'au rapport entre les villes et les campagnes proches. L'organisation urbaine du Nord-Isère se définit par son « linéaire » de villes de taille moyenne sur l'axe Lyon-Chambéry.

## Deux siècles de croissance urbaine du Nord-Isère

1800 : 73.000 habitants

Aucune ville du Nord-Isère ne dépasse 5.000 habitants



1954 : 82.500 habitants

Avec 8.000 habitants, Bourgoin n'égale pas Givors ou Voiron



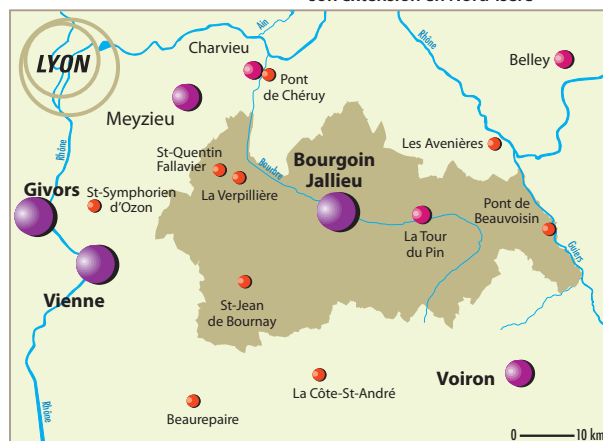
1851 : 103.000 habitants

Aucune ville du Nord-Isère ne dépasse 5.000 habitants  
Le pic démographique profite aux bourgs et aux villages



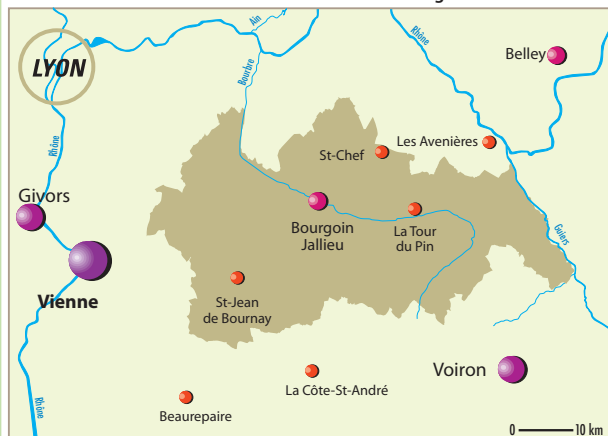
1975 : 107.000 habitants

La métropole lyonnaise commence son extension en Nord-Isère



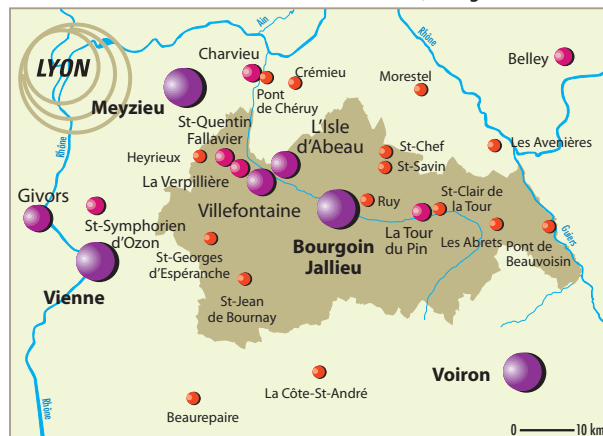
1901 : 92.000 habitants

Avec 7.000 habitants, Bourgoin devient le centre d'une région en déclin



1999 : 179.000 habitants

En 25 ans le Nord-Isère a changé de physionomie, à un rythme inédit : Ville Nouvelle, bourgs ...



## L'émergence de pôles urbains sur l'axe Lyon-Chambéry

C'est à partir de petites villes et du rôle des axes de Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry, confondus en un seul dans la vallée de la Bourbre, qu'ont émergé progressivement des pôles urbains dont le rayonnement dépasse largement les communes périurbaines, voire le Nord-Isère. Ils sont ponctuellement relayés par des petites villes en voie de structuration pour les espaces moins denses à vocation plus rurale.

### ➤ Un pôle centre autour de Bourgoin et L'Isle-d'Abeau

Occupant une position relativement centrale, Bourgoin-Jallieu assure les fonctions de ville-centre et de premier pôle d'emploi du nord de l'Isère. Dans son prolongement, plusieurs petites villes et villages se sont développés le long des affluents de la Bourbre et des axes secondaires : Nivolas-Vermelle, Ruy-Montceau. Dans les communes proches comme Domarin et Maubec, les quartiers en pied de talus des communes se fondent dans l'espace urbain tandis que les quartiers plus éloignés et sur les hauteurs gardent leur caractère rural. L'urbanisation progressive de la RD 1006, la création de pôles de commerces et services créent un trait d'union entre L'Isle-d'Abeau et Bourgoin-Jallieu. Le rapprochement entre les villes tient à la complémentarité de leurs fonctions, de leurs espaces résidentiels et de leurs gares. L'ensemble constitue un pôle urbain de plus de 70 000 habitants et emplois.

### ➤ Un pôle ouest autour de La Verpillière et Villefontaine

À l'ouest de Bourgoin, les villes de Saint-Quentin-Fallavier, La Verpillière et Villefontaine constituent un pôle caractérisé par la juxtaposition de bourgs anciens, de quartiers résidentiels d'habitat social et de grandes zones d'activités et en particulier du pôle logistique de Chesnes.

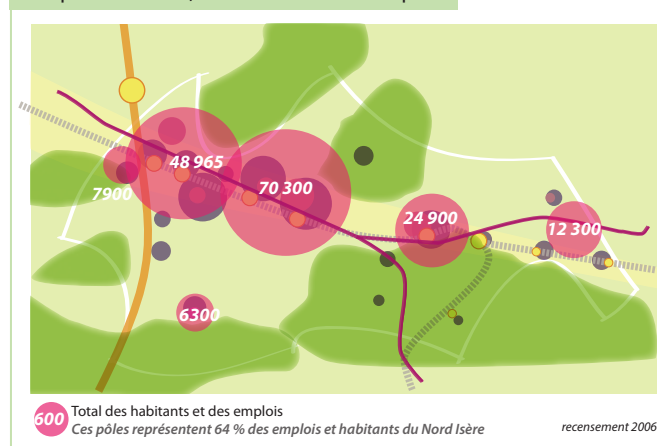
### ➤ Un pôle Est autour de La Tour-du-Pin

À l'est de la moyenne vallée de la Bourbre, La Tour-du-Pin, ville sous-préfecture et ville « ouvrière », forme avec les communes limitrophes une petite agglomération composée de quartiers industriels et résidentiels. Saint-Jean-de-Soudain et Rochetoirin s'étirent entre le fond de la vallée, avec leurs espaces d'activités, et le plateau rural avec leurs cœurs de village, hameaux et extensions résidentielles.

Les communes de Saint-Clair-de-la-Tour et de Saint-Didier-de-la-Tour se sont développées le long des deux axes en direction de la Savoie, la RD 1006 et la RD 516. La Tour-du-Pin constitue la ville-centre des Vals du Dauphiné, entité composée de cinq intercommunalités. Chacun de ces pôles urbains est équipé de deux gares,

l'une ayant une vocation de desserte rapide des villes régionales, l'autre ayant vocation à assurer une desserte de type périurbain dans le réseau de l'agglomération lyonnaise.

### Les pôles urbains, leurs habitants et emplois



### ➤ Les petites villes isolées de l'axe

À l'ouest, Heyrieux et les villages périurbains largement orientés vers Lyon se sont développés en marge de l'axe de la vallée de la Bourbre sur ses reliefs. Ces communes sont aujourd'hui contraintes dans leur développement par le Plan d'exposition au Bruit de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry. Pour autant Heyrieux joue le rôle de ville-centre des Collines du Nord Dauphiné. Cette entité constitue l'entrée ouest dans le Nord-Isère et, à ce titre, fait partie des espaces à enjeux pour le territoire.

À l'est de l'axe Lyon-Chambéry, une organisation tripolaire : Les Abrets et Pont-de-Beauvoisin ont un rayonnement géographiquement plus limité et desservent des bassins de proximité ouverts sur le Voironnais et l'avant-pays savoyard.

Ce sont des villes carrefours indissociables des communes jumelles les jouxtant : Le Pont-de-Beauvoisin (Savoie) et Charancieu, sur les territoires desquelles se sont développées des zones d'activités commerciales. La commune d'Aoste s'insère dans cette organisation avec un pôle d'emploi constitué par une seule entreprise.

### ➤ Les villes et bourgs des territoires ruraux

Saint-Jean-de-Bournay se démarque comme l'unique bourg-centre historique sur l'axe Vienne-Grenoble qui traverse le pays Saint-Jeannais, parallèlement à la vallée de la Bourbre. Cette « petite ville » joue véritablement le rôle de pôle centre pour le plateau Saint-Jeannais au niveau de l'emploi, des services et du commerce. Cependant, Saint-Jean-de-Bournay ne dispose pas de transports collectifs performants pour rallier les villes de la vallée.

Les axes nord-sud n'ont pas donné naissance à des

villes mais plutôt à des bourgs tels qu'Aoste, Saint-Chef, Virieu ou Saint-Georges-d'Espéranche. Ces bourgs génèrent ponctuellement une attractivité quotidienne avec la présence d'un collège (Saint-Chef, Saint-Georges-d'Espéranche), d'équipements administratifs ou d'établissements de soins (Virieu), ou d'une grande entreprise (Aoste). Ils participent à la structuration de secteurs ruraux par une offre de commerces, de services et de logements locatifs.

### ➤ Les villages au cœur des espaces ruraux

Les villages du Nord-Isère ne sont pas bâtis sur un seul modèle mais ont des morphologies qui tiennent à leur localisation géographique et à l'histoire agricole, religieuse et économique du bassin dans lequel ils se situent : groupés en un ou deux noyaux autour de l'église et de la mairie, étirés le long d'une route ou d'un relief ou totalement dispersés en hameaux construits au fil du temps autour de fermes ou d'ateliers.

Leur forme initiale a souvent été remodelée par des implantations à l'écart des centres, autour de hameaux ou le long des réseaux.

Les campagnes ont vu se construire des locaux d'activités et des maisons individuelles isolées sur leur parcelle ou en lotissement.

Il en résulte une forte dispersion du bâti qui ne contribue ni à valoriser le patrimoine bâti, ni à conforter un centre de village, ni à offrir une densité nécessaire au fonctionnement et au maintien des commerces et des services de proximité.

Les villages (de 250 à 2 500 habitants) ont été différemment marqués par le déclin démographique de l'exode connu puis par des lentes ou très rapides phases de croissance selon leur proximité des villes et des axes de déplacement.

### ➤ Des relations villes et villages fluctuantes

À l'image de très nombreux territoires français, les années 1980, ont été marquées par un mouvement de « rejet » des villes et même des bourgs et par un engouement pour les villages proches puis de plus en plus éloignés. Ces évolutions ont fragilisé le rôle des villes et bourgs intermédiaires et profondément modifié les villages dans leur morphologie et leur sociologie. La périurbanisation a gagné les espaces ruraux. Pourtant l'attrait des villes est permanent pour les personnes plus âgées, qui y trouvent un environnement plus adapté à leurs besoins.

Le moteur de ces mouvements est à rechercher dans la production de logements. Quand l'individuel l'emporte, les villages s'étendent, quand le collectif « repart », alors une nouvelle dynamique s'ouvre pour les villes.

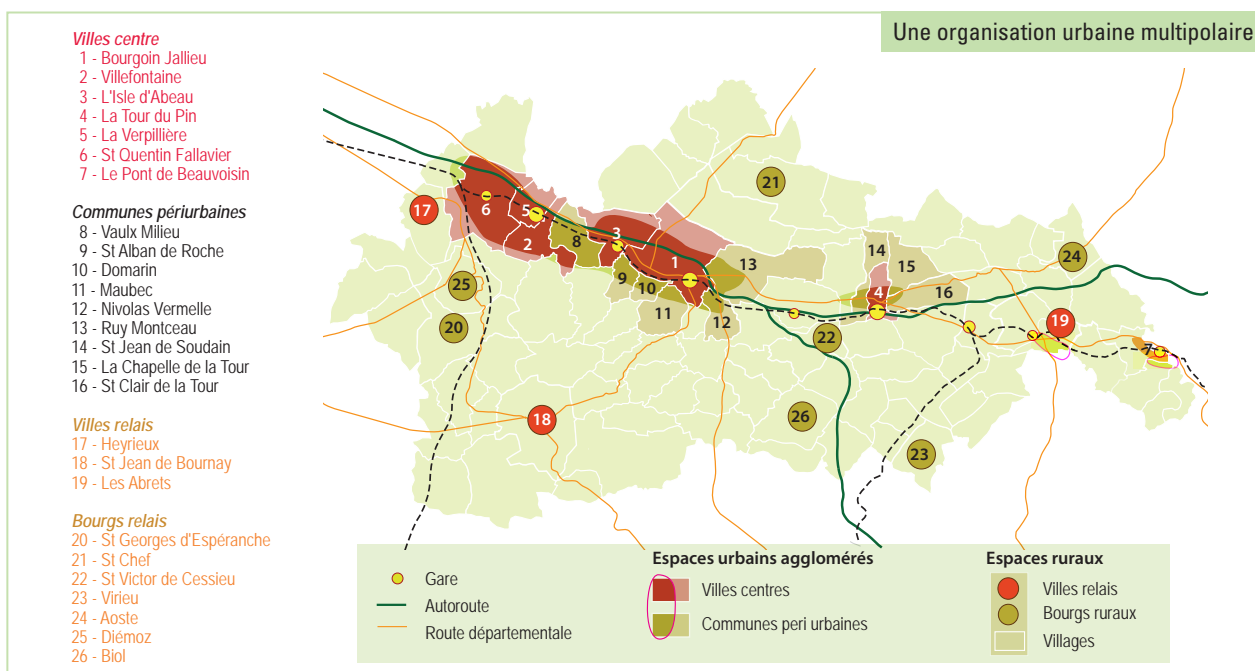
## Les risques et fragilités de cette organisation

### ➤ Des risques de déséquilibres et de clivage

L'espace composé par le dessin du périmètre du SCoT Nord-Isère agrège des villes et des territoires variés.

Le poids des influences divergentes est sans doute un facteur d'explication au fait que les collectivités ne se soient jamais rassemblées pour adopter un positionnement et une stratégie de développement communs. Les villes et villages se sont « historiquement » définis par rapport à la capitale ou aux villes régionales mais rarement par leurs propres ressources.

Son histoire a véritablement été bouleversée par la création de la Ville Nouvelle. Bourgoin est longtemps restée la première ville traversée pour qui allait vers les Alpes, La Tour-du-Pin la relayant à l'est.





Les deux petites villes industrielles se complétaient sur le plan de l'administration et des services. Avec le SDAU et surtout la Ville Nouvelle, le « destin » des deux villes s'est écarté. Bourgoin-Jallieu était inscrit dans l'espace de développement à l'est de Lyon tandis que La Tour-du-Pin en était écartée, et le périmètre de la DTA confirmait cette configuration.

Les différentes organisations politiques, administratives et territoriales esquissent un clivage entre une partie Ouest, urbaine et ancrée dans la région lyonnaise, et une partie Est soumise à l'influence diffuse des territoires limitrophes (Chambéry, Grenoble et Voironnais) et, de façon plus limitée, à celle de Lyon.

La « limite » entre ouest et est peut être matérialisée et localisée à Coiranne, là où la vallée de la Bourbre se rétrécit, à l'entrée dans les terres froides. C'est aussi la limite retenue dans les documents de planification comme le SDAU de la Ville Nouvelle et la Directive territoriale d'aménagement qui excluaient de ces documents les secteurs ouest et sud du SCoT.

Le trait d'union de ces villes, c'est l'axe Lyon-Chambéry, véritable « lien » entre ouest et est et les secteurs plus ruraux qui le bordent au nord et au sud.

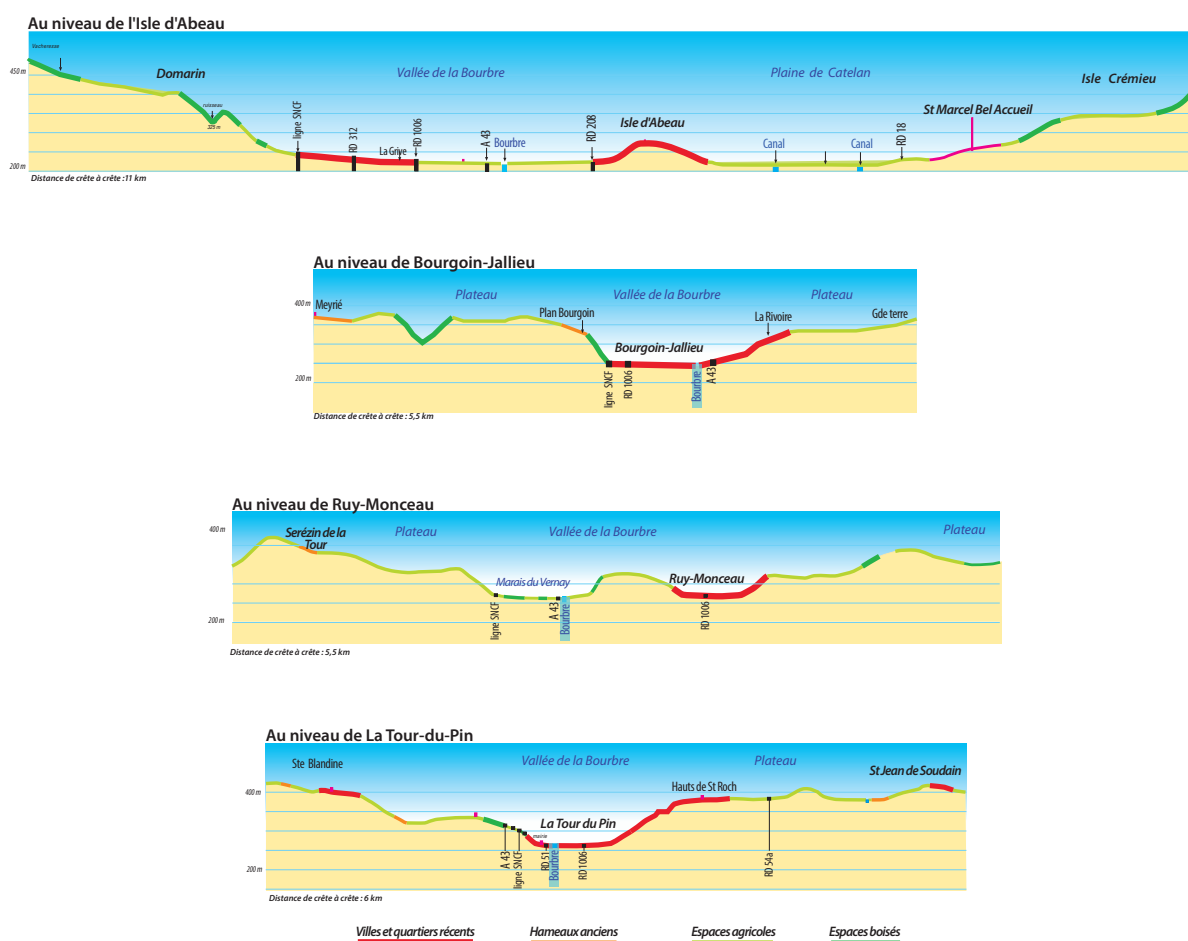
C'est l'épine dorsale du Nord-Isère et de son développement.

### ➤ Des risques d'un développement « au fil de l'eau »

Ils sont urbains, paysagers et environnementaux et concernent tous les types de communes, villes et bourgs anciens, Ville Nouvelle et villages.

- De faibles distances séparent les villes, et l'implantation d'opérations ponctuelles (commerces) à l'écart des centres et au fil des opportunités dans une vallée parfois étroite risque de diluer davantage l'espace urbain en un long couloir bâti,
- Le réseau d'infrastructures ne peut se dédoubler pour garantir une bonne fluidité de circulation potentiellement en augmentation d'ouest en est ou du nord au sud,
- Les espaces naturels et agricoles constitutifs des spécificités du Nord-Isère sont soumis à des pressions importantes. Leur préservation suppose une bonne maîtrise des extensions urbaines stratégiques : espaces nécessaires à l'eau, espaces agricoles, coteaux,

#### Profil de la vallée urbaine : coupes du sud au nord



- Dans les collines et les plateaux, l'agriculture ne peut se maintenir et perdurer sans une volonté politique de ménager des espaces.

Si le Nord-Isère doit son développement à son accessibilité et à la présence d'un réseau de petites villes, ce modèle doit pouvoir évoluer pour concilier les besoins d'une population en croissance et les qualités qui ont fait l'attractivité du Nord-Isère.

### ➤ Un axe très sollicité mais très contraint

L'axe Lyon-Chambéry emprunte en grande partie la vallée de la Bourbre. Son accessibilité, la disponibilité de terrains plats ont été des moteurs de l'attractivité du Nord-Isère.

Le développement urbain dans cette vallée est cependant limité en raison des contraintes fortes qui pèsent sur les espaces. La consommation foncière a mis à contribution les espaces les plus accessibles pour l'accueil de grandes entreprises, le développement commercial et la construction de nouveaux équipements.

Des conflits d'usage apparaissent aujourd'hui, ces terrains étant aussi les plus propices à l'agriculture et composés de zones d'intérêt majeur pour la préservation des ressources en eau avec les zones humides, la nappe phréatique du Catelan, réserve de l'agglomération et les zones de captage majeures du Vernay.

La configuration de la vallée, large à l'ouest mais très étroite au-delà de Bourgoin-Jallieu est une limite et une contrainte forte pour la réalisation de nouvelles infrastructures (Lyon-Turin) ou le renforcement du réseau ferré actuel.

### ➤ Des risques sur les espaces naturels

Dans cette configuration géographique, la ligne historique de chemin de fer et la RD 1006 avaient été dessinées plutôt en bas de coteaux, alors que l'autoroute découpe la plaine en lanières. Pour bénéficier de la proximité des infrastructures les développements urbains (activités) ont gagné sur les zones humides entre Bourgoin-Jallieu et L'Isle-d'Abeau. Les extensions urbaines pourraient aussi conduire à la perte de corridors et des ouvertures sur les espaces de campagne.

### ➤ Des risques pour le développement urbain et la mobilité

Les extensions progressives le long des axes risquent aussi de banaliser les abords de l'axe par le jeu d'extensions urbaines et de contribuer à un certain rejet de la vie dans la vallée et ses villes au profit des villages proches mais sur les hauteurs. La poursuite de cette tendance pourrait contribuer à l'augmentation des flux convergents vers l'axe de la vallée et à en limiter l'accessibilité.

## ENJEUX DU SCOT

Le Schéma de cohérence territoriale est la première initiative rassemblant près de 100 communes autour d'un projet qui dépasse – dans l'espace et dans le temps – les cadres habituels de réflexion.

L'enjeu majeur du SCOT est de porter un projet d'ensemble structurant le développement, consolidant la place du Nord-Isère comme entité à part entière dans l'espace métropolitain et régional et valorisant cette position en s'appuyant sur ses complémentarités géographiques, historiques et humaines. Les perspectives de croissance démographique interpellent le Nord-Isère sur sa capacité à faire évoluer son organisation territoriale et urbaine pour améliorer le fonctionnement d'ensemble et préserver ses espaces naturels et agricoles. L'enjeu urbain est central et concerne autant les villes historiques que les communes composant la Ville Nouvelle.

Le développement urbain doit répondre à plusieurs nécessités :

- Composer avec ce linéaire de petites villes et la juxtaposition d'espaces urbains discontinus dont les principaux atouts tiennent à leur accessibilité et à la présence forte d'espaces de nature,
- Prendre en compte les problématiques communes aux pôles urbains : la Bourbre et les zones humides, les contraintes du relief et des grandes infrastructures, l'agriculture, les déplacements, le développement de l'emploi, la diversification de l'offre de logements et la requalification des quartiers sociaux,
- Conforter la place du Nord-Isère dans l'espace régional en le dotant d'une agglomération plus forte,
- Accompagner les dynamiques démographiques et les attentes des habitants en proposant un cadre de vie de qualité,
- Soutenir le développement économique et adapter le développement aux capacités des réseaux.

Il s'agit de sortir de concepts ou modèles successifs pour redonner de l'attrait aux espaces urbains, valoriser les espaces ruraux, donner une plus grande « lisibilité » à l'agglomération et créer une véritable culture urbaine. Il s'agit encore de valoriser les rôles et les responsabilités respectives des villes et des villages et de prendre appui sur les complémentarités entre les communes.

Enfin, l'enjeu est aussi d'identifier les espaces dans lesquels les PLU/PLUI veilleront à analyser les capacités de densification et de renouvellement du bâti en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural. En effet, de part et d'autre de l'axe Lyon-Chambéry le territoire est constitué d'espaces ruraux dont les qualités paysagères et patrimoniales sont développées au point 1.2 du présent diagnostic et qu'il s'agit de préserver. Dès lors, pour chaque commune, l'urbanisation doit être recentrée sur l'enveloppe urbaine existante. La densification de l'urbanisation et le renouvellement urbain sera privilégiée au sein de cette enveloppe urbaine, en identifiant les disponibilités foncières (dents creuses, parcelles résiduelles, friches bâties, fonds de jardin) et les tènements stratégiques pour le développement urbain en réinvestissement urbain ou en extension.

## Chapitre 2

# LES BOULEVERSEMENTS DU NORD-ISÈRE

### Les moteurs de la croissance depuis 40 ans

Depuis les années 1970, le développement du Nord-Isère a été porté par la conjonction de trois moteurs : les besoins de desserrement de l'agglomération lyonnaise pour l'habitat et les activités économiques, l'accessibilité du Nord-Isère (création des autoroutes, tarifs préférentiels pour les habitants de la Ville Nouvelle, coût relativement modeste de l'énergie) et la disponibilité d'espaces à bâtir à des coûts très compétitifs.

Le développement économique a donné lieu à la création de nouvelles zones d'activités à proximité immédiate des nouvelles infrastructures et le développement résidentiel à la construction de nouveaux quartiers résidentiels à proximité de petits villages ruraux.

En définitive, si la Ville Nouvelle n'a pas atteint la taille démographique escomptée, son succès tient au nombre d'emplois offerts et à la dynamique démographique qu'elle a créée directement et indirectement dans l'ensemble du Nord-Isère.

Avec la Ville Nouvelle, le Nord-Isère est entré dans une période de bouleversements démographiques, économiques et sociaux qui ont modifié les paysages naturels et urbains, les conditions de vie et l'environnement.

#### ➤ Des moteurs « mis en cause »

Depuis une dizaine d'années, les moteurs de la croissance initiale sont remis en cause avec l'augmentation du temps et des coûts de déplacement, des prix des terrains et des biens immobiliers les plus accessibles.

Les évolutions et tendances récentes n'ont pas remis en cause l'attractivité du Nord-Isère, du moins jusqu'en 2008.

L'analyse des tendances depuis 40 ans a permis d'identifier les risques d'un mode de développement qui ne ferait qu'amplifier ou prolonger les tendances passées :

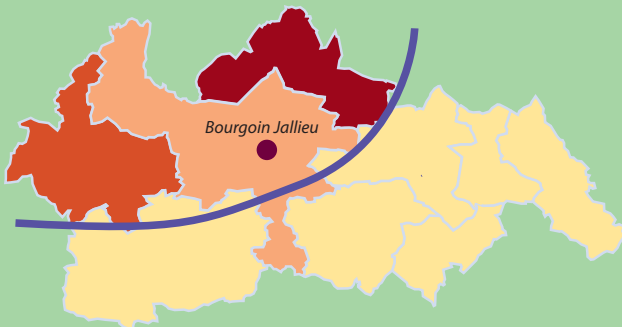
- Le concept de « ville archipel » défend une grande proximité entre les espaces urbains et la campagne environnante. Mais, en l'absence d'une centralité urbaine forte, la dispersion des pôles d'emplois, d'habitat, d'équipements ou de services à l'origine d'une forte augmentation des déplacements ne facilite pas aujourd'hui l'organisation de déplacements plus performants,
- Le développement urbain s'est largement appuyé sur l'ouverture de nouveaux quartiers, mais les réserves foncières s'amenuisent dans les espaces les mieux positionnés au regard des infrastructures et les équipements structurants se retrouvent en périphérie,
- Les échanges entre les pôles du Nord-Isère, Lyon et les villes régionales risquent d'être pénalisés par l'augmentation des déplacements quotidiens alimentés par l'accroissement du nombre d'actifs ayant gardé leur emploi dans les agglomérations, par la « dépendance » à la voiture et par le difficile transfert vers les réseaux de transports collectifs,
- L'attrait pour la vie à la campagne s'est traduit par une offre résidentielle largement orientée vers la maison individuelle très dispersée, dans les communes rurales notamment. Ce mode de production a produit une dilatation des tissus urbains de faible densité et ne permet pas d'offrir des équipements et des services de proximité. Il a accentué la pression foncière sur les espaces agricoles et naturels et participé à une banalisation des paysages ruraux et urbains.

Evolution par communautés de communes et communes  
Evolution de la population depuis 1990 (taux de variation annuelle)

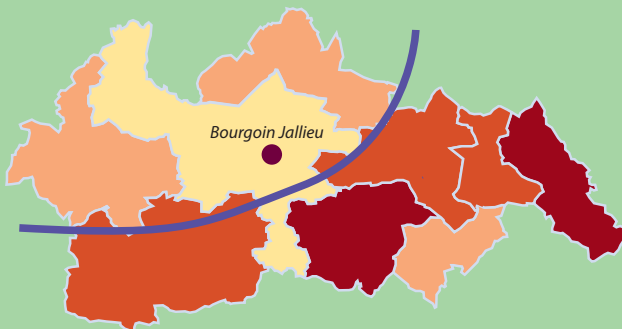
**INTERCOMMUNALITÉS**

	Ouest proximité de Lyon	Est et Sud
1990-1999	1,8 %	0,7 %
1999-2006	1,3 %	2,1 %

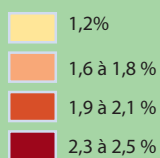
1990 - 1999



1999 - 2006



Taux de variation annuelle



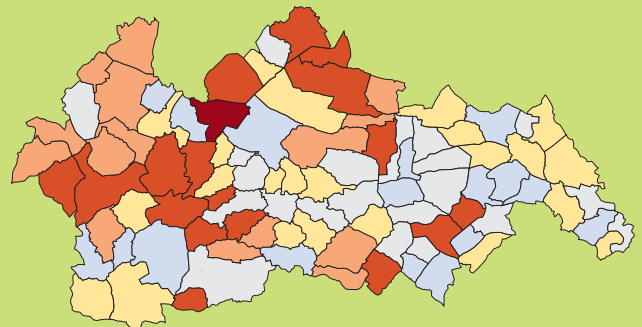
**COMMUNES**

population 1990 : 155300 habitants

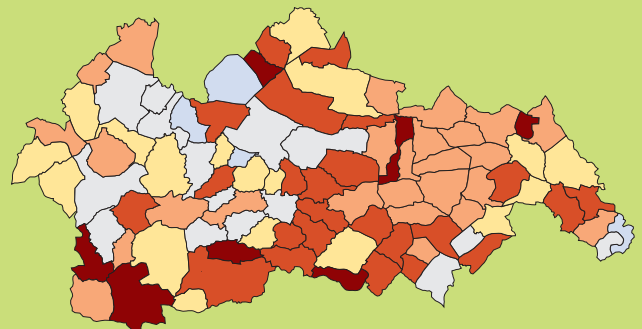
population 1999 : 175800 habitants

population 2006 : 196600 habitants

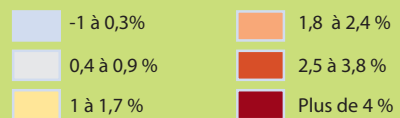
1990 - 1999



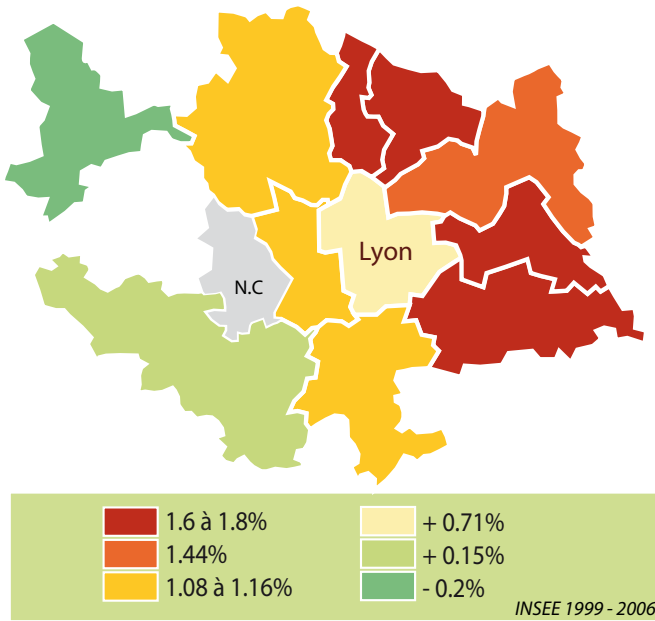
1999 - 2006



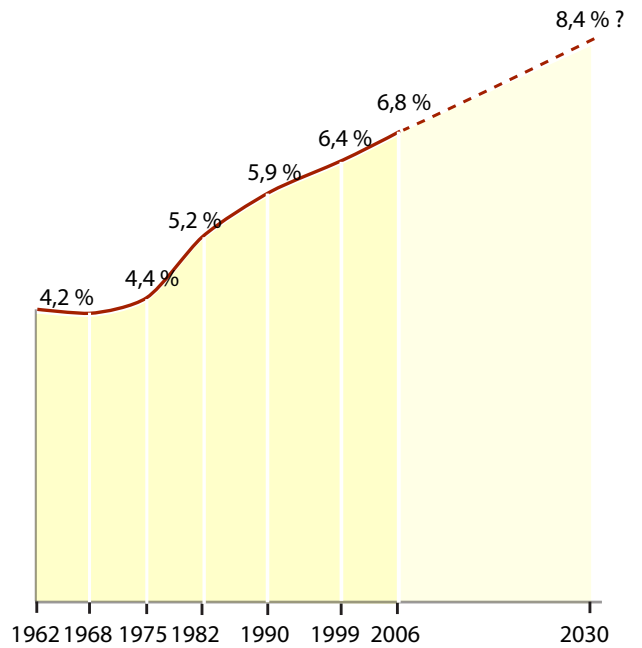
Taux de variation annuelle



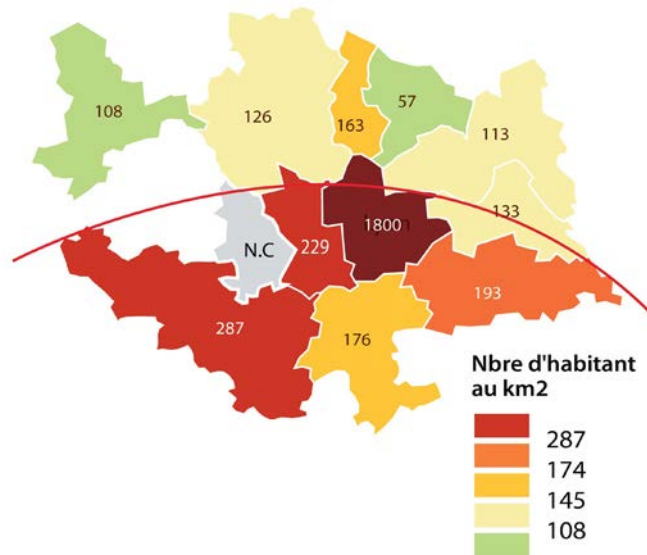
Variation annuelle de la population des SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise



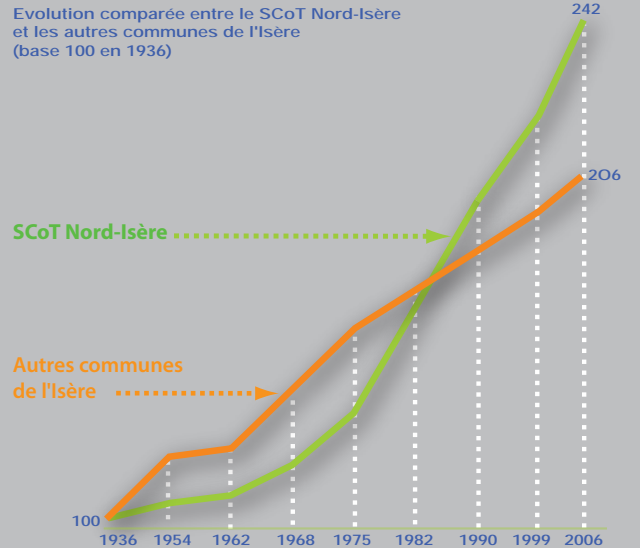
Poids du Nord Isère dans l'espace métropolitain



Densité de population dans les SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise en 2006



La croissance démographique du Nord-Isère dans le département



## 2.1 40 ans de croissance démographique soutenue

En quarante ans, le Nord-Isère est passé de 93 850 à 202 450 habitants. La dynamique impulsée par la création de la Ville Nouvelle a dans un premier temps bouleversé le paysage urbain des communes concernées.

Elle s'est rapidement répercutée sur l'ensemble des communes les plus proches de l'ex-Ville Nouvelle (Balmes Dauphinoises, Collines du Nord-Dauphiné) puis sur les communes des Vals du Dauphiné et de la région Saint-Jeannaise. Cette évolution croisait une phase d'exode rural prolongée jusque dans les années 1980 dans les communes rurales les plus éloignées des axes.

Le mouvement a été relayé par le vaste phénomène de périurbanisation et de desserrement urbain qui a touché les villes régionales mais aussi les villes du Nord-Isère.

### ➤ Le cap des 200 000 habitants franchi en 2008

Avec un gain de près de 25 000 habitants depuis 2000, le Nord-Isère a franchi le cap des 200 000 habitants dès 2008. Sa croissance annuelle (+1,6 %) le place parmi les territoires les plus dynamiques de l'aire métropolitaine lyonnaise et de l'Isère (+1,1 %).

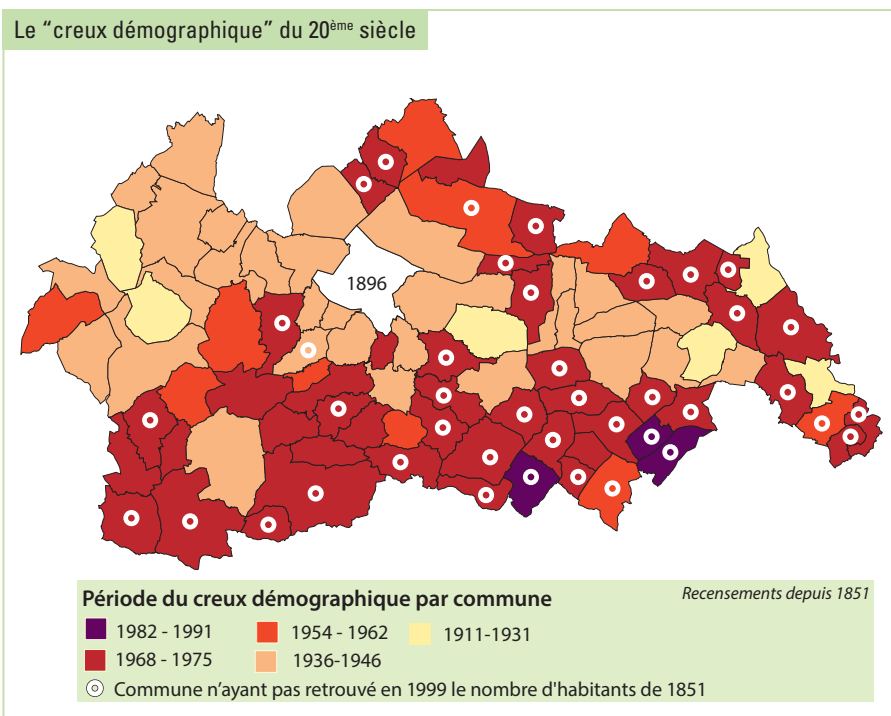
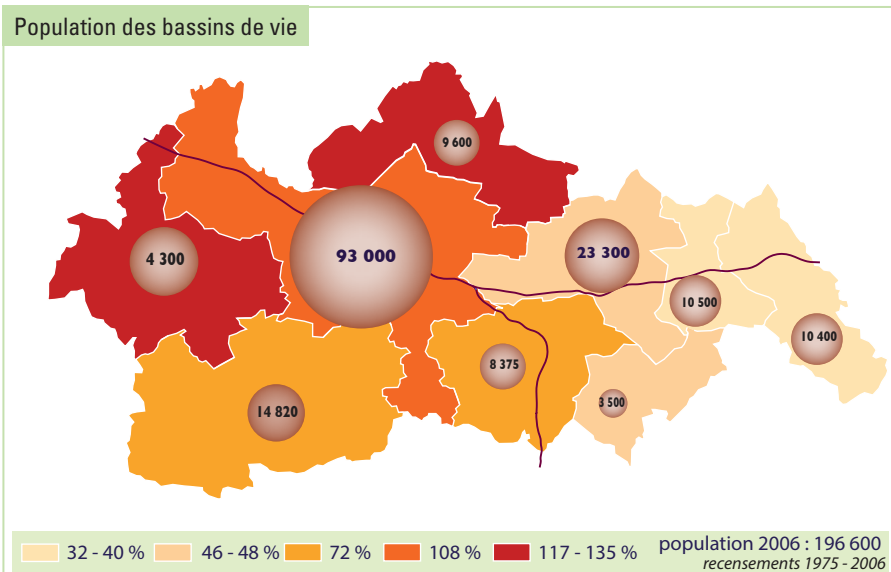
Ces évolutions lui valent de « prendre du poids » à la fois dans le département de l'Isère (12,3 % en 1975, 16 % en 1999 et 16,8 % en 2006) et dans l'espace métropolitain (4,4 % en 1975, 6,4 % en 1999 et 6,8 % en 2006).

Depuis les années 2000, et plus encore avec le « boom immobilier » d'avant 2008, la croissance a gagné les communes des Vals du Dauphiné à l'est de Bourgoin-Jallieu avec un développement rapide de l'habitat dans les secteurs les plus éloignés des villes-centres.

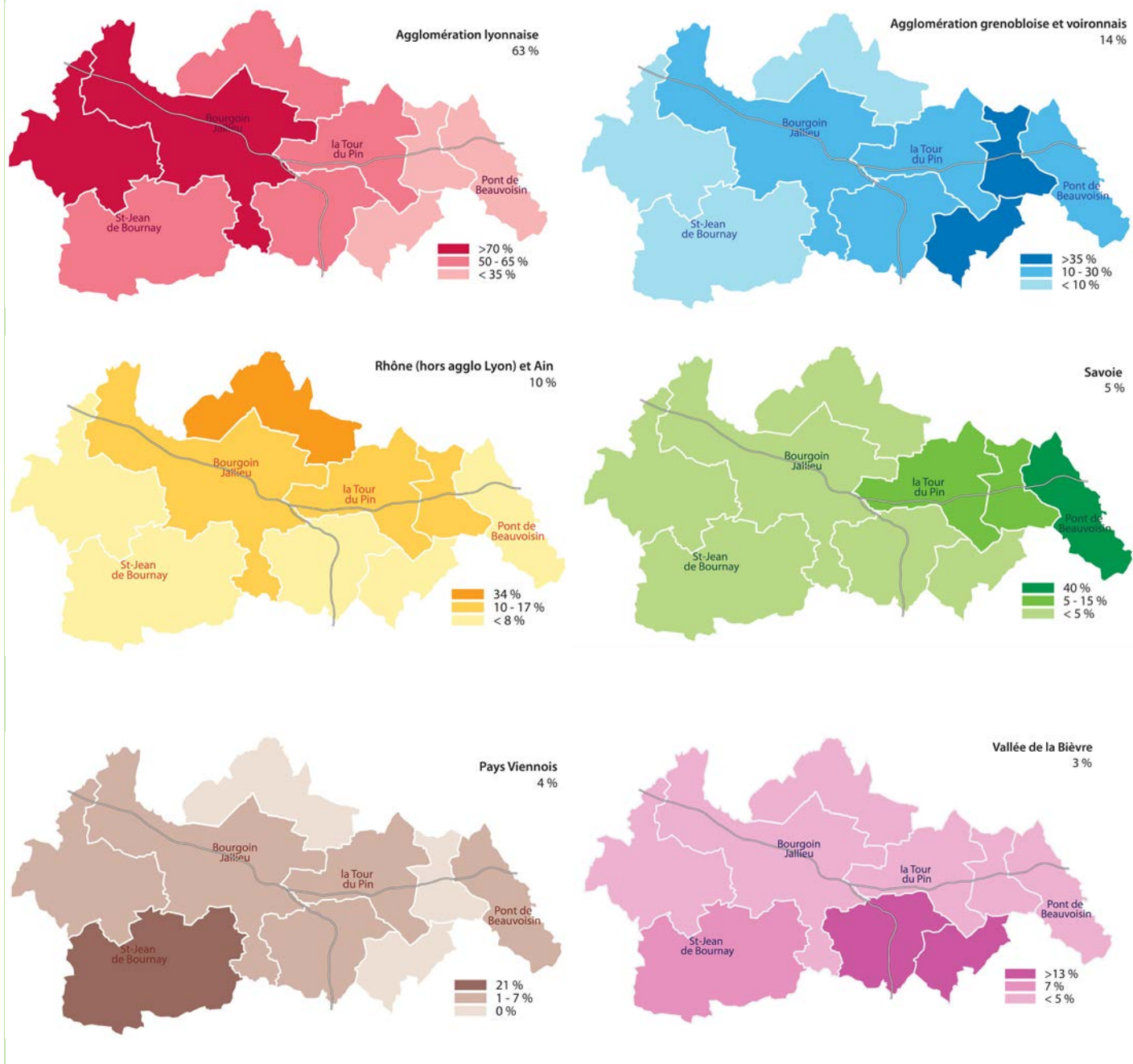
Le brusque arrêt de la construction neuve en 2008, les lenteurs du marché immobilier d'occasion, l'augmentation du prix des énergies, les difficultés croissantes de

circulation augurent-ils d'une « pause » dans une croissance davantage orientée vers les villages que vers les villes et davantage alimentée par les populations nouvelles.

Cette évolution est à l'origine de changements profonds dans la sociologie des communes, l'utilisation de l'espace, l'économie locale et dans les organisations territoriales.



Un territoire aux influences croisées.



Origine géographique des nouveaux arrivants de chaque intercommunalité - INSEE RP 2006



## Les moteurs de la croissance démographique

Le solde naturel et le solde migratoire largement positifs l'un et l'autre depuis 40 ans se conjuguent pour alimenter la croissance démographique du Nord-Isère.

De 1990 à 1999, la croissance est portée en priorité par le solde naturel, de 1999 à 2006, elle est portée par le solde migratoire. De 1970 à 1999, le solde migratoire diminue au profit du solde naturel qui, à son tour, semble se stabiliser. Avec la création de la Ville Nouvelle, l'apport de populations extérieures a été le moteur premier de la croissance démographique (solde migratoire très élevé), relayé par une croissance naturelle soutenue portée par la jeunesse des populations nouvelles.

### ➤ L'attractivité résidentielle

La proximité et l'accessibilité depuis les pôles urbains extérieurs ont facilité ces apports de populations qui trouvaient dans les communes du Nord-Isère un cadre de campagne.

Cette attractivité dessine les aires d'influence des agglomérations régionales et met en évidence la prédominance de l'influence lyonnaise.

De 1999 à 2006, 27 000 personnes sont arrivées de communes situées en dehors du périmètre du SCoT, dont 16 200 des SCoT voisins. Parmi ceux-là :

- 63 % résidaient auparavant dans la région lyonnaise (Grand Lyon et Est lyonnais),
- 14 % dans le Voironnais, la Bièvre et à Grenoble,
- 10 % dans la Boucle du Rhône,
- 5 % dans l'agglomération de Chambéry et l'avant-pays savoyard,
- 4,5 % dans le Viennois.

Dans le même temps, 14 500 personnes quittaient le Nord-Isère, dont 5 200 vers l'agglomération lyonnaise.

Dans cet échange en faveur de toutes ses communes, le Nord-Isère gagne des jeunes ménages avec enfants qui représentent 12 à 17 %

des populations dans les tranches de 25 à 40 ans, et des actifs (83 % des entrants).

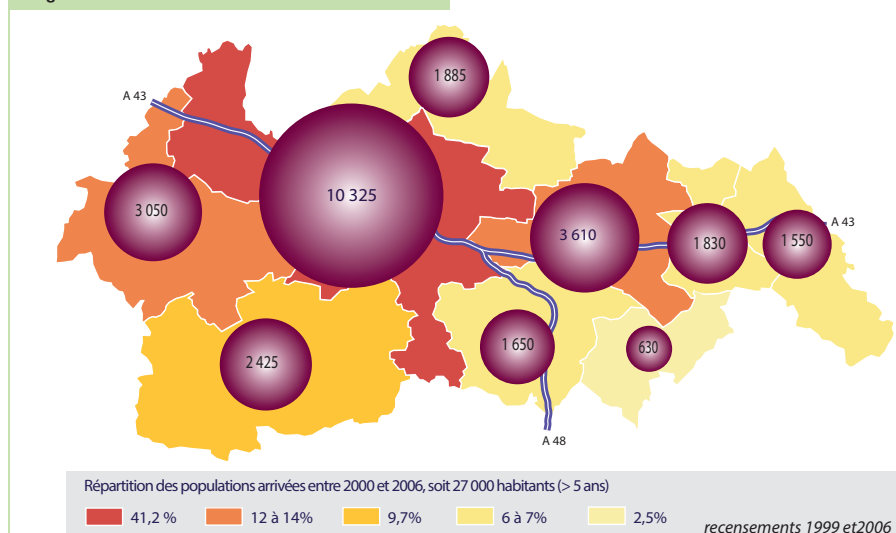
Il « perd » des plus jeunes à l'âge des études et du premier emploi (tranche des 15 à 30 ans).

	Solde naturel (moy. annuelle)	Solde migratoire (moy. annuelle)
1999-2006	1 371	1 642
1990-1999	884	445

	Croissance totale	Solde naturel	Solde migratoire
1999-2006			
Nord-Isère	20 800	9 600	11 200
Inter-SCoT	154 700	118 000	36 700
Part du Nord-Isère	13,4 %	8 %	30,5 %

Le moteur de la croissance démographique, le cumul de la croissance naturelle et des apports migratoires					
	1968 1975	1975 1982	1982 1990	1990 1999	1999 2006
Variation annuelle de la population	1,8	3,1	2,1	1,4	1,6
• due au solde naturel	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7
• due au solde migratoire	1,4	2,5	1,5	0,7	0,9
Taux de natalité (‰)	16	15,4	14,9	14,2	14,6
Taux de mortalité (‰)	11,7	9,9	8,4	7,3	7,1

### Migrations résidentielles vers le Nord-Isère



## 🔍 La croissance naturelle

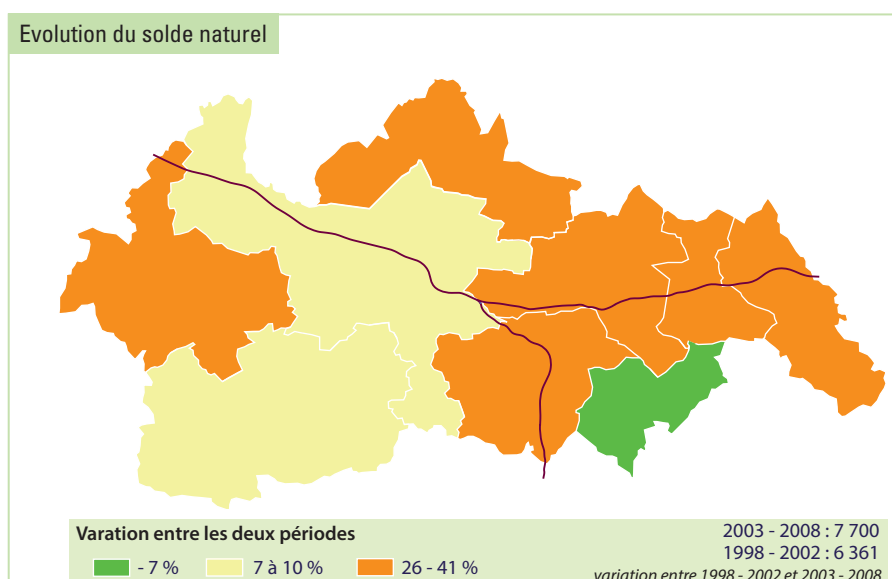
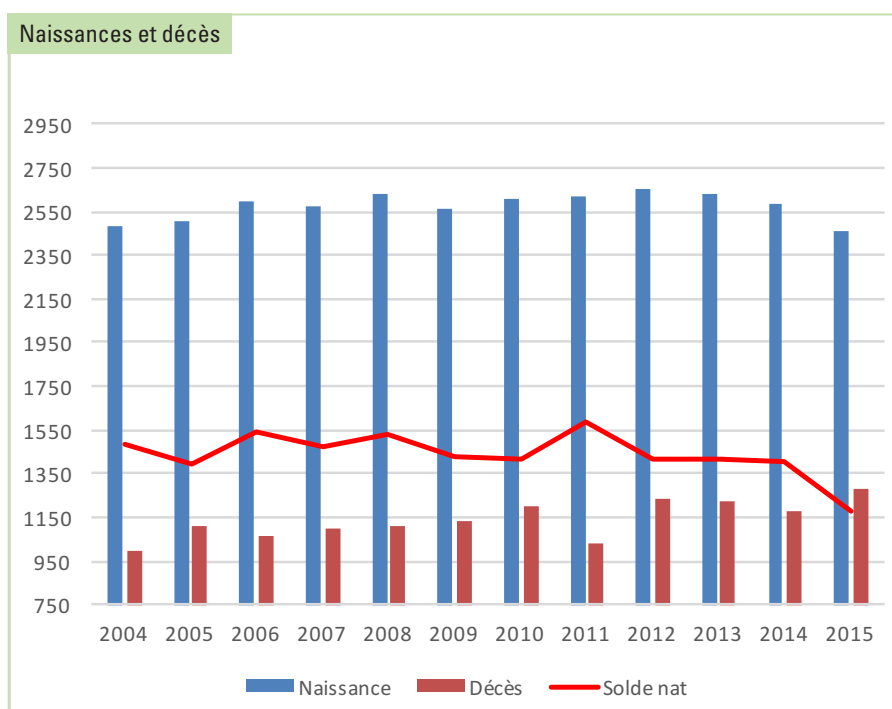
En baisse sur la période considérée, le solde naturel est constitué d'un rythme des naissances relativement équilibré entre 1998 et 2006 et un nombre de décès en augmentation. En 10 ans, 27 000 enfants sont nés dans le Nord-Isère, tandis que 13 000 personnes mouraient. De 1998 à 2002, le solde était de 1 272 habitants par an, de 2003 à 2007, il est de 1 540, soit une augmentation de 21 %.

L'évolution du solde naturel depuis 2002, plus soutenue dans les territoires à l'est et au nord de la CAPI, les Balmes dauphinoises et les Vals du Dauphiné et

l'attractivité résidentielle ont contribué à rajeunir la population.

Des 9 bassins de vie que constituent les intercommunalités, seule celle de Virieu connaît un solde naturel négatif. La croissance naturelle est « portée » à 69 % par la CAPI, qui compte 47 % de la population en raison de la jeunesse de sa population et du « poids » des femmes en âge de procréer.

Cette évolution est de nature à soutenir dans les années à venir la croissance démographique du Nord-Isère et à maintenir le caractère jeune du territoire.



## 🔍 L'évolution de la structure démographique

### Une population jeune

Le mode de développement résidentiel (Ville Nouvelle puis périurbanisation) a attiré des populations jeunes dès les années 75. Les adultes nés avec les premières générations arrivées dans la Ville Nouvelle ont largement alimenté le rythme des naissances. Dans les Vals du Dauphiné, le développement résidentiel récent a contribué au rajeunissement d'une population qui reste cependant plus âgée que dans la CAPI et à une forte augmentation du nombre des enfants.

Jusqu'en 2008, la CAPI compte 54 % des naissances du Nord-Isère, alors que sa population représente 47 % de la population totale.

Les villes-centres accueillent davantage de jeunes adultes et des populations plus âgées que les communes rurales, en raison d'une offre de logements, d'emplois et de services de proximité adaptée à ces tranches d'âge. Aujourd'hui certaines communes voient leur population stagner par vieillissement sur place des ménages

arrivés dans les années 1970 (Domarin, Vaulx-Milieu par exemple).

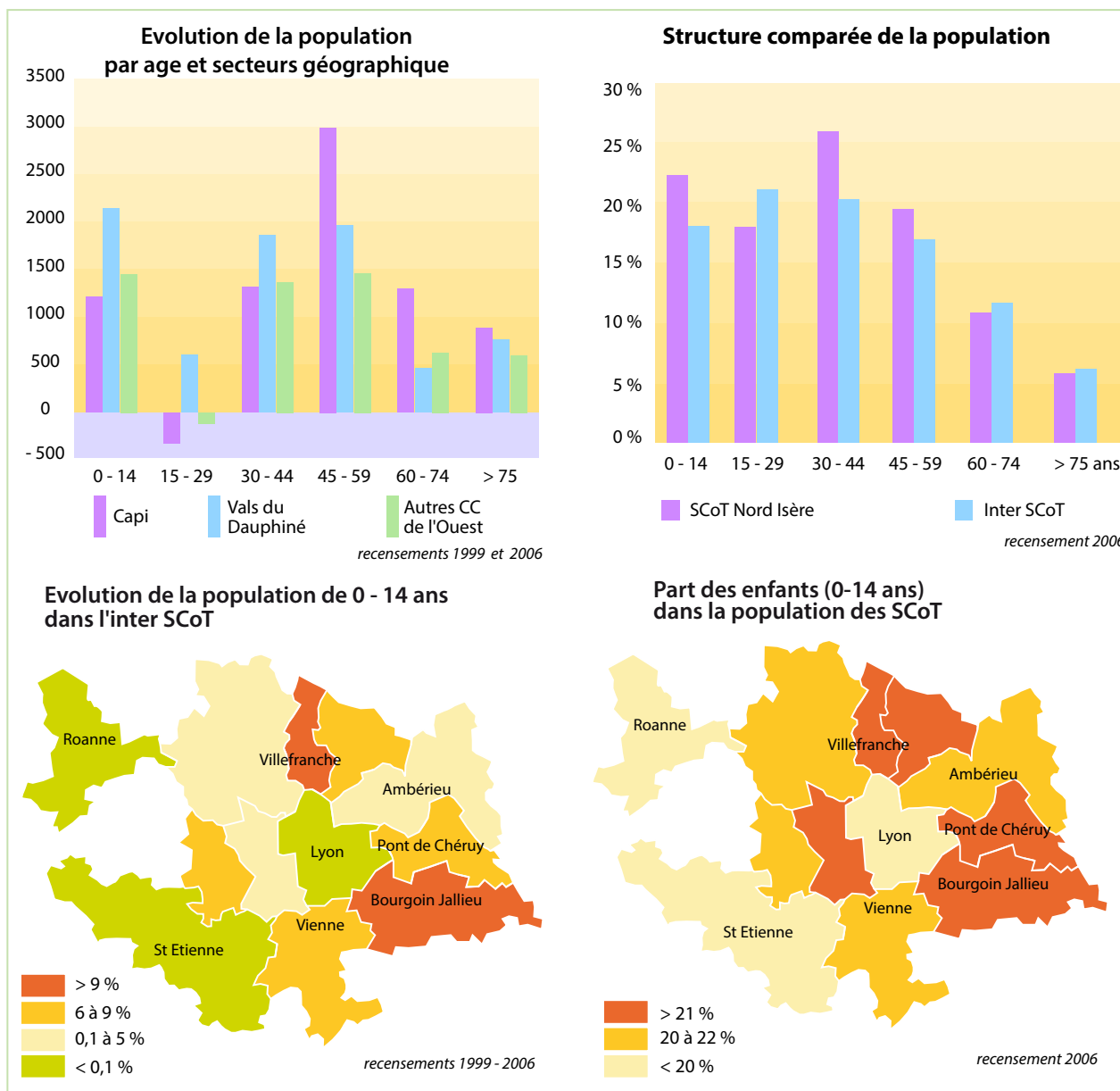
La comparaison du Nord-Isère avec les territoires voisins souligne la jeunesse de sa population avec :

- Une proportion plus forte de jeunes adultes et actifs (30-44 ans), et surtout d'enfants (0-14 ans),
- Une très forte augmentation des effectifs d'enfants et d'adultes de 30 à 60 ans,
- Une proportion moindre de jeunes de 15 à 29 ans (âge des études) et des personnes de plus de 60 ans,
- Une faible augmentation des jeunes de 15 à 29 ans.

Le vieillissement et l'allongement de durée de vie

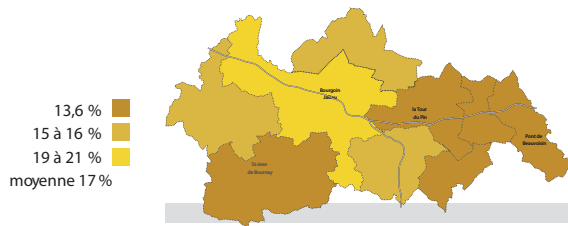
Pour autant le Nord-Isère n'échappe pas aux effets de l'allongement de la durée de vie : 11 500 habitants avaient plus de 75 ans en 2006. Ils étaient 2 300 de plus qu'en 1999, soit une progression de 25%.

L'évolution touche l'ensemble des territoires, mais elle est plus soutenue dans les secteurs ruraux ouest (29,5 %) que dans la CAPI (25,7 %) ou les Vals du Dauphiné (23 %).



## Portrait des habitants en 2006

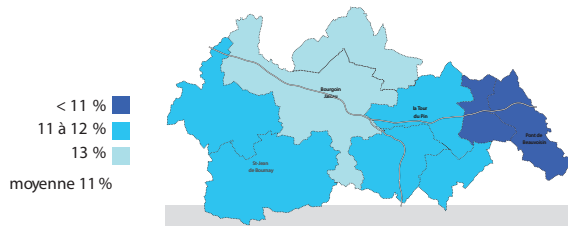
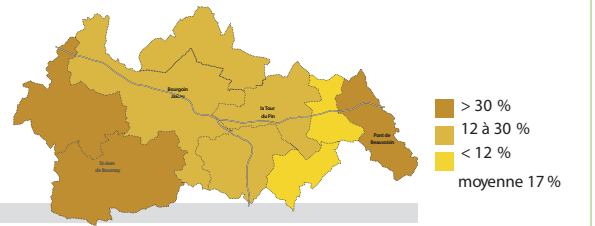
Répartition par secteur en 2006



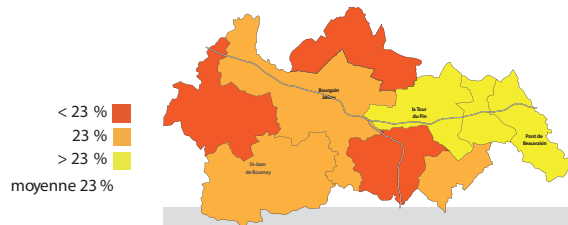
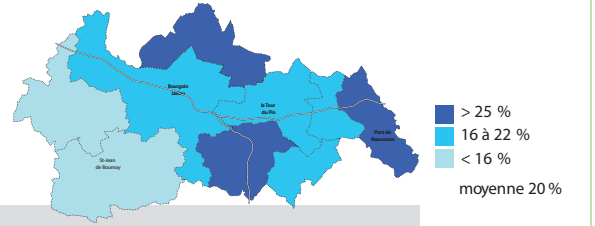
Tranche d'âge en 2006



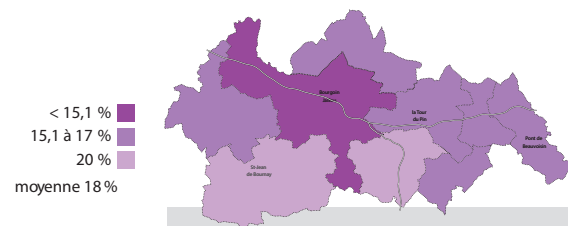
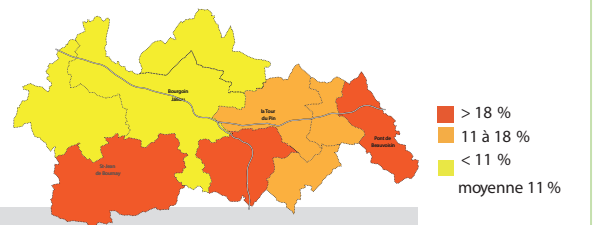
Pop de 60 ans et plus



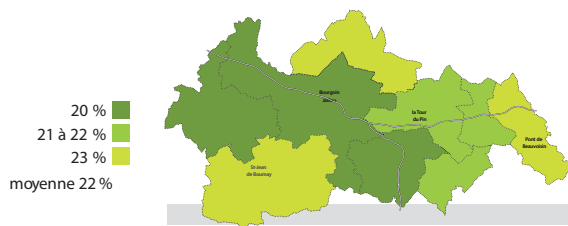
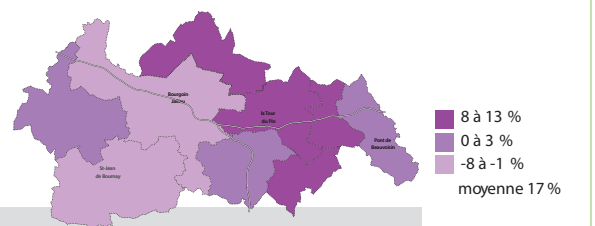
Pop de 45 - 59 ans



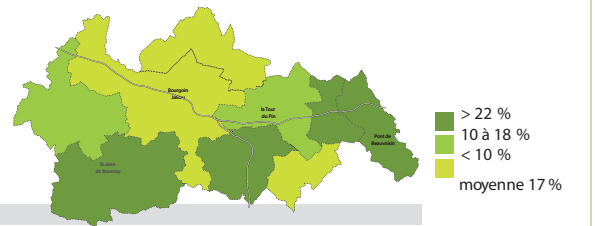
Pop de 30 - 44 ans



Pop de 15 - 29 ans



Pop de 0 - 14 ans



Répartition de la population des bassins de vie par tranche d'âge - INSEE RP 2006

## 🔍 L'évolution des ménages

### Des ménages plutôt grands

Alors que, de manière générale, la taille des ménages ne cesse de diminuer, dans le Nord-Isère cette moyenne reste supérieure à celle du département ou de l'ensemble des SCoT en raison de la singularité de sa structure démographique.

Avec 2,6 personnes par ménage, le Nord-Isère est proche des SCoT de la Boucle du Rhône ou de l'Ouest lyonnais, mais loin du SCoT de l'agglomération lyonnaise (2,1).

### La montée en puissance des petits ménages

Cette situation n'exclut pas l'augmentation significative des ménages composés d'une seule personne (âgée ou jeune) et de ménages de deux personnes composés d'un adulte et d'un enfant, à la fois en nombre et en proportion.

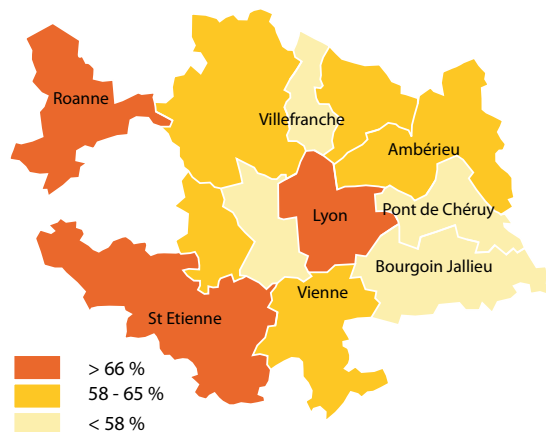
- Les ménages d'une ou deux personnes représentent 56 % de l'ensemble des ménages et leur effectif a progressé de 24 % depuis 2000 (et de 62 % depuis 1990),
- Les ménages de plus de 3 et 4 personnes composés d'un couple avec enfant(s) ou d'un adulte seul avec 2 enfants (et plus) représentent 34 % des ménages (mais 51 % en 1990). Leur effectif diminue alors que progressent les petits ménages.

La part des petits ménages est à rapprocher de celle des populations de plus de 60 ans et des familles monoparentales, faisant apparaître de grandes différences entre les bassins de vie, que ce soit à l'échelle de l'espace métropolitain ou à l'échelle du Nord-Isère.

La construction de maisons individuelles plutôt destinées à des familles a « influencé » le profil des ménages et leur évolution dans les communes.

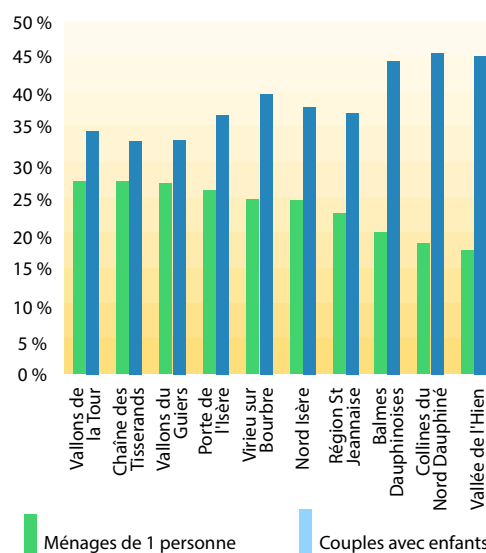
Les politiques de l'habitat, très axées encore vers la production de maisons individuelles devront prendre en compte ces évolutions structurelles.

## Les petits ménages dans l'inter SCoT



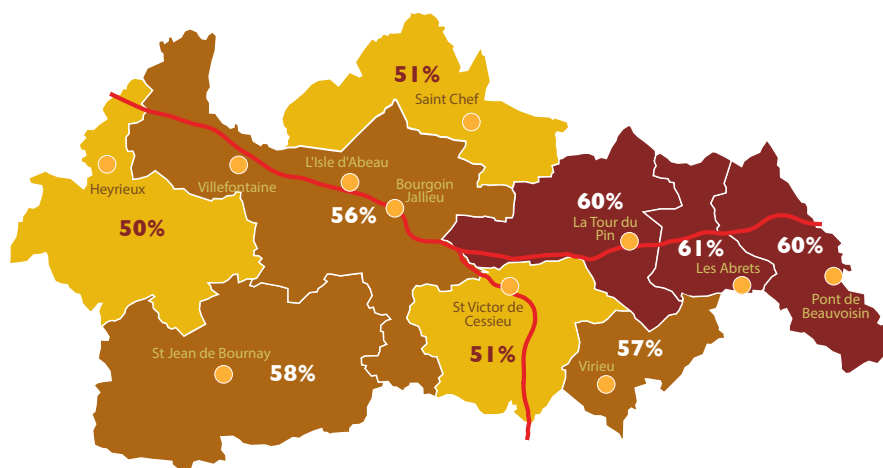
recensement 2006

## Profil des ménages



recensement 2006

## 42 300 ménages de une et deux personnes



### Proportion des petits ménages

60 à 61,5%      56 à 58%      50 à 51,3%

Moyenne 2006 = 56%

Evol 1999-2006 = +24%

recensements 1999 et 2006

## L'explosion résidentielle et la diffusion de l'habitat

L'attractivité résidentielle du Nord-Isère a été soutenue par les dynamiques de la construction et l'évolution d'ensemble du parc des logements.

### 🔗 La construction neuve, moteur de l'extension du parc de logements

Entre 1968 et 2006, le parc de logements a été multiplié par 2,6, passant de 35 730 à 81 800 logements.

Le renouvellement du parc est le résultat de deux tendances : la mobilisation du parc existant pour un habitat permanent et la construction neuve.

### La mobilisation du parc existant

Jusqu'en 1982, qui marque la fin de l'exode rural, le nombre de résidences secondaires augmentait régulièrement. Avec le retour vers les campagnes, le mouvement s'est inversé au profit d'une occupation permanente. En 1982, le Nord-Isère comptait plus de 5 000 résidences secondaires, il en subsiste 2 600 aujourd'hui. Seul le secteur de Virieu (10,4 % de résidences secondaires) et, dans une moindre mesure, les Balmes Dauphinoises (8,5 %) et les Vallons du Guiers (6,7 %) ont préservé ces résidences, souvent des maisons familiales de village ou de campagne pour des usages saisonniers ou hebdomadaires.

Le parc de logements vacants a suivi la même courbe, mais sa régression est plus lente avec 4 700 vacants en 1982 et 4 000 en 2006, parmi lesquels de très nombreux biens d'occasion à vendre. Ces mouvements se sont propagés d'ouest en est, accompagnant l'attractivité retrouvée de communes éloignées des pôles urbains. Cette mobilisation du parc représente cependant une très faible part (5 %) de l'augmentation des résidences principales.

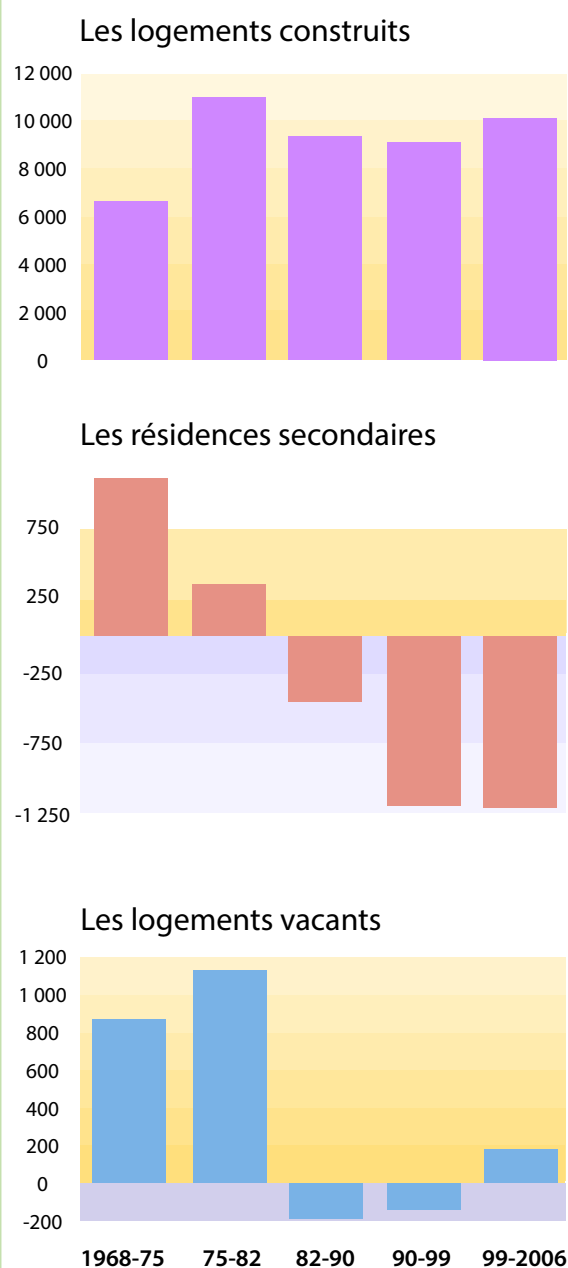
### Un marché immobilier inscrit dans les dynamiques régionales

De 2000 à 2007, toutes les agglomérations ont connu une dynamique de la construction dont ont largement profité les communes qui les entourent grâce à des politiques d'accession favorables (défiscalisation et prêt à taux zéro notamment). Ainsi, de 2004 à 2006, les investisseurs ont construit 49 % des logements dans le Nord-Isère.

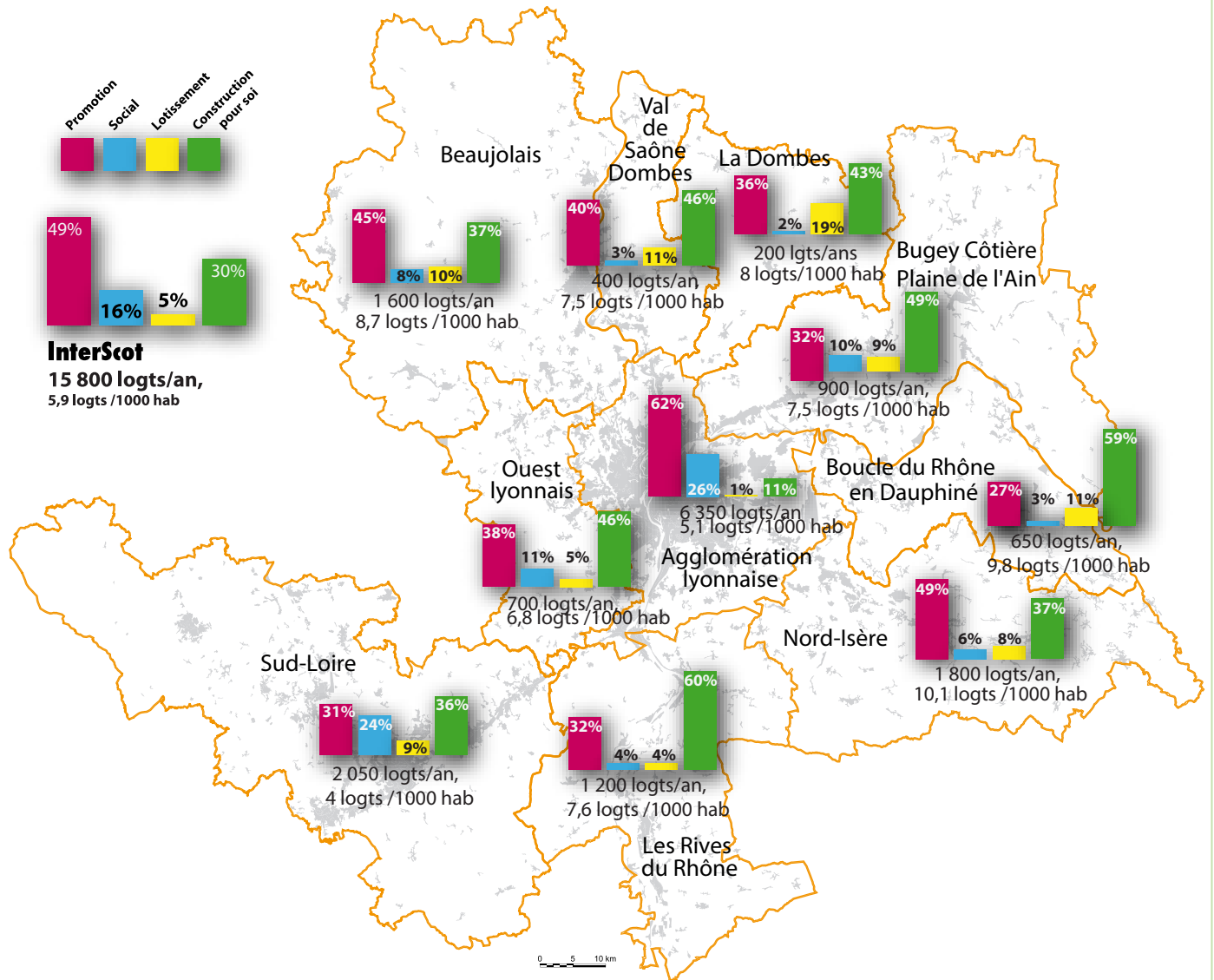
Ces investissements ont accéléré les rythmes de construction, accentuant le rôle du logement neuf dans le renouvellement du parc et le moteur de la croissance démographique. Le « boom immobilier » amorcé en 2002 a culminé en 2007 avec 2 000 logements construits pour 200 000 habitants (soit 10 logements pour 1 000 hab.). À titre de comparaison, l'agglomération lyonnaise en a construit 6 000 pour 1,8 million d'habitants (soit 3,3 logements pour 1 000 hab.).

Dès 2008, le rythme revenait à des valeurs moyennes enregistrées depuis 30 ans, soit 1 212 logements par an.

### Evolution du parc de logements



Structuration de la production de logements dans les SCoT de l'inter-SCoT (moyenne annuelle 2004-2006)



Source : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise / Stratis Conseil-Adéquation

## ☛ La maison individuelle, modèle dominant de l'habitat

Le parc de logements compte aujourd'hui 76 % de maisons individuelles (78 % en 1999). Aux maisons anciennes s'ajoute le parc construit depuis 30 ans et composé à 71,5 % de maisons individuelles. Cependant, depuis 2000, le logement collectif amorce une remontée tandis que la maison individuelle, après une longue période de forte croissance, perd du terrain. La reprise du logement collectif traduit l'élargissement du marché du logement dans l'espace métropolitain ainsi que l'intérêt pour les promoteurs et les investisseurs d'un foncier moins coûteux que dans les capitales régionales. À l'échelle de l'Inter-SCoT, le Nord-Isère est, parmi les SCoT périphériques à l'agglomération lyonnaise, celui qui a le plus attiré les investisseurs dans ses villes (cf. carte page précédente).

La maison individuelle a ponctuellement été soutenue par les prêts à taux zéro qui ont bénéficié à des ménages s'installant dans les communes les plus éloignées des villes, là où les prix du foncier facilitaient leur projet.

En 2008 et 2009, la « crise » du logement et le retrait des investisseurs ont touché plus durement les logements collectifs (trois fois moins d'appartements qu'en 2007) que l'individuel (une baisse de 20 %).

### Un mode de production consommateur d'espace

Les travaux réalisés à partir de SPOT Théma et des données de la SAFER ont montré l'impact de l'urbanisation sur la perte d'espaces agricoles, l'habitat étant deux fois plus consommateur que l'activité.

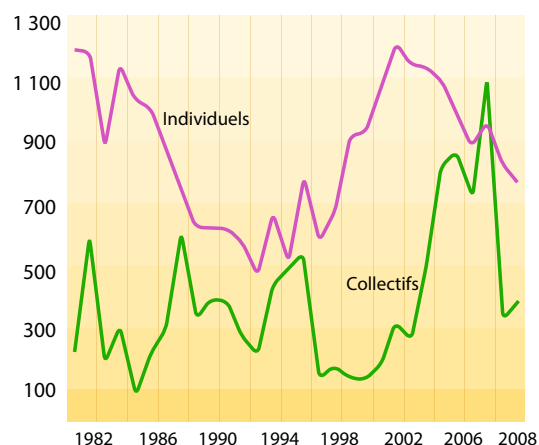
La surface moyenne consommée par nouvel habitant entre 1999 et 2009 est de 270 m<sup>2</sup>, mais s'élève à plus de 300 m<sup>2</sup> en dehors des villes-centres.

Dans l'hypothèse d'une croissance de 50 000 habitants d'ici 2030, 1350 ha d'espaces agricoles disparaîtraient.

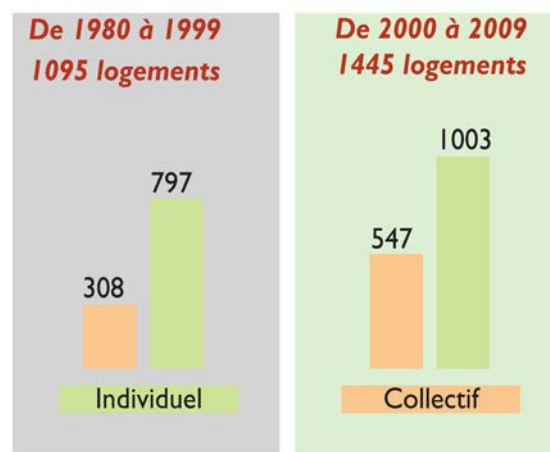
### L'insertion des maisons individuelles dans les communes

L'individuel sous forme groupée (opération d'ensemble) représente moins de 15 % de la construction de maisons individuelles. La production est presque exclusivement portée par l'accèsion de lots à bâtir soit dans des lotissements soit sur des parcelles isolées, au détriment de réflexions préalables sur l'insertion des habitations dans le paysage urbain et naturel. La palette de maisons individuelles est très ouverte par les styles qui cohabitent, par le choix de leur orientation et de leur implantation sur les parcelles.

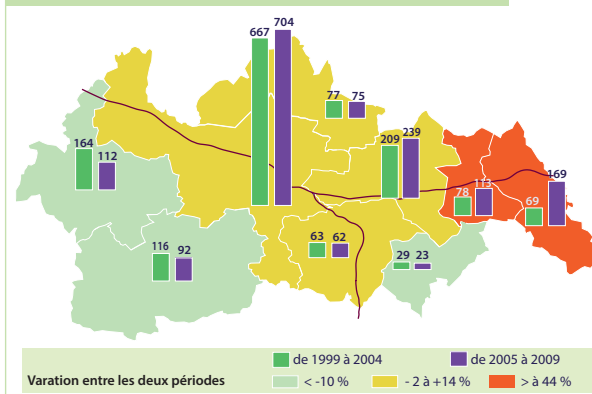
Logements construits de 1980 à 2008



Nombre de logements construits/an en Nord-Isère depuis 1980

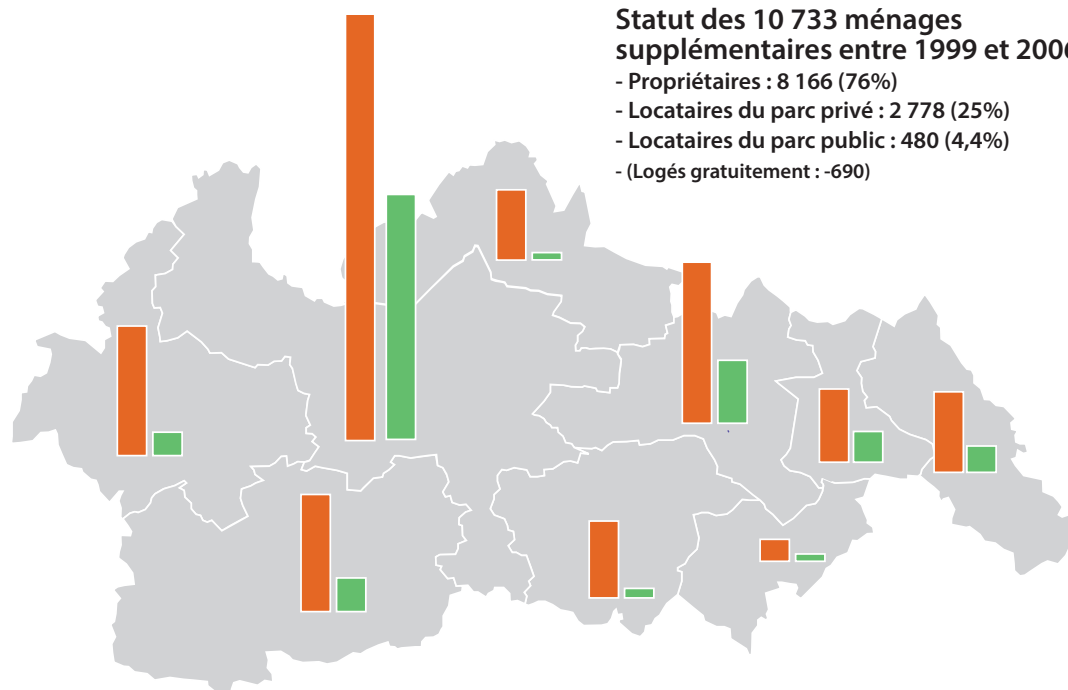


La construction annuelle de logement depuis 10 ans





## Évolution du nombre de propriétaires et de locataires



### Statut des 10 733 ménages supplémentaires entre 1999 et 2006

- Propriétaires : 8 166 (76%)
- Locataires du parc privé : 2 778 (25%)
- Locataires du parc public : 480 (4,4%)
- (Logés gratuitement : -690)

Evolution du nombre des ménages selon leur statut

500 1 000

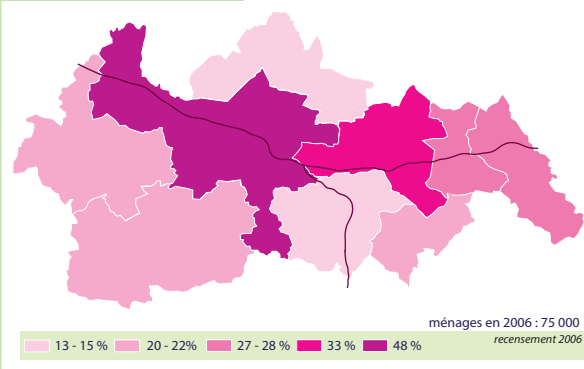
Propriétaires  
Locataires

Evolutions 1999-2006

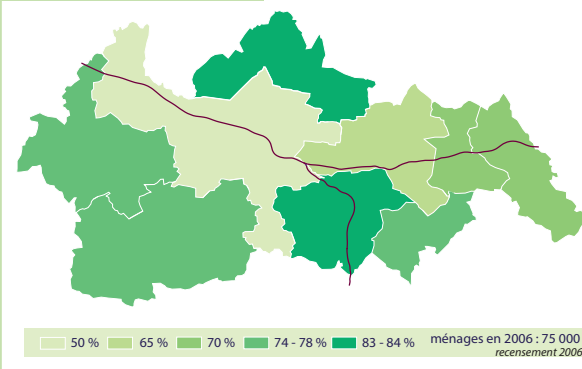
- + 10 700 ménages
- + 8 200 ménages propriétaires
- + 3 200 ménages locataires
- 660 ménages logés gratuitement

Recensement 1999-2006

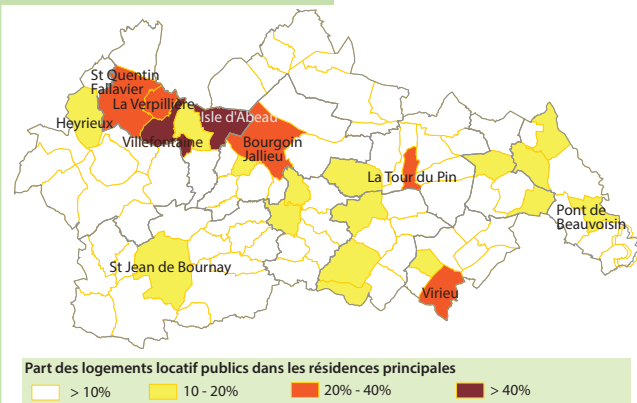
## Les ménages locataires



## Les ménages propriétaires



## Le logement locatif public en 2007



## ➤ Dix ans de construction neuve dans les bassins de vie

Entre 1999 et 2009, 16 770 logements ont été construits, soit une moyenne de 1 525 logements par an. Mais cette période a enregistré plusieurs évolutions dans la répartition de la construction de logements.

Entre les deux périodes 1999-2004 et 2005-2009, plusieurs évolutions peuvent être soulignées :

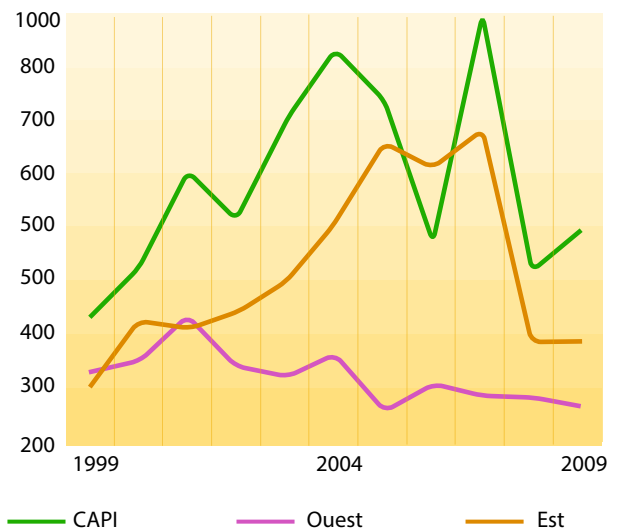
- La dynamique de la construction neuve a largement profité aux secteurs est du SCoT, les Vals du Dauphiné, alors que les secteurs ouest (Balmes Dauphinoise, Collines du Nord-Dauphiné et région Saint-Jeannaise) enregistraient une régulière diminution de leur production de logements neufs. Dans les Vals du Dauphiné, trois bassins de vie - La Tour-du-Pin, la Chaîne des Tisserands et les Vallons du Guiers - en particulier ont connu un essor important de la construction.
  - Cette évolution est à rapprocher de l'accessibilité au foncier, tant pour les promoteurs que pour les ménages. Les prix du foncier ont, depuis 2000, enregistré un doublement voire un triplement en fonction de la distance aux villes régionales. L'offre était par ailleurs plus facilement mobilisable dans les villes qui n'étaient pas dans les stratégies des investisseurs au cours des 10 à 20 dernières années (Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, Pont-de-Beauvoisin). Elle a profité aux secteurs les plus éloignés.
  - Le regain de construction de logements collectifs a bénéficié aux villes équipées de gare : 34,5 % des logements étaient construits dans ces communes entre 1999 et 2004 et 43 % depuis 2005. Cette production a contribué au renouvellement de l'offre locative dans le parc privé mais avec des loyers supérieurs à ceux du parc existant.
- Le rythme de construction dans les villages se maintient tandis que celui des villes et bourgs sans infrastructures de transports collectifs tend à diminuer.

## ➤ Les questions posées par la crise de 2008

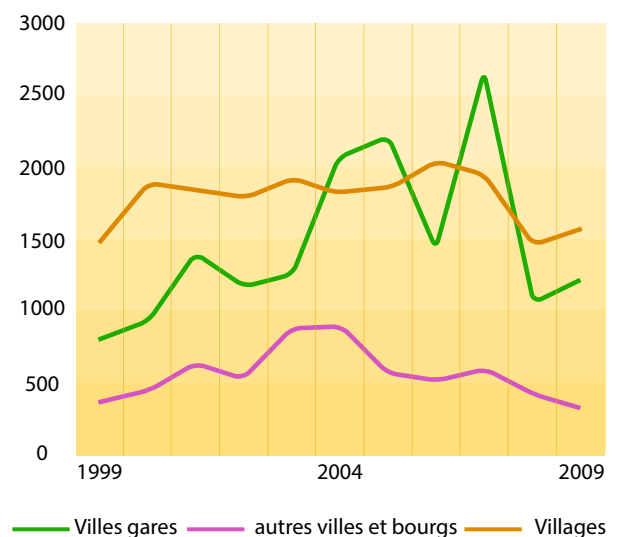
En 2008 et 2009, successivement, la construction neuve a enregistré un recul de 36 et 32 % par rapport à la moyenne des trois dernières années. Ce recul a frappé d'abord le logement collectif avec une baisse de plus de 50 %, puis le logement individuel avec une diminution de 15 à 18 %.

En question aujourd'hui, les possibilités d'accéder à la propriété, rendues difficiles par le décrochage entre l'augmentation des prix de la construction et les ressources des ménages. L'augmentation du coût de l'énergie vient alourdir la facture du chauffage et des déplacements de ceux qui sont tributaires de leur voiture.

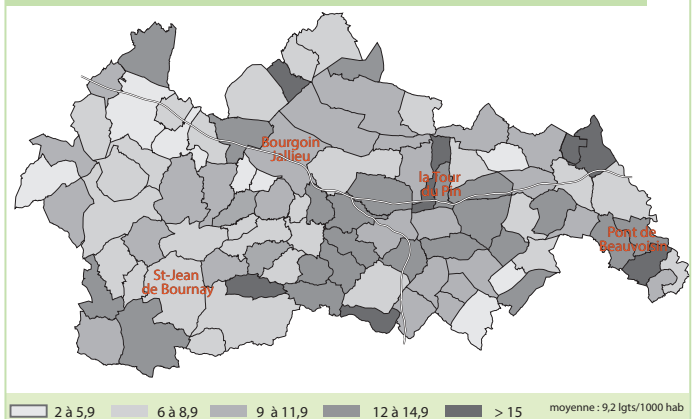
La construction par grands secteurs géographiques



Rythmes de construction selon le type de commune



Taux de construction annuel pour 1 000 habitants entre 1999 et 2009



## La réduction des choix pour se loger

### ➤ L'accession privilégiée

Le mode de production du logement depuis 1999 a privilégié l'accession à la propriété pour des particuliers ou des investisseurs au détriment des locataires du parc public. En 2006, 62,5 % des ménages étaient propriétaires de leur logement, contre 60 % en 1999, et leur effectif a progressé de 21 %.

### ➤ Le parc locatif porté par le secteur privé

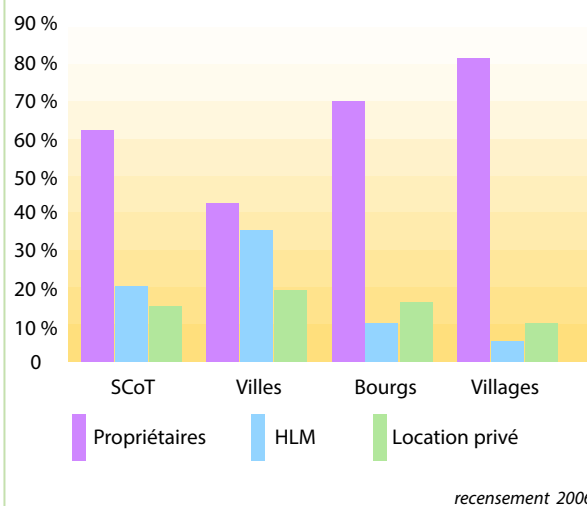
Même si la part des ménages locataires diminue dans la population, le nombre de logements locatifs a progressé (+14 %). Cette évolution recouvre deux tendances fortes : une progression du parc locatif privé (+32 %) et une stagnation voire une baisse de la proportion de logements locatifs publics (-0,5% entre 1999 et 2009).

L'évolution du parc locatif privé résulte essentiellement de l'apport des logements neufs réalisés pour le compte d'investisseurs, et de la réduction du nombre de logements occupés à titre gratuit.

L'offre locative reste très marquée par les politiques portées par l'État sous forme d'ensembles collectifs dans les années 1970 dans les villes et la Ville Nouvelle.

L'offre de logements locatifs publics s'est progressivement élargie en dehors des villes-centres sous forme de petites opérations, y compris dans les villages. Dans le parc existant, des opérations de réhabilitation importantes ont été engagées pour en améliorer la qualité, notamment du point de vue des performances énergétiques.

Typologie des logements selon leurs « statuts »



### ➤ De grands écarts dans l'offre de logements entre les communes

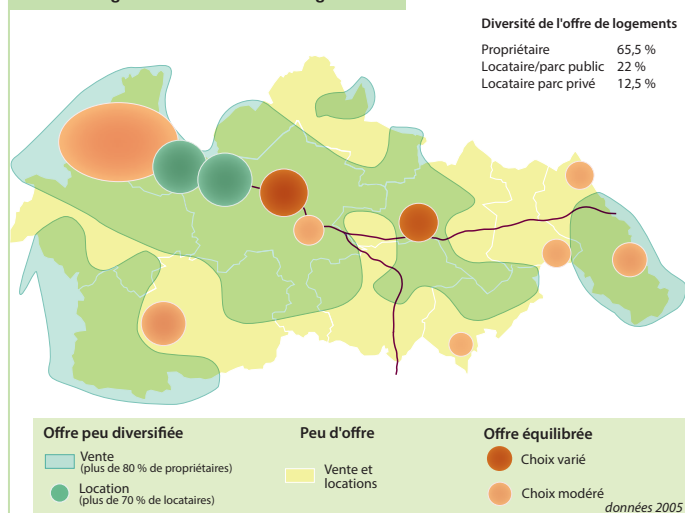
Les villes et bourgs offrent plus de choix aux ménages quant à la taille du logement, son prix et son statut. L'impact du rôle des investisseurs est très sensible dans les villes et de ce fait dans les bassins de vie de la CAPI et des Vallons de la Tour qui concentrent 68 % des nouveaux logements locatifs privés, ainsi que dans la Chaîne des Tisserands, les Vallons du Guiers et la région Saint-Jeannaise qui en comptent 27 %.

Habiter dans un village, c'est faire le choix d'acheter une maison individuelle. La réhabilitation de bâtiments anciens comme les grandes bâtisses ou fermes dauphinoises a permis de mettre sur le marché une offre de plus petits logements.

### ➤ De grands écarts entre taille des ménages et des logements

Le parc de logements est aujourd'hui composé de 24 % de logements de trois pièces ou moins et de 76 % de logements de plus de quatre pièces, alors que 56 % des ménages comptent une ou deux personnes. L'évolution du parc depuis 1999 a largement privilégié les grands logements : sur 10 730 nouvelles résidences principales, 9 400 comptent 4, 5 pièces ou plus. Le déficit de petits logements est plus sensible dans les villages que dans les villes et ne permet pas de répondre aux besoins des jeunes ou des personnes âgées.

Les ménages face à l'offre de logements



## La dispersion des urbanisations et le mitage progressif de l'espace

### ➤ La dispersion des urbanisations

Le processus de périurbanisation combiné au mode d'occupation humaine dans l'histoire est à l'origine du paysage habité d'aujourd'hui.

Les cartes des zones urbanisées du Nord-Isère illustrent l'impressionnante extension de la « tache urbaine » entre 1970 et 1999, soit sur 30 ans, laquelle résulte de plusieurs facteurs :

- Une déprise agricole des coteaux a presque partout favorisé leur mitage : autour des agglomérations de Bourgoin-Jallieu, Saint-Jean-de-Bournay, La Tour-du-Pin,
- Des secteurs de plateaux qui suivent le même mouvement, avec des intensités différentes selon la structure foncière et les filières agricoles : extensions urbaines relativement contenues par les grandes cultures (plateaux sud), mitage à la faveur des très nombreux hameaux, se prêtant à la diffusion géographique des constructions (herbages, polyculture),
- Des marges de manœuvre trop importantes dans les plans d'occupation des sols, assorties d'une grande permissivité réglementaire et favorisant une urbanisation au coup par coup dans un contexte d'abondance : voirie disponible, énergie, espace, recettes... L'urbanisation s'est appuyée sur le réseau routier communal et départemental, contribuant à l'étirement des villages, des hameaux et des réseaux.

### ➤ Des modes et rythmes d'urbanisation différenciés

Cette consommation d'espace n'est pas propre au territoire mais plusieurs traits caractérisent le Nord-Isère, en lien avec la Ville Nouvelle. Ainsi, depuis 1970, les surfaces construites ont été quintuplées dans la Ville Nouvelle. Pourtant, les politiques de planification ont été « exemplaires », en maintenant la consommation foncière moyenne par logement à 500 m<sup>2</sup> (contre 1200 m<sup>2</sup> en moyenne dans le SCoT de 1990 à 1999) et en limitant les urbanisations diffuses.

#### *La partie ouest*

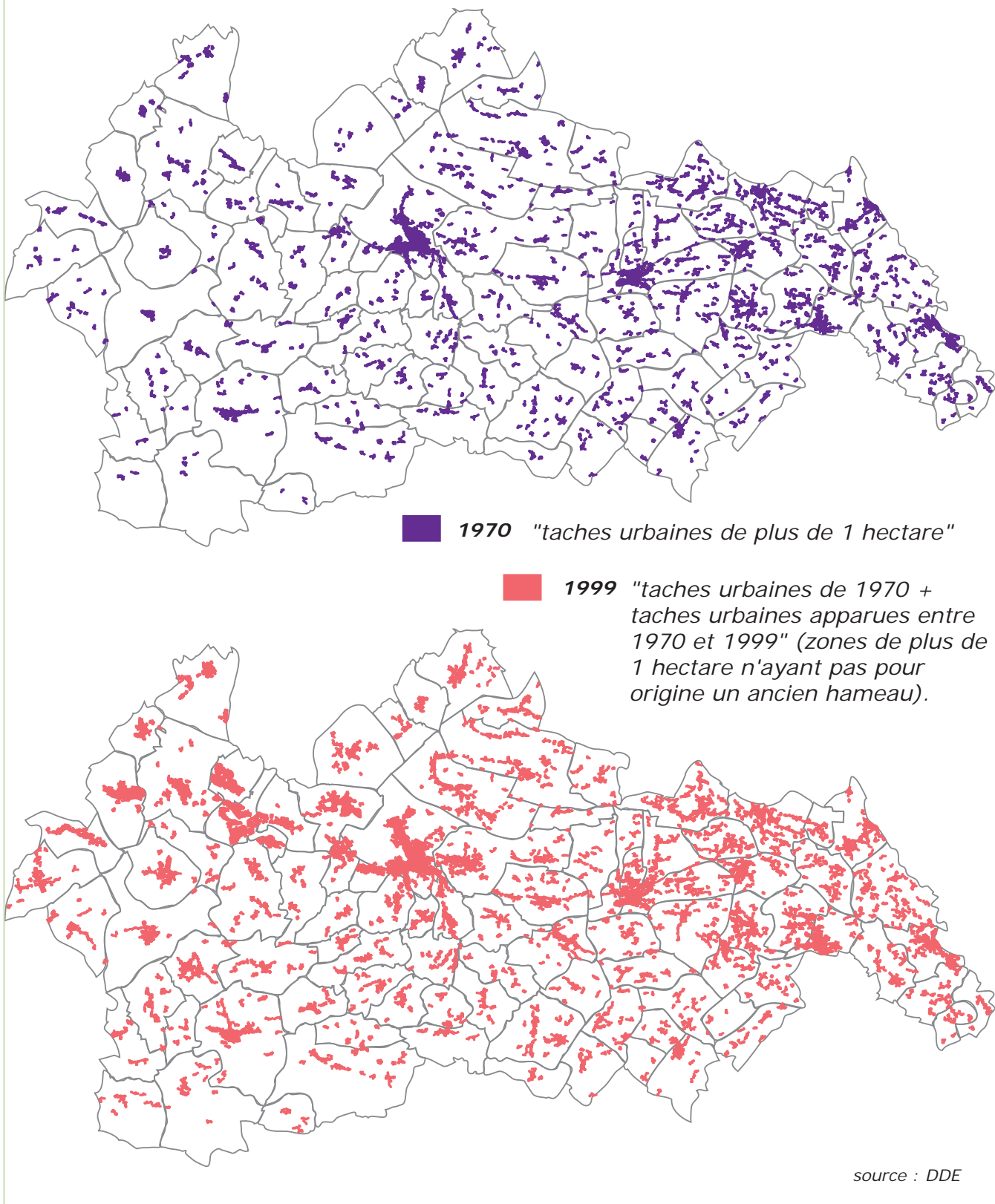
Proches de Lyon, les communes des Collines du Nord-Dauphiné et des Balmes Dauphinoises ont vu leurs surfaces urbanisées multipliées par 3,5 entre 1970 et 1990. Ces deux secteurs ont bénéficié d'un double desserrement urbain, de la métropole lyonnaise d'une part, mais également de la Ville Nouvelle et de Bourgoin-Jallieu. Leur attrait, pour les populations lyonnaises, était marqué par une forte présence de résidences secondaires jusqu'aux années 1980.

Ce boom urbain, initié dans les années 1980, tend à se ralentir dès les années 2000 par rapport aux villages des autres secteurs, sous l'effet d'une tension du marché immobilier, de réserves foncières sur le déclin, de volonté communale de ne pas accueillir trop de population et sous l'effet des règlements du PEB en lien avec le projet d'extension de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry.

#### *Le secteur berjallien*

Les communes périphériques de la ville-centre (Nivolas-Vermelle, Saint-Alban-de-Roche, Domarin, Sérézin-de-la-Tour, Ruy-Montceau) ont vu leur surface urbanisée augmenter deux fois plus vite que la croissance de leur population, sous l'effet d'une demande forte en maison individuelle sur des parcelles de grande taille.

Dans ces communes, le contraste est grand entre un bourg ancien, exerçant encore une fonction de centre (commerces de proximité, logements collectifs, équipements, etc.), et les nouveaux quartiers composés de lotissements exclusivement résidentiels ou construits autour de hameaux en un tissu lâche et étiré.



### **Les Vals du Dauphiné**

Dans les communes rurales plus éloignées de la vallée de la Bourbre, au sud de Bourgoin-Jallieu et à l'est de La Tour-du-Pin, la consommation d'espace est importante. La vallée de l'Hien se révèle le secteur le plus consommateur de foncier avec une moyenne de 2 300 m<sup>2</sup> par logement, mais l'on retrouve des consommations similaires dans les Vallons de la Tour, la Chaîne des Tisserands et les Vallons du Guiers (près de 2 000 m<sup>2</sup> par logement).

Cependant, l'éloignement géographique relatif et l'exode rural, encore marqué au début des années 1970, ont « limité » leur croissance démographique, et par conséquent leur étalement urbain jusque dans les années 2000.

Les secteurs dits « ruraux » se démarquent par un stock foncier abondant et un surdimensionnement des zones urbanisables dans les documents d'urbanisme (POS). Peu contraint, ce foncier est resté moins cher que dans la partie urbaine et les villages de l'Ouest.

La croissance démographique des 10 dernières années est plus forte dans la partie Sud et Est du Nord-Isère que dans la partie Ouest. Cette inversion des tendances depuis 2000 peut être mise en relation avec l'augmentation de l'attractivité de l'agglomération chambérienne (à 35 km par autoroute du Pont-de-Beauvoisin) et des bassins d'emploi isérois (Voiironnais, Bièvre, agglomération grenobloise). Le solde migratoire, 5 fois plus élevé que le solde naturel, atteste d'une attractivité en partie liée aux prix du foncier.

La même tendance, observée dans les Collines du Nord-Dauphiné dans les années 1980, s'est inversée depuis les années 1990. Avec le vieillissement de la population, les tensions dans le foncier, la croissance naturelle l'a emporté sur les apports migratoires.

Les Vals du Dauphiné, qui comptaient moins d'un tiers des logements neufs du Nord-Isère entre 1997 et 2005, cumulaient près de la moitié des nouvelles constructions en 2006. La nouvelle répartition de la construction s'est faite aux dépens de la partie Ouest, qui continue de s'urbaniser mais à un rythme moindre que dans la période 1990-2000 (87 logements annuels entre 2004 et 2006 dans les collines Nord-Dauphiné contre 129 entre 1999 et 2004).

### **➤ Les surfaces artificialisées depuis 1999**

Au cours des dix dernières années, 1 570 ha ont été artificialisés, soit entre les deux dates une progression moyenne de 17 % localement, sans commune mesure avec les effectifs des nouvelles populations ou des nouveaux emplois.

Ainsi l'évolution est-elle de 19 % dans les villages et de 15 % dans les villes-centres, mais aussi de 20 % dans la vallée de l'Hien. Elle est aussi forte dans les Vallons du Guiers, dans la haute vallée de la Bourbre que dans la CAPI où la consommation d'espace est très impactée par les bâtiments logistiques.

Sur les 1 570 ha consommés pour l'ensemble des constructions, plus de 1 000 ha l'ont été dans les villages et 365 dans les villes-centres.

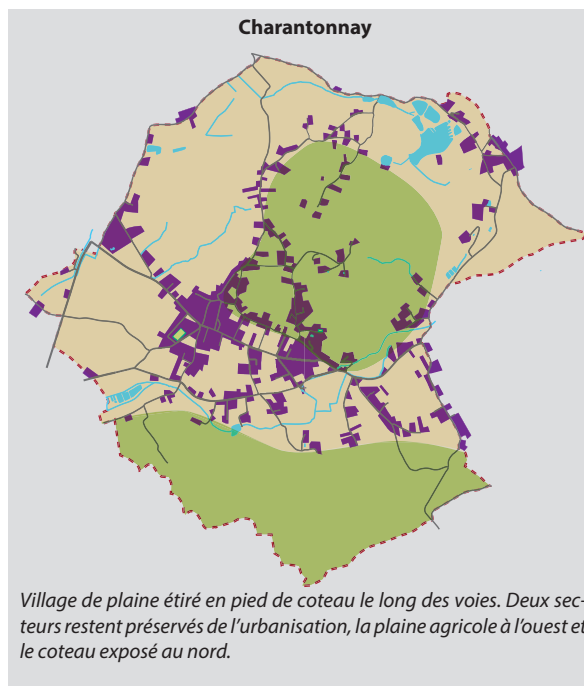
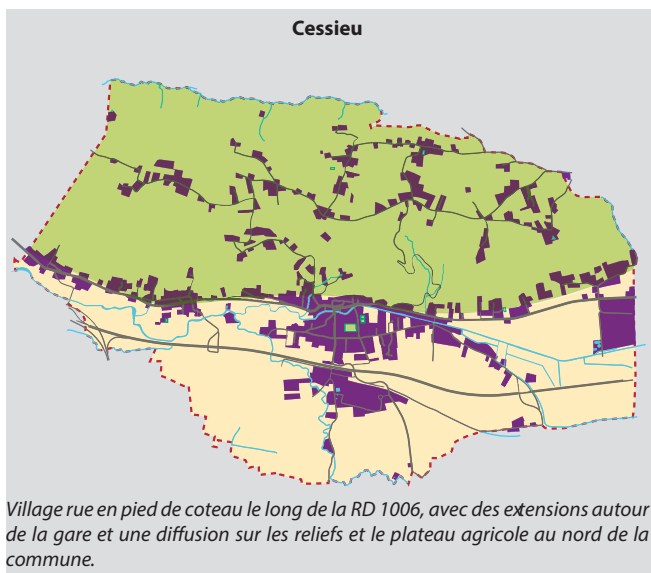
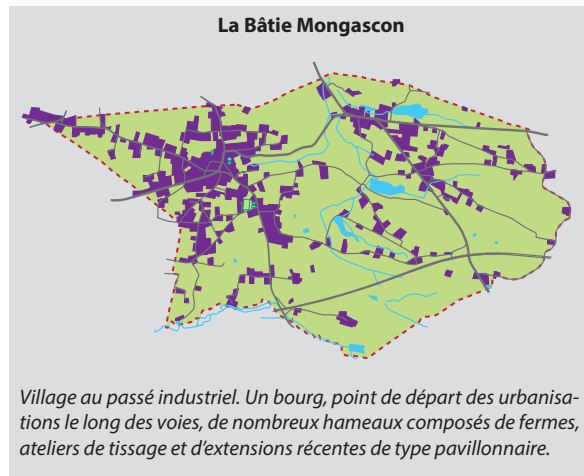
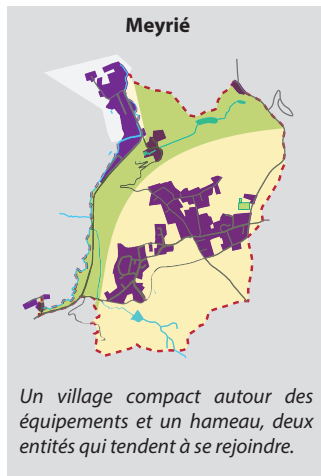
La progression des espaces bâtis s'est faite au détriment d'espaces agricoles qui ont perdu dans cette même période 1 868 ha.

Typologie des formes urbaines (exemples)  
Les villages face à la croissance

Le Nord-Isère offre une gamme très large de formes de villages.

Cette diversité résulte de l'histoire ancienne et plus récente et des **choix** qui ont guidé le développement urbain :

- préservation des espaces agricoles
- construction autour d'un noyau groupé (le bourg et parfois des hameaux), de l'église, d'une gare ou d'équipements publics, des fermes,
- extension le long des voies départementales ou communales,
- franchissement des reliefs,
- urbanisation sur les terres moins productives...



- Vallons ou coteaux
- Plaine ou plateau agricole
- Urbanisation

## Les perspectives pour demain

### Les perspectives démographiques du Nord-Isère dans l'espace métropolitain

Avec un taux de natalité qui se maintient à un niveau élevé en raison de la relative jeunesse de sa population et un taux de mortalité qui diminue, la population du Nord-Isère augmentera « naturellement » dans les années à venir.

Les hypothèses de croissance à 20 ans sont certes tributaires de l'évolution de ces taux mais elles dépendent fortement de l'évolution des apports migratoires. Lesquels peuvent varier en fonction de critères locaux tels que l'offre foncière des communes, mais aussi de critères extérieurs comme les politiques de l'habitat dans les villes régionales, les politiques de financement du logement et le coût des énergies.

Avec un taux de variation annuelle identique à celui observé depuis les années 1990 (1,6 %), la population du Nord-Isère atteindrait 280 000 habitants en 2030. Avec un taux de variation moindre (1,2 %) résultant d'apports migratoires moindres et d'une baisse du taux de natalité, la population serait inférieure à 260 000 habitants en 2030.

Cette seconde hypothèse pourrait se confirmer si l'on prend en compte les tendances suivantes :

- Diminution de l'apport migratoire liée à la baisse de la construction neuve enregistrée depuis 2008,
- Diminution des naissances liée à celle du nombre de femmes en âge de procréer dans les vingt ans à venir, observée dans les données du recensement 2006.

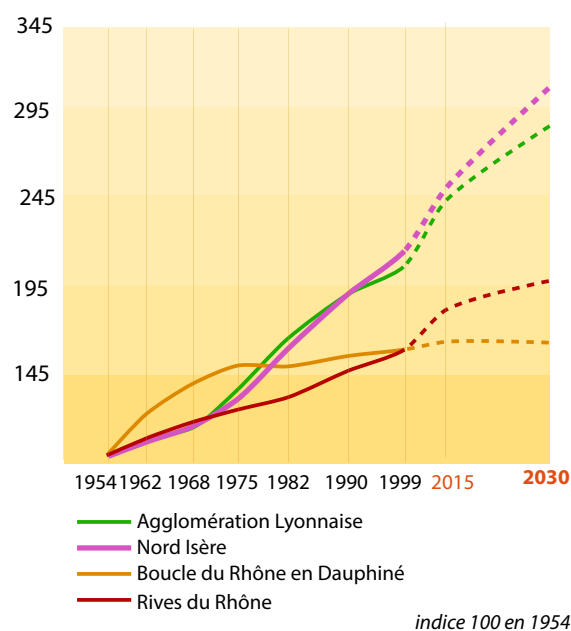
Entre le scénario 1, au fil de l'eau sur lequel avaient été bâties les premières hypothèses, et le scénario 2, l'écart est grand et les incidences de cette différence significatives pour les politiques publiques en matière de logement, d'équipements et de déplacements.

Dans la première hypothèse, les « besoins » en logements liés à l'augmentation du nombre des ménages s'élèveraient à 1 900 logements par an au minimum, dans la seconde, ils seraient de 1600.

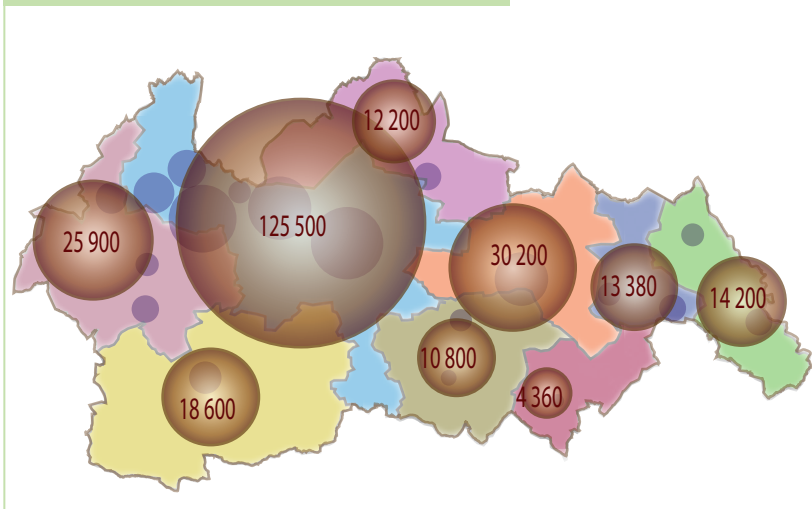
Or, la production moyenne de logements entre 1998 et 2008 était de 1614 par an, entre 2008 et 2010 de 1175.

La production de logements et les politiques d'équipement devront être orientées pour accompagner l'évolution des ménages et les besoins de la population.

Perspectives d'évolution de la population



Population des bassins de vie au Nord-Isère en 2030





## 🔗 Les risques d'un développement au fil de l'eau

### ***Le recul des espaces agricoles et naturels***

En prolongeant les tendances des années 1999-2009, démographique et consommation foncière pour l'habitat, il faudrait simplement 2 400 ha pour l'habitat, soit l'équivalent d'une cinquantaine d'exploitations agricoles.

En limitant l'attractivité résidentielle par une offre importante de foncier dans les villages, en orientant le développement plutôt sur les communes centres des bassins de vie, en réduisant la part des maisons individuelles, en utilisant les dents creuses dans les espaces urbains et les bâtiments en friches, cette consommation peut être diminuée de 30 à 50 %.

### ***Le déclin de la vie locale***

Trop dispersées, les urbanisations ne génèrent pas de vie locale ou sociale qui participe à la dynamisation des villages et des bourgs.

Mal conçues, elles peuvent contribuer à la dégradation des relations humaines.

### ***L'aggravation des conditions de circulation***

La construction de logements destinés à des actifs gardant leur emploi dans les villes dont ils sont originaires, la dispersion de l'habitat dans les villages et hameaux n'a pas permis au petit commerce de se maintenir dans les communes ni aux services de se développer.

Le développement au fil de l'eau, avec des taux de croissance identiques à celui des dix dernières années privilégiant les installations dans les villages pourrait s'accompagner d'une augmentation de 20 % des circulations automobiles attendues sur les réseaux secondaires et dans les villes.

### ***La banalisation des paysages***

L'hétérogénéité des constructions dans les villages, leur localisation à côté du village ou le long des routes banalisent des espaces ruraux devenant de plus en plus résidentiels et lorsque les constructions sont assorties de haies de protection contribuent à fermer les paysages.

## ENJEUX DU SCOT

La maîtrise de l'attractivité résidentielle du Nord-Isère est un des enjeux majeurs du SCoT en raison de ses impacts et suppose :

- Une meilleure adéquation entre le développement résidentiel et l'accès aux réseaux de transports collectifs pour limiter l'augmentation des déplacements automobiles,
- Une régulation forte de la consommation d'espace agricole et un frein à la dispersion des constructions qui les fragilisent,
- Des politiques de l'habitat atténuant les déséquilibres sociaux entre les communes,
- Une programmation de logements adaptée à la « vocation » des communes dans chaque bassin de vie et à la capacité des communes à développer les services à la population,
- Des politiques d'aménagement urbain valorisant le vivre en ville par la qualité des espaces publics et la diversité des fonctions.

## 2.2 Les transformations de l'activité économique et commerciale

La croissance de la population par le jeu d'apport de population de jeunes s'est traduite par une forte augmentation des actifs.

Dans le même temps, le paysage économique du Nord-Isère a été bouleversé par l'émergence de pôles d'emplois métropolitains, la diminution des emplois dans les activités traditionnelles (agriculture et industrie), l'évolution des entreprises de production et la montée en puissance d'une économie de services liés au développement résidentiel.

La création du parc de Chesnes (1000 ha d'un seul tenant) et du parc technologique (120 ha) a donné une nouvelle place au Nord-Isère dans l'espace régional et renforcé le poids des pôles d'emplois les plus proches de Lyon.

Comme dans les territoires voisins et en France, le tissu économique local connaissait des mutations profondes avec le déclin de ses activités traditionnelles mais avec des reconversions réussies.

L'abandon des activités dans les espaces urbains et leur installation dans des zones dédiées marque les paysages urbains des villes industrielles de Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, Le Pont-de-Beauvoisin.

### L'augmentation des effectifs d'actifs plus rapide que celle des emplois

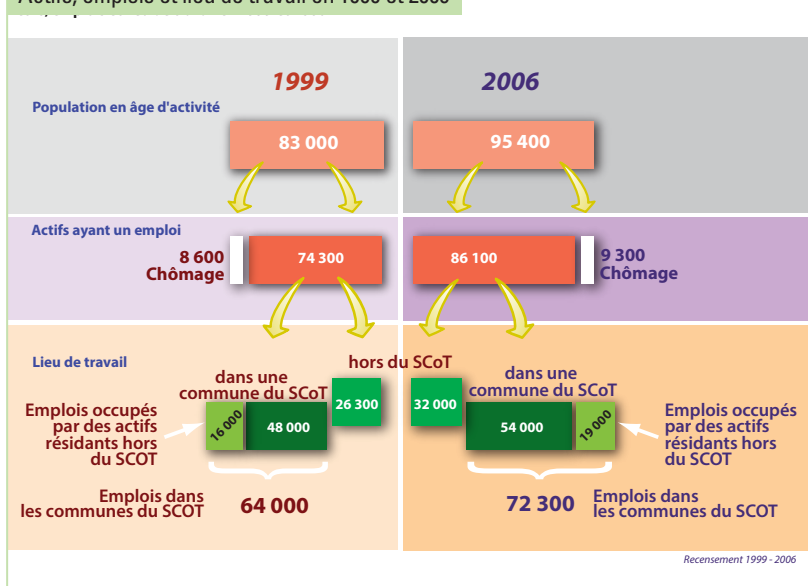
Avec 55 000 emplois en 1990, 64 000 en 1999 et 72 320 en 2006, ou encore 1 000 emplois par an entre 1990 et 1999 et près de 1 200 entre 1999 et 2006, le Nord-Isère confirme une dynamique économique sur l'ensemble du territoire. De 1999 à 2006, 8 380 emplois ont été créés pour 12 200 nouveaux actifs dont 77 % dans la partie ouest du SCoT. Pourtant, les taux d'emploi peinent à se maintenir face aux évolutions de la population, et les actifs travaillant hors des communes du Nord-Isère sont de plus en plus nombreux. Seule la CAPI et les villes-centres ou les bourgs offrent un nombre d'emplois supérieur à celui de leurs actifs et exercent une attractivité sur les communes proches et les communes plus éloignées du Rhône, de l'Ain ou de la Savoie.

Ouest et Est ont bénéficié de la création d'emplois, même si celle-ci est plus soutenue à proximité de Lyon et dans les centres-villes.

En revanche, l'écart entre actifs et emplois s'est accentué dans les Vals du Dauphiné en raison de la forte attractivité résidentielle depuis 2000.

Cette baisse du taux d'emploi sur place a largement contribué à l'augmentation des déplacements quotidiens d'actifs (10 380 en 1999, 14 180 en 2006) entre les pôles d'emplois qu'ils soient internes ou externes au Nord-Isère.

Actifs, emplois et lieu de travail en 1999 et 2006



	Porte des Alpes	Vals du Dauphiné
Emplois 2006	54 464	17 851
Emplois 1999	47 966	15 969
Actifs 2006	63 096	23 402
Actifs 1999	55 161	19 133
Evol. emplois	+ 13,5 %	+ 11,8 %
Evol. actifs	+ 14,4 %	+ 22,3 %
Emplois/actifs 2006	0,86	0,77
Emplois/actifs 1999	0,87	0,85

## Les évolutions sociales et professionnelles

Les tendances lourdes de l'économie régionale et les évolutions locales, l'augmentation des effectifs de femmes actives et d'actifs travaillant en dehors du Nord-Isère ont progressivement modifié le profil socioprofessionnel de la population et les attentes de la population.

### L'augmentation du travail des femmes

En 2006, le Nord-Isère comptait 12 300 actifs de plus qu'en 1999, dont 7 600 femmes. L'évolution de la population active féminine a ainsi été deux fois plus forte que celle des hommes, tandis que l'évolution du chômage était pour les femmes deux fois moins importante que pour les hommes.

Le développement de l'activité des femmes modifie l'économie du ménage par l'apport d'un double salaire et ses possibilités de consommation, de demande en

logement ou en équipements pour l'enfance (crèche, garderie), la culture et les loisirs.

Cette évolution va de pair avec l'augmentation des emplois dans le tertiaire et alimente l'économie résidentielle. Dans les secteurs à forte attractivité résidentielle, les collectivités se sont retrouvées face à des demandes pour la garde des enfants, les activités pour les jeunes.

### Les emplois précaires

La croissance du nombre des emplois s'est accompagnée d'une précarité de statut pour les actifs.

Le secteur de l'intérim a connu un boom avec une progression de 20 % à 25 % des emplois créés dans les secteurs de la logistique essentiellement mais aussi dans celui de l'agroalimentaire. L'emploi en intérim constitue une variable d'ajustement dans les périodes de difficultés économiques, comme en 2008-2009.

6 800 actifs (soit 8 %) occupent des emplois en intérim, à temps partiel, aidés ou en apprentissage.

Les emplois à temps partiel représentent 16,4 % des emplois (15,7 % en 1999) et 14 % des emplois créés. 78 % des emplois à temps partiel sont occupés par des femmes, dans la grande distribution notamment.

Les CDD concernent 6 000 actifs, dont 9,7 % de femmes et 5,3 % des hommes.

Enfin, les emplois aidés représentent 4 % des emplois et progressent sensiblement (+3 % entre 1999 et 2006).

L'addition de situations peu stables ou incertaines concerne 13 % des actifs. Elle pèse dans les choix et les possibilités de logement et dans les conditions d'accès aux sites d'activités pourvoyeurs d'emplois notamment pour les jeunes.

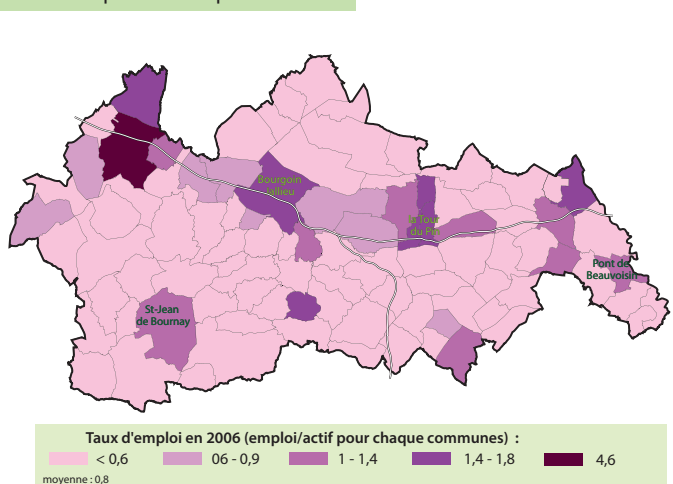
### L'ÉVOLUTION DES POPULATIONS ACTIVES RÉVÉLATRICE DES DYNAMIQUES RÉSIDENTIELLES

- Villes-centres : + 12,3 %
- Villes et bourgs-relais : +17,7 %
- Communes périurbaines : 12 %
- Villages : 22 %

### DES TAUX D'EMPLOI (EMPLOIS/ACTIFS) EN PHASE AVEC LE RÔLE DES COMMUNES

- Villes-centres : 1,3
- Villes et bourgs-relais : 0,9
- Communes périurbaines : 0,7
- Villages : 0,4

Taux d'emploi en 2006 par commune



Population active	2006	Évolution 1999-2006	Répartition 2006	Répartition 1999
Agriculteurs (exploitants)	1 029	- 29,2 %	0,7 %	1 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprises	5 716	- 0,7 %	3,7 %	4,2 %
Cadres, prof. libérales ou intell. sup.	11 064	+ 48,6 %	7,3 %	5,4 %
Prof. intermédiaires	23 416	+ 27,5 %	15,4 %	13,5 %
Employés	25 810	+ 20,5 %	17,0 %	15,6 %
Ouvriers	28 021	+ 1,1 %	18,4 %	20,3 %
Retraités	32 828	+ 25,0 %	21,5 %	19,2 %
Autres	24 566	- 12,8 %	16,1 %	16,1 %

## Les grandes évolutions de l'emploi local

Le paysage économique a changé avec l'évolution de l'agriculture, l'implantation d'entreprises nouvelles, les délocalisations d'activités et l'émergence d'activités liées au développement résidentiel, à la croissance démographique et aux modes de vie et de consommation. Les changements depuis 30 ans sont liés à la fois aux besoins d'espaces de la métropole lyonnaise pour son développement, à la politique volontariste de l'État dans la Ville Nouvelle (investissements, politiques foncières), à son positionnement et aux mutations des secteurs de production traditionnelle. Avec le développement de nouvelles activités au cours des 20 dernières années, le Nord-Isère a connu un formidable repositionnement de ses secteurs traditionnels.

### ➤ Le positionnement dans l'espace métropolitain

Les secteurs en perte de vitesse

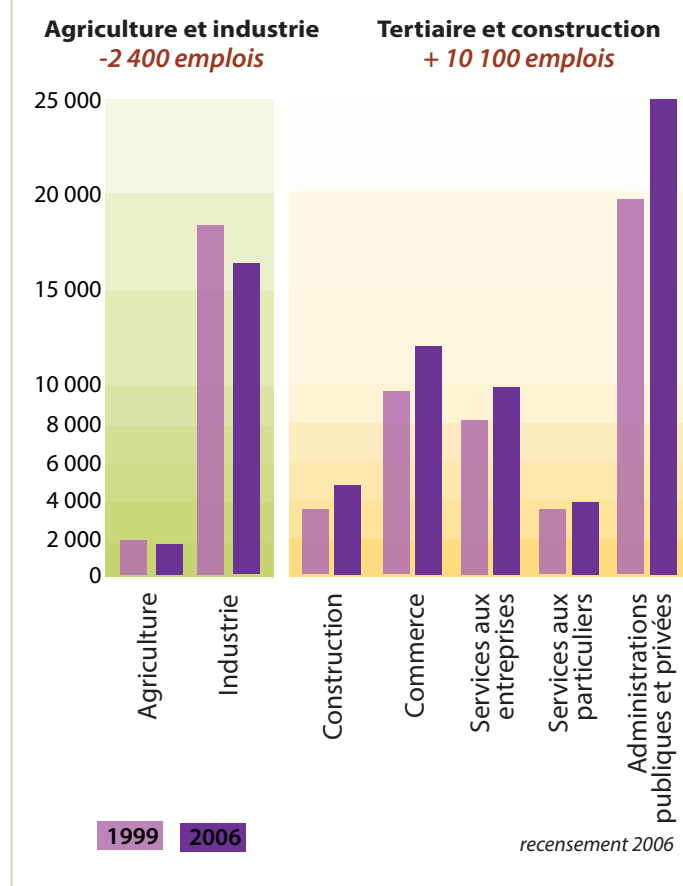
- L'agriculture représente 2 % des emplois (1,5 % dans l'Inter-SCoT et 4 % dans les SCoT périurbains). La diminution des actifs a été accompagnée d'une diminution des espaces agricoles au profit de l'urbanisation et d'une augmentation de la surface moyenne exploitée,
- L'industrie, malgré les pertes d'emplois, se maintient avec 22 % des emplois (16,5 % dans l'Inter-SCoT et 23 % dans les SCoT périurbains).

### Les secteurs en développement

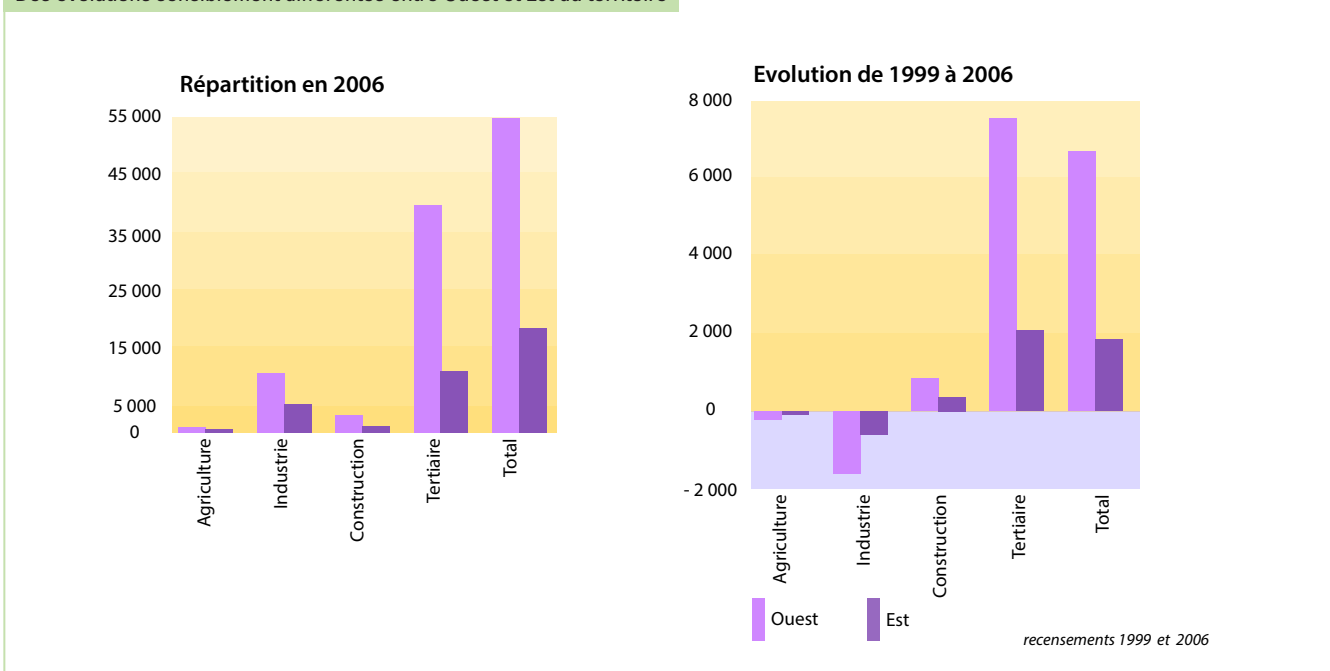
- La construction, 6,5 % des emplois (5,7 % dans l'InterSCoT et 8 % dans les SCoT périurbains),
- Le secteur tertiaire (tous secteurs compris), en pleine expansion : 63 % des emplois (66 % dans l'Inter-SCoT et 56 % dans les SCoT périurbains).

L'emploi du Nord-Isère suit les grandes tendances de l'économie régionale. Pour autant, le développement de l'économie tertiaire et résidentielle n'occulte pas le rôle et l'intérêt de son économie de production pour la richesse du territoire.

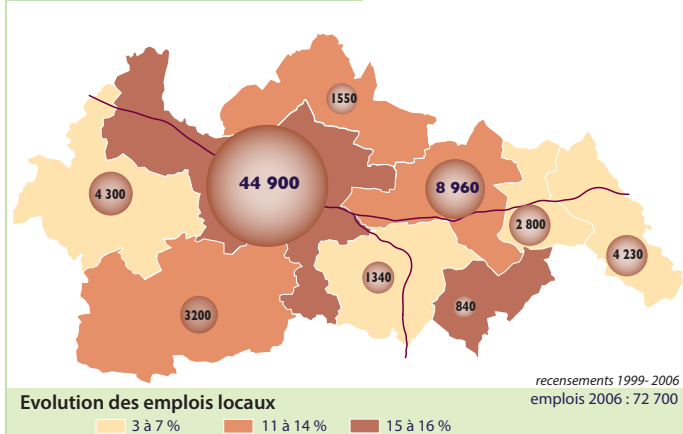
### Les secteurs d'emploi en 2006 et leur évolution



### Des évolutions sensiblement différentes entre Ouest et Est du territoire



## Les emplois dans les bassins de vie



## Des évolutions contrastées entre ouest et Est

Répartition des emplois	Ouest	Est	SCoT
Agriculture	1,7%	3,3%	2,1%
Industrie	19,7%	29,1%	22,0%
Construction	6,0%	7,9%	6,5%
Tertiaire	72,6%	59,6%	69,4%

Source INSEE 2006 (la logistique est classée dans le service aux entreprises, donc dans le tertiaire)

La CAPI avec ses grands pôles d'emploi fait figure de moteur économique et regroupe 61,7% des emplois pour 50% de la population et 48% des actifs.

### REPÈRES STATISTIQUES 2006 : 72 300 EMPLOIS

- Agriculture : 1 500
- Industrie : 16 000
- Construction : 4 700
- Tertiaire : 50 530  
(dont 11 900 dans le commerce).

### L'ÉVOLUTION DES EMPLOIS RÉVÉLATRICE DE DYNAMIQUE LOCALE

- Villes-centres : +10,3 %
- Villes et bourgs-relais : +10,0 %
- Communes périurbaines : 24,3 %
- Villages : 20,2 %

## Les pôles d'emplois dans le Nord-Isère

### Les pôles de la vallée urbaine

Si Bourgoin-Jallieu reste au premier rang des communes dans l'offre d'emplois, la vallée urbaine concentre les trois pôles économiques majeurs du Nord-Isère :

- Saint-Quentin-Fallavier, Satolas et Bonce, la Verpillière, Vil-lefontaine avec 21100 emplois en 2006,
- Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau, Domarin, Ruy-Montceau, Nivolas-Vermelle avec 17 500 emplois,
- La Tour-du-Pin, Saint-Jean-de-Soudain, Rochetorin, Saint-Clair-de-la-Tour, Cessieu et Saint-Victor-de-Cessieu avec 8 700 emplois.

Dans les pôles de la vallée urbaine, les villes-centres sont les premières pourvoyeuses d'emplois diversifiés, à l'exception du pôle ouest où Saint-Quentin-Fallavier qui doit son rang de seconde commune du Nord-Isère en nombre d'emplois aux zones logistiques de la zone de Chesnes.

L'attractivité des pôles s'exerce sur les communes du nord de l'Isère et de l'Est lyonnais tandis que celle des pôles d'emplois de la métropole s'exerce sur l'ensemble du nord de l'Isère.

Ces trois pôles sont bien desservis par les réseaux routiers et autoroutiers, et les villes-centres, à l'exclusion de Saint-Quentin-Fallavier, desservies par le réseau SNCF.

### Les pôles secondaires du Nord-Isère

- À l'ouest de l'axe Lyon-Chambéry, Grenay et Heyrieux avec 1 900 emplois en 2006,
- À l'Est, un pôle d'emploi multi-sites de 6 370 emplois entre 3 500 emplois au Pont-de-Beauvoisin (Isère et Savoie) et à Aoste et 2 340 emplois aux Abrets, à Charancieu et Saint-André-le-Gaz,
- À l'écart de l'axe, un pôle de 3 450 emplois entre Saint-Jean-de-Bournay, Saint-Georges-d'Espéranche et Saint-Just-Chaleyssin sur la RD 75.

À l'image de la structuration urbaine, la dispersion en petits pôles d'emplois sans desserte par les transports et en petites zones d'emplois le long des infrastructures routières a largement contribué à l'augmentation des flux routiers sur l'ensemble du réseau et ne facilite pas une nouvelle organisation des déplacements.

# Évolutions et perspectives de l'économie locale

## L'agriculture entre force et fragilité

### Deux systèmes agricoles complémentaires

Comme la plaine lyonnaise ou le pays viennois, l'agriculture nord-iséroise a connu une restructuration en profondeur, par le biais de remembrements et d'une diminution du nombre d'exploitations, sans diminuer sa capacité de production pour autant. Bien que non protégée par des labels et encore peu orientée vers les filières de vente directe et de production biologique, l'agriculture nord-iséroise vaut par le poids qu'elle occupe dans la production départementale et régionale (elle reste le premier bassin laitier d'Isère et un important secteur céréalier).

### De grandes cultures

Elles correspondent aux exploitations à dominante céréalière : blé, orge, maïs et oléagineux comme les tournesols ou le colza. Les cultures protéagineuses (soja, pois...) demeurent marginales. Les récoltes passent par des coopératives ou des négociants qui alimentent les filières agroalimentaires et industrielles. Les exploitations de moins de 20 ha ont tendance à disparaître au profit de plus grosses, plus à même de gérer les investissements nécessaires en matière de normes environnementales. En effet, ces terres se situant dans les plaines irriguées et inondables sont très sensibles aux problématiques de qualité et de gestion des eaux.

### Des terres d'élevage

#### Les filières bovines

L'agriculture du territoire est très marquée par la place des filières bovines. La filière laitière valorise les herbages et utilise aussi du fourrage et des céréales, ce qui suppose de disposer de terres mécanisables pour la rentabilité des exploitations. Cependant, la fluctuation des prix du lait menace la viabilité des plus petites structures.

La filière viande peut s'accommoder d'une portion plus réduite de terres céréalières, mais réclame davantage de pâtures. Les exploitations sont généralement plus petites, et les troupeaux plus mobiles que dans la filière lait. Dans un cas comme dans l'autre, la production nécessite la présence des terres à proximité des étables, pour les déplacements des bêtes comme pour les besoins de la traite.

L'enclavement des bâtiments et le morcellement des terroirs peuvent devenir de forts handicaps.

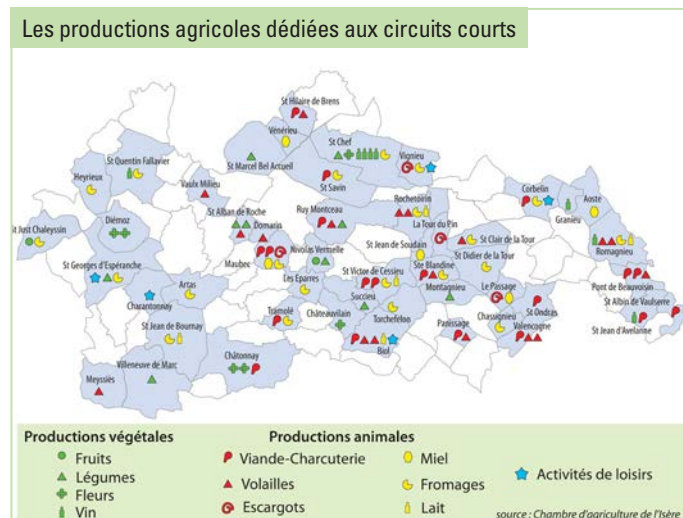
### Des élevages plus rares

Le Nord-Isère compte quelques troupeaux ovins et caprins. Ils valorisent les herbages et les surfaces fourragères mais la part céréalière est moins prépondérante que dans les filières bovines. La filière ovine dépend du mode d'attribution des aides européennes et pourrait disparaître si ces dernières n'étaient plus favorables. Les abattoirs de La Tour-du-Pin et de La Côte-Saint-André offrent pourtant tout le potentiel pour la mise en place de filières de vente directe. Enfin, ces troupeaux contribuent à la biodiversité et à l'entretien des paysages en valorisant des herbages non mécanisables et éloignés des sièges de stabulation ou des postes de traite.

### Des filières moins représentatives

Le maraîchage et l'horticulture ne sont pas absents du territoire. On les retrouve soit sur des surfaces réduites à forte valeur productive (serres) soit en culture de plein champ, en bordure des urbanisations. Ils alimentent un bassin local allant jusqu'à la plaine de Lyon. Pépinières et maraîchage ont en commun un foncier restreint mais ayant fait l'objet de lourds investissements en équipement (serres, chauffage...). Ils occupent souvent des terres stratégiques en raison de leur proximité des zones urbaines.

Les rares et ponctuelles spécialisations autour d'élevages de faisans, d'escargots, de canards... signent davantage des initiatives individuelles qu'une spécialisation régionale.



## L'agriculture : des systèmes et terroirs complémentaires

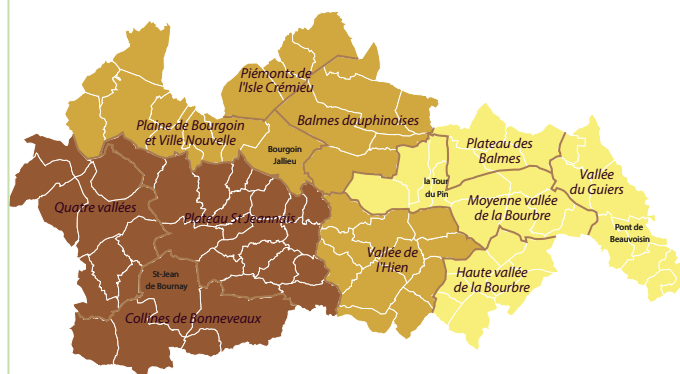
L'agriculture du Nord-Isère est faite de complémentarités entre deux systèmes mais aussi entre des terroirs de plaines, de collines et de plateaux. Elle compose avec la topographie et le climat.

### Les cultures maraîchères

Les cultures maraîchères sont assez peu représentées. L'espace qui leur est consacré ne représente pas plus de 1 % de la surface agricole utile.

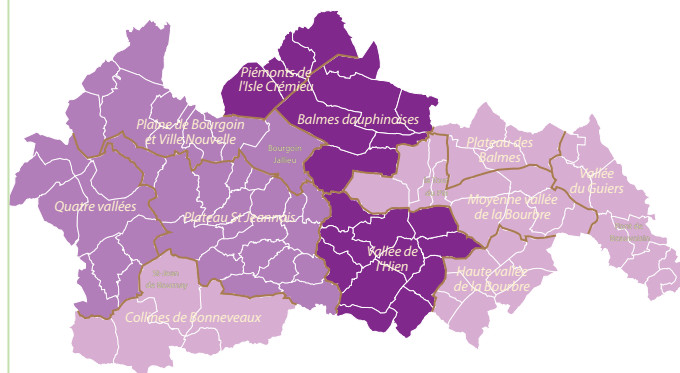
Les exploitations sont localisées principalement aux alentours des villes et pourraient se développer avec l'augmentation de la population et l'évolution des attentes des consommateurs. L'élevage pour la viande ou le lait est largement dominant dans les Vals du Dauphiné où le bassin laitier rejoint celui du Voironnais. De nombreux agriculteurs ont délaissé l'élevage laitier au profit de l'élevage pour la viande.

### Les céréales à paille



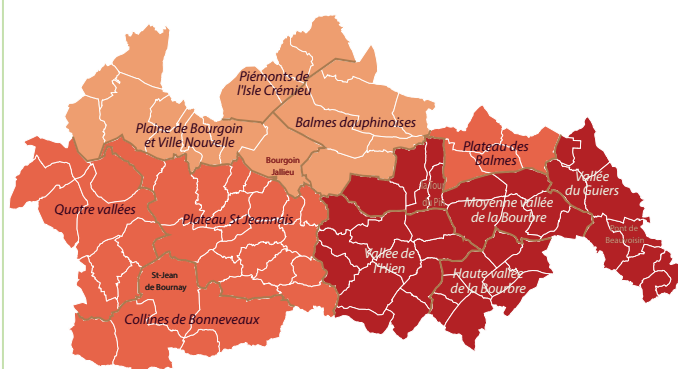
Part des surfaces de culture de céréales à pailles par secteurs :  
 de 29 à 40 % de 22 à 29 % de 15 à 22 %  
 Source : Chambre agriculture 38

### Les cultures maraîchères



Part dans la SAU des surfaces maraîchères par secteurs :  
 de 1 à 2 % de 0,1 à 1 % 0 %  
 Source : Chambre agriculture 38

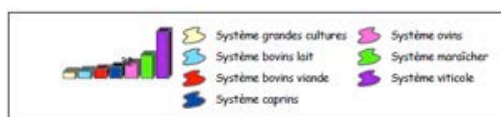
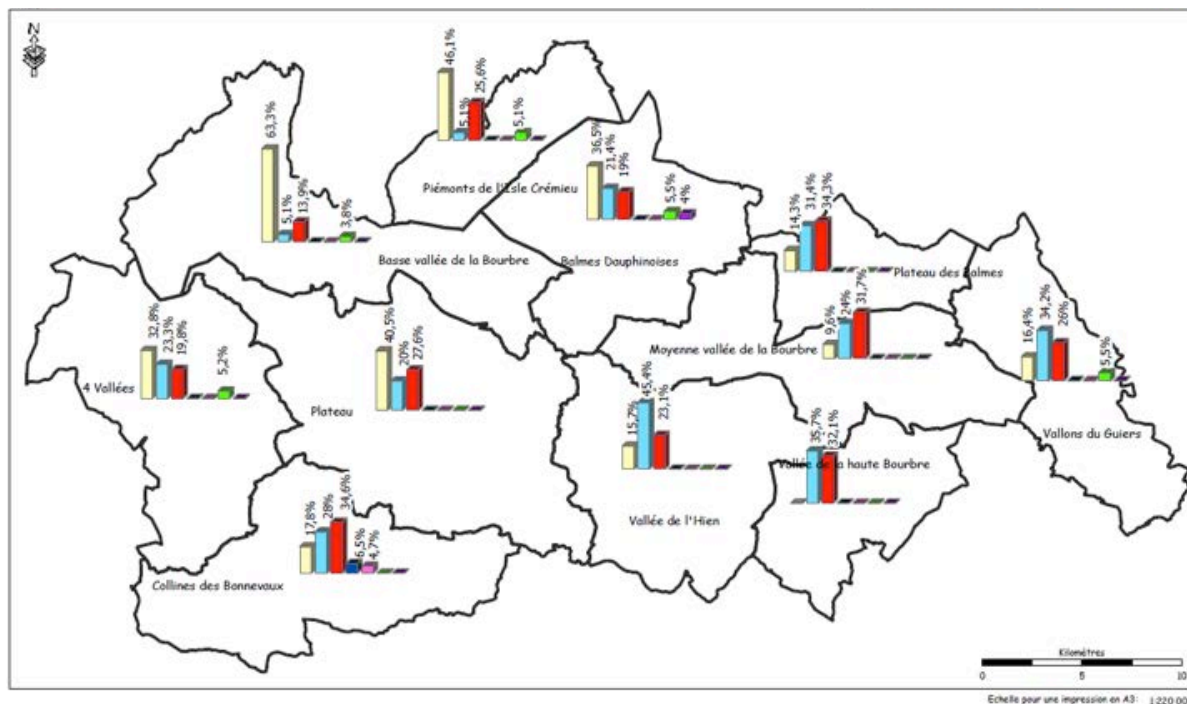
### L'élevage laitier



Nombre de vaches (laitières ou allaitantes) par secteurs :  
 de 280 à 1000 de 1000 à 2000 de 2000 à 3300  
 Source : Chambre agriculture 38

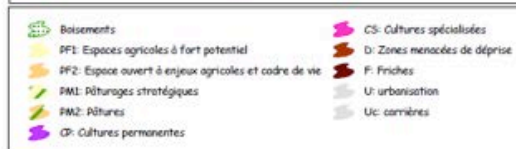
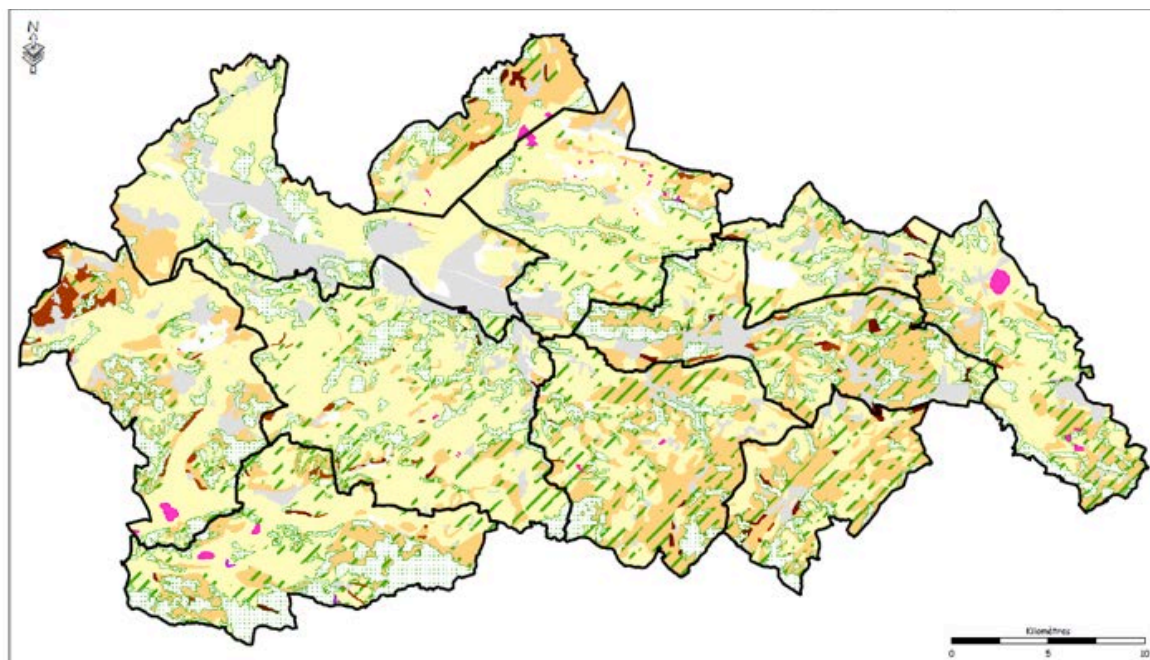


## Les systèmes de production



© CASB - Cartographie - Carte réalisée le 10/10/2007  
 Nom du document ArcMap: D:\CASB\O\Projets\_glb\Bourbre\carte\Présent\0007\_02\0007\_02.mxd  
 BS-Cartus - ©2005 - copies et reproductions interdites -

## Zonage des espaces agricoles



© CASB - Cartographie - Carte réalisée le 10/10/2007  
 Nom du document ArcMap: D:\CASB\O\Projets\_glb\Bourbre\carte\Présent\0007\_02\0007\_02.mxd  
 BS-Cartus - ©2005 - copies et reproductions interdites -



### ➤ Un potentiel agronomique important.

La situation de l'agriculture se caractérise par l'identification de 7 espaces caractéristiques :

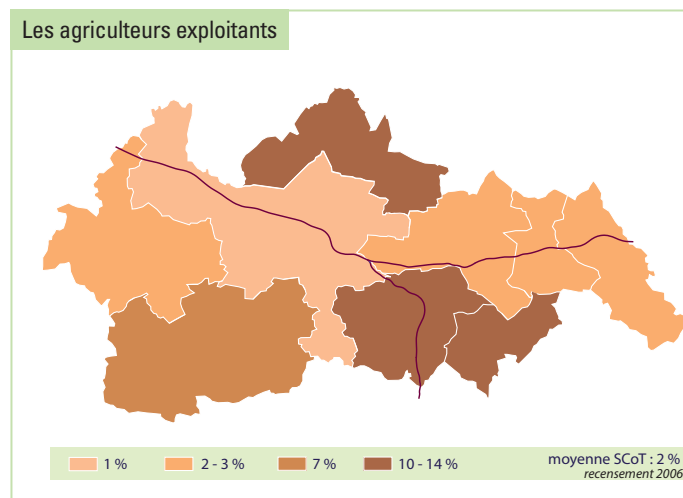
- **Espaces agricoles à fort potentiel** : ce sont les espaces les plus productifs (valeur agronomique, organisation parcellaire) principalement supports des productions de céréales (dont maïs), oléagineux, tabac et parfois légumes de plein champ. Ces espaces agricoles peuvent être irrigués.
- **Espaces mécanisables à moyen potentiel** : ces espaces présentent des potentialités plus limitées que les espaces à fort potentiel. Ils permettent cependant les cultures céréalières (avec des rendements inférieurs aux espaces à fort potentiel) et la production de fourrages (espaces de prairies temporaires majoritairement fauchées ou ensilées).
- **Pâturages de proximité** : ce sont les pâturages les plus proches des bâtiments d'élevage. Ils ont une place particulière dans le fonctionnement quotidien des exploitations. Les vaches laitières doivent être traitées deux fois par jour, ce qui nécessite de disposer de pâturages très proches des bâtiments et facilement accessibles. Ce sont aussi des problématiques de surveillance et d'apport de fourrage qui entrent en ligne de compte.
- **Espaces herbeux pâturés** : ce sont les espaces agricoles à potentialités plutôt moyennes, pas toujours mécanisables qui sont valorisés essentiellement sous forme de prairies permanentes.
- **Cultures permanentes** : ce sont les espaces agricoles sur lesquels sont implantées les cultures arboricoles et viticoles.
- **Cultures spécialisées** : ce sont les espaces sur lesquels sont produits des légumes, petits fruits, espèces horticoles et semences. Ces espaces agricoles sont généralement irrigués et peuvent être équipés de serres (fixes ou tunnels).
- **Espaces menacés de déprise et friches** : ce sont des espaces agricoles souvent non mécanisables, sous-pâturés voir inexploités que les buissons et la strate arbustive gagnent.

### ➤ Les emplois dans l'agriculture

La diminution des emplois dans l'agriculture n'est pas propre au Nord-Isère et touche l'ensemble des territoires qui l'entourent. Pour autant l'agriculture reste une activité majeure à la fois dans l'espace occupé et dans l'économie agricole.

L'agriculture nord-iséroise représente 16 % de l'agriculture de l'Isère et regroupe 22 % des exploitations du département. Avec plus de 55 000 ha, ce secteur d'activité gère plus de 54 % des surfaces cadastrées d'un territoire à 20 % urbanisé. L'agriculture est loin d'être uniforme, et la rencontre des deux systèmes évoqués plus haut se reflète aussi dans la typologie des exploitations agricoles.

Les petites exploitations traditionnelles, plutôt orientées vers l'élevage et la polyculture (plus de la moitié des sièges nord-isérois exploitent moins de 20 ha) tendent à diminuer. Leur nombre s'est réduit de moitié depuis 1980 alors que la SAU s'est réduite de 15 % par abandon des terres non mécanisables, à flanc de coteaux ou de vallons, ou par la vente de terres. Ces entreprises, le plus souvent familiales, ou avec un seul exploitant, sont les plus fragilisées par la pression de l'urbanisation. Les groupements agricoles d'exploitation en commun (GAEC) restent rares.





Les grosses exploitations céréalières « industrielles », généralement de plus de 50 hectares, représentent 20 % des exploitations mais couvrent à elles seules 60 % de la SAU.

Leur croissance a tiré parti de la disparition des petites exploitations pour se remembrer et accroître leur foncier.

Le nombre d'exploitations de plus de 50 ha a été multiplié par 3 depuis les années 1980, en quadruplant leur surface (en moyenne). Ces exploitations ne sont pas menacées à court terme et occupent des zones protégées de l'urbanisation dans les secteurs inondables ou traversés par des infrastructures imposant d'importantes servitudes. Les terres les plus facilement mécanisables de la plaine sont pourtant les plus sollicitées pour les extensions des espaces d'activités. Les productions se répartissent pour moitié entre les cultures fourragères (oléagineux, céréales) et l'élevage bovin (lait ou viande). Les cultures spécialisées (serres, pépinières...) et les autres élevages (ovins, caprins, volailles) restent plutôt marginaux et bien localisés. Avec plus de 50 millions de litres de lait produits, le Nord-Isère demeure le premier bassin laitier du département. Et la baisse du cheptel depuis les années 1980 est compensée par une meilleure gestion de la productivité des troupeaux.

On constate une plus grande diversification des exploitations depuis les années 2000, mais peu d'entre elles pratiquent des circuits courts ou de la vente directe (alors que le potentiel existe). Peu de productions sont labellisées.

### L'industrie, des activités en pleine évolution

#### ➤ Les secteurs traditionnels en difficulté

L'industrie perd des emplois sur l'ensemble du territoire mais, depuis 1999, plus encore dans l'ouest du SCoT (-1 600 emplois) et notamment la CAPI que dans les Vals du Dauphiné (600 emplois).

**Dans la CAPI plusieurs secteurs traditionnels** du paysage industriel disparaissent à la suite de fermeture d'entreprises ou de compression des emplois :

**La fonderie** : la dernière entreprise, les Fonderies de l'Isère, rachetées en 2006 par le groupe chinois Two Cast, ferment en 2009.

**La photogravure**, une ancienne spécialité de Bourgoin-Jallieu, tend à disparaître, ayant subi entre 1999 et 2008 la fermeture de plusieurs entreprises (Lembourg et Durand). Il reste sur le secteur l'entreprise Gandit qui travaille pour le marché du luxe ainsi que le groupe Piolat qui a transféré son personnel à Saint-Georges-d'Espéranche en mars 2009.

**Le textile**, secteur historique et premier employeur industriel en 1999, perd 60 % de ses effectifs entre 1999 et 2008. Cette hémorragie d'emplois dans la CAPI s'explique par les suppressions de postes chez Porcher à Badinières, et le transfert d'une partie de ses établissements (NCV) à La Tourdu-Pin, par la fermeture et les restructurations de groupe (Porcher) ou d'entreprises suivies de suppression d'emplois.

**L'équipement automobile** ne compte qu'un seul acteur (Valeo), qui a supprimé plus de la moitié de ses emplois depuis 1999.

**Le matériel informatique** a perdu 500 emplois sur la période, essentiellement à cause de la fermeture de l'usine d'assemblage de PC de Sanmina et des restructurations de HP. En 2008, HP investit sur son site de Villefontaine dans un data-center qui abrite des ordinateurs à très grande capacité de calcul.

**Le matériel électrique** où le nombre d'emplois a été divisé par deux avec la fermeture de site à La Verpillière.

**Les Vals du Dauphiné** résistent relativement mieux, malgré la disparition d'entreprises comme Playtex. Le déclin modéré de l'emploi industriel dans les Vals du Dauphiné est dû à la bonne performance de quelques entreprises du territoire et au regroupement à La Tourdu-Pin d'une partie des activités du groupe Porcher, NCV Productions localisé auparavant dans Porte des Alpes. L'industrie locale est relativement diversifiée et, excepté le secteur de l'habillement et de la chaussure, les autres activités enregistrent depuis le début des années 2000 une stabilité ou une faible évolution.



**Le travail des métaux et la fabrication** de machines et d'équipements maintiennent leurs emplois depuis 1999 avec notamment Tecumseh (400 salariés) basé à Cessieu qui fabrique des compresseurs frigorifiques et a transféré depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 150 personnes du site de La Verpillière.

D'autres entreprises produisent des **outillages spécialisés** (pose et entretien des voies ferrées, équipements de forage, de levage et de manutention).

**Le matériel électrique** est représenté par deux entreprises au destin très différent. Cecla à Saint-Victor-de-Cessieu (fabrication de transformateurs) n'emploie plus qu'une trentaine de salariés aujourd'hui (contre une centaine en 1999). À l'inverse Mafelec (200 salariés), qui fabrique à Chimilin des boutons poussoirs pour les marchés de la défense, du transport (TGV), des ascenseurs ont créé une trentaine d'emplois depuis 1999.

**Le secteur de l'habillement et de la chaussure** n'emploie plus que 220 salariés en 2008 contre 600 en 1999. Playtex a cessé la production en 2003 et supprimé une partie des emplois de services ou administratifs maintenus sur le site.

Dans le secteur de la **chaussure**, Reltex, à Panissage, fabrique des semelles d'usure haut de gamme à partir de lait d'hévéa.

## ➤ Le renouveau de l'industrie

### Les textiles techniques dans les Vals du Dauphiné

Le textile réussit la performance de maintenir ses effectifs entre 1999 et 2008 alors que l'emploi dans ce secteur s'effondre au niveau national (-44 % en France). Le développement des principales entreprises ou les transferts d'activités de NCV à La Tour-du-Pin ont permis de compenser les pertes d'emplois occasionnées par la fermeture ou la délocalisation d'une douzaine d'entreprises (Séfar Fyltis, Moulinages de Croze).

Le textile représente aujourd'hui 20 % de l'emploi industriel. La plupart des entreprises locales, spécialisées dans les textiles techniques, conçoivent et fabriquent des produits innovants pour des marchés de niche et font partie du pôle de compétitivité sur les textiles techniques en Rhône-Alpes (Techtera) comme :

- Ferrari (300 salariés) qui produit des tissus enduits précontraints destinés aux marchés du bâtiment et de l'industrie,
- Dickson, groupe américain à Saint-Clair-de-la-Tour (150 salariés) qui fabrique des toiles de store, capotes de voiture, tissus techniques maritimes, et innove dans la fabrication de toiles de store photovoltaïques qui devraient produire de l'ombre tout en générant de l'électricité,
- NCV Productions à La Tour-du-Pin (140 salariés) qui réalise des tissus techniques pour le secteur automobile (airbags, fibres de verre pour la protection acoustique),
- MDB Texinov à Saint-Didier-de-la-Tour (45 salariés) qui se positionne sur le marché des géotextiles de renforcement (textile indémaillable pour le BTP, l'agriculture, l'automobile, la santé).

**Le secteur des composants électroniques** et le photovoltaïque (CAPI), avec Photowatt à Bourgoin-Jallieu, Radiall à Saint-Quentin-Fallavier et AZ Electronic.

**L'industrie pharmaceutique et chimique** crée une centaine d'emplois entre 1999 et 2008 avec Patheon (280 salariés), sous-traitant pour les grands laboratoires pharmaceutiques internationaux, qui enregistre la plus forte croissance d'emplois, PCAS, fabricant de molécules pour la parfumerie, Skyepharma, groupe anglais situé à Saint-Quentin-Fallavier, qui fabrique des médicaments pour le compte de grands groupes de l'industrie pharmaceutique (Novartis par exemple) et emploie 125 salariés. En avril 2009, Skyepharma annonce la réduction d'un tiers de ses effectifs.

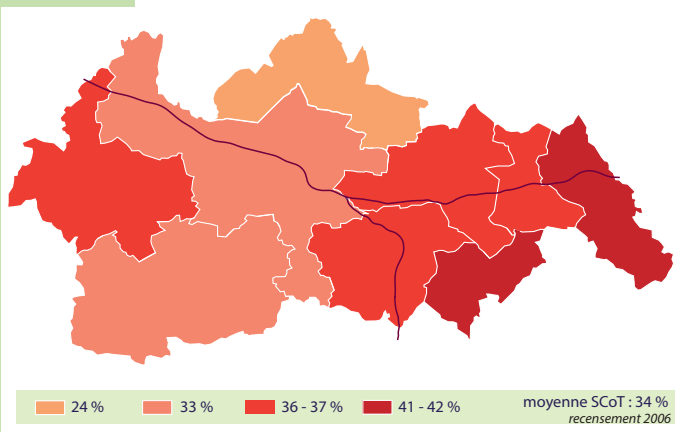
**Les industries agroalimentaires** connaissent une légère augmentation de leurs effectifs depuis 1999 avec dans la CAPI Martinet, spécialisé dans les salades préparées, et Popy Saint-Quentin-Fallavier (fabrication d'andouillettes et de charcuterie). Dans les Vals du Dauphiné, les Fines Tranches (600 salariés) est la principale entreprise du secteur, mais il faut citer aussi Bigallet (sirops et liqueurs), Cooperl (découpe et emballage de viande), la chocolaterie Marlieu, etc.

**Le travail des métaux** avec la fabrication de garde-corps et de portails en aluminium, et quelques petites entreprises de sous-traitance.

## ➤ Des emplois de plus en plus qualifiés

Traditionnellement, l'industrie du Nord-Isère employait une main-d'œuvre ouvrière peu qualifiée. Comme partout en France, l'emploi industriel monte en qualification et

Les ouvriers



les postes d'ouvriers non qualifiés diminuent de façon drastique.

L'industrie embauche aujourd'hui du personnel de plus en plus qualifié (technicien, cadre). Les processus de production, beaucoup plus automatisés qu'il y a 20 ans, nécessitent des compétences très techniques et l'industrie « consomme » aujourd'hui beaucoup d'activités de services et de conception (recherche, marketing, commerciale, financière, etc).

Ces activités sont répertoriées dans le secteur tertiaire et concernent l'ensemble des services aux entreprises.

## La logistique, « relève » de l'emploi industriel

Le renouvellement du tissu économique a été amorcé dès les années 1980 avec la création de la zone de Chesnes et du parc technologique de L'Isle-d'Abeau, et l'accueil de grandes entreprises. Les deux pôles sont aujourd'hui reconnus au niveau métropolitain.

### ► Un domaine d'activité, marqueur de l'appartenance à l'économie métropolitaine

La région lyonnaise constitue le second pôle logistique français derrière l'Île de France, avec un positionnement privilégié sur la grande dorsale Nord-Sud, au sein d'un carrefour trimodal. L'espace interdépartemental de Saint-Exupéry y occupe une place particulière en cumulant les atouts : connexion multimodale, proximité des marchés, concentration des entreprises et des prestataires.

La logistique constitue sa spécificité et l'un de ses principaux moteurs de croissance. Il concentre la moitié de la surface logistique de la Région Urbaine de Lyon (RUL), avec plus de 2 millions de m<sup>2</sup> de surface de plancher situé sur le territoire du SCoT Nord-Isère et notamment de la CAPI. Le parc international de Chesnes (700ha viabilisés) constitue le premier parc logistique français et le plus grand espace logistique d'Europe du Sud. Il s'affirme comme le 1er pôle logistique de la RUL avant l'Ain et la première couronne de l'est lyonnais. En 2015, ce secteur représente 10 000 emplois sur la CAPI avec 1850 emplois créés entre 1999 et 2008.

Les communes de Saint-Quentin-Fallavier et de Satolas et Bonce sont les principales bénéficiaires de cette croissance liée à la globalisation de l'économie qui a entraîné une multiplication des flux de marchandises. Tous les grands logisticiens sont présents sur le territoire et couvrent les différents secteurs : grande distribution, logistique industrielle, commerce en ligne de matériel informatique, assemblage, etc.

Le parc de Chesnes est devenu un pôle majeur de la logistique en raison de son positionnement, de son accessibilité depuis les grandes infrastructures,

de sa spécialisation et de son organisation urbaine. Le développement de la logistique participe du positionnement du territoire dans l'espace métropolitain et dans la région Rhône-Alpes.

La logistique est devenue un élément du développement économique métropolitain et ses mutations concernent l'ensemble des activités industrielles et commerciales. L'externalisation des fonctions logistiques auprès d'entreprises spécialisées a contribué au développement du secteur et à la création de ces nouveaux emplois.

### ► Les évolutions de la logistique

Le développement de la logistique est lié au positionnement de la métropole lyonnaise dans l'organisation des échanges européens.

Depuis les premières implantations dans la zone de Chesnes sud, la logistique n'a cessé d'évoluer avec le développement des échanges et l'organisation des flux pour les entreprises.

- Les métiers et les compétences se sont diversifiés entre les fonctions de gestion des stocks et de transports, la préparation des commandes et l'intégration d'opérations à valeur ajoutée ou de gestion informatique des flux,
- Les bâtiments sont de plus en plus grands pour répondre aux spécificités techniques et à l'organisation de la logistique,
- Le secteur est très sensible à la conjoncture économique, très dépendant de ses clients et fortement concurrencé, il a vu des entreprises disparaître et connaît de fortes variations des emplois,
- Il a enregistré une certaine tendance à l'essaimage avec l'implantation sur des axes secondaires des sites plus éloignés des autoroutes (Lafayette sur la RD 75) et des problèmes d'accès à l'A7 dans la traversée de Vienne.

### ► Les besoins et l'offre foncière

L'évolution des caractéristiques techniques des bâtiments a conduit à la construction d'une nouvelle génération de locaux de très grande dimension et d'un foncier adapté. La consommation foncière des 15 dernières années (70 ha par an dans la région lyonnaise) a pratiquement épuisé les réserves foncières de l'agglomération lyonnaise, notamment celles du parc de Chesnes. Or la demande placée dans la logistique s'élève à 300-400 000 m<sup>2</sup> par an à l'échelle de la RUL, répartis de manière équilibrée entre neuf et ancien. Le marché se caractérise par une tendance à la massification ; les entreprises s'orientent vers des bâtiments de grande taille (supérieur à 30 000m<sup>2</sup>, jusqu'à 60 000m<sup>2</sup> voire plus). L'offre se raréfie avec 110 000 m<sup>2</sup> de surface disponible sur le parc de Chesnes, avec un risque de report en dehors des grands parcs dédiés.

Par ailleurs l'offre tend à ne plus correspondre « aux canons » de la demande. La demande placée en neuf diminue faute de produits, tandis qu'une partie du parc ancien est touchée par un phénomène d'obsolescence (environ 60 000m<sup>2</sup> sur l'espace Saint-Exupéry) qui s'explique par l'évolution des techniques et des normes. L'évolution des besoins des entreprises, celles des normes et les aléas économiques ont entraîné une vacance dans les locaux logistiques (300 000 m<sup>2</sup> en 2011 et 110 000 m<sup>2</sup> en 2016). Leur requalification ou leur transformation constitue un enjeu tant économique qu'urbain pour le territoire. Près de 50 000m<sup>2</sup> ont déjà fait l'objet de transformation après la démolition de 2 bâtiments pour en construire un nouveau répondant aux derniers standards.

L'offre logistique souffre pour l'avenir d'une pénurie de capacités de développement nouvelles qui nécessite des actions de requalification mais aussi la production d'une nouvelle offre foncière. Ces actions doivent participer à l'ambition inscrite au sein de la démarche dite « Plaine Saint-Exupéry » de développer la fonction logistique et industrielle de ce secteur et d'organiser les infrastructures du hub multimodal.

En l'absence d'une offre adaptée à proximité des infrastructures majeures, le risque existe de nouvelles implantations essaïmant la logistique sur des axes peu adaptés à recevoir les flux induits.

### ➤ **Le développement de la multimodalité, un enjeu pour l'avenir**

La route représente 98 % des transports de marchandises en Rhône-Alpes, le fret 1 % et les transports fluviaux 1 %, malgré les évolutions dues à la mise en place de navettes entre le port de Marseille et le port Édouard-Herriot.

Le développement futur de la logistique suppose de réduire la part de la route dans les échanges, au profit du rail et des voies d'eau.

Sur le parc de Chesnes, près de 66 millions de tonnes de marchandises sont expédiées par an ce qui représentent 5 175 poids lourds par jour (enquête PILE'S de 2015).

La part modale de transport dans le trajet global est de 87% pour le routier, de 8% pour le maritime, de 3% pour l'aérien et de 2% pour le ferroviaire. La zone d'activité de Chesnes bénéficie d'un accès ferroviaire pour le transport de fret via la gare de Saint-Quentin Fallavier, ainsi environ 20% des établissements ont accès à un embranchement fer, cependant, un seul logisticien possède en 2015, une convention active d'exploitation. Le recours au transport ferroviaire est limité par l'infrastructure pas ou plus adaptée, un mode de gestion non optimal (coût, ponctualité, souplesse, volume de marchandises).

Le développement de la logistique souffre aujourd'hui de la saturation des axes ferroviaires et de l'absence d'un chantier de transport combiné rail-route assuré par le site de Vénissieux-SaintPriest, qui ne dispose pas du foncier nécessaire pour une extension.

Des projets d'infrastructure ferroviaire et leurs équipements liés participent au développement de la multimodalité avec pour objectif de développer le fret ferroviaire sur des grands axes européens : le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, la liaison Lyon-Turin, la plateforme d'autoroute ferroviaire sur ligne existante, dont une implantation compatible avec une mise en service à court terme se situerait sur Grenay, l'implantation dans le secteur sud Saint-Exupéry d'un outil intermodal et multitechnique majeur de fret rail-route.

Dans ces perspectives, la localisation de nouvelles bases logistiques devra intégrer des critères d'accessibilité à ces projets pour contribuer au développement de la multimodalité.

## **Les limites au développement des activités industrielles**

### ➤ **Le déficit des services qualifiés aux entreprises**

Les activités juridiques, comptables, informatiques (SSII) et les bureaux d'études, qui emploient une main-d'œuvre qualifiée se développent peu depuis 1999.

Le Nord-Isère subit la concurrence directe de Lyon ou Grenoble sur ce type d'activités.

### ➤ **Un potentiel mais des limites**

Les services aux entreprises constituent un gisement d'emplois majoritairement peu qualifiés. Les caristes, manutentionnaires, préparateurs de commande sont les nouveaux ouvriers de la CAPI, au moment où l'industrie continue de se restructurer et de détruire des emplois. Si les activités de nettoyage et de sécurité ont connu une bonne croissance d'emplois, les volumes d'emplois doivent être relativisés car il s'agit bien souvent de contrats à temps partiel et d'emplois au siège social de l'entreprise et non au lieu de travail du salarié.

## **La construction, entre tradition et innovation**

### ➤ **Un secteur de production et de construction**

Le secteur de la construction a connu une forte augmentation des emplois dans les activités de production de matériaux et dans l'ensemble des corps de métiers de la construction de bâtiments ; il a aussi évolué et réussi en se positionnant sur les matériaux.

### ➤ Une industrie de matière grise dans la CAPI

Le secteur des matériaux de construction est dans la CAPI une industrie de matière grise avec les départements recherche de grands groupes :

- Vicat emploie plus de 200 personnes à L'Isle-d'Abeau. C'est le siège administratif du groupe avec la direction des achats, la direction commerciale, les services informatiques et techniques. Le site abrite aussi le laboratoire central de recherche de Vicat, où sont élaborés les nouveaux produits du groupe à base de ciment et de béton,
- Lafarge compte près de 500 emplois à Saint-QuentinFallavier dans ses centres techniques et son centre de recherche mondial spécialisé dans le béton du futur. Ce centre regroupe plus de 200 chercheurs d'une dizaine de nationalités différentes. Sur la période 1999-2008, le groupe a vendu une partie de ses activités : Lafarge aluminate, Lafarge mortier et Lafarge refractories,
- Kerneos (ex-Lafarge aluminate) appartient au groupe Materis. Cette société va construire un nouveau centre de recherche à Vaulx-Milieu qui emploiera à terme une cinquantaine de personnes (soit 10 de plus qu'aujourd'hui). Ce centre est spécialisé dans les ciments résistant aux très hautes températures, à la corrosion et à l'abrasion,
- CIP, Centre d'Innovation Parexlanko (ex-Lafarge mortiers), est le centre de recherche et de développement de Parexlanko sur les enduits de façade, les mortiers spéciaux, les colles et les sols. CIP appartient aujourd'hui au groupe Materis (comme Kerneos) et emploie une quarantaine de salariés,
- Calderys (ex-Lafarge refractories), qui appartient au groupe Imerys, est un centre de recherche sur les produits réfractaires, d'une vingtaine d'emplois.



### ➤ L'impact du « boom » immobilier

La progression des emplois dans le secteur de la construction (3 800 emplois en 1999 et 4 700 en 2006) bénéficie, comme la France en général, du boom de la construction et recrute dès le début des années 2000. Ce secteur se caractérise par un grand nombre de petites entreprises. Aucune ne dépasse le seuil de 100 salariés et seulement 4 établissements emploient entre 50 et 100 personnes. Il représente 6,5 % des emplois totaux, mais moins de 5 % dans la CAPI et de 11 à 15 % dans les secteurs de Saint-Jean-de-Bournay, les collines du Nord-Dauphiné, la vallée de l'Hien, et les Balmes Dauphinoises, secteurs ruraux ayant enregistré des forts taux de construction.

Sur les 900 emplois créés, 400 le sont dans la CAPI et 500 dans les autres secteurs du Nord-Isère.

Les activités qui connaissent le plus fort développement sont la finition (peinture, menuiserie, plâtrerie) et le gros œuvre (maçonnerie, chaussée, charpente). En 2009, la période d'euphorie arrive à son terme.

Avec la crise financière et les difficultés d'accès au crédit, le nombre de mises en chantier et de permis de construire diminue au niveau national. De nombreuses défaillances d'entreprises sont enregistrées et l'on s'attend à un probable recul de l'emploi dans la construction cette année.



## La tertiarisation de l'économie

Avec plus de 50 000 emplois (70 % des emplois), et 10 000 emplois de plus qu'en 1999, le secteur tertiaire occupe une place dominante dans l'économie. Le Nord-Isère se positionne dans la moyenne iséroise, en deçà de l'agglomération lyonnaise.

La tertiarisation de l'économie recoupe des réalités très différentes, tout d'abord par la diversité des emplois (fonctions, qualifications, statuts, temps de travail et donc ressources) mais aussi par celle des employeurs (entreprises privées, collectivités territoriales, établissements publics).

Le tertiaire employait en 2006 50 500 personnes dont :

- 11 900 dans le commerce,
- 4 700 dans les transports,
- 9 800 dans les postes et télécommunications,
- 3 800 dans la restauration,
- 18 600 dans les services administratifs, l'éducation et la santé (secteur privé et public confondus).

La diversité s'exprime aussi au niveau territorial avec des services aux entreprises plus importants dans la CAPI et des emplois dans le commerce sur l'ensemble du territoire.

**Les activités résidentielles et présentielle** sont devenues le second moteur de la croissance de l'emploi dans le Nord-Isère avec la création de près de 4 000 emplois salariés privés entre 1999 et 2008, les secteurs les plus dynamiques étant le commerce et l'ensemble des services à la population.

Ces activités répondent aux besoins de la population locale et bénéficient de la croissance démographique. Elles tendent à se concentrer dans les zones urbaines les plus denses et attirent les habitants ne résidant pas dans les villes.

### **Le secteur de la santé**

Le secteur (privé et public) est, après le commerce, le premier pourvoyeur d'emplois et devrait poursuivre son développement grâce à la réalisation du projet Médipôle, qui regroupera sur un même site à Bourgoin-Jallieu : le centre hospitalier public Pierre Oudot, la clinique privée Saint-Vincent-de-Paul et le centre psychothérapique du Nord-Dauphiné (implanté à Saint-Clair-de-la-Tour).

Dans les Vals du Dauphiné, l'hôpital local de La Tour-du-Pin, le centre hospitalier Yves Touraine du Pont-de-Beauvoisin et le centre de soins de Virieu sont aujourd'hui les principaux établissements du secteur.

**L'action sociale** est aussi créatrice d'emplois dans l'aide aux personnes âgées, handicapées ou aux enfants. Son développement, comme dans la plupart des territoires, accompagne depuis 1999 une population qui vieillit, que ce soit à domicile ou dans les maisons de retraite.

Parmi les principaux employeurs de l'action sociale, les associations d'aide à domicile aux personnes âgées (ADPA, ADMR), les maisons de retraite, l'aide aux personnes handicapées comme l'AFIPAEIM (Association familiale de l'Isère pour enfants et adultes handicapés intellectuels).

L'éducation et l'administration publique représentent pratiquement autant d'emplois que la santé et l'éducation, et un emploi tertiaire sur 5.

### **L'hôtellerie-restauration embauche**

Le secteur de l'hôtellerie-restauration (y compris les cafés) qui compte 1 250 salariés voit son effectif progresser sur la période (+310), notamment grâce aux investissements réalisés par la SHCB, société de restauration collective à Saint-Quentin-Fallavier, qui livre des repas dans les écoles, les maisons de retraite, les centres de loisirs, etc. Le secteur regroupe un grand nombre d'établissements de petite taille dont la présence accompagne le développement économique et résidentiel et participe à la vie locale.

### **Le développement des associations et des structures d'insertion**

Les associations et structures d'insertion se développent dans les années 2000. Elles totalisent 330 emplois au 1<sup>er</sup> janvier 2008, soit 245 emplois de plus qu'en 1999.

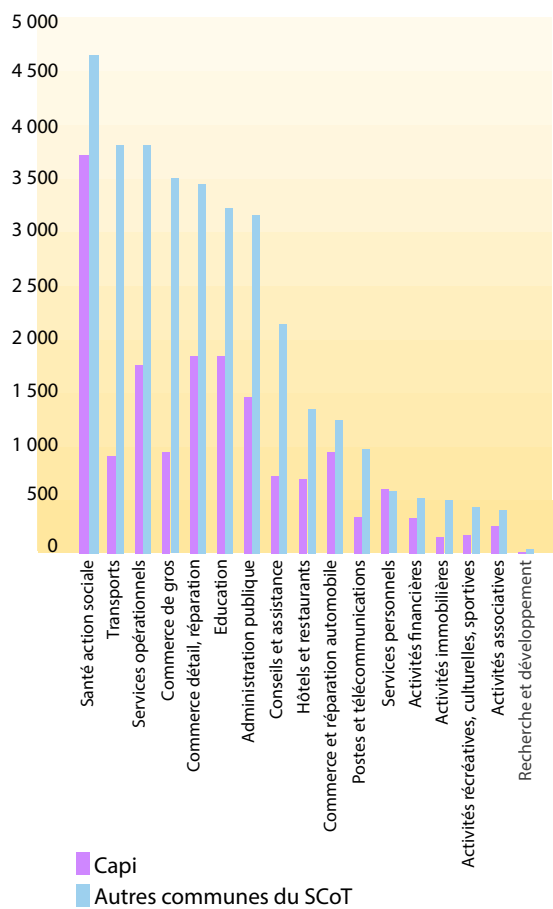
L'association intermédiaire Osez connaît une croissance de son activité : elle met à disposition du personnel auprès de particuliers ou de collectivités, pour du ménage, du repassage, du jardinage, etc. Sur la période, deux groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification sont nés sur le territoire : Citoyenneté Emploi Rhône-Alpes, dans les métiers du transport de voyageurs ou de marchandises, et GEM 38 dans le secteur textile.



### REPÈRES EMPLOI TERTIAIRE

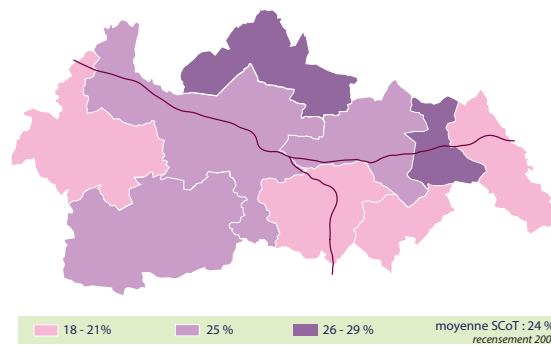
Nord-Isère :	69,4 %
Rhône-Alpes :	73,4 %
Inter-SCoT :	76,2 %
SCoT périurbain :	64,0 %
Agglo lyonnaise :	82,2 %
Isère :	71,0 %

### Les emplois dans le tertiaire

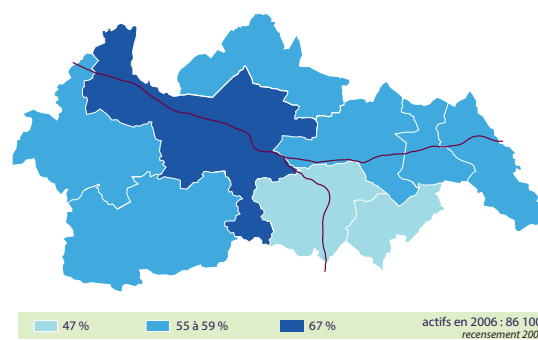


recensement 2006

### Les employés



### Les actifs travaillant dans le tertiaire et le commerce



## La place des activités commerciales

### **Le volet commerce du SCoT : de quoi parle-t-on ?**

Il s'agit des commerces de détail (alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison, culture-loisirs, ...), des artisans commerçants et des services marchands, des commerces de gros et du commerce lié aux entreprises, des stations-services et commerces automobiles, des show-rooms d'artisans et des espaces de vente directe associés à une production « sur place ».

### **Un double enjeu de développement économique et d'aménagement du territoire**

**Le commerce, l'artisanat et les services constituent une activité économique à part entière.** Ils génèrent des chiffres d'affaires importants mais surtout des emplois principalement pourvus localement.

### **De plus, 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 :

- la capacité d'animation des lieux,
- sur les déplacements induits,
- sur la consommation d'espace,
- l'activité des implantations préexistantes alentours.

**Les autorisations commerciales décidées en Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) se basent sur différents avis et en premier lieu sur la compatibilité au SCoT.** Ainsi, le SCoT peut plus particulièrement régir les règles d'aménagement des commerces de 1000 m<sup>2</sup> et plus et les commerces exceptionnels.

### **Les obligations légales du SCoT dans le DOO :**

- **Déterminer et hiérarchiser les localisations préférentielles** des implantations des commerces et de l'artisanat
- **Définir les conditions d'implantation** selon les objectifs suivants :
  - la revitalisation des centres-villes,
  - le maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre,
  - la cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises,
  - la consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture

### LOI ALUR

*Promulguée le 24 mars 2014 et publiée au JO du 26 mars 2014*

- Renforcement du rôle du SCoT et suppression du Document d'Aménagement Commercial (DAC)
- Limitation de la surface des parkings : < 75% de la surface de vente
- Lutte contre les friches commerciales : obligation de remise en état
- Les «drives» sont soumis à autorisation d'exploitation commerciale CDAC

### LOI ACTPE (PINEL)

*La loi n° 2014-626 du 18 juin 2014 et adoptée le 5 juin 2014*

- Réintroduction facultative d'un document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC)
- Fusion de l'autorisation d'exploitation commerciale et du permis de construire.
- Modification de la composition des CDAC, (avec davantage d'élus: de 8 à 11) et de la CNAC (de 8 à 12).
- Les CDAC voient par ailleurs leurs critères de décision élargis.
- Possibilité pour la CNAC de s'autosaisir pour les projets dont la surface de vente > 20 000 m<sup>2</sup>
- Un droit de préemption commerciale facilité.
- Un nouveau «contrat de revitalisation commerciale»
- Le Fisac rénové : le fonds va passer d'une logique de guichet à une logique de projets.

### Evolutions législatives et impact sur l'aménagement commercial

- **Loi SRU 2000**
  - SCoT
  - Intégration d'un volet commercial
- **Loi LME 2008**
  - DAC et ZACOM facultatifs
- **Loi ENE ou loi Grenelle II 2010**
  - DAC et ZACOM obligatoires
- **Loi ALUR mars 2014**
  - Suppression du DAC
  - Renforcement du DOO (localisations préférentielles et conditions d'aménagement)
- **Loi Pinel ou ACTPE, juin 2014**
  - DAAC facultatif
  - Maintien du rôle du DOO

## L'armature commerciale du territoire du SCoT Nord-Isère

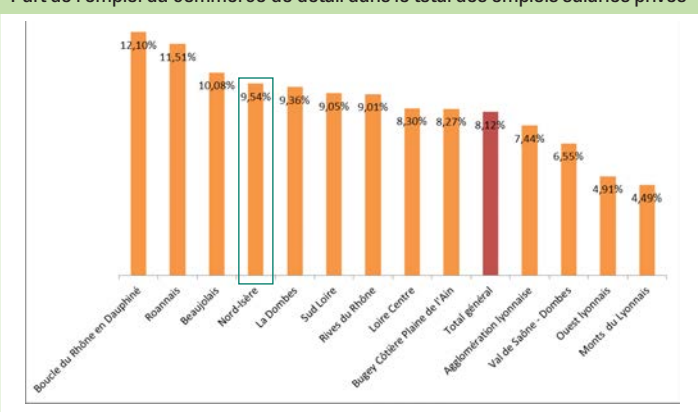
### ► Le commerce, une activité économique pourvoyeuse d'emploi local

#### Le commerce : presque 5 000 emplois dans le SCoT Nord-Isère

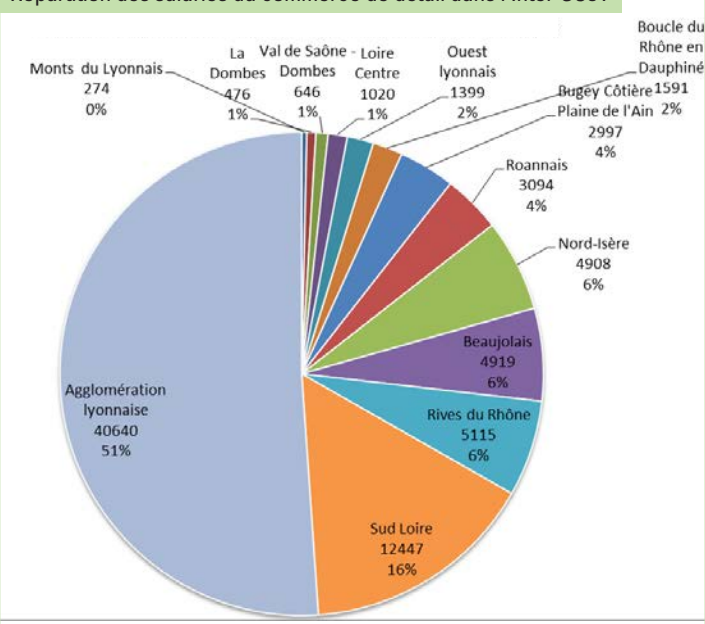
L'emploi dans le commerce de détail (hors commerce de gros) dans le territoire du SCoT Nord-Isère, contribue à 6% des emplois du commerce de détail de l'ensemble de l'inter-SCoT avec 6% des points de vente. Cette part est similaire à celles des territoires comparables des SCoT Rives du Rhône et Beaujolais.

La part de l'emploi dans le commerce de détail s'établit à plus 9% dans le territoire du SCoT Nord-Isère qui occupe la quatrième position parmi les SCoT de l'aire métropolitaine Lyonnaise. Elle se situe 1,42 points au dessus de celle de l'inter-SCoT.

Part de l'emploi du commerce de détail dans le total des emplois salariés privés



Répartition des salariés du commerce de détail dans l'Inter-SCoT



Le territoire du SCoT Nord-Isère enregistre une des plus fortes hausses d'emplois salariés privés sur une longue période entre 1993 et 2010 (+1 712 emplois) dans le commerce de détail devancé par les SCoT de l'agglomération Lyonnaise (+9 212 emplois) et du Beaujolais (+1 923 emplois). Cette dynamique touche de manière semblable les emplois du commerce de détail dans l'alimentaire et dans le non-alimentaire.

### Une ressource fiscale limitée pour les collectivités

Sur le territoire du SCoT Nord Isère, l'activité du commerce génère un chiffre d'affaires global de 1 061M€ et ne représente qu'un peu moins de 2 M€ de produit lié à la taxe sur les surfaces commerciales (Tascom). A titre indicatif, en France la Tascom ne représente qu'un peu moins de 1% de la fiscalité directe des collectivités locales (source : DGFIP et DGCL).

### ► Un développement dynamique de l'équipement commercial

L'augmentation constante des surfaces de vente constatée depuis 30 ans est importante. La plus forte augmentation de surface de vente s'est effectuée ces 10 dernières années, avec 10 700 m<sup>2</sup> de surfaces moyennes de vente autorisées par an, alors que dans le même temps, le rythme de croissance de la population ralentissait.

L'accélération depuis 2007 s'explique par l'essor de nouveaux concepts commerciaux sur le territoire du Nord-Isère à l'image de projets à caractère exceptionnel tel que le village de marques à Villefontaine qui développera à lui seul une surface de vente de 21 000 m<sup>2</sup> ou le grand projet urbain mixte de Bourgoin-Jallieu, centre Folatière (6 000 m<sup>2</sup> de SV).

### ► Une offre commerciale diversifiée en lien avec les habitudes de consommation des ménages

Depuis 1982, la répartition des surfaces de vente accordées en CDAC se ventile de la manière suivante :

- 45 % en équipement de la maison
- 37 % en alimentaire
- 11 % de surfaces mixte et autres
- 7 % d'équipements de la personne

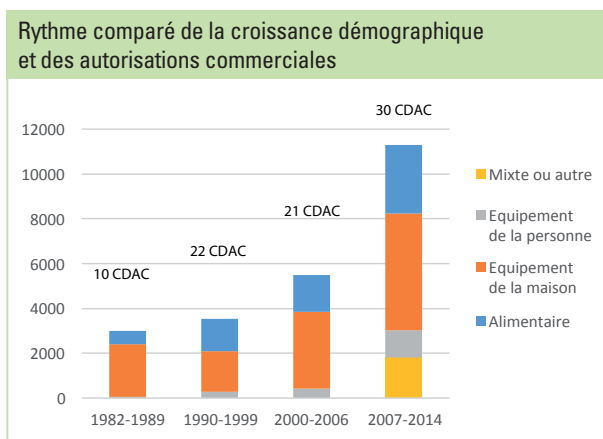
Cette prédominance du développement commercial sur le segment de l'équipement de la maison s'explique par plusieurs facteurs :

- un accompagnement du potentiel de consommation, supérieur à la moyenne française sur ce segment (elles-mêmes liées aux formes résidentielles développées sur le territoire);
- la volonté du territoire de limiter l'évasion vers les territoires voisins

Concernant l'alimentaire, l'essor des grands formats supermarchés et hypermarchés explique l'augmentation depuis les années 1990.

Les surfaces mixtes et autres (culture-loisirs) correspondent au « nouveau » concept de centre commercial intégré qui se développe seulement aujourd'hui (village de marques et projet urbain de La Folatière).

La typologie culture-loisirs dispose d'une marge de progression limitée comme en témoigne le potentiel de consommation des ménages du territoire, inférieur à la moyenne française.



Sources : Données CCI (1982-2014), des CDAC

Famille de produits	DC SCoT	DC France
Alimentaire	46%	46%
Eqpt. de la personne	14%	14%
Eqpt. de la maison	24%	20%
Culture, Loisirs	9%	13%
Hygiène produits de beauté	7%	7%

Source : DC France - INSEE 2011, DC SCOT – enquête de consommation 2013

**Dépense commercialisable (DC) :** potentiel annuel de consommation des ménages résidant sur une zone donnée.

➤ **Un territoire commercialement bien équipé et qui semble atteindre aujourd'hui un niveau de maturité**

**Une évasion commerciale limitée principalement orientée sur le non alimentaire et liée au voisinage des deux grosses agglomérations lyonnaise et grenobloise et au e-commerce.**

Sur un potentiel de consommation (dépense commercialisable) de 1 157 M€, seules 23%, soit 269 M€, des dépenses s'effectuent en dehors du périmètre du SCoT Nord-Isère.

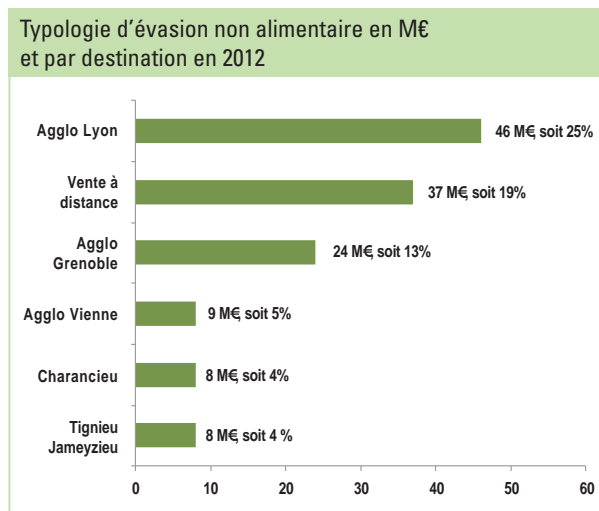
L'évasion commerciale **en alimentaire** est faible avec seulement 8% des dépenses et s'explique principalement par des phénomènes de proximité et par les migrations pendulaires.

**En non alimentaire,** l'analyse par famille de produits ne montre pas de niveau d'évasion atypique pour ce type de territoire. Bien que raisonnable, l'évasion commerciale la plus importante concerne l'équipement de la maison et de la personne.

**Une évasion commerciale cohérente avec la situation du territoire du SCoT entre deux grandes polarités commerciales à Lyon et Grenoble.**

Avec 20 % de l'évasion des dépenses du territoire en non alimentaire, Internet a aussi une emprise très forte sur les achats. C'est une pratique d'achat en croissance qui touche tous les habitants quelle que soit leur domiciliation et c'est aussi une tendance nationale à laquelle le territoire du SCoT n'échappe pas. Compte tenu de l'environnement commercial métropolitain du territoire du SCoT, l'évasion commerciale ne traduit pas nécessairement des besoins du quotidien insatisfaits ou un manque d'équipements.

**Une évasion commerciale compensée par l'attractivité des commerces du territoire pour les ménages non résidents.** En effet, le taux de couverture global du commerce est très satisfaisant (92%) notamment en alimentaire (98%). Le très bon score du taux de couverture commerciale témoigne d'une relative maturité des parts de marché pour le commerce existant.



Source : AID Observatoire, Enquête de consommation des ménages, déc. 2013

**Evasion commerciale :** part des dépenses, effectuées par les ménages résidant sur le périmètre du SCoT du Nord Isère, réalisées à l'extérieur du SCoT.

## Couverture commerciale du SCoT Nord-Isère par famille de produits en non alimentaire en 2013

	Chiffre d'affaires	Dépense commercialisable*	Taux de couverture
Equipement de la personne	138 240 488	155 723 776	89
Equipement de la maison	225 812 833	281 419 075	80
Eqpt. de la maison	92 737 788	98 306 423	94
Hygiène et produits de beauté	73 850 103	80 849 520	91

\* (=potentiel de consommation des ménages)

**Taux de couverture :** Chiffre d’Affaires/ Dépenses commercialisables des ménages. Si le ratio = 100 alors les commerces du territoire couvrent l’ensemble des besoins de consommation.

### ➤ Une armature commerciale globalement cohérente avec l’armature urbaine du territoire

La localisation et l’accès aux équipements, commerces et services à la population constituent un enjeu important pour l’aménagement du territoire.

Dans le cadre de l’élaboration des SCoT, le maillage du territoire par des pôles d’équipements et de services doit être guidé par un principe de rationalisation des déplacements.

Les principaux pôles commerciaux (à l’aune du nombre de grandes surfaces et du chiffre d’affaires) sont globalement implantés en cohérence avec l’armature urbaine définie par le SCoT. Le territoire est couvert par 26 pôles commerciaux en centre-ville, en entrée de ville ou en périphérie. Ils sont répartis dans l’ensemble des villes-centre et communes périurbaines mais aussi dans les villes-relais du SCoT.

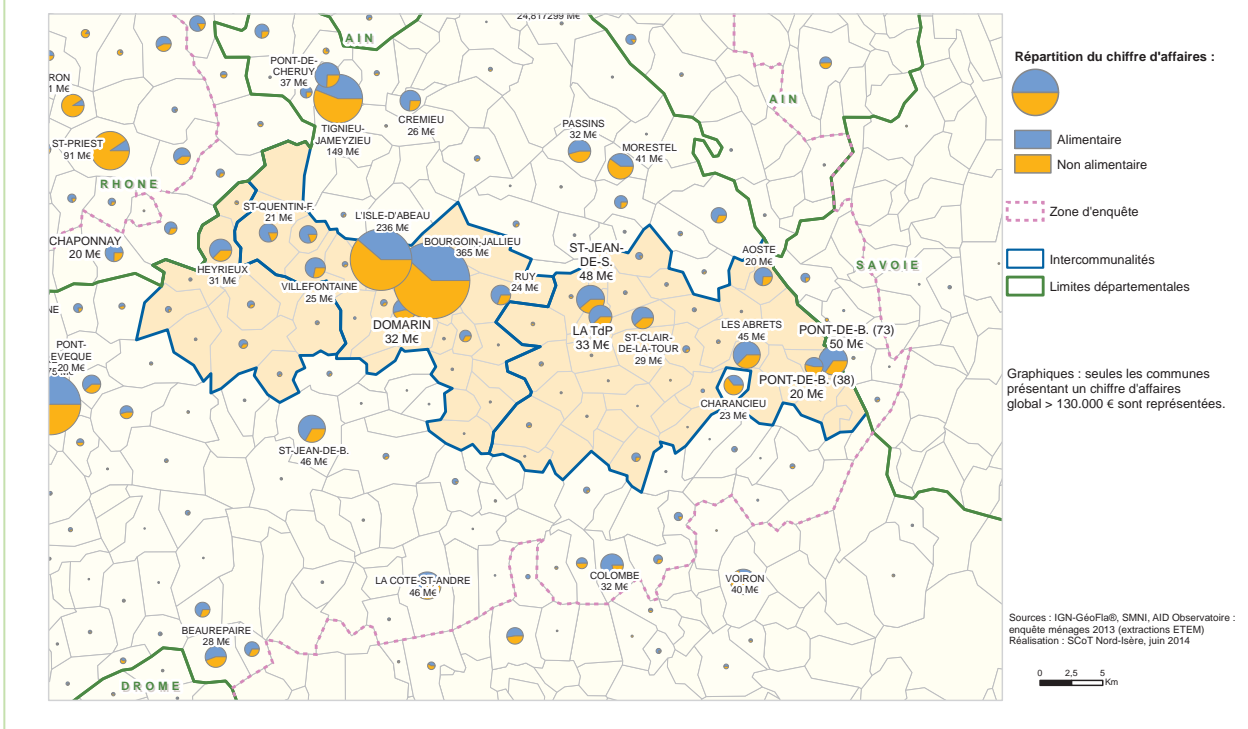
Les deux **polarités majeures** en matière de commerces exercent une capacité d’attraction, en alimentaire et non alimentaire, au-delà du territoire du SCoT et regroupent les sites commerciaux de l’Isle d’Abeau et de Bourgoin-Jallieu.

Les polarités commerciales de La Tour du Pin, Pont de Beauvoisin et Les Abrets en Dauphiné ont un rayonnement assez large mais de moindre ampleur et sont donc classées **en polarités secondaires**.

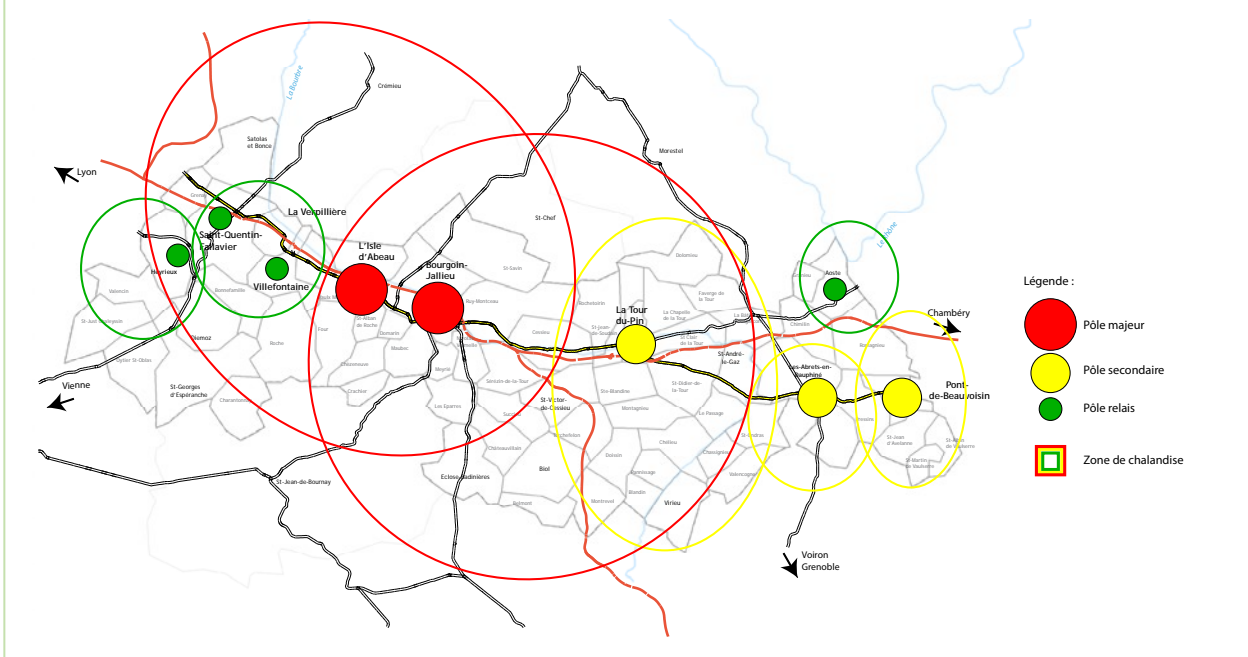
Enfin, quelques **polarités relais**, disposent d’une offre de proximité qui répond à des besoins plus quotidiens avec des zones de chalandise significatives mais plus locales; il s’agit de Heyrieux (ville-relais du SCoT), Saint-Quentin-Fallavier, Villefontaine (ville-centres du SCoT) et Aoste (Bourg-relais du SCoT).

Exception faite d’Aoste, les Bourgs relais du SCoT ne disposent pas de sites commerciaux de taille importante en nombre de commerces ou en chiffre d’affaires. Le centre-ville de Saint Georges d’Espéranche a une structure commerciale relativement dense (20 commerces environ) mais une activité économique réduite. Sa position, en retrait de l’axe principal de circulation (D 518), explique en partie son faible dynamisme économique.

## Chiffre d'affaires par communes (en millions d'euros)



## Zone de chalandise des principaux pôles du Nord-Isère



**Zone de chalandise :** zone dans laquelle habite la clientèle régulière d'un pôle commercial. Elle est estimée à partir de la part du chiffre d'affaires réalisée grâce à la consommation des ménages d'un secteur et du taux d'emprise (part de marché théorique captée par les points de vente de la zone étudiée).

**Des polarités commerciales dont les aires d'influence dépassent l'échelle des bassins de vie du SCoT, c'est-à-dire des EPCI.**

Les pratiques d'achats dépassent l'échelle des intercommunalités et s'inscrivent en relative cohérence avec l'armature urbaine et commerciale du territoire du SCoT et alentour.

**Un affaiblissement du commerce de centre-ville**

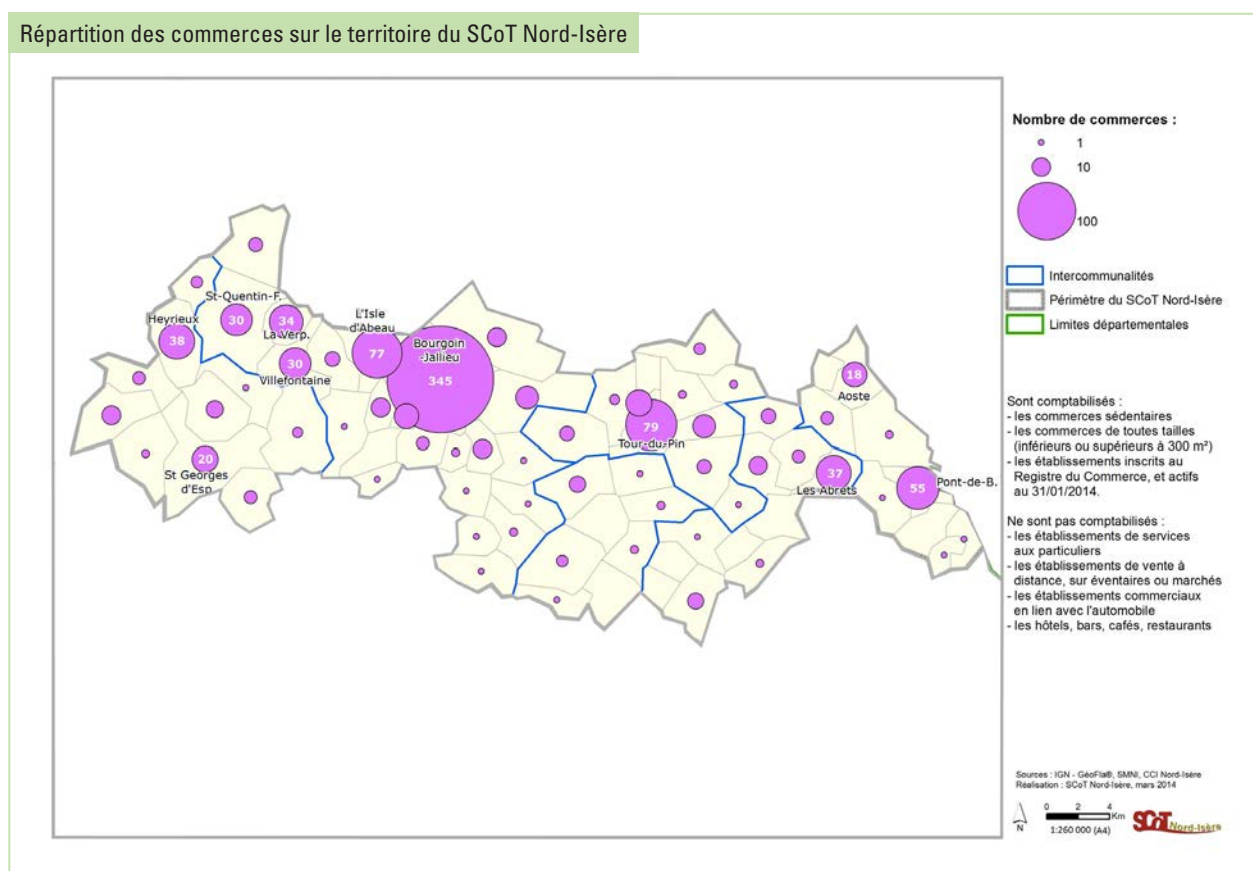
Le développement des sites de périphérie engendre inéluctablement une baisse d'attractivité du centre-ville.

**Une offre de proximité inégalement répartie qui présente des marges de progression sur des formats adaptés.**

Si le territoire est globalement bien équipé en commerces notamment en alimentaire, le niveau d'équipement commercial de proximité des bourgs relais et villages est parfois faible.

Aoste dispose d'une structure commerciale d'une vingtaine de commerces qui génère un volume d'activité important, le positionnant ainsi au rang des polarités commerciales que l'on retrouve dans les villes relais du SCoT. Sa position haute prend appui sur son activité économique et son niveau d'emplois et profite aussi d'un environnement en Savoie peu doté en équipement commercial.

Répartition des commerces sur le territoire du SCoT Nord-Isère



## Qualités et fonctionnement des sites commerciaux

Le SCoT doit définir des **localisations préférentielles du commerce et de l'artisanat et les conditions d'implantations**, en fonction de critères d'aménagement du territoire et notamment :

- la revitalisation des centres-villes,
- la cohérence entre équipements commerciaux,
- la desserte en transports, notamment collectifs,
- la maîtrise des flux de marchandises,
- la consommation économe de l'espace,
- la protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti.

Les sites commerciaux de centre-ville et de périphérie ne présentent pas les mêmes spécificités d'insertion urbaine ni d'animation urbaine ou d'organisation des déplacements.

C'est pourquoi l'analyse des qualités urbaines et fonctionnelles des sites commerciaux s'organise en deux parties :

- 1 - les sites commerciaux de centre-ville.
- 2 - les sites commerciaux de périphérie.

### La typologie de taille des commerces, un enjeu important de l'aménagement du territoire.

La majorité des commerces a une surface inférieure à 1 000 m<sup>2</sup> et n'est donc pas soumise à autorisation en CDAC.

Les grandes surfaces commerciales de plus de 2 000 m<sup>2</sup> représentent à peine 15% des établissements, mais couvrent presque la moitié des surfaces commerciales. Les surfaces moyennes de 1000 m<sup>2</sup> à 2000 m<sup>2</sup> représentent plus d'un quart des établissements et couvrent près de 30% du plancher commercial du Nord Isère. Ils forment des ensembles commerciaux le plus souvent localisés en entrée de ville ou en périphérie.

Les Abrets – rue de la République et centre-ville





### ➤ Les sites commerciaux de centre-ville

Les centres-villes marchands qui forment un véritable site marchand (formé de rues et places) concernent 5 villes-centres (Saint-Quentin-Fallavier, La Verpillière, Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, Pont-de-Beauvoisin), les 2 villes relais (Heyrieux, Les Abrets en Dauphiné) et quelques bourgs-relais. Certains villages et communes périurbaines ont aussi des commerces de proximité dans les centres, souvent mutualisés dans la nature de l'offre.

**Les commerces de centre-ville s'inscrivent dans un tissu urbain mixte et dense aux implantations foncières contraintes.** Les commerces, le plus souvent de petites tailles, s'insèrent bien dans un environnement urbain historique dense et mixte et contribuent à la valorisation et à l'animation des façades et des espaces publics.

Les cellules commerciales ont des capacités de mutation contraintes qui supposent des montages juridiques opérationnels et financiers lourds et complexes. C'est pourquoi les commerces de plus grande taille notamment les plus de 1000 m<sup>2</sup> ont des possibilités d'implantation le plus souvent restreintes dans les centres-villes.

**Le tissu commercial de centre-ville profite de qualités patrimoniales du bâti qui reflètent une identité historique et/ou géographique.** A l'image du patrimoine bâti, certains commerces de centres-villes jouent l'identité territoriale et proposent des produits reflète de spécialités locales, vente directe, produits haut de gamme de savoirs faire historiques, marchés locaux de producteurs...

### Une majorité de commerce compatible avec une implantation en centre-ville

	Etablissement		Surface en m <sup>2</sup>		Surface moyenne / établissement
<b>entre 300 m<sup>2</sup> et 1000 m<sup>2</sup></b>	70	<b>59%</b>	40 370	24%	<b>577 m<sup>2</sup></b>
entre 1 000 m <sup>2</sup> et 2 000 m <sup>2</sup>	30	26%	44 006	27%	1 467 m <sup>2</sup>
entre 2 000 m <sup>2</sup> et 5 000 m <sup>2</sup>	13	11%	39 156	24%	3 012 m <sup>2</sup>
> 5 000 m <sup>2</sup>	5	4%	40 663	25%	8 133 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>118</b>		<b>164 195</b>		<b>1 391 m<sup>2</sup></b>

Établissements actifs au 31 janvier 2014

Bourgoin-Jallieu - rue de la Liberté, axe commerçant du centre-ville



La Tour du Pin - marché sur la place Antonin Dubost



**L'attractivité des commerces en centre-ville dépend fortement de la qualité et de l'animation de l'espace public et de l'abondance de l'offre en entrée de ville ou périphérie.**

***Concernant l'animation,***

Parallèlement aux évènements commerciaux (braderies, soldes, avants-fêtes, marché...), l'animation culturelle et/ou associative permet une attractivité du centre-ville dont bénéficie le tissu commercial. De plus, certains équipements peuvent jouer un rôle de locomotive pour les centres. Il s'agit d'équipements publics ou privés commerçants ou administratif, scolaire, culturel, etc...

***Concernant la qualité des espaces publics,***

Il s'agit autant de la qualité des espaces publics que des linéaires de façades marchandes. Le regroupement de plusieurs commerces (linéaire continu et/ou en face à face, notion de « rue marchande »), permet la lisibilité et la praticité d'achat. Néanmoins, beaucoup de centres-villes connaissent une dégradation du tissu commercial, visible par le clairsemé du linéaire commercial et par des façades désuètes et/ou dégradées.

**Les sites commerciaux de centre-ville des villes-centres et villes-relais ont une meilleure résistance au développement des sites commerciaux de périphérie que les commerces des communes de petites tailles.**

La vitalité des commerces des villages et bourgs-relais est plus particulièrement dépendante de l'offre concurrentielle aux abords. Lorsque l'offre concurrentielle aux abords est importante, le critère de maintien d'une relative vitalité est la localisation sur un axe de déplacement important à l'échelle du bassin de vie. Cependant, l'importance des sites commerciaux d'entrée de ville est telle que les sites commerciaux des villes-centres et villes-relais sont aussi à la peine. Ainsi, plusieurs communes de tailles différentes portent des actions publiques volontaristes et/ou incitatives de renouvellement urbain mixte, pour revitaliser leur centre-ville.

**L'accessibilité et les déplacements sont souvent rendus difficiles.**

La vitalité du tissu commercial de centre-ville dépend fortement des facilités d'accès (signalétique et relative fluidité du parcours) et de proximité du stationnement ou du confort de cheminement piéton du parking aux commerces. Ces critères sont déterminants pour les consommateurs mais aussi pour les livraisons. De plus, la politique tarifaire du stationnement a un impact réel sur l'attractivité des sites compte tenu que le stationnement dans les sites commerciaux de périphérie est systématiquement gratuit.

Pour les villes les plus importantes, la desserte en transports en commun et la présence d'une gare sont également des atouts majeurs permettant de diversifier les modes d'accès aux commerces du centre-ville. De plus, la densité et la diversité des fonctions du centre-ville peuvent aussi impliquer des conflits d'usages de l'espace public (circulations, terrasses commerciales, stationnements, livraisons...) et de la voirie entre les différents modes de déplacements notamment (modes-doux et motorisés...). Les communes sont confrontées à la difficulté de trouver le bon équilibre entre apaisement d'espaces publics centraux (places et rues pour piétons, insertion de « nature en ville »...), aménagement d'aires de stationnement « au plus proche » (sans avoir les moyens de réaliser systématiquement du stationnement enterré) et gestion du transit routier.

**Dans les communes de petites tailles, la localisation du centre par rapport aux axes de passage structurants pour le bassin de vie est un critère déterminant de capacité de maintien d'une offre commerçante.**

**Dans les communes de taille importante, le plan de circulation de la ville ou de l'agglomération est aussi un critère déterminant d'autant plus que l'offre en périphérie est abondante.**

## ➤ Les sites commerciaux de périphérie

### Des sites économiques, à l'insertion urbaine et architecturale déconnectée de l'environnement au voisinage

Ces sites périphériques concentrent des activités commerciales, continues (sites compacts) ou non (sites desserrés), implantées le long des principaux axes de circulation. Ils se situent, soit au contact des espaces naturels et agricoles, soit en continuité ou même insérés dans les zones d'activités économiques ou encore, au contact d'espaces résidentiels (pavillonnaires). Ces différents sites sont de tailles très variées, quelle que soit leur configuration « compacte ou resserrée » ou leur ancienneté.

L'aspect architectural est assez systématique (gabarit des bâtiments, traitements des façades...) et prend peu en compte le contexte d'implantation. L'organisation des bâtiments (localisation des accès, accès logistiques, entrées...) « tourne plus souvent le dos » à l'environnement résidentiel, naturel ou économique, pour offrir une lisibilité forte des espaces de stationnements et des enseignes depuis les axes routiers.

### Des sites compacts, développés le plus souvent par une « opération d'ensemble » ou en « continuité immédiate de plusieurs opérations indépendantes ».

Il s'agit le plus souvent d'une grande ou moyenne surface (GMS), pouvant s'accompagner d'une petite galerie marchande de commerces de détails (type « Retail Park »), ainsi que quelques commerces indépendants très proches (concessionnaires, ameublement et petite restauration).

**Des sites desserrés, développés en général sans réflexion d'ensemble préalable,** « par opportunité foncière » sur des tènements parfois destinés à du développement économique industriel et/ou artisanal. Ils sont souvent imbriqués dans une zone d'activités économiques parce que les commerces ont les mêmes contraintes d'implantation : grandes emprises avec parking dédié et branchement direct sur la voirie principale.

### Les sites compacts :

#### • 2,5 à 10 ha

- Les Brosses (Heyrieux)
- Les Muguets (Saint-Quentin-Fallavier)
- Projet Super U (La Verpillière)
- Projet Carré Cruzille (Villefontaine)
- Extension pôle commercial de la Grive (Bourgoin-Jallieu)
- Saint-Clair-de-la-Tour
- L'izelette (Aoste)
- RD 1006 / République (Les Abrets)
- ZA Grange Neuve (Diémoz)

#### • > 10ha

- Henri Barbusse (Bourgoin-Jallieu)
- Les Sayes (L'Isle d'Abeau)
- Projet de Village de marques (Villefontaine)

*Nombreuses implantations regroupées autour d'une enseigne commerciale de grande taille.*

### Les sites desserrés :

#### • 2,5 à 10 ha

- RD 1085 (Nivolas-Vermelle)
- Retail Park + Leclerc « Clermont - RD1006 » (Pont-de-Beauvoisin)

#### • > 10ha

- La Maladière (Bourgoin-Jallieu, Domarin, Saint-Alban-de-Roche)
- « Les Vallons » (Saint-Jean-de-Soudain, la Tour du Pin)

*Plusieurs grandes implantations distinctes réparties dans un même secteur, sur plusieurs communes.*

Les Muguets - 2,5 ha (Saint-Quentin-Fallavier)  
« Petit site de périphérie compact »



Maladière - 55 ha (Bourgoin-Jallieu, Domarin, Saint-Alban-de-Roche) / « Grand site desserré » © CAPI



### **Une hyper accessibilité et une visibilité recherchées en priorité**

Les sites de périphérie sont le plus souvent branchés sur les axes principaux d'échanges sur le réseau primaire du territoire (route nationale ou départementale). Ainsi la RD 1006 sert d'artère principale aux « branchements » de nombreux grands sites commerciaux du territoire. Cette caractéristique est directement liée au désir des commerçants d'être au plus près et au plus visible des grands flux automobiles. Un site commercial en dehors des axes principaux est un site fragilisé par rapport aux autres.

### **La connexion aux axes principaux de circulation, un critère majeur d'implantation, mais une difficulté réelle pour la fluidité du trafic et l'accès aux centres villes.**

Le réseau routier principal sert aux liaisons interterritoriales et organise le trafic de transit interne des actifs ayant un emploi et des riverains résidents. Le branchement direct ou en très grande proximité des commerces sur la voirie principale engendre un engorgement du trafic important qui pénalise les autres motifs de déplacements et les conditions de circulation pour l'accès aux centres-villes.

### **L'accessibilité en transports en commun et en modes doux, une condition de maintien et d'équité d'accès aux sites commerciaux.**

Certains sites sont desservis par des lignes de transport en communs (urbaines ou interurbaines) et quelques itinéraires modes-doux sont aménagés, par les collectivités, pour rejoindre les quartiers urbains les plus proches. La recherche de diversification des modes d'accès aux sites commerciaux de périphérie et de liens « faciles et sécurisés » avec le centre-ville est de plus en plus prise en compte dans les nouveaux projets.

### **Des entrées aux sites commerciaux peu qualitatives.**

Les sites de périphérie comportent tous des aménagements visant à faciliter l'accès automobile par de larges entrées véhiculaires (de type routier et non urbain) et leur visibilité depuis

les axes routiers structurants par un affichage publicitaire « grand format » ou multiple. La signalétique

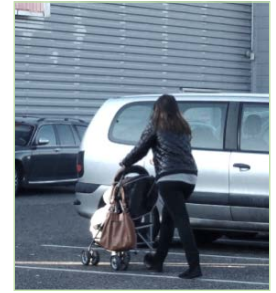


commerciale se confond ainsi souvent avec la signalétique routière réglementaire et déprécie la perception de la qualité paysagère des villes.

### **Un aménagement des espaces extérieurs dédié aux voitures.**

La place de l'individu à l'extérieur de ces sites de périphérie est généralement réduite à « l'automobiliste ».

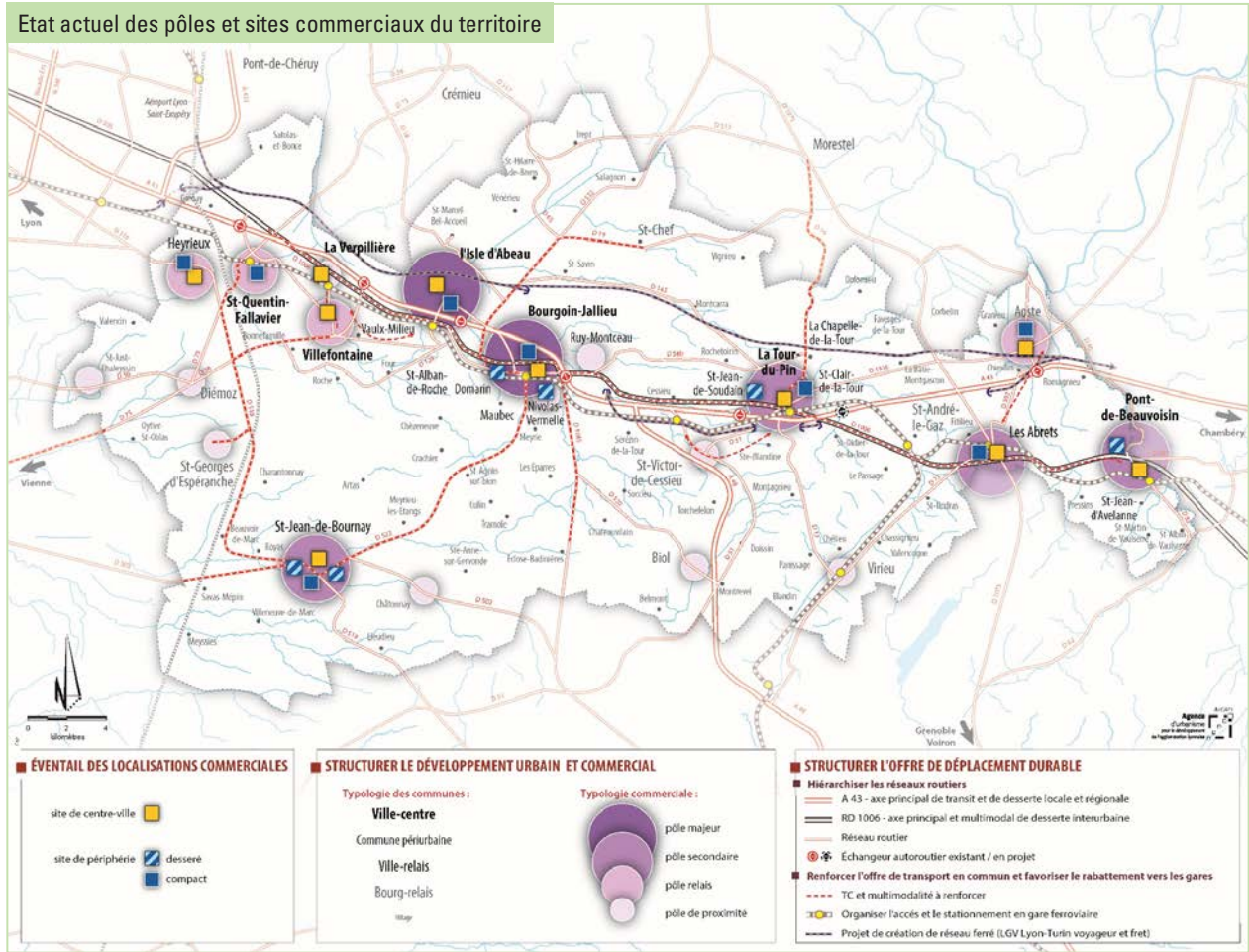
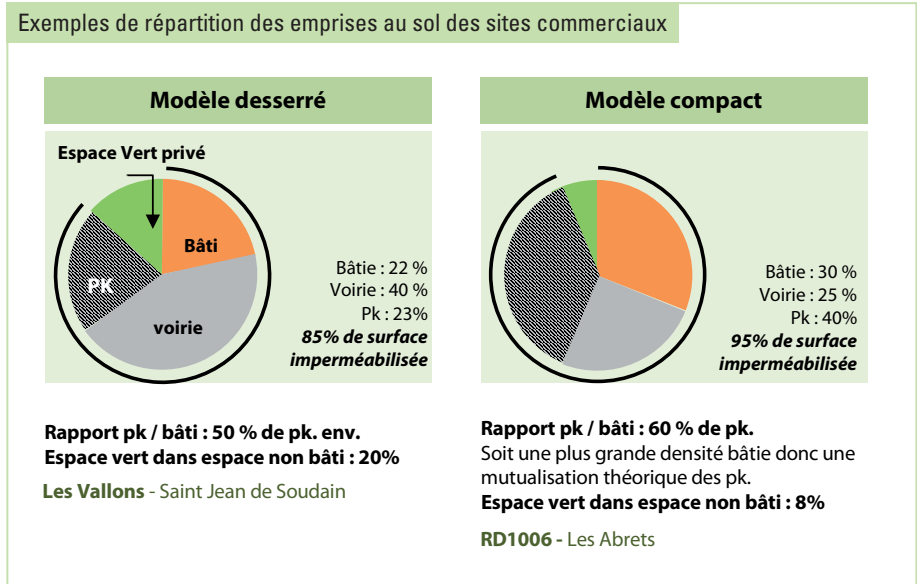
L'aménagement des transitions extérieures entre l'espace public et l'espace privé des commerces est souvent discontinu. Ce manque de continuité, notamment entre les différents itinéraires modes-doux (trottoirs, accès aux commerces, ...), peut générer des situations accidentogènes. Sur les sites desserrés, l'usage de la voiture reste le mode de déplacement le plus simple pour passer d'une enseigne à une autre (en réempruntant les axes routiers). Les espaces verts sont souvent des espaces résiduels, n'ayant qu'une fonction « esthétique ». L'aménagement des sites commerciaux, encore trop « minéral » et d'aspect « routier » et leur positionnement à l'interface de sites naturels (parfois sensibles et/ou soumis à des risques), peuvent fragiliser le fonctionnement global de la trame naturelle. Les projets les plus récents semblent de plus en plus intégrer ces problématiques d'insertions environnementales.



**Un manque de mutualisation des espaces de parking et de circulation interne au site.**

Peu de sites commerciaux, même les plus compacts, proposent des solutions de stationnement mutualisées et/ou en ouvrage (certes coûteuses). La mutualisation-optimisation des espaces extérieurs (comprenant les circulations internes, les stationnements) même en système compact est encore rare, ce qui implique le

recours systématique à l'axe routier principal pour passer d'une enseigne à une autre. Ce manque de mutualisation (pour le stationnement notamment) et d'optimisation du foncier est particulièrement problématique, dans un contexte de rareté foncière pour le développement économique (ZAE) et au contact des zones naturelles et agricoles.



## Perspectives de développement du commerce

### 🔍 Inventaire des projets à l'œuvre ou à l'étude

Le rythme de croissance des surfaces de ventes autorisées en CDAC a été de plus de 5 300m<sup>2</sup> par an en 20 ans jusqu'en 2011.

Depuis 2012 le rythme s'est accéléré à presque 20 000m<sup>2</sup> par an en 3 ans, soit 55% du volume des 20 années précédentes. Ces projets ne sont pour la plupart pas encore livrés.

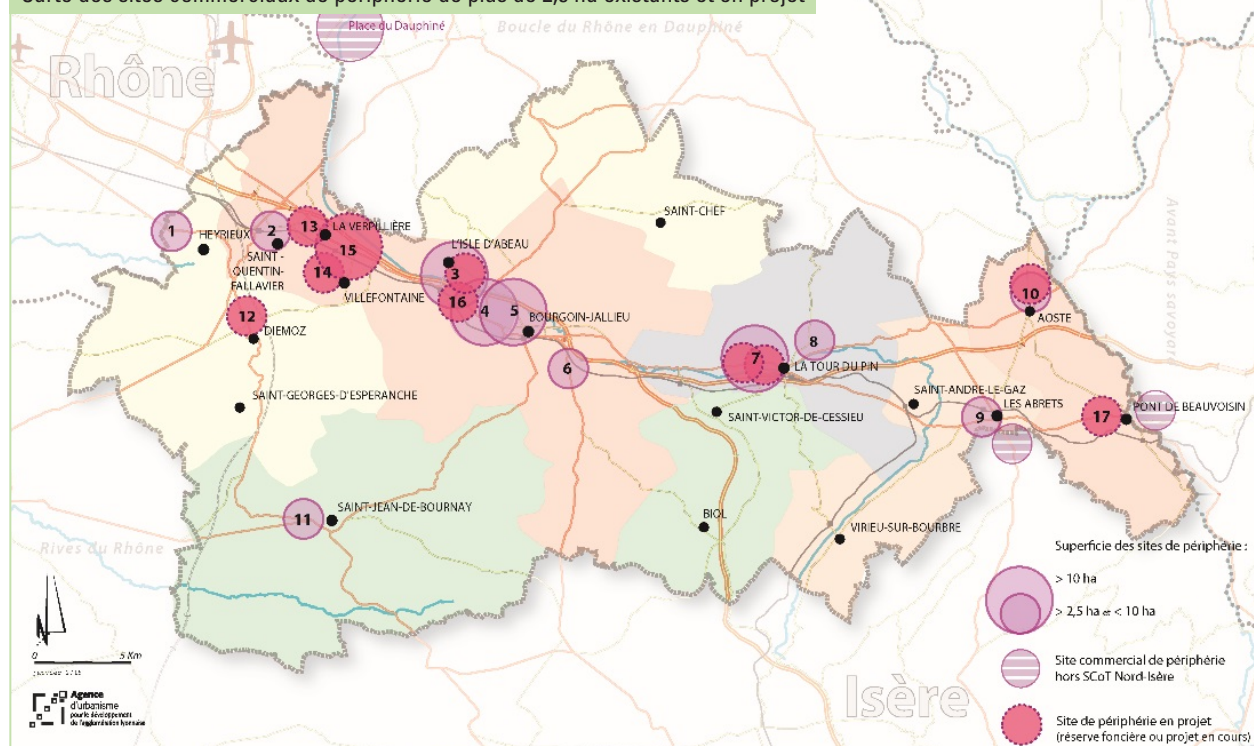
	Surface de vente autorisée en CDAC
1991-2011	106 700 m <sup>2</sup>
2012-2014	57 058 m <sup>2</sup> (dont 21 030 m <sup>2</sup> de village de marques)

### Autres projets en sites de périphérie à horizon indéterminé

Les projets sont à différents états d'avancement et sont difficiles à quantifier en surface de vente. Ils ne sont souvent pas encore inscrits dans les PLU. Ceux répertoriés sur la carte ci-après, ont soit été acceptés en CDAC, soit fait l'objet d'une étude de calibrage.

- 1- Heyrieux : Les Brosses
- 2 - Saint-Quentin-Fallavier : Les Muguets
- 3 - L'Isle d'Abeau : ZAC Saint Hubert
- 4 - Bourgoin-Jallieu, Domarin, Saint-Alban-de-Roche : La Maladière
- 5 - Bourgoin-Jallieu : Henri Barbusse
- 6 - Nivolas-Vermelle : RD 1085
- 7 - Saint-Jean-de-Soudain : «Les Vallons» + extensions réglementaires possibles
- 8 - Saint-Clair-de-la-Tour
- 9 - Les Abrets : RD 1006 / République
- 10 - Aoste : L'Izelette + projet d'extension
- 11 - Saint-Jean-de-Bournay : RD 502 «contournement»
- 12 - Diémoz : ZA Grange Neuve (3ha environ de projet commercial)
- 13 - La Verpillière : Projet Super U
- 14 - Villefontaine - Projet Carré Cruizille
- 15 - Villefontaine - Village de Marques
- 16 - Bourgoin-Jallieu : extension pôle commercial de la Grive (4 000m<sup>2</sup>)
- 17 - Le Pont-de-Beauvoisin : Retail Park / Leclerc «Clermont»

Carte des sites commerciaux de périphérie de plus de 2,5 ha existants et en projet



## Inventaire des surfaces de vente en m<sup>2</sup> autorisée en CDAC

	2012	2013	2014	2012-2014
Aoste	1 989			1 989
Villefontaine	21 032		4 038	25 070
L'Isle-d'Abeau	4 150	6 795		10 945
Bourgoin-Jallieu	8 785	1 200	1 644	11 629
Domarin		819		819
La Verpillière		2 680		2 680
Nivolas-Vermelle		776		776
Le Pont-de-Beauvoisin			3 150	3 150
<b>Total territoire du SCoT</b>	<b>35 956</b>	<b>12 270</b>	<b>8 832</b>	<b>57 058</b>

Sur les 57 058m<sup>2</sup> de surfaces de vente autorisées :

- 82% sont destinées à du commerce non-alimentaire,
- 83% sont des créations de commerces nouveaux,
- 85% sont en périphérie-entrée de ville.

### ➤ Estimation du potentiel de développement commercial du SCoT Nord-Isère

Estimer le potentiel de développement commercial est un exercice délicat. En effet, la volatilité des paramètres pris en compte dans les calculs (démographie, pouvoir d'achat, comportements d'achats, etc.) est d'autant plus difficile à appréhender que l'on s'inscrit dans le temps long.

Néanmoins, le calcul du potentiel de développement commercial permet au territoire du SCoT Nord-Isère d'évaluer sa capacité à absorber de nouvelles offres commerciales. Néanmoins, il ne dit rien sur les localisations et les formes de son développement.

#### Potentiel de développement commercial estimé à 5 ans 2013-2018 :

- **Scénario optimiste : 60 000 m<sup>2</sup>** environ  
On estime à 40 000 m<sup>2</sup>, la part en non alimentaire.
- **Scénario prudent : 26 000 m<sup>2</sup>** environ  
On estime à 14 000 m<sup>2</sup> la part en non alimentaire

> A ces résultats, il faut ôter les projets commerciaux accordés en CDAC depuis 2013 (village de marques (21 000m<sup>2</sup>), Folatière (7 800m<sup>2</sup>), ZAC Saint-Hubert à l'Isle d'Abeau (6 800m<sup>2</sup>) etc...

#### Potentiel de développement commercial estimé à 2030 :

- **Scénario optimiste : 132 200 m<sup>2</sup>** environ  
On estime à 79 000m<sup>2</sup>, la part en non alimentaire.
- **Scénario prudent : 49 500 m<sup>2</sup>** environ  
On estime à 28 650 m<sup>2</sup> la part en non alimentaire

> A ces résultats, il faut ôter les projets commerciaux accordés en CDAC depuis 2013 (village de marques (21 000m<sup>2</sup>), Folatière (7 800m<sup>2</sup>), ZAC Saint-Hubert à l'Isle d'Abeau (6 800m<sup>2</sup>) etc...

### Indications méthodologiques

#### *L'estimation réalisée prend appui sur plusieurs hypothèses*

Nous supposons que le SCoT Nord-Isère souhaite atteindre l'autonomie commerciale sur l'ensemble des familles de produits.

Les indicateurs communs :

- **Indices de disparité de consommation**  
Stables
- **Rendement au m<sup>2</sup> des commerces**  
Le rendement des nouveaux commerces est égal aux moyennes nationales
- **Parts de marché des grandes surfaces**  
77% en alimentaire stabilité  
61% en non alimentaire cannibalisation des parts de marché par le e-commerce
- **Parts de marché e-commerce**  
Stable en alimentaire  
Doublement en non alimentaire soit 12%

#### *Scénario optimiste*

- **Augmentation des ménages à horizon 2020 :**  
Prolongement de tendances 1999/2013 territoire SCoT : +2,2% par an soit 100 000 ménages en 2020 soit 14 000 ménages de plus qu'à la dernière enquête comportements d'achats 2013.
- **Evolution de la dépense des ménages**  
Fourchette haute (légère reprise – tendance de 2000-2013)

#### *Scénario prudent*

- **Augmentation des ménages à horizon 2020 :**  
Prolongement de tendances 1999-2013 territoire France : +1,2%/an soit 93 000 ménages en 2020 soit 7 000 ménages de plus qu'à la dernière enquête comportements d'achats 2013.
- **Evolution de la dépense des ménages**  
Fourchette basse (tendancielle 2008-2013).

## Les grandes tendances du commerce en France

- Une concurrence exacerbée entre enseignes qui met les élus en position de force pour négocier des projets commerciaux mieux intégrés dans leur environnement
- Une hausse de la vacance commerciale et des menaces de friches commerciales
- Les groupes de grande distribution indépendants ont le vent en poupe
- L'essoufflement des hard discounteurs et du modèle du grand hypermarché
- Une montée en puissance du commerce électronique
- Le commerce vient aux consommateurs (Commerce de proximité, d'itinéraire)
- Le drive: un concept arrivé à maturité
- Une financiarisation de l'immobilier commercial

## Le territoire vu par les enseignes commerciales :

### « Paroles d'acteurs »\*

- Un territoire déjà bien équipé et des perspectives de développement commercial ex-nihilo limitées ; modernisation des équipements actuels avec extension ou relocalisation mais pas/peu de création.
- Des opportunités de développement sur des formats de la proximité en alimentaire de part et d'autre de la vallée urbaine.
- Le drive : un service supplémentaire au client mais une rentabilité limitée à quelques rares cas.
- Les gares : un potentiel de développement commercial limité.
- Les friches commerciales: le territoire n'est pas concerné.
- Le commerce électronique : un impact indéniable sur le commerce physique et principalement sur le non-alimentaire.

\* Les acteurs interviewés : développeurs immobilier des enseignes, Les Mousquetaires, Lidl, Carrefour et Groupe Casino.

## SYNTHÈSE DES TENDANCES SPÉCIFIQUES AU TERRITOIRE DU SCOT NORD ISÈRE

- Un développement commercial dynamique et une accélération de ce dernier sur la période récente. Un territoire où le développement commercial a atteint un niveau de maturité mais des possibilités de développement sur des formats de proximité.
- Une prédominance ces dernières années de la création d'équipements commerciaux qui devrait s'inverser au profit d'une logique de modernisation et de renforcement des équipements actuels (modernisation qui suppose parfois des extensions ou des relocalisations).
- Une part de marché des commerces traditionnels en repli depuis les années 2000 et une fragilisation des positions commerciales des centres-villes.

- La croissance des surfaces de vente très rapide depuis 2010 et l'importance des projets à l'étude notamment dans les sites périphériques génèrent un risque accru de cannibalisation entre les sites commerciaux et notamment entre ceux implantés dans les centres-villes (moins bon accès, moins grandes surfaces) et ceux implantés en périphérie (moins bonne ambiance paysagère et sociale).
- La question de l'emplacement, de la taille critique et de la modernité des équipements commerciaux sont autant de critères qui peuvent conduire à des logiques de projet de renouvellement-extension sur place ou de fermeture-relocalisation.
- De nouvelles formes de commerce de plus en plus plébiscitées (Internet, Drives, marchés et circuits courts) et un environnement commercial de niveau métropolitain important au voisinage du territoire.



## Les difficultés sociales et les déséquilibres territoriaux liés à l'emploi

### Le chômage

Le Nord-Isère comptait 9 230 chômeurs dans la population active, soit 9,7 %. Le chômage a enregistré une progression relative faible entre 1999 et 2006 (5,6 %), période qui a correspondu à une relative embellie du côté de l'emploi jusqu'en 2008 où la crise a touché plus particulièrement les jeunes actifs.

#### Le chômage plus élevé dans les villes

Les chômeurs sont plus nombreux dans les villes où l'offre d'emploi est supérieure à celle des actifs mais qui ont une forte proportion de logements locatifs publics. Cette situation engendre de grands écarts entre les bassins de vie, avec un taux de chômage supérieur à 11 % dans la CAPI qui concentre 57 % des chômeurs et un taux de chômage inférieur à 7 % dans les collines du Nord-Dauphiné ou la vallée de l'Hien.

Le chômage n'épargne pas les secteurs créateurs d'emplois, à défaut de qualifications recherchées par les entreprises, et affecte plus fortement les actifs sans formation solide et sans expérience professionnelle.

Mais le chômage n'épargne pas les secteurs ruraux, où les difficultés pour retrouver un emploi peuvent être aggravées par l'absence de transports collectifs.

#### Les femmes et les jeunes davantage touchés que les hommes par le chômage

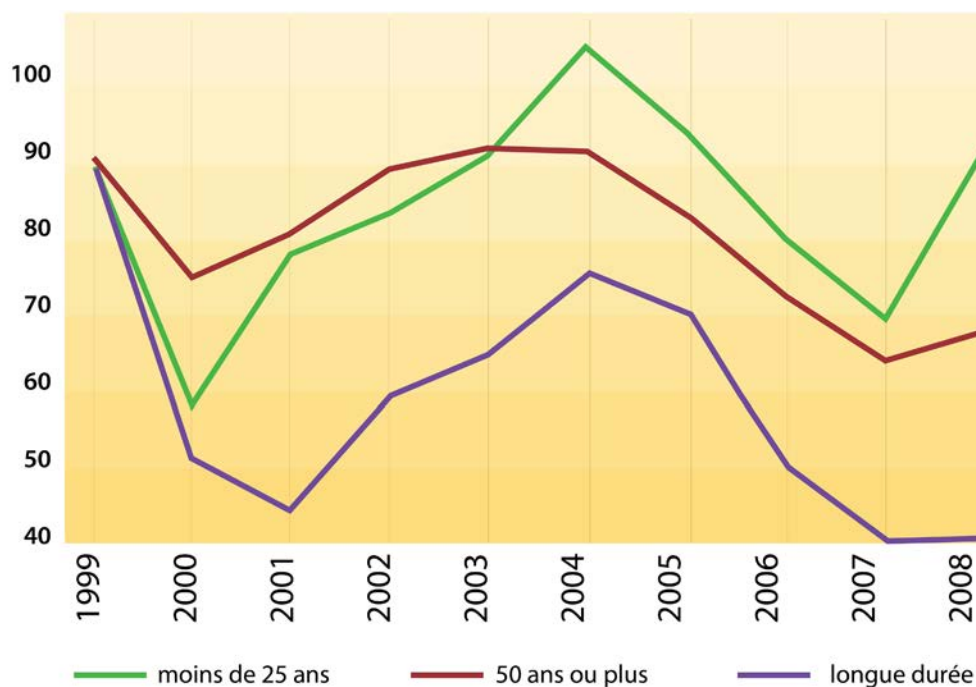
Les femmes représentent 49,8 % de la population totale de 15 à 64 ans, mais 45,5 % des actifs occupés et 58,8 % des chômeurs. Pour autant, leur situation a évolué depuis 1999 : le nombre des femmes actives a augmenté et celui des femmes au chômage a sensiblement régressé tandis que la situation des hommes tendait à s'inverser.

Parmi les jeunes actifs de 15 à 24 ans, 20 % sont touchés par le chômage, contre 8 % pour les classes d'âge au-delà de 25 ans et le taux de chômage des femmes atteint 24,5 %, contre 17,5 % pour les hommes.

Ces situations se traduisent par de véritables difficultés pour les jeunes à accéder à l'autonomie et au logement et limite les parcours résidentiels.

L'évolution du chômage depuis 10 ans rend compte dans un contexte d'accroissement du chômage de la fragilité des jeunes en situation de précarité professionnelle.

Évolution du nombre de chômeurs selon l'âge (1999 à 2008)



Indice 100 en 1999

Définition DEFM demandeurs d'emplois en fin de mois  
Source : DARES, statistiques du marché du travail

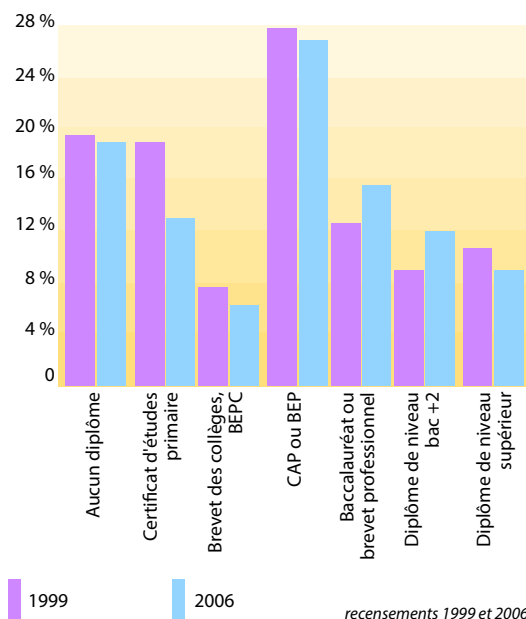
## Un déficit de qualification

Le niveau de formation et la qualification font partie des facteurs qui accentuent les difficultés à trouver un emploi, or 37 % de la population non scolarisée n'a pas de diplôme de niveau plus élevé que celui des collégiés. Ce déficit en formations supérieures ou qualifiantes affecte plus encore les femmes (41 %) que les hommes (34 %), même si sur ce point aussi la situation des femmes évolue. Le niveau de formation de la population reste très proche de celui observé dans l'ensemble des territoires périphériques à l'agglomération lyonnaise (comparaison entre les SCoT).

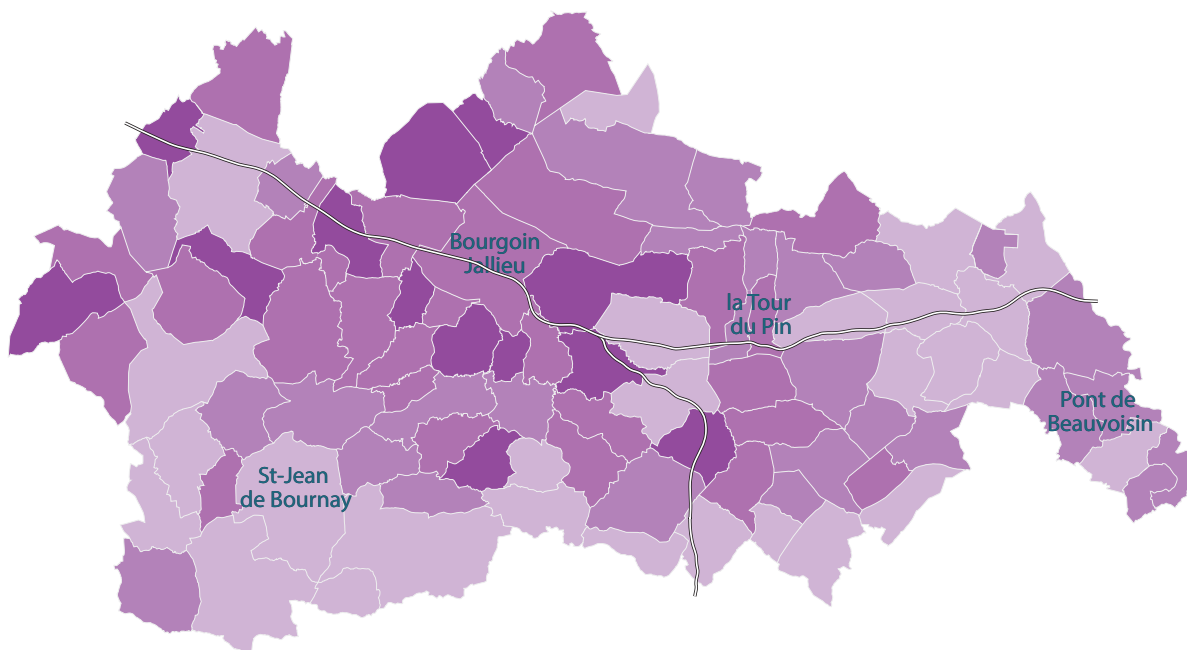
Dans la population de 18 à 30 ans, la proximité de Lyon augmente la probabilité de poursuivre ses études, et l'écart se creuse au profit des femmes : 26 % des femmes font des études supérieures (23 % des hommes).

Leur taux de scolarisation est meilleur au-delà du BEPC et l'écart se creuse avec les hommes dans les formations supérieures. 26 % des femmes de cette tranche d'âge sont scolarisées contre 23 % des hommes. Ce taux est respectivement de 43 % et 37 % dans l'agglomération lyonnaise. Ces observations soulèvent la question de l'accessibilité en transports collectifs ou de la possibilité de financer un logement dans les centres de formation que sont Lyon ou Grenoble. De fait, la proportion d'étudiants se réduit avec les distances et l'éloignement des réseaux de transports collectifs.

Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans et plus



Les diplômés de l'enseignement supérieur



### ➤ Des revenus plutôt modestes

Les salaires dans le Nord-Isère sont en moyenne inférieurs à ceux du département en raison du poids des ouvriers et des employés, et les disparités de ressources entre les communes sont réelles.

La progression des postes d'employés ou d'intérimaires va dans le sens d'une augmentation d'emplois offrant des salaires plutôt moyens voire modestes, notamment avec le développement, dans le secteur tertiaire, des emplois à temps partiel.

Ces tendances influent directement sur les besoins en logements à prix accessibles (location ou accession) et sur les capacités de financement des dépenses énergétiques pour le logement et les déplacements.

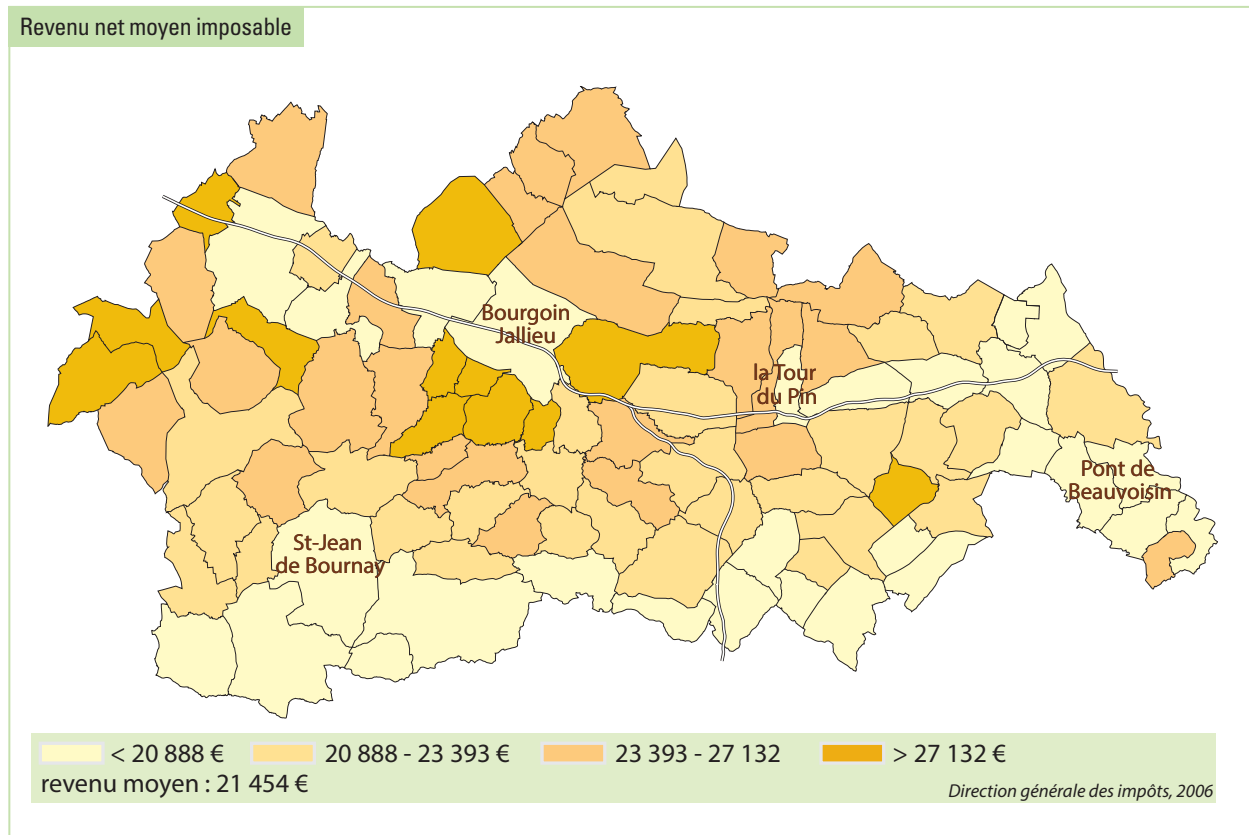
La concentration d'emplois nouveaux et plutôt qualifiés dans la CAPI creuse aussi les écarts entre les ressources des communes.

Dans les villes, plus de la moitié des ménages ne sont pas tenus de s'acquitter de l'impôt sur leurs revenus, jugés trop faibles. C'est le cas des villes de Bourgoin-Jallieu, l'Isle d'Abeau, Villefontaine, La Tour-du-Pin, où

plus de la moitié des foyers fiscaux gagnent moins d'un SMIC par mois. À l'échelle nationale, 71% des ménages sont susceptibles d'intégrer le parc HLM au vu de leurs ressources et 35 % se situent sous les 60 % des plafonds. Dans les villes au parc locatif public important, 40 % des revenus sont compatibles avec les « Plafonds retenus pour un prêt locatif aidé d'intégration » (PLAi).

### ➤ Des écarts importants entre les communes

Entre les villes-centres et les communes périurbaines qui ont développé, à travers leurs documents d'urbanisme, une politique de l'habitat qui s'adressait à des ménages capables d'accéder à des grands lots et d'y bâtir des maisons de bonne dimension. L'écart se lit à la fois dans le statut des ménages et leur occupation sociale. À défaut d'inflexion significative dans les politiques de l'habitat et dans les politiques d'aménagement urbain, le risque est grand que les cadres et professions aux revenus confortables ne continuent à faire le choix des communes périurbaines, accentuant ainsi les déséquilibres territoriaux.



## Les espaces dédiés à l'activité

### ➤ Une hiérarchie d'espaces de 1 à 1000 ha

Entre concentration et éparpillement le long d'axes secondaires, le Nord-Isère offre une gamme d'espaces d'activités dont la hiérarchie est liée à leur rayonnement, leur vocation et leur niveau de spécialisation.

La part de foncier dévolue aux zones d'activités reste faible à l'échelle du Nord-Isère mais fait clairement apparaître des disparités entre la CAPI et La Tour-du-Pin (la vallée urbaine), qui captent l'essentiel des actifs, et le reste du territoire.

### ➤ Zones à rayonnement national et international

Les deux grandes zones d'activités, reconnues comme espaces d'intérêt métropolitain, ont été impulsées par les politiques de planification des années 1970, contemporaines à la création de la Ville Nouvelle : le parc de Chesnes et le parc technologique de Porte de l'Isère. Les surfaces des ZA ont été multipliées par 65 sur la Ville Nouvelle depuis les années

1970 alors qu'elles n'ont fait que tripler sur Bourgoin-Jallieu. Situées dans la plaine de la Bourbre, à proximité de l'A43, de l'Est lyonnais et de la plateforme aéroportuaire de Saint-Exupéry, elles bénéficient d'un emplacement de choix pour les échanges.

Le parc de Chesnes, 1000 ha, a vocation à accueillir de grandes entreprises industrielles, logistiques et tertiaires.

Le parc de Chesnes a consommé la grande majorité de son foncier et la question de son extension vers le nord-est posée, en lien avec les besoins identifiés pour l'économie de la métropole. La révision du schéma de la logistique de la RUL devrait reposer les bases d'une stratégie adaptée aux enjeux économiques et environnementaux de la logistique à l'échelle métropolitaine, notamment en matière de multimodalité et d'optimisation du foncier.

Le parc connaît une vacance à la fois conjoncturelle (les effets de la crise de 2008 ne sont pas totalement résorbés) et structurelle avec une première génération de locaux inadaptée aux besoins de la logistique actuelle.

Le parc technologique de Portes de l'Isère (120 ha aujourd'hui, 180 avec son extension) a vocation à accueillir des entreprises industrielles à haute technologie.

Le parc technologique, de son côté, a vu la fermeture de Hewlett Packard, entreprise « moteur » du site. Avec son extension prévue, sa vocation pourrait évoluer vers de nouvelles activités de services.

Ces zones drainent des actifs résidant dans l'ensemble du Nord-Isère mais aussi dans les bassins d'emplois limitrophes.

### ➤ Zones à rayonnement régional et départemental

Les espaces d'activités des agglomérations du Nord-Isère constituent autant de pôles attractifs pour les actifs de leur bassin d'emploi et des territoires voisins. D'implantation ancienne, ils se sont agrandis ou transformés au fil de l'histoire des entreprises et n'ont pas forcément de vocation très affirmée. Ils accueillent de nombreuses entreprises de toute taille et vocation, à l'exception de la zone des Sayes, spécialisée dans le commerce, et se situent en périphérie des villes.

Ils jouent un rôle majeur pour le maintien d'entreprises locales qui ont besoin de développer leur activité et leurs locaux.

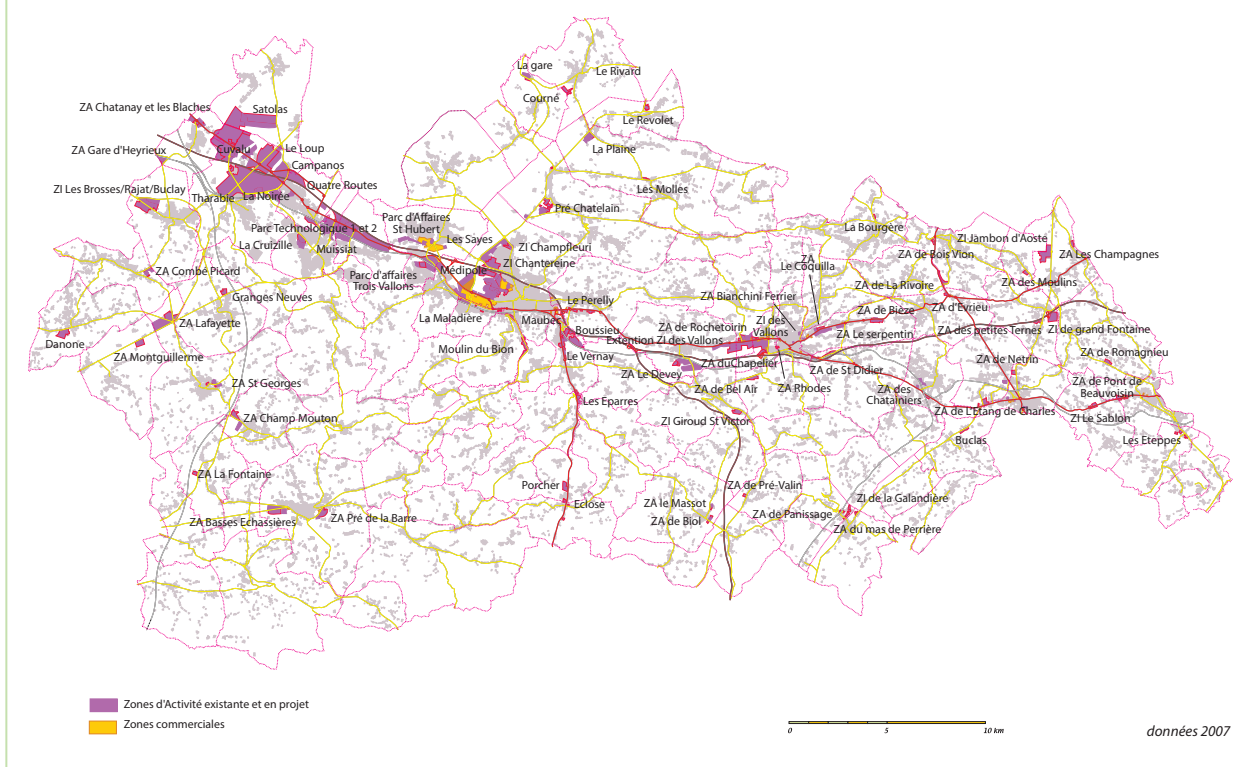
Dans la CAPI, une partie de ces zones a été créée avec la Ville Nouvelle (Villefontaine, le pôle commercial régional des Sayes...), d'autres s'inscrivent dans le processus de reconversion de sites industriels (la Maladière, l'îlot Dietrich au centre de Bourgoin-Jallieu...).

À ces pôles périphériques s'ajoutent les centres-villes qui avec les commerces, administrations, équipements et services constituent de véritables pôles d'emplois (Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, La Verpillière).

La plupart de ces espaces d'activités n'avaient pas fait l'objet de plan d'aménagement d'ensemble et se sont développés ou étendus au fil des besoins des entreprises. Relativement disparates dans leurs occupations, ils cherchent à se réorganiser autour d'activités émergentes telles que les énergies renouvelables, les matériaux dans la CAPI. Des réflexions ont été engagées, comme dans les Vallons de la Tour, pour se donner une stratégie permettant à la fois de clarifier les vocations des entrées de ville et de valoriser les espaces au gré des mutations ou des fermetures d'usine.

Les villes industrielles du Nord-Isère, Bourgoin-Jallieu, La Tour-du-Pin, Pont-de-Beauvoisin sont confrontées à la reconversion de bâtiments qui hébergeaient des entreprises en centre-ville. Ces reconversions ont été amorcées avec l'intervention de promoteurs immobiliers mais posent souvent, dans un marché peu tendu, la question du portage du foncier que pourrait ponctuellement assurer l'ÉPORA dans le cadre de l'extension de ses missions.

## Les Zones d'Activité



## Repères statistiques

### Les espaces d'activités selon leur taille :

- > 120 ha : 4 (1 085 ha)
- de 20 à 65 ha : 10 (350 ha)
- de 5 à 20 ha : 34 (340 ha)
- de 1 à 5 ha : 32 (75 ha)

### Les surfaces réservées à l'activité (dans des zones dédiées) :

- 1 850 ha, dont 1 400 dans la CAPI
- Surfaces disponibles 2011 : 280 ha (dont 182 dans la CAPI)
- Besoins estimés : 20 à 25 ha par an
- Locaux d'activités commencés en moyenne au cours des années 1995-2008 : 140 500 m<sup>2</sup>/an (soit 28 ha consommés par an avec un coefficient moyen d'emprise au sol de 50 %), soit aussi 4 m<sup>2</sup> par nouvel habitant.

### ➤ Des sites spécialisés hors des grands centres urbains

Héritage de son industrialisation du 19<sup>ème</sup> siècle, le Nord-Isère accueille un certain nombre d'industries « à la campagne », isolées ou hors des grandes zones d'activités, mais dont le savoir-faire est recherché à l'échelon national, voire international. C'est le cas des matériaux de construction (pôle matériaux de la CAPI), du textile technique ou de la mécanique de précision (dans les Vals du Dauphiné et autour de La Tour-du-Pin). Ces entreprises fonctionnent comme des « mini-pôles » d'emplois qui, à l'instar des grandes zones d'activités, captent autant d'actifs du nord-isérois que des actifs externes au territoire (cas de l'usine de salaisons d'Aoste par exemple). C'est aussi le cas avec l'usine PORCHER à Badinières dont le site, en difficulté aujourd'hui, doit son existence à un entrepreneur originaire de la commune.

### ➤ Un émiettement des petites zones d'activités

À proximité des agglomérations et le long des axes (la RD 1006, mais aussi les RD nord-sud) se sont développées de nombreuses zones d'activités de petite dimension (moins de 10 ha souvent).

Ces sites ont parfois bénéficié de l'essor de la partie ouest du Nord-Isère, plus par opportunisme ou en réponse à des besoins fonciers que par stratégie d'accompagnement des grands pôles de l'axe, et ont contribué à la création d'emplois dans les communes rurales et les intercommunalités.

Dans les Collines du Nord-Dauphiné, la RD 75 a attiré des entreprises, mais leur développement autour de la logistique n'est pas sans problème pour des sites à l'écart des grands axes, comme Lafayette sur la RD 75. Dans les Balmes Dauphinoises, la création du Rondeau avait été envisagée dans la perspective du raccordement de l'A48 entre Ambérieu et Coiranne et trouve difficilement sa vocation.

Dans les Vals du Dauphiné, elles ont accompagné l'histoire industrielle du territoire, qui réussit, malgré les diminutions d'emplois, à maintenir des activités diversifiées.

### ➤ Saint-Jean-de-Bournay

Le plateau de Saint-Jean-de-Bournay fait figure d'exception avec un seul pôle d'activité localisé dans la ville-centre. C'est aussi le seul pôle d'emplois local structuré hors de l'axe de la RD 1006. L'emploi industriel se maintient mais dépend essentiellement de deux grandes entreprises (électroménager et cartonnages), ce qui, dans le contexte actuel de crise, peut être un facteur de fragilité pour le bassin d'emplois en cas de ralentissement ou de délocalisation de ces activités.

### *Fragilité et intérêt des zones d'activités*

Ces zones d'activités cumulent des fonctions diverses (commerce, artisanat, industrie, logistique...).

Elles cherchent aujourd'hui à diversifier leurs vocations et à se développer dans l'espace régional.

Accessibles uniquement par la route, elles participent à l'augmentation des trafics et leur dépendance routière fragilise leur attractivité du fait de la dégradation des conditions de circulation.

L'évolution de l'économie avec un difficile maintien des emplois de production et une orientation vers le commerce et les services fragilise ces petites zones d'activités.

Leur dispersion et leur taille ne facilitent pas non plus l'organisation des déplacements.

Leur maintien est cependant nécessaire aux entreprises locales et aux bassins de vie par les emplois offerts dans les petites villes, les bourgs du Nord-Isère.

Le traitement de ces zones « locales » est du ressort des PLU. Mais leur développement gagnerait à s'inscrire de plus en plus dans une réflexion intercommunale.

Cette échelle serait plus pertinente pour une approche globale, une recherche de complémentarité entre les communes, la mise en place d'une stratégie pour assurer leur qualification et leur positionnement et engager des aménagements de qualité.

### **La construction des locaux d'activités**

La construction de locaux rend compte de l'activité économique des bassins d'emplois et de leurs évolutions. Les données (SITADEL, DRE) entre 1995 et 2009, soit 15 ans d'observation, permettent aussi d'apprécier l'emprise foncière nécessaire à ces activités.

### ➤ Le poids de l'industrie et de la logistique dans les pôles de la CAPI

Les surfaces construites pour l'activité industrielle et le stockage représentent 68 % de l'ensemble des constructions réalisées hors habitat dans cette période mais tendent à décroître depuis 2005 et 72 % sont réalisés dans les sites d'activité de la CAPI.

L'augmentation des surfaces nécessaires aux activités de logistique a donné lieu à la construction de bâtiments de plus en plus grands avec de fortes emprises sur le foncier, pour respecter les normes de sécurité, et un fort impact visuel. La logistique représente aujourd'hui 1,7 million de m<sup>2</sup> dans le parc de Chesnes. Elle tend à se déployer comme activité complémentaire des entreprises et gagne de nouveaux espaces, comme sur la RD 75.

### ➤ La tertiarisation progressive des locaux

Les surfaces destinées aux commerces et aux bureaux

(9 % des locaux construits) et aux équipements publics (12 % des locaux construits) augmentent régulièrement au cours des 15 dernières années. Ces surfaces paraissent modestes en comparaison des activités de logistique mais leur impact est tout aussi important dans le paysage des entrées de ville, dans l'évolution des emplois et des déplacements générés.

### ➤ La création de locaux commerciaux

De 1999 à 2009, la construction de locaux destinés au commerce (9 100 m<sup>2</sup> en moyenne par an) représente 4 % des surfaces bâties et 4 m<sup>2</sup> par habitant supplémentaire.

Sur le plan de l'urbanisation, de l'architecture et des densités ces zones commerciales s'opposent à la dispersion et à la diversité des petits commerces de centre-ville.

### Les besoins à venir

#### ➤ Des espaces pour la logistique

La demande d'espaces adaptés à de très grandes entreprises et à la logistique s'accroît, en lien avec le développement des fonctions d'échanges de la métropole lyonnaise. Or, les espaces disponibles se sont raréfiés dans les secteurs les plus aptes à offrir une bonne accessibilité aux réseaux des infra-structures et la vacance affecte une partie actuelle du parc. Dans le prolongement des tendances observées entre 1995 et 2008 à partir des données SITADEL et évaluées à 9 ha par an, les besoins pour la logistique à l'horizon 2030 seraient de 180 ha. Cette estimation semble minimale au regard des besoins identifiés par la Région urbaine de Lyon. La réponse aux besoins pour la logistique devra prendre en compte les possibilités de réhabilitation du parc logistique vacant (165 000 m<sup>2</sup> de friches identifiées en mars 2012 pourraient être concernés), l'optimisation du foncier résiduel et celui du foncier nouveau tout en répondant aux normes de sécurité et aux attendus environnementaux.

Des espaces pour assurer le maintien des emplois locaux et des entreprises locales dans leurs projets de restructuration, agrandissement ou modernisation.

#### ➤ Des espaces pour le tertiaire et le commerce

L'offre de locaux tertiaires est relativement diluée dans l'espace urbain et n'a pas fait l'objet d'étude de marché actualisée. Ponctuellement l'offre est déficitaire (La Tour-du-Pin) et concerne des petites et moyennes structures.

Avec un foncier difficilement mobilisable au cœur des villes, les bureaux et commerces ont des difficultés à s'implanter tant dans la Ville Nouvelle (saturation des Sayes, difficulté d'implantation du tertiaire sur

L'Isle-d'Abeau ou Villefontaine) que dans les villes historiques (saturation de la Maladière ou des zones en périphérie de La Tour-du-Pin).

Il existe en même temps des locaux vacants suite à des mutations fonctionnelles ou à l'évolution des besoins des établissements.

### Repères statistiques

#### Construction de locaux (moyenne annuelle) :

1995-1999 =	180 800 m <sup>2</sup>
2000-2004 =	236 300 m <sup>2</sup>
2005-2008 =	184 200 m <sup>2</sup>
(2009 = 134 999)	
1995 à 2008 =	201 000 m <sup>2</sup>

#### Répartition des locaux construits de 1995 à 2009 (moyenne annuelle) :

Industrie et stockage :	137 850 m <sup>2</sup>
Équipements publics :	25 400 m <sup>2</sup>
Commerces, bureaux & hôtels :	20 000 m <sup>2</sup>
Agriculture :	17 100 m <sup>2</sup>

#### Emprise foncière estimée

##### (avec un coefficient d'emprise au sol moyen de 0,5) :

Industrie et stockage :	
- 28 ha, dont 9 pour le stockage	
Commerces, bureaux et hôtels :	
- 4 ha, dont 1,8 pour le commerce.	

Source - SITADEL DRE

### Un tissu de petits établissements et entreprises

Le développement de l'emploi est porté par les PME (<50 salariés) parmi lesquelles 88 % comptent moins de 10 salariés. Seuls la Ville Nouvelle et le secteur de Saint-Quentin-Fallavier comptent une proportion plus forte d'entreprises de plus de 50 salariés.

Au total un salarié sur deux travaille dans un établissement de moins de 50 salariés. Les ouvriers sont aujourd'hui présents dans les entreprises de logistique dont l'activité s'est élargie en se développant.

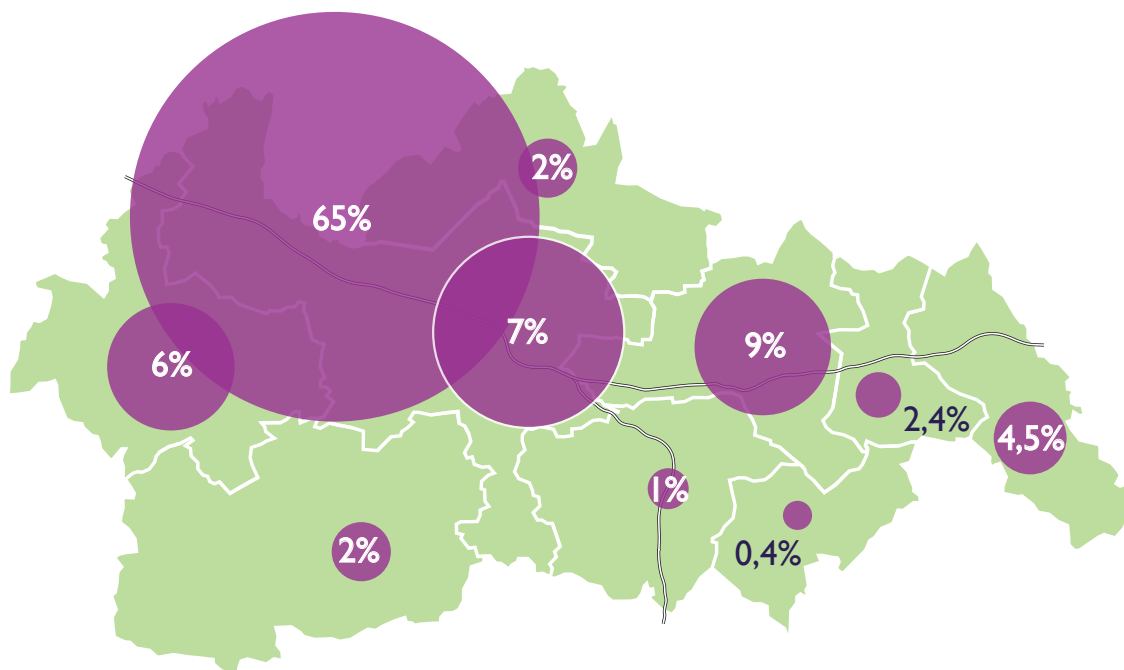
#### ➤ Les établissements en 2007

En 2006, le Nord-Isère compte 10 090 établissements dont plus de la moitié dans les services, 22 % dans le commerce, 14 % dans la construction et 11 % dans l'industrie. C'est un tissu de petits et très petits établissements avec plus de la moitié ne comptant aucun salarié et près de 60 % dans le secteur des services.

Leur nombre a progressé de 20 % depuis 2000.

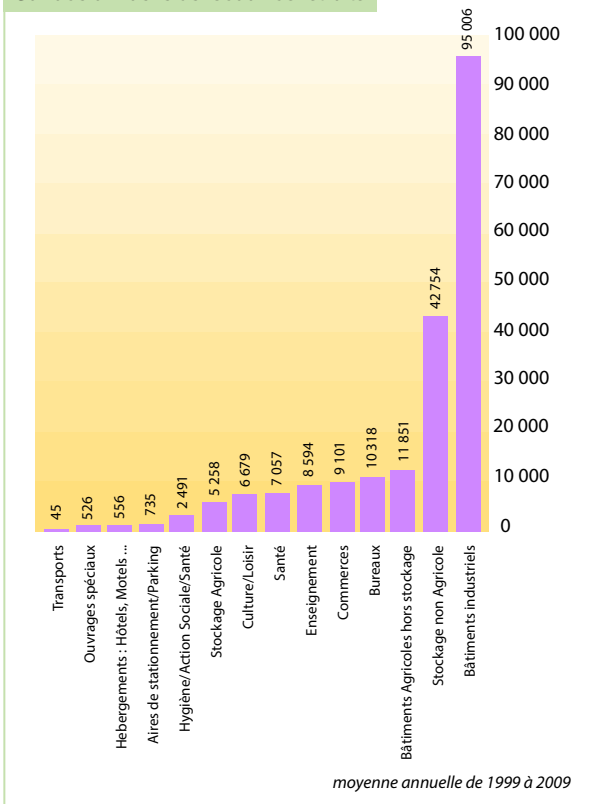
La création des établissements et des entreprises, leurs évolutions confirment la tertiarisation de l'économie.

## Répartition des bâtiments d'activité et de logistique

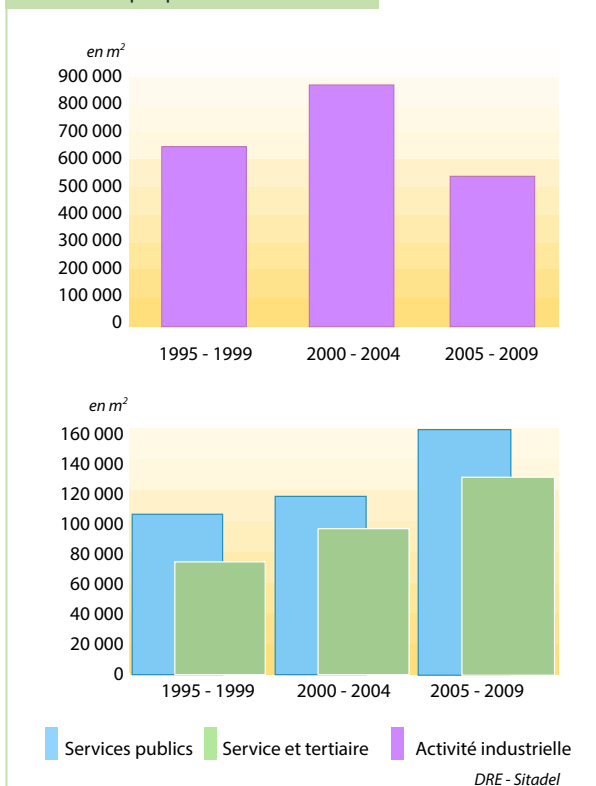


source : DRE Sitadel

## Surface annuelle de locaux construits



## Les surfaces construites par type d'activité et par période





Ainsi, en 2007, 1066 établissements ont été créés dans les secteurs suivants :

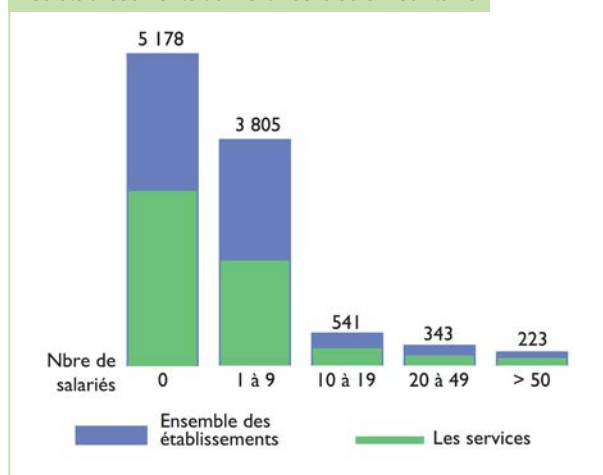
- 92 dans l'industrie
- 226 dans la construction
- 215 dans le commerce
- 533 dans les services.

### ➤ Les entreprises privées en 2007

Au nombre de 7 729, les entreprises ont enregistré une progression de 22,6 % depuis 2000. Les effectifs par branche et les évolutions sectorielles sont révélateurs des dynamiques en cours :

- Industrie : 913 (3,4 %)
- Construction : 1345 (+33 %)
- Commerce : 1 821 (+10,6 %)
- Services : 3 650 (+32,2 %).

Les établissements du Nord-Isère selon leur taille



### ENJEUX DU SCOT

#### • Développer l'emploi

Pour accompagner les évolutions démographiques : En 2007, il y avait 72 300 emplois pour 202 400 habitants et 95 400 personnes en âge d'activité (16-65 ans), soit un taux d'emploi de 76 %.

En 2030, la population en âge d'activité (15 à 65 ans) pourrait être de 120 000 habitants et restera importante compte tenu du profil démographique du Nord-Isère. Pour maintenir un taux d'emploi identique à celui d'aujourd'hui, le Nord-Isère devrait offrir 90 800 emplois, soit 18 500 de plus qu'aujourd'hui, soit encore 900 emplois à créer par an.

L'offre d'emplois nouvelle doit contribuer à consolider les pôles de bassins de vie et à offrir aux habitants les services de proximité dont ils ont besoin (services publics et privés, commerces). Développer l'emploi en s'appuyant sur ses pôles de compétences et d'excellence en complémentarité avec les pôles d'activités métropolitains et régionaux :

#### • Structurer l'offre d'espaces d'activités

Pour accompagner les évolutions économiques : Soutenir les entreprises locales en leur assurant la possibilité de développer leur activité et les locaux qui leur sont nécessaires. Organiser l'accueil des entreprises pour maîtriser les flux de déplacements des employés et des marchandises.

#### • Mobiliser le foncier nécessaire

Pour répondre aux besoins des différents secteurs d'activité, le Nord-Isère doit mobiliser le foncier nécessaire. Dans le prolongement des tendances observées depuis 15 ans pour la construction de locaux (32 ha/an d'après les données SITADEL/DRE en page précédente), ce foncier « total » est estimé à l'horizon 2030 à 640 ha.

Pour limiter l'artificialisation des sols et économiser la ressource foncière par rapport aux tendances passées, l'enjeu pour le SCoT sera d'optimiser les espaces résiduels des ZA, de développer l'emploi dans le tissu résidentiel, de poursuivre l'effort de requalification des friches industrielles et de rechercher toutes les possibilités de densifier les espaces d'activités.

#### • Promouvoir une offre commerciale de qualité

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.

### L'explosion des déplacements

L'augmentation des déplacements est le résultat de plusieurs évolutions :

- L'évolution de la population et des ménages,
- Le niveau de motorisation des ménages,
- La dissociation croissante entre lieu de travail, lieu de formation et habitat,
- Le développement du commerce dans des espaces dédiés en dehors des espaces urbains,
- L'intensification des échanges entre les pôles urbains du Nord-Isère et les villes régionales,
- L'offre de services de santé, d'activités culturelles et sportives,
- Les pratiques de loisirs...

### La motorisation des ménages

L'équipement automobile des ménages n'a cessé de progresser depuis les années 1980 et assure l'essentiel des déplacements. En 2006, 90% des ménages ont au moins une voiture et plus de la moitié d'entre eux en ont deux ou plus.

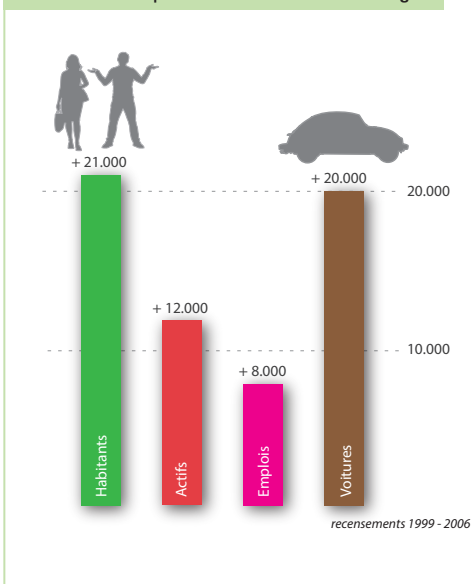
Au total, la population disposait en 2006 de 116 500 voitures et l'augmentation de la population depuis 1999 s'est traduite par une progression presque équivalente du parc automobile. À ce rythme, le Nord-Isère compterait en 2010 plus de 120 000 voitures, donnée corroborée par l'enquête ménages déplacements (EMD) de 2006, qui estimait l'équipement de la population supérieur à 580 voitures pour 1000 habitants dans les territoires extérieurs à l'agglomération lyonnaise.

### Les impacts de la voiture dans l'espace urbain

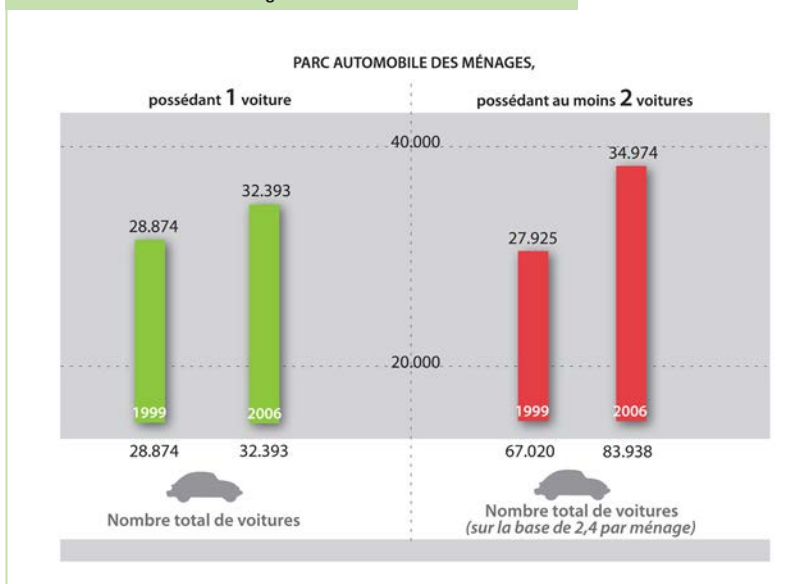
L'accroissement du nombre de voitures et la prédominance de son usage dans l'ensemble des déplacements (plus de 70 %) ont plusieurs conséquences :

- L'augmentation des flux sur les réseaux d'infrastructures, avec les risques de saturation ponctuelle et d'allongement des temps de parcours,
- L'emprise de la voiture dans l'espace public ou privé pour satisfaire aux besoins de stationnement à proximité du logement, du travail, des commerces, des équipements et des gares,
- Un accroissement de la pollution de l'air et du bruit dans les villes et à proximité des infrastructures les plus fréquentées.

Croissance du parc automobile des ménages

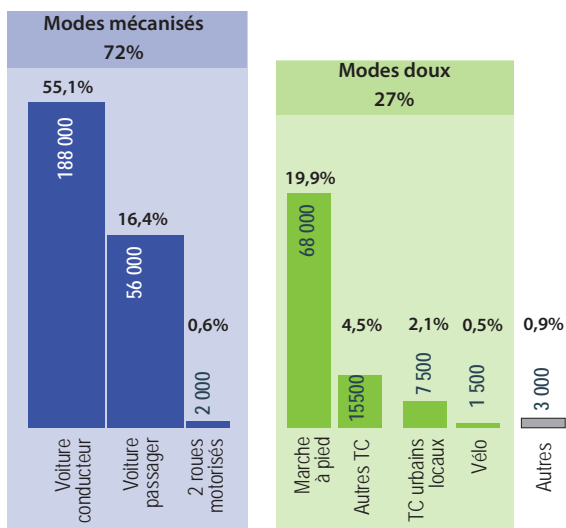


Parc automobile des ménages : évolution entre 1999 et 2006



## Les modes de déplacements

Enquête portant sur les déplacements quotidiens (341 000) selon le mode principal et parts de marché

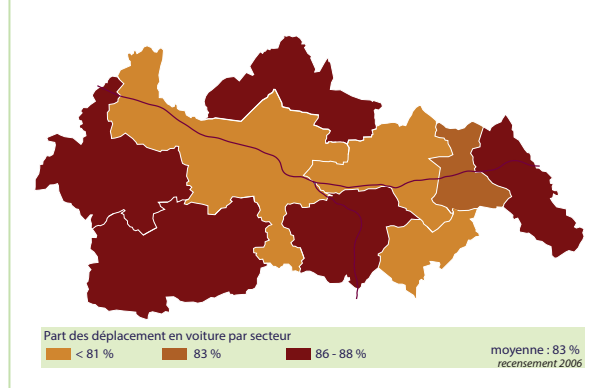


source : enquête ménages-déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise - secteur Nord-Isère (CAPI + CCCND)

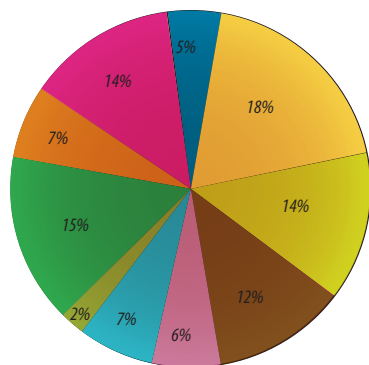
## La mobilité est largement tributaire de l'automobile.

La voiture est même le mode exclusif de déplacement pour les populations qui vivent dans des communes peu denses, à l'écart des réseaux actuels et sans équipement de proximité.

### Les déplacements en voiture



## Les motifs de déplacements



### Déplacements depuis le domicile

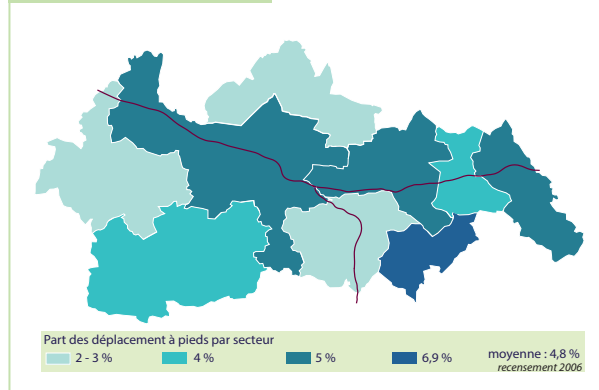
- Travail
- Etudes
- Achats
- Loisirs
- Visites
- Accompagnement
- Promenade

### Autres déplacements

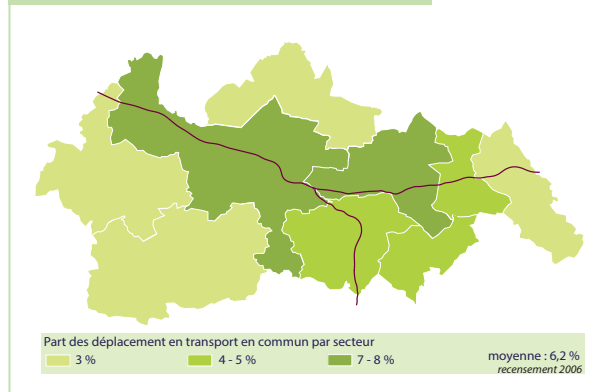
- Déplacements secondaires liés au travail
- Autres déplacements secondaires
- Autre

source : EMD 2006

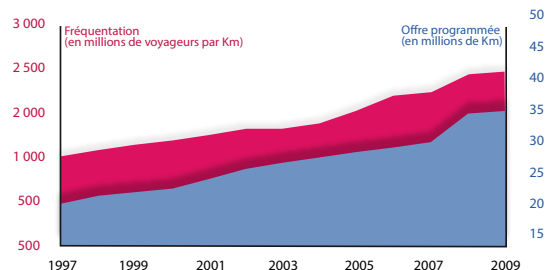
### Les déplacements à pieds



### Les déplacements en transport en commun



## Les motifs de déplacements



## Pourtant la fréquentation des gares augmente

L'évolution de la fréquentation des gares est liée aux effets conjoints de la mise en place du cadencement des trains, de l'augmentation des actifs mobiles, de l'augmentation du coût des carburants et des tickets autoroutiers.

## Des déplacements quotidiens (domicile- travail) en constante évolution

Les déplacements quotidiens sont internes en grande majorité (54 000) en raison des emplois offerts. Un quart des 72 000 emplois localisés sur le territoire est occupé par des personnes habitant hors du SCoT.

### Les échanges avec des communes extérieures sont en majorité orientés vers Lyon et empruntent l'axe Lyon-Chambéry

- 32 000 actifs quittent chaque jour le Nord-Isère pour aller travailler à l'extérieur, soit plus d'un actif sur trois,
- 19 000 actifs font le chemin inverse, dont 26 % viennent de Lyon,
- 7 000 jeunes font des études en dehors du Nord-Isère, 50 % les font à Lyon,
- 6 000 jeunes viennent dans le Nord-Isère pour y faire des études, 13 % viennent de Lyon.

Au total, 105 000 personnes se déplacent quotidiennement pour le travail et leur nombre augmente avec l'évolution de la population. Depuis 1999, la population des actifs mobiles en dehors du SCoT a progressé de 20 %.

Les déplacements pour le travail représentent une partie de l'ensemble des déplacements quotidiens, estimés

d'après les enquêtes ménages à près de 500 000 par jour dont 340 000 dans les communes de la CAPI, premier pôle d'attractivité du Nord-Isère avec ses emplois et services. Le secteur de La Tour-du-Pin est le second pôle d'attraction.

L'attractivité du Nord-Isère s'étend surtout au nord, aux communes de la Boucle du Rhône (Morestel, Crémieu, Pont-de-Chéruy) mais aussi de l'Ain.

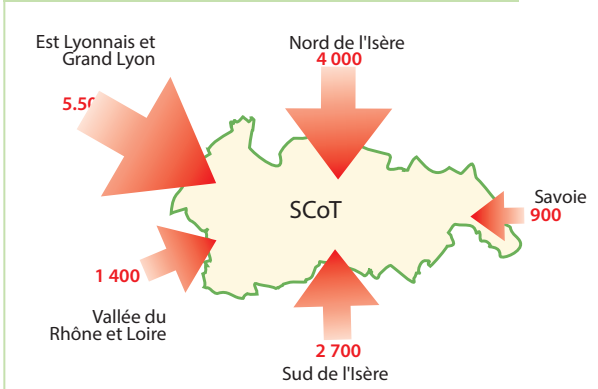
### Le profil des actifs qui se déplacent

Les actifs qui viennent travailler sont plutôt jeunes et locataires de leur logement. Les actifs qui partent travailler sont plutôt propriétaires d'une maison et travaillent dans le commerce et l'industrie ; ceux qui travaillent en interne sont plus âgés avec des qualifications moindres.

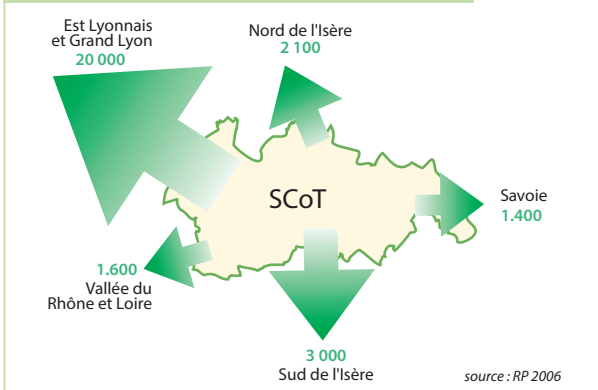
### Les déplacements tributaires de la voiture individuelle

D'après les données du RP 2006, la part des déplacements pour le travail effectué en transports collectifs est faible (6,2 %) mais sensiblement supérieur à celle observée dans les SCoT périurbains (5,4 %) et dans les SCoT sans gare (3,3 % par exemple dans la Boucle du Rhône). Elle est plus élevée (20 %) quand les déplacements se font entre les villes du Nord-Isère et Lyon-Villeurbanne (25 % des entrants et 17 % des sortants).

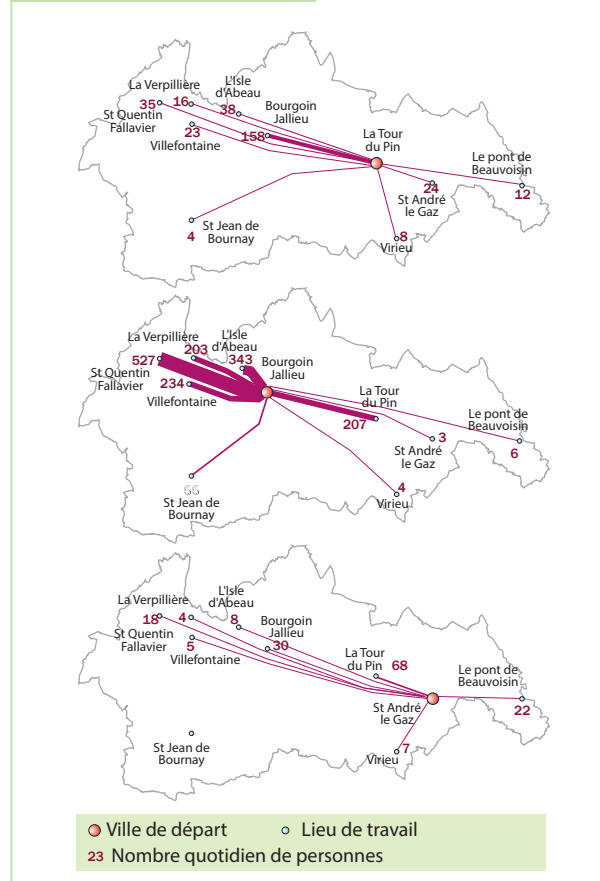
### Origine des actifs venant travailler dans le Nord Isère



### Destination des actifs travaillant hors Nord Isère



### Déplacements domicile-travail



## L'usage des transports collectifs à renforcer

### Les réseaux de transports collectifs du territoire

Trois réseaux assurent l'offre de transports collectifs, mais ne suffisent pas à faire baisser la part de marché de la voiture individuelle.

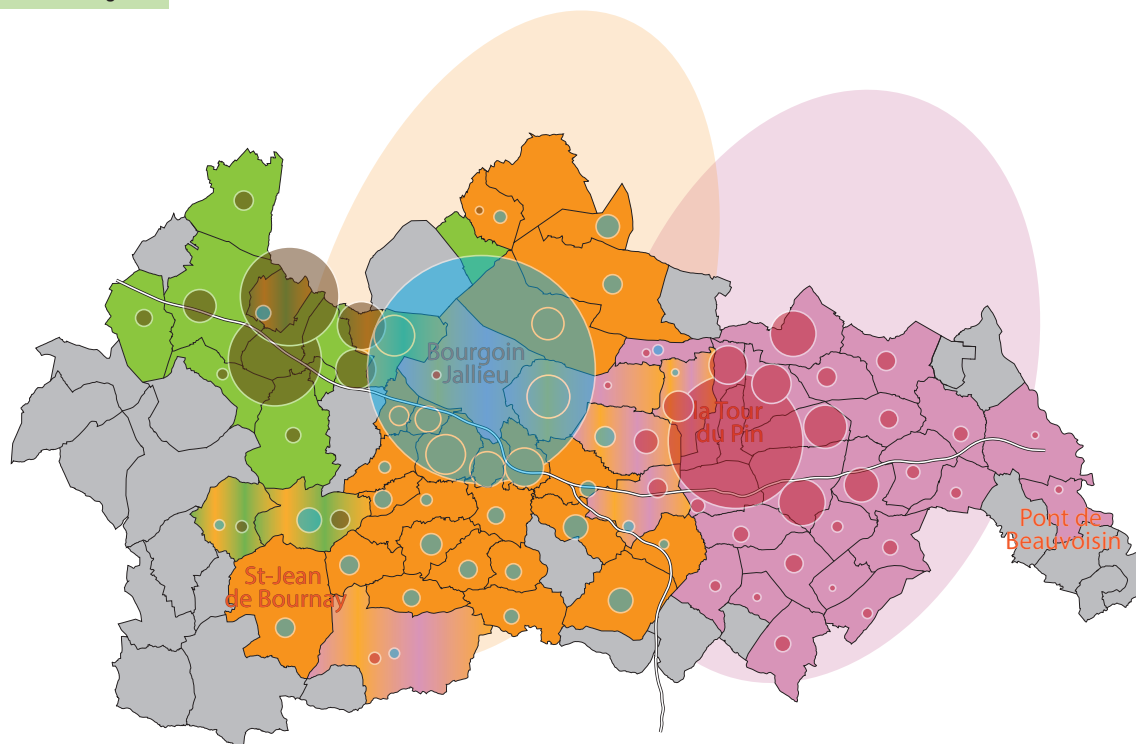
- La SNCF, avec la desserte de 10 gares constitue un atout pour les déplacements internes entre les villes du Nord- Isère et pour l'accès aux pôles d'emplois régionaux.
- Le réseau TransIsère du Conseil général complète l'offre TER avec sa ligne express 1920 entre Bourgoin-Jallieu et la Part-Dieu dont la fréquence (plus de 80 trajets par jour) et la desserte assurent le succès, la ligne 1410 vers Chambéry et l'aéroport avec un niveau de service moindre, et la ligne 2900 entre Vienne et Grenoble. Les lignes régulières assurent au territoire une bonne couverture, mais leurs fréquences et les habitudes de déplacement sont une limite à des gains de part de marché.
- Le réseau urbain RUBAN couvre les communes de la CAPI avec 16 lignes régulières (dont une ligne

le dimanche et les jours fériés) et des services spécifiques sur réservation : bus à la carte pour les zones d'habitat et entreprises non desservies par une ligne régulière, bus O'Train dédiés aux usagers du train, assurant les correspondances en gare SNCF de Bourgoin-Jallieu et de La Verpillière, et Mobibus, un service dédié aux personnes à mobilité réduite.

### Situation actuelle

- Les déplacements internes au territoire s'effectuent à 81,5 % en voiture, 7 % à pied et à peine 2 % en TC ou à deux-roues,
- La fréquentation des TER a augmenté de 8,5 % par an de 2004 à 2008.
- Le réseau régulier de la CAPI est utilisé à 70 % par des scolaires, tandis que les services à la demande le sont à 70 % par des actifs.
- L'enquête ménages de 2006 qui portait sur la partie ouest du SCoT, a montré que les trajets effectués en transports collectifs se répartissaient entre lignes de bus du STUNI (7 000 voyages / jours), lignes départementales (6 000) et train (6 000).

### Attractivité des gares



#### Aire de chalandise des principales gares du Nord Isère

- |   |  |
|---|--|
| <span style="color: green;">■</span> La Verpillière | <span style="color: orange;">■</span> Bourgoin Jallieu |
| <span style="color: pink;">■</span> La Tour du Pin  | <span style="color: grey;">■</span> Pas d'utilisateurs |

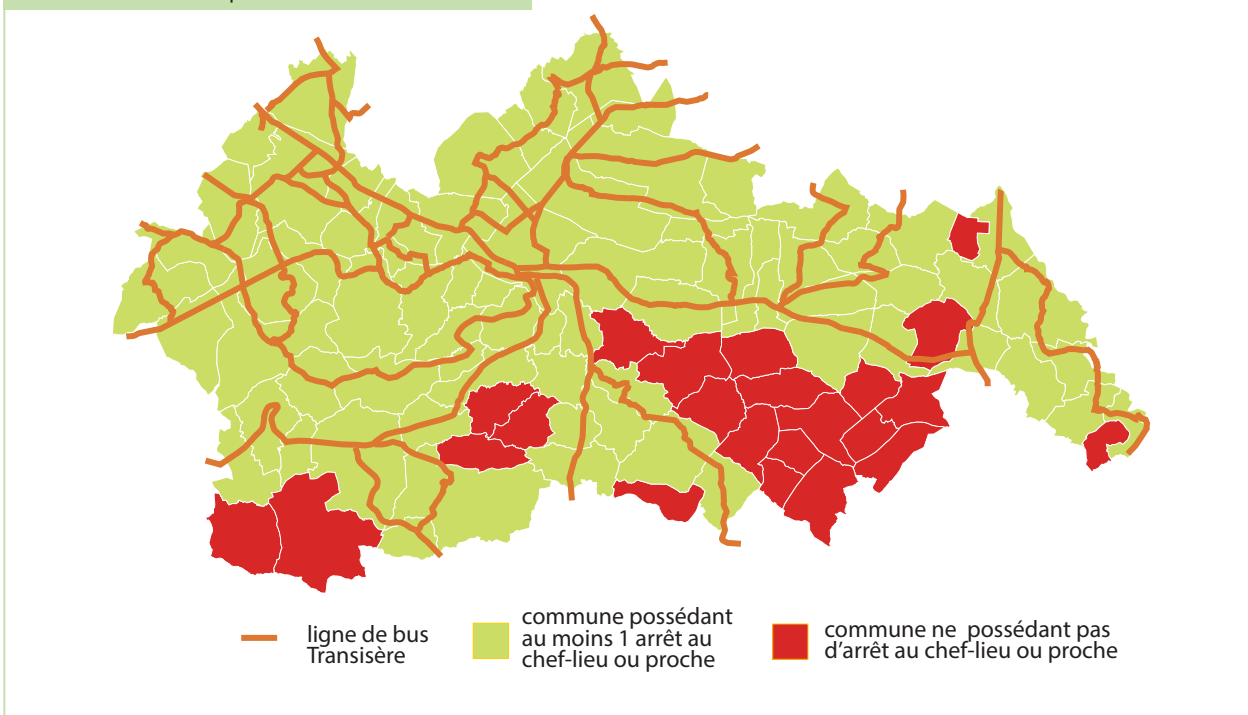
#### Provenance des voyageurs par gare

- |   |  |
|---|--|
| <span style="color: brown;">●</span> La Verpillière | <span style="color: blue;">●</span> Bourgoin Jallieu |
| <span style="color: pink;">●</span> La Tour du Pin  |  |

Nombre de passagers 100 ———  
50 ———  
10 ———

Source : enquête photo RFF - 2009

## Communes desservies par le réseau de bus Transisère



### ➤ Perspectives

Les facteurs limitant le développement des transports collectifs et l'utilisation de modes alternatifs sont de trois ordres :

- La faiblesse des densités, même dans la CAPI, la dispersion des urbanisations et leur distance aux gares ou points d'arrêts de bus,
- La quasi-absence de réseau cyclable urbain entre les pôles fonctionnels,
- La saturation des parkings près des gares et l'engorgement des réseaux locaux et des accès aux gares.

Des alternatives à la voiture individuelle se sont mises en place de manière « spontanée » et devraient être accompagnées. La CAPI a engagé dans le cadre de son PDU une programmation pour l'aménagement de parcs-relais au droit des autoroutes et en amont des axes les plus fréquentés.

### ➤ Les enjeux de la mobilité

Dans un territoire peu dense, soumis à l'attractivité de trois agglomérations importantes, des pôles d'emplois majeurs (Chesnes, Bourgoin-Jallieu, mais aussi Saint-Exupéry et les pôles de l'Est lyonnais...) et organisé autour de plusieurs pôles locaux de faible dimension, la mobilité est un enjeu pour la vie quotidienne des habitants, pour la santé des habitants, pour le développement économique et celui du tourisme ou des loisirs.

#### **Un enjeu économique pour les ménages**

Les déplacements représentent 17,6% du budget des ménages en moyenne mais peuvent atteindre 25 à 30 % et devenir supérieur à celui consacré à l'alimentation.

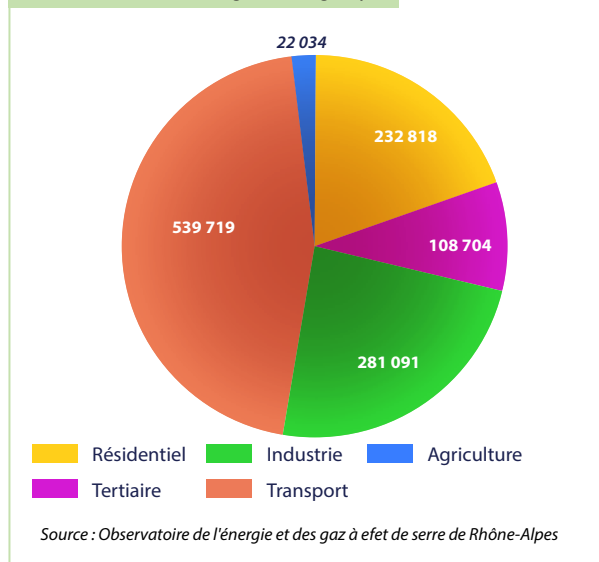
### **Un enjeu environnemental**

Les déplacements sont responsables de près de 50 % des émissions de gaz à effet de serre dans le Nord-Isère, soit 3 % de la pollution énergétique de la région (d'après l'observatoire de l'énergie et des gaz à effet de serre de Rhône-Alpes).

### **Un enjeu urbain**

Les villes sont encombrées par les voitures des populations qui viennent travailler, faire leurs achats, au risque de dégrader la vie quotidienne de ceux qui y vivent (pollutions sonores) et de disqualifier les espaces publics devenus parkings.

## Emissions de GES d'origine énergétique



## 👉 Des alternatives à la voiture individuelle à développer

Dans le contexte du Nord-Isère, les déplacements motorisés resteront une nécessité pour la majorité de la population vivant à l'écart des réseaux de transports collectifs, et ces réseaux ne pourront desservir de manière satisfaisante la totalité des communes. Les trois CDDRA d'Isère Portes des Alpes, des Vals du Dauphiné et de la Boucle du Rhône en Dauphiné ont engagé une démarche pour identifier les moyens à mettre en œuvre dans le nord de l'Isère en prenant en compte la situation de chaque territoire et les populations en présence.

### **Ses objectifs :**

- Faciliter la mobilité pour tous, enfants, jeunes, personnes âgées, handicapés, et préserver la santé des habitants,
- Garder un territoire attractif pour les entreprises,
- Prendre en compte la réalité des ménages (20 % n'ont pas de voiture) et leur vulnérabilité en milieu rural liée à l'augmentation inéluctable des prix du pétrole (déplacements plus longs).

**Les pistes identifiées** pour développer les alternatives à la voiture dans le rabattement vers les gares :

- Des actions autour du vélo voire des VAE pourraient permettre de limiter l'accès en voiture aux gares comme celle de La Tour-du-Pin qui ont des capacités d'extension limitées et pour les usagers résidant à faible distance (50 % résident à moins de 3 km),
- La mise en place de transport à la demande en lien avec les zones d'activités. L'expérience de la CAPI pourrait être étendue à d'autres gares, notamment celle de La Tour-du-Pin,
- Le développement du covoiturage pour l'accès aux gares, basé sur des campagnes de promotion du covoiturage à réaliser sur les quais et dans les trains dans le cadre d'opérations de sensibilisation,
- La gestion différenciée du stationnement dans les gares, pour limiter l'accès en voiture des usagers les plus proches et donner la priorité à ceux qui viennent de loin et aux « covoitureurs ».

D'autres pistes doivent être explorées pour améliorer la performance des bus sur autoroute par exemple et optimiser les réseaux actuels (desserte scolaire ouverte à tous par exemple) ; réorganisation des services telle qu'envisagée par le Conseil général sur les Vals du Dauphiné.

## ENJEUX DU SCOT

Le nécessaire développement de la mobilité dans un contexte de croissance démographique et économique suppose de rechercher d'autres réponses tant en termes de mode d'urbanisation que d'organisation des déplacements.

L'enjeu central du SCOT est d'encadrer l'urbanisation pour faciliter les déplacements et préserver les populations des risques qui lui sont liés.

L'axe Lyon-Chambéry a fait l'attractivité du Nord-Isère. L'augmentation des nuisances (pollution, bruit, embouteillages) et la raréfaction du foncier, largement consommé dans les secteurs les plus accessibles, risquent de produire l'effet inverse.

L'offre de déplacement et surtout de transports collectifs n'a pas suivi l'accroissement de la population et des emplois enregistrés par le Nord-Isère.

À défaut de densités suffisantes pour généraliser des transports collectifs urbains, le réseau ferré constitue une opportunité comme ligne de transport interne au territoire.

L'enjeu du SCOT est de structurer le développement urbain en conciliant accueil de populations et d'emplois et capacité à proposer des alternatives au tout voiture, et d'organiser l'accessibilité aux gares.

## 2.4 Les équipements

### Les déséquilibres et complémentarités dans l'offre d'équipements

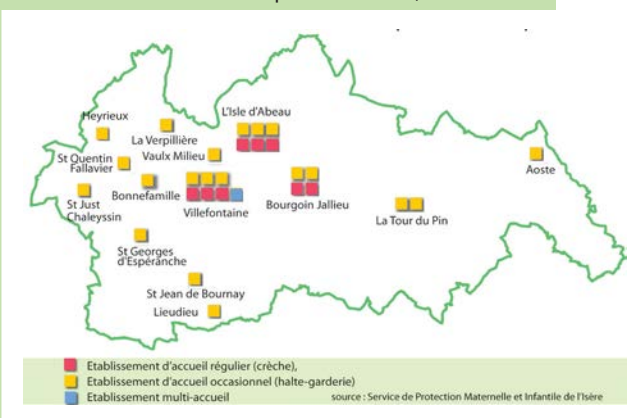
L'évolution de la population a conduit les collectivités locales à adapter l'offre d'équipements publics aux besoins et attentes des habitants. La création d'équipements n'a cependant pas toujours suivi les évolutions structurelles de la population, notamment dans le cas où la croissance a été rapide ou ponctuelle. La création de la Ville Nouvelle a été accompagnée d'une politique d'équipements publics. Dans les territoires plus ruraux, la rapidité de la croissance démographique n'a pas toujours permis d'anticiper les équipements nécessaires par la réservation du foncier nécessaire ou la budgétisation des équipements. Cette situation permet de comprendre les déséquilibres dans l'offre d'équipements entre ouest et est en particulier pour la petite enfance. Dans les Vals du Dauphiné, l'ouverture récente d'une crèche dans le cadre d'un partenariat public/ privé constitue une réponse à une demande bien réelle des parents et des entreprises.

Les perspectives de croissance de la population du Nord- Isère et le maintien d'un rythme de naissances soutenu, l'augmentation de l'activité des femmes confortent les besoins pour la petite enfance dans les années à venir.

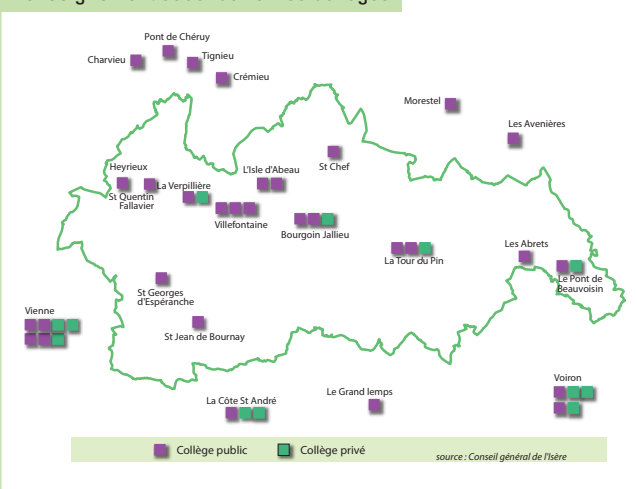
À leur tour, les effectifs des collèges pourraient augmenter avec l'arrivée en sixième des enfants nés à partir des années 2000 qui ont marqué le début d'un « boom des naissances ». Si les collèges sont plutôt mieux répartis que les structures pour la petite enfance, certains élèves doivent faire des trajets longs pour y accéder.

**L'approche de ces besoins doit être anticipée pour une bonne adéquation des équipements aux besoins et pour assurer leur pérennité.**

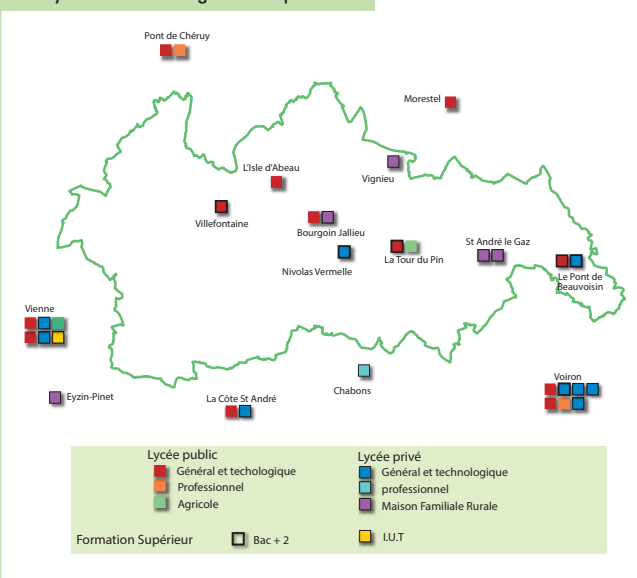
### Établissements d'accueil de petite enfance (situation 2007)



### L'enseignement secondaire : les collèges



### Les lycées et l'enseignement post bac





## Les équipements de santé

### Le Médipôle a redessiné la carte de soins sur le Nord-Isère

L'ouverture du Médipôle en mai 2011 a modifié l'organisation de l'accès aux soins dans le nord de l'Isère. Les 3 établissements sanitaires du Nord-Isère réunis sur un même site renforcent la coopération et la complémentarité entre trois établissements.

Le Médipôle répondait aux besoins de restructurer l'offre de soins pour les 200 000 habitants concernés.

Le projet, largement porté par la ville et soutenu par le Conseil général, la CAPI et quelques municipalités environnantes, conforte la place de Bourgoin-Jallieu comme pôle de santé dans le nord de l'Isère.

Le Médipôle résulte du transfert et du regroupement de trois établissements déjà présents : l'hôpital Pierre Oudot (374 lits en mai 2011), la clinique Saint-Vincent-de-Paul (144 lits depuis fin août 2008), le centre psychothérapique NordDauphiné (170 lits pour fin 2008).

- Le transfert de la clinique Saint-Vincent-de-Paul dans le Médipôle tourne la page d'un établissement Berjallien qui avait pris ses quartiers en 1930 rue de la Libération. La clinique propose une infrastructure performante sur des prises en charge diversifiées avec des équipements de haute technicité et le

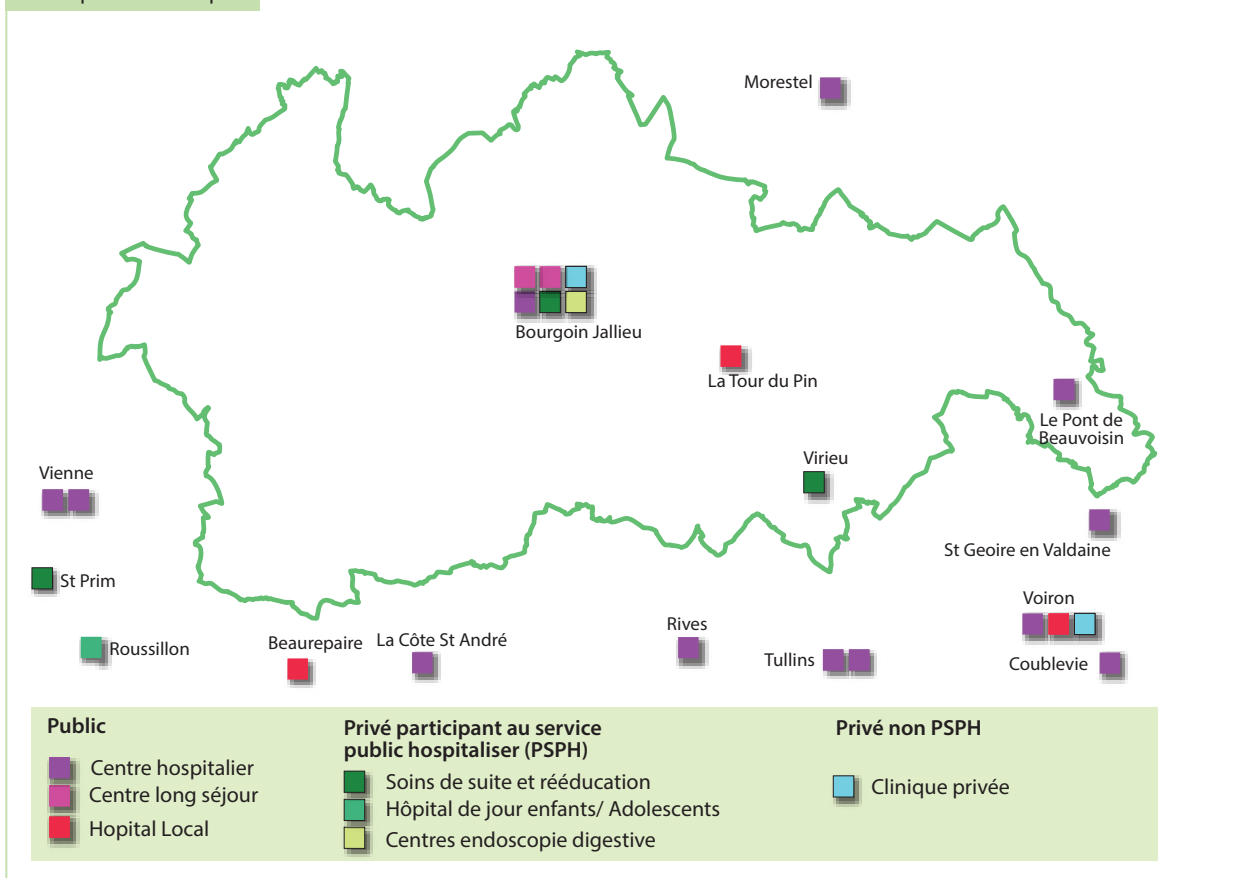
développement de plusieurs centres et services de chirurgie spécialisée,

- Le transfert de l'ancien hôpital a permis d'augmenter la capacité du nouvel hôpital (400 lits contre 257 auparavant) et celle de la plupart des services existants (pédiatrie, pneumologie, hospitalisations à la journée...) et de créer de nouveaux services,
- Le centre psychothérapique, établissement privé à but non lucratif, géré par la fondation Georges Boissel localisé antérieurement sur la commune de Saint-Clair-de-la-Tour couvre trois secteurs de psychiatrie du nord de l'Isère soit un territoire correspondant aux deux SCoT, à l'exclusion du canton d'Heyrieux et de Saint-Jean-de-Bournay. Avec ses 169 lits et places et ses 7 centres de consultation dans le nord de l'Isère, le centre psychothérapique Nord-Dauphiné offre un service de proximité et de prestations de médecin, ergothérapeute, infirmier, psychologue, assistante sociale.

### Les hôpitaux locaux complètent le dispositif

L'hôpital de La Tour-du-Pin (180 places) et les services d'accueil de jour (enfants), l'hôpital du Pont-de-Beauvoisin (130 lits) ainsi que le centre de soins et de rééducation de Virieusur-Bourbre donnent aux Vals du Dauphiné un bon niveau d'équipements de proximité et complètent l'offre de soins de Bourgoin-Jallieu.

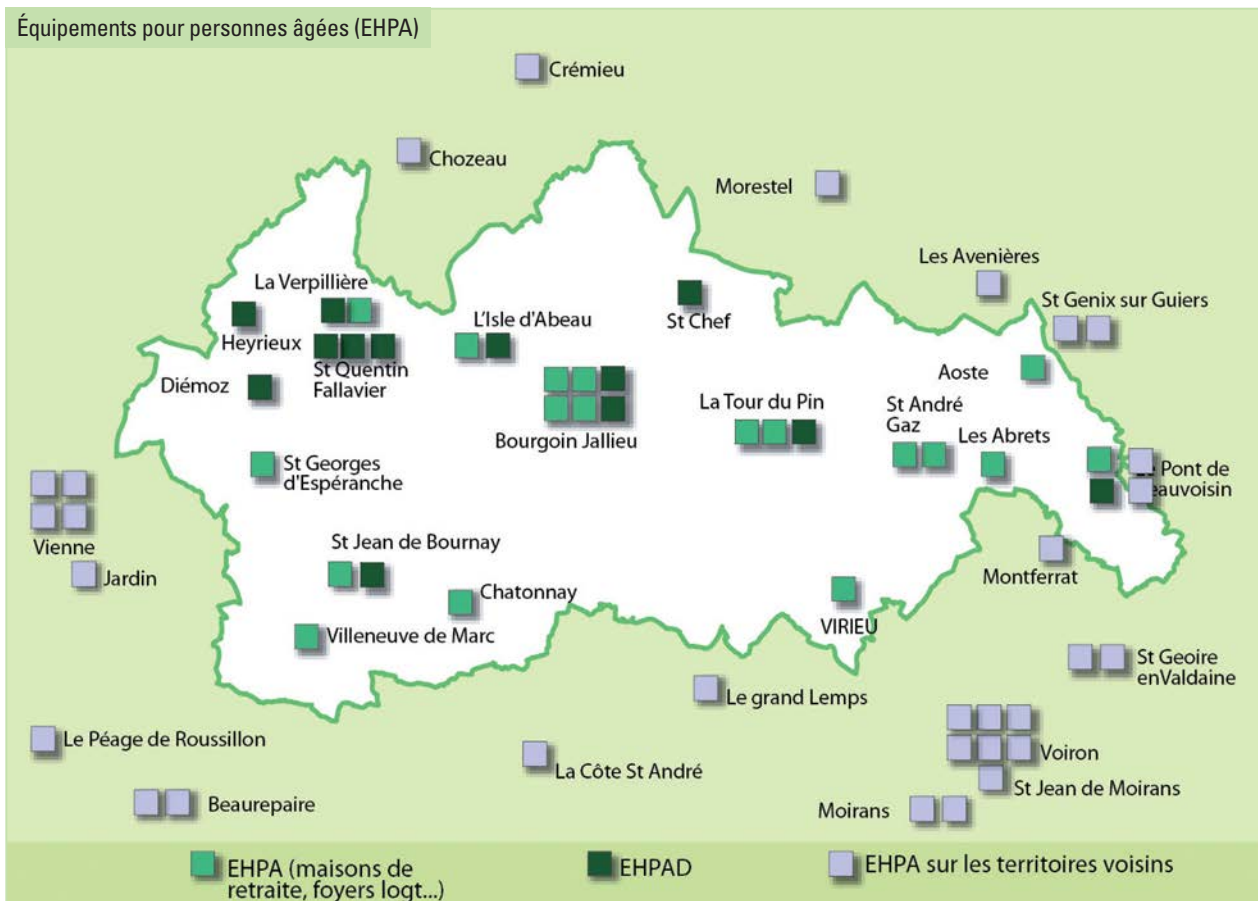
### Les Hôpitaux et cliniques



## ➤ Accueil des personnes âgées

Les structures d'accueil des personnes âgées sont bien réparties sur le territoire et comptent à la fois des foyers, logements, des maisons de retraite (EHPA), des établissements adaptés à l'accueil de personnes dépendantes (EHPAD ou services long séjour dans les hôpitaux).

L'allongement de la durée de vie de la population et par conséquent l'augmentation des effectifs de population de plus de 75 ans nécessiteront de nouvelles organisations : l'adaptation de logements et la création de nouvelles structures d'accueil dans les années à venir. D'ici 2030, le Nord-Isère pourrait en effet compter 9 000 à 10 000 personnes supplémentaires de plus de 75 ans (dont près de 3 000 de plus de 85 ans). Pour la qualité de vie des personnes âgées, ces structures devront trouver leur place à l'échelle de chaque bassin de vie.



## Les équipements culturels

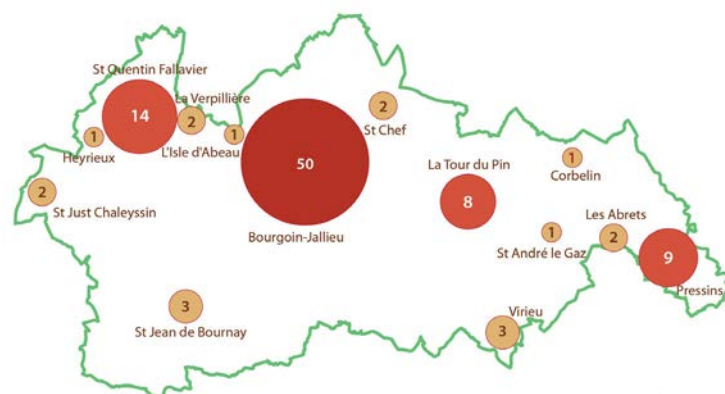
### ➤ Bourgoin-Jallieu, centre culturel du Nord-Isère

La présence et la nature des équipements par commune rendent compte du rôle très ancien joué par Bourgoin-Jallieu dans la diffusion de la culture, du rôle plus récent de Villefontaine et Saint-Quentin-Fallavier dans l'offre culturelle de la Ville Nouvelle. À cette relative densité s'oppose la faiblesse des équipements culturels dans les Vals du Dauphiné, notamment à La Tour-du-Pin, ville de sous-préfecture qui joue un rôle important dans cette partie Est et pourrait consolider ce rôle par une offre culturelle plus structurée. La présence d'équipements culturels assure aux populations une offre de spectacles, de cinéma, de manifestations tout au long de l'année et proches de leur domicile, ce qui n'exclut pas la fréquentation des équipements des grandes agglomérations voisines. Leur dynamisme et leur développement sont des éléments constitutifs de l'attractivité des villes pour l'avenir.

### ➤ Des événements sur l'ensemble du Nord-Isère

Les manifestations et événements culturels ponctuels prennent le relais des équipements culturels permanents, assurent la diffusion de la culture et l'animation locale dans les villes et les petits villages du Nord-Isère. La plupart sont soutenus par la région Rhône-Alpes et par le département. Ils sont adossés aux équipements culturels de la ville ou au patrimoine local : Abbaye de Saint-Chef, patrimoine gallo-romain d'Aoste, patrimoine industriel du Pont-de-Beauvoisin (meuble), patrimoine contemporain (Les Grands Ateliers). Ils sont aussi liés à la présence de châteaux et musées ou portés par des initiatives locales (Les Historiales). Ces manifestations, selon leur rayonnement, contribuent ou accompagnent le développement de nouvelles formes de tourisme et attirent un public extérieur (festival électronique de Bourgoin, Historiales). D'autres équipements exercent une attractivité au-delà des communes du SCOT, en particulier dans le domaine du sport et des loisirs : le rugby à Bourgoin-Jallieu et le golf de L'Isle-d'Abeau. Leur maintien et leur développement participent aussi du positionnement du Nord-Isère dans l'offre métropolitaine.

### Événements culturels

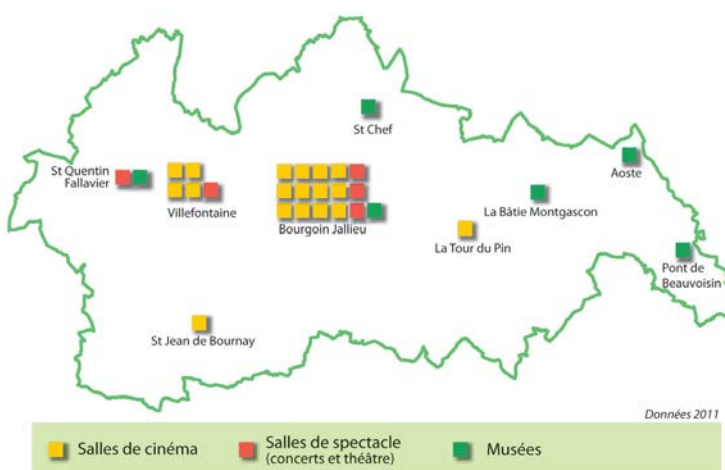


Nombre de jours (cumulés) par commune marquée par des événements culturels

Données 2011

Sources : 38.agendaculture.fr  
festivals-ra.com

### Équipements culturels



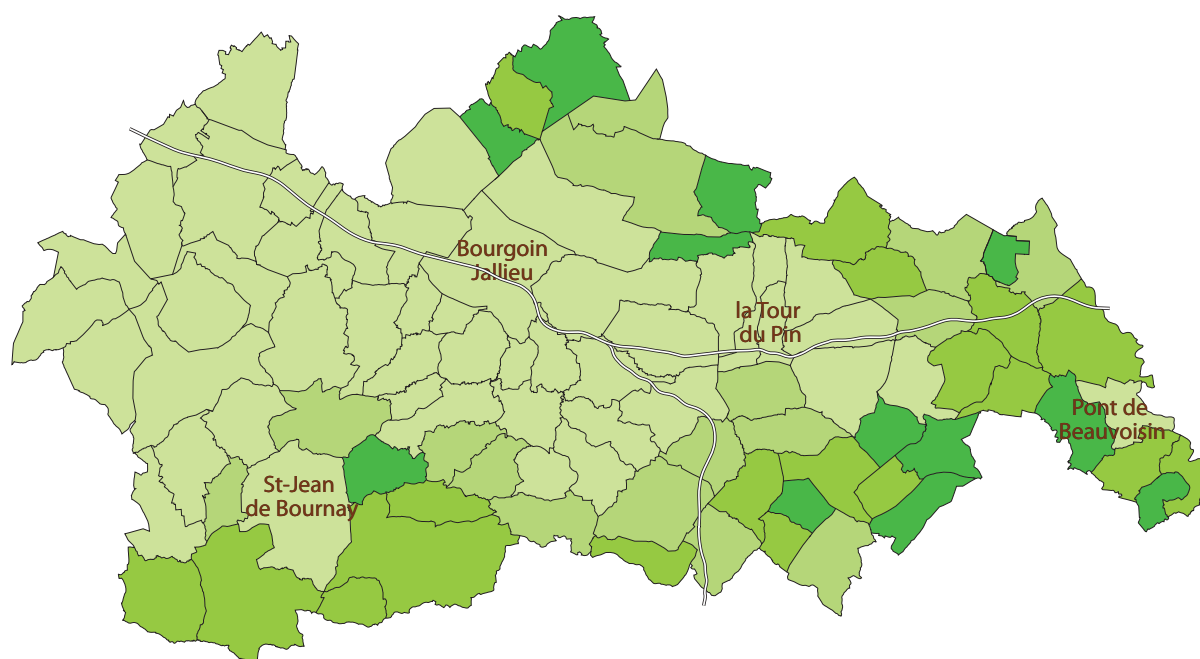
■ Salles de cinéma ■ Salles de spectacle (concerts et théâtre) ■ Musées

Données 2011

### ➤ Loisirs et équipements touristiques

Le Nord-Isère offre un potentiel de tourisme vert et aquatique avec la présence d'étangs (région Saint-Jeannaise), de bases aquatiques (Romagnieu, Walibi aux Avenières), et la proximité du lac de Paladru. Ses capacités touristiques sont relativement faibles et moindres que dans le Pays des Couleurs, l'avant-pays savoyard ou le Voironnais. Elles ont été améliorées avec le développement des gîtes ruraux, soutenu par les CDDRA en lien avec le développement d'activités agricoles (diversification des activités agricoles) et la valorisation du patrimoine bâti. Le déficit en hôtels dans les Vals du Dauphiné traduit moins l'absence ou la satisfaction des besoins qu'une difficile adéquation de l'offre à la demande. La fermeture de l'hôtel Mercure à La Tour-du-Pin est révélatrice du besoin d'hôtels de moyenne gamme.

## Capacité touristique pour 100 habitants



### lits pour 100 habitants par commune

< 20

20 - 30

30 - 40

> 40

données : Direction du tourisme

## ENJEUX DU SCOT

L'offre d'équipements devra faire face aux besoins d'une population en pleine évolution (vieillesse de la population et maintien d'une importante population jeune) pour répondre aux attentes en matières de vie quotidienne (garde d'enfants, structures d'accueil et de soins pour les personnes âgées), de santé, de culture, de loisir, de formation. La programmation d'équipements concernant la

vie quotidienne devra être abordée à l'échelle des bassins de vie, en s'appuyant sur l'offre existante et la répartition à venir des populations.

L'implantation d'équipements structurants pour le Nord-Isère devra s'assurer de leur bonne accessibilité et de la cohérence avec l'offre des villes régionales voisines. Cette programmation devra être coordonnée avec les territoires concernés.

## L'aménagement numérique du territoire du SCoT Nord Isère

Par la Loi Grenelle II du 12 juillet 2010, les documents d'urbanisme se sont vus renforcés dans leur compétence d'aménagement numérique. Les SCoT ont désormais pour objectif de veiller à une bonne répartition géographique du développement des communications électroniques. Dans ce cadre, le PADD fixe les objectifs de développement des communications électroniques (Art.L. 141-4 du Code de l'Urbanisme) quand le DOO peut émettre des obligations de qualités renforcées, en termes d'infrastructures de communications électroniques, pour les nouvelles zones à l'urbanisation (Art.L. 141-21 du Code de l'Urbanisme).

### ➤ Une desserte plutôt bonne à quelques exceptions, mais des marges de progrès sur le très haut débit

Le territoire du SCoT Nord Isère dispose de nombreux NRA (Nœud de raccordement d'abonnés), permettant

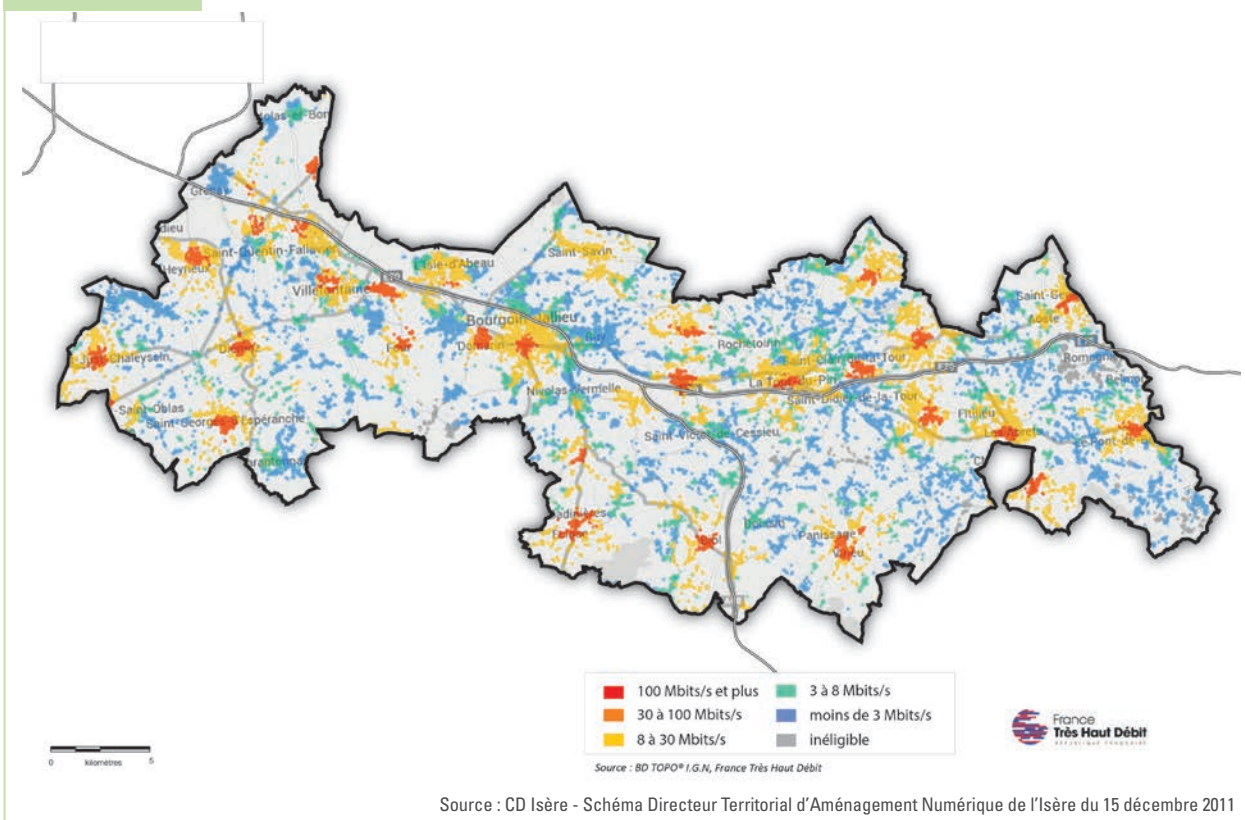
de desservir un territoire jusqu'à un rayon entre 5 et 10 km de lignes. Plus un abonné est loin du NRA, plus sa connexion risque d'en pâtir avec des pertes de débit de plus en plus importantes avec l'éloignement. Lorsque la zone de couverture d'un NRA ne chevauche pas une autre, alors aucune desserte Internet n'est proposée et la zone concernée est dite blanche.

Grâce à la mise en place d'un réseau hertzien d'accès à internet (technologie Wifi) par le Conseil départemental de l'Isère, de rares zones blanches subsistent aujourd'hui et le plus souvent en dehors des secteurs d'habitation et d'implantation de zones d'activités.

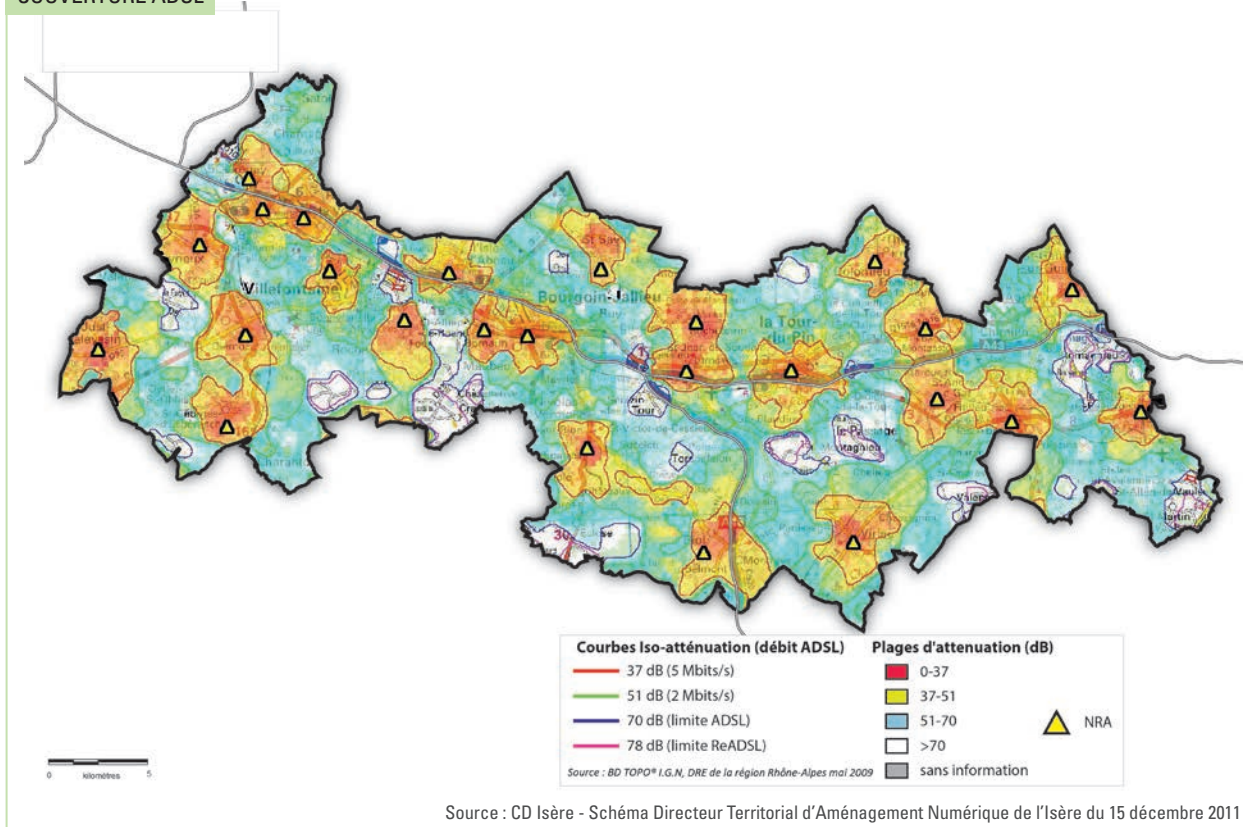
Pourtant, les zones non desservies par une connexion supérieure à 2 Mbit/s (limite inférieure du haut-débit) ne sont pas négligeables.

Dès 2018, une partie de la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère aura accès à la fibre optique sur le réseau d'initiative publique du Département (Isère THD). En effet, les travaux de couverture en fibre optique au sein de la CAPI sont prévus sur la période 2018-2020, les Vals du Dauphiné suivront en 2020-2021.

### COUVERTURE THD



## COUVERTURE ADSL



Source : CD Isère - Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique de l'Isère du 15 décembre 2011

### La communauté d'agglomération Porte de l'Isère

exploite et pérennise sur une partie de son territoire un réseau de télécommunication haut débit à destination des habitants, des collectivités et des nombreux pôles d'emplois situés sur son territoire. Pour ce faire, la CAPI dispose d'un patrimoine d'infrastructures de télécommunication de type fourreaux et fibres optiques noires, d'environ 40 km ainsi que d'un réseau câblé d'environ 14 000 prises. La CAPI met à disposition ses infrastructures auprès d'opérateurs de télécommunication électronique au profit des usagers. La CAPI répond aujourd'hui aux demandes de raccordement fibres optiques des entreprises situées dans une certaine proximité du réseau fibre optique. Cette situation reste cependant très insatisfaisante compte tenu de l'insuffisance de maillage territorial du réseau primaire. Le réseau date, dans sa technologie, et ne répond plus aux besoins actuels des usagers. Il nécessiterait une rénovation et un passage en fibres optiques. L'insatisfaction des usagers de ce réseau câblé est aujourd'hui patente, soulignée par les plaintes quant aux interruptions de service et à la qualité de service... Par ailleurs, les maires sont soumis à une pression de plus en plus importante de leur population, qui reste dans l'attente du déploiement de réseaux haut et très haut débit.

Le lien entre le très haut débit et le développement économique, l'accueil d'entreprises est aujourd'hui avéré. Cette demande est systématique dans tous les contacts d'implantation que peut avoir la CAPI. Comme de nombreuses collectivités riches d'un nombre significatif de bâtiments sur un territoire étendu, les sites CAPI (crèches, médiathèques, piscines, salles de spectacle...) sont eux-mêmes tributaires d'applications de plus en plus poussées nécessitant une mise en réseau en temps réel, limitée par la capillarité optique (et cuivre) en place.

La CAPI a engagé une démarche solidaire de déploiement du réseau fibre optique d'initiative publique avec le Conseil départemental et un programme d'équipement est programmé. Récemment, elle a été intégrée au réseau départemental Isère THD.

### ➤ La stratégie d'équipement

#### Le Département : objectif très haut débit

Le développement des accès à internet est un enjeu majeur de société : les usages liés aux applications numériques et le nombre des objets connectés qui seront passés en 10 ans de 2,5 à 30 milliards d'unités (2009 - 2020) connaissent au-delà des seuls ordinateurs et smartphones, une croissance vertigineuse tant au sein des foyers que du monde professionnel et économique.

La couverture numérique du territoire qui consiste à déployer un réseau de fibre optique pour permettre l'accès de tous, particuliers et entreprises, au très haut débit numérique (THD), s'inscrit dès lors comme le corollaire de ce développement. Au plan économique, l'accès au THD accélère le développement des services et produits innovants ; il contribue désormais à la compétitivité des entreprises et à l'attractivité des territoires.

Pour la France, on évalue à 0,2 % du PIB par an l'élévation de la croissance qui résulterait du déploiement des réseaux à très haut débit, et à 700 000 emplois induits dans les 15 ans dont 15 à 20 000 emplois pour le seul chantier de déploiement du très haut débit. La Commission Européenne indique qu'une augmentation du taux de pénétration de la fibre optique de 10 points représente un potentiel de croissance de 1 à 1,5 % supplémentaire.

Soucieux de permettre le développement de ses communes et d'éviter la fracturation numérique, le Conseil Départemental de l'Isère a mis en place une politique d'aménagement numérique du territoire. L'accès à Internet ne relève pas du service universel. La couverture numérique du territoire par les opérateurs de télécommunication est donc avant tout le fruit d'une logique de marché. Or, les opérateurs privés consultés par l'Etat en 2011 dans le cadre du plan France THD ont déclaré, pour l'Isère n'avoir l'intention de couvrir en fibre optique d'ici à 2020 que les seules agglomérations grenobloise et viennoise, et les villes de Bourgoin-Jallieu et Voiron, soit 46 communes sur 533. Sans l'intervention de la puissance publique, l'Isère comme le reste du pays, se trouverait confronté à une fracture numérique préjudiciable au développement équilibré et équitable de ses territoires.

**La stratégie numérique du Conseil Départemental de l'Isère s'articule autour de deux priorités majeures :**

- Encourager le développement des usages et des technologies numériques : cette priorité s'inscrit au cœur des compétences et politiques départementales: santé et autonomie, éducation (espace numérique de travail dans les collèges), mobilité (solutions de mobilités propre à réduire les congestions routières), économie (développement de démonstrateurs avec les industriels de la filière micro-électronique et du logiciel), développement durable (efficacité énergétique, compteur intelligent), accès des usagers aux prestations du Département (services en ligne, accessible 24h/24, 7j/7).

- Doter l'Isère d'une infrastructure de réseau numérique THD maillant l'ensemble du territoire : le Département s'est engagé à couvrir, à l'horizon 2024, la totalité des isérois en fibre optique et 95% des entreprises de plus de 5 salariés à fin 2021.

En cohérence avec la stratégie « France très haut débit » impulsée par le Gouvernement, le Département interviendra en 2 temps, hors des zones denses traitées par les opérateurs privés :

- à moyen terme (2014 à fin 2021), le Département de l'Isère déploiera la fibre optique partout en Isère, où l'initiative privée est défailante, soit 330 000 prises de fibre optique.
- à l'horizon 2024, le déploiement sera poursuivi pour que tous les ménages et entreprises soient raccordés pour un coût global évalué à 520 M€ (y compris les phases antérieures) dont 300 M€ de financement public.

### **Une compétence pour les intercommunalités qui permet d'optimiser la mise en œuvre de la stratégie d'équipement du département.**

Les collectivités territoriales, et les opérateurs privés de communications électroniques, ont l'obligation réglementaire (article L49 du Code des Postes et Communications Electroniques) de déclarer préalablement à leur réalisation de tous les travaux sur les infrastructures de voirie et de réseaux, de taille significative (150 m en agglomération et 1000 m hors agglomération).

Cette obligation permet au Département, et à l'ensemble des acteurs, de prendre connaissance de l'intégralité des projets engagés en Isère. Le Département indique ensuite au maître d'ouvrage si ces travaux ont un intérêt pour le déploiement du réseau THD en fonction de leur tracé et, également, du niveau des surcoûts de l'installation des fourreaux destinés à la fibre optique.

Dans le cadre du dispositif d'éco-conditionnalité, toute demande de subvention des maîtres d'ouvrages publics (communes, intercommunalités, SEDI...) au Département est conditionnée à une délibération les engageant à :

- déclarer les travaux (conformément au L 49)
- signer avec le Département une convention de maîtrise d'ouvrage déléguée pour l'enfouissement de fourreaux destinés à la fibre optique, dans le cas où ces travaux ont un intérêt au déploiement du réseau d'initiative publique (RIP).

## Les enjeux pour l'avenir

Le développement des équipements publics et privés doit pouvoir répondre à plusieurs enjeux pour l'avenir :

- Répondre aux besoins d'une population de près de 250 000 habitants en 2030,
- Accompagner la croissance démographique en veillant à chaque échelle des projets (commune, bassin de vie, ensemble du Nord-Isère) à une bonne adéquation entre offre d'équipements et âge des populations,
- Atténuer les déséquilibres observés entre les différents espaces du Nord-Isère,
- Rechercher des localisations qui facilitent l'accès du plus grand nombre d'habitants aux équipements de proximité (école, mairie, poste, collège, bibliothèque, équipements de loisir ou de sport, soins de proximité) et aux équipements dont l'usage est plus occasionnel (sport, culture, hôpitaux, loisirs) mais participent de la qualité de vie,
- Organiser la complémentarité entre les bassins de vie et les villes voisines pour conforter la place du Nord-Isère dans l'espace régional,
- Faciliter l'accès à l'information via les réseaux de communication numériques.

## Conclusion

### ➤ Un territoire rural en mutation dans l'espace métropolitain et régional

Les mutations des 40 dernières années ont profondément marqué le Nord-Isère. S'il reste un territoire à forte composante rurale et à vocation agricole, son positionnement dans l'espace métropolitain et régional n'a cessé de faire évoluer ses espaces urbains et ruraux :

- Son ancrage métropolitain initié avec la création de la Ville Nouvelle a été conforté par l'émergence de pôles d'activité majeurs pour l'économie lyonnaise et le développement d'une offre résidentielle qui a dépassé les strictes limites de la Ville Nouvelle. Il se traduit très concrètement par des flux migratoires résidentiels inscrits dans la durée et au quotidien par les flux de migrations alternantes pour le travail, les études, les achats. Les évolutions de la circulation sur les réseaux routiers et dans les trains attestent de l'ampleur des mouvements. Il se traduit aussi par le développement de pratiques touristiques (cyclotourisme, randonnée pédestre, pêche), sportives (golf et rugby) et culturelles (festivals à thème) dont l'essor est lié à la valorisation du patrimoine historique ou naturel,
- Son ancrage régional se lit au travers des « échanges » et des relations multiples, souvent anciennes, entre le Nord-Isère et l'agglomération lyonnaise, Chambéry et Grenoble et le développement de ses relations avec les territoires voisins (Boucle du Rhône, Ain, avant-pays savoyard, Voironnais).

Le développement résidentiel et économique, d'abord localisé dans les communes à l'ouest de l'axe Lyon-Chambéry, s'est au fil des périodes étendu à l'ensemble des territoires plus éloignés.

Ces évolutions sont à l'origine d'une grande dispersion de l'urbanisation, d'une fragilisation des espaces agricoles, de la modification du profil des communes rurales et de l'explosion des déplacements.

Les modes de développement urbain, l'absence de projet d'ensemble et le morcellement du territoire sont à l'origine de nombreux déséquilibres, en particulier dans l'offre de logements et d'équipements répondant aux besoins de populations nouvelles d'origine urbaine et dans l'offre de déplacements, alternative à la voiture individuelle.



### ➤ Des déséquilibres sectoriels à corriger

Les modes de développement, les rythmes de développement différenciés ont engendré des déséquilibres qui n'ont pas facilité l'émergence d'un projet d'ensemble capable d'affirmer la place du Nord-Isère dans la région. Ces déséquilibres concernent la répartition des logements locatifs publics, l'accès aux réseaux ou aux services de proximité, l'offre d'équipements culturels, la desserte en transports collectifs et l'écart.

Ils se traduisent surtout par le décalage entre le niveau d'équipement des communes et leur rythme de croissance démographique, entre la « vocation de la commune » et son mode de développement urbain. Ainsi des communes sans commerce de proximité ont-elles connu de véritables explosions démographiques, tandis que les villes bien équipées ont parfois eu du mal à maintenir leur population, et les secteurs ruraux ont-ils tendance à devenir de lointaines banlieues résidentielles des villes.

### ➤ Un équilibre à consolider dans l'espace régional

Le Nord-Isère tire aujourd'hui ses ressources de la complémentarité et d'un relatif équilibre entre une économie de production et une économie résidentielle portée par sa croissance démographique, par l'augmentation des actifs et l'installation de ménages bi-actifs. L'accroissement du nombre d'actifs percevant un salaire à l'extérieur et le dépensant sur place alimente la création d'emplois dans l'économie résidentielle.

Dans ce grand espace métropolitain, le Nord-Isère a un rôle à jouer en s'appuyant sur la valorisation de ses entités territoriales et de ses ressources spatiales (espaces agricoles et naturels) et ses atouts tels que son accessibilité et son organisation urbaine faite de petites villes, bourgs et villages dans un cadre de vie plutôt vert. Il a pourtant du mal à se positionner comme entité forte et unique dans l'espace régional en raison de son morcellement géographique, des influences extérieures et de l'absence de « grandes » villes-centres.

### ➤ Des espaces et un positionnement à valoriser

Face aux perspectives de croissance démographique portée par la structure même de sa population, le Nord-Isère doit répondre aux besoins des populations à venir en proposant des logements, emplois, équipements, réseaux et services adaptés.

Face aux risques de dévalorisation de l'agriculture par l'émiettement du foncier et d'appauvrissement de la biodiversité par le morcellement d'espaces naturels et leur artificialisation, le Nord-Isère doit structurer son développement urbain.

En prenant appui sur ses ressources et composantes naturelles et urbaines, le Nord-Isère peut consolider sa singularité et son rôle dans l'espace régional comme espace d'accueil pour les populations et les emplois et comme espace d'échange.

En prenant appui sur le renforcement des complémentarités entre ses villes, entre ses espaces urbains et ruraux, le Nord-Isère rendra plus lisible son fonctionnement interne et pourra développer des partenariats constructifs avec les territoires qui l'entourent.



**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](mailto:secretariat@scot-nordisere.fr)

[www.scot-nordisere.fr](http://www.scot-nordisere.fr)

