



HAL
open science

**La nouvelle génération de plans de déplacements urbains
intégrés aux plans locaux d'urbanisme intercommunaux.
Comment Grenoble, devenue métropole au premier
janvier 2015, aborde-t-elle ce changement et quels
enseignements en tirer ?**

Anaïs Huillier

► **To cite this version:**

Anaïs Huillier. La nouvelle génération de plans de déplacements urbains intégrés aux plans locaux d'urbanisme intercommunaux. Comment Grenoble, devenue métropole au premier janvier 2015, aborde-t-elle ce changement et quels enseignements en tirer ?. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01245795

HAL Id: dumas-01245795

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01245795>

Submitted on 17 Dec 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



**LES NOUVELLES
GÉNÉRATIONS DE PLANS DE DÉPLACEMENTS
URBAINS INTÉGRÉS AUX PLANS LOCAUX
D'URBANISME INTERCOMMUNAUX**

*Comment Grenoble, devenue métropole au premier janvier
2015, aborde-t-elle ce
changement et quels enseignements en
tirer ?*

**Tutrice pédagogique : Julie BLAIS
GRENOBLE ALPES METROPOLE
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUNS**

Tutrice universitaire : Kamila TABAKA

*HUILLIER Anaïs
Master Sciences du Territoire - spécialité Urbanisme et Projet Urbain
Université Pierre Mandès France
Institut d'Urbanisme de Grenoble
Année universitaire 2014- 2015*

NOTICE ANALYTIQUE

PROJET DE FIN D'ÉTUDES

AUTEUR : Huillier Anaïs

TITRE DU PROJET DE FIN D'ÉTUDES : La nouvelle génération de plans de déplacements urbains intégrés aux plans locaux d'urbanisme intercommunaux

DATE DE SOUTENANCE : 7 juillet 2015

ORGANISME D'AFFILIATION : Institut d'Urbanisme de Grenoble – Université Pierre Mendès France

ORGANISME DANS LEQUEL L'ALTERNANCE A ÉTÉ EFFECTUÉE : Grenoble Alpes Métropole – Syndicat Mixte des Transports en Communs

DIRECTEUR DU PROJET DE FIN D'ÉTUDES : Kamila Tabaka

COLLATION :

- NOMBRE DE PAGES : 150
- NOMBRE D'ANNEXES : 13
- NOMBRE DE RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES : 55

MOTS-CLÉS ANALYTIQUES : Métropole, Communauté d'agglomération, Syndicat mixte des transports en communs, Plan de déplacement urbain, Plan local de l'urbanisme intercommunal, Métropolisation, Révolutions urbaines.

MOTS-CLÉS GÉOGRAPHIQUES: Grenoble, Brest, Saint-Quentin.

RÉSUMÉ EN FRANÇAIS ET EN ANGLAIS

La nouvelle génération de plans de déplacements urbains apparaît suite à la loi grenelle 2 de l'environnement de 2010 qui donne la possibilité aux établissements publics de coopération intercommunal, compétents en matière de déplacements, d'intégrer les plans de déplacements urbains aux plans locaux d'urbanisme intercommunaux.

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite « maptam » de 2014, quant à elle, affirme le statut de 14 métropoles, désormais compétentes en matière d'aménagement de l'espace métropolitain et donc d'élaboration de plans locaux d'urbanisme intercommunaux.

En étudiant le cas de grenoble ce mémoire s'attachera à comprendre comment grenoble, devenu métropole de droit commun au 1er janvier 2015, s'est trouvée impactée par ce changement. cela permettra de comprendre quelles incidences cette nouveauté aura sur l'élaboration du futur plan de déplacement urbain de la métropole grenobloise.

A new generation of strategic plans for mobility has appeared since 2010 and the arrival of the law grenelle ii of environment. Based on this, public institutions of cooperation which have expertise for mobility can integrate the strategic plans of mobility in the urban development plan to the scale of several municipalities.

The 2014 maptam law assure the position of 14 metropolises as competent to design metropolitan space and elaborate strategic town planning. using grenoble as a case study allows understanding the repercussion for grenoble, now a metropolis since the first of january 2015. This will help understanding how impactful this new status will be on the development of the grenoble conurbation mobility planning in the future, as it is the main goal of this essay.



SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
PARTIE 1 – LE PDU, DE L’ORIENTATION À LA STRATÉGIE	6
1. Le cadre légal du PDU	7
2. Le PDU de 1982 à aujourd’hui	11
2.1 Trois générations de PDU	11
2.2 La quatrième génération de PDU intégrant la cohérence urbanisme-transport	16
3. Vers une quatrième révolution urbaine ?	19
<i>Synthèse</i>	21
PARTIE 2 – GRENOBLE, MÉTROPOLE DE DROIT COMMUN	22
1 Les changements opérés suite au passage en métropole	23
1.1 D’une communauté d’agglomération à une métropole de droit commun	23
1.2 Du service Mobilité et Transport au service Mobilité, Transport et Conception des espaces publics	37
1.3 D’un syndicat mixte des transports en commun à un syndicat mixte de la mobilité	39
2 Les trois scénarios possibles à la Métro pour l’élaboration du futur PDU	43
2.1 Scénario 1 : finalisation du PDU d’agglomération	46
2.2 Scénario 2 : PDU « RUG »	50
2.3 Scénario 3 : L’intégration du PDU dans le futur PLUi de la métropole	54
<i>Synthèse</i>	56
PARTIE 3 – GRENOBLE FACE À L’ÉLABORATION D’UN PLUI-HD	57
1. Grenoble face à l’élaboration de son PLUi-D	58
2. Benchmarking dans les agglomérations qui ont mis en place un PLUi-D	62
2.1 Le plan local de l’urbanisme Facteur 4 de Brest Métropole, une démarche transversale	62
2.2 Communauté d’agglomération de Saint-Quentin	70
3. Les atouts d’un PLUi-D pour la métropole grenobloise	76
<i>Synthèse</i>	80
CONCLUSION	81
TABLE DES ILLUSTRATIONS	82
TABLE DES ANNEXES	84
TABLE DES SIGLES UTILISÉS	142
BIBLIOGRAPHIE	144
WEBOGRAPHIE	149

Remerciements

Premièrement je remercie Mr Hans Van Eibergein de m'avoir accueillie avec sympathie au sein de sa direction mobilité et transport. Je remercie Mme Patricia Varnaison Revolles pour avoir fait perdurer cette ambiance agréable.

Je remercie tout particulièrement Julie Blais, qui m'a donné la chance d'évoluer au sein de la Métro, pour son sens de la pédagogie et sa sympathie, pour son professionnalisme et sa rigueur qui m'ont beaucoup apporté durant cette année.

Je tiens également à remercier Kamila Tabaka qui a su, tout au long de l'année, me motiver et m'orienter dans mes choix avec prévenance.

Je remercie également toute l'équipe faisant partie de la direction mobilité et transports pour leur accueil chaleureux et leur bonne humeur constante. Merci à Arnaud Saillet, Lionel Faure, Laurent Arnould, Damien Cottureau et Michel Gilbert mais également Nicolas Bohere, Monique Boughelilba et Barbara Muller pour m'avoir accordé de leur temps.

Enfin, mes remerciements vont aux personnes ayant participé au travail de benchmarking, qui m'ont accordé leur temps pour me permettre d'avancer dans mes recherches afin d'aboutir à ce mémoire.

INTRODUCTION

Depuis leur création en 1982 avec la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI), les plans de déplacements urbains (PDU) ont connu trois principales vagues de changement successives.

La première intervient suite à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996. Elle relance la démarche PDU en les rendant obligatoires dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci. Elle suscite une réelle volonté d'agir en vue d'améliorer l'organisation des déplacements. Cela permettra de pallier aux dysfonctionnements constatés afin de réduire les nuisances engendrées par la circulation automobile. La seconde vague de changement s'amorce avec la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) en 2000 qui renforce la portée ainsi que le caractère prescriptif des PDU. La troisième vague de PDU qui se mettra en place sera illustrée par les lois Grenelle I et II de l'environnement de 2010. C'est à ce moment précis que la cohérence urbanisme-transport est développée puisque ces lois offrent la possibilité aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) d'articuler la politique de transport dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux. Le plan de déplacement urbain et le plan local de l'habitat (PLH) peuvent être intégrés dans le plan local de l'urbanisme intercommunal (PLUi). A cela s'ajoute un volet écologique avec une réelle volonté d'agir en faveur de l'environnement et du développement durable des territoires. Dans le domaine des transports, cela s'exprime par le développement de modes de transport alternatifs ou innovants comme l'auto partage ou le covoiturage afin d'opérer un report modal de la voiture individuelle. Afin de renforcer cette cohérence urbanisme-transport, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014 clarifie les conditions d'exercice de certaines compétences des collectivités territoriales en instaurant des collectivités chefs de file. Grenoble, désignée métropole de droit commun, voit son champ de compétences consolidé et élargi. Elle est, notamment, compétente pour l'élaboration des plans locaux d'urbanisme intercommunaux sur son territoire. Cette cohérence urbanisme-transport est soutenue par la possibilité donnée par les lois Grenelle de mettre en place des plans locaux d'urbanisme intercommunaux dans lesquels les intercommunalités ont la possibilité d'intégrer le volet habitat avec le plan local de l'habitat, le volet énergie-climat avec le plan climat énergie territorial (PCET) et le volet déplacement avec le PDU.

Que peut-on dire de ces nouvelles générations de PDU intégrés aux PLUi ? Comment Grenoble, devenue métropole au premier janvier 2015, aborde-t-elle ce changement et quels enseignements en tirer ?

Afin de répondre à ces questions il s'agira de définir et d'analyser les PDU depuis leur création en 1982 jusqu'à aujourd'hui. Cela nous permettra de comprendre comment le PDU est passé d'un document qui énonçait de grandes orientations à un document actuel qui relève d'une véritable stratégie, avec un calendrier et des objectifs quantifiés.

Une présentation de Grenoble Alpes Métropole nous permettra de mieux appréhender les différents scénarios qui s'offraient à elle à l'aube du passage en métropole de droit commun pour l'élaboration de ces documents d'urbanisme, et notamment, de son PDU.

Enfin, un benchmarking des démarches abouties à Brest Métropole ainsi qu'à Saint-Quentin permettra d'avoir un retour de l'organisation et des principales contraintes rencontrées. Cela alimentera les réflexions sur Grenoble afin d'engager prochainement ce type de démarche pour une meilleure cohérence urbanisme-transport, solution de nombreux problèmes actuels.



PARTIE 1
LE PDU : DE L'ORIENTATION À LA
STRATÉGIE

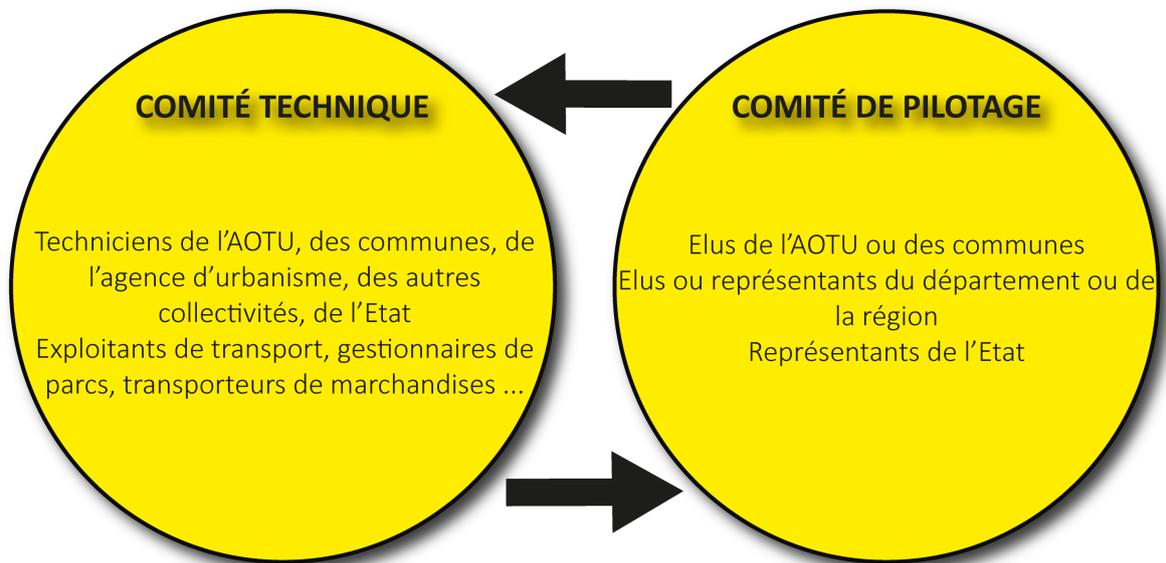
1. Le cadre légal du PDU

Le plan de déplacements urbains (PDU) est créé suite aux lois d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et les lois du 7 janvier et du 22 juillet 1983 relatives aux compétences des communes, des départements, des Régions et de l'Etat. Outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement et vise à l'amélioration du cadre de vie. Renforcé par plusieurs lois entre 2000 et 2010, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

Le PDU porte sur le territoire de compétences de l'Autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), dans le périmètre de transports urbains (PTU), la plupart du temps de dimension intercommunale. Le PTU, choisi comme territoire opérationnel de mise en œuvre des transports collectifs urbains, ne correspond pas toujours au bassin de vie des habitants de l'agglomération. La loi encourage donc la réflexion à d'autres échelles de territoires, même si les actions du PDU ne portent que sur le PTU. La loi a désigné l'AOTU comme responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du PDU, même si elle ne dispose pas de toutes les compétences sur lesquelles porte le PDU. L'AOTU est donc maître d'ouvrage mais l'élaboration du PDU nécessite une association élargie à de nombreux acteurs et une concertation tout au long du processus. L'association d'un certain nombre de personnes publiques est obligatoire, à savoir l'Etat, la Région, le Département et les communes incluses dans le PTU. L'AOTU doit également consulter les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement : ce sont les personnes publiques associées (PPA).

Le processus d'élaboration du PDU s'appuie sur un dispositif technique et politique :

Figure 1 : Le dispositif technique et politique d'élaboration du PDU



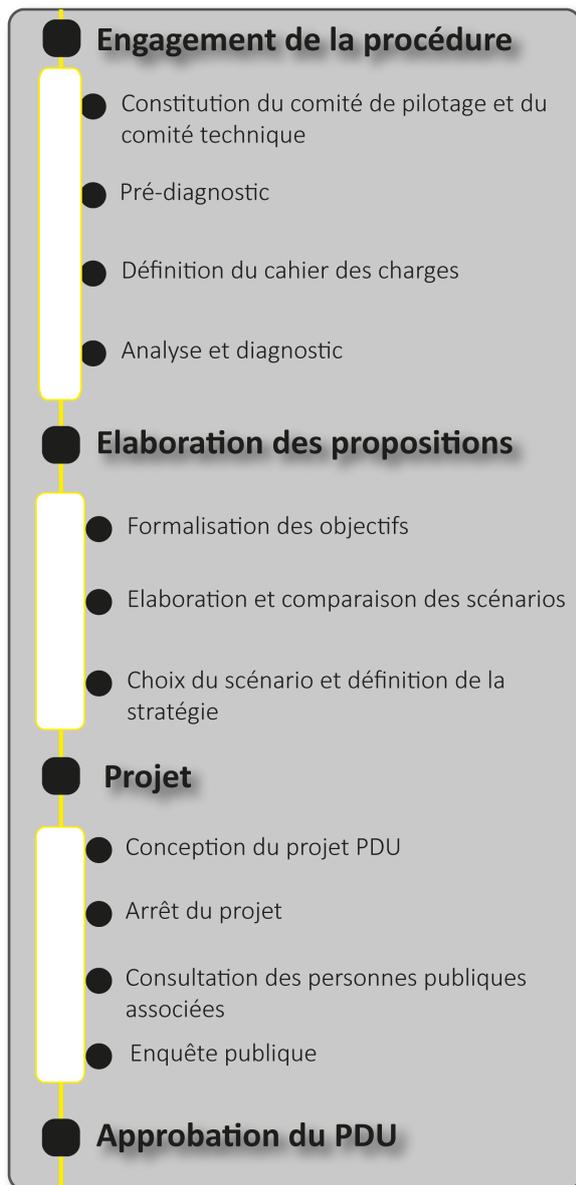
Source : Merle, Nicolas, *Le plan de déplacements urbains : pour une intégration des politiques de mobilité*, fiche n°01, Lyon : CERTU (septembre 2012)

Le comité technique a pour rôle de préparer la commande (mettre en place un cahier des charges pour l'élaboration), de suivre la réalisation et les études afin de proposer des scénarios et des options. Il rend compte de cela au comité de pilotage.

Le comité de pilotage, quant à lui, doit planifier les étapes clés et analyser les options retenues afin de définir des orientations stratégiques.

L'élaboration du PDU se fait étapes par étapes afin de dégager un projet partagé par l'ensemble des acteurs. Ces étapes ne sont pas fixées par des textes de loi, elles correspondent à des simples recommandations destinées à rendre l'élaboration du PDU la plus simple et la plus efficiente possible. Le processus d'élaboration d'un PDU est relativement long (deux à quatre ans), car il nécessite plusieurs étapes permettant de construire un projet partagé ¹:

Figure 2 : Étapes d'élaboration d'un PDU



Engagement de la procédure, constitution du comité de pilotage et du comité technique. Cette phase consiste à définir précisément le cadre d'action du PDU et la mise en place de structures assurant une concertation optimale entre les différents acteurs.

Le pré-diagnostic. Il s'agit d'une phase d'investigation qui permet de faire le point sur les réflexions, études ou projets, concrétisés ou non, en matière d'urbanisme et de transports. Le comité technique synthétise les éléments et met en avant les principaux dysfonctionnements.

Les ébauches des objectifs et la définition du cahier des charges. Le pré-diagnostic débouche sur une ébauche des principaux objectifs du PDU et des principes généraux qui guideront la démarche. Le comité de pilotage peut alors décider de lancer des études. En cas de prestations confiées à un bureau d'études, l'AOTU valide le cahier des charges de la consultation et choisit le bureau d'études.

Source : Merle, Nicolas, *Le plan de déplacements urbains : pour une intégration des politiques de mobilité*, fiche n°01, Lyon : CERTU (septembre 2012)

¹ Jouve, Nicolas, *Les procédures d'élaboration et de révision du PDU*, fiche n°03, Lyon, France : CERTU, 2007

L'analyse et le diagnostic. L'analyse met en évidence les points forts et les dysfonctionnements des modes de déplacement, de leur complémentarité et de la cohérence d'ensemble, de leur relation avec l'environnement et de la coordination avec l'urbanisme. Le diagnostic consiste en une synthèse des problèmes relevés par l'analyse.

La formalisation des objectifs est réalisée par le comité de pilotage suite à la mise en place d'une confrontation approfondie des différents acteurs.

L'élaboration et comparaison des scénarios. Il s'agit d'analyser et de comparer les différents scénarios d'action. Ceux-ci doivent constituer de véritables alternatives et non de simples variantes.

Le choix du scénario et la définition de la stratégie. Suite à une nouvelle concertation des acteurs, le comité de pilotage se prononce sur le choix d'un scénario ou sur un nouveau scénario de synthèse définissant la stratégie.

La mise au point du projet PDU. Ce projet, élaboré par l'AOTU et contrôlé par le comité technique, représente l'approfondissement du scénario retenu en fonction des critères définis. Il comporte des propositions par niveaux d'action (infrastructure, organisation de l'offre, réglementation, régulation du trafic, tarification, communication) permettant d'appréhender de manière intégrée l'ensemble des modes de déplacements ainsi que le stationnement, le transport et les livraisons de marchandises. A ce stade, des propositions de programmation et des simulations financières doivent être mises en place. De plus, une évaluation doit être réalisée afin de vérifier la cohérence du projet avec les objectifs retenus. L'évaluation environnementale. Les PDU sont concernés par l'ordonnance du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. L'AOTU doit donc fournir un rapport environnemental visant à identifier, décrire et évaluer les incidences probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement. Ce rapport peut être préparé avec l'aide des services de l'Etat compétents. Le contenu de ce rapport est précisé dans un projet de circulaire daté du 3 novembre 2005.

L'arrêt du projet intervient suite à la délibération prise par l'AOTU.

La consultation des personnes publiques associées et enquête publique. Une fois le projet arrêté, la consultation obligatoire des personnes publiques associées débute, suivie de l'enquête publique avec le commissaire enquêteur.

L'approbation du PDU. Le projet, éventuellement modifié pour tenir compte des remarques du commissaire enquêteur, est ensuite approuvé et prend alors toute sa valeur juridique.

Le PDU est un document de planification à moyen et long terme mais il est également opérationnel. En effet, il est prévu que l'AOTU élabore un calendrier des décisions et des réalisations prévisionnel ainsi que des modalités précises de financement. La plupart des PDU prévoit des actions réalisables sous cinq ans auxquelles s'ajoute une vision plus stratégique et prospective à 15 voire 20 ans.

La loi précise par ailleurs que le PDU doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans, sans précision sur la méthodologie à employer. L'objet de l'évaluation porte surtout sur la mise en œuvre des actions du PDU et la mesure de leurs effets, avec la difficulté méthodologique d'évaluer leur efficacité. Les outils s'appuient souvent sur des observatoires combinés à d'autres dispositifs (comptes déplacements, enquêtes qualitatives...). Plus récemment, un autre type d'évaluation introduite dans la loi française en 2004 demande de mesurer les effets a priori du PDU sur l'environnement afin d'influer sur le projet choisi pour en minimiser l'impact notamment sur la qualité de l'air, le bruit ou encore les émissions de gaz à effet de serre.

2. Le PDU de 1982 à aujourd'hui

2.1 Trois générations de PDU

La loi LOTI imposait au PDU un caractère juridique fort puisque ces prescriptions devaient s'imposer à diverses autorités publiques, mais la superposition des compétences entre ces autorités a engendré une complexité telle que le PDU, dans les années qui suivent sa création, restera avant tout un instrument de consensus, proposant uniquement un cadre de référence. Il a été estimé que les premiers PDU français qui incitaient au développement et à l'usage des transports en commun, de la marche à pied et du vélo, ne permettaient pas de maîtriser le trafic automobile. Pour mieux se déplacer et mieux respirer en ville, il fallait accompagner cette incitation par des limitations de l'usage de la voiture, en circulation comme en stationnement.

Avec l'adoption de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996, le PDU prend un caractère obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci.

La loi LAURE énonce six points comme objectifs auxquels le PDU doit répondre :

Figure 3 : Les objectifs cadres du PDU



Source : Gart, Cete Lyon, Certu, *Bilan des PDU de 1996 à 2001 : de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain*, Lyon : CERTU-ADEME, 2002

Les premiers PDU « Post-LAURE » ont souvent proposé de nombreuses mesures portant sur tous les modes de transport, sans préciser suffisamment la programmation financière et la priorisation des actions. Les premiers bilans, souvent en demi-teinte, ont pu ainsi montrer l'importance de donner au PDU un objectif de programmation plus affirmé, mode par mode voire territoire par territoire. La loi SRU a contribué à pallier ce manque en exigeant des PDU qu'ils précisent le calendrier des décisions et réalisations alors que la loi sur l'air n'exigeait qu'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation ² (cf. ANNEXE 1).

² Merle, Nicolas, « Le PDU : 30 ans après sa création, où en est-il ? », *Techni-cités*, n°250 (23 mai 2013) : 29-34

Le 14 décembre 2000, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, dite « loi SRU », vient assurer une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable.

La loi vient renforcer le cadre juridique du PDU en ajoutant de nouvelles obligations. Désormais le contenu du PDU est étendu et précisé, notamment à travers les liens de compatibilité avec les autres documents d'urbanisme (Directive territoriale d'aménagement, plan local de l'urbanisme, plan régional de qualité de l'air, plan local de l'habitat...). Par ailleurs, certains sujets comme la sécurité routière et le partage de la voirie entre modes de déplacements, le stationnement ou encore la circulation et la livraison de marchandises doivent désormais être pensés à l'échelle du PTU. La loi SRU prévoit également une tarification et une billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements, l'organisation des voiries d'agglomération prenant en compte les routes nationales et départementales, et enfin, la mise en place d'outils d'aide à la décision publique et privée dans le domaine des déplacements, ce qui permet de donner au PDU un caractère plus prescriptif.

La loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine de 2003 pose le principe de l'accessibilité de la ville et des services publics. Dans ce cadre, elle fixe des objectifs de développement des transports collectifs, notamment dans les périmètres des quartiers en difficulté, afin de faciliter les déplacements vers les pôles d'emplois, les principaux équipements et services et les centres villes. Les caractéristiques de l'offre de transport devront prévenir ou réduire les situations d'exclusion générées par les obstacles à la mobilité.

L'ordonnance de 2004, relative à l'évaluation de l'incidence de certains plans et programmes sur l'environnement impose la réalisation d'un rapport qui identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en place du PDU sur la qualité de l'air, le bruit ainsi que les nuisances sonore.

La deuxième vague de PDU « Post – SRU » a permis de donner plus de cohérence au PDU, que ce soit dans l'instauration d'un lien de compatibilité avec les autres documents de planification ou à travers son contenu puisque les principaux enjeux du document doivent être identifiés à l'échelle du PTU. La sécurité routière ainsi que la tarification intégrée tiennent désormais toute leur place dans le document. Malgré cela, de nombreux problèmes restent en suspens : la logistique urbaine est plus ou moins mise de côté, la maîtrise du trafic automobile n'est pas au rendez-vous, et enfin, la question de la gouvernance fait peser un lourd poids sur ce document qui manque encore de cohérence³.

³ Merle, Nicolas, « Le PDU : 30 ans après sa création, où en est-il ? », *Techni-cités*, n°250 (23 mai 2013) : 29-34

La loi Grenelle II de 2010, en application de la loi Grenelle I de 2009, vient renforcer le caractère environnemental du PDU en incitant les collectivités à développer des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle à moteur à explosion, source d'émissions polluantes. Cela permettra, d'effectuer une transition vers la voiture électrique. En matière environnementale, le PDU doit contribuer à deux objectifs majeurs, l'un global, la lutte contre le changement climatique, l'autre local, l'amélioration de la qualité de l'air. Sa compatibilité avec le schéma régional climat air énergie (SRCAE) et le plan de protection de l'atmosphère (PPA) renforce la prise en compte de l'impact environnemental des transports dans le PDU.

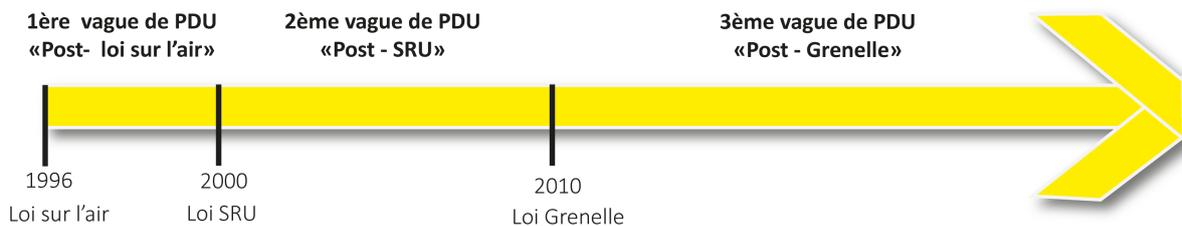
Au fil des évolutions législatives, le PDU s'est vu renforcé sur les possibilités de mise en place de mesures d'accompagnement des changements de comportement, souvent regroupées sous le terme d'origine « management de la mobilité ». Ainsi, même si ces mesures ont été introduites depuis la loi LAURE de 1996 avec la loi Grenelle II de l'environnement de 2010, le PDU incite davantage les entreprises et les administrations publiques à mettre en place des plans de mobilité pour leurs salariés. Le PDU encourage également l'auto partage et la mobilité électrique en donnant à ces deux formes de mobilité automobile des facilités de stationnement. Mais le grand apport de la loi Grenelle s'exprime dans la possibilité d'élaborer des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), tenant lieu de PLH et de PDU, afin d'instaurer une plus grande cohérence urbanisme-transport pour les EPCI possédant la compétence organisation des transports urbains et élaboration des PLU.

Les PDU de troisième génération dit « Post – Grenelle » permettent d'assurer une cohérence d'ensemble, notamment entre l'urbanisme et les transports, de la politique de transport pour les voyageurs et les marchandises puisqu'elle peut désormais être articulée dans les PLUi tenant lieu de PDU tout en respectant les engagements écologiques et les objectifs chiffrés⁴.

⁴ Merle, Nicolas, *30 ans de PDU en France : l'âge de la maturité ?*, fiche n°27, Lyon : CERTU (mars 2013)

Trente ans après la création des PDU et la promotion des politiques de mobilité urbaine durable dans les années 1990-2000, des résultats sont visibles, principalement dans les grandes agglomérations : recul de l'usage de la voiture, hausse de la fréquentation des transports collectifs, retour du vélo en ville. Toutefois il est difficile d'attribuer au seul PDU les évolutions récentes en termes de déplacements car les valeurs écologiques et écotecnologiques, le contexte économique avec la hausse des prix du carburant, la crise de l'emploi et la concentration de son potentiel dans les métropoles jouent un rôle important dans les choix de mobilité des personnes. Et si les évolutions vont globalement dans le sens souhaité par les politiques publiques, plusieurs résultats restent à conforter. Ainsi, tous les territoires ne suivent pas les mêmes tendances. Si la mobilité automobile baisse dans les grandes agglomérations, elle continue à augmenter dans leurs périphéries sous l'effet de la poursuite de l'étalement urbain en deuxième voire troisième couronne des pôles urbains, ainsi que dans les villes moyennes⁵. Les liens transport-urbanisme restent donc à consolider, et les PDU doivent dépasser le cœur des agglomérations pour proposer des solutions de mobilité alternative adaptées à tous les types de territoire.

Figure 4: Les trois vagues de PDU



Source : Merle, Nicolas, « Le PDU : 30 ans après sa création, où en est-il ? », *Techni-cités*, n°250 (23 mai 2013) : 29-34

⁵ Allemand, Sylvie, Ascher, François, Lévy, Jacques, *Le sens du mouvement*, Paris, France : Belin, 2004

2.2 La quatrième génération de PDU intégrant la cohérence urbanisme-transport

En vue de la mise en lien physique et fonctionnelle, on pourrait entendre la cohérence urbanisme-transport également comme la mise en lien opérationnelle des acteurs politiques et techniques multiples pour la valorisation d'axes de transports publics sur la base de projets localisés⁶. Dans le contexte actuel de forte croissance urbaine, il faut maîtriser l'étalement urbain en construisant des villes compactes, favorables aux transports alternatifs à l'automobile de façon à préserver les campagnes et les paysages. Cette cohérence s'exprime également dans l'intensification urbaine à proximité des gares et des axes de transport structurants suivant l'idée du transit oriented development (TOD). Jusqu'à présent cette cohérence s'exprimait à travers la mise en place d'outils tels que les chartes, les contrats d'axe et de nouvelles pratiques comme « l'urbanisme négocié »⁷ entre les communes et les opérateurs.

La charte urbanisme-transport de l'agglomération grenobloise constitue le résultat de discussions entre acteurs afin que ceux-ci se mettent d'accord sur des principes qu'ils devront respecter s'ils sont signataires⁸ :

- « Anticiper et planifier : maîtriser le foncier mutable au voisinage des lignes de transport en commun structurantes et des gares, favoriser la coordination des acteurs chargés de la programmation urbaine, mettre en adéquation les règles des PLU avec l'offre de mobilité et les principes d'urbanisme
- Aménager et programmer : intensifier la ville à proximité des arrêts de transport collectifs, requalifier le bâti existant et favoriser la réhabilitation des friches, diversifier les fonctions urbaines et conforter les pôles commerciaux, encourager la mixité sociale, améliorer l'intégration urbaine des pôles d'échanges
- Inciter à la baisse de l'usage de l'automobile : mailler les quartiers par des itinéraires piétons et cycles, encourager les usages partagés de la voiture comme le co-voiturage, favoriser l'accessibilité cycles des territoires de faible densité, améliorer la lisibilité et l'accessibilité des arrêts de transport collectif et réduire l'offre de stationnement automobile sur l'espace public
- Agir sur la qualité environnementale et le cadre de vie : mettre en œuvre une haute qualité architecturale, environnementale et urbaine, veiller à la prévention des

⁶ Quincerot, Richard, Dépière, Céline, Bonan-Richard, Caroline, Laurent, Sophie, De la Fournière, Nathalie, Blais, Julie, Maür, Anne-Marie, Villard, Julie, *Articuler urbanisme et transport : chartes, contrat d'axe ...*, Lyon, France : CERTU, 2010

⁷ Maür, Anne-Marie, Blais, Julie, « L'expérience du contrat d'axe : l'exemple de Grenoble », *Ville rail & Transports*, n° 524 (13 juillet 2011) : 71-76

⁸ Quincerot, Richard, Dépière, Céline, Bonan-Richard, Caroline, Laurent, Sophie, De la Fournière, Nathalie, Blais, Julie, Maür, Anne-Marie, Villard, Julie, *Articuler urbanisme et transport : chartes, contrat d'axe ...*, Lyon, France : CERTU, 2010

nuisances le long des axes de transport en commun, organiser un accès transport en commun et cycles aux espaces verts

- Sensibiliser, informer, communiquer : accompagner les habitants vers les changements de modes de déplacement, soutenir les initiatives vertueuses des usagers ou entreprises »

Le contrat d'axe quant à lui est une démarche négociée entre l'autorité organisatrice des transports qui s'engage sur le projet de transport et les collectivités qui s'engagent sur des principes et des projets. C'est un protocole d'accord qui a pour ambition de répondre aux enjeux suivants⁹ :

- « L'effectivité de la notion de développement durable
- L'économie des réseaux de transport, dont le niveau de desserte doit être en accord avec la densité des secteurs desservis. Cela permet de créer des villes plus compactes favorables aux transports alternatifs à la voiture individuelle
- L'intermodalité facilitant les échanges entre les divers modes et réseaux de transport
- La mise en cohérence du projet de transport public, des mobilités douces et de la politique du stationnement
- La mise en pratique locale de l'articulation entre urbanisme et transport voulu par les démarches de planification urbaine
- La recherche d'une mixité sociale et fonctionnelle des quartiers »

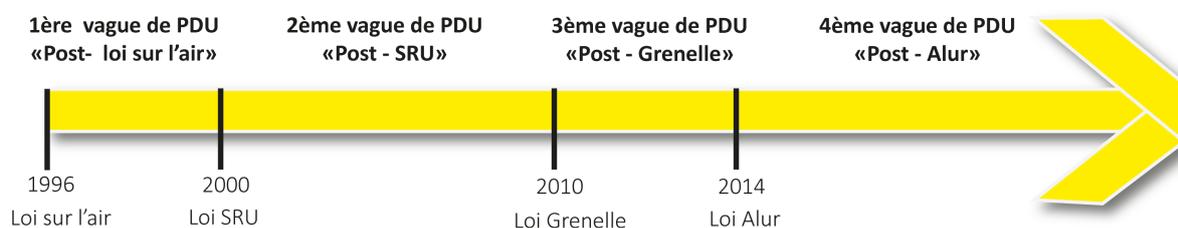
Le troisième acte de décentralisation à travers la mise en place de la loi pour un accès au logement pour un urbanisme rénové (ALUR) en 2014 rend facultative la réalisation d'un PLUi (PLU intercommunal), qui peut tenir lieu de PLH et/ ou de PDU. De plus, la ventilation du PDU dans le PLUi est assouplie : le PLU dans son ensemble tient lieu de PDU (et non plus seulement les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) comme c'était le cas avec la loi Grenelle II). Cet acte présente ainsi la possibilité de donner plus de leviers et de compétences aux collectivités dans la mise en œuvre du PDU. Le PLU intercommunal tenant lieu de PDU sera une nouvelle façon de planifier les transports et déplacements, dans une approche davantage intégrée avec les politiques urbaines.

⁹ Quincerot, Richard, Dépière, Céline, Bonan-Richard, Caroline, Laurent, Sophie, De la Fournière, Nathalie, Blais, Julie, Maûr, Anne-Marie, Villard, Julie, *Articuler urbanisme et transport : chartes, contrat d'axe ...*, Lyon, France : CERTU, 2010

Enfin, la dernière en date, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014 fait émerger des métropoles de droit commun et opère un transfert de compétences des communes à celles-ci. La métropole est désormais compétente en matière d'aménagement de l'espace métropolitain et donc d'élaboration de PLUi. Cette loi vise à améliorer la cohésion, la compétitivité et le développement durable et solidaire du territoire métropolitain. Avec la fusion des démarches PDU et PLUi cette « quatrième » vague de PDU permet d'instaurer une cohérence poussée entre urbanisme et transport. En effet, l'analyse des interactions entre urbanisme et mobilité met en évidence la nécessaire cohérence entre l'organisation de l'espace urbain et le système de déplacements : la localisation des équipements, des lieux de résidence, d'activités, de loisirs, d'achats détermine très largement la génération des déplacements et le choix des modes de transport et l'organisation du système de déplacements orientent aussi cette localisation¹⁰.

Désormais une seule autorité, la métropole, est compétente en termes d'aménagement, de déplacement et d'habitat par transfert des communes. La construction conjointe du PLUi, du PDU (et du PLH) permettrait en outre de créer les conditions favorables aux arbitrages politiques nécessaires pour avancer, notamment sur les questions sensibles telles que l'articulation entre la qualité de l'air, l'organisation des trafics routiers et l'habitat (cf. difficultés à obtenir un consensus sur ce sujet). De plus en plus, le PLH et le PDU s'intéressent à des questions similaires à celles du PLU, ce qui nécessite de construire des réponses concrètes et transversales.

Figure 5 : La quatrième vague de PDU



Source : Merle, Nicolas, « Le PDU : 30 ans après sa création, où en est-il ? », *Techni-cités*, n°250 (23 mai 2013) : 29-34

¹⁰ Izembard, Arnaud, *Le transport et le droit de l'urbanisme*, Paris, France : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 2005

3. Vers une quatrième révolution urbaine ?

Selon François Ascher, « si l'on veut comprendre ce qui se passe aujourd'hui dans les villes, il faut prendre la mesure des transformations »¹¹.

La première révolution urbaine¹² fait son apparition lors de la Renaissance avec les prémices du développement de l'économie marchande internationale. L'individu est fortement influencé par cette vague de changements qui voit apparaître la perspective dans l'art. La « ville classique » invente, grâce à ce nouveau mode de représentation, les rues, les avenues, les trottoirs ... ce qui est en urbanisme l'expression d'un changement de la société.

La deuxième révolution urbaine¹³ a lieu avec la révolution industrielle, ce qui contraste fortement avec la « ville classique ». Cette deuxième révolution urbaine a transformé la ville et les manières de vivre (produire, habiter, consommer, se déplacer, organiser les relations sociales), en mobilisant un grand nombre de technologies. Le déplacement des populations et l'arrivée de l'industrie provoquent une transformation radicale de la ville qui explose morphologiquement et démographiquement, elle évolue également dans la manière de la concevoir et de la faire fonctionner (apparition des transports en commun). C'est à cette époque que naît l'urbanisme qui est pensé comme une entreprise : le « zoning » ou le « zonage » découle de cette pensée industrielle appliquée à l'urbanisme. Le modèle industriel de la ville aboutira à la Charte d'Athènes dans les années 30 et à la mise en œuvre des idées modernistes (spécialisation des fonctions de sommeil, de récréation, de déplacement...).

Cette deuxième révolution a également vu l'apparition de l'électricité, ou du téléphone, grands instruments de transformation de la ville à l'époque. D'une certaine manière l'électricité a joué le rôle des technologies de l'information actuelles : c'était un grand changement pour la société et sa manière de fonctionner (l'éclairage électrique permet d'allonger la durée de fonctionnement de la ville, la durée de transport est raccourcie). La ville va évoluer dans ses manières de s'organiser et ceci tout au long du XXème siècle.

La troisième révolution urbaine¹⁴ voit l'apparition d'objets urbains décisifs tels que le four à micro-ondes, le réfrigérateur ou encore le congélateur qui participent à la transformation des modes de vie et des temporalités de la ville (possibilité de manger à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, localisation des hypermarchés...). De 25 000 automobiles en circulation en 1907, le parc mondial a bondi à 500 000 en 1914, à 50 millions à la veille de la Seconde Guerre mondiale, puis à 300 millions en 1975 pour atteindre les 900 millions d'unités en 2007¹⁵. La diffusion massive de la voiture individuelle modifie notre paysage

¹¹ Chalas, Yves, Ascher, François, Lévy, Jacques, *Villes en évolutions*, Paris, France : La documentation française, 2005 : 32

¹² Idem

¹³ Idem

¹⁴ Idem

¹⁵ Chevallier, Marc, « Automobile, la fin du rêve » *Alternatives économiques*, n°279 (2009) : 33

urbain, elle donne la possibilité d'habiter toujours plus loin ce qui se traduit par l'étalement des villes. En parallèle, se développe le phénomène de concentration des richesses humaines et matérielles dans les agglomérations les plus importantes : c'est la métropolisation. Mais la métropolisation comporte des aspects négatifs tels que la multiplication des déplacements entre les pôles et la congestion des centres avec toutes les conséquences néfastes que cela implique pour l'environnement mais aussi pour une occupation de l'espace public toujours plus importante.

Aujourd'hui il faut promouvoir le renouvellement de la ville (qualitatif et quantitatif) sur elle-même plutôt que son extension. Cela implique, plus que jamais, de penser l'aménagement des villes en interaction avec le transport et l'urbanisme. Selon Patricia GOUT¹⁶ « A long terme en effet, il devient clair que les politiques visant à modérer le trafic automobile et promouvoir les déplacements de proximité et les transports publics sont complètement dépendantes des politiques visant à freiner l'éclatement urbain et vice versa ». Cette dépendance est illustrée par le PDU d'aujourd'hui qui constitue le lien entre droit de l'urbanisme et politique de mobilité.

¹⁶ Izembard, Arnaud, *Le transport et le droit de l'urbanisme*, Paris, France : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 2005

Synthèse

Les révolutions urbaines successives ont permis à la ville de se transformer, de s'agrandir. Ces nouvelles technologies ont fortement modifié le paysage des villes mais également la façon de penser celle-ci. A partir de la Révolution industrielle qui marque la deuxième révolution urbaine, on assiste à un processus qui fait basculer une société à dominante agraire et artisanale vers une société commerciale et industrielle, notamment à travers l'apparition et la massification de la voiture individuelle. Durant cette révolution on assiste également à l'apparition de grands instruments de transformation de la ville. Ils permettent à celle-ci de s'étendre et aux individus de se déplacer facilement, d'aller habiter toujours plus loin. Le mythe de la maison individuelle avec jardin apparaît et paradoxalement, c'est une tout autre direction qui est prise en termes de transport puisque l'on estime que la voiture individuelle est allée au bout de ce qu'elle pouvait offrir. La première vague de PDU, entre 1982 (loi LOTI) et 1996 (loi LAURE) n'a pas réussi à pallier aux problèmes induit par la diffusion de la voiture, pourtant, premier objectif de la loi LAURE.

En parallèle de la diffusion massive de la voiture, le phénomène de concentration des richesses dans les villes apparaît, c'est la métropolisation. Face à cette concentration, divers problèmes se font ressentir : congestion des centres villes mais aussi pollution atmosphérique auxquels même la deuxième vague de PDU ne saura faire face.

Il faudra en effet attendre la loi Grenelle II pour que l'environnement tienne toute sa place dans la manière de penser des villes. Le caractère environnemental du PDU est affirmé avec une forte incitation auprès des collectivités pour que celles-ci développent des modes alternatifs à la voiture individuelle. Elle aura également la possibilité d'élaborer des documents d'urbanisme transversaux et intégrateurs. Cela s'illustre d'une part à travers l'obligation d'élaborer des plans locaux d'urbanisme intercommunaux, qui permettent de penser les problèmes territoriaux à une meilleure échelle, et d'autre part avec la possibilité de fusionner le PLU, le PLH et le PDU. Cette obligation, transformée en possibilité avec la loi ALUR concoure, tout de même, à donner plus de poids aux documents d'urbanisme.

Avec l'arrivée de la loi MAPTAM, ce sont les collectivités transformées en métropoles qui acquièrent plus de poids à travers leur champ de compétences consolidé et élargi. En donnant plus de poids à la collectivité c'est la cohérence urbanisme-transport qui est réaffirmée puisque désormais les documents d'urbanisme sont élaborés par la même entité, au même endroit : à la métropole.



PARTIE 2
GRENOBLE, MÉTROPOLE DE DROIT
COMMUN

1 Les changements opérés suite au passage en métropole

1.1 D'une communauté d'agglomération à une métropole de droit commun

Grenoble, commune française, située dans le Sud-Est de la France, chef-lieu du département de l'Isère, est la troisième commune de la région Rhône-Alpes, derrière Lyon et Saint-Étienne.

Figure 6 : Grenoble, chef-lieu de l'Isère



Grenoble est également la plus grande métropole alpine, ce qui lui vaut le surnom de « capitale des Alpes ». Le « Y grenoblois » bordé par les trois massifs de Belledonne, Chartreuse et Vercors, et de deux fleuves que sont l'Isère et le Drac, dispose actuellement d'un territoire en plaine de plus de 49 communes soit 50 000 hectares. Elle est la 11^e agglomération française. Depuis 2014, La Métro est présidée par Christophe FERRARI, maire de Pont-de-Claix¹⁷.

Figure 7 : Situation locale



¹⁷ La Métro. [En ligne]. La métropole, <http://www.lametro.fr/757-la-metropole.htm>

En 1966, Grenoble décide de fonder la première structure intercommunale de l'agglomération grenobloise : le syndicat intercommunal d'études des problèmes d'urbanisme de la région grenobloise le (SIEPURG). En 1973, l'agglomération grenobloise s'organise en syndicat intercommunal à vocations multiples (SIVOM), le syndicat intercommunal d'étude et de programmation pour l'aménagement de la région grenobloise (SIEPARG).

Ce n'est qu'en 1994 que le SIEPARG se transforme en communauté de communes, sous le nom de Grenoble-Alpes Métropole : communément appelée « La Métro ».

Le 1er janvier 2000, la Métro prend le statut de communauté d'agglomération, elle passe de 21 à 23 communes. Le 1er janvier 2004, les quatre communes qui constituaient auparavant la communauté de communes du Pays de Vif (Le Gua, Saint-Paul-de-Varces, Varces-Allières-et-Risset et Vif) intègrent la Métro. La communauté d'agglomération regroupe alors 27 communes. Le 1er janvier 2005, la commune de Bresson quitte la communauté d'agglomération pour rejoindre la communauté de communes du Sud Grenoblois. La communauté d'agglomération compte donc 26 communes.

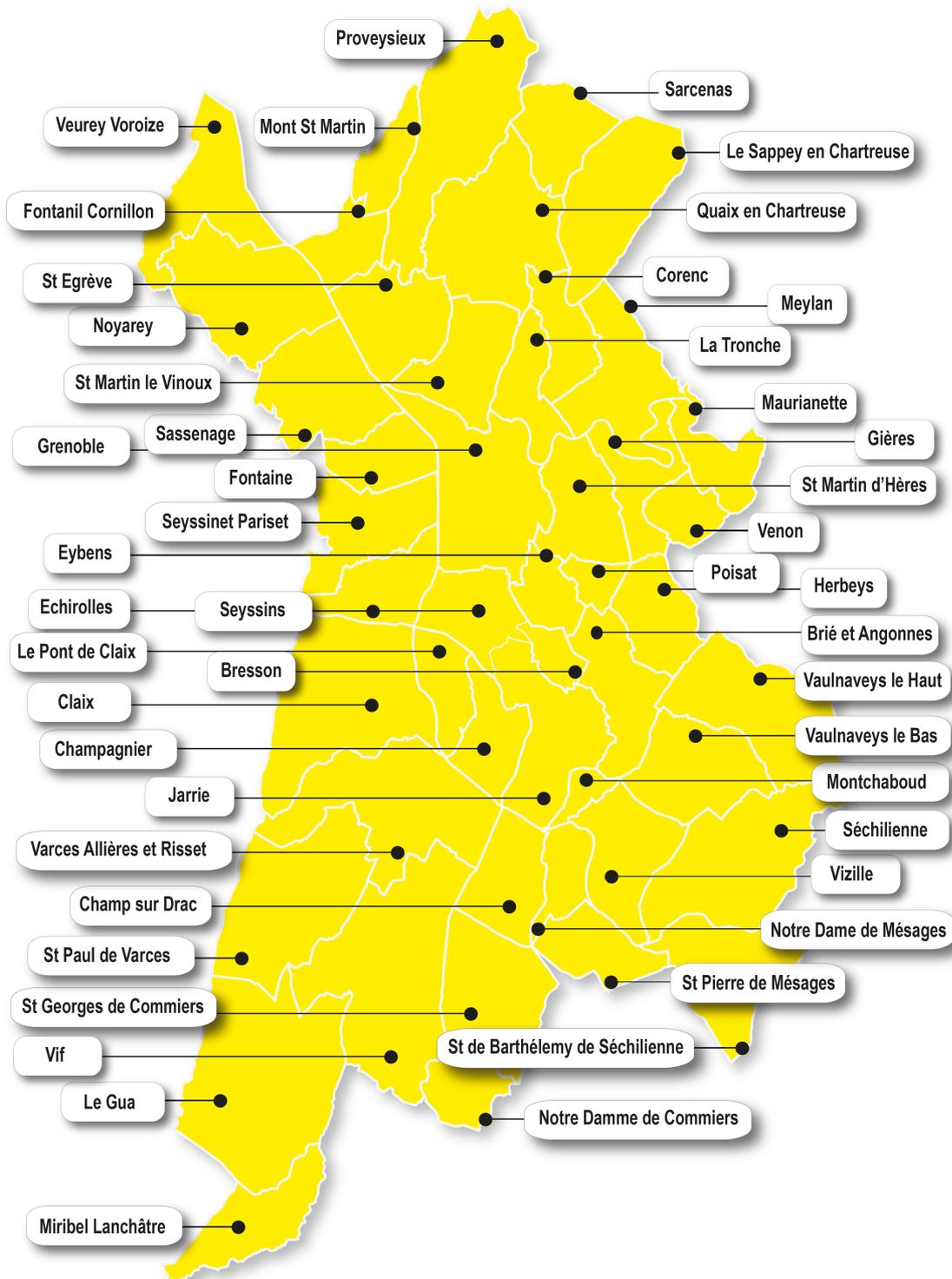
Le 25 septembre 2009, le conseil de la Métro décide d'accepter la demande d'entrée de la commune de Venon située au-dessus de la ville de Gières et appartenant à la communauté de communes du Pays du Grésivaudan. L'entrée effective de la commune de Venon intervient le 1er janvier 2010, la communauté d'agglomération regroupe désormais 27 communes.

Le 1er janvier 2012, Miribel-Lanchâtre, située dans le Trièves, s'ajoute au périmètre de la Métro, elle est la 28^{ème} commune membre de la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes dite La Métro.

Au 1^{er} janvier 2013, la Métro amorce une extension de son périmètre par fusion des trois communautés que sont la Métro, la communauté de communes du Sud Grésivaudan et la communauté de communes du bassin sud de la Chartreuse pour atteindre les 49 communes¹⁸.

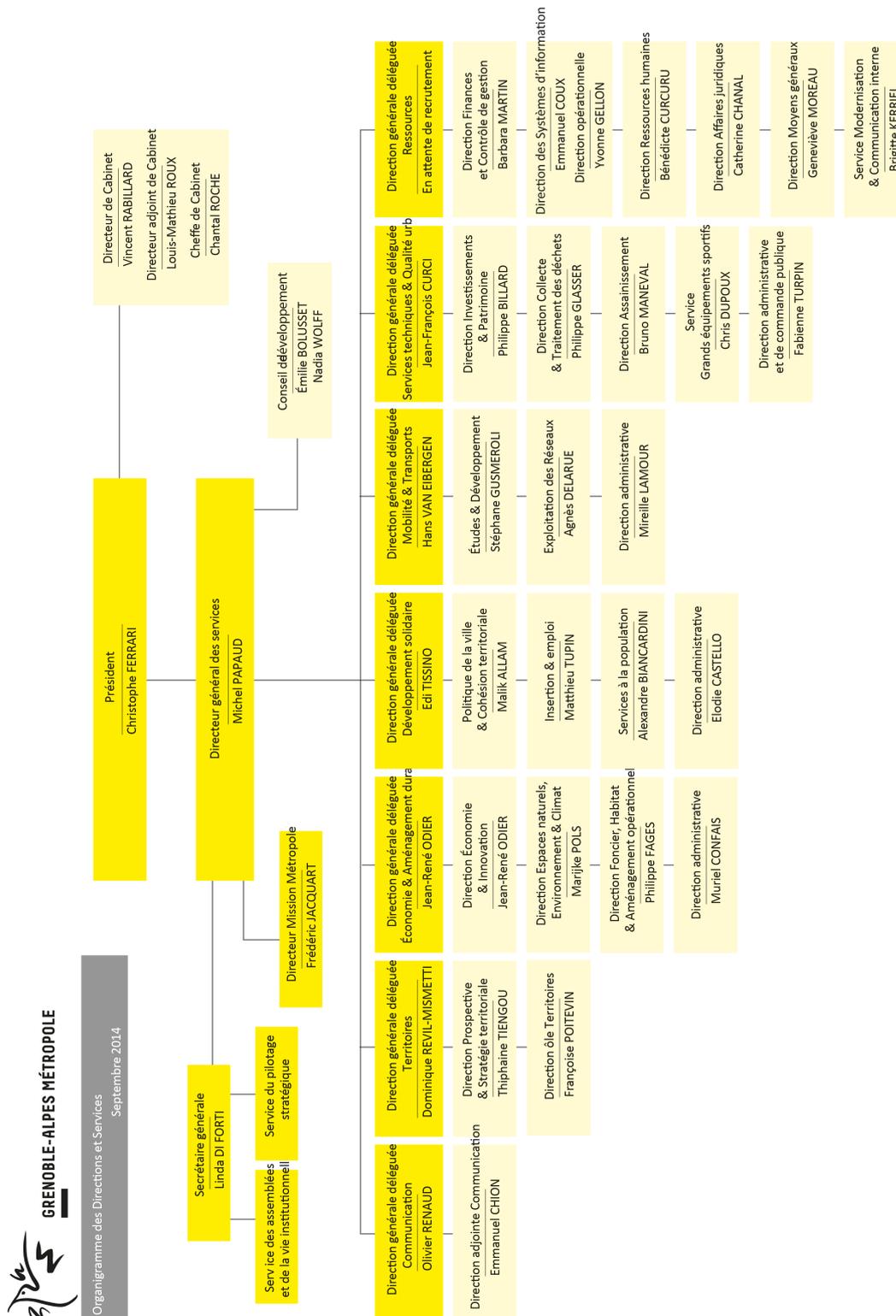
¹⁸ Wikipédia. [En ligne]. Grenoble Alpes Métropole, http://fr.wikipedia.org/wiki/Grenoble-Alpes_Métropole (consulté le 8 mai 2014)

Figure 8 : Périmètre au 1er janvier 2015



Pour gouverner son territoire, sept directions générales déléguées (DGD) spécialisées sont en place à l'intérieur desquelles les compétences sont réparties entre directions et services.

Figure 9: Organigramme des services de la communauté d'agglomération grenobloise



Cette répartition, très cloisonnée et très sectorisée, ainsi que les compétences qui étaient exercées par les communes ne permettaient pas d'instaurer une transversalité dans les services et donc dans les projets. L'urbanisme, de compétence communal était pensé d'un côté alors que la mobilité et l'habitat, de compétence Métro, étaient de pensés de l'autre. A cela s'ajoute le manque de transversalité entre le service en charge de l'habitat et le service en charge de la mobilité. La principale conséquence, déjà évoquée plus haut, relève donc de la difficulté à résoudre certains problèmes transversaux tels que la pollution de l'air, les nuisances sonores à proximité des infrastructures de transport... La cohérence urbanisme-transport était donc difficile à mettre en place.

La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 qui instaure la création de métropole s'inscrit dans l'acte III de la décentralisation et vise à simplifier le millefeuille institutionnel. En effet, celle-ci affirme le caractère automatique de création de métropole en fonction du critère démographique (tous les territoires de plus de 400 000 habitants, au sein d'une région urbaine de plus de 650 000 habitants sont systématiquement transformés en métropole au 1^{er} janvier 2015)¹⁹.

« La métropole est un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI) regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave au sein d'un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la cohésion et la compétitivité et de concourir à un développement durable et solidaire du territoire régional. Elle valorise les fonctions économiques métropolitaines, ses réseaux de transport et ses ressources universitaires, de recherche et d'innovation, dans un esprit de coopération régionale et interrégionale et avec le souci d'un développement territorial équilibré »²⁰.

La loi MAPTAM réaffirme également la volonté d'améliorer la cohésion, la compétitivité ainsi qu'un développement durable et solidaire sur un périmètre qui fait alors sens : le territoire métropolitain.

Elle se décompose en deux volets majeurs²¹ :

¹⁹ Grenoble Alpes Métropole, « En route vers la métropole », *Lettre de mission métropole* n°1 (avril 2014) : 1

²⁰ Idem : 3

²¹ Direction générale déléguée aux Ressources, Direction des Affaires Juridiques, « La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 : le volet métropole » [Note interne], La Métro, 2014

La modernisation de l'action publique avec :

- le rétablissement de la clause de compétence générale pour les départements et les régions (une collectivité territoriale, département ou région, peut intervenir dans un domaine de compétences dès lors que l'intérêt de son territoire peut être invoqué)
- la désignation d'un chef de file si plusieurs collectivités participent à l'exercice d'une compétence
- la mise en place d'un nouvel organe de concertation : la CTAP (conférence territoriale de l'action publique). Elle est chargée de favoriser la concertation entre collectivités pour l'exercice des compétences

L'affirmation des métropoles avec :

- Trois métropoles à « statut particulier » : le Grand Paris (effective au 1^{er} janvier 2016), Lyon par fusion de la communauté urbaine de Lyon et du Conseil général du Rhône et la métropole d'Aix-Marseille-Provence (effective également 1^{er} au 2016)
- Neuf métropoles dites de « droit commun » avec six communautés urbaines (Bordeaux, Lille, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulouse) et trois communautés d'agglomération (Grenoble, Rennes, Rouen). Pour ces métropoles la loi précise les six blocs de compétences de plein droit exercés en lieu et place des communes. Ces métropoles seront créées automatiquement par décret le 1er janvier 2015 en remplacement des intercommunalités existantes
- Deux autres agglomérations en mesure de devenir métropoles : Brest et Montpellier (par un vote démocratique au sein du conseil municipal de chaque commune membre)

Par rapport à la communauté d'agglomération, la métropole est une forme plus intégrée d'intercommunalité puisqu'elle exerce des compétences renforcées par rapport aux intercommunalités classiques. Ces compétences sont conduites en étroite coopération avec les communes membres afin de donner plus de sens et de cohérence à l'action. L'existence de métropoles bien insérées dans les réseaux mondiaux et capables de produire des effets d'entraînement significatifs sur leur territoire environnant, qui participe lui-même de ce dynamisme, constitue un enjeu majeur en termes de développement territorial. Elle va permettre de gérer le territoire de façon plus cohérente.

Grenoble-Alpes-Métropole dispose d'une feuille de route aux objectifs clairs pour son territoire²² :

1. Renforcer la solidarité entre les habitants et les territoires
2. Lutter contre les précarités
3. Assurer la transition énergétique
4. Soutenir l'emploi et l'activité économique
5. Aménager l'espace métropolitain

L'agglomération grenobloise possède certains atouts : sa capacité d'innovation, son économie dynamique et son environnement exceptionnel lui permettront de s'enrichir de nouvelles compétences.

Avec ces 440 000 habitants au sein de son aire urbaine de 665 000 habitants la Métro est devenue Grenoble-Alpes-Métropole par décret, au 1^{er} janvier 2015²³. Cette décision a été prise suite à la délibération du 4 juillet 2014 (cf. ANNEXE 2).

La métropole grenobloise dispose d'une économie diversifiée puisqu'elle est le siège d'entreprises multinationales dont on pourrait citer STMicroelectronics, Schneider Electric ou encore Ahlstrom. Elle est numéro une en France pour les emplois de conception et de recherche grâce à GIANT, un projet d'innovation mondial sur la Presqu'île²⁴.

Grenoble possède également une population jeune et diplômée puisque un grenoblois sur cinq est étudiant. Elle dispose d'un campus universitaire important avec 61 000 étudiants, un taux d'étudiants étrangers de 10.6%.

Le périmètre du PTU inclut trois types d'espaces : le cœur de l'agglomération grenobloise, des petites villes, bourgs et villages et enfin des espaces de montagne.

Le cœur de l'agglomération grenobloise concentre l'essentiel de la population, des activités et des fonctions de centralité. Il exerce une attractivité très importante y compris à l'échelle de toute la région grenobloise (aire du SCOT et Parcs Naturels Régionaux du Vercors et de la Chartreuse) ainsi que de la partie sud du département de l'Isère. Il est marqué par une urbanisation quasi-continue, où l'habitat collectif s'arrête aux pieds des collines et montagnes. Les emplois, commerces, grands équipements et activités se localisent d'une part dans la partie centrale et les faubourgs de la commune de Grenoble et d'autre part dans un certain nombre de grands espaces spécialisés situés autour des axes autoroutiers, de la rocade et des entrées d'agglomération.

Des petites villes, bourgs et des villages situés en dehors du cœur de l'agglomération grenobloise (Vif, Le Gua, Varcès-Allières-et- Risset, Saint-Paul de Varcès, Claix, Veurey Voroise, Noyarey, Murianette, Venon, Domène) ont des caractéristiques spatiales plus

²² Grenoble Alpes Métropole, « En route vers la métropole », *Lettre de mission métropole* n°1 (avril 2014) : 4

²³ La Métro. [En ligne]. La métropole. <http://www.lametro.fr/757-la-metropole.htm> (consulté le 14 mai 2014)

²⁴ Industrie mag. [En ligne]. Les clefs du succès d'un territoire qui résiste à la hausse du chômage et attire les entreprises. <http://www.industrie-mag.com/article3867.html> (consulté le 8 mai 2014)

proches de celles du périurbain. L'habitat individuel y est fortement présent et le territoire s'organise sous la forme de noyaux d'urbanisation séparés les uns des autres par des coupures à dominante naturelle ou agricole.

Enfin, les espaces montagnards, à cheval entre la plaine et les grands massifs, renforcent la diversité et les singularités du territoire. Parmi ces espaces l'on pourrait citer Champagnier, Le Sappey, Quaix-en-Chartreuse, Miribel-Lanchâtre.

La métropole est une opportunité pour gagner en cohérence et en efficacité sur le territoire grenoblois, afin d'améliorer le cadre de vie de ses habitants et d'appuyer le développement de son économie afin de faire rayonner l'agglomération, tout en préservant ses missions de proximité. La communauté d'agglomération grenobloise, du fait du nombre limité de compétences qu'elle exerce était peu intégrée²⁵. Le statut de métropole donne des outils pour résoudre certaines questions fondamentales telles que l'uniformisation du service de l'eau, l'amélioration de la qualité de l'air puisque c'est l'échelle pertinente pour les traiter. Ainsi, la métropole pourra, en concertation avec les communes, mettre en œuvre de façon plus efficace et cohérente certains dispositifs comme « la métropole apaisée » qui permet de déclarer une commune à 30km/h. La métropole permet dans certains cas de fédérer autour d'enjeux communs car si plusieurs communes décident de déclarer la circulation à 30km/h cela aura beaucoup plus d'impacts que si seulement une ou deux communes impulsent la démarche.

La mutualisation des compétences et des moyens financiers et humains permettront une plus grande efficacité du service public, pour le bien-être des citoyens et du territoire tout en évitant la multiplication des démarches. Car le niveau d'attente du service public doit être au moins équivalent voire s'en trouver amélioré par rapport à celui qui était assuré jusque-là par les communes. Même si l'hétérogénéité du territoire peut être perçue comme une force, cela constitue une grande difficulté, notamment au niveau de l'uniformisation souhaitée par les élus.

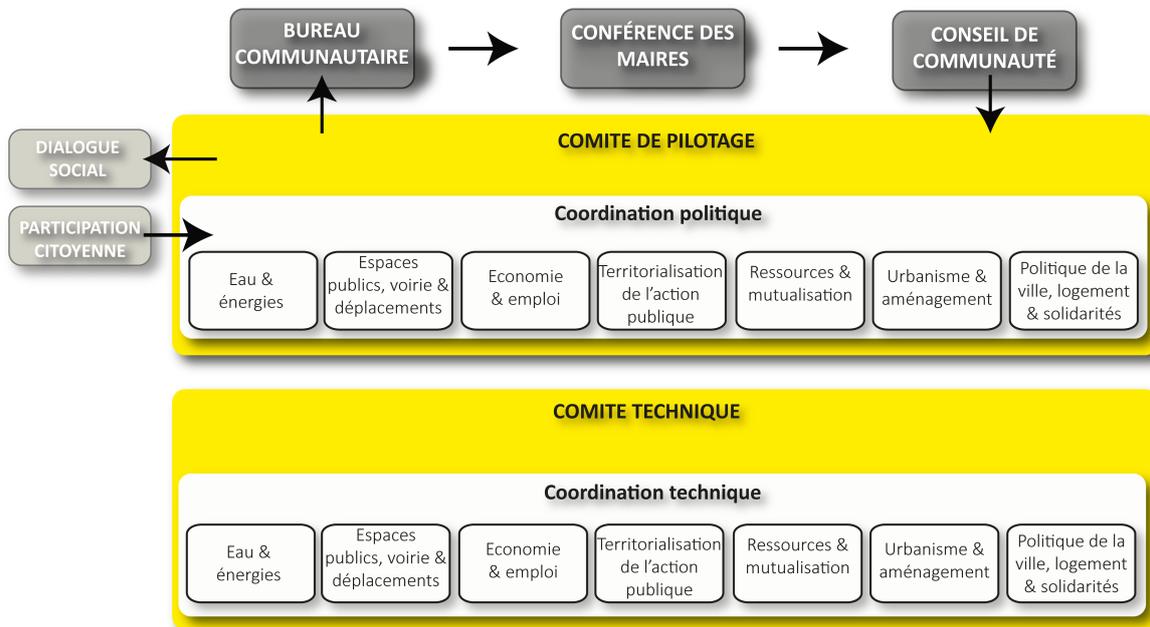
Afin de préparer la réflexion des élus sur les principales questions posées par la transformation, sept groupes techniques thématiques ont été créés autour des principaux champs concernés par l'évolution des compétences : aménagement et urbanisme ; économie et emploi ; eau et énergie ; politique de la ville ; solidarité, logement ; territorialisation de l'action publique ; voirie, espaces publics, déplacement ; ressources et mutualisation. Animés par des directeurs généraux de la Métro et des communes, ils se sont réunis entre février et mi-mai 2014 pour effectuer un bilan de la situation existante.

Il s'agissait d'identifier ce qu'il convenait de capitaliser, abandonner ou créer. Quatre vice-présidents ont été désignés pour assurer la coordination politique des travaux. Un comité de pilotage composé du président, des vice-présidents en charge de la coordination des

²⁵ Grenoble Alpes Métropole, « Projet métropole : où en est-on ? », Métrocourant n°04 (juillet 2014) : 16

groupes politiques, du directeur général des services et du directeur de la mission métropole, oriente les travaux et précise les principales étapes du projet (cf. ANNEXE 2).

Figure 10 : Schéma d'organisation du dispositif métropole



Source : Grenoble Alpes Métropole, « Demain, la métropole », Document de travail (Décembre 2014)

Dans le groupe technique Espaces publics, voirie et déplacements, les discussions ont permis de définir deux familles :

- la première englobe les voies, espaces et ouvrages dédiés aux déplacements et au stationnement de tous les modes (véhicules motorisés, transports en commun, cyclistes, piétons) dont l’emprise s’entend de façades à façades en milieu urbain et comprend accotements et fossés en zone non urbanisée.
- la deuxième concerne les accessoires de voirie, mobilier et équipements implantés sur l’emprise des voies, espaces et ouvrages cités précédemment, hors équipements de propreté urbaine et d’éclairage public ainsi qu’accessoires à vocation esthétique.

La loi MAPTAM prévoit le transfert automatique du pouvoir de police spécial de la circulation et du stationnement, aux présidents des métropoles compétentes en matière de voirie, au 1^{er} janvier 2015. La compétence voirie représente un vrai levier en faveur de la mise en place des politiques de mobilité. En effet, Grenoble est un bon exemple puisque avant le passage en métropole elle ne s’occupait pas de la voirie, c’était le travail des communes. Le transfert a donc demandé un gros travail d’anticipation, et d’organisation pour effectuer le glissement de façon cohérente. Cela a mobilisé beaucoup de moyens

humains et financiers. Aujourd'hui, la métropole grenobloise est gestionnaire de voirie, ce qui comprend la création, l'entretien, l'aménagement.

Dans le groupe technique « Aménagement et urbanisme » deux questions majeures ont animé les débats : la question de l'élaboration d'un plan local de l'urbanisme intercommunal (PLUi) et la prise de compétence du droit de préemption urbain par la Métropole. Concernant le PLUi, l'enjeu à court terme concernait la mise en compatibilité des PLU des 49 communes avec le SCOT et la loi Grenelle : « ...les SCOT et PLU doivent contribuer à réduire la consommation d'espace (lutter contre la périurbanisation), préserver les espaces affectés aux activités agricoles ou forestières, équilibrer la répartition territoriale des commerces et services, améliorer les performances énergétiques, diminuer (et non plus seulement « maîtriser ») les obligations de déplacement, réduire les émissions de gaz à effet de serre, et renforcer la préservation de la biodiversité et des écosystèmes (notamment via la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques) »²⁶

Cette mise en compatibilité est essentielle pour la Métro, qui dispose d'un grand nombre de communes, toutes relativement disparates. Au moment du transfert, beaucoup de procédures de révisions ou d'élaboration étaient lancées par les communes, ce qui ajoutait une difficulté supplémentaire dans la coordination des actions. Pour les agents de la Métro, il s'agissait donc de gérer une quarantaine de procédures, tout en posant les bases du futur PLUi. Pour la nouvelle métropole grenobloise et ses élus, la mise en place d'un PLUi, constitue un véritable « projet de mandat », qu'il faudra mettre en œuvre d'ici 2020.

Le droit de préemption urbain (DPU) est le second enjeu important dans le transfert de compétences aménagement et urbanisme à la Métropole. Il s'agit d'une procédure qui donne la possibilité aux communes de se porter acquéreur d'un bien ou d'un terrain lors de sa mise en vente sur son territoire. Cela se matérialise pour une déclaration d'intention d'aliéner (DIA) produite par un notaire. A partir de ce moment, la commune a la possibilité de se substituer à l'acheteur potentiel du bien. Il avait été convenu que les DIA devaient être transférées par les communes à la Métro avec leur intention de faire valoir leur DPU ou non. La Métropole assurerait cette mission à travers la mise en place d'un secrétariat foncier, avec pour objectif de faire émerger un groupe de travail foncier (instance de discussion entre les communes et la Métropole). La principale difficulté est la temporalité : en effet, la réponse à une DIA doit être rendue maximum deux mois après sa réception (trois pour la Métropole).

Le dispositif de pilotage mis en place pour opérer le transfert de compétences a consisté à faire des allers retours entre le comité de pilotage, composé du président et des vice-présidents, et le comité technique composé de techniciens. Ces allers retours entre le politique et le technique ont permis de faire émerger en quelques mois les questions

²⁶ Grenoble Alpes Métropole, « Construire une Métropole de projets en proximité », *Lettre de mission métropole* n°3 (décembre 2014) : 3

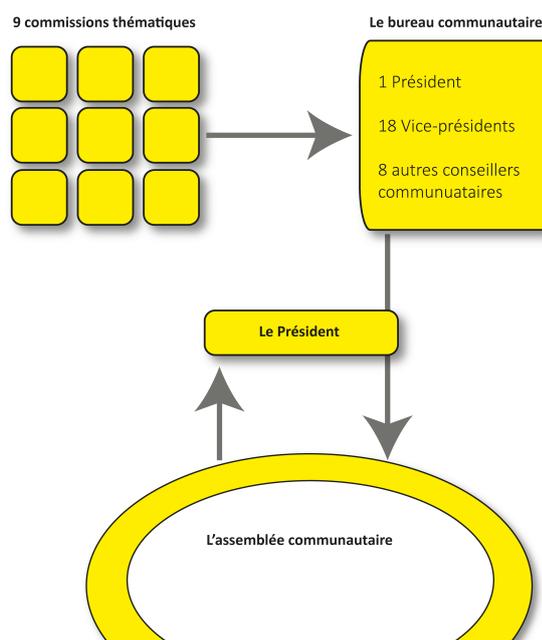
majeures à se poser. Le comité de pilotage avait pour rôle de coordonner et de centraliser les enjeux relatifs aux sept groupes politiques. Le comité technique, quant à lui, avait pour rôle de faire la synthèse des débats engagés dans les sept groupes techniques évoqués plus haut²⁷.

Les grandes ambitions annoncées par la Métro à l'aube de son passage en métropole pourraient être remises en cause par le nombre et la diversité des communes composant la métropole. Les objectifs d'uniformisation ne seront respectés qu'avec un portage et des arbitrages politiques forts. La métropole peut être vue comme une « grosse machine » par rapport à la communauté d'agglomération puisqu'elle ajoute de la complexité dans sa hiérarchisation. Le lien avec les communes est primordial puisque sans elles la métropole n'existerait pas. Il s'agit donc aujourd'hui de s'appuyer sur le savoir-faire des communes tout en construisant un « savoir-faire métropolitain ». Cela représente une menace pour celle-ci face aux communes réticentes.

Figure 11 : Illustration des instances de la Métropole grenobloise

Depuis le 1^{er} janvier 2015 Grenoble-Alpes-Métropole dispose d'une assemblée communautaire ou « conseil métropolitain » composée de 124 conseillers métropolitains qui représentent les 49 communes. Ceux-ci se réunissent régulièrement (environ une fois par mois en séance publique) lors du "conseil métropolitain".

Le bureau communautaire ou « bureau de la métropole » examine, arbitre et instruit les projets : il est composé d'un président, de 18 vice-présidents et de huit conseillers communautaires²⁸.



Source : Ville de Grenoble, « Métropole, ce qui va changer », *Gremag* n°02 (décembre-janvier 2015) : 18

²⁷ Grenoble Alpes Métropole, « Construire une Métropole de projets en proximité », *Lettre de mission métropole* n°3 (décembre 2014)

²⁸ Ville de Grenoble, « Métropole, ce qui va changer », *Gremag* n°02 (décembre-janvier 2015) : 18

Et enfin, six commissions thématiques (Mobilités, Développement et Attractivité, Cohésion Sociale, Territoire Durable, Ressources et enfin Services Publics Environnementaux et Réseau) qui ont pour rôle de discuter des délibérations faites par les services techniques pour ensuite les faire voter en conseil métropolitain par les élus.

Pour la Métro, les six blocs de compétences exercées de « plein droit » seront consolidés par l'arrivée de nouvelles compétences²⁹.

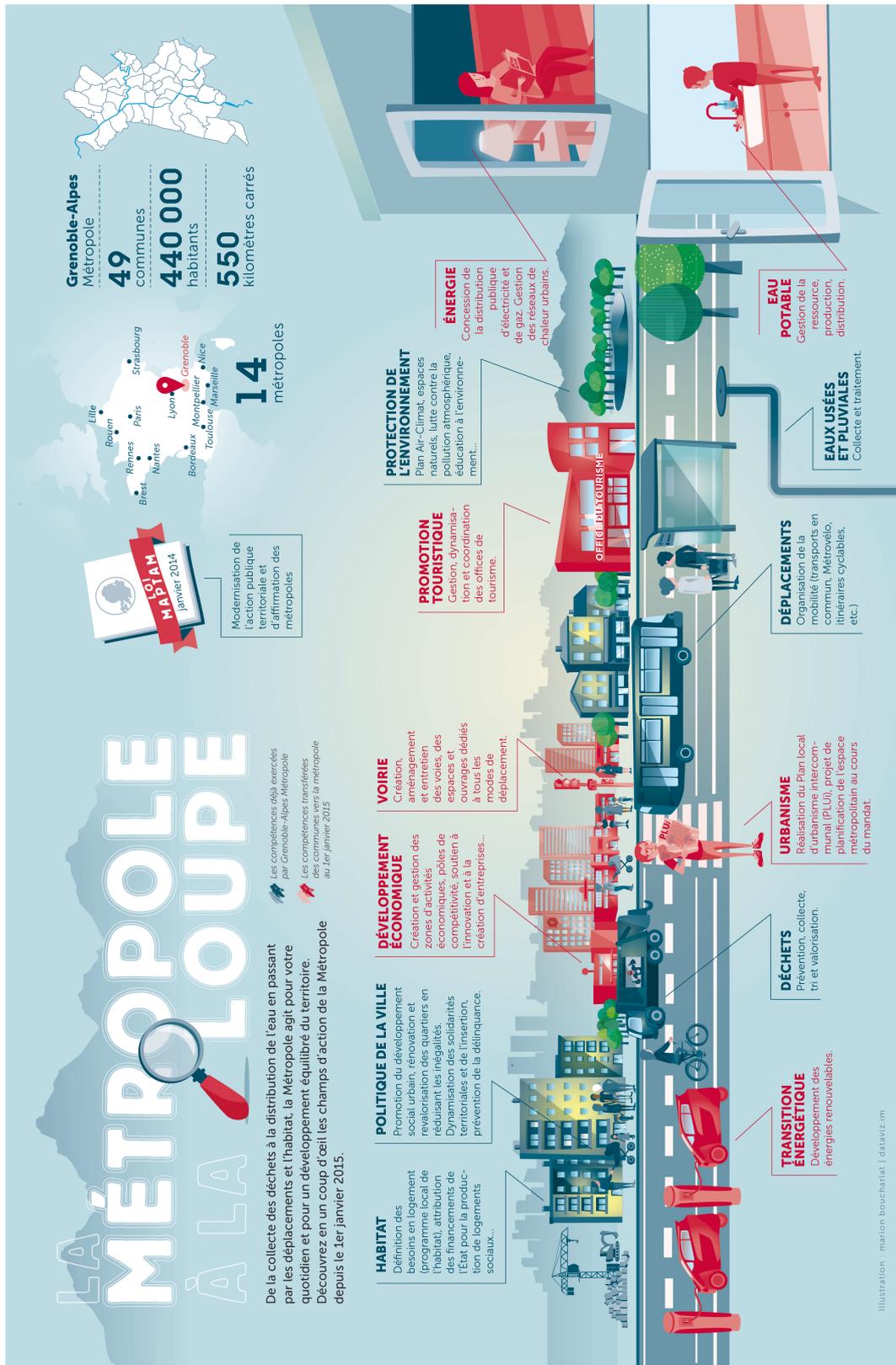
²⁹ Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, « Demain, la métropole », Document de travail (Décembre 2014)

Figure 12 : Illustration des compétences consolidées et transférées à la métropole grenobloise

Compétences conservées et consolidées	Compétences transférées des communes à la Métropole
Développement et aménagement économique, social et culturel	
Création, aménagement et gestion des zones d'activités industrielles, commerciales, tertiaires, artisanales, touristiques. Soutien à l'enseignement supérieur et à la recherche et aménagement d'équipements culturels, socio-culturels, socioéducatifs et sportifs d'intérêt métropolitain	Actions de développement économique, copilotage des pôles de compétitivité et promotion du tourisme
L'aménagement de l'espace métropolitain	
Le Scot, le schéma de secteur, l'organisation de la mobilité, le PDU, mais aussi l'établissement, l'exploitation, l'acquisition et la mise à disposition d'infrastructures et de réseaux de communication. A cela s'ajoute les PLU et documents d'urbanisme	La création et l'entretien de la voirie, la signalisation, les parcs et aires de stationnement, la création, l'aménagement et l'entretien des espaces publics dédiés à tout mode de déplacement urbain et enfin la participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares.
La politique locale de l'habitat	
Le Programme local de l'habitat (PLH), la politique du logement, les aides financières au logement social, les actions en faveur du logement des personnes défavorisées et l'aménagement, l'entretien et la gestion des aires d'accueil des gens du voyage	L'amélioration du parc immobilier bâti, la réhabilitation et la résorption de l'habitat insalubre
Politique de la ville	
<i>La politique de la ville est entièrement transférée des communes à la métropole</i>	Les dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale ainsi que des dispositifs locaux de prévention de la délinquance et d'accès aux droits
La gestion des services d'intérêt collectif	
L'assainissement, la création, la gestion, l'extension des cimetières d'intérêt métropolitain et des crématoriums.	Eau, abattoirs et marchés d'intérêt national ainsi que le service public de défense extérieure contre l'incendie.
La protection et mise en valeur de l'environnement	
La gestion des déchets ménagers, la lutte contre la pollution de l'air et l'adoption d'un plan climat-énergie territorial	La lutte contre les nuisances sonores, la contribution à la transition énergétique, la concession de la distribution publique d'électricité et de gaz, la création et la gestion de réseaux de chaleur ou de froid urbains, la création et l'entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques et la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (au 1er janvier 2016).

Source : Grenoble Alpes Métropole, « Demain, la métropole », Document de travail (Décembre 2014)

Figure 13 : Répartition des compétences entre la métropole et les communes



Source : Grenoble Alpes Métropole, « L'an 1 de la métropole grenobloise », *Métroscope*, n°112 (janvier-février 2015) : 8-9

L'arrivée des nouvelles compétences au sein de la métropole, avec le transfert d'agents de communes, oblige une réorganisation des directions et des services internes. Cette étape devrait intervenir courant de l'année 2015. Le nouvel organigramme des services de la métropole devra intégrer les agents transférés des communes à la métropole d'une part mais également une totale réorganisation à l'intérieur et entre les services d'autre part. En effet, avec l'élargissement de son champ de compétences, la Métropole devra instaurer une plus grande transversalité dans la manière de gérer ses projets.

1.2 Du service Mobilité et Transport au service Mobilité, Transport et Conception des espaces publics

La direction générale déléguée à la Mobilité et aux Transports anciennement dirigée par Monsieur Hans Van Eibergen est dirigée, depuis mars 2015 par Madame Patricia Varnaison-Revolle. Son rôle est triple :

- assurer une cohérence stratégique forte entre les politiques de déplacements et les autres politiques d'aménagement urbain (mise en place de la charte urbanisme-transport et des contrats d'axe), de cohésion sociale et territoriale, environnementale, etc. ;
- optimiser la performance globale du système de transports collectifs et plus largement de mobilité ;
- rechercher l'innovation en matière de mobilité urbaine et la prise en compte des nouvelles formes de mobilité ;

Avant le passage en métropole, la direction générale déléguée à la mobilité et aux transports (DGDMT) traitait uniquement de l'organisation de la mobilité des usagers au sens large et de l'élaboration du PDU. Elle ne disposait pas des compétences voirie (création, entretien, aménagement), signalisation et stationnement (gestion des aires et des parcs), ce qui entraînait un manque de cohérence pour les actions proposées. En effet, ne pouvant agir directement sur la voirie (à l'époque de compétence communale) la métro ne pouvait pas, entre autres, traduire physiquement les orientations du PDU (gestion du stationnement, gestion de la vitesse de circulation).

Concernant l'organisation interne, les compétences du service étaient réparties dans trois directions distinctes :

Figure 14: Organigramme de la Délégation à la Mobilité et aux Transports

<p>Directeur Général Délégué à la Mobilité et aux Transports Hans VANEIBERGEN</p>	
<p>Assistante Véronique LEON</p>	
<p>Direction Etudes et développement Stéphane GUSMEROLI</p>	<p>Direction de l'administration Mireille LAMOUR</p>
<p>Assistante Mokhtaria MEGHRAOUI</p>	<p>Assistante Véronique LEON</p>
<p>Chargé de projets transports en commun urbains XXXXXXXX</p> <p>Chargée de projet Plan de Déplacements Urbains Julie BLAIS</p> <p>Chargée d'étude logististique urbaine Anne BUILLES</p> <p>Chargé de mission planification multimodale Michel GILBERT</p> <p>Chargé de projets nouvelles mobilités William MEUNIER</p> <p>Chargé d'études modes actifs et aménagement Lionel FAURE</p> <p>Chargé de projets observation et évaluation Arnaud SAILLET</p> <p>Observateur des pratiques de déplacements Nicolas CHIARIGLIONE</p> <p>Apprenti à l'observatoire des déplacements Gaelle SUC</p> <p>Apprenti PDU Anais HUILLIER</p>	<p>Chargée de coordination des instances Nadia BENTARA</p> <p>Chargée du suivi financier Nabila OUAMARIA</p> <p>Assistant administratif et financier Maxime NINFOSI</p> <p>Chargée du suivi administratif et juridique Catherine DULCEY</p> <p>Chargée de mission organisation et méthode Corine DESBOS</p>
<p>Direction Exploitation des réseaux Agnes DELARUE</p>	<p>Direction Exploitation des réseaux Agnes DELARUE</p>
<p>Assistante Dany MENGHINI</p>	<p>Assistante Dany MENGHINI</p>
<p>Responsable du contrôle d'exploitation Pierre LANIER</p> <p>Chargé des contrats d'exploitation Yvan BELLET</p> <p>Chargé de l'accessibilité et des enquêtes trafic Laurent ARNOULD</p> <p>Chargé de la billettique et du suivi technique de l'exploitation Olivier LEHE</p> <p>Chargée de la tarification et des relations avec les usagers Monique BOUGHILIBA</p> <p>Chargé du service Métrovélo et des transports scolaires Nicolas BOHERE</p> <p>Responsables STATIONMOBILE Annick DUTARTRE</p> <p>Chargés systèmes d'information de STATIONMOBILE Frédéric PETIT</p> <p>Opérateurs des systèmes d'information de STATIONMOBILE Sylvain COTTE et Fabienne PERRICHON</p> <p>Chargée de l'agence de mobilité Barbara MULLER</p> <p>Conseillers en mobilité Fayrouz BRICK - Faouzi FLOUZZANI - Assirem LHARAIG</p>	<p>Responsable du contrôle d'exploitation Pierre LANIER</p> <p>Chargé des contrats d'exploitation Yvan BELLET</p> <p>Chargé de l'accessibilité et des enquêtes trafic Laurent ARNOULD</p> <p>Chargé de la billettique et du suivi technique de l'exploitation Olivier LEHE</p> <p>Chargée de la tarification et des relations avec les usagers Monique BOUGHILIBA</p> <p>Chargé du service Métrovélo et des transports scolaires Nicolas BOHERE</p> <p>Responsables STATIONMOBILE Annick DUTARTRE</p> <p>Chargés systèmes d'information de STATIONMOBILE Frédéric PETIT</p> <p>Opérateurs des systèmes d'information de STATIONMOBILE Sylvain COTTE et Fabienne PERRICHON</p> <p>Chargée de l'agence de mobilité Barbara MULLER</p> <p>Conseillers en mobilité Fayrouz BRICK - Faouzi FLOUZZANI - Assirem LHARAIG</p>

Avec le passage en métropole, la DGDMT possède désormais plus de leviers pour la gestion de la mobilité puisqu'elle participe grandement à la diffusion d'une culture commune. Avec la prise de compétence espaces publics, la volonté d'instaurer une plus grande cohérence urbanisme-transport est affirmée. Une fois le changement opéré la DGDMT sera transformée en département Mobilités, Transport et Conception de l'espace public (DMTCEP) à l'intérieur d'une direction générale « Cohérence Territoriale ». Cette direction regroupera également un département « Territoires » qui sera chargé de l'aménagement, de la planification et de l'urbanisme, ainsi qu'un département « Intercommunalité et projets communaux ». Enfin, un département « Foncier et Habitat » fera également parti de la direction générale. Avec le transfert des agents des communes, le nouveau département pourrait passer d'un effectif d'une trentaine de personnes à 80 personnes courant juillet. A l'intérieur de ce département, les compétences seront réparties dans différents pôles.

La montée en puissance des préoccupations environnementales et des problèmes liés à la massification de l'automobile en ville, amène les élus à reconsidérer la place insuffisante laissée aux modes actifs (piétons et cyclistes) et plus largement aux modes alternatifs à la voiture individuelle. La mutualisation des thématiques voirie et espace public au sein d'un service permet de faire émerger de nouveaux leviers pour pallier aux problèmes rencontrés d'une part et de garantir l'unicité dans le traitement de la commande d'autre part. Désormais la volonté affichée est de faire fonctionner ce département en « réseau ». Avec la mise en place d'une direction générale regroupant l'habitat, l'urbanisme et la mobilité ce sont la cohérence urbanisme-transport et la volonté de travailler de manière transversale qui sont affirmées.

1.3 D'un syndicat mixte des transports en commun à un syndicat mixte de la mobilité

Le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise est l'autorité organisatrice des transports (AOTU) sur le périmètre de transports urbains (PTU), à savoir les 49 communes de la Métro.

Cet établissement, créé en 1973, définit la politique de transport sur le territoire, en concertation avec les partenaires locaux. Élaboré à l'initiative du conseil général de l'Isère et du SIPERAG (ancêtre de la Métro) le SMTC fait suite à la société grenobloise de tramways électriques (SGTE). Jusqu'en 1974 le SGTE exploitait le réseau de transports pour le compte du SMTC avant d'être remplacé par la société d'économie mixte des transports de l'agglomération grenobloise (SEMITAG). Créée en 1975, la SEMITAG est une société partenaire du groupe TRANSDEV, elle appartient au SMTC à hauteur de 65%. A partir du 1er

janvier 1975, cette dernière a été chargée de l'exploitation du réseau à travers la délégation de service public (DSP) entre le SMTC et la SEMITAG³⁰.

Soucieux d'apporter à tous les habitants une offre de transports publics efficace, quel que soit leur quartier ou leur commune de résidence, le SMTC ne cesse d'élargir le réseau de transports de l'agglomération grenobloise (TAG) dont il est le propriétaire et le gestionnaire. En effet, ce réseau dessert l'ensemble du territoire des 49 communes, ce qui est assez rare compte tenu de la diversité des territoires. De plus, il offre un service de mobilité à plus de 400 000 habitants sur une superficie de 300 km². La densité du réseau de transports en commun est une condition nécessaire au développement et à l'accroissement des déplacements³¹.

Actuellement, cinq lignes de tramways, 50 lignes de bus, 18 parkings-relais et 310 km de pistes cyclables permettent aux habitants de se déplacer dans la métropole. C'est pour cela que le SMTC véhicule des valeurs telles que³² :

- La mobilité pour tous, avec la mise en place d'une tarification solidaire pour les personnes dont les revenus ne permettent pas de participer pleinement au paiement des frais de transports.
- La mobilité de qualité, par la mise en circulation de bus avec une véritable identité visuelle ou encore à travers l'accessibilité des moyens de transport par tous (personnes à mobilité réduite, personnes âgées...).
- La mobilité écoresponsable, avec l'utilisation de bus en sites propres et la volonté de promouvoir de plus en plus l'utilisation des modes actifs.
- La mobilité au cœur de la ville, avec une densité de réseau en cœur d'agglomération plus qu'attractive.

En janvier 2006, une deuxième délégation de service public (DSP) a été signée entre le SMTC et la SEMITAG, pour une durée de sept ans. Le SMTC s'est alors engagé à verser les subventions nécessaires aux investissements courants et à l'équilibre de l'exploitation à la SEMITAG. Fin avril 2013, le Comité Syndical du SMTC a renouvelé la DSP pour une durée de sept ans et demi.

Les grands objectifs de la nouvelle DSP sont les suivants :

- Le développement d'une offre de transport pour tous les habitants de l'agglomération, avec l'objectif d'une desserte de 99 % de la population et la garantie d'une accessibilité efficace et pour tous aux pôles d'emploi, d'équipement et de services de la région grenobloise.

³⁰ Le SMTC, Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise 2007-2012, Grenoble : le SMTC, 2007

³¹ Le SMTC. [En ligne]. « Le maillage aux quatre coins de l'agglo ». <http://www.smtc-grenoble.org/le-maillage-aux-4-coins-de-lagglo> (consulté le 8 mai 2014)

³² Le SMTC. [En ligne]. « La politique tarifaire ». <http://www.smtc-grenoble.org/la-politique-tarifaire> (consulté le 8 mai 2014)

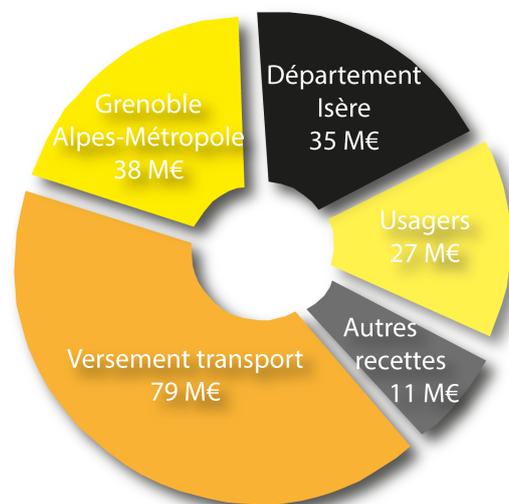
- Le déploiement d'une offre attractive, lisible et efficace, favorisant le report modal.
- La mise en œuvre d'un « bouquet de services » de mobilité à l'échelle de la région grenobloise, complémentaire de l'offre de transport.
- Le développement de la fréquentation, avec un objectif de 100 millions de voyages en 2020, contre 77 millions en 2012.

Le SMTC est composé d'élus de la Métro et du conseil général réunis autour d'un président qui est actuellement Yann Mongaburu (élu à la ville de Grenoble et vice-président à la Métropole en charge des déplacements) et d'un bureau exécutif.

Actuellement, le SMTC pense, gère, construit, et organise le réseau sur l'ensemble du territoire. Il réalise les investissements correspondants (infrastructures et matériel roulant), détermine la politique tarifaire et les adaptations de l'offre de transports.

Les deux sources principales de financement sont le versement transport et la participation des collectivités mandantes. Le versement transport représente 41% du financement total du SMTC. C'est une taxe sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés, soit 79 millions d'euros en 2010. Les collectivités mandantes sont ensuite, à part égales, la Métro à hauteur de 38 millions d'euros (soit 20% du budget total) et le département de l'Isère à hauteur de 35 millions d'euros (soit 18% du budget total)³³.

Figure 15 : Financement du SMTC en 2010



Source : Budget prévisionnel du SMTC

Par arrêté préfectoral du 3 octobre 2014, le préfet de l'Isère a mis fin aux compétences du SMTC au 31 décembre 2014 (cf. ANNEXE 3).

³³ Le SMTC, « Le financement du réseau de transport », *Le compte déplacements de l'agglomération grenobloise* (octobre 2013, p.8)

En effet, lorsqu'une partie des communes membres d'un syndicat mixte fait partie d'une métropole et que celle-ci est incluse en totalité dans le syndicat, la création, transformation ou fusion, vaut retrait du syndicat des communes membres de la Métropole pour les compétences mentionnées au I de l'article L 5217-2 pour l'exercice des compétences autres que celles de l'article L 5217-2 la métropole est substituée au sein du syndicat aux communes qui la composent.

Par ordonnance du 29 mai 2015, le Tribunal administratif de Grenoble a annulé l'arrêté du préfet de l'Isère en date du 3 octobre 2014 qui mettait fin aux compétences du SMTC de l'agglomération grenobloise au 31 décembre 2014.

Le tribunal a partagé les doutes exprimés concernant la motivation de l'arrêté du Préfet : « *les dispositions de l'article L 5216-7 [...] ne sont pas applicables en l'espèce en ce que le SMTC ne compte pas de commune dans ses adhérents et en ce qu'il s'agit d'un syndicat mixte ouvert* ».

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise est donc définitivement reconnu compétent concernant son rôle d'autorité organisatrice des transports en commun sur le territoire de l'agglomération grenobloise (cf. ANNEXE 4).

Le SMTC grenoblois, maintenu en l'état, devra cependant évoluer dans un contexte budgétaire restreint puisque lors de sa séance budgétaire du 11 décembre 2014, le Conseil Général de l'Isère a voté la diminution de sa contribution au SMTC passant de 36 759 137 € en 2014 à 25 259 138 € au Budget prévisionnel 2015.

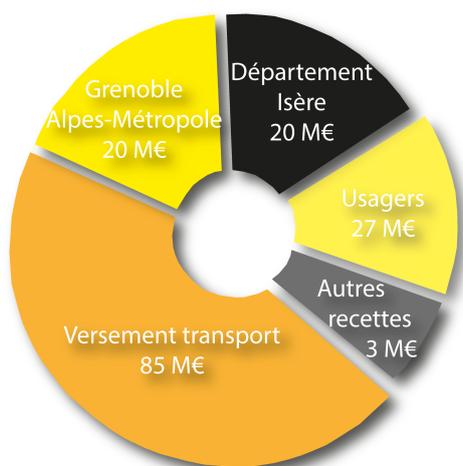
Conformément aux statuts du SMTC, il doit y avoir une parité dans la participation des collectivités mandantes (en l'occurrence entre la Métro et le conseil général de l'Isère).

Cette baisse des financements implique nécessairement un effort de gestion soutenu sur les charges du SMTC ainsi qu'une optimisation des dépenses grâce à une plus grande coordination sur l'intégration des réseaux et les politiques de mobilité des deux collectivités mandantes.

En 2015, le versement transport représente 85 millions d'euros (soit 53,9% du budget total) ce qui fait état d'une légère hausse depuis 2010. La Métro, quant à elle, finance à hauteur de 20 millions, de même que le conseil général, ce qui représente 13,1% du budget total pour chaque collectivité³⁴.

³⁴ Le SMTC, *Budget primitif 2015*, Grenoble : le SMTC, 2015

Figure 16 : Financement du SMTC en 2015



Source : Budget prévisionnel du SMTC

Il s'agit donc de réfléchir à l'évolution du SMTC sous une forme qui lui permettra d'assurer la continuité du service public mais également l'amélioration des conditions de déplacement des habitants de la région urbaine grenobloise.

2 Les trois scénarios possibles à la Métro pour l'élaboration du futur PDU

L'agglomération grenobloise est une des rares agglomérations à avoir adopté un plan de déplacements urbains de « première génération ». Approuvé en 1987 ce PDU a surtout permis de poursuivre le développement du réseau tramway. Le bilan de ce PDU effectué en 1992 montrait que même si les parts de marché des transports en commun avaient augmenté (de 11 à 14%), celles de la voiture individuelle avaient encore plus augmenté (de 48 à 54%)³⁵.

Le PDU 2000-2010 s'appuyait sur un concept multimodal devant permettre « d'inverser la tendance »³⁶, c'est-à-dire de réduire la place accordée à la voiture individuelle tout en augmentant la part modale des transports en communs et des modes actifs. Il se déclinait en deux phases initialement prévues sur les périodes 2000-2005 et 2005-2010. Le décalage de calendrier et le nouveau contrat de délégation du service public entre le SMTC et la SEMITAG pour la période 2006-2012 ont amené le SMTC à ajuster le terme du nouveau PDU à 2012.

³⁵ Le SMTC, *Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise 2007-2012*, Grenoble : le SMTC, 2007

³⁶ Idem

Par décision du Tribunal administratif datant du 7 juillet 2009, la délibération par laquelle le SMTC approuvait le PDU 2007-2012 a été annulée suite à des décalages dans le temps portant notamment sur des questions de calendrier et de programmation financière.

Suite à cette décision, le SMTC a souhaité relancer une démarche : par délibération du 28 septembre 2009 (cf. ANNEXE 5), il lançait l'élaboration d'un nouveau PDU 2012-2020, en engageant une démarche innovante pour laisser une large place aux échanges avec les habitants de l'agglomération.

Le 11 juillet 2011, au regard des évolutions de périmètre, le SMTC prend la décision de compléter les études techniques, d'associer de nouveaux acteurs et donc de reconsidérer le calendrier prévisionnel adopté en 2009 (cf. ANNEXE 6).

Le travail mené pendant la première phase durant l'année 2010 a permis de donner des grandes orientations pour l'élaboration du PDU à travers :

- sept « cafés citoyens », temps d'échanges avec les citoyens, organisés dans différents quartiers
- un « café des élus » organisé sur le même format que les « cafés citoyens »
- un « atelier citoyen » construit sur un panel représentatif de 31 citoyens
- les universités du PDU ont permis d'organiser des conférences-débats avec le grand public
- un comité des sages a été construit sur une quinzaine d'experts et de personnalités engagées sur la réflexion autour de la mobilité

Ces dispositifs participatifs ont permis d'enrichir la démarche, elle est construite par l'ensemble des acteurs et usagers de la mobilité.

Afin de viser un cap plus cohérent avec l'évolution de la mobilité dans le territoire et en phase avec les enjeux mis en évidence, le PDU de l'agglomération grenobloise s'est attaché à définir des principes d'actions et un schéma cible d'organisation de la mobilité à l'horizon 2030 en cohérence avec l'ensemble des réflexions de planification territoriale achevées ou en cours, notamment le SCOT. Cet horizon a été acté par délibération en juillet 2012. Il sera décliné de façon plus précise, en fonction des priorités d'actions, sur la période 2014 – 2020.

Afin d'anticiper les évolutions de périmètre qui pourraient intervenir (communes du balcon sud de la Chartreuse), le SMTC a fait le choix de faire évoluer une seconde fois son calendrier par délibération du 8 juillet 2013 (cf. ANNEXE 7). Le nouveau calendrier prévisionnel prévoyait une adoption à l'automne 2015 du PDU s'étalant sur la période 2015-2030. Un horizon intermédiaire (2020) avait également été pris en considération. Actuellement la démarche PDU est suspendue, aucun acte officiel n'est paru depuis la délibération cadre du 8 juillet 2013.

Dès qu'un calendrier sera fixé les dispositifs de travail du PDU seront adaptés. Il faudra en effet y associer les acteurs, partenaires, habitants des nouveaux territoires qui pourraient être intégrés au périmètre de transport urbain.

Au regard des nouveaux éléments de contexte : création de la métropole au 1er janvier 2015, éventuelle dissolution du SMTC début 2015, la perspective de création d'une structure de coopération avec le Pays Voironnais et le Grésivaudan combiné à des seuils réglementaires de qualité de l'air dépassés de manière récurrente, générant des impacts sanitaires importants et exposant la France à des risques de sanctions financières européennes, le calendrier du PDU a nécessairement été revisité. Avec le changement d'équipe municipale et dans un contexte budgétaire restreint la démarche PDU qui avait été engagée n'a pas redémarré. Le passage en métropole a été l'occasion pour Grenoble Alpes Métropole de se questionner sur la portée de ce document.

Trois scénarios étaient envisagés à la Métro :

- l'élaboration d'un nouveau PDU dit « standard » à l'échelle du PTU
- l'élaboration d'un PDU à l'échelle de la région urbaine grenobloise (RUG) ce qui permettrait de créer un syndicat inter AOT entre la communauté de communes du Grésivaudan, la communauté d'agglomération du pays voironnais et la métropole grenobloise
- l'élaboration d'un PLUI-HD intégrant le PLH et le PDU

2.1 Scénario 1 : finalisation du PDU d'agglomération

Depuis la délibération de lancement du 28 septembre 2009, les phases suivantes ont été engagées :

Figure 17 : Etat d'avancement du PDU 2015-2030



Source : Blais, Julie, « Élaboration du futur PDU de la métropole grenobloise dans un contexte budgétaire contraint » [Note interne]. Grenoble Alpes Métropole, SMTC, 2014

Phase 1 : impulsion et sensibilisation. Cette phase est achevée et conclue depuis le 1^{er} forum du PDU le 23 octobre 2010. Elle a permis de définir des orientations et priorités pour le futur PDU, à partir des attentes et des besoins exprimés par les ateliers de concertation.

A l'issue des débats du forum du PDU de 2010, le Président du SMTC avait proposé trois grandes orientations pour le nouveau PDU, confirmées ensuite par le comité de pilotage du PDU et inscrites dans la délibération du SMTC le 11 juillet 2011 :

- anticiper les ruptures et préparer la ville de l'après-pétrole
- placer l'humain au cœur du PDU
- optimiser l'offre de transports collectifs en tenant compte des contraintes budgétaires

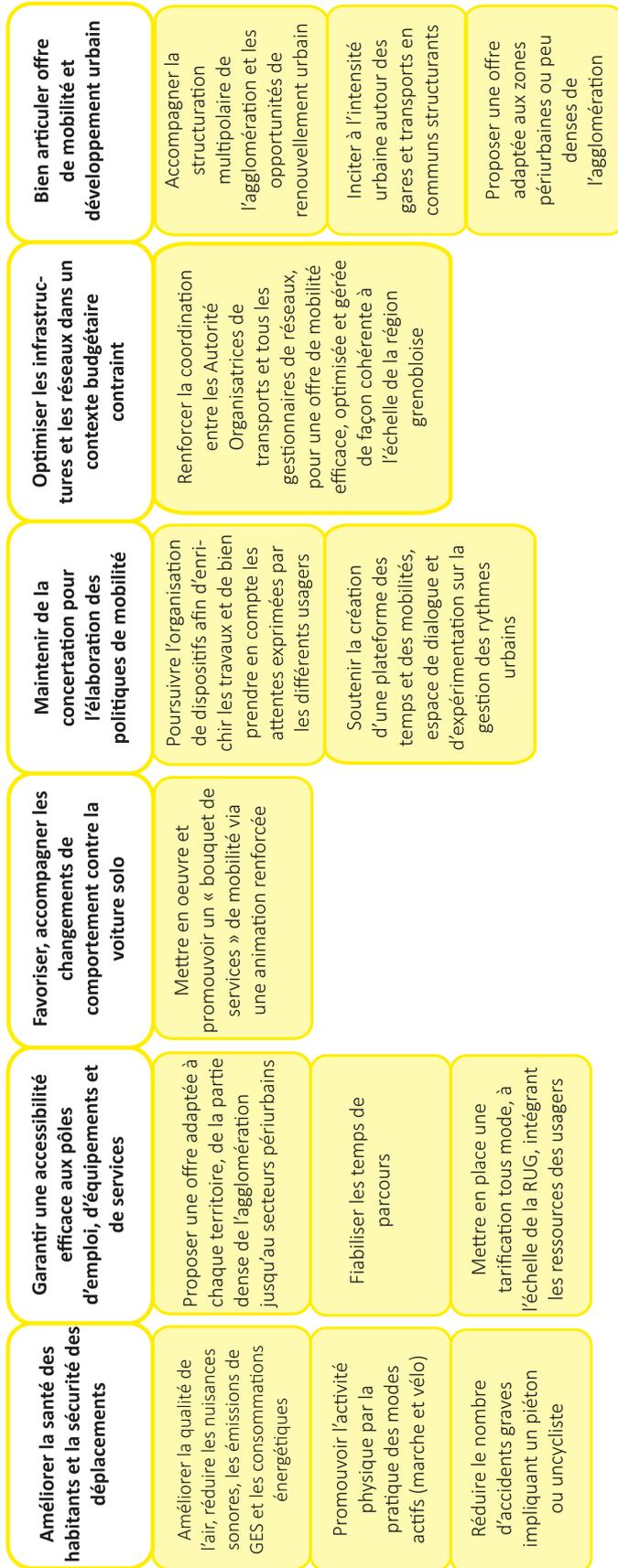
Les études techniques engagées en fin d'année 2010, ont eu pour objet de décliner ces trois grandes orientations. Le diagnostic s'est enrichi grâce à l'analyse des résultats de l'enquête ménages-déplacements de 2010 et aux contributions des ateliers thématiques partenariaux du PDU.

Deux scénarios ont été envisagés pour répondre à l'accroissement de la demande de mobilité et au développement des réseaux alternatifs à la voiture en solo performants et attractifs, indispensables pour assurer les besoins de mobilité des habitants de la région urbaine grenobloise. Les deux concepts de scénarios se différenciaient principalement sur les propositions d'organisation du réseau de transport en commun urbain et sur la hiérarchie du réseau routier.

Phase 2 : Élaboration des propositions, achevée en août 2012. Durant celle-ci, les études techniques engagées fin 2010 ont eu pour objet de décliner les trois orientations. Le diagnostic qui avait alors été produit a pu être enrichi et complété grâce également aux résultats de l'enquête-ménages-déplacement de 2010. Cette année de débats collectifs a permis de faire émerger les enjeux et les grandes orientations du nouveau PDU.

Phase 3 : Débats. Achevée en décembre 2012, cette troisième phase débuta à partir du deuxième forum du PDU, qui s'est tenu en décembre 2012 et au cours duquel les deux familles de scénarii ont été portées à débats. A partir des points de consensus relevés par les débats, la feuille de route a été inscrite dans la délibération cadre du 8 juillet 2013 (cf. ANNEXE 7), et guidera les prochains ateliers thématiques partenariaux, en vue de la définition du projet PDU en 2015. Cette délibération cadre définit 6 objectifs cadres :

Figure 18 : Les objectifs cadres déclinés en principes d'actions du PDU 2015-2030



Il a été proposé de traduire ces objectifs de façon quantifiée, notamment en termes d'usages des différents modes de déplacements dans l'agglomération à l'horizon 2030 :

- une augmentation de l'usage de la marche, en mode principal ou en rabattement vers les transports collectifs
- un triplement de la part modale du vélo
- une progression continue de l'usage des transports en commun
- un développement des usages partagés de la voiture (covoiturage et auto partage), et une baisse de 10 points de la part modale de la voiture
- une maîtrise des distances parcourues en voiture dans l'agglomération

Ces six objectifs se déclinent en 13 principes d'actions stratégiques. Dans l'objectif de mieux prendre en compte la réalité des pratiques de déplacements, l'ensemble des objectifs seront traduit à deux échelles, celle de l'agglomération (périmètre de 33 communes à ce moment-là) et celle de la région urbaine grenobloise (périmètre du SCOT) :

A l'échelle de la région urbaine grenobloise

- Développer un réseau interurbain plus capacitaire et mieux connecté aux réseaux urbains
- Développer l'intermodalité et aménager des pôles d'échanges de qualité
- Développer la pratique du covoiturage
- Optimiser le transport de marchandises et la logistique urbaine
- Renforcer le rôle distributif des voies rapides urbaines

A l'échelle de l'agglomération

- Articuler l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains avec le développement de l'agglomération
- Améliorer la qualité de vie dans les centralités urbaines
- Renforcer l'attractivité du réseau tramway
- Développer et promouvoir le rôle du bus
- Améliorer l'attractivité du vélo
- Développer l'usage de la marche dans toute l'agglomération
- Soutenir le développement des modes de transport innovants
- Accompagner et consolider les changements de comportements à travers un bouquet de services coordonné par l'Agence de mobilité

Phase 4 : Mise au point du projet PDU. Elle est en cours depuis janvier 2013. La rédaction du projet/ plan d'actions et de ses annexes devait intervenir début 2015, suivie de la phase réglementaire de consultation des personnes publiques associées et de l'enquête publique, en vue de l'adoption du PDU.

L'agrandissement du territoire de la Métro effectif au 1er janvier 2014, le passage en métropole avec l'arrivée de nouvelles compétences (notamment la compétence voirie) ainsi que le changement d'équipe municipale impose une réactualisation du diagnostic du PDU qui a débuté en 2014. La réactualisation du diagnostic à l'échelle des 49 communes a été confiée à l'agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG) ainsi qu'au bureau d'études Transitec. Avec le changement d'équipe municipale, les nouveaux élus n'ont pas les mêmes attentes concernant le PDU et les objectifs cadres qui avaient été définis lors du précédent mandat. Cette démarche nécessiterait une bonne coordination au niveau des vice-présidents qui pilotent les documents séparément (PLH, PDU et PLUi) et une articulation étroite des travaux et des calendriers.

2.2 Scénario 2 : PDU « RUG »

La région urbaine grenobloise (RUG) est un périmètre institutionnel mis en place et couvert par le SCOT. Il couvre 276 communes et correspond à un bassin de vie et à un bassin d'emplois. La RUG dessine aujourd'hui un vaste territoire de 3 000 km² qui rassemble six secteurs géographiques : agglomération grenobloise, Voironnais, Bièvre Valloire, Grésivaudan, Sud Grésivaudan, Sud Grenoblois.

Figure 19 : Périmètre de la Région Urbaine Grenobloise



La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite « loi SRU », et plus particulièrement son volet déplacement offrent la possibilité aux autorités organisatrices de transports (AOT) de s'associer afin de répondre aux nouveaux besoins de déplacements nés des évolutions de modes de vie et notamment du développement de la périurbanisation.

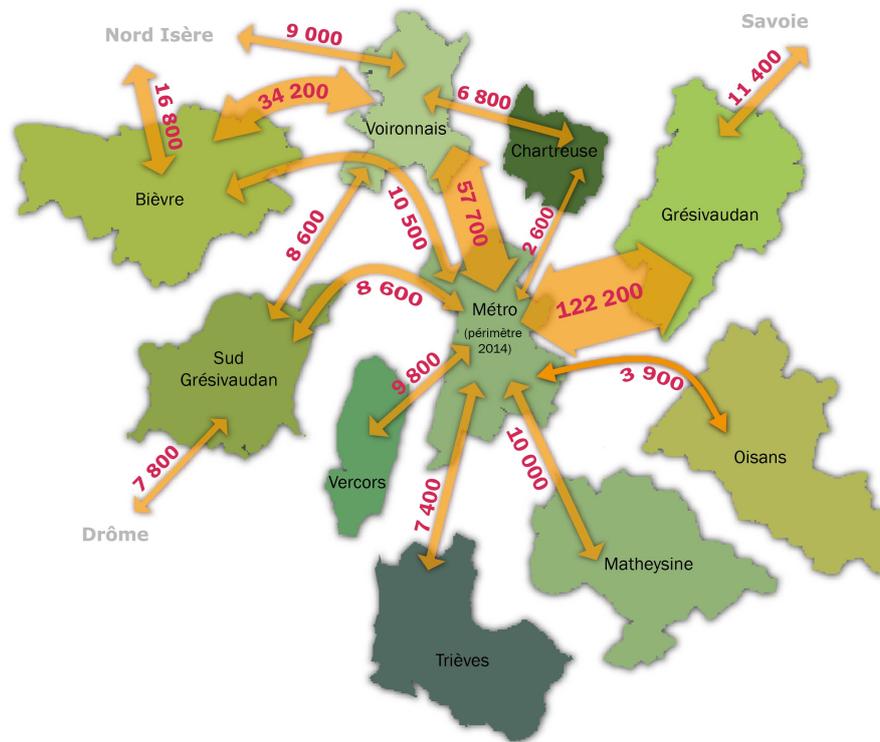
Ce volet déplacements vise à assurer une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable.

Cette mesure traduite dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 (article 30.1 de la LOTI modifié) répond aux nouveaux besoins de déplacements nés des évolutions des modes de vie ces dernières décennies. Aujourd'hui, du fait du développement des agglomérations et de la périurbanisation, les trajets domicile-travail sont très souvent réalisés sur le périmètre institutionnel de plusieurs AOT³⁷.

Élaborer un PDU à l'échelle de la région urbaine grenobloise nécessiterait une coopération inter AOT entre le SMTC, AOT sur son périmètre, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais (CAPV) et la communauté de communes du Grésivaudan. Cela se justifie aisément au vu du nombre de déplacements entre ces trois territoires. Sur la carte ci-contre on remarque une forte attraction de la Métro qui s'étend sur l'ensemble du territoire soutenue par le Voironnais qui joue le rôle d'un pôle d'équilibre. Cela permettrait une meilleure répartition des rôles, missions et compétences entre les différentes collectivités (Région, Conseil Général, AOT RUG, Métro ...) au regard de l'amélioration du service à l'utilisateur, de l'expertise technique et de l'optimisation des moyens et du coût global pour les usagers.

³⁷ Blais, Julie, « Élaboration du futur PDU de la métropole grenobloise dans un contexte budgétaire contraint » [Note interne], Grenoble Alpes Métropole, SMTC, 2014

Figure 20: Déplacements d'échanges tous modes entre les territoires de la RUG



Source : Le SMTC, « Diagnostic », In *Le PDU de l'agglomération grenobloise 2015-2030*, Grenoble : 2014

Deux scénarios de gouvernance sont possibles à l'horizon 2015-2016³⁸ :

La création d'un « syndicat mixte SRU » avec maintien des autorités organisatrices actuelles qui exerceraient communément des compétences obligatoires telles que :

- la tarification multimodale
- l'information aux voyageurs
- la coordination des réseaux

Ce syndicat mixte SRU pourrait également exercer des compétences optionnelles telles que la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures, l'exploitation de lignes de transport inter-PTU...

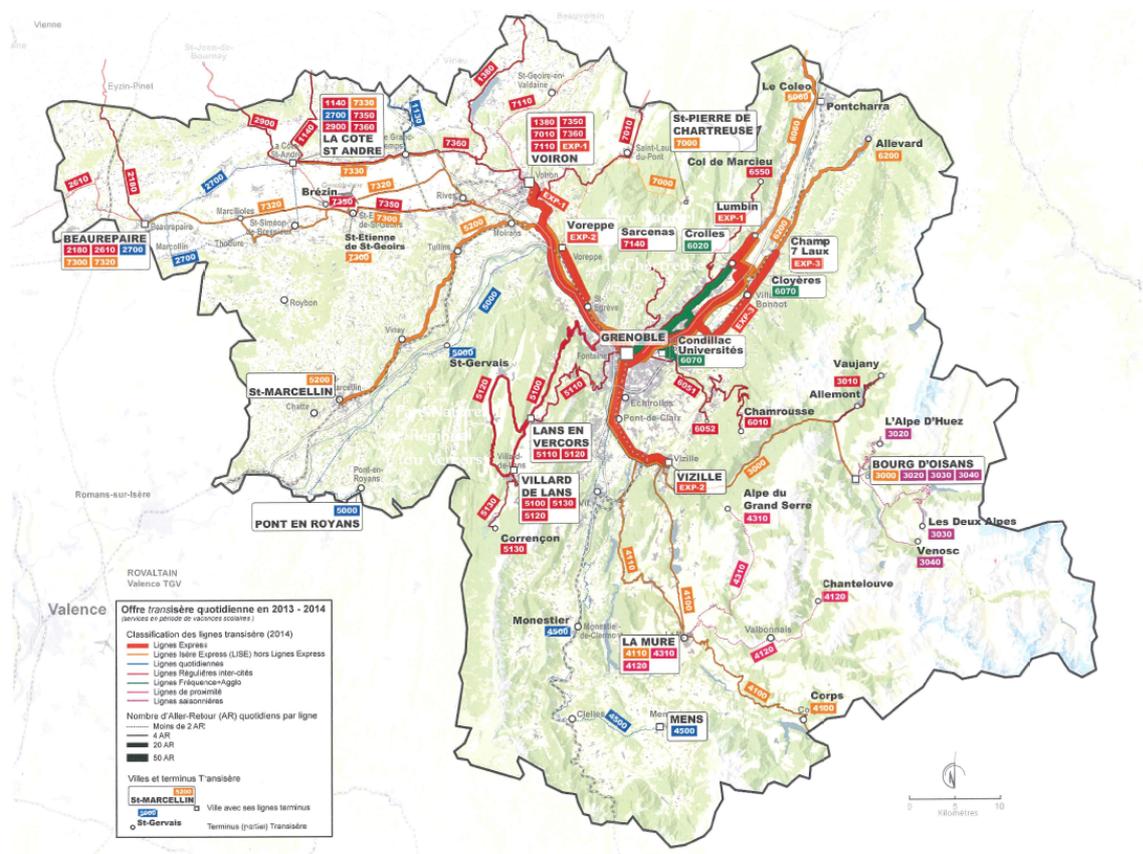
Ce dispositif est souple et permet d'adapter la démarche dans le temps puisque ce sont les membres qui définissent les compétences optionnelles qu'ils souhaitent exercer en commun. En revanche, si le syndicat mixte limite ses compétences aux transports urbains il

³⁸ Grenoble Alpes Métropole, « Enjeux communes aux AOTU du bassin de déplacements », Compte-rendu de réunion du 10 juillet 2014

existe un risque de perte de cohérence sur les politiques menées en termes de multimodalité.

La mise en place d'un syndicat mixte « AOT unique » par fusion des PTU du Pays Voironnais, du pays du Grésivaudan et de l'agglomération grenobloise représenterait l'instance de coordination de l'ensemble des autorités organisatrices de transport. Il permettrait d'accompagner la croissance de la demande de mobilité entre les territoires de la RUG sur des infrastructures déjà chargées en développant un réseau interurbain plus capacitaire et mieux connecté aux réseaux urbains. Actuellement, trois lignes de transport en commun fonctionnent entre ces trois territoires, à savoir les lignes Express 1, 2 et 3. A cela s'ajoute les lignes transisère, appartenant au conseil générale. Avec la mise en place d'une « AOT unique » ces déplacements, effectués par un grand nombre de personnes chaque jour, pourraient être améliorés. Le transfert vers des alternatives à l'autosolisme plus en amont de l'agglomération représente un levier important. Avec un report modal conséquent, ce sont les temps de parcours qui seront fiabilisés, du fait de la diminution de la congestion sur les trois branches du « Y » grenoblois.

Figure 21 : Carte du réseau interurbain



Source : Agence d'urbanisme de la Région Grenobloise

2.3 Scénario 3 : L'intégration du PDU dans le futur PLUi de la métropole

La loi Grenelle II prévoit, lorsque les périmètres d'élaboration concordent, la fusion du plan local de l'urbanisme avec le plan local de l'habitat et le plan de déplacements urbains. Cette disposition poursuit un double objectif : la simplification de la pyramide des documents d'urbanisme et, d'autre part, une plus grande efficacité dans l'articulation et la mise en œuvre des différentes politiques sectorielles³⁹.

Depuis le 1^{er} janvier 2015 Grenoble Alpes Métropole a l'obligation d'élaborer un PLU intercommunal si un des PLU de son périmètre entre en phase de révision. Elle peut également intégrer son PDU (et son PLH) au PLUi. Le PLUi-HD dit « 3 en 1 » qui était rendu obligatoire par la loi Grenelle II de juillet 2010 est rendu facultatif suite à la loi Alur de 2014⁴⁰.

Par conséquent, les EPCI peuvent désormais choisir d'élaborer :

- un PLUi,
- un PLUi tenant lieu de PLH,
- un PLUi tenant lieu de PDU (si l'EPCI est une autorité organisatrice prévue à l'article L. 1231-1 du code des transports),
- un PLUi tenant lieu de PLH et de PDU (si l'EPCI est autorité organisatrice prévue à l'article L. 1231-1 du code des transports)

La loi Alur a par ailleurs introduit une nouvelle composante au PLU, le programme d'orientations et d'actions (POA) permettant la mise en œuvre de la politique des transports (voire de l'habitat si l'intégration comprend le PLH) lorsque le PLU tient lieu de PDU (ou de PLH). Les POA constituent la possibilité d'intégrer des éléments du PDU qui ne figurent actuellement pas dans les PLU « classiques » puisque sans elles, l'intégralité du PDU mais surtout du volet important de « programmation financière » ne pourrait se faire dans sa totalité. Il est également possible de proroger les effets d'un PDU (trois ans renouvelables une fois) en cas d'engagement d'un PLUi-D. Ceci permet d'assurer la mise en œuvre politique des transports jusqu'à l'approbation du nouveau PLUi⁴¹.

Avec la loi MAPTAM de 2014, la communauté d'agglomération grenobloise voit son champ de compétences renforcé. Le passage en métropole, effectif depuis le 1^{er} janvier 2015

³⁹ Assemblées des communautés de France, *Plans locaux d'urbanisme intercommunaux : témoignages, enquêtes et analyses des pratiques communautaires*, Paris, 2013

⁴⁰ Direction générale déléguée aux Territoires, Direction Prospective et Stratégies Territoriales, « La question de la fusion du PLUi, du PLH et du PDU » [Note interne], La Métro, 2014

⁴¹ Idem

permet de gagner en cohérence et en efficacité. Ce changement oblige une refonte des services et directions en place afin d'instaurer une plus grande transversalité entre ceux-ci.

Synthèse

Grenoble, métropole de 49 communes a vu son champ de compétences élargi et consolidé. Après le passage en métropole, sa charge de travail et les compétences qu'elle doit gérer s'en trouvent doublés. En termes de transport c'est certainement la prise de compétence voirie qui l'impact le plus. Un grand travail de recensement de voirie et d'uniformisation des pratiques est à lancer, en partenariat avec les communes membres. Grenoble Alpes Métropole est désormais compétente pour l'élaboration des PLU et puisque c'est un EPCI elle se doit d'élaborer un PLU intercommunal, à l'échelle de 49 communes assez disparates, ce qui représente un défi considérable.

Avec la possibilité donnée par la loi ALUR de fusionner trois documents en un, trois scénarios s'offraient alors à elle à l'aube du passage en métropole. La possibilité de continuer le PDU d'agglomération qui avait été amorcé. Ce scénario, le plus simple, permettait d'élaborer un PDU à l'échelle de la métropole dans des délais assez courts puisqu'il suffisait de faire redémarrer les études et les faire correspondre au nouveau périmètre institutionnel de la Métro. Le deuxième scénario, émanant d'une décision politique, consistait à élaborer un PDU à l'échelle de la RUG et sous-entendait la création d'un syndicat mixte SRU, une coopération entre les trois AOTU (Grésivaudan, Voironnais et Métro). Enfin, le troisième scénario, l'élaboration d'un PLUi tenant lieu de PDU, était soutenu et rendu possible par les techniciens de la Métro. Seul point noir, les doutes quant à l'arrêt du PLUi-D avant la fin du mandat des équipes municipales actuelles, compte tenu de la complexité de la démarche et du fort portage politique que cela suscite.



PARTIE 3
LE PLUI-HD, POUR UNE MEILLEUR
COHÉRENCE
URBANISME-TRANSPORT

1. Grenoble face à l'élaboration de son PLUi-D

En termes de gouvernance politique, le choix d'un PLUi-HD marque avant tout la volonté de décloisonner les enjeux d'urbanisme, d'habitat et de déplacements et de croiser les cultures.

Intégrer le PLH et le PDU au PLUi lui donne de nouvelles dimensions concernant les dispositions d'attribution du logement social, la délégation des aides à la pierre mais également les mesures d'organisation des services déplacements/ mobilité, la politique d'encadrement du pouvoir de police (stationnement) ou la gestion du domaine routier.

En termes de pilotage, plusieurs possibilités se présentent :

- Dans le premier cas, c'est le vice-président à l'urbanisme qui préside le comité de pilotage. C'est donc lui qui est porteur de la démarche.
- Dans le deuxième cas, ce sont les deux autres vice-présidents (vice-président à l'habitat ou vice-président aux déplacements). Cela permettrait de signifier l'intégration renforcée de la thématique dans le PLUi.
- Dans le troisième cas, les trois vice-présidents pilotent simultanément.
- Dans le quatrième cas, un vice-président « coordinateur » pourrait piloter la démarche. L'instauration d'un PLUi-HD mobilise les compétences urbanisme, habitat et déplacements de façon concomitante dès l'amont du projet et dans la durée. Cette articulation très étroite, voire fusion doit se retrouver à tous les niveaux (organigramme des services, équipes de projet, ateliers thématiques...)

Cette mise en place implique a priori peu de changements sur les prestations fournies par l'agence d'urbanisme et les bureaux d'études mais peut avoir des incidences sur l'organisation et la mobilisation des équipes de l'agence d'urbanisme afin d'accroître la transversalité et la pluridisciplinarité des ressources mobilisées. Il est à noter que le passage au PLUi-HD élargit les besoins d'assistance juridique aux problématiques induites par l'intégration du PLH et du PDU (puisque le PLUi devient opposable aux tiers).

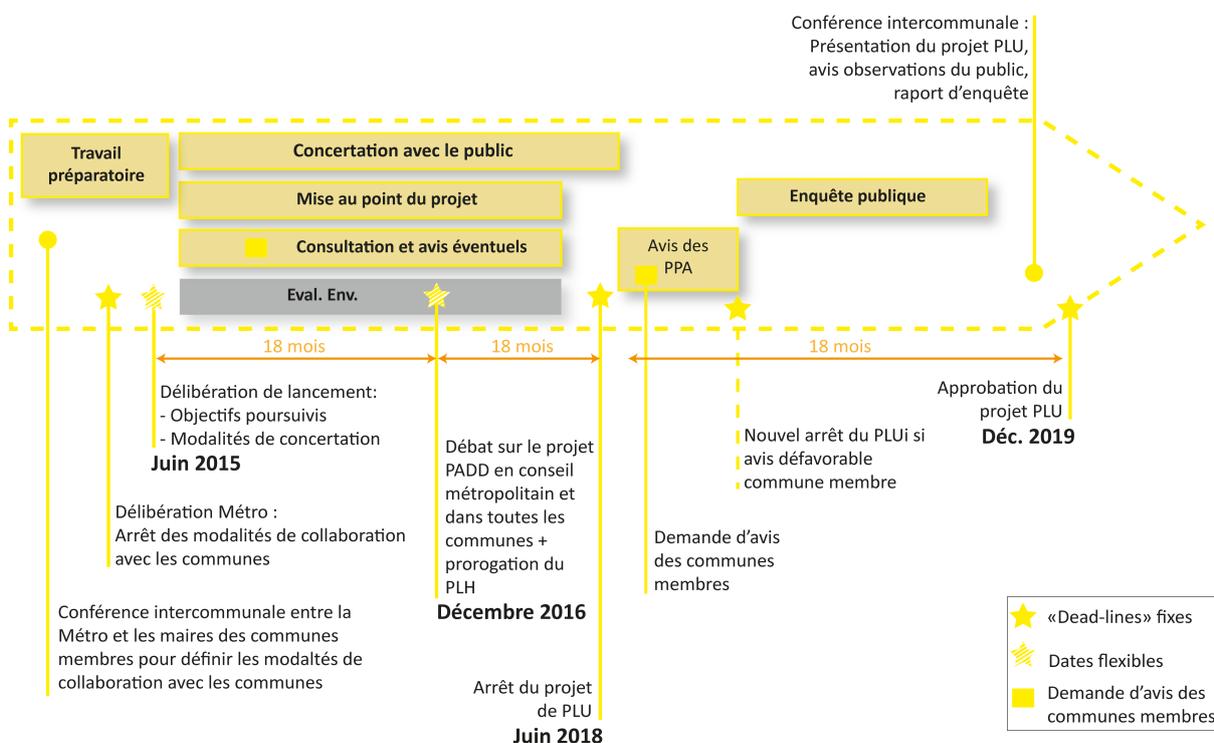
L'intégration du PDU met d'avantage en exergue le niveau communautaire mais n'amoindrit pas l'importance du lien avec les communes. Elle peut permettre d'optimiser les sollicitations auprès des communes, notamment pour les plus petites (une seule tournée communale) et d'apporter de la lisibilité sur la cohérence entre urbanisme-habitat-déplacements dans un contexte de forte sollicitation ce qui peut contribuer à éviter que le PLUi ne soit qu'un simple recollement des PLU communaux. Il apparaît d'autant plus important de maintenir et de clarifier les espaces de dialogue entre le niveau intercommunal et communal car la complexité de la démarche rend son appropriation délicate.

L'intégration des démarches élargit le nombre de partenaires à associer et contribue au renforcement d'un travail participatif avec une présence très en amont de la démarche des personnes publiques associées (PPA). Elle peut permettre d'optimiser les sollicitations des

PPA et autres partenaires en général mais nécessite de conserver en parallèle des cadres antérieurs de travail et d'animation, efficaces et visibles, rassemblant les partenaires institutionnels, acteurs et professionnels qui n'ont pas le même objet que le PLUi (comité de lignes par exemple).

La fusion des démarches PLU et PDU n'a pas d'impact sur la définition des modalités de concertation mais entraîne de fait une concertation sur l'ensemble du PLUi-HD. Le PLH, quant à lui, ne fait pas l'objet de concertation. L'organisation des différentes scènes de discussion, compte-tenu de la multiplicité des acteurs, l'accompagnement et la pédagogie nécessaire à la compréhension par l'ensemble des acteurs des enjeux et enfin les différentes échelles de concertation sont des aspects à prendre en compte pour la concertation sur un tel document.

Figure 22 : Calendrier du PLUi grenoblois



Source : Contenu et élaboration du PLUi et du PLUi-HD, note interne, sous-groupe de travail PLUi, septembre 2014

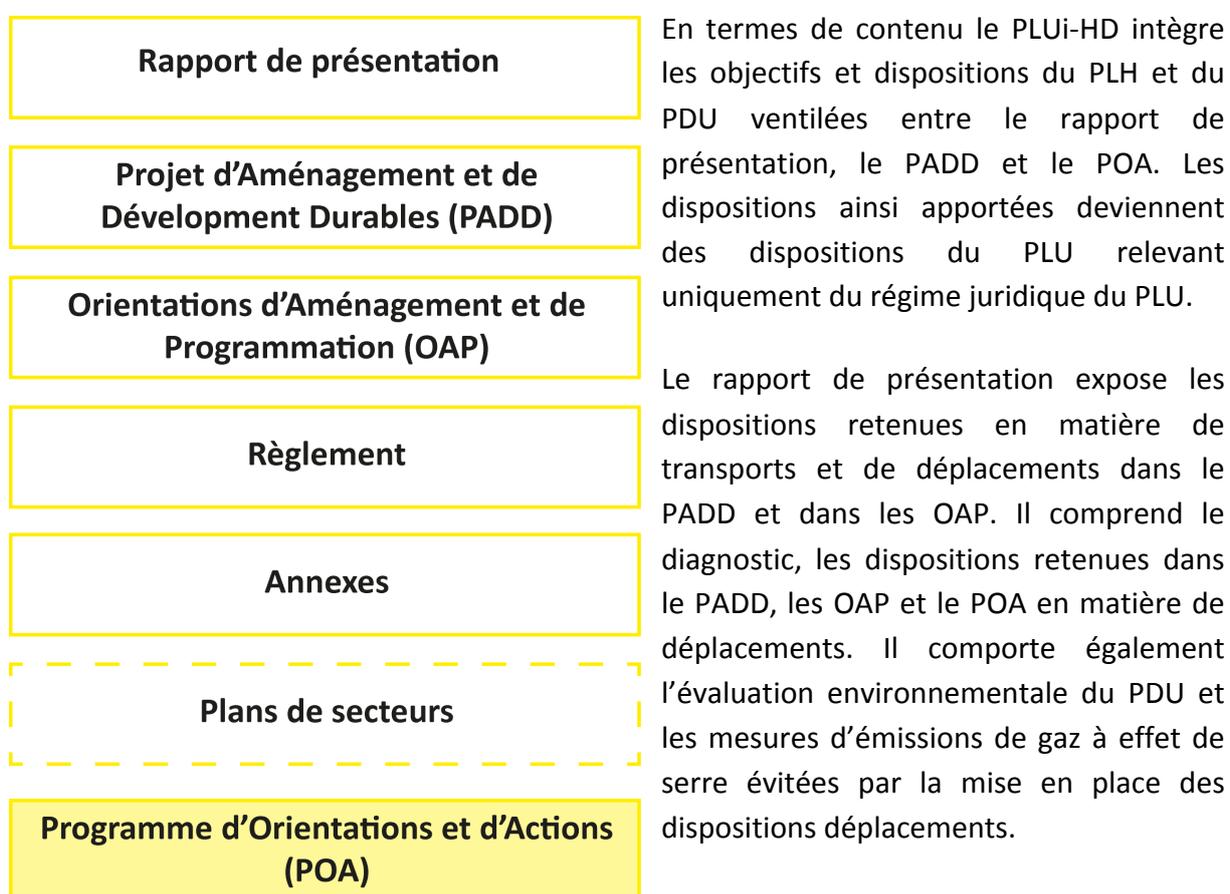
Afin de faire converger les calendriers des trois démarches il faudrait proroger le PLH modifié pour une période de trois ans (de 2017 à 2019) ce qui ferait converger l'objectif d'approuver le PLUi dans le mandat et le PLH fin 2019.

Le PDU, quant à lui, devrait être actualisé pour être en accord avec le périmètre des 49 communes. L'actualisation du diagnostic aurait pu intervenir jusqu'à juin 2015, date à

laquelle les objectifs poursuivis par le document auraient pu être connus. La phase d'élaboration des propositions aurait pu intervenir entre juin 2015 et décembre 2016 afin que celles-ci soient débattues. L'arrêt du projet devant intervenir en juin 2018, cela permettait de se prévoir un délai assez long pour la consultation des PPA et l'enquête publique afin que le document soit approuvé au plus tard en décembre 2019 (avant la fin du mandat de l'équipe municipale en place).

Cette intégration renforce la nécessité de tenir les délais de réalisation du PLUi puisque si le calendrier d'élaboration se décale à 2023 (date au-delà de laquelle le PLH ne pourra plus être prorogé) cela aura pour conséquence que la métropole ne disposerait plus de PLH et toujours pas de PDU.

Figure 23 : Contenu d'un PLUi-D



Source : Certu, *Plan local de l'urbanisme intercommunal tenant lieu de PLH et de PDU : éléments de cadrage juridique et technique*, Lyon, France : CERTU, 2012

Le PADD «détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains »

selon l'article L1214-1 du code des transports⁴². Il contient des orientations générales et des objectifs stratégiques ainsi que les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

Les OAP peuvent comprendre tout élément nécessaire à la mise en œuvre des politiques de transports et de déplacements. Dans le cas du PLUi ce sont des OAP thématiques intégrant des éléments sur les principes d'accessibilité piétonne, d'accessibilité cycliste ou encore de mutualisation des stationnements.

Le règlement dispose d'outils pour intervenir dans le domaine des déplacements et constitue le prolongement réglementaire de l'OAP plus générale. Il s'oppose dans un rapport de conformité aux autorisations d'urbanisme.

En matière de déplacements, le règlement peut imposer des emplacements réservés (pour des liaisons douces, des parkings relais P+R ou bien pour des projets d'infrastructure). Dans les secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés une densité minimale de construction.

Lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, le règlement peut fixer un nombre maximal d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction des bâtiments destinés à un autre usage que l'habitation. Il délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière d'aires de stationnement notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux. Il peut également définir des règles de conception de la voirie.

Selon l'article L.123-1-1-1 du code de l'urbanisme, le PLUi peut comporter un ou plusieurs plans de secteurs couvrant chacun l'intégralité du territoire d'une ou plusieurs communes, et venant préciser les OAP et le règlement. Le rapport de présentation doit justifier la délimitation des plans de secteurs. Dans le cas d'un PLUi-D le plan de secteur peut être un outil permettant de « zoomer » sur un secteur particulier à fort enjeu en terme de déplacements (exemple le secteur du Rondeau).

Le POA comprend le plan d'action du PDU ainsi que les schémas stratégiques et de principe, le calendrier et les études des modalités de financement, les Plans d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE), les annexes d'accessibilité, le dispositif de suivi et d'évaluation et l'observatoire de l'accidentologie.

⁴² Certu, *Plan local de l'urbanisme intercommunal tenant lieu de PLH et de PDU : éléments de cadrage juridique et technique*, Lyon, France : CERTU, 2012

2. Benchmarking dans les agglomérations qui ont mis en place un PLUI-D

Afin de comprendre comment l'élaboration d'un PLUi tenant lieu de PDU peut impacter une collectivité, la réalisation d'un benchmarking est apparue comme la solution la plus fiable. Pour cela, un questionnaire a été envoyé par mail aux deux personnes interrogées courant 2014 (cf. ANNEXE 8 et ANNEXE 9).

Le choix s'est porté sur Brest Métropole Océane, première communauté urbaine française à avoir élaboré un PLUi-HD. Benjamin GREBOT, directeur du service Dynamiques urbaines à Brest, a été la personne interrogée.

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin est la seconde agglomération à avoir été interrogée. Elle constitue un exemple pour Grenoble car en dessous du seuil de population édicté dans la loi LAURE, elle a, malgré cela fait le choix de se doter d'un PDU, mais surtout de se lancer dans l'élaboration d'un PLUi-HD. La personne interrogée pour Saint-Quentin se nomme Camille HUE, chargée de mission dans la direction aménagement.

Ces questionnaires ont surtout permis d'avoir un point de vue technique. Il a fallu comprendre comment et par qui a été élaboré le document dans un premier temps. Cela a permis de faire émerger les motifs et principaux points de divergences dans un second temps. Enfin, les enseignements à tirer, conseils, erreurs à ne pas refaire seront des informations pertinentes pour Grenoble à l'aube de son lancement dans ce type de démarche.

2.1 Le plan local de l'urbanisme Facteur 4 de Brest Métropole, une démarche transversale

Établissement public de coopération intercommunale depuis 1974, la communauté urbaine de Brest (CUB) renommée Brest métropole Océane en 2005 se situe dans l'ouest de la France. La CUB possédait en 2011 213 221 habitants ce qui ne lui permettait pas d'atteindre le seuil réglementaire des 400 000 habitants compris dans une aire urbaine de 650 000 habitants exigés par la loi MAPTAM. La loi a cependant prévu deux cas particuliers, celui de Montpellier et de Brest. La loi émet la possibilité, sous réserve de l'accord des deux tiers des communes membres, de transformer Brest en métropole. La loi MAPTAM prévoit donc, pour le cas de Brest, « *qu'un EPCI à fiscalité propre se trouvant au centre d'une zone d'emplois de plus de 400 000 habitants et exerçant déjà les compétences doivent normalement être transférées par les communes à la métropole. Dans ce cas, le décret de création devra prendre en compte* » les fonctions de commandements stratégiques de l'Etat et

les fonctions métropolitaines effectivement exercées sur le territoire de l'EPCI, et son rôle en matière d'équilibre du territoire national »⁴³.

Brest étant communauté urbaine avant le passage en métropole, elle exerçait déjà certaines compétences et était donc intégrée. Par décret du 25 septembre 2014, Brest Métropole Océane a officialisé son statut de métropole, devenu effectif au premier janvier 2015.

Figure 24 : Situation locale de Brest Métropole Océane



La métropole comptait en 2011 pour une superficie de 220 km². Ce périmètre est composé 8 communes (Bohars , Brest , Gouesnou , Guilers , Guipavas , Le Relecq-Kerhuon , Plougastel-Daoulas , Plouzané)⁴⁴.

Par délibération du 22 octobre 2010, le Conseil de Communauté a prescrit la révision du document d'urbanisme et a défini les modalités de la concertation. La révision du plan de déplacements urbains et celle du programme local de l'habitat 2008 – 2013 a été prescrite au Conseil de Communauté du 10 décembre 2010. Ces démarches de révisions s'articulant avec la production du plan climat énergie territorial, ce projet s'intitule « PLU facteur 4 »^{45 46}.

Réalisé en un temps court, moins de trois ans, le PLUi a profité de l'expérience passée : dès les années 70, l'agglomération brestoise travaillait à un POS communautaire. Suite à

⁴³ <http://www.adcf.org/files/Note-AdCF-MAPTAM-28-janvier-2014-post-DC-2013-687.pdf>

⁴⁴ Brest [En ligne]. Brest métropole. <http://www.brest.fr/territoire-competences/brest-metropole.html> (consulté le 24 mai 2015)

⁴⁵ L'expression Facteur 4 désigne un objectif ou engagement écologique qui consiste à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'un pays ou d'un continent donné, à l'échelle de temps de 40 ans (2050) en se basant sur les chiffres de 1990. En France, Facteur 4 désigne généralement l'engagement pris en 2003 devant la communauté internationale par le chef de l'État et le Premier ministre. Cet objectif a été validé par le « Grenelle de l'environnement » en 2007.

⁴⁶ Brest, *Conseil de communauté du 20 janvier 2014*, Brest, France : Brest métropole

l'adoption de la loi Grenelle et de son obligation réglementaire d'élaborer un PLUi tenant lieu de PLH et de PDU pour les EPCI compétents, Brest Métropole s'est lancée dans l'élaboration de son PLU Facteur 4. Le document a été approuvé le 20 janvier 2014 (cf. ANNEXE 10). Brest métropole innove puisqu'à l'époque de l'approbation c'est la première agglomération française à élaborer ce type de document.

L'intitulé de la démarche «PLU facteur 4» souligne ainsi la nouveauté que constitue à la fois l'articulation de quatre outils réglementaires de planification :

- le plan local d'urbanisme (PLU),
- le programme local de l'habitat (PLH),
- le plan de déplacements urbains (PDU),
- le plan climat-énergie territorial (PCET),

Et l'engagement qui consiste à diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

La forte mise en cohérence des approches a permis à Brest de faire le choix d'intégrer le PDU au futur PLU. En effet, il apparaît plus judicieux de mettre en exergue, dans un seul document, le zonage du PLU, l'armature du réseau de transport en commun mais aussi la hiérarchisation du réseau viaire afin de donner plus de cohérence aux actions.

L'intégration des PLH, PDU et PCET dans le PLUi a demandé une organisation matérielle et humaine conséquente. L'élaboration du PLU facteur 4 a été chapotée par la direction des dynamiques urbaines et en particulier l'atelier d'études urbaines (service chargé de la planification) avec le concours de l'agence d'urbanisme (ADEUPa), et en lien étroit avec les communes. La direction dynamique urbaine, direction coordinatrice, a été, tout au long du processus, garante de la cohérence du projet, des délais et de la procédure. L' élu en charge de l'élaboration du document, vice-président à l'urbanisme et l'habitat à Brest, a travaillé en lien avec les vice-présidents aux grands projets et au développement durable.

Sur le plan technique, le fait que l'essentiel des compétences requises se trouvent regroupées dans une même direction générale adjointe (habitat, urbanisme, déplacements, développement économique) a constitué un atout majeur. Trois assistants à maîtrise d'ouvrage extérieurs sont intervenus : sur l'animation du projet, sur l'assistance juridique et sur l'évaluation environnementale. Les études préalables ont été réparties entre les services de la collectivité, l'agence d'urbanisme et les bureaux d'études extérieurs.

Outre son rôle dans les études (foncier, économique, études spatialisées) l'ADEUPa a réalisé plusieurs pièces du document : le diagnostic territorial, le plan d'aménagement et de développement durable, l'OAP habitat et une partie de l'OAP environnement relative à la trame verte et bleue urbaine.

L'OAP tenant lieu de PDU a été « chapoté » par la direction des déplacements avec malheureusement un vice-président peu présent car politiquement « faible » lors du précédent mandat.

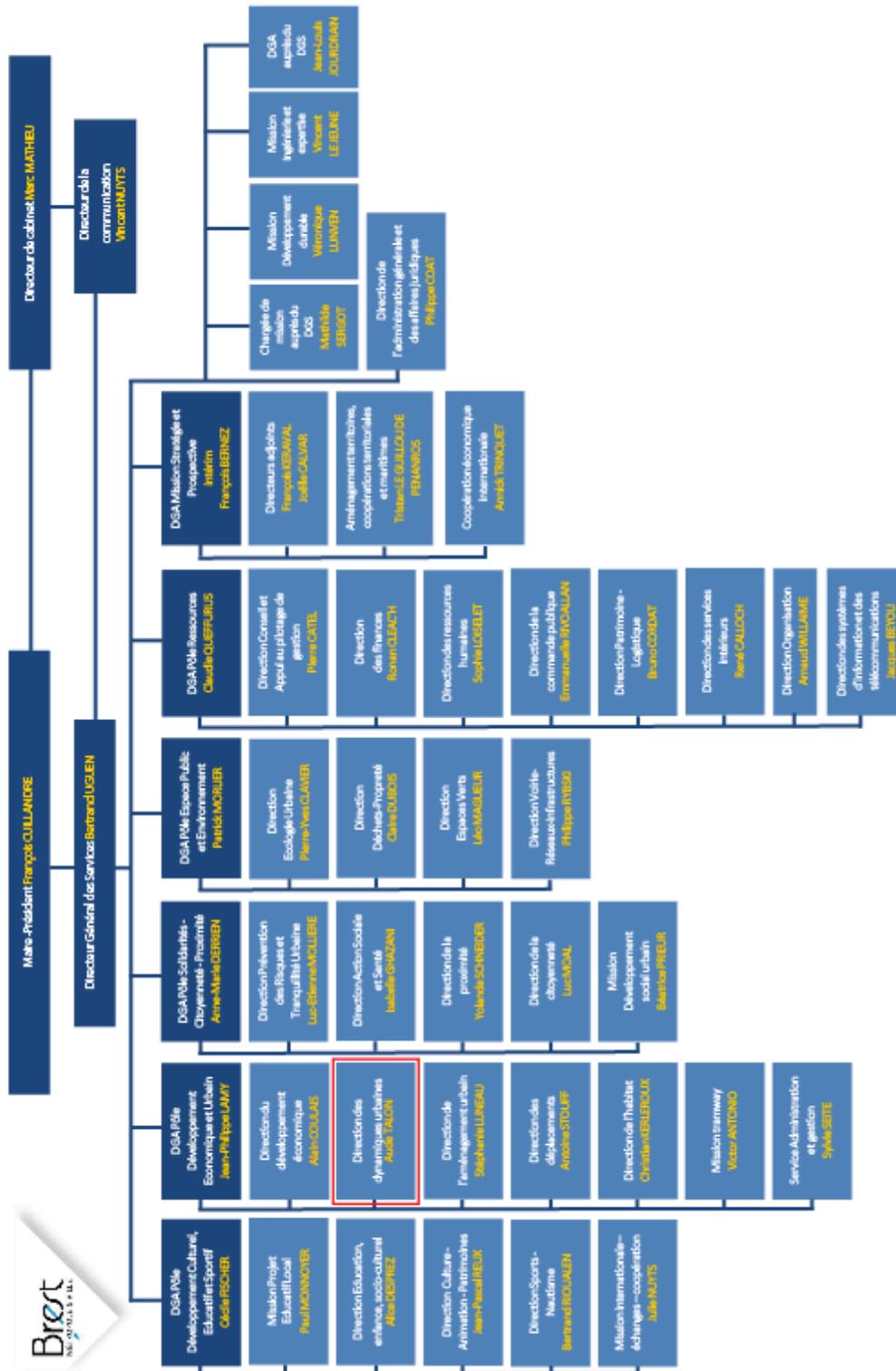
La cellule ensemble, composée de la Direction des dynamiques urbaines et de l'ADEUPa, a veillé à ce que les groupes thématiques qui associaient élus, techniciens, personnalités publiques associées ainsi que les ateliers techniques regroupant les professionnels, travaillent de manière transversale. La présence d'un animateur extérieur dont le rôle était d'inciter les responsables des groupes et des ateliers à s'emparer des autres thématiques a été déterminante.

Dans un cadre faisant une large place à la concertation, le grand public a été invité à participer à trois séries de réunions publiques dans chacune des huit communes de l'agglomération. Lors de ces réunions, les élus leur ont présenté l'état d'avancement du document afin que les usagers donnent leur avis. Les partenaires institutionnels ont pu, quant à eux, s'exprimer à travers six groupes de travail thématiques.

Selon Benjamin Grebot « l'élaboration conjointe du PCET a permis de mettre en exergue la nécessité d'une rupture comportementale pour l'atteinte du Facteur 4 ». La démarche conjointe PCET et PLUi a permis en premier lieu de diffuser la sensibilité « climat énergie » au sein des différents services et cultures professionnelles et en second lieu dans le contenu même du document⁴⁷.

⁴⁷ Lannuzel, Philippe, « Faire les PLUi ! Et le beau temps ? », Traits d'agence n°68 (printemps 2014) : 14

Figure 25 : Organigramme des services de Brest métropole



Organigramme actualisé au 23 avril 2015

Source : Brest métropole [En ligne]. La collectivité vous accueille. <http://www.brest.fr/territoire-competences/administration-et-organisation/la-collectivite-vous-accueille.html> (consulté le 24 mai 2015)

A la question « Y avait-il des réticences majeures à l'intégration du volet déplacement dans le PLUi du côté du Vice-Président et de la direction en charge ? », Benjamin Grebot réponds que l'obligation réglementaire de fusionner les trois documents a été transformée en opportunité d'une meilleure mise en cohérence des politiques sectorielles de Brest métropole. Il souligne par ailleurs, qu'il n'y a pas eu de difficulté majeure dans l'articulation des acteurs.

Le point positif majeur à retenir selon Benjamin Grebot reste la grande cohérence inter-service et l'acculturation des élus dans la compréhension et l'expression du projet de développement de la métropole. Cependant, il faut rester vigilants et ne pas travailler en bilatéral mais bien en co-construction tout au long du processus.

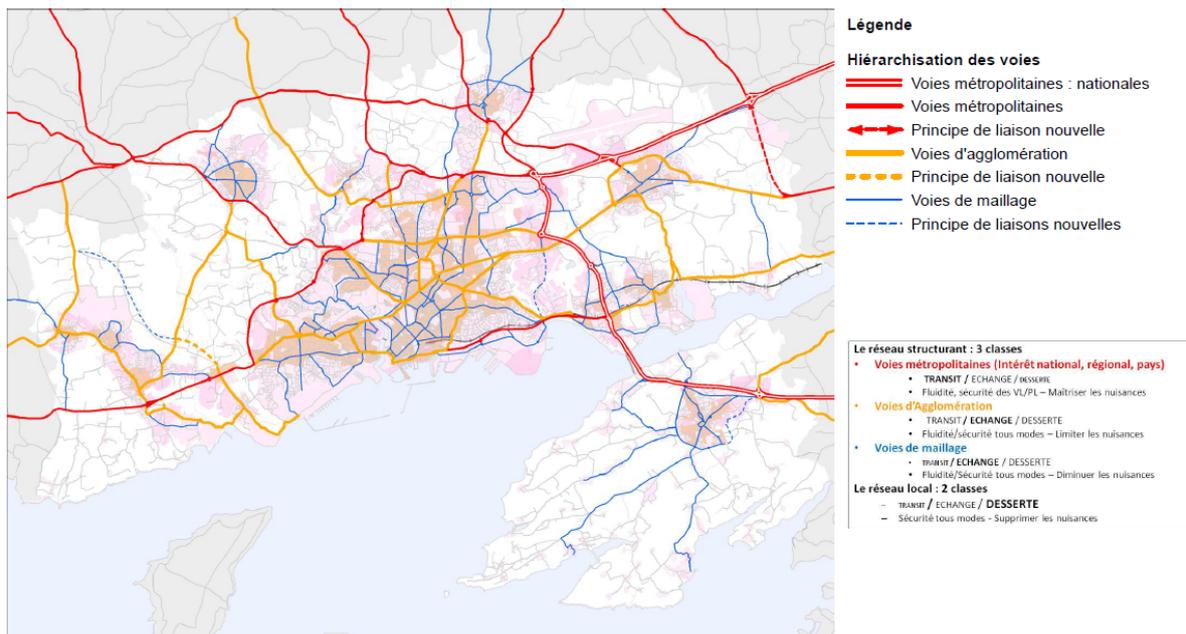
Le PLUi Facteur 4 de Brest s'articule de la façon suivante : un rapport de présentation, un PADD, des OAP déclinant les orientations en matière d'habitat (tenant lieu de PLH), de transport et de déplacements (valant PDU), d'environnement (valant PCET) et des OAP de secteurs qui illustrent des principes d'action à l'échelle d'une commune. Un règlement écrit et graphique ainsi que des annexes puis un cahier de recommandations.

L'OAP tenant lieu de PDU se décompose en quatre orientations majeures, qui s'inscrivent dans le prolongement du PDU de 2002 et elles-mêmes déclinées en principes d'action :

Orientation 1 : Renforcer l'attractivité métropolitaine en consolidant l'efficacité technique, économique, énergétique et environnementale des réseaux structurants de déplacements.

Action 1 : Hiérarchiser le réseau de voirie pour maîtriser les trafics automobiles, assurer le partage de l'espace et préserver l'environnement

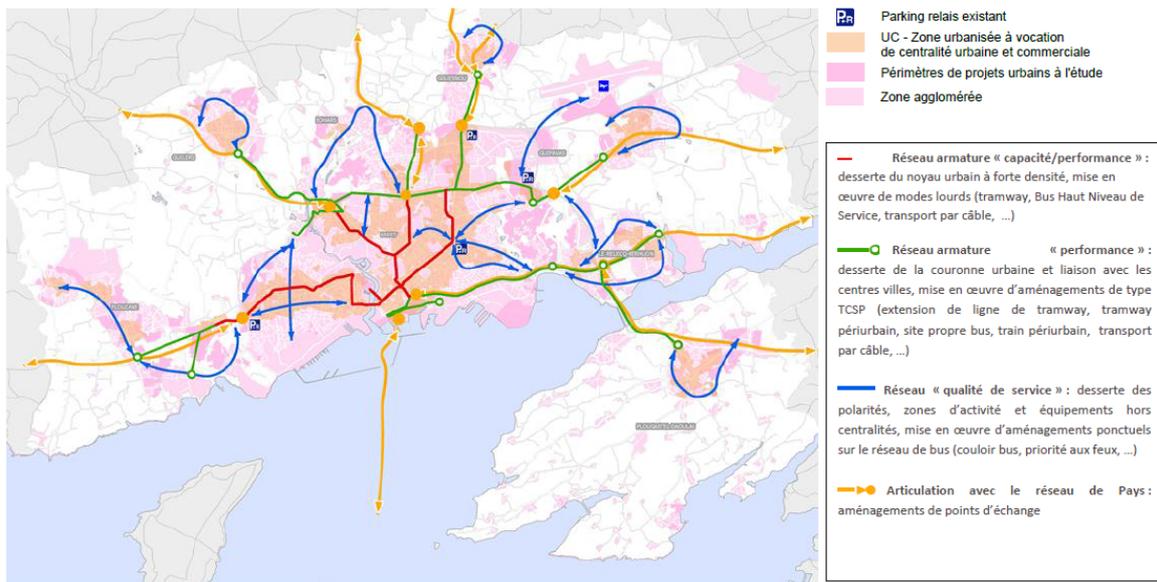
Figure 26 : Schéma de principe du réseau structurant de voirie à l'horizon 2020



Source : Brest Métropole Océane, « OAP transport et déplacements », In PLUi Facteur 4, Brest : France

Action 2 : Renforcer le réseau structurant de transport collectif métropolitain

Figure 27 : Schéma de principe du réseau structurant de transport collectif à long terme



Source : Brest Métropole Océane, « OAP transport et déplacements », In PLUi Facteur 4, Brest : France

Action 3 : Elargir le cœur d'agglomération à l'échelle du bassin de vie

Action 4 : Densifier l'urbanisation en priorité autour des réseaux structurants de déplacement

Orientation 2 : Adapter les conditions de déplacement pour renforcer l'attractivité des espaces de proximité et minimiser les nuisances.

Action 5 : Conforter l'attractivité des centres villes et des polarités de quartiers

Action 6 : Améliorer progressivement les services de mobilité durable pour répondre à l'évolution des comportements des habitants

Action 7 : Ajuster l'offre et les services de stationnement pour maîtriser la circulation automobile et assurer l'attractivité des espaces de proximité

Action 8 : Réduire les nuisances et prendre en compte les risques

Orientation 3 : Assurer la continuité, la connexion, des réseaux de transport en partenariat avec l'Etat, la région et le département

Action 9 : Renforcer la coopération à l'échelle du Pays pour assurer une desserte cohérente en transports collectifs

Action 10 : Articuler, connecter les réseaux et inciter aux échanges entre les modes par des services adaptés

Action 11 : Accompagner l'évolution des grandes infrastructures de communications maritimes, aériennes, ferroviaires et routiers

Action 12 : Anticiper et faciliter l'évolution du transport de marchandises

Orientation 4 : Favoriser et accompagner l'adaptation des modes de vie pour une mobilité durable

Action 13 : Développer les outils de la « ville numérique » comme levier d'une mobilité diversifiée

Action 14 : Promouvoir des comportements moins consommateurs d'énergie et contribuer au développement des modes actifs

Action 15 : Mesurer pour guider l'action

Une dernière partie comporte, de même que dans un PDU classique, l'évaluation de la programmation et des moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre des actions déplacements.

Figure 28 : Tableau de principes de programmation et de financement

Principes de programmation et de financement (euros 2013)

Action	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	budget estimé (M€)	Commentaire
1 - Hiérarchiser le réseau de voirie pour maîtriser les trafics automobiles	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	55	moyenne de 5 M€ par an tous budgets confondus
2 - Renforcer le réseau structurant de transport collectif métropolitain				■	■	■	■	■	■	■	■	200	3ème phase TCSP
3 - Elargir le cœur d'agglomération à l'échelle du bassin de vie	■	■	■									25	téléphérique (20 M€) + aménagement espace (5 M€)
4 - Densifier l'urbanisation en priorité autour des réseaux structurants de déplacement	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	1	
5 - Conforter l'attractivité des centres villes et des polarités de quartier	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	5	aménagement de l'espace
6 - Améliorer progressivement les services de mobilité durable							■				■	275	adaptation permanente + 2 réorganisations (nouvelle DSP en 2019 et mise en service 3ème phase TCSP)
7 - Ajuster l'offre et les services de stationnement				■								8	Parking des Capucins
8 - Réduire les nuisances et prendre en compte les risques	■	■										2	PPRT
9 - Renforcer la coopération à l'échelle du Pays	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	1	
10 - Articuler, connecter les réseaux et inciter aux échanges entre modes	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	5	évolution progressive des P+R, gare en 2017, mise en service 3ème phase TCSP
11 - Accompagner l'évolution des grandes infrastructures	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	5	
12 - Anticiper et faciliter l'évolution du transport de marchandises	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	1	
												583	

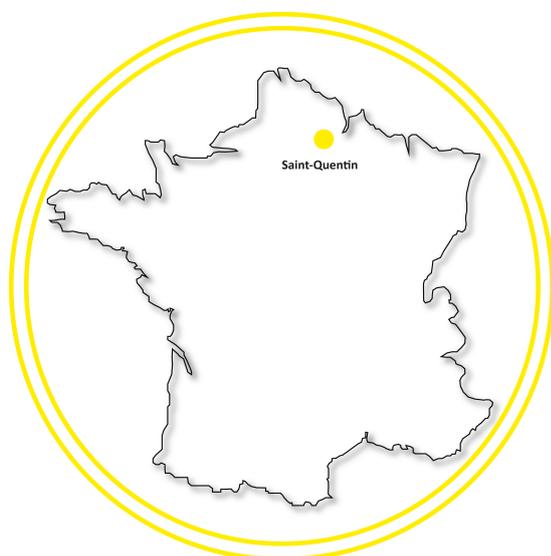
Action continue
 Projet

Source : Brest Métropole Océane, « OAP transport et déplacements », In PLUi Facteur 4, Brest : France

Les modalités de suivi et d'évaluation sont fixées dans le rapport de présentation. Le PLU fera l'objet d'une évaluation à trois ans (pour le volet habitat) puis six ans (globalement) après son approbation.

2.2 Communauté d'agglomération de Saint-Quentin

Figure 29 : Situation locale de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin



La communauté d'agglomération de Saint-Quentin (CASQ), située dans le département de l'Aisne, est un établissement public de coopération intercommunale depuis 1999. Elle compte 80 000 habitants pour une superficie de 157km². Ce périmètre est composé de vingt communes.

Le 11 avril 2011 (cf. ANNEXE 11) et le 20 février 2012 (cf. ANNEXE 12), Saint-Quentin délibère

pour prescrire l'élaboration d'un PLUi et pour déterminer les modalités de concertation.

En effet, la communauté d'agglomération est dotée de compétences étendues et le PLU intercommunal ajoute aux dispositions anciennes du PLU, élargies à la suite de la Loi « Grenelle II », celles d'un programme local de l'habitat (PLH) et d'un plan de déplacements urbains (PDU) puisque la collectivité est également autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Cependant, avec ces 80 000 habitants, la CASQ se trouve en dessous du seuil obligatoire instauré par la loi LAURE (100 000 habitants) pour élaborer son PDU. La CASQ est donc considérée comme une agglomération à PDU « non obligatoire » ou « volontaire ». Cela n'a affecté en rien ses choix puisqu'elle était dotée d'un PDU depuis 2006. Malheureusement, ce PDU n'avait pas été mis en application et était donc « resté dans les tiroirs ».

Le 17 février 2014 (cf. ANNEXE 13), la CASQ approuve son plan local de l'urbanisme intercommunal, rendu obligatoire par la loi Grenelle II de 2010. Même si cette communauté d'agglomération n'avait pas l'obligation de se doter d'un PDU, la loi instaurait la mise en place d'une OAP valant PDU dans le futur PLUi. Le PLUi de la CASQ intègre donc le PLH et le PDU.

La démarche, portée par le vice-président en charge de la collecte et du traitement des déchets ménagers, également Maire d'une commune composant la communauté d'agglomération, a été « chapoté » par le directeur du service aménagement, qui avait pour rôle d'animer, de suivre et d'émettre des propositions.

L'OAP valant PDU a été réalisée par un bureau d'études (Urbanis). Son pilotage s'est fait sur la base de réunions thématiques sur le transport.

Lors du travail de benchmarking, l'implication des acteurs, tant internes qu'externes, a été relevée comme une grande difficulté. Selon Camille Hue, le document pourrait être, aujourd'hui, plus opérationnel. Elle souligne la nécessité d'ouvrir un poste de chargé de mission, uniquement dédié à l'application du PDU.

Le PLUi de la CASQ contient les pièces suivantes : un rapport de présentation, un PADD, des OAP (une habitat valant PLH et une déplacement valant PDU), des OAP sectorisés qui déclinent les principes d'actions contenus dans le PADD et des indicateurs de suivi qui permettent de mener des études sur les évolutions des pratiques modales des habitants, sur les évolutions du trafic, la fréquentation des transports en communs ... Enfin, un règlement et un zonage et des annexes.

L'OAP valant PDU contient :

- Un diagnostic en termes de déplacements sur l'agglomération qui rappelle les principaux éléments du diagnostic
- Un objectif cadre visant à augmenter la part modale des modes doux. Cela se traduit par l'amélioration du cadre de vie par le développement des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et par la diminution des gaz à effets de serre de 20 % d'ici 2020 à travers le développement des modes de transport non ou moins polluants
- Un scénario qui consiste à développer davantage les modes doux et poursuivre le développement des transports collectifs avec des mesures adaptées à l'agglomération « moyenne »
- Un programme d'actions par thème

A chaque thème, il est rappelé l'orientation générale puis les objectifs du PDU. A titre d'exemple, le volet D (Les démarches transversales et innovantes) de l'OAP déplacement a pour orientation générale « Le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle».

Figure 30 : Contenu de l'OAP déplacement de Saint-Quentin

Diagnostic
Objectif cadre
Scénario
Programme d'action
<p>Thème 1 - Le partage de la rue entre tous les modes de déplacements <i>Axe A. Volet sur la gestion et l'aménagement du réseau viaire et des espaces publics</i></p>
Orientation générale
Objectifs PDU
Actions
<p>Thème 2 - Une meilleure attractivité des transports collectifs <i>Axe B. Volet sur l'évolution des Transports Collectifs</i></p>
Orientation générale
Objectifs PDU
Actions
<p>Thème 3 - Le développement des cheminements à pied et à vélo <i>Axe C. Volet sur les mobilités douces</i></p>
Orientation générale
Objectifs PDU
Actions
<p>Thème 4 - Inciter les modes alternatifs à la voiture individuelle <i>Axe D. Les démarches transversales et innovantes</i></p>
L'orientation générale
<p>Le développement des modes alternatifs se réalise également grâce à des mesures sortant du cadre de l'organisation des transports. Il doit faire partie des projets urbains et de rénovation urbaine et des projets d'entreprises ou d'associations.</p>
Les Objectifs du PDU
<p>Articuler Urbanisme et Transport dans les nouveaux projets urbains permet d'influencer les choix modaux des nouveaux habitants dès leur installation. En intégrant les modes alternatifs à la conception des projets.</p> <p>Les démarches AEU (Ademe) et « écoquartier » sont deux exemples de démarches qui intègrent les mobilités d'emblée.</p> <p>Développer les Plans de déplacements (PDE), afin que les salariés privilégient les modes alternatifs à la voiture individuelle.</p> <p>L'accompagnement à la mise en place de nouveaux services : services d'autopartage, de mise à disposition de vélo à assistance électrique, de vélo- école, etc.</p>

Source : Communauté d'agglomération de Saint-Quentin, « OAP déplacements », *In Le PLUi*, Saint-Quentin

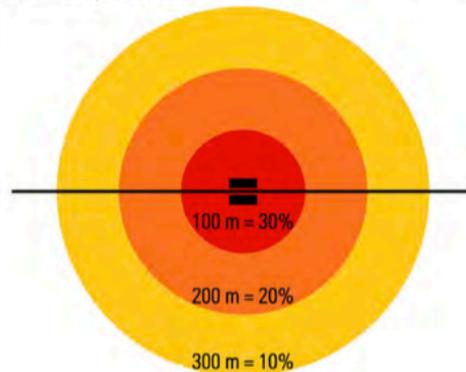
Figure 31 : Déclinaison des actions de l'OAP déplacements de Saint-Quentin

Axe D Les démarches transversales et innovantes	
Articuler Urbanisme et Transports	
Action 20	Anticiper la desserte des bus et des mobilités douces dans les projets
Les démarches innovantes	
Action 21	Soutenir les démarches de PDE ou PDIE (inter-entreprises)
Action 22	Favoriser l'implantation de services alternatifs à la voiture individuelle : autopartage, vélos à assistance électrique, co-voiturage...

Source : Communauté d'agglomération de Saint-Quentin, « OAP déplacements », *In Le plan local de l'urbanisme intercommunal*, Saint-Quentin : France

Axe D Les démarches transversales et innovantes			
Articuler Urbanisme et Transports			
Action 20	Anticiper la desserte des bus et des mobilités douces dans les projets de développement urbain		
Objectif	Dans les projets urbains (résidentiels et zone d'emplois), créer des trames viaires qui sont favorables aux mobilités alternatives à la voiture		
Description	<p>Dès la conception des projets urbains :</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que les voiries s'inscrivent dans le schéma de hiérarchisation viaire de l'Action 1 • Aménager en fonction de la charte de l'Action 2 • Réfléchir à la desserte des bus (quelle ligne ? Quel trajet ? Quelle accessibilité aux arrêts pour les piétons ?) • Réfléchir aux cheminements des piétons et des cyclistes <p>C'est dès l'installation, que le nouvel habitant va choisir son mode de déplacement de prédilection !</p>		
Échéance	Au fur et à mesure des projets		
Maître d'ouvrage	CASQ	Partenaires	Communes
Coûts financiers	Intégrés aux projets urbains	Résultats attendus	Adoption des modes alternatifs par les nouveaux habitants.

Evolution de la part modale des transports publics en fonction de la distance des arrêts, dans un quartier de Genève



Source : Office cantonal de la mobilité, République et Canton de Genève, 2005

Source : Communauté d'agglomération de Saint-Quentin, « OAP déplacements », *In Le plan local de l'urbanisme intercommunal*, Saint-Quentin : France

Axe D Les démarches transversales et innovantes

Les démarches innovantes

Action 21	Inciter les démarches de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE) ou d'Etablissements Scolaires (PDES)		
Objectif	Offrir aux entreprises ou aux zones de plusieurs entreprises un accompagnement de la mise en place de Plans de Déplacements Entreprises (PDE)		
Description	<p>Un PDE se constitue de trois phases principales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enquête sur les pratiques des salariés auprès des salariés et des dirigeants (sous forme de questionnaires papier ou site internet) • Etude sur l'accessibilité multimodale du/des sites : quels sont les problèmes fonctionnels ? Est-ce que l'offre répond à la demande ? • L'élaboration d'une série de mesures à mettre en place pour adapter les offres (stationnements vélo, navette TC, mise à disposition de vélo, etc.) et faire évoluer les pratiques. <p>Les salariés et les dirigeants peuvent également établir une charte d'engagement, et expliciter les indicateurs de suivi pour évaluer périodiquement le PDE et sa mise en place.</p> <p>Dans un premier temps, un PDA (Plan de Déplacements Administration) est à mettre en place au sein de la CASQ pour créer une expertise sur la question. La méthode peut ainsi être transposée ou adaptée aux entreprises intéressées.</p>		
Échéance	Tout au long du PDU		
Maître d'ouvrage	CASQ (pour l'accompagnement), Entreprises (pour le PDE)	Partenaires	Ademe, Région
Coûts financiers	Pour un PDE / PDA, enquête, étude et accompagnement : environ 40 k€ Outils de communication : 5 k€	Résultats attendus	Prise de conscience des enjeux environnementaux par les entreprises et salariés; Elaboration de solutions partagées et adaptées.

Source : Communauté d'agglomération de Saint-Quentin, « OAP déplacements », *In Le plan local de l'urbanisme intercommunal*, Saint-Quentin : France

Axe D Les démarches transversales et innovantes

Les démarches innovantes

Action 22	Favoriser l'implantation de nouveaux services alternatifs à la voiture individuelle (autopartage, vélo à assistance électrique, co-voiturage, etc.)		
Objectif	Faciliter l'implantation d'innovations ayant trait aux modes de déplacements écologiques		
Description	<p>La CASQ devient marraine des nouvelles innovations, en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créant des liens entre les entreprises offrant des solutions et les entreprises s'engageant dans les PDE, ou s'implantant dans les nouvelles zones d'emplois • Mettant à disposition des locaux aux jeunes entrepreneurs ou d'associations pour la mise en place de projets en lien avec la mobilité nouvelle • Organisant annuellement un forum ou un colloque sur l'écomobilité, en invitant des experts d'autres régions et les acteurs locaux (institutions, associations, entreprises) à intervenir 		
Échéance	Tout au long du PDU		
Maître d'ouvrage	CASQ		
Partenaires	Ademe, Région, Entreprises		
Coûts financiers	Coût salarial (1/2 poste ou ¼ poste ?)	Résultats attendus	Meilleure connaissance par la collectivité des initiatives privées ; Création de conditions favorables pour l'émergence de nouvelles offres.

Une révision de l'OAP PDU est prévue tous les six ans, en même temps que la révision du PLUi.

3. Les atouts d'un PLUi-D pour la métropole grenobloise

La question de l'intégration du PDU par le PLUi repose la question de l'objectif du PLUi : « Un PLUi, pour quoi faire ? ». En effet, le processus d'intégration du PDU dans le PLUi conduit à reconsidérer la manière dont le PLUi doit traiter la question des déplacements et des transports :

- Si le PLUi était considéré comme le recollement des 49 POS/PLU des communes de l'agglomération, son volet « déplacements » serait réduit à quelques orientations générales ;
- Si, au contraire, le PLUi est considéré comme un outil au service d'un projet métropolitain, au-delà de l'addition des projets communaux, le volet « déplacements » devra contenir des principes d'actions clairs, du même niveau que ce qui s'exprime actuellement dans le PDU.

Le volet « déplacements » d'un PLUi-HD intervient dans les différentes pièces du document, toutes articulées entre elles : le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) « tenant lieu de PDU », le règlement, et les programmes d'orientations et d'actions (POA). Les orientations majeures du PDU grenoblois, telles qu'elles ont été définies dans la délibération du 8 juillet 2013, pourraient donc être déclinées dans chacune des pièces du PLUi-HD. En particulier, le quatrième objectif cadre du PDU, intitulé « bien articuler offre de mobilité et développement urbain », trouverait tout son sens au sein d'un PLUi-HD... Le PLUi-HD permettrait de mieux garantir que la politique de déplacement soit pensée en lien avec l'habitat et l'urbanisme, et réciproquement. Cela permettrait une lisibilité, une crédibilité et un poids renforcé du projet de territoire. Le PLUi-HD permettrait en outre de créer les conditions favorables à des arbitrages politiques mieux éclairés nécessaires pour avancer, notamment sur les questions sensibles telles que l'articulation entre la qualité de l'air, l'organisation des trafics routiers et l'habitat (cf. difficultés à obtenir un consensus sur ce sujet lors des débats sur les familles de scénarios du PDU).

Cela permettrait également d'optimiser les moyens techniques (une seule démarche plutôt que trois démarches concomitantes) plutôt que de multiplier les études techniques, qui souvent, se superposent sur certains points.

Par ailleurs, le travail en cours actuellement sur le PDU révèle la nécessité de « territorialiser » les orientations du PDU. En effet, la diversité du territoire de

l'agglomération, à 49 communes, engendre une différenciation dans la mise en œuvre des objectifs du PDU : desserte des zones peu denses, « autoroutes à vélo », apaisement du trafic routier dans les quartiers, accessibilité piétonne aux arrêts... Les services du SMTC envisagent donc de faire évoluer les actuels PLD (« plans locaux de déplacements ») portés par les communes, et qui n'étaient jusque-là que de simples annexes au PDU. Les OAP intégrées à un PLUi-HD pourraient permettre de prendre en compte les spécificités territoriales des enjeux de déplacements. Ce serait donc l'occasion d'une nouvelle dimension territoriale pour le PDU.

En préfiguration d'une future AOTU élargie aux territoires du Voironnais et du Grésivaudan, et donc d'un PDU élargi, il pourrait être proposé d'élaborer un plan stratégique de mobilité réunissant Métro-Voironnais-Grésivaudan. Ce plan de mobilité prendrait mieux en compte le périmètre des pratiques de déplacements. Il pourrait traiter de thématiques telles que : les modalités d'aménagement des pôles d'échanges, l'organisation de la grande accessibilité routière, la coordination des transports collectifs, le rôle du ferroviaire...

Ce plan de mobilité à l'échelle élargie pourrait se décliner différemment dans chaque territoire : dans le cadre d'un PDU par exemple pour le Grésivaudan, d'un schéma de secteur pour le Voironnais.... Pour la métropole grenobloise, plutôt que de produire un autre PDU et donc de multiplier les documents/études/procédures, il semble plus intéressant que le plan de mobilité à l'échelle élargie soit décliné dans le volet déplacements du PLUi (devenant PLUi-HD). En effet, les documents de planification concernant la mobilité sont déjà nombreux : schéma régional de l'intermodalité (obligation nouvelle fixée au Région par la loi MAPTAM), SCoT et PPA à l'échelle de la région grenobloise...

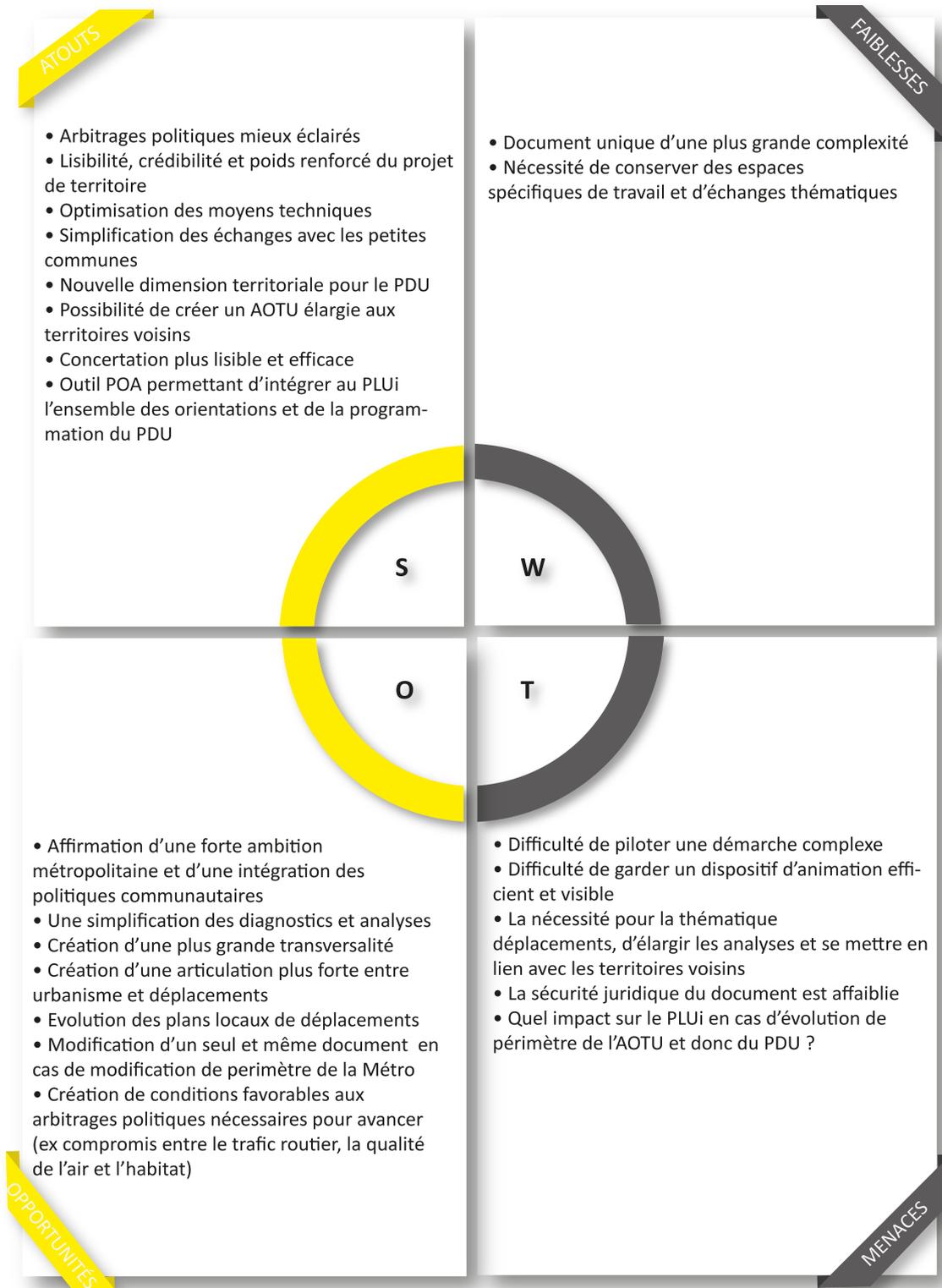
Pour finir, les travaux engagés dans la démarche du schéma de secteur de l'agglomération ont montré combien la thématique des déplacements était importante aux yeux des élus et des habitants. En effet, cette thématique est revenue très souvent dans les réunions politiques et de concertation avec les habitants. En leur déclarant que les questions relatives aux déplacements étaient traitées ailleurs (dans le PDU), on leur apportait une réponse qu'ils jugeaient insatisfaisante.

Il semble donc indispensable de mieux articuler le futur PLUi avec l'élaboration du PDU, au niveau du pilotage politique et technique, et de la concertation afin que celle-ci soit plus lisible et plus efficace. À ce titre, un PLUi-HD simplifierait la démarche, serait plus clair aux yeux des habitants et des usagers du territoire, et permettrait une meilleure prise en compte de leurs attentes.

L'intégration des volets habitats et déplacements dans le document d'urbanisme se traduit par une gouvernance unifiée, là où auparavant chaque démarche disposait de sa gouvernance, de ses propres procédures et calendrier. L'harmonisation des procédures et des temporalités est a priori un facteur de lisibilité et de simplification, avec à la clé davantage de synergies dans les réflexions et la prise en compte du fonctionnement « intégré » des territoires. Seulement, quelques points de vigilance méritent d'être relevés. Le temps nécessaire à l'animation, la mobilisation ainsi que l'acculturation générale

(technique et politique) s'en trouvera allongée par rapport à un PLUi simple. L'élaboration d'un PLUi-HD nécessite malgré tout de conserver des espaces spécifiques de travail et d'échanges thématiques avec les acteurs et partenaires du transport (Région, AOT territoires voisins, associations d'usagers...). De plus, cela représente une difficulté supplémentaire pour les équipes politiques et techniques, puisque cette démarche est complexe. Le périmètre du PLUi devra nécessairement être élargi pour la thématique déplacements car il faudra raisonner en termes de bassin de vie (échelle la plus pertinente pour les déplacements) et donc se mettre en lien avec les territoires voisins. Pour finir, ce document unique regroupant plusieurs documents (pouvant aller jusqu'à quatre comme à Brest) voit sa sécurité juridique affaiblie puisque désormais beaucoup plus de choses pourront être attaqués juridiquement dans le document (le PLUi, le PLH, le PDU voire le PCET).

Figure 32 : SWOT⁴⁸ de synthèse



Source : Blais, Julie Huillier Anaïs, réalisation interne

⁴⁸ Le terme SWOT employé dans l'expression analyse SWOT ou matrice SWOT est un acronyme dérivé de l'anglais pour Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

Synthèse

La réalisation du benchmarking a permis de comprendre comment d'autres collectivités avaient agi face à l'élaboration d'un PLUi-HD. Il s'agissait surtout d'avoir un point de vue technique.

Brest, devenue métropole de droit commun au même titre que Grenoble, au premier janvier 2015, avait déjà approuvé son document lors du passage en métropole. La faisabilité du document en termes de calendrier pourrait être transposée à Grenoble puisque l'élaboration du PLUi Facteur 4 a pris moins de trois ans. Pour Grenoble cela pourrait être possible afin d'adopter le document avant la fin du mandat politique actuel, qui est une volonté politique forte. La restructuration des services de la Métro, très preneuse de temps, pourrait être un avantage pour Grenoble, et si elle est bien pensée, elle pourrait être un atout majeur pour l'élaboration du futur document. Les différents techniciens en charge de l'élaboration pourraient alors être regroupés au sein d'un même service.

Même si le vice-président en charge des déplacements de Brest n'a pas entièrement porté le document politiquement, on remarque qu'un portage politique général, sur l'ensemble du document, permet de faire consensus. La preuve, Brest est un exemple repris régulièrement en termes de PLUi. Cela s'explique également par le fait que c'est la première communauté d'agglomération française à avoir élaboré un PLUi dit « 3 en 1 ».

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin est un véritable exemple d'agglomération volontariste pour l'élaboration de son PLUi puisqu'elle n'avait pas l'obligation de fusionner les trois démarches. A la différence de Brest, la personne interrogée à Saint-Quentin a relevé une grande difficulté dans l'implication des acteurs internes et externes. Cela pourrait être un inconvénient pour Grenoble, du fait de son nombre élevé de communes à associer d'une part, et de sa restructuration suite au transfert d'agents des communes à la métropole d'autre part.

CONCLUSION

Les révolutions urbaines évoquées ont permis de passer successivement d'une ville marchante à une métropole. Désormais la métropole possède un champ de compétences large, ce qui lui permet d'agir sur la ville et de tenter de résoudre les problèmes actuels. Dans le même temps les PDU sont passés d'outils de planification de la mobilité qui énonçaient de grands principes à de véritables outils stratégiques avec des objectifs clairs et chiffrés. Les thématiques prises en compte par le PDU, n'ont, elles aussi cessé de s'élargir. Qu'il s'agisse d'environnement ou de management de la mobilité, ces thématiques ont enrichie le PDU et ont contribué à lui donner plus de poids.

Les agrandissements successifs du périmètre de la Métro depuis 1966 l'ont obligé sans cesse à actualiser ses documents d'urbanisme. Le PDU, notamment, s'en est trouvé très fortement impacté. La situation de Grenoble (passage de communauté d'agglomération à métropole combiné au projet d'élaboration d'un PLUi-HD) est unique mais très complexe. D'une part l'agrandissement de son périmètre l'oblige à mettre à jour ses documents d'urbanisme, d'autre part, son changement de statut lui impose de faire un choix entre l'élaboration du PLUi « simple », d'un PLUi-H (tenant lieu uniquement de PLH) ou d'un PLUi-HD (tenant lieu de PLH et de PDU). Que peut-on dire de ces nouvelles générations de PDU intégrés aux PLUi ? Comment Grenoble, devenue métropole au premier janvier 2015, aborde-t-elle ce changement et quels enseignements en tirer ?

Le choix actuel s'oriente donc vers l'élaboration d'un PLUi intégrant le PLH afin qu'il soit approuvé fin 2019. Le PDU sera alors jusque-là élaboré séparément dans un premier temps et intégré au PLUi-H dans un second temps. Cependant, la cohérence recherchée en termes de mobilité et d'urbanisme tend à favoriser le scénario du PDU à l'échelle de la RUG, échelle révélatrice des mouvements pendulaires des habitants de la RUG. Cela nécessiterait donc une coopération avec le Voironnais et le Grésivaudan. Des arbitrages politiques sont donc nécessaires pour avancer et faire un choix définitif quant à l'élaboration du PLUi de la métropole grenobloise.

Les discussions entre élus permettront de définir la portée du futur PDU qui pourra prendre diverses formes. Soit un PDU à l'échelle de la RUG qui permettrait de mettre en place des politiques de transport uniformisées, qui prendrait en compte les déplacements des personnes et qui se déclinerait sous la forme d'un plan de circulation et de stationnement à l'échelle de la Métro. Soit un PDU à l'échelle de la Métro, qui devra tout de même s'articuler avec le PDU du Voironnais et le PDU du Grésivaudan.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Le dispositif technique et politique d'élaboration du PDU	6
Figure 2 : Étapes d'élaboration d'un PDU	7
Figure 3 : Les objectifs cadres du PDU	10
Figure 4: Les trois vagues de PDU	13
Figure 5 : La quatrième vague de PDU	16
Figure 6 : Grenoble, chef-lieu de l'Isère	21
Figure 7 : Situation locale	21
Figure 8 : Périmètre au 1er janvier 2015	23
Figure 9: Organigramme des services de la communauté d'agglomération grenobloise	24
Figure 10 : Schéma d'organisation du dispositif métropole.....	29
Figure 11 : Illustration des instances de la Métropole grenobloise	31
Figure 12 : Illustration des compétences consolidées et transférées à la métropole grenobloise	33
Figure 13 : Répartition des compétences entre la métropole et les communes	34
Figure 14: Organigramme de la Délégation à la Mobilité et aux Transports	36
Figure 15 : Financement du SMTC en 2010	39
Figure 16 : Financement du SMTC en 2015	41
Figure 17 : Etat d'avancement du PDU 2015-2030	44
Figure 18 : Les objectifs cadres déclinés en principes d'actions du PDU 2015-2030	46
Figure 19 : Périmètre de la Région Urbaine Grenobloise.....	48
Figure 20: Déplacements d'échanges tous modes entre les territoires de la RUG	50
Figure 21 : Carte du réseau interurbain	51
Figure 22 : Calendrier du PLUi grenoblois	57
Figure 23 : Contenu d'un PLUi-D	58
Figure 24 : Situation locale de Brest Métropole Océane	61
Figure 25 : Organigramme des services de Brest métropole	64

Figure 26 : Schéma de principe du réseau structurant de voirie à l'horizon 2020.....	66
Figure 27 : Schéma de principe du réseau structurant de transport collectif à long terme	66
Figure 28 : Tableau de principes de programmation et de financement.....	68
Figure 29 : Situation locale de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin	68
Figure 30 : Contenu de l'OAP déplacement de Saint-Quentin	71
Figure 31 : Déclinaison des actions de l'OAP déplacements de Saint-Quentin.....	72
Figure 32 : SWOT de synthèse	77

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 – Tableau de programmation financière du PDU Grenoblois.....	83
ANNEXE 2 – Délibération cadre du 4 juillet 2014 prévoyant passage en métropole de Grenoble	85
ANNEXE 3 – Communiqué de presse du SMTC du 5 décembre 2014 relatif à la suspension de l'arrêté préfectoral du 3 octobre 2014	95
ANNEXE 4 – Communiqué de presse du SMTC du 2 juin 2015 relatif à l'annulation de l'arrêté préfectoral du 3 octobre 2014.....	96
ANNEXE 5 – Délibération cadre du 28 septembre 2009 relative à l'élaboration du PDU 2012-2020 de l'agglomération Grenobloise	97
ANNEXE 6 – Délibération cadre du 11 juillet 2011 relative à la modification du calendrier d'élaboration du PDU 2012-2020 de l'agglomération Grenobloise.....	102
ANNEXE 7 – Délibération cadre du 8 juillet 2013 relative à l'évolution du calendrier d'élaboration du PDU 2014-2030 de Grenoble	107
ANNEXE – 8 Questionnaire de Brest Métropole Océane.....	112
ANNEXE – 9 Questionnaire de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin.....	114
ANNEXE 10 – Délibération cadre du 20 janvier 2014 relative à l'approbation du plan local de l'urbanisme intercommunal « facteur 4 » de Brest Métropole	115
ANNEXE 11 – Délibération cadre du 11 avril 2011 relative à l'élaboration du futur PLUi de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin	129
ANNEXE 12 – Délibération cadre complémentaire du 20 février 2012 relative à l'élaboration du PLUi de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin	133
ANNEXE 13 – Délibération cadre du 17 février 2014 approuvant le PLUi de Saint-Quentin	137

ANNEXE 1 – TABLEAU DE PROGRAMMATION FINANCIERE DU PDU GRENOBLOIS

■ Voirie
 ■ Transport public
 ■ Vélo
 ■ Stationnement
 ■ Zones 30

	Intitulé des projets	Localisation PLD	Calen- drier	Maîtrise d'ouvrage	Observations
Actions réalisées					
1	Pont du sablon	La Tronche	2003	Grenoble	
2	Rue Horowitz	Polygone	2003	Grenoble	Création piste cyclable
3	Plan de circulation	Polygone	2004	Grenoble CGI	Feux, Vercors-Esclangon
4	Voies bus-cycles	Polygone	2003	CGI	
5	Voie bus sur A 48	SMV-St Egrève-Fontanil	2007	CGI	De Cap 38 au Polygone
6	Prolongation des lignes de bus 30 et 34	St-Egrève Polygone Sassenage Polygone	Sept. 2003 Janv. 2004	SMTC	
7	Halte ferroviaire	Echirolles	Sept 2004	Région SMTC	Pôle d'échange multimodal et P+R
8	Arrêt bus express Gd Sablon	La Tronche	2004	CGI	Desserte CHU Corresp. Tram B
9	P+R Carronerie-Sablon	La Tronche	Oct. 2004	SMTTC	Création et extension
10	LDMG (bus 6020)	Meylan	Sept. 2005	SMTTC	
11	Restructuration bus 12	Eybens	Mars 2006	SMTTC	Rabattement gare Echirolles
12	Restructuration réseau bus	Rive gauche du Drac	Mai 2006	SMTTC	Liée à tram C
13	Restructuration réseau bus	Gières Domène Murlanette	Mai 2006	SMTTC	Liée à tram C
14	Pôle d'échanges	Gières	Mai 2006	SMTTC Région	Tram C + 3 ^{ème} voie en 2007
15	Passerelle Eybens	Eybens	2007	Métro	
16	Passerelle Vence	St Egrève	2007	Métro	
Projets court-terme (2007-2012)					
17	Piste cyclable du Pont Barrage	SMV-St Egrève-Fontanil	2008	CGI	Liaison Cap 38-Noyarey
18	Berges du Drac	Rive gauche Drac	2006-12	Métro	Cf. Pic Urban
19	Voie verte canal EDF	Echirolles Pont de Claix	2006-12	Métro CGI	
20	Axe cyclable rapide le long de la voie ferrée	Echirolles Pont de Claix	2012 ?	Métro	Liaison rapide Grenoble-Echirolles-Pont de Claix
21	Av. Jean Jaurès + Ex-route Napoléon	Eybens	2006-12	Métro CGI	Sortie d'agglo vers Brié par la rue des Pellets
56	Berges Isère	La Tronche	2006-12	Métro	
22	Prolongation tram B	Polygone	2010	SMTTC	
23	Parc-relais TC et co-voiturage	Sassenage		SMTTC CGI Communes	Place Jean Prévost Interface Vercors
24	Création ligne E de tram	St Martin le Vinoux St Egrève Le Fontanil	2012	SMTTC	
25	Desserte TC zones naturelles	Rive gauche du Drac	?	SMTTC	Accès aux zones de loisirs
26	Desserte TC quartiers ouest	Echirolles Pont de Claix		SMTTC	Extension lignes 13 et 16
27	Prolongation tram A	Pont de Claix	2013	SMTTC	Jusqu'au Canton
28	Prolongation tram A P+R	Sassenage	Après 2012	SMTTC	Jusqu'aux Engenières

29	Pôle d'échanges du Canton	Pont de Claix	2013	SMTC Région	En lien avec le tram A prolongé
30	Réouverture gare Domène	Gières Domène Murianette	2010 ?	Région	Gare actuelle ou déplacement ?
31	Zones 30	Echirolles, Meylan, Rive gauche du Drac, Pt de Claix, St Egrève	En cours	Communes	Aide financière de la Métro (contrat de déplacements)
32	Pont barrage	St Egrève	2009	CGI	
33	La Poya RD1532	Fontaine, Seyssinet			Aménagement plus urbain
34	Stationnement (voirie, normes PLU)	Echirolles, Eybens Pont de Claix, Campus, Polygone, St Egrève	En cours	Communes	Zones réglementées gratuites ou payantes. Normes PLU renforcées
35	Rue Léon Fournier	Echirolles	?	Commune	Itinéraire poids-lourds
36	A 480	PLD Rive gauche du Drac		Etat	Trafic apaisé, réduction vitesse et nuisances
37	Echangeur Rondeau	Seyssins Grenoble		Etat	Etude A 480
38	Voie bus-vélos sur l'ancienne route Napoléon	Eybens	?	CGI ? SMTC ?	Ancienne route réservée aux modes alternatifs
39	Voies bus av. de Verdun	Meylan		SMTC	
62	Voie bus-vélos	Campus		SMTC-Métro	Entrée 2 du campus
48	Halte ferroviaire	Eybens	2010 ?	Région	
40	Contournement	Sassenage	2011	CGI ?	Travaux à partir de 2010
41	Contournement	Gières Domène Murianette	2012	CGI ?	1 ^{ère} phase en 2012 : Domène Murianette
Propositions long-terme (après 2013)					
42	Pont Durand-Savoyat	Polygone Rive droite Isère		?	
43	Accès CEA depuis A 480	Polygone		?	Etude A 480
44	Réaménagement-suppression autopont	Gières		CGI ?	Carrefour à niveau/ passage souterrain ?
45	Extension tram D	Campus-Meylan		SMTC	A court-terme, ligne 11 prolongée (pont sur l'Isère)
46	Embranchements ferroviaires	Echirolles		RFF ?	Caterpillar SMG
47	TCSP rive droite vers Crolles	La Tronche Meylan		SMTC ? CGI ?	
49	Station tram-train av. d'Honhoué	Echirolles		SMTC ? Région ?	Liée à création d'un tram- train vers Vizille
50	Station tram-train	Murianette		SMTC ? Région ?	Liée à création d'un tram- train vers Crolles
51	Téléphérique Chamrousse	Gières Domène Murianette		?	Desserte loisirs et périurbain
52	Extension tram D vers Gd-place/Seyssins	Rive gauche du Drac		SMTC	Grande rocade tram si connexion au Prisme
53	Nouvelle ligne tram Nord-Sud	Rive gauche du Drac		SMTC	Liaison tangentielle N-Sud
54	Tram-train Vizille	Echirolles, Pont Claix		Région ?	
55	Liaison bus Pont-barrage	SMV-St Egrève-Fontanil		SMTC	Liaison TC entre les deux rives
57	Accès vers le Nord	SMV-St Egrève-Fontanil			Echangeur sud complet
58	Déclassement autoroute	SMV-St Egrève-Fontanil			Jusqu'à l'échangeur sud
59	Convois exceptionnels	SMV-St Egrève-Fontanil			Créer itinéraire sur l'A48
60	Echangeur rue de l'Isère	SMV-St Egrève-Fontanil			Création d'un nouvel échangeur
61	Liaison modes doux	Eybens		Métro ?	Le long de la voie ferrée
63	Passerelle modes doux Fontaine-Polygone	Rive gauche du Drac		Métro	Liaison modes doux Fontaine-Polygone-St Martin le Vinoux

ANNEXE 2 – DELIBERATION CADRE DU 4 JUILLET 2014 PRECRIVANT PASSAGE EN METROPOLE DE GRENOBLE

Envoyé en préfecture le 11/07/2014

Reçu en préfecture le 11/07/2014

Affiché le

SLO

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION



GRENOBLE • ALPES
METROPOLE

Extrait du registre des délibérations du conseil de communauté

Séance du 04 juillet 2014

Le quatre juillet deux mille quatorze à 14 heures 30, le Conseil de Grenoble-Alpes Métropole s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Christophe FERRARI, Maire de Pont de Claix, Président de la Communauté d'agglomération.

Nombre de conseillers communautaires en exercice au jour de la séance : **124**

Nombre de conseillers communautaires votants (présents et représentés) : **122** de la n°1 à n°5, **121** de la n°6 à n°18, **119** pour la n°19, **110** pour la n°20, **108** pour la n°21, **103** de la n°22 à n°38, **101** de la n°39 à n°45, **99** de la n°46 à n°48, **95** de la n°49 à n°52, **93** de la n°53 à n°84

Présents Délégués titulaires :

Bresson : REBUFFET de la n°1 à n°20 – **Brié et Angonnes** : CHARVET de la n°1 à n°20, BOULEBSOL de la n°1 à n°20 – **Champ sur Drac** : NIVON, MANTONNIER de la n°1 à n°20 puis pouvoir à NIVON de la n°21 à n°84 – **Champagnier** : CLOTEAU – **Claix** : OCTRU sur la n°1 puis pouvoir à MERMILLOD-BLONDIN de la n°2 à n°84, STRECKER de la n°1 à n°18 puis pouvoir à QUAIX de la n°19 à n°84 – **Corenc** : MERMILLOD-BLONDIN, QUAIX – **Domène** : SAVIN sur la n°1 puis pouvoir à LONGO de la n°2 à n°84, LONGO – **Echirolles** : SULLI, LEGRAND, LABRIET, PESQUET de la n°1 à n°19 puis pouvoir à LABRIET de la n°20 à n°84, MONEL, MARCHE, JOLLY de la n°1 à n°19 – **Eybens** : MEGEVAND, BEJAJI – **Fontaine** : TROVERO, BALDACCHINO de la n°1 à n°18 puis pouvoir à TROVERO de la n°19 à n°84, DUTRONCY, THOVISTE – **Gières** : VERRI, DESSARTS – **Grenoble** : BERANGER de la n°1 à n°48, BERTRAND, BOUILLON, BOUZAÏENE, CAPDEPON, CAZENAVE de la n°1 à n°52, CHAMUSSY de la n°1 à n°11 puis pouvoir à BERANGER de la n°12 à n°48, CLOUAIRE, CONFESSON, DATHE, DENOYELLE, D'ORNANO de la n°1 à n°19, FRISTOT, C. GARNIER, HABFAST de la n°1 à n°48 puis pouvoir à OUDJAOUDI de la n°49 à n°84, JACTAT de la n°1 à n°18 puis pouvoir à SABRI de la n°19 à n°84, JORDANOV, JULLIAN, KIRKYACHARIAN, MACRET, MONGABURU, PELLAT-FINET de la n°1 à n°48, PIOLLE, RAKOSE de la n°1 à n°19 puis pouvoir à DATHE de la n°20 à n°84, SABRI – **Herbays** : CAUSSE – **Jarrie** : BALESTRIERI de la n°1 à n°18 puis pouvoir à GUERRERO de la n°19 à n°84, GUERRERO – **La Tronche** : SPINDLER de la n°1 à n°11 puis pouvoir à STRAPPAZZON de la n°12 à n°84, WOLF – **Le Fontanil-Cornillon** : POIRIER, DE SAINT LEGER – **Le Gua** : MAYOUSSIER – **Meylan** : CARDIN, PEYRIN de la n°1 à n°38, TARDY de la n°1 à n°19 puis pouvoir à PEYRIN de la n°20 à n°38 – **Miribel Lanchâtre** : PUISSAT – **Mont Saint Martin** : VILLOUD – **Montchaboud** : FASOLA – **Murianette** : GRILLO – **Notre Dame de Commiers** : MARRON de la n°1 à n°19 – **Noyarey** : ROUX de la n°1 à n°21, SUCHEL sur la n°1 puis pouvoir à ROUX de la n°2 à n°21 – **Poisat** : BURGUN, BUSTOS – **Le Pont de Claix** : FERRARI, BEYAT-GRAND de la n°1 à n°8 puis pouvoir à BUSTOS de la n°9 à n°84 – **Proveysieux** : RAFFIN – **Quaix en Chartreuse** : POULET – **Saint Barthélémy de Séchilienne** : STRAPPAZZON – **Saint Egrève** : KAMOWSKI, BOISSET, HADDAD de la n°1 à n°45 – **Saint Georges de Commiers** : GRIMOUD de la n°1 à n°5, BONO de la n°1 à n°21 – **Saint Martin d'Hères** : CUPANI de la n°1 à n°18 puis pouvoir à PUISSAT de la n°19 à n°84, GAFSI de la n°1 à n°11 puis pouvoir à GRILLO de la n°12 à n°84, QUEIROS, RUBES, OUDJAOUDI, VEYRET, ZITOUNI de la n°1 à n°18 puis pouvoir à THOVISTE de la n°19 à n°84 – **Saint Martin Le Vinoux** : OLLIVIER, PERINEL – **Saint Paul**

Envoyé en préfecture le 11/07/2014

Reçu en préfecture le 11/07/2014

ANNEXE

de Varcès : RICHARD de la n°1 à n°18 puis pouvoir à POIRIER de la n°19 à n°84 – **Saint Pierre de Mésage** : MASNADA de la n°1 à n°18 – **Le Sappey en Chartreuse** : ESCARON de la n°1 à n°18 puis pouvoir à CAZENAVE de la n°19 à n°52 – **Sarcenas** : LOVERA de la n°1 à n°45 – **Sassenage** : BELLE, COIGNE de la n°1 à n°19 puis pouvoir à PELLAT-FINET de la n°20 à n°48 – **Séchilienne** : PLENET de la n°1 à n°18 – **Seyssinet Pariset** : BROUZET de la n°1 à n°11 puis pouvoir à REPELLIN de la n°12 à n°18 puis pouvoir à BOISSET de la n°19 à n°84, LISSY, REPELLIN de la n°1 à n°18 puis pouvoir à KAMOWSKI de la n°19 à n°84 – **Seyssins** : HUGELE, MOROTE – **Varces Allières et Risset** : BEJUY, CORBET – **Vaulnaveys Le Haut** : A. GARNIER de la n°1 à n°19 – **Vaulnaveys Le Bas** : GAUTHIER de la n°1 à n°21 – **Venon** : GERBIER – **Veurey-Voroize** : JULLIEN de la n°1 à n°21 – **Vif** : GENET, VIAL de la n°1 à n°18 puis pouvoir à GENET de la n°19 à n°84 – **Vizille** : AUDINOS de la n°1 à n°20.

3 –

jugement du 21

mai

Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance :

Grenoble : BERNARD pouvoir à BERTRAND, LHEUREUX pouvoir à MONGABURU, SAFAR pouvoir à MOROTE, SALAT pouvoir à LISSY – **Notre Dame de Mesage** : TOÏA pouvoir à CLOTEAU – **Le Pont de Claix** : DURAND pouvoir à LEGRAND – **Saint Paul de Varcès** : CURTET pouvoir à RICHARD de la n°1 à n°18 puis pouvoir à DE SAINT LEGER de la n°19 à n°84 – **Sassenage** : BRITES pouvoir à COIGNE de la n°1 à n°19 – **Vaulnaveys Le Haut** : RAVET pouvoir à A. GARNIER de la n°1 à n°19 – **Vizille** : BIZEC pouvoir à AUDINOS de la n°1 à n°20.

Absents excusés :

Grenoble : BURBA, MARTIN

Monsieur Philippe CARDIN a été nommé secrétaire de séance.

OBJET : Délibération-cadre - Transformation de la communauté d'agglomération en métropole – Dispositif de pilotage, calendrier et méthode

Délibération n°19

Rapporteur : Christophe FERRARI

1SG14DL0561
5.7

2/10

Mesdames, Messieurs,

Préambule

La communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole, Etablissement Public de Coopération Intercommunale à fiscalité propre, constituant un ensemble de plus de 400 000 habitants dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants, sera transformée par décret, au 1^{er} janvier 2015, en métropole conformément à l'article 43 de la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014.

La future métropole sera un outil, celui d'un développement soutenable au service des habitant-es et des communes, le catalyseur d'un projet de coopération intercommunale allant dans le sens d'une modernisation de l'action publique territoriale et de l'amélioration du service rendu à ses habitant-es. La commune est, et demeure, l'échelon le plus à même d'assurer la proximité que nos concitoyen-nes sont en droit d'attendre. La commune doit sans aucun doute évoluer, se transformer, s'adapter. Dans un contexte de crise économique et sociale comme de baisse des dotations, interrogeant nos capacités d'investissement et rendant plus que jamais nécessaire l'évaluation de nos politiques publiques, l'intercommunalité représente une formidable opportunité pour nos communes, celle de renforcer leur capacité à agir en unissant leurs forces, au travers d'un service public local réaffirmé, afin de répondre à des besoins qui évoluent et d'y répondre à l'échelle territoriale pertinente. L'intercommunalité doit être synonyme de valeur ajoutée, de complémentarité mais aussi de confiance mutuelle avec les communes, autant d'affirmations que la création d'une plateforme de services aux communes viendra démontrer parmi d'autres initiatives participant d'une pédagogie par la preuve plus que jamais indispensable pour restaurer la crédibilité de la parole politique comme le sens de l'action publique.

C'est ainsi que la transformation de notre communauté d'agglomération ira de pair avec la définition d'un projet partagé, construit avec les élu-es et nos concitoyen-nes, afin d'imaginer une articulation optimale entre l'échelon communal et la métropole que nous souhaitons être, demain, une métropole de proximité, une métropole de projets, une métropole solidaire. Cette articulation se traduira au travers d'un projet de métropole prenant en compte les spécificités du territoire et sa diversité, c'est-à-dire posant la question d'une intervention différenciée selon les contextes locaux, question qui recevra une réponse, compétence par compétence, dans le cadre des modalités d'organisation de la collectivité. Elle permettra, dès lors, de mettre en résonance le projet métropolitain avec les projets communaux et d'accompagner pleinement ces derniers. C'est la condition indispensable d'une action à la fois utile et légitime, respectant les identités sans réduire à des particularismes et capable de souplesse pour porter l'action communautaire là où celle-ci est la plus efficace et nécessaire, en bonne intelligence avec et dans le respect des territoires voisins. C'est, en somme, la condition d'un projet de territoire fondant son attractivité sur la qualité de vie qui constituera, demain, le fondement d'une véritable identité métropolitaine.

Dans un contexte marqué par la fusion récente avec les communautés de communes du Sud Grenoblois et du Balcon Sud de Chartreuse, la perspective du passage en métropole nous interroge aujourd'hui quant aux modalités d'une telle évolution institutionnelle étant entendu que celle-ci se construira, dans un premier temps, autour de ses compétences obligatoires, et tout particulièrement l'eau, l'énergie et la voirie. Le débat relatif à d'éventuelles compétences conventionnelles qui pourraient être déléguées par l'Etat, la Région ou encore le Département sera conditionné à leur pleine intégration. La définition de ces modalités doit être fondée sur un dispositif de pilotage garant de la qualité du service public dans le cadre d'une transition sereine, transition qui devra être conduite avec et dans le respect des personnels actuels et futurs. Ce dispositif de pilotage, le calendrier associé et la méthode doivent aussi et surtout permettre, par-delà la complexité technique d'une telle transformation, d'identifier pleinement les enjeux et, ainsi, favoriser le débat puis les arbitrages utiles.

Dispositif de pilotage

Dans l'immédiat, deux priorités doivent orienter les travaux à venir, à savoir, d'une part, assurer la continuité du service public et, d'autre part, garantir une intégration des personnels appelés à rejoindre la future métropole dans les meilleures conditions. Plus largement, le dispositif de pilotage décrit ci-après aura à répondre à quatre ensembles d'enjeux :

- des enjeux d'ordre politique et de gouvernance recoupant la définition du projet métropolitain et le corollaire que représente la définition précise des périmètres des compétences transférées comme celle de la territorialisation à mettre en œuvre afin de garantir un pilotage des projets en proximité ;

- des enjeux d'ordre organisationnel, c'est-à-dire relatifs à la construction et au fonctionnement de l'institution métropolitaine, dans une logique de solidarité territoriale, comme à l'association des communes, organisation cible à mettre en place, répondant à la problématique de la sectorisation, pour atteindre les objectifs fixés et pouvant inclure des mutualisations, dans le respect de la volonté des communes, afin d'optimiser les moyens publics disponibles et renforcer le service public de manière équitable sur notre territoire en prenant en compte les fractures urbaines et sociales ;

- des enjeux d'ordre social consistant à mobiliser, dans le dialogue, les personnels en les plaçant au cœur du projet avec une attention particulière pour les conditions d'accueil des agents transférés et une volonté de préservation des acquis sociaux ;

- des enjeux d'ordre financier, à savoir garantir à la future métropole de disposer des moyens nécessaires à l'atteinte de ses objectifs et d'en assurer la pérennité.

- Travaux techniques préparatoires :

Afin de préparer la réflexion des élu-es sur les principales questions posées par la transformation en métropole, sept groupes techniques thématiques ont été créés autour des principaux champs concernés par l'évolution des compétences : aménagement et urbanisme ; économie et emploi ; eau et énergie ; politique de la ville, solidarité, logement ; territorialisation de l'action publique ; voirie, espaces publics, déplacement ; ressources et mutualisation. Animés par des directeurs généraux de la Métro et des communes, ils se sont réunis entre fin février et mi-mai 2014 pour effectuer un bilan de la situation existante au sein de ces collectivités.

Il s'agissait, en l'espèce, d'identifier ce qu'il convenait de capitaliser, abandonner ou créer, de même que les principales questions à résoudre. Ce travail a réuni près de 250 agents des communes et de la Métro et a permis un véritable partage d'expérience, la mise en réseau des personnels et une compréhension mutuelle des enjeux et des modalités de fonctionnement de chaque collectivité. Traduisant la volonté de faire de la fabrication de la métropole l'affaire de tous, ces groupes illustrent ce que pourront être les relations entre l'administration intercommunale et celles des communes à l'avenir. La synthèse des travaux de ces sept groupes est traduite sous la forme de rapports intermédiaires qui serviront de base à la réflexion des élu-es. La coordination des travaux techniques est assurée par le directeur de la mission métropole, rattaché au directeur général des services.

- Pilotage politique :

Quatre vice-présidents sont désignés pour assurer la coordination politique des travaux préparatoires. Pilotés par un-e vice-président-e, et associant les maires ou adjoints, sept groupes politiques thématiques ont été constitués pour préciser, à partir des travaux techniques préparatoires, les enjeux et orientations pertinentes pour construire le projet de métropole. Chacun de ces groupes aura ainsi à produire une note stratégique, proposant des scénarii contrastés permettant d'éclairer les décisions à prendre. La synthèse de ces notes constituera la trame de définition du projet.

Un comité de pilotage composé du président, des vice-président-es en charge de la coordination et des groupes politiques, du directeur général des services et du directeur de la mission métropole, oriente les travaux et précise les principales étapes du projet.

Préalablement au vote du Conseil communautaire, les délibérations relatives à la transformation en métropole seront présentées en Bureau puis en Conférence des maires, cette dernière ayant, plus largement, vocation à connaître des grandes orientations politiques de l'agglomération, en débattre et donner un avis.

- **Assistances à maîtrise d'ouvrage :**

Afin d'accompagner la transformation en métropole, notre établissement fait appel à des prestataires pour assurer :

- Une mission relative à l'évolution de l'action publique, de l'organisation, du fonctionnement opérationnel et du système de management de la Métro ;
- Une mission d'étude de positionnement de la future métropole au sein des entreprises publiques locales ;
- Une mission concernant la prise de la compétence eau potable ;
- Une mission pour l'évaluation financière des charges transférées.

Calendrier

La construction de la métropole représente un processus au long cours qui doit permettre le temps du débat comme de l'appropriation, un processus incrémental qui doit être envisagé à l'échelle du mandat voire au-delà. D'ici à la transformation au 1^{er} janvier 2015, certaines échéances constituent des passages obligés qui devront s'articuler avec les premières étapes du processus en question telles que la définition des périmètres des compétences transférées, celle des principes organisationnels ou encore celle de l'organigramme cible. Dans le même temps, considérant la complexité des modalités de transfert d'une compétence telle que la voirie, une souplesse sera recherchée en termes de calendrier.

A court terme, il conviendra :

- à la fin du 3^{ème} trimestre 2014, de définir :
 - le projet de métropole, c'est-à-dire valider le périmètre des compétences transférées ;
 - les principes organisationnels pour le mettre en œuvre ;
 - un organigramme cible fondant le fonctionnement administratif de la future métropole qui sera dès lors à disposition des agents actuels et futurs ;
- au cours du 4^{ème} trimestre 2014, de :
 - décliner progressivement cet organigramme et préciser ses modalités de mise en place opérationnelle ;
 - organiser le transfert des personnels et notamment les modalités de leur accueil au sein de l'établissement.

D'autres échéances importantes jalonnent la construction de la future métropole et pourront donner lieu à des délibérations spécifiques :

- transfert des pouvoirs de police par exemple les pouvoirs de police spéciale de la circulation et du stationnement sous réserve d'opposition des communes ;
- transfert de la compétence PLU ;
- droit de préemption urbain en lien avec la définition d'une stratégie foncière ;
- organisation des régies d'eau potable ;
- instruction des demandes de construire ADS dans le cadre de la création d'une plateforme de service aux communes ;
- gestion des milieux aquatiques et protection contre les inondations (GEMAPI) et notamment la gestion des ouvrages de protection hydraulique ;
- définition de l'intérêt métropolitain, notamment pour ce qui concerne les opérations : d'aménagements, les équipements culturels, socioculturels, socioéducatifs et sportifs et les cimetières ;
- transfert des routes départementales sous réserve d'évolutions législatives.

Méthode

Considérant les enjeux et malgré un calendrier particulièrement contraint, du moins en ce qui concerne les premières étapes, l'affirmation du dialogue et de la co-construction comme lignes directrices méthodologiques est aujourd'hui indispensable. C'est le cas pour ce qui est du fonctionnement du dispositif de pilotage lui-même, cela doit également l'être avec les personnels, les communes et, bien entendu, nos concitoyen-nes.

- Relations sociales :

Une des clés de la réussite de la démarche réside dans la pleine prise en compte de sa dimension profondément humaine, c'est-à-dire, notamment, dans l'association, le plus en amont possible et tout au long du processus, des personnels actuels et futurs. Cela suppose un dialogue social renouvelé, notamment dans le cadre des instances paritaires de la Métro, mais également avec les représentants des communes et des Unions Départementales selon des modalités qui pourront être formalisées dans un accord de méthode. En complément, des rencontres pourront être organisées à la demande des communes pour recueillir les questionnements des agents et y apporter des réponses.

- Pacte financier et fiscal avec les communes :

Considérant l'indispensable clarification des moyens pour l'exercice des compétences respectives, il sera nécessaire d'anticiper les effets induits par leurs interactions comme l'importance d'une fiscalité maîtrisée. Un pacte financier et fiscal devra être conclu entre la métropole et ses communes, dans le respect de leur autonomie y compris financière. Véritable outil de gouvernance et de solidarité territoriale, un tel pacte reposera sur la réalisation d'un diagnostic financier partagé. Il impliquera notamment, dans le cadre de la transformation, une appréciation juste des transferts, par l'intermédiaire de la Commission Locale d'Évaluations des Charges Transférées (CLECT).

- Participation citoyenne :

Une évolution majeure telle que la transformation de notre communauté d'agglomération en métropole ne pourra se faire sans nos concitoyen-nes et il importe aujourd'hui de les associer pleinement. Cette participation citoyenne sera d'abord et avant tout favorisée par une information et une communication adéquates qui devront permettre à toutes et tous de suivre l'avancement des travaux en cours comme de comprendre l'objet institutionnel que représente la future métropole. Ainsi, les informations utiles seront régulièrement mises à disposition tandis qu'un plan de communication sera produit en lien étroit avec les communes, relais essentiels de démocratie locale, afin, notamment, de mobiliser l'ensemble des outils existants mais aussi et surtout d'associer pleinement les conseils municipaux. Une telle association se traduira par l'organisation de débats dans ce cadre, complémentaires de débats citoyens plus larges dont les modalités demeurent à définir, et illustre le rôle majeur d'interface entre la future métropole et ses habitants que sont appelés à jouer l'ensemble des conseillers municipaux, en proximité. Ces premières étapes, d'ici au 1^{er} janvier prochain, seront les préalables à l'engagement de la refonte des dispositifs de participation citoyenne existants. Ainsi, sera notamment réinterrogé le rôle du Conseil De Développement (C2D) et celui de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) en lien étroit avec le développement des comités d'usagers sans oublier l'échelon communal. Plus largement et considérant un calendrier moins contraint en la matière, la définition de l'intérêt métropolitain, par exemple en matière d'équipements, devra constituer un des champs d'expérimentation de nouveaux dispositifs, des initiatives à propos desquelles des propositions seront présentées dans les mois qui viennent.

M. TROVERO, Président du groupe Communes, Coopération et Citoyenneté (CCC),

propose les amendements suivants :

1^{er} amendement du groupe CCC :

Dans le 4^{ème} paragraphe du préambule, il est proposé que le texte soit ainsi complété :

« Dans un contexte marqué par la fusion récente avec les communautés de communes du Sud Grenoblois et du Balcon Sud de Chartreuse, la perspective du passage en métropole nous interroge aujourd'hui quant aux modalités d'une telle évolution institutionnelle étant entendu que celle-ci se construira, dans un premier temps, autour de ses compétences obligatoires, **et tout particulièrement l'eau, l'énergie et la voirie** ».

Vote sur le 1^{er} amendement du groupe CCC :

Contre : 2

Pour : 117

Amendement adopté.

2^{ème} amendement du groupe CCC :

Au paragraphe « Dispositif de pilotage » : il est proposé que le texte soit ainsi complété :

« - des enjeux d'ordre politique et de gouvernance recoupant la définition du projet métropolitain et le corollaire que représente la définition précise des périmètres des compétences transférées comme celle de la territorialisation à mettre en œuvre **afin de garantir un pilotage des projets en proximité** ».

Vote sur le 2^{ème} amendement du groupe CCC :

Amendement adopté à l'unanimité.

3^{ème} amendement du groupe CCC :

Au paragraphe « Dispositif de pilotage » : il est proposé que le texte soit ainsi complété :

« - des enjeux d'ordre organisationnel, c'est-à-dire relatifs à la construction et au fonctionnement de l'institution métropolitaine, dans une logique de solidarité territoriale, comme à l'association des communes, organisation cible à mettre en place, répondant à la problématique de la sectorisation, pour atteindre les objectifs fixés et pouvant inclure des mutualisations, dans le respect de la volonté des communes, afin d'optimiser les moyens publics disponibles **et renforcer le service public de manière équitable sur notre territoire en prenant en compte les fractures urbaines et sociales** ».

Vote sur le 3^{ème} amendement du groupe CCC :

Contre : 2

Pour : 117

Amendement adopté.

4^{ème} amendement du groupe CCC :

Au paragraphe « Pacte financier et fiscal avec les communes » : il est proposé que le texte soit ainsi complété :

« Considérant l'indispensable clarification des moyens pour l'exercice des compétences respectives, la nécessaire anticipation des effets induits par leurs interactions comme l'importance d'une fiscalité maîtrisée, un pacte financier et fiscal devra être conclu entre la métropole et ses communes, dans le respect de leur autonomie **y compris financière** ».

Vote sur le 4^{ème} amendement du groupe CCC :

Amendement adopté à l'unanimité.

M. NIVON, Président du groupe Agir pour un Développement Intercommunal Solidaire (ADIS), propose les amendements suivants :

1^{er} amendement du groupe ADIS :

Au paragraphe « Participation citoyenne » : il est proposé que le texte soit ainsi complété :

« Ainsi, sera notamment réinterrogé le rôle du Conseil De Développement (C2D) et celui de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) en lien étroit avec le développement des comités d'usagers **sans oublier l'échelon communal** ».

Vote sur le 1^{er} amendement du groupe ADIS :

Amendement adopté à l'unanimité.

Envoyé en préfecture le 11/07/2014

Reçu en préfecture le 11/07/2014

Affiché le



2^{ème} amendement du groupe ADIS :

Au paragraphe « Pilotage politique » : il est proposé que le texte soit ainsi complété :
« Préalablement au vote du Conseil communautaire, les délibérations relatives à la transformation en métropole seront présentées en Bureau puis en Conférence des maires, cette dernière ayant, plus largement, vocation à connaître des grandes orientations politiques de l'agglomération et en débattre **et donner un avis** ».

Vote sur le 2^{ème} amendement du groupe ADIS :

Amendement adopté à l'unanimité.

M. MERMILLOD-BLONDIN, Président du groupe Pour une Autre Agglomération, propose les amendements suivants :

1^{er} amendement du groupe PAA :

Au paragraphe « Pilotage politique » : il est proposé que le texte soit ainsi complété :
« Préalablement au vote du Conseil communautaire, les délibérations relatives à la transformation en métropole seront présentées en Bureau puis **soumise à examen et vote** de la Conférence des maires, cette dernière ayant, plus largement, vocation à connaître, **débattre et se prononcer par un vote décisionnel** sur les grandes orientations politiques de l'agglomération ».

Vote sur le 1^{er} amendement du groupe PAA :

Pour : 24

Abstentions : 11

Contre : 84

Amendement rejeté.

2^{ème} amendement du groupe PAA :

Au paragraphe « Assurances à maîtrise d'ouvrage » : il est proposé l'ajout suivant :
« - Une étude comparée avec les métropoles existantes et celles en cours de réflexion afin d'ouvrir l'éventail des solutions possibles ».

Vote sur le 2^{ème} amendement du groupe PAA :

Pour : 24

Abstentions : 11

Contre : 84

Amendement rejeté.

3^{ème} amendement du groupe PAA :

Au paragraphe « Calendrier » : il est proposé que le texte soit ainsi complété :
« La construction de la métropole représente un processus au long cours qui doit permettre le temps du débat comme de l'appropriation, un processus incrémental qui doit être envisagé à l'échelle du mandat voire au-delà. D'ici à la transformation au 1^{er} janvier 2015, certaines échéances constituent des passages obligés qui devront s'articuler avec les premières étapes du processus en question telles que la définition des périmètres des compétences transférées, celle des principes organisationnels ou encore celle de l'organigramme cible. **La future métropole s'engage à prendre le temps d'une nécessaire concertation en vue d'un consensus avec les maires afin de garantir une parfaite adéquation entre l'organisation politique et technique et une parfaite maîtrise des conséquences en terme de service public, de ressources humaines et de dépenses.**

Dans le même temps, considérant la complexité des modalités de transfert d'une compétence telle que la voirie, une souplesse sera recherchée en termes de calendrier. **Au regard de l'importance de la mutation institutionnelle prévue au 1^{er} janvier 2015 pour le bloc communes-intercommunalité, si le report de délai demandé n'est pas effectif, la future métropole s'attachera à transférer en priorité les compétences obligatoires ».**

Vote sur le 3^{ème} amendement du groupe PAA :

Pour : 24

Abstentions : 11

Contre : 84

Amendement rejeté.

Envoyé en préfecture le 11/07/2014

Reçu en préfecture le 11/07/2014

Affiché le



4^{ème} amendement du groupe PAA :

Au paragraphe « Calendrier » : il est proposé que le texte soit ainsi complété :

« - droit de préemption urbain en lien avec la définition d'une stratégie foncière ; **Ce dernier devant faire l'objet d'un engagement formel de la métropole à solliciter l'avis conforme de la commune avant toute décision de préemption. En cas de désaccord, confirmé par le conseil municipal de la commune concernée, la métropole s'engage à ne pas mettre en œuvre le droit de préemption urbain ainsi refusé** ».

Vote sur le 4^{ème} amendement du groupe PAA :

Pour : 24

Abstentions : 11

Contre : 84

Amendement rejeté.

5^{ème} amendement du groupe PAA :

Au paragraphe « Calendrier » : il est proposé que le texte soit ainsi modifié :

« - organisation ~~des régies d'eau potable~~ du service public de l'eau potable et la présentation des différents scénarios de son mode de gestion (régie, SPL, etc.) »

Vote sur le 5^{ème} amendement du groupe PAA :

Pour : 24

Abstentions : 11

Contre : 84

Amendement rejeté.

6^{ème} amendement du groupe PAA :

Au paragraphe « Pacte financier et fiscal avec les communes » : il est proposé que le texte soit ainsi modifié :

« Considérant l'indispensable clarification des moyens pour l'exercice des compétences respectives, ~~la nécessaire anticipation il sera nécessaire d'anticiper~~ les effets induits par leurs interactions comme l'importance d'une fiscalité maîtrisée. **Cela devra s'articuler autour des principes de mutualisation et de recherche d'économies d'échelle pour a minima une stabilisation de la dépense publique sur l'ensemble du territoire et des communes. Pour autant, tous les moyens devront être mis en œuvre afin d'atteindre un objectif de réduction des dépenses publiques.** Un pacte financier et fiscal devra être conclu entre la métropole et ses communes, dans le respect de leur autonomie. Véritable outil de gouvernance et de solidarité territoriale, un tel pacte reposera sur la réalisation d'un diagnostic financier partagé. Il impliquera notamment, dans le cadre de la transformation, une appréciation juste des transferts, par l'intermédiaire de la Commission Locale d'Évaluations des Charges Transférées (CLECT) **respectant le principe de neutralité fiscale pour les communes** ».

Vote la 1^{ère} partie du 6^{ème} amendement du groupe PAA :

« *Considérant l'indispensable clarification des moyens pour l'exercice des compétences respectives, ~~la nécessaire anticipation il sera nécessaire d'anticiper~~ les effets induits par leurs interactions comme l'importance d'une fiscalité maîtrisée* ».

Amendement adopté à l'unanimité.

Vote la 2^{ème} partie du 6^{ème} amendement du groupe PAA :

« **Cela devra s'articuler autour des principes de mutualisation et de recherche d'économies d'échelle pour a minima une stabilisation de la dépense publique sur l'ensemble du territoire et des communes. Pour autant, tous les moyens devront être mis en œuvre afin d'atteindre un objectif de réduction des dépenses publiques** ».

Pour : 24

Abstentions : 11

Contre : 84

Amendement rejeté.

Envoyé en préfecture le 11/07/2014

Reçu en préfecture le 11/07/2014

Affiché le



Vote la 3^{ème} partie du 6^{ème} amendement du groupe PAA :

« Il impliquera notamment, dans le cadre de la transformation, une appréciation juste des transferts, par l'intermédiaire de la Commission Locale d'Évaluations des Charges Transférées (CLECT) respectant le principe de neutralité fiscale pour les communes »

Pour : 24

Abstentions : 11

Contre : 84

Amendement rejeté.

M. ROUX, Président du groupe Non Inscrits Société Civile (NISC), propose l'amendement suivant : il est demandé que soit ajouté à la suite du paragraphe « Un comité de pilotage composé du président, des vice-président-es en charge de la coordination et des groupes politiques, du directeur général des services et du directeur de la mission métropole **« ainsi que d'un représentant de chaque groupe politique »**.

Vote sur l'amendement du groupe NISC :

Pour : 33

Abstentions : 2

Contre : 84

Amendement rejeté.

Après en avoir délibéré, le conseil communautaire :

- valide les orientations de la présente délibération-cadre

Contre : 32

Abstentions : 3

Pour : 84

Conclusions adoptées.

Pour extrait conforme,

Le Président,

Christophe FERRARI

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 11 juillet 2014.

ANNEXE 3 – COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU SMTC DU 5 DÉCEMBRE 2014 RELATIF À LA SUSPENSION DE L'ARRÊTÉ PREFECTORAL DU 3 OCTOBRE 2014



Par ordonnance du 5 décembre 2014, le juge des référés du Tribunal administratif de Grenoble a suspendu l'exécution de l'arrêté du préfet de l'Isère en date du 3 octobre 2014 qui mettait fin aux compétences du SMTC de l'agglomération grenobloise au 31 décembre 2014.

Le juge a considéré qu'il y a urgence à suspendre l'arrêté qui modifierait substantiellement les compétences et les ressources du SMTC et de la future Métropole grenobloise.

Le tribunal a par ailleurs partagé les doutes que le SMTC avait exprimés concernant la motivation de l'arrêté du Préfet :

- « Il résulte des dispositions du code général des collectivités que la compétence en matière d'organisation des transports urbains peut être transférée à ce syndicat mixte. »
- « Les dispositions de l'article L 5 216-7 ne sont pas applicables en l'espèce en ce que le SMTC ne compte pas de commune dans ses adhérents et en ce qu'il s'agit d'un syndicat mixte ouvert. »

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise est donc, en l'état, maintenu.

Je souhaite que nous puissions désormais travailler avec le Conseil Général de l'Isère et la future Métropole grenobloise pour repenser notre partenariat historique et réfléchir avec sérénité, non seulement à la continuité du service public mais également à l'amélioration des conditions de déplacement des habitants de la région urbaine grenobloise.

Yann MONGABURU,
Président du SMTC

ANNEXE 4 – COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU SMTC DU 2 JUIN 2015 RELATIF À L'ANNULATION DE L'ARRÊTÉ PREFECTORAL DU 3 OCTOBRE 2014



Communiqué de presse

Grenoble, le 2 juin 2015

Par ordonnance du 29 mai 2015, **le Tribunal administratif de Grenoble a annulé l'arrêté du préfet de l'Isère en date du 3 octobre 2014 qui mettait fin aux compétences du SMTC de l'agglomération grenobloise au 31 décembre 2014.**

Le tribunal a partagé les doutes que nous avons exprimés concernant la motivation de l'arrêté du Préfet :

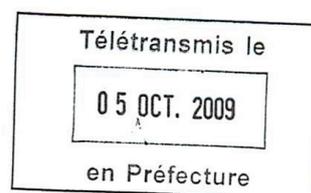
- *« les dispositions de l'article L 5216-7 [...] ne sont pas applicables en l'espèce en ce que le SMTC ne compte pas de commune dans ses adhérents et en ce qu'il s'agit d'un syndicat mixte ouvert »*

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise est donc définitivement reconnu compétent concernant son rôle d'autorité organisatrice des transports en commun sur le territoire de l'agglomération grenobloise.

Au-delà de cette décision, et des positionnements passés qui remettaient en cause le bien-fondé du partenariat historique liant l'agglomération grenobloise et le conseil général de l'Isère depuis 1973, je souhaite assurer la Métropole et le nouvel exécutif du Conseil départemental de ma volonté de travailler en parfaite collaboration avec eux. Avec toujours le même objectif : œuvrer sans relâche à trouver les solutions les plus adaptées aux problèmes de déplacements des habitants de la grande région urbaine grenobloise en travaillant sur la mutualisation et la recherche de complémentarités entre nos institutions.

Yann MONGABURU
Président du SMTC

ANNEXE 5 – DELIBÉRATION CADRE DU 28 SEPTEMBRE 2009 RELATIVE A L'ÉLABORATION DU PDU 2012-2020 DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE



Extrait du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 28 septembre 2009

Le vingt huit septembre deux mil neuf à 14 heures 30, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE (SMTC) s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Marc BAÏETTO, président du SMTC.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : 16
Nombre de votants, présents et représentés : 12

PRÉSENTS

Membres titulaires

Marc BAÏETTO	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Michel ISSINDOU	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Jacques CHIRON	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Yannik OLLIVIER	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Catherine KAMOWSKI	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Jean MOUREY	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Pierre RIBEAUD	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Brigitte PERILLIÉ	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Alain PILAUD	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Yannick BELLE	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Olivier BERTRAND	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE

ABSENT AYANT DONNE POUVOIR

Christophe FERRARI	GRENOBLE ALPES METROPOLE
pouvoir à Michel ISSINDOU	

ABSENTS

José ARIAS	GRENOBLE ALPES METROPOLE
Guy ROUVEYRE	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Jean-Claude PEYRIN	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
Michel SAVIN	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE

Monsieur Jean MOUREY a été nommé secrétaire de séance.

OBJET : DEPLACEMENTS - Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise - PDU - Elaboration d'un nouveau PDU pour la période 2012-2020.

Rapporteur : MARC BAIETTO

Mesdames, Messieurs,

Le 10 juillet 2009, le comité syndical du SMTC a pris connaissance du jugement du 7 juillet 2009 du Tribunal administratif de Grenoble annulant la délibération du 15 décembre 2008 par laquelle le SMTC a approuvé le PDU 2007-2012.

Cette annulation se base sur des « erreurs de fait » portant sur le décalage dans le temps des deux projets de tramway du SMTC - l'extension de la ligne B sur la Presqu'île scientifique et la création de la ligne E - avec incidence sur la programmation financière figurant au PDU.

Lors du comité syndical du 10 juillet 2009, le président du SMTC a annoncé son intention de faire appel de cette décision du Tribunal administratif, l'esprit et la cohérence de l'ensemble du PDU n'étant nullement affectés par ce décalage dans le temps fréquemment constaté dans les grands projets d'infrastructures.

Toutefois, devant l'incertitude juridique pesant sur les projets de tramway visés explicitement par le jugement du Tribunal administratif, et compte tenu de l'importance des engagements financiers pour le SMTC (345 M€), le président a suspendu les deux opérations ligne B et E, ne voulant pas mettre en péril le syndicat.

Pendant l'été, le SMTC a fait appel devant la Cour administrative d'appel de Lyon.

Parallèlement, le Préfet de l'Isère a été saisi sur les effets juridiques de l'annulation du PDU sur les programmes et travaux en cours.

Dans sa réponse, tout en indiquant qu'il saisira l'administration centrale, le Préfet de l'Isère a informé le Président du SMTC que cette décision du Tribunal administratif n'affecte pas les opérations contenues dans un PDU qui font par ailleurs l'objet de décisions de principe de leurs maîtres d'ouvrage ou se réfèrent à d'autres documents d'aménagement tels que le schéma directeur ou les plans locaux d'urbanisme.

En fonction de ces éléments, il vous est proposé de retenir les objectifs suivants pour l'élaboration d'un nouveau PDU pour l'agglomération grenobloise.

Elaboration d'un nouveau PDU 2012-2020

Le président du SMTC souhaite lancer une démarche innovante pour élaborer un nouveau PDU pour l'agglomération grenobloise.

Outre la mise en place d'un comité des sages réunissant des personnalités de renom qui assurera une mission d'expertise et de conseil auprès du comité syndical du SMTC, il convient de donner une large place aux échanges avec les habitants de l'agglomération grenobloise.

Une réflexion sera menée dès l'automne 2009 pour organiser une « Université du PDU » avec l'organisation de conférences en s'appuyant sur l'IGA, l'IUG, l'IEP...

Sur le mode de la démarche urbanisme et transports, il sera également proposé l'organisation d'ateliers du PDU permettant d'enrichir le projet.

Le Conseil de développement de la Métro pourrait être associé à ces démarches innovantes sur certains thèmes comme par exemple la gestion du temps, les nouveaux modes de déplacements ou encore la sécurité dans le réseau.

Enfin, le site internet du SMTC pourrait être enrichi d'un forum d'échanges permanent avec les habitants et les usagers.

Bien sûr, ce nouveau PDU reprendra le concept multimodal de déplacements élaboré dans le cadre des PDU de 2000 et de 2008.

L'horizon proposé pour ce nouveau PDU est 2020 pour être en phase avec le SCOT et son schéma de secteur d'agglomération, avec le projet d'agglomération, avec le schéma directeur tramway, avec la démarche étoile ferroviaire grenobloise 2020 ou encore avec les objectifs à 2020 du plan climat.

Le calendrier du PDU proposé ci-dessous s'inscrit en cohérence avec les calendriers des démarches, études ou projets des différents partenaires :

- Début 2010 :
 - DUP rocade nord,
 - définition de nouveaux principes d'organisation du réseau de transports en communs urbains (étude du réseau TC 2010-2014),
 - étude du projet « cœur de ville coeur d'agglomération » de la ville de Grenoble,
 - étude étoile ferroviaire grenobloise 2020.

- Fin 2010 :
 - premiers résultats de l'enquête ménages déplacements 2009-2010,
 - adoption du projet de schéma de secteur d'agglomération (dans le cadre du SCOT),
 - élaboration des plans de composition urbaine des trois sites stratégiques d'agglomération – Nord Est, Nord-Ouest et Sud.
 - adoption du schéma de cohérence territoriale – SCOT.

- Novembre 2011 :
 - modèle de déplacement Visem/davisum recalé sur la base de l'enquête ménages déplacements 2009-2010,
 - approbation du schéma de secteur d'agglomération. Le PDU devra être compatible avec le SCOT et donc avec le schéma de secteur.

Calendrier proposé pour le PDU 2012 -2020 (voir annexe)

- Automne 2009 → Début 2010 :
 - mise en place en place du « comité des sages » (composé d'élus, d'experts divers, ...) pour animer la réflexion stratégique sur le PDU.
 - définition plus précise de la méthode d'élaboration du PDU par ce « comité des sages » (modalités de travail, université PDU, ateliers, forums, calendrier de travail, modalités de concertation avec les partenaires et la population, objectifs et ambitions, mission éventuelle d'experts, ...).

- 1^{er} semestre 2010 :
 - réflexions stratégiques du « comité des sages » visant à la proposition de principes directeurs et d'orientations pour l'élaboration de scénarios d'organisation des déplacements.
 - élaboration du diagnostic des déplacements dans l'agglomération grenobloise basé sur les différents travaux des ateliers du PDU.
Organisation de groupes de travail sur des thèmes annexes comme les transports de marchandises, le compte déplacements, autres, ...
- Été 2010 :
 - recrutement de bureau(x) d'études pour l'élaboration de scénarios opérationnels et programmatiques basés sur les principes évoqués ci-dessus.
- 2^{ème} semestre 2010 :
 - élaboration de scénarios opérationnels et programmatiques basés sur les principes évoqués ci-dessus par les bureaux d'études (c'est à dire d'experts sans résultats de modélisation recalée avec l'EMD 2009-2010).
- Fin 2010 : organisation d'un débat public (dans des modalités à définir) sur les hypothèses de développement des réseaux.
- Printemps 2011 :
 - présentation des résultats du débat public et orientations,
 - lancement de la rédaction du projet de PDU.
- Septembre 2011 :
 - réalisation et analyse des tests des scénarios élaborés avec le logiciel Davisum recalé avec l'enquête ménages-déplacements 2009-2010,
 - finalisation de la rédaction du projet de PDU.
- Septembre 2011 : adoption par le SMTC du projet de PDU 2012-2020.
- Octobre-novembre 2011 : consultation des partenaires publics sur le projet de PDU.
- Décembre-janvier 2012 : enquête publique sur le PDU.
- Juin 2012 : rapport commission d'enquête
- Décembre 2012 : adoption par le SMTC du PDU 2012-2020.

Après avis favorable du bureau du 14 septembre 2009 et après en avoir délibéré, le comité syndical décide :

- de relancer une procédure d'élaboration du plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise pour la période 2012-2020,
- de valider le projet de calendrier prévoyant une adoption du nouveau PDU en décembre 2012,
- d'autoriser le président à mettre en place l'organisation pour l'élaboration de ce nouveau PDU,
- d'autoriser le président à faire appel à des prestataires extérieurs pour assister le SMTC dans sa démarche.

Abstention : 1 Olivier BERTRAND

Conclusions adoptées.

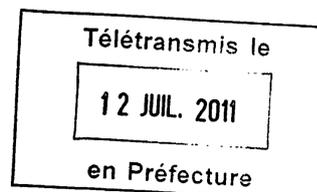
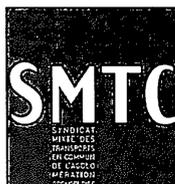
Pour extrait conforme,
Le Président,



Marc BAIETTO

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 5 octobre 2009

**ANNEXE 6 – DELIBERATION CADRE DU 11 JUILLET 2011 RELATIVE A LA
MODIFICATION DU CALENDRIER D'ÉLABORATION DU PDU 2012-2020 DE
L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE**



Extrait du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 11 Juillet 2011

Le 11 juillet deux mil onze, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE (SMTC) s'est réuni sur la convocation et sous la présidence de Monsieur Michel ISSINDOU, président du SMTC.
Ouverture de séance à 14h50.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : 16
Nombre de votants, présents et représentés : 10

PRÉSENTS

Jacques CHIRON
Alain GRASSET
Michel ISSINDOU

GRENOBLE ALPES METROPOLE
GRENOBLE ALPES METROPOLE
GRENOBLE ALPES METROPOLE

Olivier BERTRAND
Christine CRIFO
Elisabeth LEGRAND
Jean-Claude PEYRI N
Didier RAMBAUD
Gilles STRAPPAZZON

CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
CONSEIL GENERAL DE L'ISERE

ABSENT AYANT DONNE POUVOIR

Christian COIGNÉ
Pouvoir à Jean-Claude PEYRIN

GRENOBLE ALPES METROPOLE

Monsieur Alain GRASSET a été nommé secrétaire de séance.

Objet : MOBILITE ET TRANSPORTS - PDU - Évolution du dispositif de travail et du calendrier pour l'élaboration du nouveau plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise.

Délibération n°1

Rapporteur : Michel ISSINDOU

Mesdames, Messieurs,

Par délibération du 28 septembre 2009, le SMTC a lancé l'élaboration d'un nouveau Plan de Déplacements Urbains pour la période 2012-2020. Une démarche innovante a été engagée, laissant une large place aux échanges avec les habitants de l'agglomération.

Au regard des évolutions de périmètre qui se dessinent pour l'agglomération, il est nécessaire de compléter les études techniques, d'associer de nouveaux acteurs et de nouveaux habitants au processus d'élaboration du PDU, et donc de reconsidérer le calendrier prévisionnel envisagé dans la délibération de lancement.

Depuis le début de l'année 2010, différents dispositifs ont été engagés pour recueillir un maximum d'informations et d'opinions croisées concernant la mobilité d'aujourd'hui et ses enjeux pour demain :

- sept « cafés citoyens », temps d'échanges avec les habitants ont été organisés dans différents quartiers de l'agglomération,
- un « café des élus », organisé sur le même format que les cafés citoyens à la demande des élus des commissions du SMTC,
- un « atelier citoyen » a été constitué d'un panel représentatif de 31 habitants,
- les universités du PDU ont permis d'organiser des conférences-débats avec le grand public,
- un comité des sages a été constitué d'une quinzaine d'experts et de personnalités engagées dans les réflexions autour de la mobilité.

Ces dispositifs participatifs jalonnent le processus d'élaboration du PDU et enrichissent le travail d'expertise technique préalable à la décision publique. Ils s'inscrivent dans un contexte marqué par :

- une pression de plus en plus forte sur les budgets publics,
- la vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du coût de l'énergie,
- le vieillissement de la population,
- la nécessité de renforcer la coordination des politiques de déplacements et d'urbanisme,
- l'impératif de réduction des émissions de CO₂, des polluants et des consommations énergétiques,
- l'émergence de nouvelles pratiques et l'expression de nouveaux besoins en matière de mobilité.

Lors du forum du PDU du 23 octobre 2010, l'atelier citoyen et le comité des sages ont restitué leurs réflexions, permettant d'engager un débat politique autour des orientations du nouveau PDU. A l'issue de la journée de débat, le Président du SMTC a proposé trois grandes orientations pour le nouveau PDU, confirmées ensuite par le comité de pilotage du PDU du 22 novembre 2010 :

1) Anticiper les ruptures, préparer la ville de l'après-pétrole :

- Protéger les ménages les plus vulnérables à l'augmentation du coût de la mobilité ;
- Répondre aux enjeux du vieillissement de la population ;
- Prendre en compte les exigences qui montent en puissance en matière d'environnement et de santé publique, réduire les nuisances, les émissions de CO₂ et les consommations énergétiques ;
- Construire un PDU adaptable et évolutif, dans un contexte mouvant.

2) Placer l'humain au cœur du PDU :

- Prendre en compte, valoriser et soutenir les nouvelles pratiques des habitants ;
- Développer le conseil en mobilité, l'accompagnement personnalisé permettant d'informer chacun des choix possibles en fonction de ses besoins de mobilité ;
- Agir sur les temps de la ville ;
- Associer les habitants à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi du PDU.

3) Optimiser l'offre de transports collectifs en tenant compte des contraintes budgétaires :

- Privilégier une logique d'équité de la desserte, en fonction des densités et de la composition sociale du territoire, plutôt qu'une logique d'égalité ;
- Fiabiliser le système de déplacements ;
- Être plus transparent sur les coûts des transports collectifs mais aussi de la voiture particulière ;
- Co-construire et contractualiser avec les territoires voisins et les différentes parties prenantes impliquées dans les politiques de déplacements et d'urbanisme, renforcer la coordination avec les politiques publiques corrélées aux enjeux de mobilité.

Les études techniques, dont le cahier des charges répond à ces trois grandes orientations, ont été engagées en fin d'année 2010. Le diagnostic s'est enrichi grâce à l'analyse des résultats de l'enquête ménages-déplacements 2010 et aux contributions des ateliers thématiques du PDU. Ces ateliers, au nombre de six, réunissent les partenaires institutionnels et associatifs, techniciens et élus, intéressés par l'une des thématiques suivantes :

- Accessibilité automobile, stationnement et marchandises,
- Développement des transports collectifs et articulation urbanisme-transports,
- Modes actifs (marche, vélo) et partage de la voirie,
- Management de la mobilité,
- Finances et évaluation,
- Environnement.

Le périmètre du PDU doit nécessairement correspondre au Périmètre de Transports Urbains (PTU). Le PTU évoluera en suivant les contours de la future communauté d'agglomération, esquissés le 22 avril 2011 dans le projet de Schéma Départemental de Coopération Intercommunale. Le dispositif et le calendrier d'élaboration du PDU devront donc s'adapter à cette éventuelle évolution de périmètre de la Métro, ce qui nécessitera :

- de compléter le diagnostic et l'ensemble des études techniques du PDU,
- d'associer de nouveaux acteurs et de nouveaux habitants au processus d'élaboration du PDU.

Nouveau calendrier

Un nouveau calendrier est donc proposé, permettant d'adapter le dispositif initialement prévu aux évolutions possibles de la carte intercommunale.

Le calendrier du PDU proposé ci-dessous s'inscrit en cohérence avec les calendriers des démarches, études ou projets des différents partenaires :

- Pour mémoire, depuis la délibération de lancement du 28 septembre 2009, les phases suivantes ont été engagées :
 - > phase 1 - impulsion et sensibilisation, phase conclue par le 1er forum du PDU du 23 octobre 2010 (phase achevée): concertation a priori, expertise du comité des sages, définition des orientations du nouveau PDU ;
 - > phase 2 - élaboration des propositions (phase en cours, depuis décembre 2010) : diagnostic, propositions de pistes d'actions à l'échelle des 27 communes de l'agglomération actuelle et en lien avec les travaux du SCoT, organisation de deux Universités du PDU (péage urbain le 10/02/2011, santé-mobilité prévue en septembre 2011).

→ De septembre 2011 à juin 2012 : poursuite de la phase 2, phase d'élaboration des propositions.

- Élargissement du diagnostic aux nouveaux territoires de l'agglomération,
- Intégration des réflexions liées aux études de polarités de l'agglomération,
- Intégration, à partir de début 2012, des nouveaux partenaires dans les six ateliers thématiques du PDU associant partenaires institutionnels, associations, élus, techniciens,
- Élaboration des scénarios et des plans d'actions associés.

Le travail de définition de scénarios intégrera notamment l'actualisation du schéma directeur des transports collectifs en site propre et du schéma directeur des itinéraires cyclables, ainsi que l'élaboration d'un plan de circulation automobile, avec identification d'éventuels nouveaux franchissements et mesures de régulations d'accès, dans un objectif de maîtrise du trafic automobile et poids-lourds.

Les scénarios intégreront les objectifs et les orientations du SCoT de la région urbaine grenobloise, qui seront finalisés à l'automne 2011. Ils prendront en compte également les mesures à prévoir dans le cadre d'une éventuelle mise en place d'une Zone d'Actions Prioritaires pour l'Air, selon les résultats de l'étude de faisabilité et d'acceptabilité pilotée par la Métro.

- Modélisation des scénarios avec le logiciel Davisum recalé,
- Évaluation environnementale et multicritères,
- Contribution du comité des sages aux réflexions sur les scénarios,
- Organisation de deux universités du PDU (programme en cours de définition).

→ De juillet 2012 à novembre 2012 : phase 3, phase de débats autour des scénarios et du plan d'actions à retenir

- Mise au débat des scénarios envisagés : cafés citoyens, café des élus et atelier citoyen,
- Production par le comité des sages et par l'atelier citoyen d'un avis sur les scénarios,
- 2^{ème} forum politique du PDU en novembre 2012 pour débattre du scénario à retenir,
- Finalisation du plan d'actions correspondant au scénario retenu, évaluation environnementale.

→ De décembre 2012 à novembre 2013 : phase 4, mise au point et finalisation du PDU

- Rédaction du projet de PDU et de ses annexes,
- Consultation des personnes publiques associées, enquête publique,
- Décembre 2013 : adoption par le SMTC du PDU 2014-2030.

Avec ce nouveau calendrier d'élaboration, il est proposé de viser l'horizon 2030 pour le PDU. Un horizon intermédiaire – 2020 – sera également pris en considération dans le PDU, en lien avec la nouvelle convention de délégation de service public du réseau de transports collectifs.

Adaptation des dispositifs de travail

Les dispositifs de travail du PDU seront à adapter, dès que le schéma départemental de composition intercommunale aura été adopté. Il faudra en effet y associer les acteurs, partenaires et habitants des nouveaux territoires qui pourraient être intégrés au périmètre de transport urbain.

Concernant le suivi politique et technique de la démarche :

- La composition du comité de pilotage est inchangée : il réunit les autorités organisatrices de transports (y compris celles des territoires voisins), la Métro, l'Etat, l'Établissement Public du SCoT et les chambres consulaires.
- Le comité technique sera élargi aux représentants des nouvelles communes.
- Les ateliers thématiques seront ouverts aux représentants des nouvelles communes, ainsi qu'aux associations actives sur les thématiques concernées qui seraient localisées dans les nouveaux territoires de la Métro. Il est proposé que chacun des six ateliers thématiques soit présidé par un élu du SMTC.

Concernant les démarches participatives :

- Le comité des sages, réunissant aujourd'hui une quinzaine d'experts, devra accueillir un ou deux experts supplémentaires, issus des nouveaux territoires.
- L'atelier citoyen, composé en 2010 d'un panel de 31 personnes représentatives de la diversité des habitants des 27 communes de l'agglomération actuelle, devra intégrer quelques habitants des nouvelles communes. Le recrutement de ces nouveaux membres de l'atelier citoyen devra se faire début 2012. L'atelier citoyen se réunira à l'automne 2012 pour formuler un avis sur les scénarios proposés.
- Les « cafés » du PDU devront se déployer dans les nouveaux territoires de la Métro. Il est proposé d'organiser deux à trois « cafés » de type « page blanche » (à l'image des séances organisées en 2010) dans les nouveaux territoires pour recueillir les attentes et les recommandations des nouveaux habitants. Par la suite, à l'automne 2012, une deuxième session de « cafés » du PDU devra être animée en différents lieux de l'agglomération pour recueillir les réactions des habitants par rapport aux scénarios proposés.
- Il est proposé de diffuser régulièrement, tous les 2 à 3 mois, une lettre d'information électronique auprès de tous les habitants qui se sont inscrits sur les listes d'adresse lors des Cafés et des Universités du PDU. Par ailleurs, comme le prévoyait la délibération de lancement du 28 septembre 2009, le site internet du SMTC pourrait être enrichi d'un forum d'échanges permanent avec les habitants et les usagers.

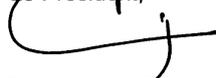
Après présentation en commission Réseau du 30 juin 2011, après avis favorable du bureau du 4 juillet 2011 et après en avoir délibéré, le comité syndical décide :

- de valider le nouveau calendrier de la démarche d'élaboration du plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise prévoyant une adoption du nouveau PDU 2014-2030 en décembre 2013,
- d'autoriser le Président à mettre en place l'organisation adaptée et les compléments d'études techniques nécessaires à l'élaboration du nouveau PDU 2014-2030.

Conclusions adoptées à l'unanimité

Pour extrait conforme,

Le Président,



Michel ISSINDOU

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 12 juillet 2011

ANNEXE 7 – DÉLIBÉRATION CADRE DU 8 JUILLET 2013 RELATIVE A L'ÉVOLUTION DU CALNDRIER D'ÉLABORATION DU PDU 2014-2030 DE GRENOBLE

Mesdames, Messieurs,

Par délibération du 28 septembre 2009, le SMTC a lancé l'élaboration d'un nouveau Plan de Déplacements Urbains pour la période 2012-2020. Une démarche innovante a été engagée, laissant une large place aux échanges avec les habitants de l'agglomération.

Par une nouvelle délibération le 11 juillet 2011, le SMTC a fait évoluer le calendrier prévisionnel, et a complété les dispositifs d'études et de participation des habitants pour tenir compte des évolutions potentielles du périmètre de l'agglomération, telles qu'elles avaient été esquissées le 22 avril 2011 dans le Schéma Départemental de Coopération Intercommunale. L'approbation du PDU était alors prévue pour fin 2013, avec un programme d'actions portant sur une période élargie 2014-2030.

Dès lors, les travaux du PDU ont intégré les communes du Balcon Sud de Chartreuse. D'autres évolutions pourraient se confirmer dans les mois qui viennent, avec notamment l'intégration des seize communes de la Communauté de Communes du Sud Grenoblois. Par ailleurs, le projet de loi de décentralisation et de réforme de l'action publique, actuellement en débat au Parlement, pourrait modifier l'organisation locale des politiques de déplacements.

Dans ce contexte, il est proposé de modifier le calendrier du PDU pour tenir compte des éventuelles évolutions de périmètre et de gouvernance à venir.

Point d'avancement de la démarche

Depuis la délibération de lancement du 28 septembre 2009, les phases suivantes ont été engagées :

- phase 1 (*achevée, conclue par le 1er forum du PDU du 23 octobre 2010*) - **impulsion et sensibilisation** : concertation a priori (atelier citoyen, cafés du PDU), expertise du comité des sages, définition des orientations du nouveau PDU ;
- phase 2 (*achevée, novembre 2010 – août 2012*) – **élaboration des propositions** : diagnostic, propositions de pistes d'actions (ateliers thématiques partenariaux, atelier des acteurs économiques et sociaux du territoire de la région grenobloise, Universités du PDU) ;
- phase 3 (*achevée, septembre 2012 – décembre 2012*) – **débats** : propositions de familles de scénarios (atelier citoyen, cafés du PDU, atelier des acteurs économiques et sociaux, comité des sages), débats conclus par le 2ème forum du PDU du 7 décembre 2012 ;
- phase 4 (*en cours depuis janvier 2013*) – **mise au point du projet de PDU** : identification des objectifs cadres du projet et élaboration d'un plan guide stratégique (ateliers thématiques partenariaux).

Nouveau calendrier prévisionnel

Le nouveau calendrier prévoit une adoption du nouveau PDU à l'automne 2015.

La phase de mise au point du projet de PDU sera poursuivie jusqu'en novembre 2015, pour approfondir le travail sur le plan d'actions et intégrer dans le dispositif technique et de concertation les éventuels nouveaux territoires de l'agglomération. La rédaction du projet de PDU et de ses annexes serait envisagée début 2015, suivie de la consultation des personnes publiques associées et de l'enquête publique, en vue d'une adoption en novembre 2015 du PDU 2015-2030. Ce nouveau calendrier prévoit donc de repousser la phase administrative de consultation et d'enquête publique en 2015.

D'ici là, il est proposé de maintenir la dynamique de débats et de concertation autour des politiques de mobilité, pour répondre aux attentes exprimées par les habitants et les acteurs économiques et sociaux consultés et engagés dans la démarche PDU depuis 2010, et pour accompagner la mise en œuvre des actions nécessaires à court terme.

Les réflexions engagées avec les partenaires du SMTC suite aux débats du deuxième forum du PDU organisé le 7 décembre 2012 ont souligné la nécessité d'approfondir les propositions, en particulier concernant :

- l'aménagement de pôles d'échanges de qualité, favorisant le rabattement vers les modes alternatifs à l'autosolisme le plus en amont possible de l'agglomération ;
- la mise en place d'une tarification tous modes à l'échelle de la grande région grenobloise, facilitant la multimodalité et optimisant les ressources financières des autorités organisatrices de transport ;
- l'articulation entre urbanisme et déplacements, intégrant les problématiques liées à la desserte des territoires moins denses de l'agglomération, avec une charte « urbanisme-transports » et des outils pré-opérationnels renouvelés (contrat d'axe, plans locaux de déplacements, micro-PDU...) ;
- le développement d'un « plan piéton » pour l'ensemble de l'agglomération.

Dans ce cadre, il est proposé de continuer à mobiliser l'atelier des acteurs économiques et sociaux, notamment sur des propositions relatives :

- au transport de marchandises et la logistique urbaine (un « livre blanc » est en cours d'élaboration en concertation avec les professionnels concernés, définissant des objectifs partagés et engageant vers un programme d'actions à court et moyen terme)
- à la coordination entre l'offre de mobilité, les rythmes urbains et la temporalité des activités, intégrant une meilleure gestion des pointes de déplacements, avec la préfiguration d'une « plateforme des temps et des mobilités ».

Les six ateliers thématiques partenariaux, réunissant partenaires institutionnels et associatifs, seront également sollicités dans le cadre de l'élaboration du plan d'actions du projet de PDU en 2014. Dès que seront confirmées les éventuelles évolutions du périmètre de l'agglomération, les dispositifs de travail du PDU seront adaptés. Il faudra en effet y associer les acteurs, partenaires et habitants des nouveaux territoires qui pourraient être intégrés au périmètre de transport urbain.

Les objectifs cadres du projet de PDU

A l'issue des débats du forum du PDU du 23 octobre 2010, le Président du SMTC avait proposé trois grandes orientations pour le nouveau PDU, confirmées ensuite par le comité de pilotage du PDU du 22 novembre 2010, et inscrites dans la délibération du SMTC du 11 juillet 2011 :

- anticiper les ruptures et préparer la ville de l'après-pétrole ;
- placer l'humain au cœur du PDU ;
- optimiser l'offre de transports collectifs en tenant compte des contraintes budgétaires.

Les études techniques, engagées en fin d'année 2010, ont eu pour objet de décliner ces trois grandes orientations. Le diagnostic s'est enrichi grâce à l'analyse des résultats de l'enquête ménages-déplacements 2010 et aux contributions des ateliers thématiques partenariaux du PDU.

Deux scénarios ont été envisagés pour répondre à l'accroissement de la demande de mobilité et au développement de réseaux alternatifs à la voiture en solo performants et attractifs, indispensables pour assurer les besoins de mobilité des habitants de la région urbaine grenobloise.

Les deux concepts de scénarios se différencient principalement sur les propositions d'organisation du réseau de transport en commun urbain et sur la hiérarchie du réseau routier associée.

Lors du deuxième forum PDU ouvert au grand public, en décembre 2012, ces deux concepts d'organisation de la mobilité ont été portés au débat. A partir des points de consensus révélés par les débats, le Président du SMTC a conclu sur le travail à poursuivre pour élaborer le projet de PDU sur la base d'un troisième scénario, dit « de compromis », à définir en articulation étroite avec le schéma de secteur de l'agglomération et les démarches de planification engagées par les territoires voisins.

Ce troisième scénario devra répondre aux **six objectifs cadres** définis à l'issue des débats du forum et partagés par l'ensemble des partenaires du PDU :

- 1) Améliorer la santé des habitants et la sécurité des déplacements**
 - Améliorer la qualité de l'air, réduire les nuisances sonores, les émissions de gaz à effets de serre et les consommations énergétique
 - Promouvoir l'activité physique par la pratique des modes actifs (marche et vélo)
 - Réduire le nombre d'accidents graves impliquant des piétons et des vélos dans l'agglomération
- 2) Garantir une accessibilité efficace pour tous aux pôles d'emploi, d'équipements et de services, à l'échelle de la région grenobloise**
 - Proposer une offre adaptée aux caractéristiques de chaque territoire, de la partie dense de l'agglomération jusqu'aux secteurs périurbains
 - Fiabiliser les temps de parcours
 - Mettre en place une tarification tous modes cohérente à l'échelle de la région grenobloise, intégrant les ressources des usagers
- 3) Favoriser et accompagner les changements de comportement vers les alternatives à l'autosolisme**
 - Mettre en œuvre et promouvoir un « bouquet de services » de mobilité à l'échelle de la région grenobloise, via une animation renforcée
- 4) Bien articuler offre de mobilité et développement urbain**
 - Accompagner la structuration multipolaire de l'agglomération et les opportunités de renouvellement urbain
 - Inciter à l'intensité urbaine autour des gares et transports en commun structurants
 - Proposer une offre adaptée aux zones périurbaines ou peu denses de l'agglomération
- 5) Optimiser les infrastructures et les réseaux existants et projetés, dans un contexte budgétaire contraint**
 - Renforcer la coordination entre les différentes Autorités Organisatrices de Transports et tous les gestionnaires de réseaux, pour une offre de mobilité efficace, optimisée et gérée de façon cohérente à l'échelle de la région grenobloise
- 6) Maintenir une dynamique de concertation autour de l'élaboration des politiques de mobilité**
 - Poursuivre l'organisation de dispositifs tels que les ateliers d'habitants et d'acteurs économiques et sociaux, afin d'enrichir les travaux et de bien prendre en compte les attentes exprimées par les différents usagers
 - Soutenir la création d'une plateforme des temps et des mobilités, espace de dialogue et d'expérimentation sur la gestion des rythmes urbains

→ **A l'échelle de l'agglomération :**

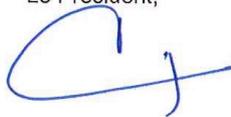
- **6. Articuler l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains avec le développement de l'agglomération** par la promotion de l'intensité urbaine autour des gares et des axes de transports structurants, et par la mise en œuvre de la charte urbanisme - transport.
- **7. Améliorer la qualité de vie dans les centralités urbaines**, grâce à la mise en œuvre d'un panel d'outils adaptés aux différents niveaux de centralités urbaines, permettant d'améliorer la qualité de l'air, d'apaiser le trafic, de donner plus de place aux modes alternatifs à la voiture et d'atténuer les coupures urbaines.
- **8. Renforcer l'attractivité du réseau tramway** par la création ou le prolongement de lignes (création de la ligne E, prolongement de la ligne B à la Presqu'île, prolongement de la ligne A à Pont-de-Claix), l'exploitation mutualisée des infrastructures, l'augmentation de la capacité grâce à la rénovation du matériel standard (rames TFS).
- **9. Développer et promouvoir le rôle du bus**, en hiérarchisant le réseau pour une offre plus lisible et performante (Chrono-Proximo-Flexo), en améliorant la desserte des centralités de seconde couronne et du proche périurbain de façon coordonnée entre Autorités Organisatrices de Transports, en créant un véritable réseau de bus de rocade, et en concevant une offre souple pour la desserte des zones peu denses.
- **10. Améliorer l'attractivité du vélo** par des actions de promotion, la mise en place d'un schéma d'aménagements sécurisés et attractifs, le développement du stationnement cycles et l'extension des services de Métrovélo.
- **11. Développer l'usage de la marche dans toute l'agglomération** à travers l'élaboration d'un plan piétons, l'intégration systématique de la dimension piétonne dans tous les programmes d'aménagement, ainsi que par des actions de sensibilisation, d'animation et de communication.
- **12. Soutenir le développement des modes de transport innovants** : vélo à assistance électrique, véhicules en partage, transports hectométriques dans les secteurs stratégiques de l'agglomération...
- **13. Accompagner et consolider les changements de comportements à travers un bouquet de services coordonné par l'Agence de mobilité** avec des « ambassadeurs de la mobilité » pour assurer la promotion des services et un conseil personnalisé, des « pavillons de la mobilité » dans les quartiers. Certains publics ou motifs de déplacements sont à cibler précisément au regard des enjeux qu'ils constituent : entreprises, scolaires, publics sociaux, seniors, étudiants...

Après présentation en commission Réseau du 19 juin 2013 et après en avoir délibéré, le comité syndical décide :

- de valider le nouveau calendrier de la démarche d'élaboration du plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise prévoyant une adoption du nouveau PDU 2015-2030 à l'automne 2015,
- de valider les objectifs cadres et les principes d'actions stratégiques, fixant le cap du futur projet de PDU 2015-2030,
- d'autoriser le Président à mettre en place l'organisation adaptée et les compléments d'études techniques nécessaires à l'élaboration du nouveau PDU 2015-2030.

Conclusions adoptées à l'unanimité.

Pour extrait conforme,
Le Président,



Michel ISSINDOU

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 15 juillet 2013.

ANNEXE – 8 QUESTIONNAIRE DE BREST METROPOLE OCÉANE

Q1 : Quels sont les raisons d'intégration du volet déplacement dans le PLU?

Obligation réglementaire issue de la loi Grenelle, depuis supprimée par la loi ALUR.

Q3 : Qui a chapoté le travail d'élaboration ? Quel(s) service(s) ? Quelle(s) direction(s) ? Quel(s) VP ?

Direction des dynamiques urbaines (en particulier l'atelier d'études urbaines, qui est le service chargé de la planification) avec le concours de l'agence d'urbanisme.

Elu = le VP à l'urbanisme et l'habitat, en lien avec le VP grands-projets et développement durable

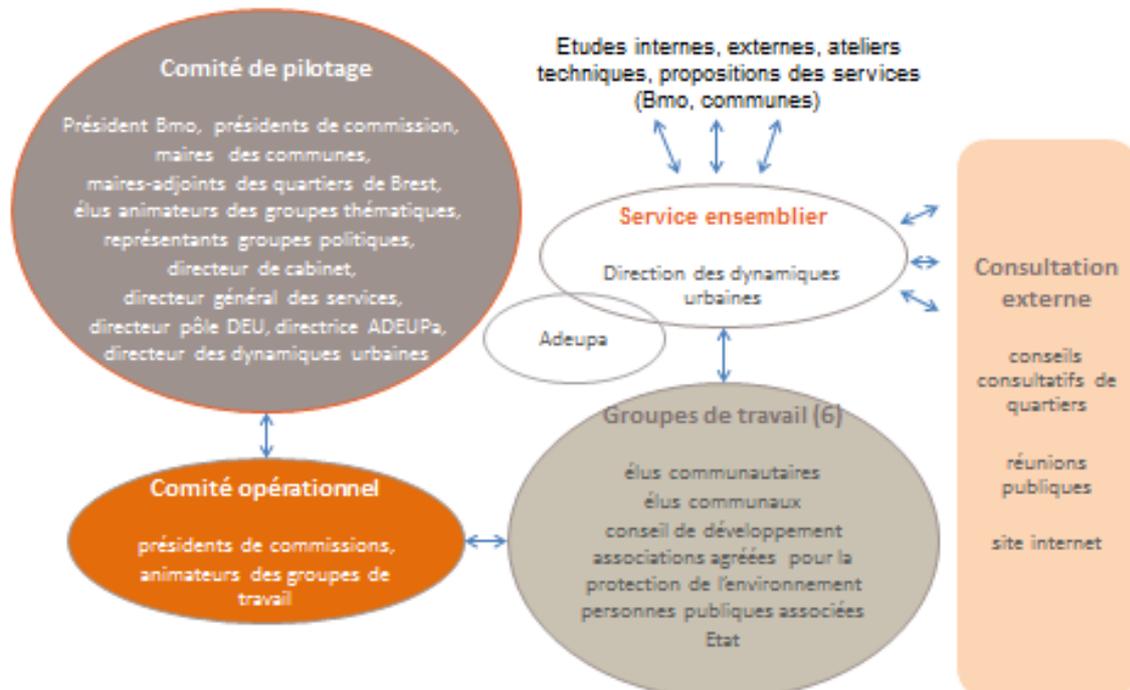
Q2 : Y avait-il des réticences majeures à l'intégration du volet déplacement dans le PLU du côté du VP et de la direction en charge ?

Non, l'obligation réglementaire a été transformée en opportunité de meilleure mise en cohérence de nos politiques sectorielles. Pas de difficulté de jeu d'acteur.

Q4 : Quelle organisation du pilotage ? Quelles modalités de constitution d'un comité de pilotage ? Quelle organisation technique ? Y a-t-il eut une transversalité des services ?



Un PLU intégrateur : la gouvernance



COEBO - 24/09/2013

Q5 : Quel fût le rôle de la direction en charge ? Et du Vice-Président en charge de la mobilité ?

Direction coordinatrice = dynamiques urbaines, garante de la cohérence du projet, des délais, de la procédure... Direction des déplacements, réalisation de l'OAP tenant lieu de PDU. VP déplacements politiquement faible au mandat précédent, donc peu présent.

Q6 : Quelles difficultés rencontrées pendant l'élaboration?

Pas de grande difficulté

Q7 : Quel apport du PLUI par rapport à la démarche classique d'élaboration du PDU ?

Forte mise en cohérence des approches : le zonage du PLU, la stratégie d'évolution du tissu urbain sont clairement articulés autour de l'armature TC et inversement la hiérarchisation du réseau viaire est plus cohérente avec les enjeux urbains propres à chaque quartier.

Q8 : Quel dispositif de suivi et d'évaluation du document ?

Modalités d'évaluation et suivi fixés dans le rapport de présentation. Evaluation au bout de 6 ans.

Q9 : Quels enseignements majeurs à retenir d'une telle démarche ?

Grande cohérence inter-service et entre élus dans la compréhension et l'expression du projet de développement de la métropole.

Q10 : Quelles erreurs à ne pas refaire ? Conseil pour les autres ?

Assurer une conduite de projet qui garantisse à tout instant la transversalité entre tous les contributeurs au projet urbain : habitat, déplacement, écologie, économie, etc. Ne pas travailler en bilatéral mais bien en co-construction.

ANNEXE – 9 QUESTIONNAIRE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DE SAINT-QUENTIN

Q1 : Qui a pris la décision d'intégrer le volet déplacement alors que l'élaboration d'un PDU n'est pas obligatoire ? Pourquoi ? Y avait-il des réticences ? Si oui pourquoi ?

Nous avons approuvé notre PLUi en février 2014. La loi nous obligeait à intégrer une OAP valant PDU. Cependant la Communauté d'Agglomération disposait déjà d'un PDU élaboré en 2006.

Q2 : Qui a chapoté le travail ? Quel(s) service(s) ? Quel(s) VP ?

Mme Abrassart, directeur de l'aménagement a suivi l'élaboration du PLUi.

Le bureau d'études Urbanis a réalisé l'OAP valant PDU.

Le VP en charge du suivi était M. Bertrand, maire de Grugies.

Q3 : Quelle organisation du pilotage ? Quelles modalités de constitution d'un comité de pilotage ? Quelle organisation technique ? Y a-t-il eut une transversalité des services ?

Il y a eu des réunions sur la thématique transport dans le cadre de l'élaboration du PLUi.

Q4 : Quel fût le rôle de la direction en charge ? Et du Vice-Président en charge de la mobilité ?

La direction avait en charge l'animation de l'étude, le suivi et les propositions.

Q5 : Quelles difficultés rencontrées pendant l'élaboration ?

Il y a eu des difficultés dans l'implication des acteurs (internes comme externes).

Q6 : Quel dispositif de suivi et d'évaluation du document ?

Les indicateurs de suivi sont définis dans le PDU.

Q7 : Quelles améliorations possibles pour le document ?

Le document pourrait être plus opérationnel.

Un chargé de mission devrait être dédié à l'application du PDU.

Q8 : Quels enseignements à retenir de la démarche ?

Q9 : Quelles erreurs à ne pas refaire ? Conseil pour les autres ?

Le 1^{er} PDU élaboré en 2006 n'avait pas été mis en application et était resté dans les tiroirs.

**ANNEXE 10 – DÉLIBÉRATION CADRE DU 20 JANVIER 2014 RELATIVE À
L'APPROBATION DU PLAN LOCAL DE L'URBANISME INTERCOMMUNAL « FACTEUR
4 » DE BREST MÉTROPOLE**



ACTE RENDU EXÉCUTOIRE

compte tenu de :

la publication le : 22/01/2014

la transmission au contrôle de légalité le 22/01/2014

Acte original consultable au
Service des Assemblées,
Hôtel de Communauté
24, rue Coat Ar Guéven
29222 Brest Cedex 2

Conseil de Communauté du 20 janvier 2014

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS**

Date de convocation
6 janvier 2014

Conseillers en exercice
82

Président : M. François CUILLANDRE

Secrétaire de séance : Mme Marie-Thérèse CREACHCADEC

Le Conseil de Brest métropole océane s'est réuni le lundi 20 janvier 2014 à 17 heures, sous la Présidence de M. François CUILLANDRE, Président.

ETAIENT PRESENTS :

M. F. CUILLANDRE, Président, M. A. MASSON, M. J-P. CAROFF, M. F. HURET, M. J-L. POLARD, M. B. RIOUAL, Mme B. ABIVEN, Mme F. BACHELIER-PLOSSART, Mme F. BONNARD-LE FLOCH, M. D. CAP, Mme A-M. CIBAUD, Mme P. DUBOIS, M. T. FAYRET, Mme Y. GOURVENNEC, Mme J. HERE, M. J-C. HOURMANT, M. M. JOANNY, M. A. JOUIS, M. J-C. KERJEAN, M. P. OGOR, M. M. PAUL, Mme T. QUIGUER, M. R. SARRABEZOLLES, Vice-Présidents.

Mme G. ABILY, M. P. APPERE, Mme C. BELLEC, Mme G. BERGOT, M. M. BERTHELOT, Mme D. BOSSARD, Mme C. BOTHUAN, Mme N. CHALINE, M. M. COATANEA, Mme M-T. CREACHCADEC, Mme M-P. CREFF, M. F. DERRIEN, M. P. DONNART, M. D. FERELLOC, M. A. GOURVIL, M. F. GROSJEAN, M. Y. GUEVEL, Mme P. HENAFF, Mme G. HENRY, Mme B. HU, M. P. KARLESKIND, M. Y-F. KERNEIS, Mme A-M. KERVERN, M. J-C. LARDIC, M. R. LE FLOCH, Mme I. LE GLAS, Mme J. LE GOIC, M. J-M. LE LORCH, Mme F. LE NEDELLEC, M. J-C. LE POULEUF, Mme I. MELSCOET, Mme C. MIGOT, Mme M-A. MOAL, M. F. PELLICANO, M. M. PHELEP, M. L. PRUNIER, M. A. QUEFFELEC, M. J. QUER, M. J. QUILLIEN, M. F. RESPRIGET, M. R. SALAMI, Mme P. SALAUN-KERHORNOU, Mme C. SIMON-GUILLOU, M. H. TRABELSI, Conseillers.

ABSENT(S) EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

M. M. BRIAND, M. M. LABBEY, Vice-Présidents.

M. R. BOISRAMÉ, Mme R. FAGOT-OUKKACHE, Mme N. GRIMAL, Mme C. GUITTET, Mme C. HUGUEN, Mme L. KERLIDOU-LANDRY, Mme M. LE BOT, M. Y. MASSON, Mme I. MAZELIN, Mme S. MEVEL, M. Y. NEDELEC, M. S. ROUDAUT, M. M. SAWICKI, Conseillers.

C 2014-01-002 PLAN LOCAL D'URBANISME

Approbation du Plan Local d'Urbanisme "facteur 4" de Brest métropole océane

Le rapporteur, M. Jean-Pierre CAROFF
donne lecture du rapport suivant

PLAN LOCAL D'URBANISME – Approbation du Plan Local d'Urbanisme "facteur 4" de Brest métropole océane

EXPOSE DES MOTIFS

NOTE EXPLICATIVE DE SYNTHESE

1 – Rappel de la procédure : de la prescription à l'arrêt du projet

Par délibération du 22 octobre 2010, le Conseil de Communauté a prescrit la révision du document d'urbanisme et a défini les modalités de la concertation.

Ce même jour a été prescrite la révision du plan de déplacements urbains et au Conseil de Communauté du 10 décembre 2010, celle du programme local de l'habitat 2008 -2013. Ces démarches de révisions s'articulant avec la production du plan climat énergie territorial, ce projet s'intitule « PLU facteur 4 ».

Les révisions de ces documents ont été prescrites avec pour objectifs de :

- renforcer les conditions permettant d'assurer dans le respect des objectifs du développement durable, les principes définis à l'article L121-1 du code de l'urbanisme et notamment ceux issus de la loi dite « Grenelle II » du 12 juillet 2010, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie, la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation et la remise en état des continuités écologiques..., en intégrant dans la réflexion l'échelle du territoire pertinent pour les déplacements de la vie quotidienne, soit celle du pays de Brest,
- garantir la parfaite compatibilité du PLU avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du pays de Brest en cours d'approbation, notamment concernant l'application de la loi littoral et la préservation de l'espace agricole,
- intégrer les nouvelles orientations issues des réflexions en cours ou à venir notamment: la révision du plan de déplacements urbains, celle du programme local de l'habitat et la troisième phase de déploiement des transports collectifs en site propre (TCSP)...
- garantir l'articulation des actions du plan climat énergie territorial initié par la collectivité le 11 décembre 2009, et des orientations stratégiques du projet d'aménagement et de développement durables du PLU,

- intégrer et développer les orientations du projet métropolitain, alors en cours d'élaboration et approuvé le 9 décembre 2011, qui vise à définir les ambitions de l'agglomération à l'horizon 2025 selon 4 axes stratégiques : l'accessibilité du territoire, le renforcement de ses fonctions métropolitaines, un projet urbain attractif, durable et solidaire, et enfin les coopérations avec les territoires partenaires,
- adapter et compléter les parties règlementaires et les orientations d'aménagement du document pour mieux garantir la mise en œuvre de ses objectifs prioritaires, notamment en termes de renouvellement urbain, de densité et de qualité des formes urbaines, en s'appuyant sur le bilan du PLU au regard de la satisfaction des besoins en habitat débattu en conseil de communauté le 18 juin 2010, et en mettant en œuvre autant que de besoin des orientations d'aménagement et de programmation définies à l'article L123-1-4 du code de l'urbanisme,
- garantir la parfaite compatibilité du PDU avec le SCoT du pays de Brest et le plan région pour la qualité de l'air en cours d'approbation, (devenu schéma régional climat air énergie),
- intégrer les nouvelles orientations issues des réflexions en cours ou à venir, notamment : la troisième phase de déploiement des transports collectifs en site propre, les actions du plan climat énergie territorial initié par la collectivité le 11 décembre 2009 et approuvé le 19 octobre 2012..., et les conséquences des infrastructures nouvelles : ligne 1 du tramway, projet Bretagne à grande vitesse,
- prendre en compte les enjeux spécifiques : la poursuite du renforcement des transports collectifs, le maintien du patrimoine routier structurant construit dans les années 1950/1970, la maîtrise du stationnement, le développement de la qualité résidentielle,...
- adapter et compléter le plan de déplacements urbains pour mieux garantir la mise en œuvre de ses objectifs prioritaires, notamment en termes d'impact sur le climat et de consommation énergétique.

En application de l'article L300-2 du code de l'urbanisme le Conseil de Communauté a défini les modalités de la concertation préalable. Celle-ci s'est déroulée à compter de la prescription de la révision jusqu'à l'arrêt du projet et a fait l'objet d'un bilan approuvé par délibération du Conseil de Communauté le 19 avril 2013.

Le Préfet a transmis son « porter à connaissance » le 22 août 2011. Ce document a été tenu à la disposition du public.

Les débats sur le projet d'aménagement et de développement durables se sont tenus dans les Conseils Municipaux des communes de Brest métropole océane entre le 11 octobre et le 19 décembre 2012. Au Conseil de Communauté, ce débat a eu lieu le 8 février 2013.

La délibération du 22 octobre 2010 portait sur la mise en révision du plan local d'urbanisme approuvé le 11 décembre 2009. Cette délibération d'approbation a fait l'objet de recours contentieux et a été annulée par jugement du tribunal administratif de Rennes en date du 28 décembre 2012. Brest métropole a décidé de ne pas interjeter appel de ce jugement. Par conséquent c'est le plan d'occupation des sols approuvé le 20 janvier 1995, mis à jour le 24 janvier 2013 et modifié le 12 juillet 2013 qui s'applique sur le territoire communautaire, sur lequel a porté la procédure de révision.

Par délibération du 19 juin 2013 le Conseil de Communauté a approuvé le bilan de la concertation ; **la délibération du 19 avril 2013 rappelle les modalités de la concertation, les principaux sujets abordés dans ce cadre, et la façon dont le projet de PLU en tient compte. Par la même délibération, le Conseil de Communauté a arrêté le projet de PLU ; celui-ci a ensuite été transmis pour avis aux communes de Brest métropole océane et aux personnes publiques associées à son élaboration.**

2 – Rappel des grandes lignes du projet arrêté le 19 avril 2013

Le projet de PLU préserve les équilibres tels que définis aux articles L110 et L121-1 du code de l'urbanisme, tout en assurant les possibilités de développement. Il respecte les servitudes d'utilité

publique formulées dans le porter à connaissance de l'Etat. Il répond aux enjeux fixés dans la loi « grenelle 2 » du 12 juillet 2010, à savoir :

- Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie,
- Fixer des objectifs de modération de la consommation d'espaces
- Préserver la biodiversité,
- Assurer une gestion économe des ressources et des espaces,
- Créer un lien entre densité et desserte en transports en commun.

Le projet de PLU est compatible avec le schéma de cohérence territoriale du pays de Brest, avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne, avec les objectifs de protection du schéma d'aménagement et gestion des eaux de l'Elorn. Il intègre les orientations du plan climat-énergie de Brest métropole océane.

Il tient lieu également de programme local de l'habitat et de plan de déplacements urbains ; il est à ce titre compatible avec le schéma régional climat-air-énergie. Il prend en compte le plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées.

S'appuyant sur l'histoire et la géographie de l'agglomération brestoise, et l'enjeu souligné par le diagnostic d'un développement démographique et économique équilibré de la métropole avec l'ensemble du pays de Brest, le projet d'aménagement et de développement durables exprime l'ambition d'une métropole attractive, durable et solidaire au service d'un territoire de 400 000 habitants. Pour satisfaire cette ambition, il s'agit de cultiver l'atout majeur et spécifique que constitue la vocation maritime de l'agglomération, tant dans les domaines économiques, culturels que sportifs. Il s'agit également de renforcer l'attractivité de la métropole brestoise, en agissant à la fois sur son accessibilité, ses grands équipements et sa qualité résidentielle. A cet égard, l'organisation multipolaire de l'agglomération, témoin de l'histoire, reflet d'identités de communes et de quartiers, est considérée comme un atout qu'il s'agit de conforter. Rendre cette organisation plus lisible implique de mieux hiérarchiser ces espaces et les équipements qui y sont implantés. Le choix est fait d'appuyer cette hiérarchisation sur les réseaux structurants de déplacements et d'énergie afin de construire la ville des proximités, c'est-à-dire une ville où il est possible d'accéder à pied ou à vélo aux services du quotidien, implantés dans le voisinage, d'accéder en transport en commun aux équipements communaux, et d'accéder par le réseau de transport en commun en site propre aux équipements métropolitains. Cette approche conduit à rechercher, autour des réseaux structurants, d'une part la densification du tissu urbain et d'autre part la mixité des fonctions urbaines par l'implantation à la fois d'équipements, de commerces, de bureaux, et de logements.

Cette approche du développement urbain fait du renouvellement urbain un outil stratégique au service de la ville des proximités. Elle permet à Brest métropole océane d'afficher l'ambition d'une production accrue de logements et de locaux économiques tout en réduisant de 10%, par rapport au niveau de consommation constaté au cours de la période 2000-2010, la consommation de terres agricoles, naturelles ou boisées induite par l'extension urbaine.

L'objectif de production accrue de logements (1 300 logements neufs par an, pour moitié en renouvellement urbain) est explicité dans l'orientation d'aménagement et de programmation habitat. Il repose sur la volonté d'un développement équilibré de l'agglomération brestoise avec le reste du Pays de Brest, comme prévu par le schéma de cohérence territoriale. Il s'agit plus globalement de développer une offre de logements diversifiée qui permette de répondre à tous les publics et d'accueillir davantage de familles. La réhabilitation du parc existant apparaît également comme un axe stratégique permettant de répondre à cet objectif d'amélioration de l'offre de logements, tout en concourant à accroître la performance énergétique du bâti, principal secteur émetteur de gaz à effet de serre sur le territoire de l'agglomération.

Les axes de développement du réseau structurant de transport collectif sont explicités dans l'orientation d'aménagement et de programmation déplacement et s'accompagne d'une hiérarchisation affinée du réseau routier. Cette orientation repose sur la prise en compte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au trafic routier, qui induit la nécessité d'organiser un partage de l'espace public permettant une meilleure cohabitation des différents modes de déplacements et de mieux articuler les différents modes de déplacements. L'ambition métropolitaine conduit quant à elle au maintien d'une bonne accessibilité de l'agglomération aux échelles nationales et internationales.

Une orientation d'aménagement et de programmation environnement est proposée pour répondre aux enjeux de préservation et restauration du bon état de fonctionnement des continuités écologiques entre les principaux espaces naturels de l'agglomération. Elle identifie ainsi les éléments à protéger au sein de la « trame verte et bleue », et les connexions à maintenir ou restaurer. Le choix a été fait de compléter le dispositif par la mise en réseau des espaces verts présents dans le tissu urbain afin de former une armature verte urbaine. Il s'agit ainsi de répondre concomitamment à l'enjeu d'attractivité de l'agglomération en renforçant la présence de la nature en ville et à l'enjeu de promotion des déplacements à pied et à vélo en identifiant des axes qui les accueillent préférentiellement.

Les principes d'action en matière de déplacements, d'habitat, d'environnement sont, le cas échéant, synthétisées dans des orientations d'aménagement et de programmation sectorielles qui précisent le parti d'aménagement propre à différents secteurs de l'agglomération. Sont concernés des nouveaux quartiers, des extensions urbaines, des secteurs de renouvellement urbain et certains secteurs à rayonnement métropolitain.

Les orientations d'aménagement et de programmation sectorielles soulignent, outre la vocation de l'aménagement, les précautions à prendre afin d'assurer une bonne intégration des aménagements dans leur environnement.

L'ensemble de ces orientations sont déclinées dans le règlement, refondu par rapport à celui du plan d'occupation des sols. Répondant à ces objectifs, le PLU comporte un nouveau zonage du territoire, en distinguant dans la zone urbaine :

- une zone correspondant aux services métropolitains (technopôle, hôpital, université, gare, aéroport...). Le règlement est simplifié pour faciliter l'innovation architecturale dans ces espaces à fort rayonnement ;
- une zone centrale rassemblant l'ensemble des fonctions urbaines : habitat, commerce, services et activités tertiaires, équipements publics. C'est le lieu des courtes distances ; elle est délimitée en fonction de la présence de réseaux structurants de déplacements, d'énergie.... Le règlement est conçu de sorte à permettre le renouvellement urbain et accroître la densité, ce qui ne peut être acceptable qu'en travaillant sur le volet cadre de vie, d'où des dispositions spécifiques relatives aux formes urbaines (implantation et hauteur des bâtiments...), sur le maintien de la nature en ville, sur la gestion du stationnement, des eaux pluviales ;
- une zone préférentiellement dédiée à l'habitat, qui permet une densification mesurée. La hauteur des constructions est le plus souvent limitée à R+2 ;
- une zone économique que le règlement dédie prioritairement aux activités de production artisanale ou industrielle pour répondre aux besoins fonciers spécifiques de ces activités qui peuvent présenter des difficultés d'insertion dans le tissu urbain ;
- une zone dédiée à la défense nationale ;
- une zone dédiée à l'activité portuaire en dehors de la plaisance ;
- une zone agricole et une zone naturelle. Pour répondre aux enjeux de préservation de ces zones le règlement limite la possibilité de nouvelles constructions à celles nécessaires à leur mise en valeur. Une extension mesurée des habitations et locaux économiques qui y sont implantés est admise.

Le règlement comporte également des dispositions communes aux différentes zones répondant aux prescriptions issues du code de l'urbanisme ou du schéma de cohérence territoriale en matière de prévention des risques naturels et technologiques, d'implantation des commerces, de préservation du patrimoine paysager, naturel ou bâti, de limitation des nuisances aux abords des principales voies de circulation, etc.

3 – Les consultations sur le projet arrêté

Conformément aux dispositions de l'article L146-6 du code de l'urbanisme, la commission départementale de la nature, des paysages et des sites s'est prononcée le 28 mai 2013 sur le projet de classement au PLU des espaces boisés classés les plus significatifs. Elle a émis un avis favorable.

Consulté sur les dispositions du PLU relatives à l'habitat, le comité régional de l'habitat a émis un avis favorable à l'unanimité le 23 mai 2013.

En application des dispositions de l'article L123.1 du Code de l'urbanisme, les Conseils Municipaux des communes de Brest, Bohars, Gouesnou, Guipavas, Guilers, Plougastel-Daoulas, Plouzané, Le Relecq-Kerhuon ont émis un avis sur le projet de plan Local d'Urbanisme.

Ont donné un avis favorable, les Conseils Municipaux de Bohars, Guilers, Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Brest, Gouesnou et Plouzané.

Le Conseil Municipal de Plougastel-Daoulas a émis un avis défavorable considérant que:

- le projet identifie seulement cinq villages et par conséquent l'identité communale marquée par une répartition équilibrée de la population entre le bourg et 162 villages ou hameaux s'en trouve affectée,
- le règlement reclasse en zone agricole diverses parcelles,
- la mise en œuvre des objectifs annuels de production de logements sera difficile à tenir,
- la surface des zones humides a augmenté de 40%.

Eu égard à l'avis défavorable de la commune de Plougastel-Daoulas, le Conseil de Communauté en application de l'article L123.9 du code de l'urbanisme s'est à nouveau prononcé sur le projet le 21 juin 2013 et a confirmé l'arrêt du projet de plan local d'urbanisme tel qu'il était annexé à la délibération du conseil de communauté du 19 avril 2013.

Les personnes publiques associées ou consultées ont eu à émettre leur avis dans les trois mois qui ont suivi la transmission du projet. En l'absence d'avis celui-ci a été réputé favorable.

Le préfet a communiqué un avis favorable au projet de PLU assorti d'observations au regard notamment:

- d'une gestion économe, rationnelle et équilibrée de l'espace en demandant de détailler la démonstration et la justification des besoins en zones AU, et l'explication sur la méthode d'évaluation des espaces artificialisés,
- de la loi littoral concernant certaines de ses justifications formelles et la matérialisation de la bande des 100 m,
- de la prise en compte de la diversité des activités présentes sur le littoral en faisant évoluer certains zonages (aquacole, portuaire, zones de mouillages légers...),
- de la préservation de la ressource en eau en demandant d'apporter des précisions et/ou compléments dans le règlement,
- de la prévention des risques et des nuisances en apportant des compléments sur les risques majeurs dans le rapport de présentation,
- du développement économique et commercial en demandant de préciser la notion de centralité commerciale et de vérifier la compatibilité avec le SCoT pour l'implantation de nouveaux équipements cinématographiques,
- de la mise en valeur de la protection de l'environnement et des paysages en distinguant les secteurs dans lesquels ne s'appliquent plus les règles définies au titre de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme.

L'autorité environnementale a émis un avis favorable sur le projet de PLU en invitant la communauté urbaine à compléter le dossier par les éléments de nature à répondre aux observations formulées, liées notamment aux enjeux urbains, écologiques et paysagers générés par la forte particularité littorale du territoire communautaire. Elle a également demandé que soient apportées des justifications complémentaires concernant certaines des orientations d'aménagement retenues.

Le conseil général a émis le souhait d'un classement en N de parcelles situées en zone de préemption au titre des espaces naturels sensibles, de compléter le chapitre sur les déchets dans le rapport de présentation et enfin d'apporter des précisions dans le règlement concernant les accès interdits, l'implantation des constructions hors agglomération le long du réseau routier départemental, et les aménagements autorisés en zone humide.

La chambre de commerce et d'industrie de Brest s'est prononcée favorablement sur le projet en émettant des observations sur les points suivants:

- Le souhait d'une ambition plus forte en matière d'affichage de zones AU dédiées aux activités industrielles, et celui d'étendre la zone AUE de Saint-Thudon à Guipavas,
- L'extension de certaines zones de commerce interdit en entrées de ville,
- Des précisions à apporter dans le rapport de présentation concernant le très haut débit et l'enseignement supérieur,

- L'identification du pôle de semi-proximité de Kerscao sur la commune du Relecq-Kerhuon et du secteur de commerce protégé de Toull-Ar-Rannig à Plougastel-Daoulas sur les documents graphiques du règlement, l'intégration dans le pôle métropolitain de Kergaradec de certaines parcelles,
- L'évolution du zonage dans le secteur de Lanhouarnec à Brest afin de permettre l'extension du camping du Goulet et le développement d'activités de loisirs.

La chambre d'agriculture a émis un avis favorable assorti de deux sollicitations :

- L'effort de réduction de la consommation d'espaces qui gagnerait à être renforcé sur les zones d'activités en particulier,
- Les enjeux relatifs au maintien de l'agriculture littorale qui pourraient être traités plus spécifiquement.

Le comité syndical du pôle métropolitain du pays de Brest a donné un avis favorable au projet de PLU en demandant de prendre en compte les remarques liées à la préservation de l'espace agricole.

Les communes de Kersaint-Plabennec, de Loperhet et de Plabennec ayant demandé à être consultées ont émis un avis favorable.

Les avis des personnes publiques associées figurent dans le CD rom joint à cette délibération.

4 – L'enquête publique

En application des articles L123-10 et R123-19 du code de l'urbanisme, le président de Brest métropole océane, par arrêtés du 29 juillet 2013 a soumis à enquêtes publiques du 29 août au 7 octobre 2013 inclus, le projet de PLU arrêté et le projet de révision du zonage d'assainissement, eaux usées et eaux pluviales.

Le projet de révision du PLU était consultable à l'Hôtel de communauté, dans les mairies des communes, dans les mairies des quartiers de Brest et également consultable sur le site Internet suivant : <http://plu.brest.fr>.

Chacun a pu prendre connaissance du projet et consigner ses observations sur les registres d'enquête déposés à l'hôtel de communauté, dans les mairies des communes et dans les mairies de quartier de Brest ou les adresser à Monsieur le Président de la commission d'enquête :

- par courrier à l'hôtel de communauté, 24, rue Coat ar Gueven – BP 92242 - 29222 BREST Cedex 2.
- Par e-mail à : enquete-plu@brest-metropole-oceane.fr
enquete-assainissement@brest-metropole-oceane.fr

La commission d'enquête a tenu les permanences suivantes :

- jeudi 29 août 2013 : 9h00 à 12h00 - Hôtel de communauté et de 14h00 à 17h00 - Mairies de Gouesnou, Guipavas et Plougastel-Daoulas
- mercredi 4 septembre 2013 : 9h00 à 12h00 - Mairies de Plouzané, Guilers et Le Relecq-Kerhuon, 14h00 à 17h00 - Hôtel de communauté
- samedi 14 septembre 2013 : 9h00 à 12h00 – Hôtel de communauté –
- vendredi 20 septembre 2013 : 9h00 à 12h00 - Hôtel de communauté, de 14h00 à 17h00 – Mairies de Bohars, Guipavas et Plougastel-Daoulas
- mardi 24 septembre 2013 : 9h00 à 12h00 - Mairies de Gouesnou, Le Relecq-Kerhuon et Plouzané, de 14h00 à 17h00 - Hôtel de communauté
- samedi 28 septembre 2013 : 9h00 à 12h00 – Hôtel de communauté
- mardi 1^{er} octobre 2013 : 9h00 à 12h00 - Hôtel de communauté, de 14h00 à 17h00 – Mairies de Guipavas et Gouesnou
- lundi 7 octobre 2013 : 9h00 à 12h00 – Mairies de Guilers et Plougastel-Daoulas, de 14h00 à 17h00 - Hôtel de communauté.

Durant ces permanences, la commission d'enquête a reçu 412 personnes concernant la révision du PLU. 315 observations ont été consignées dans les registres et 198 courriers dont 34 courriels ont été adressés au président de la commission d'enquête.

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, la commission d'enquête a remis le 15 octobre 2013 au président de Bmo les procès-verbaux des observations consignées aux registres d'enquêtes, concernant le projet de PLU et le projet de révision du zonage d'assainissement, ainsi qu'une liste de questions induites par la lecture des observations et des courriers ou consécutives à une interrogation de la commission d'enquête.

Le président de Brest métropole océane a répondu le 25 octobre 2013 aux interrogations de la commission d'enquête.

La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 22 novembre 2013. Dès réception, ce document a été mis à la disposition du public à l'hôtel de communauté, dans les mairies des communes, dans les mairies des quartiers de la ville de Brest ainsi que sur le site internet de la collectivité.

Ils ont été communiqués au préfet du Finistère et au président du tribunal administratif de Rennes.

5 – Synthèse des observations émises au cours de l'enquête et les conclusions de la commission d'enquête

La majorité des dépositions a été faite par des particuliers. Quelques associations et professionnels ont apporté leurs contributions à l'enquête.

La commission d'enquête dans sa note de synthèse a dégagé des observations émises un certain nombre de thématiques :

- Des observations générales sur le projet pour lequel certains estiment que l'urbanisation prévue est trop conséquente, d'autres contestent le classement hameau/villages ou attirent l'attention sur une protection accrue de la zone maritime près du port du Passage,
- Des demandes particulières représentant plus de 50% des observations et portant majoritairement sur le souhait d'obtenir une classification des parcelles en zone constructible au lieu d'être zonées en zone A (agricole) ou N (Naturelle),
- Des changements de zonage visant la plupart du temps une valorisation immédiate de la parcelle (1AU au lieu de 2AU par exemple),
- Des demandes de maintien des zonages, la plupart de celles-ci faisant référence au POS en vigueur (maintien en zonage constructible au lieu de terrains agricoles, maintien en terres agricoles au lieu d'un classement en terres naturelles...),
- Des modifications de la limite de zonage demandées pour des raisons diverses (permettre un partage équitable lors d'un héritage ou encore une possibilité de mise aux normes d'une installation d'assainissement non collectif),
- Des demandes de classement en élément d'intérêt paysager d'arbres particuliers ou de talus arborés,
- Des contestations pour des raisons diverses d'espaces boisés classés, allant de l'inexistence de boisement à des situations faussées par la prise de vue satellite qui ne traduit pas la réalité du terrain (les houppiers de certains arbres étant très volumineux),
- L'application de la loi Barnier : les riverains de la RD52 s'opposent à la zone constructible qui frappe leurs propriétés, d'autres demandes concernent une diminution de la marge de recul (le long de la RD112 et de la route de Saint-Renan). Une demande de levée de la bande de recul, le long de la RD67 est également exprimée,
- Quelques dépositions font état d'une opposition à la mise en place d'un emplacement réservé, en particulier sur leur propriété,
- Certaines zones humides sont contestées avec une argumentation, (par exemple des retenues d'eau mises en place par les propriétaires sur leur parcelle), d'autres au contraire expriment leurs craintes de destruction de zones humides par les projets envisagés dans le PLU,
- De nombreux points du règlement écrit sont critiqués (pastillages Ah et Nh, la mise en place de secteurs de commerce protégé...).

L'ensemble des observations émises durant l'enquête publique sous forme de lettre, de courriel ou de remarque dans les registres, a été repris et synthétisé par la commission d'enquête sous forme de tableaux figurant dans le rapport et les conclusions de celle-ci.

Dans ses commentaires sur les avis des personnes publiques associées, la commission d'enquête note que celles-ci ont souligné la cohérence d'ensemble du projet qui intègre les objectifs de gestion économe de l'espace, de préservation de la biodiversité, de maîtrise des déplacements, et qu'il met en perspective des politiques d'habitat et de transport eu regard des contraintes environnementales et de réglementation de l'usage du sol.

La commission d'enquête invite Brest métropole océane à prendre en compte les avis formulés par les personnes publiques associées, notamment lorsque plusieurs observations sont concordantes, et à procéder à quelques ajustements de forme ou à la rectification d'erreurs matérielles relevées dans les différents documents du PLU.

Dans ses conclusions elle émet un avis favorable au projet de plan local d'urbanisme de Brest métropole océane assorti des deux recommandations suivantes :

- « *Les notions de hameau et de village et des droits afférents en terme de constructibilité sont mal perçus par le public (en particulier sur la commune de Plougastel-Daoulas). La commission recommande une grande vigilance dans la délimitation de ces secteurs qui pèsent sur l'acceptabilité sociale du PLU.*
- *Le PLU doit faire l'objet d'une évaluation triennale pour le volet habitat et tous les 6 ans pour l'application de l'ensemble du plan, et particulièrement, pour le volet environnement.*

La commission suggère que cet outil de pilotage essentiel comporte aussi des indicateurs pour le volet économique et commercial afin qu'il soit possible de contrôler et maîtriser le remplissage des zones UE et UC, l'utilisation des friches industrielles et l'ouverture de nouvelles zones. »

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête figurent dans le CD rom joint à cette délibération.

6 – L'approbation de la révision

Le projet arrêté, tel que présenté au chapitre 2, traduit le projet métropolitain en termes de projet urbain. Les avis rendus par les personnes publiques associées et les observations formulées lors de l'enquête publique, ainsi que les conclusions de la commission d'enquête conduisent à ajuster le projet arrêté tout en validant son économie générale.

Les observations formulées ont été prises en compte par Brest métropole océane, étant entendu que :

Concernant les remarques des personnes publiques associées,

- Des souhaits contradictoires ont été exprimés : réduire encore la consommation des terres agricoles, accroître davantage le foncier dédié au développement des entreprises. Le rapport de présentation expose les hypothèses et les objectifs sur lesquels se fonde le zonage actuel. Comme le suggère la commission d'enquête, c'est par le biais de l'évaluation périodique du PLU qu'il conviendra, le cas échéant, de procéder à des ajustements.
- Le PADD exprime l'ambition de réduire de 10% la consommation de terres agricoles et naturelles tout assurant la production de 1300 logements neuf par an et accroissant les capacités d'accueil des entreprises ; il intègre pour cela un objectif de réduction de 35% de la surface consommée par nouveau logement produit, ce faisant il est compatible avec les objectifs exprimés par le SCOT de réduire de 25% la consommation de terres agricoles par l'habitat à l'échelle du pays et de rééquilibrer la production de logements en faveur de la communauté urbaine.
- La chambre d'agriculture a émis le souhait que le projet de PLU préserve autant que possible le potentiel d'évolution des exploitations agricoles. Cette préoccupation a été prise en compte lors de l'élaboration du zonage tel qu'il figure dans le projet arrêté le 19 avril 2013 et confirmé le 21 juin 2013.

- Les coupures d'urbanisation sont quasi-intégralement positionnées dans les espaces proches du rivage où la construction de bâtiments isolés n'est pas autorisée. Il n'apparaît pas nécessaire de complexifier le document par un zonage complémentaire.
- Les parcelles bâties situées en espaces remarquables et en dehors de la bande des 100 m hors espaces urbanisés, ne répondent pas à la qualification d'espace remarquable du point de vue du patrimoine naturel. Il convient de les maintenir en Nh.
- En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage. Il y a donc lieu de supprimer le pastillage des zones Ah et Nh pour lever toute ambiguïté.
- L'autorité environnementale a suggéré de compléter l'orientation d'aménagement et de programmation déplacements par une disposition permettant d'imposer des densités supérieures dans les secteurs situés à proximité des transports en commun existants ou programmés. Cette remarque n'a pas été formellement retenue dans la mesure où la délimitation de la zone urbaine centrale et son règlement spécifique tels que proposés dans le projet de PLU arrêté répondent déjà à cet enjeu.
- La délimitation des hameaux est un sujet qui a fait l'objet de nombreuses interventions. Leur identification et leur délimitation au PLU se fonde sur les critères progressivement établis par la jurisprudence et la définition du hameau donnée dans le SCoT : groupe de constructions isolé et distinct de l'agglomération ou du village, présentant une organisation groupée de l'habitat, éventuellement des espaces publics mais pas d'équipement. Le projet soumis à approbation est conforme à l'avis rendu par la commission d'enquête qui a mené une analyse circonstanciée au cas par cas.
- L'identification des secteurs contribuant aux continuités écologiques est réalisée dans l'OAP "environnement" avec laquelle les autorisations d'urbanisme devront être compatibles. Il n'y a pas obligation d'en faire report dans le règlement (document graphique 1/3).
- La politique d'urbanisme commercial développée depuis plusieurs années par la collectivité en lien avec les partenaires concernés a conduit à la définition de secteurs dans lesquels les commerces sont interdits ou, a contrario, autorisés en fonction de leur activité et de leur taille. Le règlement et le document graphique 3/3 traduisent cette politique.

Concernant les observations émises au cours de l'enquête publique :

- L'exploitation du site de stockage de déchets inertes au lieu-dit Penvern, à Guipavas, fait l'objet d'une procédure de renouvellement d'autorisation. Il y a lieu de maintenir un zonage compatible avec l'activité.
- Une enquête publique relative à l'instauration d'une servitude d'utilité publique pour le passage piétonnier sur le littoral est en cours sur la commune du Relecq-Kerhuon. Si cette servitude devait être instaurée, elle serait alors annexée au PLU et s'imposerait. La délimitation des emplacements réservés permettant sa mise en œuvre pourrait alors être ajustée dans le cadre d'une modification du PLU.
- La ZAC du parc de l'Hermitage a fait l'objet d'une enquête publique en vue de sa déclaration d'utilité publique. **Le projet de PLU annexé à la présente délibération est compatible avec le projet de DUP qui a reçu un avis favorable du commissaire enquêteur en date du 16 décembre 2013.**
- Le projet de PLU identifie dans les secteurs à urbaniser les éléments du bocage à préserver, restaurer ou mettre en valeur compte tenu de leur intérêt écologique. Cette identification pourra être progressivement étendue aux principaux éléments bocagers d'intérêt sur le reste du territoire après réalisation des études nécessaires.
- Le projet de PLU prend en compte le projet de voirie de contournement Nord de l'agglomération, déclaré d'utilité publique. Dans le cadre des études préalables à la

réalisation de ce projet, diverses variantes ont été étudiées et évaluées au regard, notamment, de leur impact environnemental.

Un tableau annexé à la présente délibération détaille l'analyse faite des avis des personnes publiques associées et des avis rendus par la commission d'enquête sur les observations du public.

Pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le projet de PLU a été amendé, les modifications apportées sont reprises dans le tableau annexé à cette délibération, qui porte sur l'approbation du plan local d'urbanisme tenant lieu de programme local de l'habitat et de plan de déplacements urbains.

Le projet de PLU deviendra exécutoire après l'accomplissement des mesures de publicité, il est composé des pièces suivantes :

1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

2. PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

- HABITAT
- TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS
- ENVIRONNEMENT
- DE SECTEURS

4. RÈGLEMENT

- VOLUME 1 : RÈGLEMENT ÉCRIT
- VOLUME 2 : DOCUMENTS GRAPHIQUES N°1, 2 ET 3
- VOLUME 3 : PRESCRIPTIONS ARCHITECTURALES POUR LES IMMEUBLES IDENTIFIÉS AU TITRE DE L'ARTICLE L.123-1-5-7 DU CODE DE L'URBANISME

5. ANNEXES :

- VOLUME 1 : SERVITUDES
- VOLUME 2 : DÉCHETS, ASSAINISSEMENT ET EAU POTABLE
- VOLUME 3 : ZONE DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL URBAIN ET PAYSAGER DU CENTRE VILLE DE BREST
- ANNEXES GRAPHIQUES 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7

6. CAHIERS DE RECOMMANDATIONS :

- VOLUME 1 : LES CLOTURES
- VOLUME 2 : LES HAMEAUX TRADITIONNELS.

DELIBERATION

En conséquence,

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L123.1 et L123.10,

Vu le plan d'occupation des sols approuvé le 20 janvier 1995, mis à jour les 28 février 1996, 3 avril 1998, 10 septembre 2002, 26 mars 2004, 27 octobre 2009 et 24 janvier 2013, modifié les 7 juillet 1997, 29 mars 1999, 11 octobre 1999, 14 décembre 2001, 30 juin 2003, 28 janvier 2005, 16 décembre 2005 et le 12 juillet 2013, révisé de manière simplifiée les 30 janvier 2004 et 28 octobre 2005,

Vu la délibération du Conseil de Communauté du 22 octobre 2010 prescrivant la révision du plan local d'urbanisme et définissant les modalités de la concertation,

Vu la délibération du Conseil de Communauté du 22 octobre 2010 prescrivant la révision du plan de déplacements urbains,

Vu la délibération du Conseil de Communauté du 10 décembre 2010 prescrivant la révision du programme local de l'habitat,

Vu la délibération du Conseil de Communauté du 8 février 2013 prescrivant la révision du zonage d'assainissement eaux usées et eaux pluviales,

Vu le porter à connaissance de l'État en date du 22 août 2011,

Vu les délibérations des Conseils Municipaux prenant acte du débat sur le projet d'aménagement et de développement durables en date du :

- 11 octobre 2012 – Plougastel-Daoulas
- 23 octobre 2012 – Brest
- 25 octobre 2012 – Guilers
- 6 novembre 2012 – Bohars
- 12 novembre 2012 – Plouzané
- 14 novembre 2012 – Guipavas
- 13 décembre 2012 – Gouesnou
- 19 décembre 2012 – Le Relecq-Kerhuon

Vu la délibération du Conseil de Communauté en date du 8 février 2013 prenant acte du débat sur le projet d'aménagement et de développement durables,

Vu la délibération du Conseil de Communauté en date du 19 avril approuvant le bilan de la concertation et arrêtant le projet de plan local d'urbanisme joint à la délibération,

Vu les délibérations des Conseils Municipaux en date du 30 avril 2013 de Guilers, du 14 mai 2013 de Bohars, du 15 mai 2013 de Plouzané, le Relecq-Kerhuon et Guipavas, du 21 mai 2013 de Brest, du 23 mai 2013 de Gouesnou, donnant un avis favorable sur le projet de PLU arrêté,

Vu la délibération du Conseil Municipal de Plougastel-Daoulas en date du 30 avril 2013 donnant un avis défavorable sur le projet de PLU arrêté sur les éléments du règlement la concernant,

Vu la délibération du conseil de communauté en date du 21 juin 2013 confirmant l'arrêt du projet de PLU de Brest métropole océane tel qu'annexé à la délibération du conseil de communauté du 19 avril 2013,

Vu les arrêtés du 29 juillet 2013 du président de Brest métropole océane prescrivant les enquêtes publiques sur le projet de PLU arrêté et sur le projet de révision du zonage d'assainissement, eaux usées et eaux pluviales,

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête en date 22 du novembre 2013,

Vu la convocation des membres du conseil de communauté, à laquelle est joint un CD rom comportant les avis des personnes publiques associées, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et l'intégralité du projet de PLU soumis à approbation,

Vu le dossier mis à disposition des élus au service des assemblées et comportant les tirages papier des documents présents sur le CD rom.

Vu la note explicative de synthèse.

Vu le tableau d'analyse des observations des personnes publiques associées et de l'avis de la commission d'enquête joint à la présente délibération.

Vu le tableau portant synthèse des modifications apportées par rapport au projet arrêté joint à la présente délibération.

Vu le zonage d'assainissement, eaux usées et eaux pluviales approuvé par le conseil de communauté de ce jour,

Considérant que l'économie générale du projet n'est remise en cause ni par les observations des personnes publiques associées ni par celles de la commission d'enquête,

Considérant les amendements apportés au projet par rapport à la version arrêtée le 19 avril 2013, ci annexés,

Il est proposé au conseil de communauté, après avis des commissions compétentes, d'approuver le plan local d'urbanisme tel qu'il figure dans le CD rom joint à la présente délibération.

Conformément aux articles R123-24 et R123-25 du code de l'urbanisme, la présente délibération fera l'objet d'une insertion dans deux journaux locaux, d'une publication dans le recueil des actes administratifs ainsi que d'un affichage pendant un mois :

- à l'Hôtel de la communauté urbaine,
- dans les mairies de Brest, Bohars, Gouesnou, Guilers, Guipavas, Plougastel-Daoulas, Plouzané et du Relecq-Kerhuon,
- dans les mairies des quartiers de Bellevue, Europe, Lambézellec, Quatre-Moulins, Saint-Marc et Saint-Pierre.

La présente délibération ne prendra effet que lorsque la délibération approuvant la révision du zonage d'assainissement, eaux usées et eaux pluviales sera rendue exécutoire dès sa transmission au contrôle de légalité et après l'accomplissement des mesures de publicité.

Le plan local d'urbanisme approuvé sera ensuite tenu à la disposition du public à l'hôtel de communauté, dans les mairies des communes autres que Brest, dans les mairies des quartiers de Brest et à la préfecture du Finistère.

Avis commissions :

Avis de la Commission Plénière : FAVORABLE A LA MAJORITE
5 abstentions

Décision du Conseil de Communauté :

ADOpte A LA MAJORITE

Contre : Les élus de Plougastel-Daoulas

Abstentions : les Elu-e-s Europe Ecologie - Les Verts, Mmes HENRY, HU et M. BERTHELOT

Ne prend pas part au vote : M. OGOR

**ANNEXE 11 – DÉLIBÉRATION CADRE DU 11 AVRIL 2011 RELATIVE A L'ÉLABORATION
DU FUTUR PLAN LOCAL DE L'URBANISME INTERCOMMUNAL DE LA COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION DE SAINT-QUENTIN**

DAMD

**COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
DE
SAINT-QUENTIN**

OBJET
DGADEV/DAHD
**AMENAGEMENT DE
L'ESPACE
COMMUNAUTAIRE -
Elaboration du Plan
local d'urbanisme
intercommunal.**

**Rapporteur :
M. HENRION**

**EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

Séance du 11 Avril 2011 à 18 h 30
Salle du Conseil de l'Hôtel de Ville de Saint-Quentin

La séance ouverte,

Sont présents :

M. Pierre ANDRÉ, Président, MM. DAMBRE, LEBRUN, SAVELLI, VASSET, BOUVIER, Mme HENRY, MM. VELY, SIMEON, Mme SEFIKA, MM. J.M. BERTRAND, GILLET, Mme D. LEFEBVRE, MM. le Dr HUGUET, HUEL, Mme CARDON, M. BARRÉ, Mme DUPONT, MM. GRANSARD, DELANGE, GIRONDE, DESTOMBES, SAVOYE, Mmes RYO, BLERLOT, MM. BOUTROY, LEMOINE, MENET, WACHTARCZYK, BLONDEL, Mmes MAITRE, ROBERT, GRUNY, BOUTREUX-POTEL, MM. X. BERTRAND, GRZEWICZAK, LECLERCQ, SAÏDI, Mme BENDIF.

Sont excusés représentés :

Mme DEBERLES	représentée par	Mme D. LEFEBVRE
M. MORTELLI	représenté par	M. SAVOYE
M. TOURNEUR	suppléant	M. MONFOURNY
Mme DHIRSON	suppléante	Mme BRY
M. RUNDSTADLER	suppléant	MM. LAURENT
Mme BLEUZE	suppléante	MASSART
M. HENRION	suppléant	MERLINAT

Secrétaire de Séance : Mme Nathalie BENDIF

Date de convocation :
5 avril 2011

Date d'affichage
de la convocation :
5 avril 2011

Quorum : 24

Nombre de Conseillers
en exercice : 46

Nombre de Conseillers
présents ou représentés : 46

Nombre de Conseillers
votants : 46

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » modifie de manière substantielle les textes législatifs qui encadrent les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

S'agissant du PLU, le législateur fait du PLU intercommunal le principe et le PLU communal l'exception. Les EPCI compétents en matière de PLU sont dotés de prérogatives étendues qui fondent progressivement au sein d'un même PLU les dispositions anciennes du PLU et celles du programme local de l'habitat (PLH) voire du plan de déplacements urbains (PDU) dès lors que l'EPCI est également autorité organisatrice des transports urbains.

La loi prévoit des mesures transitoires de mise en conformité pour les PLU dont le projet a été arrêté antérieurement ou dans un délai de 6 mois à compter de la date de publication de la loi. Les Plans d'Occupations des Sols (POS) approuvés antérieurement à la loi SRU de 2000 demeurent certes opposables, jusqu'à leur révision mais ne peuvent faire l'objet que d'une modification ou d'une mise en compatibilité.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » modifie de manière substantielle les textes législatifs qui encadrent les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

S'agissant du PLU, le législateur fait du PLU intercommunal le principe et le PLU communal l'exception. Les EPCI compétents en matière de PLU sont dotés de prérogatives étendues qui fondent progressivement au sein d'un même PLU les dispositions anciennes du PLU et celles du programme local de l'habitat (PLH) voire du plan de déplacements urbains (PDU) dès lors que l'EPCI est également autorité organisatrice des transports urbains.

La loi prévoit des mesures transitoires de mise en conformité pour les PLU dont le projet a été arrêté antérieurement ou dans un délai de 6 mois à compter de la date de publication de la loi. Les Plans d'Occupations des Sols (POS) approuvés antérieurement à la loi SRU de 2000 demeurent certes opposables, jusqu'à leur révision mais ne peuvent faire l'objet que d'une modification ou d'une mise en compatibilité.

En conséquence, les communes de la communauté d'agglomération couvertes par un POS antérieur à la loi SRU ne peuvent plus lancer de révision de leur document d'urbanisme.

Ainsi la communauté d'agglomération, compétente en matière de PLU, se doit de lancer une procédure d'élaboration d'un PLU intercommunal à l'échelle des vingt communes adhérentes afin de prendre en considération les volontés des communes à réaliser de nouveaux projets.

Les objectifs du PLU intercommunal sont :

- assurer l'équilibre entre la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la mise en valeur des entrées de ville et le développement rural ;
- rechercher une utilisation économe des espaces naturels ;
- sauvegarder les ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- viser une répartition géographiquement équilibrée non plus seulement en matière d'habitat et d'emploi, mais également en matière de commerces et de services ;
- rechercher l'amélioration des performances énergétiques ;
- développer les communications électroniques ;
- diminuer les obligations de déplacements ;
- développer les transports collectifs ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
- maîtriser l'énergie et la production énergétique à partir de ressources renouvelables ;
- préserver et remettre en bon état les continuités écologiques ;
- prévoir la compatibilité avec le SCoT de la communauté d'agglomération.

De plus, le PLU intercommunal de la communauté d'agglomération permettra de fonder les dispositions anciennes du PLU et celles du programme local de l'habitat (PLH) et du plan de déplacements urbains (PDU).

Dans ces conditions,

Vu la loi Engagement National pour l'Environnement dite loi Grenelle II en date du 12 juillet 2010,

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.123-6, L.123-18 et L.300-2,

Vu l'arrêté préfectoral du 2 décembre 2005 modifiant l'article 3 des statuts de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin et lui confiant l'élaboration et la gestion des divers documents d'urbanisme ;

Il est proposé au conseil :

1) de prescrire l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal sur les 20 communes de son territoire conformément à l'article L 123-1 du code de l'urbanisme ;

2) d'associer et de concerter toutes les communes de la communauté d'agglomération tout au long de l'élaboration du PLU intercommunal ;

3) d'associer les personnes publiques autres que l'Etat, qui en feront la demande lors de réunions de travail qui auront lieu notamment après que le Préfet ait porté à la connaissance de la commune les éléments visés à l'article L. 121-2 et suivants du code de l'urbanisme, avant que le projet de PLU ne soit arrêté par le conseil de communauté et avant qu'il ne soit approuvé ;

4) de soumettre à la concertation de la population, des associations locales et des autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, les études menées pendant toute la durée de l'élaboration du projet ; à cet effet un registre destiné à recueillir les observations ainsi que les documents d'étude régulièrement amendés et complétés seront mis à la disposition du public dans toutes les mairies ainsi qu'à l'hôtel de communauté de la communauté d'agglomération aux jours et heures d'ouverture ;

5) de demander que les services de l'Etat soient associés à l'élaboration du projet de PLU comme le prévoit l'article L.121-7 du code de l'urbanisme ;

6) de s'associer les services d'un prestataire extérieur spécialisé pour la réalisation des études nécessaires à l'élaboration du PLU intercommunal ;

7) de donner délégation au Président pour signer tout contrat, avenant ou convention de prestations ou de services concernant l'élaboration du PLU intercommunal ;

8) de solliciter de l'Etat qu'une dotation soit allouée à la communauté d'agglomération pour couvrir les dépenses nécessaires à l'élaboration du PLU intercommunal ;

9) d'autoriser le Président à solliciter toute subvention mobilisable auprès des partenaires financiers potentiels.

DELIBERATION

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte, à l'unanimité, le rapport présenté.

Pour extrait conforme,
Le Président,



Pierre ANDRÉ

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur

002-240200261-20110411-2011110416_C-DE

Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : 15/04/2011

Publication : 15/04/2011

Pour l'"Autorité Compétente"
par délégation

**ANNEXE 12 – DÉLIBÉRATION CADRE COMPLÉMENTAIRE DU 20 FÉVRIER 2012
RELATIVE À L'ÉLABORATION DU PLU DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE
SAINT-QUENTIN**

DUA

**COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
DE
SAINT-QUENTIN**

OBJET

**AMENAGEMENT DE
L'ESPACE
COMMUNAUTAIRE -
Elaboration du Plan
local d'urbanisme
intercommunal (PLU) -
Délibération
complémentaire.**

—

**Rapporteur :
M. GILLET**

Date de convocation :
14 février 2012

Date d'affichage
de la convocation :
14 février 2012

Quorum : 24

Nombre de Conseillers
en exercice : 46

Nombre de Conseillers
présents ou représentés : 46

Nombre de Conseillers
votants : 46

**EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTÉ**

Séance du 20 février 2012 à 18 h 30
Salle du Conseil de l'Hôtel de Ville de Saint-Quentin

La séance ouverte,

Sont présents :

M. Pierre ANDRÉ, Président, MM. DAMBRE, LEBRUN, SAVELLI, VASSET, BOUVIER, Mme HENRY, M. SIMEON, Mme SEFIKA, MM. J.M. BERTRAND, GILLET, Mme D. LEFEBVRE, M. le Dr HUGUET, Mme CARDON, M. BARRÉ, Mme DUPONT, M. DELANGE, Mme BRY, MM. GIRONDE, DESTOMBES, MOIRET, Mmes RYO, BLEROT, M. BOUTROY, Mme DEBERLES, MM. BLONDEL, MORTELLI, Mmes MAITRE, ROBERT, GRUNY, POTEI, MM. GRZEECZAK, LECLERCQ, SAÏDI, Mme BENDIF.

Sont excusés représentés :

MM.	X. BERTRAND LEMOINE	représenté par représenté par	MM.	Pierre ANDRÉ DAMBRE
M. Mmes	TOURNEUR ROY DHIRSON	suppléant suppléante suppléante	MM.	MONFOURNY VELY HUEL
MM. Mmes	ACCART RUNDSTADLER BLEUSE MÉCHIN	suppléant suppléant suppléante suppléante		SAVOYE LAURENT MASSART MENET
MM.	JAWORSKI HENRION	suppléant suppléant		WACHTARCZYK MERLINAT

Secrétaire de Séance : Mme Nathalie BENDIF

La loi portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » a été promulguée le 12 juillet 2010. Cette dernière modifie de manière substantielle les textes législatifs qui encadrent les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

S'agissant du PLU, l'échelle intercommunale est privilégiée puisque le législateur fait du PLU intercommunal le principe et du PLU communal l'exception. Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents en matière de PLU sont dotés de prérogatives étendues qui fondent progressivement au sein d'un même PLU les dispositions anciennes du PLU et celles du programme local de l'habitat (PLH) voire du plan de déplacements urbains (PDU) dès lors que l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale est également autorité organisatrice des transports urbains.

La loi prévoit des mesures transitoires de mise en conformité pour les PLU dont le projet a été arrêté antérieurement ou dans un délai de 6 mois à compter de la date de publication de la loi. Les Plans d'Occupations des Sols (POS) approuvés antérieurement à la loi SRU de 2000 demeurent certes opposables jusqu'à leur révision mais ne peuvent faire l'objet que d'une modification ou d'une mise en compatibilité.

En conséquence, les communes de la Communauté d'Agglomération couvertes par un POS d'avant la loi SRU ne peuvent plus lancer de révision de leur document d'urbanisme.

Ainsi, la Communauté d'Agglomération a décidé, par délibération du 11 avril 2011, de lancer une procédure d'élaboration d'un PLU intercommunal à l'échelle des vingt communes adhérentes afin de prendre en considération les volontés de ces dernières à réaliser de nouveaux projets.

Par l'effet de cette délibération, il n'y a plus lieu de poursuivre les procédures d'élaboration ou de révision en cours des documents d'urbanisme sur le territoire de la Communauté d'Agglomération, sans préjudice des procédures de modification simplifiée, modification ou révision simplifiée, en cours ou à venir.

Cette élaboration du PLU intercommunal vaut :

- révision du PLU intercommunal pour les communes de Castres et Contescourt ;
- révision des PLU pour les communes de Fayet, Gauchy, Grugies, Mesnil-Saint-Laurent, Rouvroy et Saint-Quentin ;
- élaboration pour les communes de Fieulaine, Essigny-le-Petit, Fonsomme, Marcy, Fontaine-notre-Dame, Remaucourt ;
- révision du POS et transformation du PLU pour les communes de Lesdins Homblières, Morcourt, Neuville-saint-Amand, Omissy et Harly.

En complément de la délibération du 11 avril 2011, et à la suite de la désignation du bureau d'études E.A.U. chargé de l'assistance à maîtrise d'ouvrage, les objectifs du PLU intercommunal sont précisés comme suit :

1 - Prendre appui sur les évolutions démographiques et économiques les plus récentes pour créer les conditions du « rebond » de l'agglomération, dans une perspective de croissance durable et qualitative ;

2 - Anticiper ces évolutions en créant les capacités nécessaires sur le plan économique et commercial, mais également sur le plan résidentiel, dans une répartition équilibrée au sein de l'agglomération en définissant précisément la vocation de chaque espace de la communauté, facteur de limitation de la consommation d'espace agricole ;

3 - Envisager ces capacités à la fois comme facteur et comme produit d'une amélioration de la qualité du cadre de vie, pour les habitants et pour les entreprises, dans le cadre d'une valorisation du territoire prenant appui sur une qualité urbaine renforcée et une qualité environnementale où la trame « verte et bleue », la trame rurale et la trame urbaine coopèrent pour développer durablement le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin ;

4 - Accorder, en particulier dans le volet « programme local de l'habitat – PLH » du PLU une large place à l'amélioration du cadre bâti, autour de la qualité des nouvelles urbanisations, d'un « signal fort » à donner pour la modernité de l'agglomération, et d'un effort pour la rénovation - réhabilitation - mise aux normes du parc ancien, notamment sur le plan énergétique ;

5 - Améliorer, en particulier dans le volet « plan de déplacements urbains – PDU » du PLU intercommunal, les transports et les déplacements, en favorisant à terme l'accroche de l'agglomération aux grands réseaux européens, dans le cadre d'une cohérence à rechercher avec les EPCI voisins, et en développant la fluidité du réseau de transports, notamment collectifs.

De plus, la Communauté d'Agglomération, compétente en matière de PLU est dotée de prérogatives étendues qui fondent progressivement au sein d'un même PLU intercommunal les dispositions anciennes du PLU et celles du programme local de l'habitat (PLH) et du plan de déplacements urbains (PDU) dès lors que la collectivité est également autorité organisatrice de transports urbains (AOTU).

Dans ces conditions,

Vu la loi Engagement National pour l'Environnement dite loi Grenelle II en date du 13 juillet 2010,

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.123-6, L.123-18 et L.300-2,

Vu l'arrêté préfectoral du 2 décembre 2005 modifiant l'article 3 des statuts de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin et lui confiant l'élaboration et la gestion des divers documents d'urbanisme (plan local d'urbanisme, carte communale) ;

Il est proposé au Conseil :

1) de fixer des nouvelles modalités de concertation de la population comme détaillé en annexe,

2) d'associer et de concerter toutes les communes de la Communauté d'Agglomération tout au long de l'élaboration du PLU intercommunal,

3) d'associer les personnes publiques autres que l'Etat, qui en feront la demande,

4) de demander que les services de l'Etat soient associés à l'élaboration du projet de PLU comme le prévoit l'article L.121-7 du code de l'urbanisme.

Conformément à l'article R. 123-25 du code de l'urbanisme, la délibération fera l'objet d'un affichage, durant un mois, à l'hôtel de communauté et dans toutes les mairies, et d'une mention en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. Elle sera également publiée au recueil des actes administratifs de la Communauté d'Agglomération.

DELIBERATION

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte, à l'unanimité, le rapport présenté.

Pour extrait conforme,
Le Président,



Pierre ANDRÉ

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur

002-240200261-20120220-2012200217_C-DE

Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : 27/02/2012

Publication : 27/02/2012

Pour l'"Autorité Compétente"
par délégation

ANNEXE 13 – DÉLIBÉRATION CADRE DU 17 FÉVRIER 2014 APPROUVANT LE PLUI DE SAINT-QUENTIN

**COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
DE
SAINT-QUENTIN**

OBJET

**AMENAGEMENT
DE L'ESPACE
COMMUNAUTAIRE
- Elaboration du Plan
Local d'Urbanisme
intercommunal : Arrêt de
projet**

—

**Rapporteur :
M. DESTOMBES**

Date de convocation :
11/06/13

Date d'affichage :
11/06/13

Nombre de Conseillers
en exercice : 46

Quorum : 24

Nombre de Conseillers
présents ou représentés : 46

Nombre de Conseillers
votant : 46

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS DE COMMUNAUTE

Séance du 17 JUIN 2013 à 18h00
en la salle du Conseil de l'Hôtel de Ville

Sont présents :

M. Pierre ANDRÉ, Président, M. Guy DAMBRE, M. Serge MONFOURNY, M. Vincent SAVELLI, M. Dominique BOUVIER, Mme Josette HENRY, M. Jean-François VELY, M. Gilbert SIMEON, Mme Maryse SEFIKA, M. Jean-Marc BERTRAND, M. Gilles GILLET, Mme Denise LEFEBVRE, M. le Dr Christian HUGUET, Mme Anne CARDON, M. Jean-Marie BARRÉ, Mme Claudine DUPONT, M. Jean-Marie DELANGE, M. Paul GIRONDE, M. Bernard DESTOMBES, M. Jean-Marie ACCART, M. Christian MOIRET, Mme Monique RYO, Mme Colette BLEROT, M. Elie BOUTROY, M. Patrick MASSART, Mme Danièle DEBERLES, M. Jean-Pierre MENET, M. Michel WACHTARCZYK, M. Patrick MERLINAT, Mme Marie-Laurence MAITRE, Mme Sylvie ROBERT, Mme Pascale GRUNY, Mme Agnès POTEL, M. Xavier BERTRAND, M. Freddy GRZEZICZAK, M. Jérôme LECLERCQ, M. Karim SAÏDI, Mme Nathalie BENDIF.

Sont excusés représentés :

M. Bernard LEBRUN représenté(e) par Mme Denise LEFEBVRE, M. Claude VASSET représenté(e) par Mme Virginie DAMBRE, M. René HUEL représenté(e) par Mme Monique DHIRSON, Mme Monique BRY représenté(e) par Mme Elisabeth ROY, M. Jean-Michel LAURENT représenté(e) par M. Roger RUNDSTADLER, M. Philippe LEMOINE représenté(e) par M. Guy DAMBRE, M. Fabien BLONDEL représenté(e) par M. Michel LAGUILLIEZ, M. Roland MORTELLI représenté(e) par M. Jean-Marie ACCART

Secrétaire de Séance : Nathalie BENDIF

La Communauté d'Agglomération a décidé par délibérations du 11 avril 2011 et du 20 février 2012, l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) à l'échelle des vingt communes adhérentes afin de prendre en considération les volontés de ces dernières à réaliser de nouveaux projets.

Dans le cadre de cette élaboration, un débat a été engagé sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), au sein du conseil communautaire.

Vu le Code de l'urbanisme et notamment :

- ses articles L.123-9, L.123-18, L.300-2 et R.123-18 ;
- son article L.111-1-4 prévoyant qu'« un règlement local de publicité pris en application de l'article L.581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. » Et que « l'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique » ;

- et son article L.123-1-4 précisant que les orientations d'aménagement et de programmation du PLU « tiennent lieu du programme local de l'habitat défini par les articles L.302-1 à L.302-4 du code de la construction et de l'habitat » et « tiennent lieu du plan de déplacements urbains définis par les articles 28 à 28-44 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 » ;

Vu les délibérations du Conseil Communautaire en date du 11 avril 2011 ayant prescrit l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal et du 20 février 2012 ayant défini les modalités de concertation ;

Vu le débat sur le PADD tenu le 25 mars 2013 en séance du Conseil Communautaire ;

Considérant le bilan de la concertation présenté par Monsieur le Président ;

C'est pourquoi, il est proposé au Conseil :

1°) d'approuver le bilan tel qu'il est annexé à la présente délibération constatant que les mesures de concertation prévues ont été mises en œuvre, qu'elles ont permis de mener une concertation effective et constante avec les habitants et toute personne souhaitant se manifester, et, que la concertation a permis de nourrir l'élaboration du projet de PLU ;

2°) d'arrêter le projet de Plan Local d'Urbanisme et l'ensemble de ses pièces constitutives tel qu'il est annexé à la présente délibération ;

3°) de transmettre pour avis le projet de Plan Local d'Urbanisme intercommunal aux personnes publiques associées, ainsi qu'aux communes limitrophes et établissements publics de coopération intercommunale qui ont demandé à être consultés sur ce projet.

Conformément au dernier alinéa de l'article L.300-2 I du Code de l'urbanisme, le dossier définitif du projet de Plan Local d'Urbanisme, tel qu'arrêté par le Conseil Communautaire, est tenu à la disposition du public.

Conformément à l'article R.123-18 du Code de l'urbanisme, la présente délibération fera l'objet d'un affichage à l'hôtel de communauté et dans toutes les communes de l'agglomération de Saint-Quentin durant un délai d'un mois.

DELIBERATION

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté, adopte à l'unanimité, le rapport présenté.

Pour extrait conforme,
Le Président,



Pierre ANDRÉ

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur

002-240200261-20130617-2013170621_C-DE

Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : 24/06/2013

Publication : 21/06/2013

Pour l'"Autorité Compétente"
par délégation

TABLE DES SIGLES UTILISÉS

- ADEUPa : Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Brest
- ALUR : Accès au Logement et un Urbanisme Rénové
- AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains
- AURG : Agence d'Urbanisme de Région Grenobloise
- CAPV : Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais
- CASQ : Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin
- CTAP : Conférence Territoriale de l'Action Publique
- DATAR : Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale
- DGD :
- DGDMT : Direction Générale déléguée à la Mobilité et aux Transports
- DIA : Déclaration d'Intention d'Aliéner
- DMTCEP : Département Mobilité, Transport et Conception de l'Espace Public
- DPU : Droit de Préemption Urbain
- DSP : Délégation de Service Public
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle d'Energie
- LOTI : Loi d'Orientations sur les Transports Intérieurs
- MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles
- OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation
- PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
- PAVE : Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public
- PCET : Plan Climat Energie Territorial
- PDU : Plan de Déplacements Urbains
- PLD : Plans Locaux de Déplacement
- PLH : Programme Local de l'Habitat
- PLU : Plan Local de l'Urbanisme
- PLUi : Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal
- POA : Programme d'Orientations et d'Actions
- PPA : Personnes Publiques Associées
- PTU : Périmètre de Transport Urbain
- RUG : Région Urbaine Grenobloise
- SCOT : Schéma de Cohérence Territorial
- SGTE : Société Grenobloise de Tramways Electriques
- SIEPARG : Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation pour l'Aménagement et de la Région Grenobloise

- SIEPURG : Syndicat Intercommunal d'Etudes des Problèmes d'Urbanisme de la Région Grenobloise
- SIVOM : Syndicat Intercommunal à Vocations Multiples
- SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Communs
- SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie
- SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
- TAG : Transport de l'Agglomération Grenobloise
- TC : Transport en Commun
- TOD : Transit Oriented Development

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- Allemand, Sylvie, Ascher, François, Lévy, Jacques, Le sens du mouvement, Paris, France : Belin, 2004
- Ascher, François, Les nouveaux principes de l'urbanisme, La Tour-d'Aigues, France : Éditions de l'Aube, 2013
- Assemblées des communautés de France, Plans locaux d'urbanisme intercommunaux : témoignages, enquêtes et analyses des pratiques communautaires, Paris, 2013
- Bourdin, Alain, Ascher, François, Baudin, Gérard, La société urbaine du XXIème siècle, Paris, France : IAURIF, 2003
- Chalas, Yves, Ascher, François, Lévy, Jacques, Villes en évolutions, Paris, France : La documentation française, 2005
- Charmes, Eric, Offner, Jean-Marc, Synthèse des deuxièmes Entretiens du Certu, Lyon, France : CERTU, 2012
- Certu, Plan local de l'urbanisme intercommunal tenant lieu de PLH et de PDU : éléments de cadrage juridique et technique, Lyon, France : CERTU, 2012
- Direction générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature, Plans locaux d'urbanisme intercommunaux : retours d'expérience, des pistes pour demain, Lyon, France : CERTU, 2012
- Gart, Cete Lyon, Certu, Bilan des PDU de 1996 à 2001 : de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie à la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, Lyon : CERTU-ADEME, 2002
- Izembard, Arnaud, Le transport et le droit de l'urbanisme, Paris, France : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 2005
- Jouve, Nicolas, Les procédures d'élaboration et de révision du PDU, fiche n°03, Lyon, France : CERTU, 2007

- Lacour, Claude, Puissant, Sylvette, La métropolisation : croissance, diversité, fractures, Paris, France : Anthropos, 1999
- Malfilâtre, Yves, Ménager, Thierry, Narring, Pierre, Le plan local de l'urbanisme intercommunal (PLUi) intégrateur, Paris, France : Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, 2013
- Merle, Nicolas, 30 ans de PDU en France : l'âge de la maturité ?, fiche n°27, Lyon : CERTU (mars 2013)
- Merle, Nicolas, Le plan de déplacements urbains : pour une intégration des politiques de mobilité, fiche n°01, Lyon : CERTU (septembre 2012)
- Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement, ministère de l'équipement des transports et du logement, Plans de déplacements urbains : prise en compte de la pollution de l'air, du bruit, et de la consommation d'énergie, Paris, France : Certu-ADEME, 1999
- Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, Certu, Plans de déplacements urbains, Lyon : Certu, 1996
- Morau, Dominique, Cardin, Céline, Plan local de l'urbanisme intercommunal tenant lieu de PLH et de PDU, Lyon, France : CERTU, 2012
- Offner, Jean-Marc, Les plans de déplacements urbains, Paris, France : La documentation française, 2006
- Offner, Jean-Marc, Politiques de transport : prospective et outils, Condé-sur-Noireau, France : La documentation française, 2009
- Poix, Guennolé, Le PLUi intégrateur : de Grenelle II à ALUR, Lyon, France : Ministère du Logement et de l'Egalité des Territoires, 2015
- Quincerot, Richard, Dépière, Céline, Bonan-Richard, Caroline, Laurent, Sophie, De la Fournière, Nathalie, Blais, Julie, Maûr, Anne-Marie, Villard, Julie, Articuler urbanisme et transport : chartes, contrat d'axe ..., Lyon, France : CERTU, 2010
- Schmit, Philippe, Morau, Dominique, Cardin, Céline, Morain, Marc, Gaffar, Chahoul, « PLU intercommunal : nouvelles pratiques, nouvelles gouvernances », Techni-cités, n°235 (23 septembre 2012)

- Wiel, Marc, « L'éparpillement périurbain : controverse ou compromis impossible »
In : Ville et mobilité : nouveaux regards, Paris, France : Economica, 2013

PERIODIQUES

- Anula, Nathalie, Rossetti, Guillaume, Suze, Nathalie, Chion, Emmanuel, Mingat, Marc, Boucharlat, Marion, « L'an 1 de la métropole grenobloise », Métroscope, n°112 (janvier-février 2015)
- Chevallier, Marc, « Automobile, la fin du rêve » Alternatives économiques, n°279 (2009)
- Ferreo, Claude, « Grenoble, lancement de la ligne E du tramway à l'horizon 2014 », Ville rail & Transports, n°525 (27 juillet 2011)
- Lannuzel, Philippe, « Faire les PLUi ! Et le beau temps ? », Traits d'agence n°68 (printemps 2014)
- Maür, Anne-Marie, Blais, Julie, « L'expérience du contrat d'axe : l'exemple de Grenoble », Ville rail & Transports, n° 524 (13 juillet 2011)
- Merle, Nicolas, « Le PDU : 30 ans après sa création, où en est-il ? », Techni-cités, n°250 (23 mai 2013) : 29-34
- Nangeroni, Cécile, « Dix ans déjà : à quoi ont servi les PDU », Ville rail & Transports , n°499 (30 juin 2010) : 28-31

DOCUMENTS PRODUITS EN INTERNE ET DESTINÉS AUX TECHNICIENS

- Blais, Julie, « Élaboration du futur PDU de la métropole grenobloise dans un contexte budgétaire contraint » [Note interne], Grenoble Alpes Métropole, SMTC, 2014
- Direction générale déléguée aux Territoires, Direction Prospective et Stratégies Territoriales, « La question de la fusion du PLUi, du PLH et du PDU » [Note interne], La Métro, 2014

- Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, « Le cadre juridique du syndicat mixte SRU », Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, 2007
- Direction générale déléguée aux Ressources, Direction des Affaires Juridiques, « La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 : le volet métropole » [Note interne], La Métro, 2014
- Grenoble Alpes Métropole, « Demain, la métropole », Document de travail (Décembre 2014)
- Grenoble Alpes Métropole, « Enjeux communs aux AOTU du bassin de déplacements », Compte-rendu de réunion du 10 juillet 2014
- Le SMTC, Budget primitif 2015, Grenoble : le SMTC, 2015
- Le SMTC, Communiqué de presse (5 décembre 2014)

DOCUMENTS PRODUITS EN INTERNE ET DESTINÉS À LA DIFFUSION

- Grenoble Alpes Métropole, « Métropole : où en est-on ? », Lettre de mission métropole n°2 (octobre 2014)
- Grenoble Alpes Métropole, « En route vers la métropole », Lettre de mission métropole n°1 (avril 2014)
- Grenoble Alpes Métropole, « Construire une Métropole de projets en proximité », Lettre de mission métropole n°3 (décembre 2014)
- Grenoble Alpes Métropole, « Projet métropole : où en est-on ? », Métrocourant n°04 (juillet 2014)
- Le SMTC, « Le financement du réseau de transport », Le compte déplacements de l'agglomération grenobloise (octobre 2013)
- Le SMTC, Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise 2007-2012, Grenoble : le SMTC, 2007
- Ville de Grenoble, « Métropole, ce qui va changer », Gremag n°02 (décembre-janvier 2015)

MÉMOIRE

- Fombonne, Diane, Entre les outils et les démarches de planification territoriale : quelle cohérence possible : mémoire de fin d'études 2^{ème} année, 1 vol. Grenoble, Isère, France, 2008
- Vacherand, Adelaïde, Elaboration du plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise : mémoire de fin d'études 2^{ème} année, 1 vol., , Lyon, Isère, France : 2013

WEBOGRAPHIE

- Industrie mag. [En ligne]. Les clefs du succès d'un territoire qui résiste à la hausse du chômage et attire les entreprises.
<http://www.industrie-mag.com/article3867.html> (consulté le 8 mai 2014)
- La Métro. [En ligne]. La métropole.
<http://www.lametro.fr/757-la-metropole.htm> (consulté le 9 mai 2014)
- Le SMTC. [En ligne]. « Le maillage aux quatre coins de l'agglomération ».
<http://www.smtc-grenoble.org/le-maillage-aux-4-coins-de-lagglo> (consulté le 8 mai 2014)
- Wikipédia. [En ligne]. Grenoble Alpes Métropole,
http://fr.wikipedia.org/wiki/Grenoble-Alpes_Metropole (consulté le 8 mai 2014)
- Brest [En ligne]. Brest métropole.
<http://www.brest.fr/territoire-competences/brest-metropole.html> (consulté le 24 mai 2015)
- Saint-Quentin [En Ligne]. Communauté d'agglomération de Saint-Quentin.
<http://www.agglo-saint-quentin.fr/> (consulté le 02 juin 2015)
- Assemblée des communautés de France [En Ligne].
<http://www.adcf.org/files/Note-AdCF-MAPTAM-28-janvier-2014-post-DC-2013-687.pdf>
(consulté le 17 juin 2015)