Cahier n°4 : Dynamiques urbaines

APPROBATION

PREAMBULE

Limiter l'étalement urbain pour contenir déplacements motorisés et artificialisation des sols : *contexte et enjeux* 5

1. Une armature urbaine et des polarités à conforter 10

2. L'accessibilité et les liaisons inter-polarités, vecteurs d'attractivité et de nuisances à l'échelle du territoire..... 17

3. Qualité et perception des polarités : la notion de centralité.... 24

4. L'étalement urbain ou la dissolution des centralités : la consommation foncière des dix dernières années..... 34

SYNTHESE DES ENJEUX 44

PREAMBULE

Limiter l'étalement urbain pour contenir déplacements motorisés et artificialisation des sols : *contexte et enjeux*

Une réglementation nationale face à des enjeux globaux

Face au constat d'une consommation d'espaces naturels et agricoles qui n'a cessé d'augmenter depuis la fin des années 1960 *(avec, en moyenne, 60 000 ha de terres naturelles et agricoles consommées en France chaque année depuis les années 1960, soit l'équivalent d'un département français tous les 10 ans, et une progression quatre fois plus rapide des surfaces artificialisées par rapport à la croissance démographique*), et aux conséquences dramatiques de la disparition des terres agricoles et naturelles pour notre sécurité alimentaire et l'équilibre des écosystèmes *(diminution de la biodiversité, accroissement de la concentration de carbone dans l'atmosphère et des températures moyennes sous l'effet de la diminution des espaces végétalisés, imperméabilisation des sols et concentration des effluents perturbant les écoulements et infiltrations naturelles des eaux pluviales, à l'origine de ruissellements, mouvements de terrains et inondations…*), de nombreux Etats, dont la France, ont progressivement constitué un arsenal réglementaire visant à un développement plus vertueux, et plus respectueux des patrimoines naturels, paysagers ou agricoles.

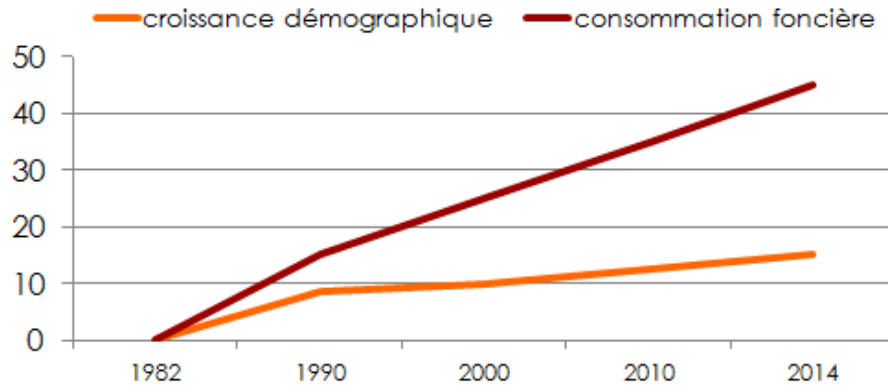
Pour ce qui concerne les documents d'urbanisme, l'article L151-5 du Code de l'Urbanisme stipule :

« Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

*1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de **protection des espaces naturels, agricoles et forestiers**, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;*

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

*Il fixe **des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain**. […]*



Les principes d'un développement faiblement consommateur d'espaces naturels et agricoles sont ainsi consacrés.

Au-delà de la préservation des terres naturelles et agricoles, la réduction de l'étalement urbain consiste à rapprocher le plus possible les nouveaux développements, notamment résidentiels, des centres urbains qui accueillent l'essentiel des emplois, activités et services, en évitant d'aller construire de nouveaux quartiers toujours plus éloignés en extension des enveloppes urbaines existantes, en quête de « grand air » et de foncier abordable.
Outre qu'elle contribue à la réduction des terres agricoles et naturelles et aux dérèglements et catastrophes environnementales évoquées ci-dessus, cette logique a aussi pour conséquence d'engendrer un accroissement des distances à parcourir entre zones d'habitat et zones d'activités ou d'emplois, et une démultiplication des déplacements, qui, en l'absence d'infrastructures de transports collectifs performantes, s'effectuent le plus souvent au moyen de la voiture individuelle, dont l'usage et les émissions polluantes liées a explosé à partir des années 1960.

Pour répondre à ces enjeux de réduction de l'artificialisation des sols naturels et agricoles et de limitation des déplacements individuels motorisés, la réduction de l'étalement urbain et donc des développements urbains en extensions des enveloppes urbaines doit s'accompagner d'une réflexion sur :

- la densification des tissus urbains existants,
- le maintien d'une mixité fonctionnelle dans les différents tissus urbains composant le territoire (quartiers urbains centraux, proche périphérie, centres-villages…), ou comment veiller à ce que coexistent, dans un périmètre relativement restreint, plusieurs fonctions et activités nécessaires au quotidien, de manière à limiter les déplacements : habitat, commerces, équipements publics…
- le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : les « modes doux » (marche à pied, vélo) pour les courtes distances, les transports collectifs pour les liaisons interurbaines, de façon à apporter des solutions plus écologiques, et aussi plus économiques pour les ménages, aux problèmes de l'éloignement qui se pose déjà, et aux difficultés de préserver la viabilité de certaines activités en milieu rural.

Dans cette logique, le renouvellement urbain (ou le recyclage de foncier déjà construit, par réhabilitation, construction nouvelle en densification ou après démolition), en particulier la reconquête des friches ou des bâtiments vacants, doit être envisagé prioritairement à tout développement en extension des enveloppes urbaines existantes.

Si, à défaut de possibilités suffisantes de constructions en renouvellement urbain, un développement sur foncier nu doit être envisagé, les secteurs situés au sein des enveloppes urbaines, proches des pôles d'emplois et d'activités (pour s'y rendre, le cas échéant, à pied ou à vélo), et/ou qui sont connectés aux transports collectifs (proches des gares ou des points d'arrêt de transports en commun urbains quand ils existent) devront être privilégiés.
L'extension des enveloppes urbaines n'est ainsi envisageable qu'en dernier ressort.

Les SCoT et la stratégie de définition d'une armature urbaine

Si ces orientations sont nationales et traduites, notamment, par le Code de l'Urbanisme, les Schémas de Cohérence Territoriale sont chargés de décliner ces grandes orientations sur le territoire, en particulier en définissant leur armature urbaine, à savoir en hiérarchisant l'ensemble des communes qui les composent au regard de ces différents critères (niveau de population et taux d'équipements, d'emplois et d'activités actuel), niveau de desserte et d'accès aux transports collectifs, possibilités de développement en renouvellement urbain ou dans le cadre d'extension à impact modéré sur l'activité agricole ou les fonctionnalités écologiques du territoire…

Selon son niveau dans l'armature urbaine du territoire (polarité majeure, polarité secondaire, polarité locale, zone résidentielle, voire zone rurale préservée…), les communes (ou parties de communes dans certains cas) se voient attribuer des objectifs de développement et de préservation des espaces naturels et agricoles liés. Le plus souvent, et sauf exceptions qui peuvent être liées à des contraintes physiques (topographie, risques naturels…), les polarités principales, qui accueillent le plus haut niveau de population et/ou d'équipements publics, commercial et de services, doivent accueillir une part significative du développement envisagé sur le territoire, afin de localiser au maximum les nouveaux ménages à proximité des commodités qu'elles offrent et de limiter l'inflation des déplacements et des nuisance liées. A l'inverse, les villages les plus éloignés de ces pôles, et les moins bien pourvus en équipements et services, devront davantage maitriser leur développement afin de ne pas contribuer à alimenter le flux de déplacements pendulaires (domicile/travail, domicile/école, courses…).

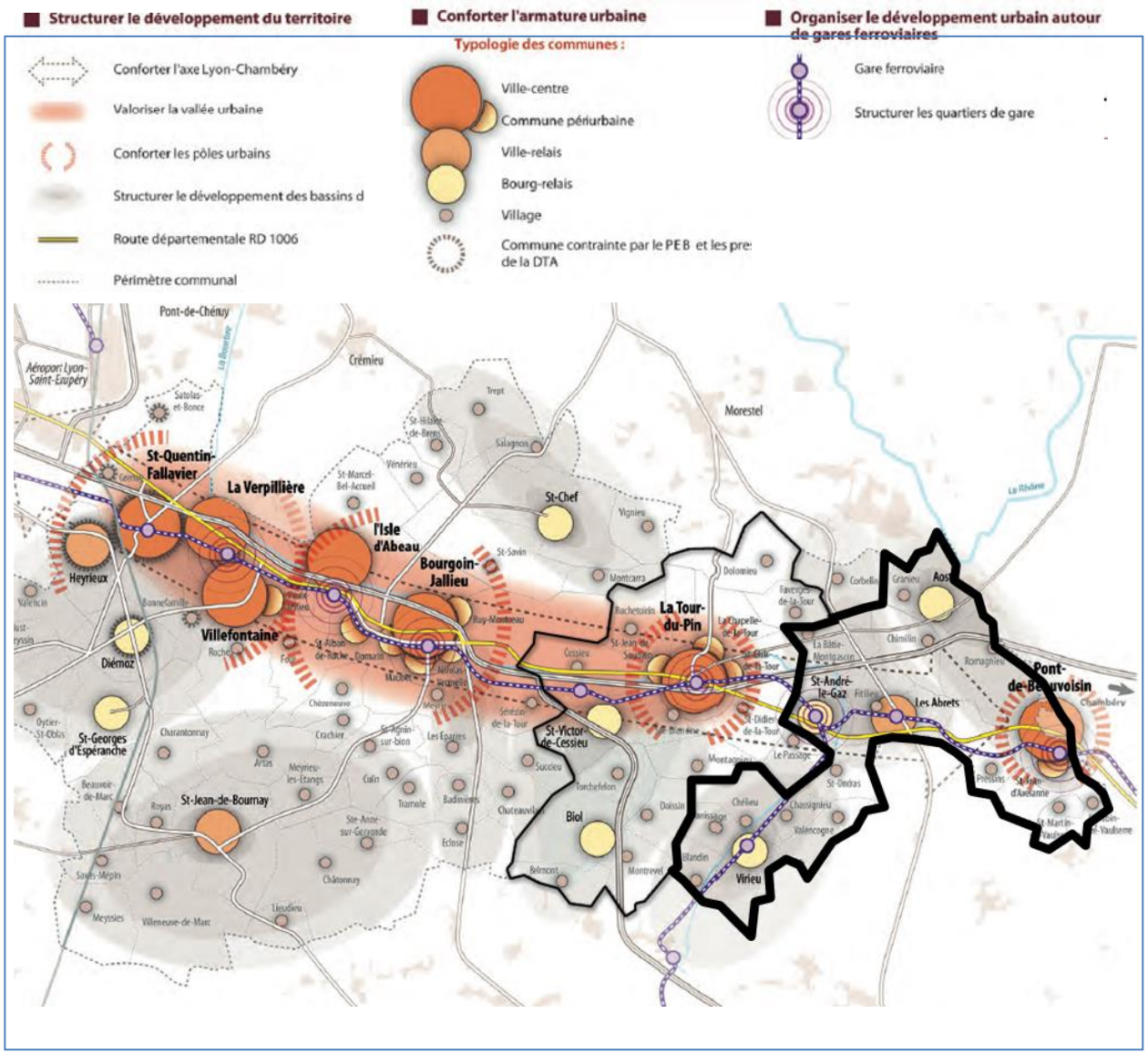
Les objectifs du SCOT Nord-Isère

Consolider l'armature urbaine du territoire

Le SCOT a retenu une armature urbaine composée de villes-centres et communes périurbaines (formant les « pôles urbains »), de villes-relais, de bourgs-relais et de villages.

Chaque type de commune dispose d'orientations en fonction de son rôle dans la structuration d'ensemble du Nord-Isère et dans l'organisation du bassin de vie.

Le PLUi doit être compatible avec les orientations retenues pour chaque type de commune de l'armature urbaine (maîtrise des consommations foncières, préservation des espaces agricoles et naturels, diversification de la typologie des logements, organisation de la mobilité et des déplacements).



Cartographie de l'armature urbaine du SCoT du Nord Isère
(Source : Syndicat Mixte du SCoT du Nord Isère)

Recentrer l'urbanisation et revaloriser les centralités

→ *Valoriser les centralités des villes, bourgs et villages*

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

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

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

Les opérations en renouvellement urbain et en extension urbaine intègrent les espaces publics dans leur réflexion (liaisons piétonnières et cyclables, stationnement, aménagements pour les transports collectifs, aménagements paysagers et renaturation de l'espace urbain...) afin de favoriser la vie sociale, faciliter les déplacements de proximité et l'accès aux équipements, mais aussi améliorer la qualité de vie et le bien être social.

→ *Qualifier les entrées de villes*

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

Structurer une offre de déplacements durable

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

Le SCOT fixe les orientations suivantes :

- **Les opérations d'urbanisme** (programme d'habitat, commerces, services, équipements…) **sont accessibles aux piétons, aux cyclistes et aux transports collectifs** ;
- **Le développement urbain s'inscrit en continuité des espaces bâtis pour en faciliter l'accès par les modes doux**, et les urbanisations linéaires ou isolées le long des axes routiers sont proscrites ;
- L'urbanisation doit être évitée à proximité immédiate des contournements et déviations réalisés.

→ *Faciliter les déplacements de proximité*

- **Développer un réseau d'espaces publics piétons** (places, rues, cheminements) avec des aménagements offrant un confort d'usage pour les modes doux.
- **Matérialiser des pistes cyclables entre les espaces urbains proches** (5 km environ) chaque fois que cela est possible, et adapter les vitesses de circulation automobile pour faciliter la cohabitation entre les modes.
- **Prendre en compte l'intégration des usages cyclistes dans l'ensemble des aménagements urbains**

→ *Adapter le réseau routier principal*

- Ne pas créer d'urbanisation linéaire le long des axes (profitant d'un « effet vitrine »), mais veiller à une urbanisation plus compacte autour des points d'échange
- Adapter le traitement qualitatif des voies et de leurs abords (implantation des bâtiments, marge de recul, plantations, contrôle de la publicité) à la typologie des espaces urbains et des paysages traversés

Synthèse

Pour résumer, le confortement des centralités existantes pour limiter l'impact du développement urbain sur l'environnement, l'agriculture, le paysage et les déplacements passe, dans le SCoT du Nord Isère, par des objectifs :

→ ***De développement :***

- **Priorisation des villes-centres**, communes périurbaines, ville relais et bourgs relais pour accueillir de nouveaux logements, avec des objectifs de densité plus prononcés sur ces communes qui concentrent équipements, activités, services…

→ ***D'aménagement :***

- (**Ré)investissement prioritaire des tissus déjà urbanisés** (renouvellement urbain des friches, réhabilitations des bâtiments vacants, densification de terrains déjà construits…) avant toute extension de l'enveloppe urbaine existante

- **Localisation prioritaire des nouveaux projets de développement à proximité des centralités communales** (centres-villes ou bourgs, pôles d'équipements ou d'activités, points de transports collectifs…)

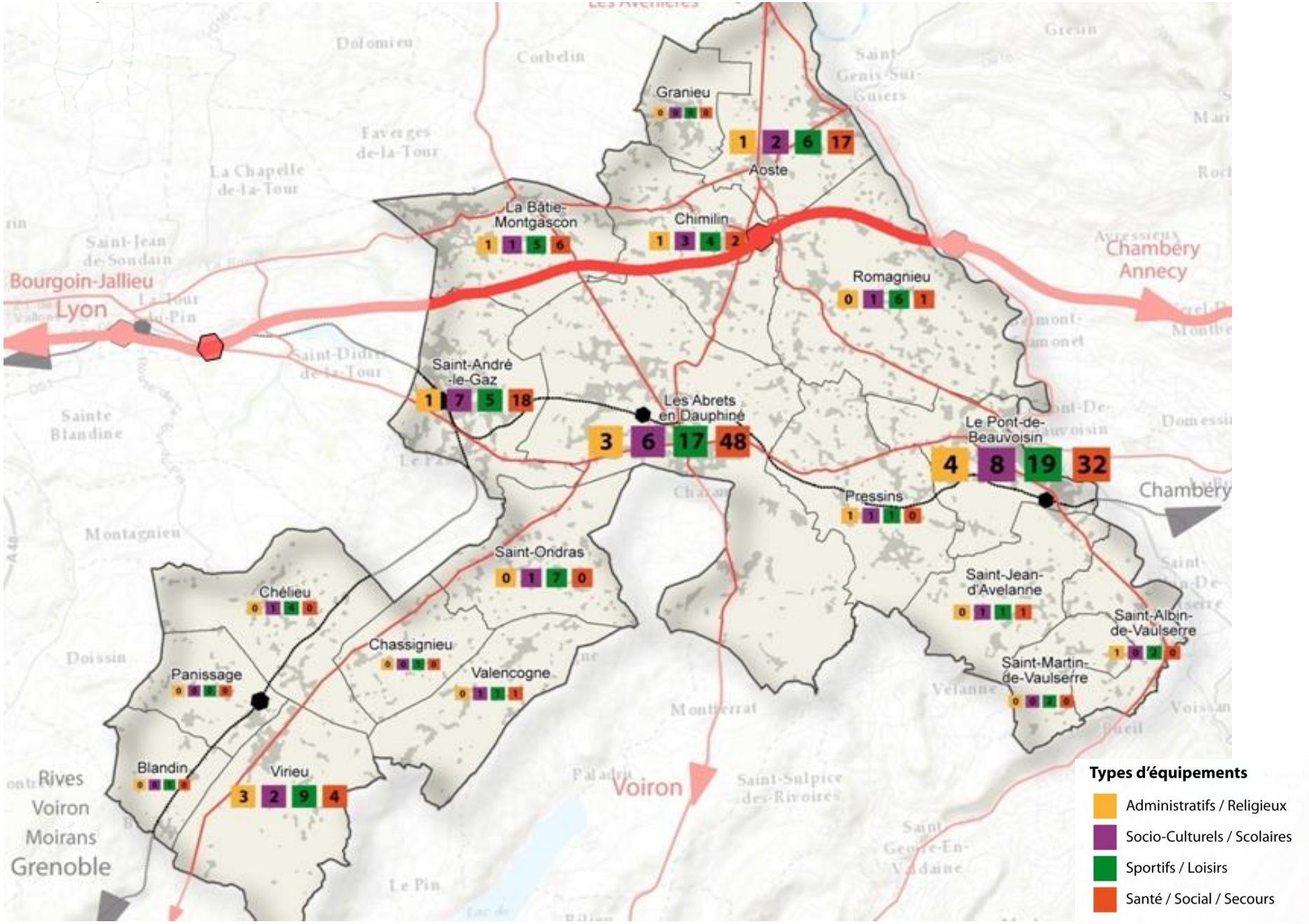
- **Prise en compte de l'environnement urbain pour produire des opérations s'inscrivant en continuité de l'existant (« greffe ») :** *prolongement ou réaménagement du réseau viaire avec meilleure prise en compte des modes doux, développement du réseau* ***modes doux****, aménagement* ***d'espaces publics*** *ou collectifs,* ***programmation multifonctionnelle****, diversité des formes et typologies de logements pour favoriser la* ***mixité sociale et générationnelle…***

1. Une armature urbaine et des polarités à conforter

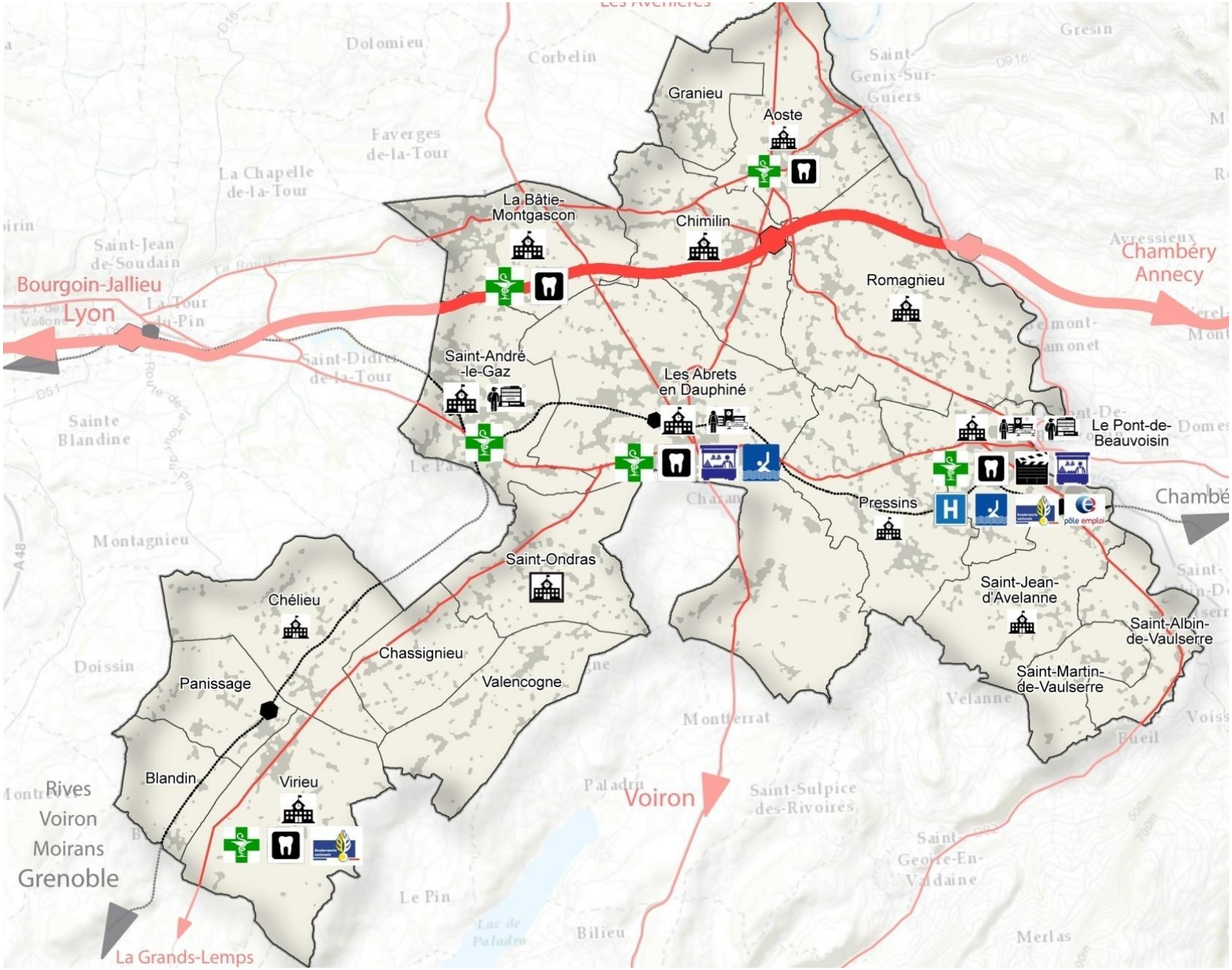
Sur le territoire des Vals du Dauphiné Est, le SCoT du Nord Isère définit l'armature urbaine et les objectifs de développement liés comme suit :

Niveau dans l'armature		Objectif de production de logements	Densité moyenne minimale
Ville-centre	Pont-de-Beauvoisin	Plancher : 12 logements/an /1000 hab	40 à 50 logements/ha
Commune périurbaine	Saint-Jean-d'Avelanne *(quartier Gare/Les Eteppes)*	Plafond : 8 logements/an /1000 hab	
Ville-relais	Les Abrets-en-Dauphiné	Plafond : 10 logements/an /1000 hab	35 logements/ha
Bourgs-relais	- Aoste - Saint-André-le-Gaz - Val-de-Virieu	Plafond : 8 logements/an /1000 hab	30 logements/ha
Villages	- Blandin - Chassignieu - Chélieu - Chimilin - Granieu - La Bâtie-Montgascon - Pressins - Romagnieu - Saint-Albin-de-Vaulserre - Saint-Jean-d'Avelanne - *(hors quartier Gare)* - Saint-Martin-de-Vaulserre - Saint-Ondras - Valencogne	Plafond : 6 logements/an /1000 hab	20 logements/ha

L'analyse de **l'offre d'équipements par commune** *(en nombre)* permet de corroborer en partie cette armature, avec un poids toutefois équivalent entre Les Abrets-en-Dauphiné et Le Pont de Beauvoisin.

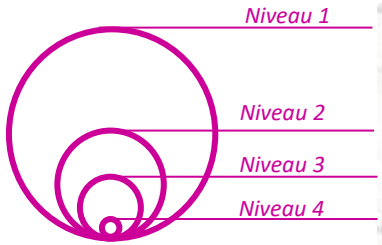


L'analyse de **l'offre d'équipements par commune** *(par typologie)* fait toutefois ressortir le rôle de polarité plus ancienne de Pont de Beauvoisin, avec des équipements tels que la gendarmerie ou l'hôpital dont ne dispose pas la commune des Abrets.



L'analyse de **l'offre de commerces** par commune traduit un poids et une influence à peu près équivalente des deux communes, dont chacune dispose par ailleurs d'une offre commerciale de périphérie (entrée de ville) non située sur le territoire (communes limitrophes de Charancieu - Communauté d'agglomération du Pays voironnais et Pont de Beauvoisin Savoie). A noter le aussi le poids non négligeable du bourg relais d'Aoste et le développement d'une offre commerciale spécifique autour des gares (Commune déléguée de Virieu (Val-de-Virieu), Saint-Jean-d'Avelanne) et en lien avec l'autoroute A43 (aire de Romagnieu).

Niveaux de polarité commerciale

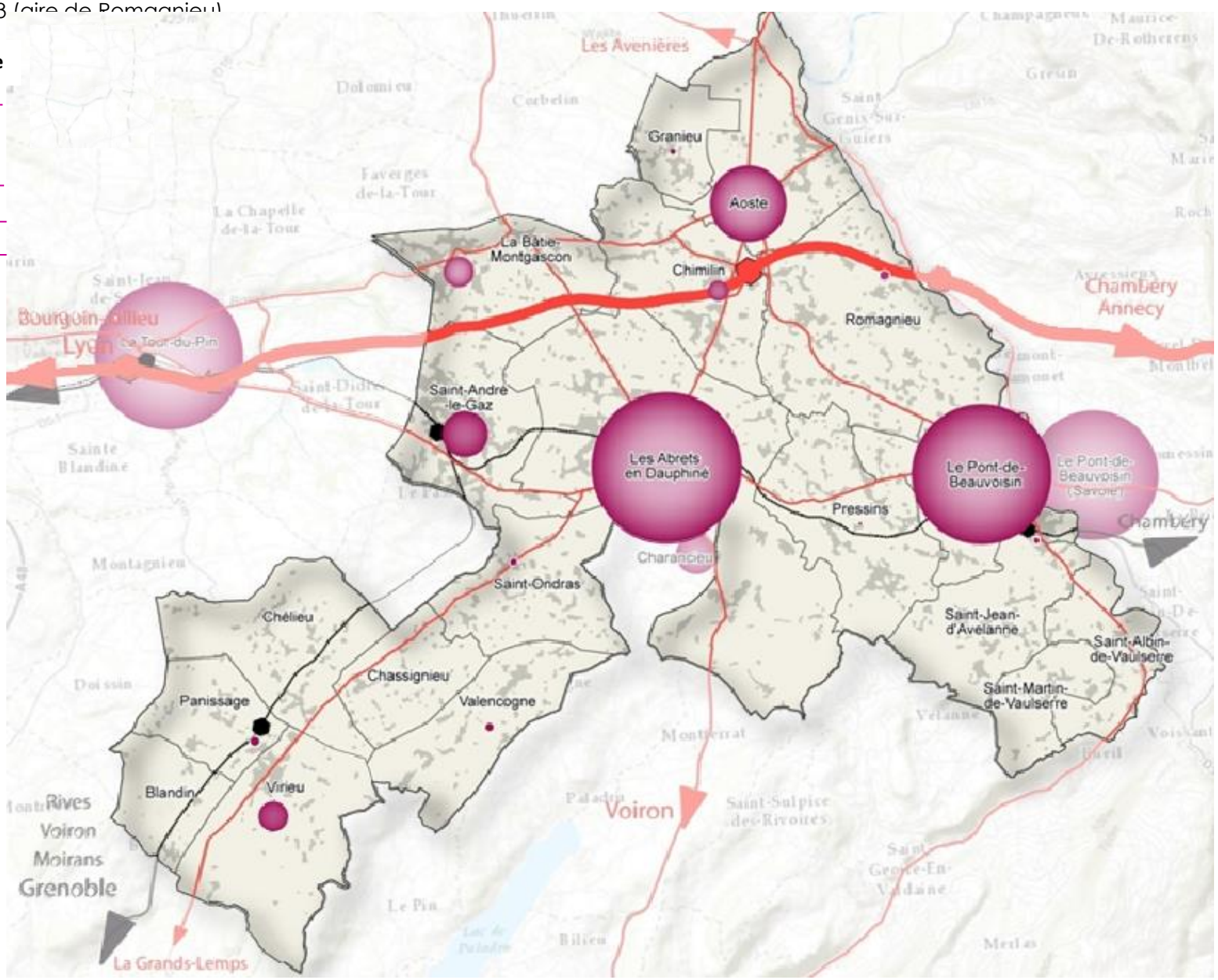


Niveau 1 :
Présence d'un hypermarché et de grandes surfaces qu'on ne retrouve pas ailleurs sur le territoire et concentration importante de petites cellules commerciales de centre-ville

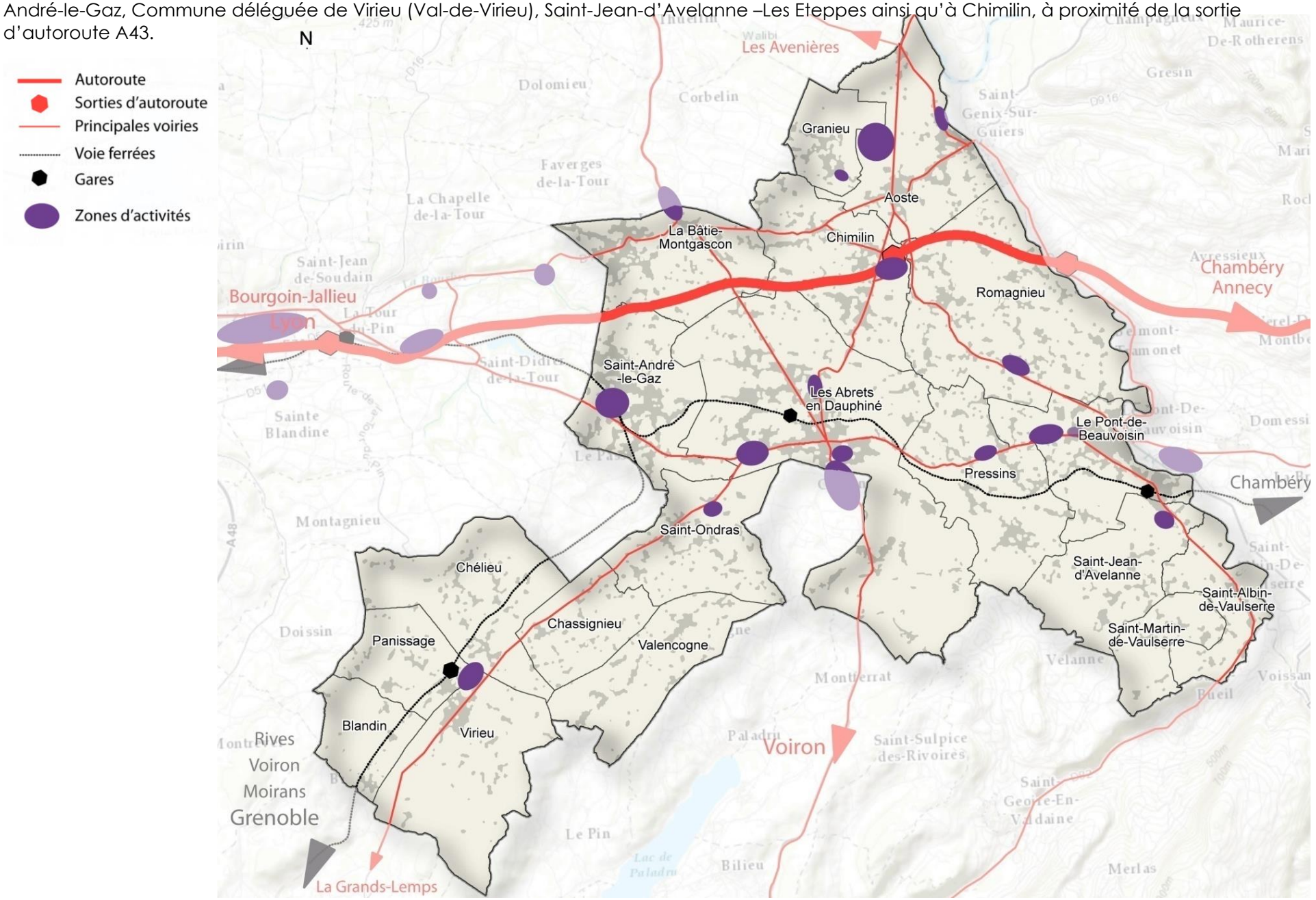
Niveau 2 :
Présence de moyennes surfaces commerciales (supermarché) et ou concentration de petites cellules commerciales de centre-ville

Niveau 3 :
5 à 10 commerces de proximité

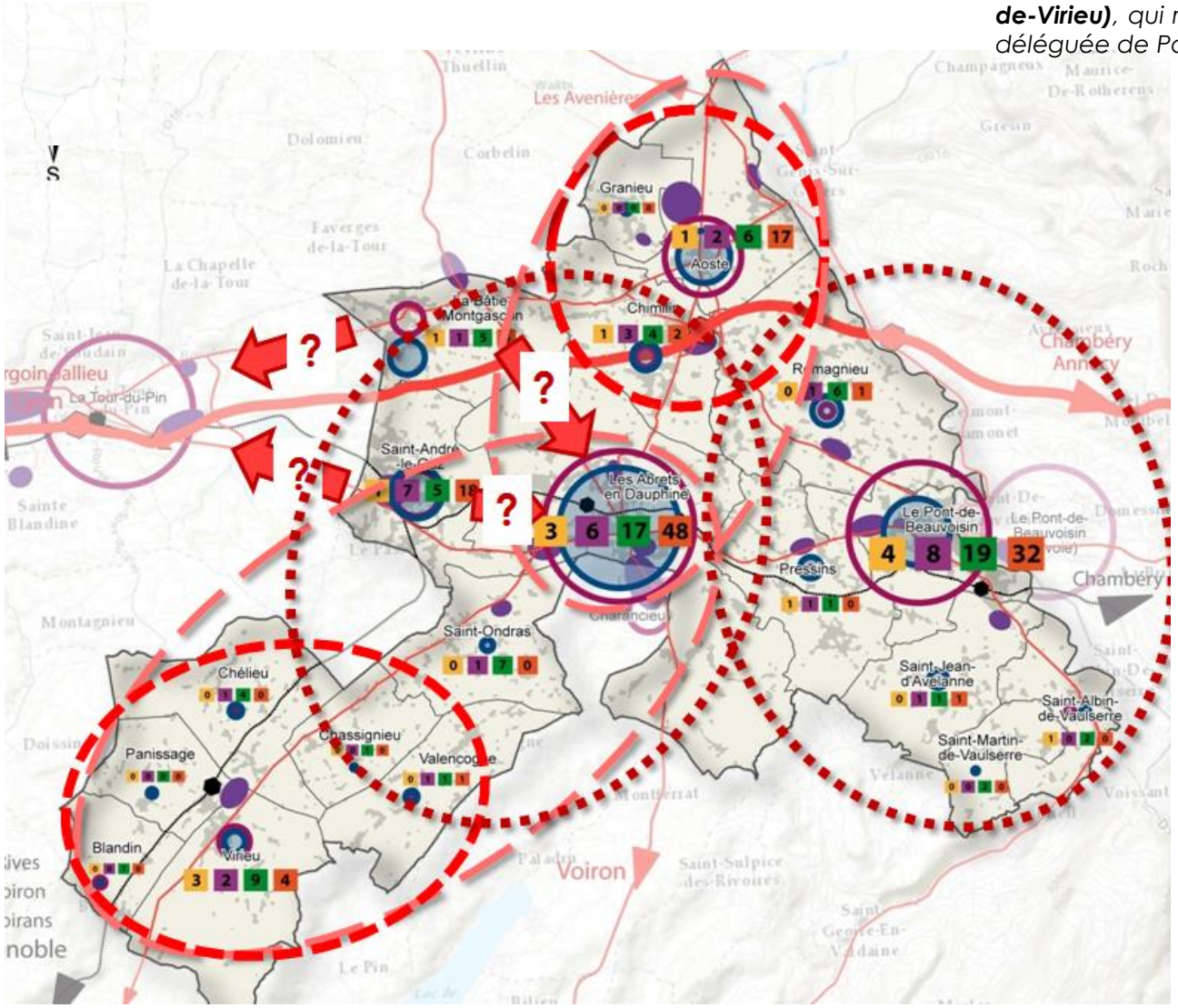
Niveau 4 :
Moins de 5 commerces de proximité



Si **l'offre des zones d'activités** semble davantage dispersée, on peut toutefois noter leur plus forte présence le long de l'axe Lyon-Chambéry (ZA de l'étang de Charles, des Abrets, de Pressins, Clermont le long de la RD 1006) ou à proximité des points d'accès au territoire : les gares de Saint-André-le-Gaz, Commune déléguée de Virieu (Val-de-Virieu), Saint-Jean-d'Avelanne –Les Eteppes ainsi qu'à Chimilin, à proximité de la sortie d'autoroute A43.



L'analyse croisée de l'offre d'équipements, commerces et activités présente sur le territoire des Vals du Dauphiné Est permet de confirmer l'armature urbaine proposée par le SCoT du Nord Isère, et d'identifier des dynamiques internes au territoire, dont le socle naturel et les infrastructures progressivement développées au fil du temps ont non seulement façonné le paysage, mais aussi le fonctionnement et les liaisons internes entre communes ou entre quartiers.



- **Deux polarités majeures se dégagent à l'échelle du territoire, qui rayonnent chacune sur leur bassin de vie, physiquement identifiables, séparé par les coteaux de Nétrin : *Le Pont de Beauvoisin*** *autour de la vallée du Guiers amont, et* ***Les Abrets en Dauphiné****, sur la haute vallée de la Bourbre.*
- **Deux pôles secondaires peuvent également être identifiés : *Aoste***, *qui rayonne sur les communes voisines de Granieu, Chimilin, et la partie Nord de Romagnieu, et la* ***commune déléguée de Virieu (Val-de-Virieu)***, *qui rayonne sur les communes de Blandin, la commune déléguée de Panissage ou le bas Chélieu.*

- **Certaines communes**, telles que La Bâtie-Montgascon ou Saint-André-le-Gaz **sont multipolarisées**, et vivent beaucoup en lien avec l'agglomération de La Tour du Pin, dont elles sont proches et par laquelle il faut passer pour rejoindre les zones d'activités situées à l'Ouest en direction de Lyon.

- **Une importante disparité peut être constatée entre les villages : Chimilin et La Bâtie Montgascon peuvent être considérés comme des « gros villages », cumulant chacun :**
  - **Plusieurs commerces de proximité,** là où la plupart des villages n'en ont qu'un seul, voire aucun ;
  - Une, voire plusieurs écoles (école privée à Chimilin);
  - **Des services périscolaires** (crèche), **médicaux ou paramédicaux** (maison médicale) **ou de secours** (pompiers) ;
  - **Plus de 1000 habitants ;**
  - **Des zones d'activités ou sièges d'entreprises comptant plus de 10 salariés.**

Le PLUi pourra prendre en compte ces disparités en adaptant les objectifs de développement et de renforcement des centralités tout en restant compatible avec les orientations du SCoT du Nord Isère.

Synthèse

La polarisation du territoire et l'émergence de sous-bassins de vie ouvre des enjeux et pistes de réflexion pour un projet de territoire qui permette, en compatibilité avec le SCoT, de conforter l'armature urbaine du territoire, avec plusieurs leviers d'intervention possibles :

- **Intervenir dans les centres urbains pour y maintenir qualité de vie et attractivité résidentielle et économique :** développement urbain, mixité fonctionnelle, qualité du paysage urbain…
- **Maitriser le développement des communes rurales**
- **Mettre en œuvre, à l'échelle des sous-bassins de vie (échelle distance-temps adaptée), une stratégie de liaisons entre les polarités et leurs communes-satellites :**
  - **Favoriser les déplacements non motorisés entre les polarités et leur bassin de vie en identifiant des tronçons de voies de liaisons interurbaines (RD) à requalifier** en priorité pour un meilleur partage de l'espace public au profit des modes doux, ou aménager des itinéraires alternatifs. Une attention particulière pourrait être apportée aux zones rurales aujourd'hui dépourvues d'aménagement de sécurité en bordure de ces voies ;
  - **Favoriser la continuité et la complémentarité des différents aménagements menés aux différentes échelles**, en travaillant les interconnexions entre maillage communal et maillage intercommunal ;
  - **En complément du PLU et des politiques urbaines, favoriser le développement de services alternatifs innovants** (services de transport à la demande, navettes autonomes…) de façon à mailler le territoire et à répondre aux enjeux, sinon de réduction de l'étalement urbain, de maitrise des déplacements motorisés et de leurs conséquences néfastes sur le plan environnemental et social.

2. L'accessibilité et les liaisons inter-polarités, vecteurs d'attractivité et de nuisances à l'échelle du territoire

2.1. La desserte ferroviaire

Le territoire des Vals du Dauphiné Est dispose d'une bonne desserte ferroviaire, puisqu'il est traversé par 3 lignes encore en fonctionnement, émaillées de 4 gares :

- **La ligne Lyon-Chambéry via Saint-André-le-Gaz, qui dessert Saint-André-le-Gaz, Les Abrets-Fitilieu (par car) et Le Pont-de-Beauvoisin.**

  Cette ligne fonctionne de 6h à 22 h (départ) tous les jours, avec toutefois de fréquentes ruptures de charge (correspondance) à St-André-le-Gaz, qui entraine un phénomène de report d'une partie du trajet depuis l'Est du territoire vers Saint-André-le-Gaz sur la route, avant de prendre le train.

  Sur cette ligne, on dénombre environ 17 allers/retours quotidiens, dont **on peut toutefois regretter l'absence de cadencement**, avec une lisibilité médiocre des horaires et trajets précis (terminus changeant, rupture de charge à prévoir ou non), **qui peut jouer un rôle dissuasif.**

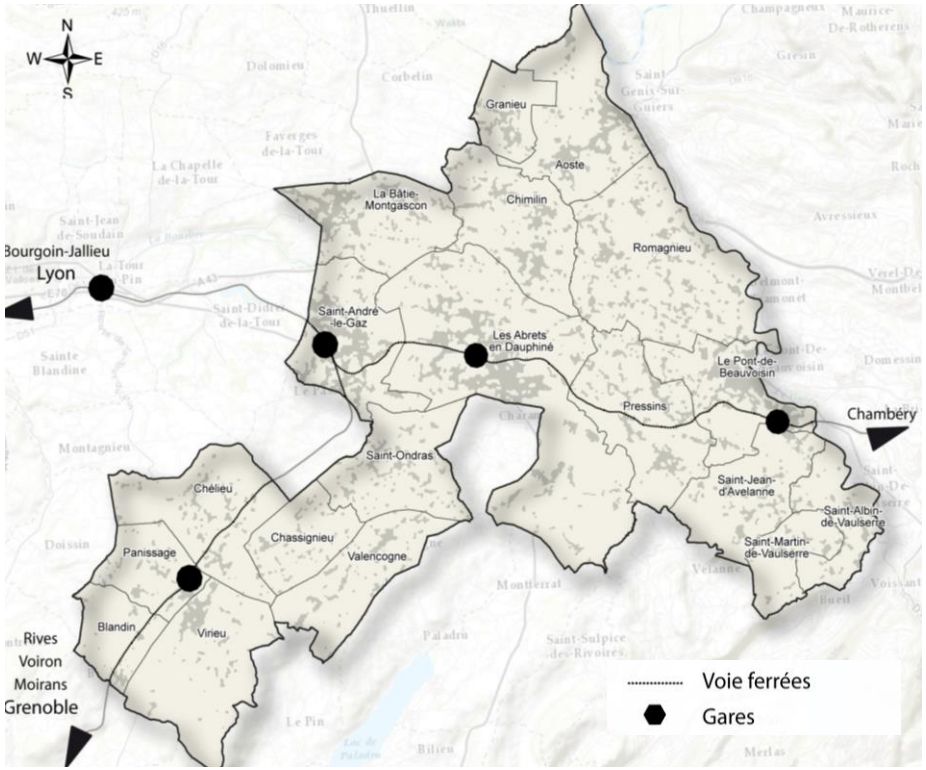
  A noter également que la gare des Abrets-Fitilieu est seulement desservie par les lignes de car en supplément des lignes TER, avec 7 allers/retours quotidiens.
  Cette offre ne semble pas adaptée au niveau de polarité des Abrets, à son dynamisme, et à sa localisation plutôt centrale à l'échelle du territoire.

- **La ligne Lyon-Grenoble via Saint-André-le-Gaz, avec un service Saint-André-le-Gaz-Grenoble, via Virieu.**
  Ces lignes fonctionnent de 5h à 20h30 h (départ) tous les jours avec une offre qui n'est toutefois pas cadencée (irrégularité des horaires).

  Si la gare de la commune déléguée de Virieu (Val-de-Virieu) ne comptabilise que 14 allers/retours quotidiens vers Saint-André-le-Gaz ou Grenoble, **la gare de Saint-André-le-Gaz,** dispose d'un total d'environ 40 allers/retours quotidien vers Grenoble, et un nombre à peu près équivalent vers Bourgoin-Jallieu et Lyon si l'on cumule les deux lignes en provenance de Lyon.

Avec une moyenne d'1 train toutes les 20 à 30 minutes (voire toutes les 15 minutes en heures de pointe), **la gare de Saint-André-le-Gaz constitue donc la véritable porte d'entrée ferroviaire du territoire, et une commune attractive pour les ménages travaillant dans les grandes agglomérations à proximité.**

À ce titre, **le parking relais de St-André-le-Gaz a été récemment étendu et s'avère fortement utilisé, laissant peut-être augurer de futurs nouveaux besoins à proximité, que le PLUi pourra intégrer.**



A noter :

La ligne Lyon Chambéry pourrait être doublée pour améliorer la desserte. Les éventuelles emprises nécessaires seront intégrées au PLUi sur la base des informations communiquées par SNCF Réseau et les services de l'Etat.

Le territoire est directement impacté par le fuseau du projet de la ligne grande vitesse (LGV) entre Lyon et Turin, qui viendra geler l'usage de foncier, mais ne sera pas directement desservi.

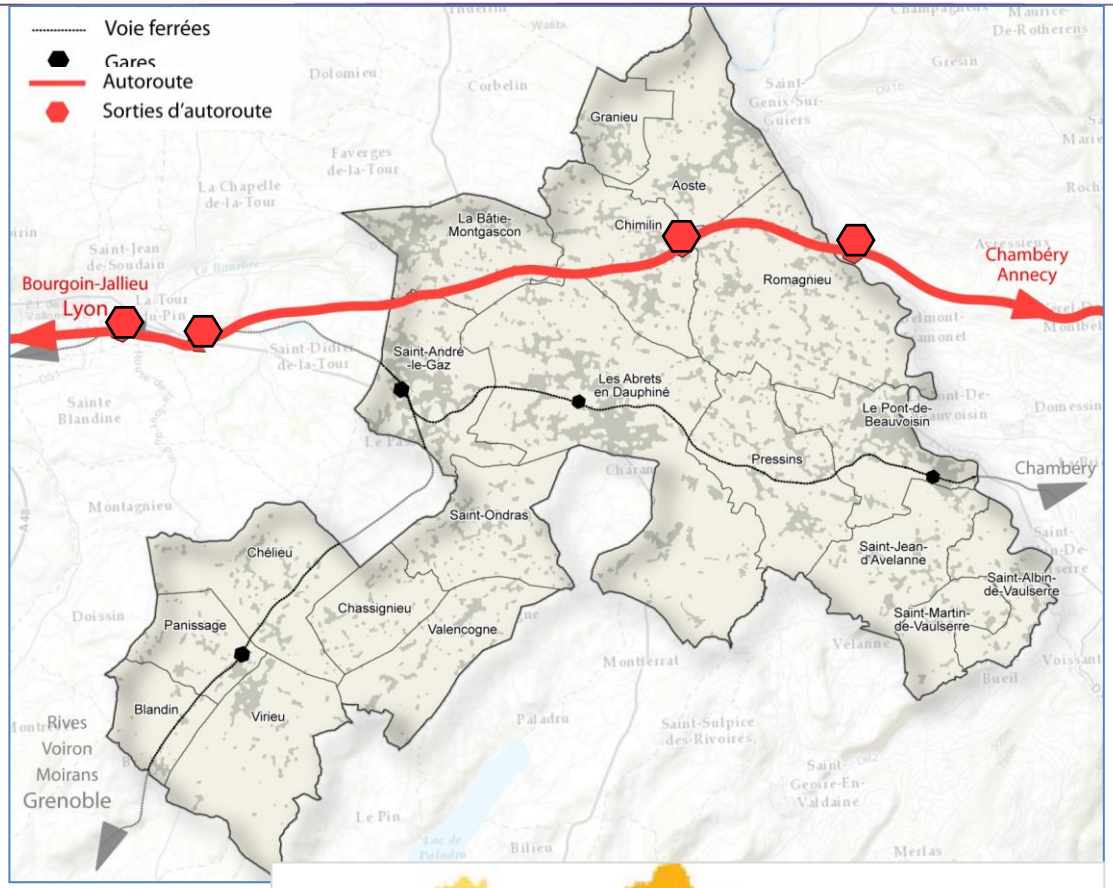
2.2. La desserte autoroutière

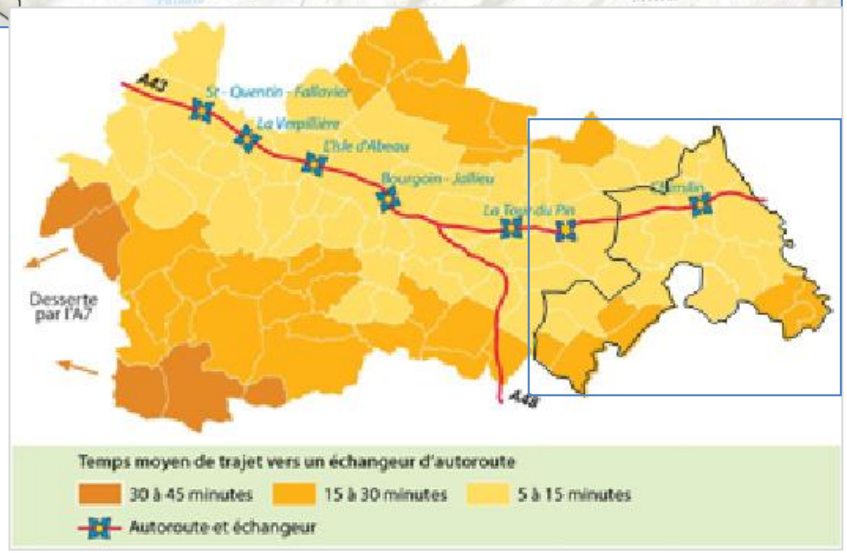
Outre sa desserte ferroviaire, le territoire des Vals du Dauphiné jouit surtout d'**une desserte autoroutière de qualité**, puisqu'il dispose de **plusieurs accès directs à l'autoroute A43**, un axe majeur à l'échelle européenne, qui permet de relier la vallée du Rhône, et au-delà l'axe Paris-Lyon-Marseille aux Alpes et à l'Italie via Chambéry *(plus de 40 000 véhicules/jour sur la portion traversant le territoire)*.

Un des accès se situe sur la commune de Chimilin.
Deux autres accès se situent en périphérie immédiate, sur le secteur de Pont-de-Beauvoisin-Savoie en direction des Alpes, et au niveau de la Tour du Pin Est – Saint-Didier-de-la-Tour en direction de Lyon.

Véritable porte d'entrée nationale et européenne du territoire, l'A43 place les grandes métropoles régionales entre 35 minutes (Chambéry) **et 50 à 60 minutes de trajet en voiture** (Grenoble, Lyon Est). De même, **l'aéroport international de Lyon Saint-Exupéry est à environ 35 minutes.**

S'il est un facteur essentiel pour l'attractivité résidentielle et économique du territoire, l'A43 impacte inégalement l'ensemble des communes qui le composent.
Son tracé favorise en effet le **dynamisme des communes situées à proximité immédiate**, en partie Nord du territoire.
C'est ainsi, par exemple, que les communes de Granieu et Aoste ont enregistré le rythme d'évolution annuelle le plus important sur la période de référence 2009-2016, tandis que les communes vallonnées, au Sud (dont certaines sont situées à plus de 15 minutes en voiture de l'accès autoroutier), semblent, pour certaines, moins dynamiques (Blandin, Chassignieu, Saint-Albin –de-Vaulserre).





Outre l'impact sur l'attractivité des communes, l'autoroute A43 engendre des nuisances, notamment sonores *(il est concerné par le classement des infrastructures de transport terrestre, qui imposent des normes d'isolation acoustique spécifiques sur certaines constructions)*, mais aussi **environnementales** *(qualité de l'air, continuités écologiques)* **et fonctionnelles :** les communes de Chimilin ou Romagnieu, par exemple, sont ainsi coupées en deux, avec quelques polarités importantes qui sont coupées du reste de la commune (le pôle d'activités de Mafélec à Chimilin, l'aire de loisirs de Romagnieu).

A Chimilin, la prise de conscience écologique de certains ménages et le coût des carburants ont en outre entrainé le développement du covoiturage de personnes qui se retrouvent à côté de l'accès à l'autoroute et décident de faire le trajet en commun vers leur lieu de travail, laissant leur voiture la journée sur place. **Si cette pratique s'avère positive du point de vue de la réduction des déplacements pendulaires et des nuisances liées, elle génère une accumulation de véhicules sur les abords non adaptés de la voie d'accès à l'A43. Source d'insécurité pour les usagers, cette pratique devrait pouvoir être mieux accompagnée par l'aménagement d'aires de stationnement spécifiquement dédiées, sécurisées, intégrant des stationnements PMR et vélos, à Chimilin ou en d'autres points stratégiques du territoire.**

L'un des enjeux du présent PLUi pourrait ainsi être d'identifier le foncier susceptible d'accueillir ce type d'aménagement pour favoriser leur réalisation, et de les intégrer dans un réseau modes doux adapté, qui pourrait lui aussi être prévu dans le cadre des différents secteurs de développement ou renouvellement urbain, ou à travers des outils tels que les emplacements réservés.

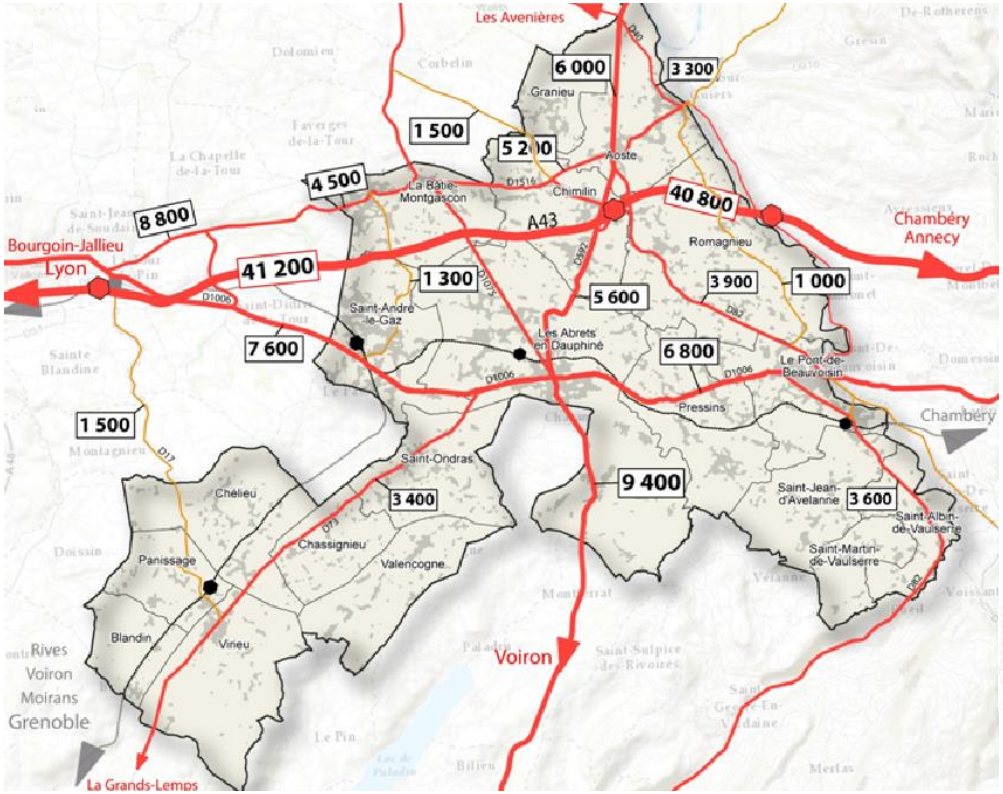
Le stationnement lié au covoiturage sur les abords de la voie d'accès à l'autoroute A 43, à Chimilin (source : Google Maps, Juin 2019)

2.3. Le maillage viaire

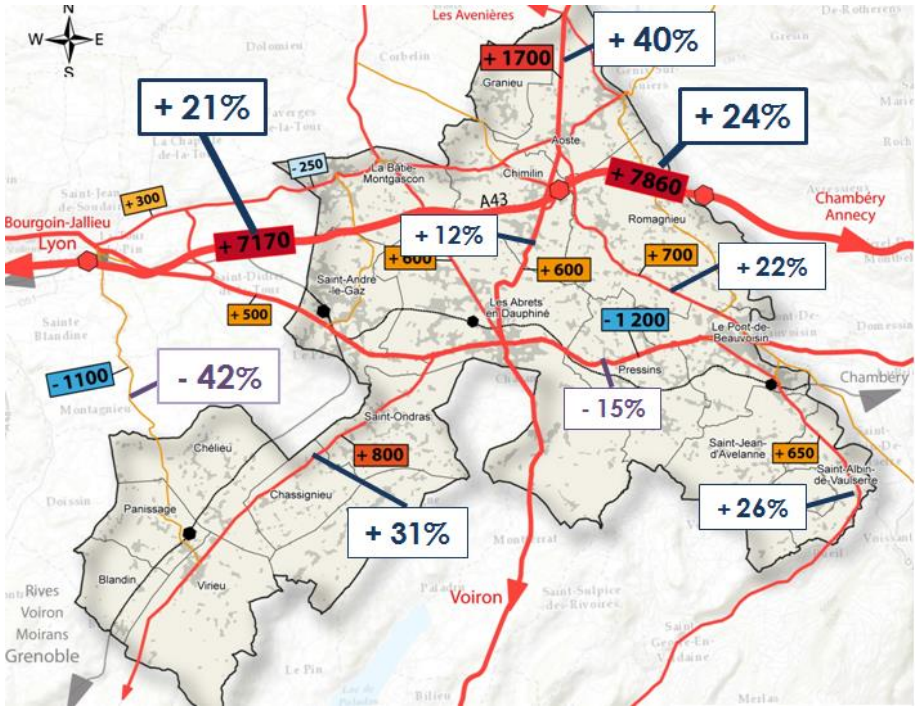
Le territoire jouit d'**un maillage viaire organisé et hiérarchisé** pour relier entre eux les différents pôles du territoire.

Certains axes majeurs supportent davantage de trafic :

- **Plus de 7000 véhicules/jour sur les RD 1006** (ex RN6 reliant Paris aux Alpes via Lyon) **et 1075** (axe reliant Bourg-en-Bresse à Grenoble) ;
- **Plus de 5000 véhicules/jour sur la RD 1516** reliant Saint-Genix-sur-Guiers et Aoste à La Tour-du-Pin.
- **Plus de 3000 véhicules/jour sur les RD 73** (route du Val de Bourbre entre Saint-André-le-Gaz et Virieu) **et RD 82** (axe Aoste-Saint-Albin-de-Vaulserre via Pont-de-Beauvoisin).



On peut par ailleurs relever que, **entre 2008 et 2016, le trafic est en augmentation sur la plupart des axes,** à l'exception de la RD 17 entre la commune déléguée de Virieu (Val-de-Virieu)et La Tour-du-Pin, et de la portion de la RD 1006 entre Le Pont-de-Beauvoisin et Les Abrets-en-Dauphiné.



Le fort trafic enregistré sur certains axes a entrainé **leur classement en tant qu'infrastructures de transport terrestre bruyantes**, nécessitant, comme l'A43, des normes d'isolation acoustique renforcées pour certaines constructions situées à proximité.
Certaines voies sont par ailleurs **classées « à grande circulation »** au titre de l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme, qui impose, en dehors des espaces urbanisés, un retrait minimal de 75 m de part et d'autre de l'axe de la voie pour toute nouvelle construction.

Si le dimensionnement des voies, et leur trafic important combinant parfois véhicules légers et poids lourds, **confirment l'armature urbaine du territoire** et le rôle de pôles structurants des communes des Abrets, de Pont-de-Beauvoisin ou, dans une moindre mesure, de Aoste, sur le territoire Est des Vals du Dauphiné, **elles impactent aussi fortement les centres urbains en termes d'image et de fonctionnalité :**

- On peut relever **le paradoxe d'une bonne accessibilité des polarités du territoire, mais souvent contrainte : embouteillages aux sorties des centres-villes** *(carrefour à 5 branches des Abrets, carrefour Rd1516/RD1075 à Aoste, traversée du Guiers à Pont-de-Beauvoisin…)* **et stationnement parfois délicat renvoient une image de complexité à se rendre en centre-ville ;**
- Elles sont **sources de nuisances** (sonores, pollution, insécurité routière…) et **impactent leurs proches abords** : **une forte vacance commerciale, mais aussi résidentielle,** est par exemple relevée le long de la RD 1006 (rues de Lyon et Rue Gambetta, à Pont-de-Beauvoisin, Rue de la République, aux Abrets).

Dans ce contexte, **certaines communes ont engagé l'aménagement d'axes de contournement,** tels que l'Avenue de la Bergerie, sur le plateau, à Pont-de-Beauvoisin, ou le nouveau contournement d'Aoste.

Le PLUi devra veiller à ce que, parallèlement au réinvestissement des centralités, en particulier autour de ces grands axes, l'urbanisation puisse être maitrisée autour de ces nouvelles voies.

RD82 en traversée de Chimilin

RD1516 en traversée d'Aoste

Les Abrets
« Rond-point à 5 branches »

Pont-de-Beauvoisin
Rue Gambetta

Outre la réglementation relative aux distances de recul vis-à-vis des axes classés à grande circulation, plusieurs champs d'intervention peuvent être mobilisés par la collectivité pour atténuer l'impact de ces voies sur l'environnement, le paysage et la qualité de vie du territoire :

- **Maitrise de l'urbanisation à proximité de ces voies** *(limitation des constructions y compris en zone urbaine, programmation d'usages et activités adaptée à leur proximité…) ;*
- **Requalification des voiries et de leurs abords** *(partage de l'espace public en traversées urbaines, qualité des sols et aménagements paysagers, sécurisation…)*.
  Ces leviers doivent toutefois être actionnés en lien avec les services gestionnaires de voiries compétents, afin de ne pas dégrader la qualité de la desserte et le bon fonctionnement du réseau viaire.

Dans ce contexte, **le PLUi peut être une opportunité pour planifier de manière cohérente l'apaisement de certains axes ou portions d'axes stratégique,** en organisant, en zone urbaine, le renouvellement urbain ou la densification de leurs abords, ou au contraire, hors zone urbaine, leur préservation à l'état non urbanisé afin d'éviter de poursuivre l'étalement urbain et d'accroître, indirectement, le trafic.

Les requalifications de voiries, elles-mêmes, peuvent être anticipées dans le PLUi via la programmation d'emplacements réservés permettant le cas échéant de préparer la future maitrise du foncier nécessaire à ce type de projets *(élargissement des emprises de voies pour l'aménagement de voies « modes doux » ou aménagements paysagers, par exemple)*.

2.4. Le réseau de transports en commun départemental

Support de trafic automobile, le réseau viaire accueille aussi la desserte de cars interurbains gérée par le Conseil Départemental de l'Isère pour relier les principaux secteurs du Département.

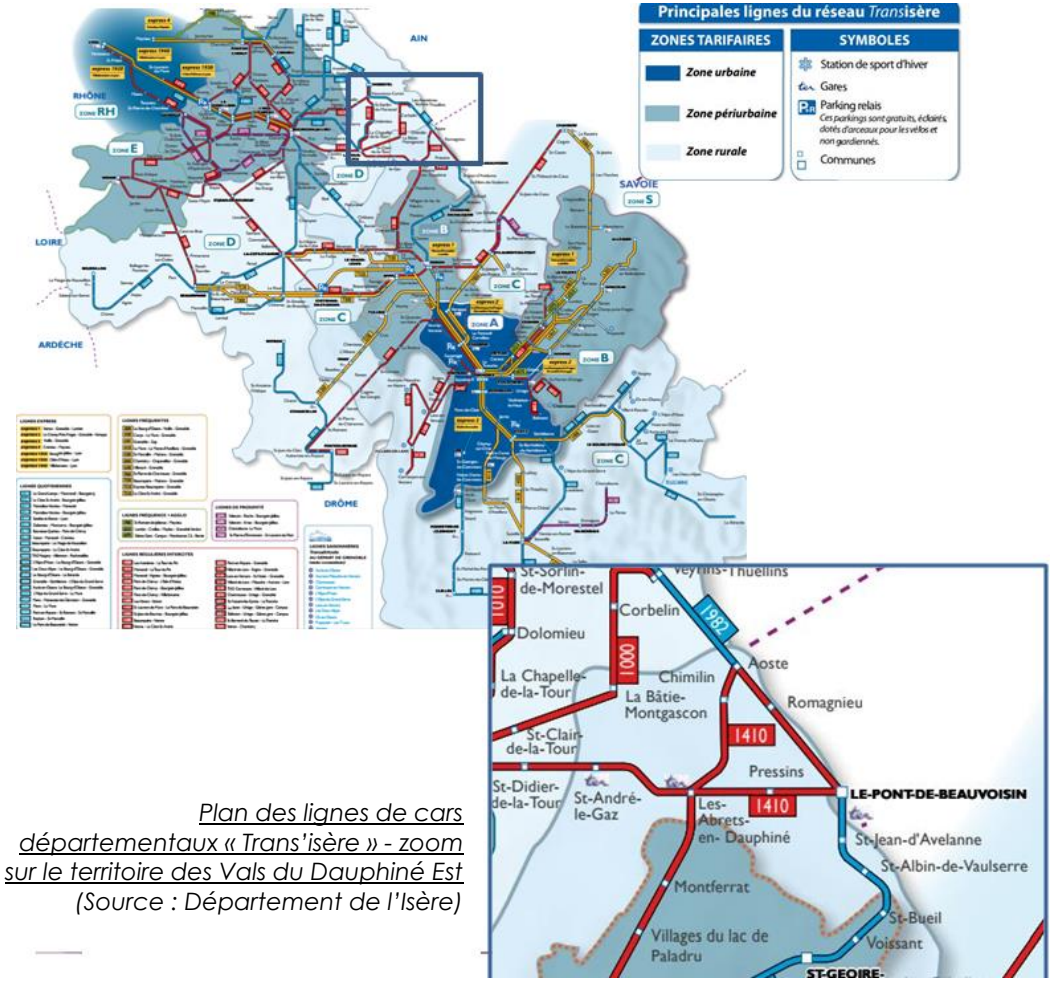
Au 1er juin 2018, le territoire était desservi par **5 lignes de cars départementaux** (en plus des lignes de transport scolaire), dont :

- 3 lignes régulières intercités
  - La ligne 1410, qui dessert 7 communes du territoire en direction de St-Laurent-de Mure (correspondances TER, lignes express vers l'agglo lyonnaise)
  - La ligne 1380, qui dessert Les Abrêts en direction de Voiron (correspondance TER et lignes express vers l'agglomération grenobloise)
  - La ligne 1000, qui dessert La Bâtie-Montgascon en direction de La Tour du Pin ou Les Avenières

- 2 lignes « quotidiennes »
  - La ligne 7110, qui relie Le Pont-de-Beauvoisin à Voiron via St-Jean d'Avelanne et St-Albin-de-Vaulserre
  - La ligne 1982 qui relie Aoste à Morestel et Crémieu (correspondance ligne express vers Lyon)

L'ensemble du territoire demeure toutefois à la zone C du département, dite « rurale », avec une offre de transport dite « moyenne », relativement peu incitative (faible fréquence et amplitude horaire, absence de cadencement…).

Le réseau de desserte interurbaine des cars de l'Isère ne semble donc pas constituer, en l'état, un support réel pour un développement urbain favorable à l'utilisation des transports en commun.



Plan des lignes de cars départementaux « Trans'isère » - zoom sur le territoire des Vals du Dauphiné Est
(Source : Département de l'Isère)

2.5. L'inventaire des capacités de stationnement publics

Commune	Nb de places de stationnement
Pont-de-Beauvoisin	600
Saint-Jean-d'Avelanne	113
Les Abrets-en-Dauphiné	700
Aoste	603
Saint-André-le-Gaz	416
Blandin	50
Chassignieu	40
Chélieu	70
Chimilin	412
Granieu	37
La Bâtie-Montgascon	160
Pressins	80
Romagnieu	80
Saint-Albin-de-Vaulserre	21
Saint-Martin-de-Vaulserre	71
Saint-Ondras	64
Valencogne	146
Val-de-Virieu	692

3. Qualité et perception des polarités : la notion de centralité

La notion de centralité peut être définie comme la concentration de plusieurs fonctions (activités et emplois, équipements, commerces) générant des flux de déplacements et une certaine attractivité et influence sur un (des) territoire(s) environnant(s).

On peut toutefois **distinguer la centralité réelle** (nombre et densité d'habitants et de fonctions différentes - équipements, activités, commerces…- dans un périmètre donné) **de la centralité perçue**, qui, si elle dépend largement de la centralité réelle, peut être **plus ou moins importante en fonction de l'organisation interne de la centralité, de ses caractéristiques et qualités d'usages, de la répartition des différentes fonctions…**

Cet **écart qui peut être ressenti entre centralité réelle et centralité perçue s'explique par les attributs morphologiques de la centralité, les formes urbaines et bâties, qui, en accompagnement des fonctions présentes, favorisent la perception de la centralité**.
Quelle est la volumétrie des bâtiments, leur implantation par rapport aux parcelles voisines ou par rapport à la rue ? Est-ce qu'on perçoit un front bâti à l'alignement d'une rue ou d'une place publique, comme dans la plupart des centres-villes ou centres-villages anciens ? Est-ce qu'au contraire le bâti se fait plus lâche, implanté en retrait des limites parcellaires voisines et des voies publiques et leur tournant le dos, donnant davantage l'impression, depuis l'espace public, d'une « route » ou d'une impasse résidentielle que d'une rue de village ?

Au-delà des formes urbaines et bâties, ce sont ainsi également le traitement des espaces publics et le nombre et la typologie des liaisons entre les différents équipements, pôles d'activités ou de commerces, et zones d'habitat qui contribuent à se sentir « dans un centre-village ou un centre-ville ».
Est-ce que les espaces publics ou collectifs sont agrémentés de végétation, de mobilier urbain, rendant les lieux agréables et propices aux rencontres, aux rassemblements ou à la flânerie ? Est-ce qu'au contraire ils sont surtout dédiés à la desserte et aux flux de circulations, sans traitement paysager particulier et sans confort apporté pour d'autres usages que l'automobile ?

Outre la programmation d'un nombre de logements correspondant au niveau de développement souhaité dans le cadre de l'armature urbaine définie par le SCOT du Nord Isère, et leur localisation prioritaire dans les centralités ou à proximité immédiate, pour créer un « effet masse » et renforcer les fonctions et services de proximité en lien avec la croissance démographique, **la mise en œuvre de l'objectif de valoriser et renforcer les centralités passe aussi, dans le cadre du PLUi, par une réflexion sur l'amélioration des attributs morphologiques de la centralité.**

Il s'agit ainsi de travailler une programmation (plus spécifiquement de logements, mais aussi d'équipements et d'activités) en lien avec des formes urbaines et bâties, un maillage urbain (voiries, cheminements, espaces publics) et un traitement qui favoriseront une perception positive et surtout l'appropriation de cette centralité. Les fonctions entourant un espace public, son dessin par le bâti qui l'enserre, son rapport aux constructions présentes, son traitement favoriseront sa plus ou moins utilisation par différents habitant, visiteurs et usagers, et, in fine, son animation et celle du quartier ou du centre-village tout entier.

L'un des enjeux des politiques urbaines et du PLUi à venir pour mettre en œuvre cet objectif de réinvestir les centralités et rompre avec la logique de l'urbanisation extensive et fortement consommatrice d'espaces qui a prévalu ces dernières années consiste donc à redonner envie aux ménages de venir habiter et vivre dans les centres-villages et centres-villes, en travaillant à leur embellissement, à l'amélioration de leurs qualités, tout en veillant à leur accessibilité et au maintien d'une certaine mixité.

La Bâtie Divisin :
un rapport différent à l'espace public

L'analyse des différentes centralités présentes sur le territoire peut permettre de dégager des enjeux de projet à mener, dans le cadre notamment des futures OAP du PLUi.

On pourra identifier **plusieurs échelles de centralité réelle :**

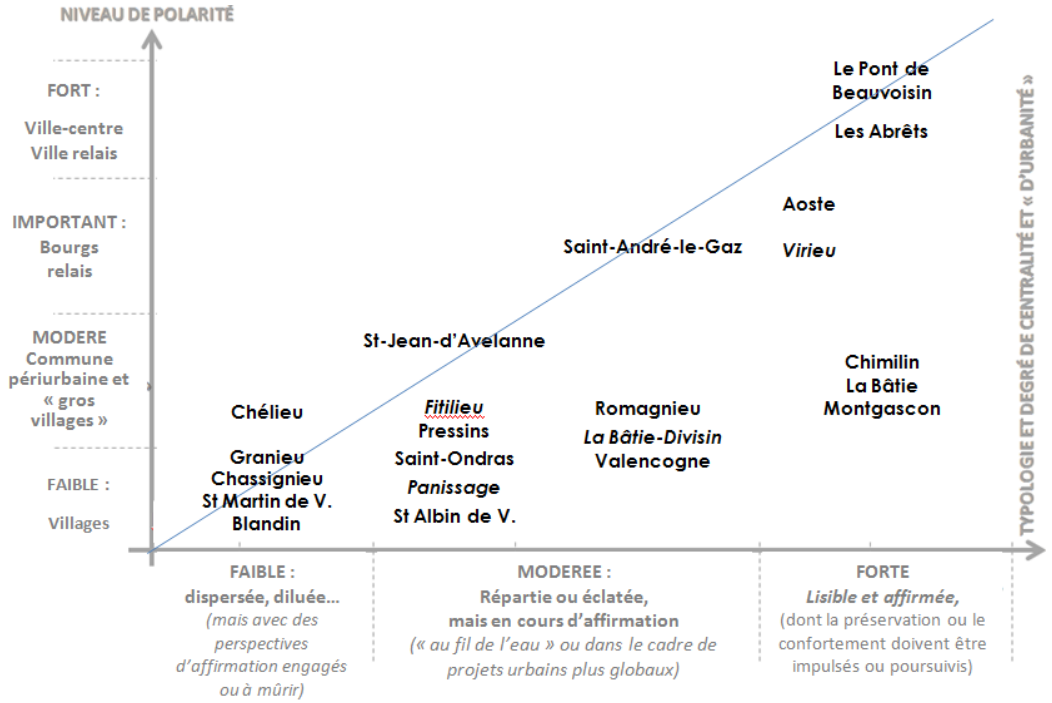
- ***Faible*** : rayonnement d'un quartier ou centre-village à l'échelle d'une commune ou partie de commune
- ***Modérée*** : rayonnement à l'échelle d'une commune et des communes limitrophes
- ***Importante*** : rayonnement à l'échelle de plusieurs communes
- ***Majeure*** : rayonnement à l'échelle intercommunale voire au-delà

On pourra croiser cette classification avec **plusieurs degrés de centralité perçue** :

- ***Faible*** : la densité bâtie est faible, et l'espace public de fait peu dessiné, et peu identifiable, parfois très sommairement traité ou dédié aux seuls usages de circulation et de stationnement. L'ensemble en lui-même demeure quasiment dédié à une seule fonction (résidentielle, équipement public…).
- ***Modérée*** : l'espace urbain rassemble plusieurs fonctions, y compris, parfois, quelques commerces. Le bâti est un peu plus dense, et l'espace public de perception variable. Il ne remplit toutefois que très peu souvent un rôle central dans l'espace urbain.
- ***Forte*** : la densité bâtie est plus forte, souvent en lien direct avec l'espace public, qui est alors plus dessiné, plus lisible, et davantage investi, voire subdivisé en plusieurs sous-espaces pour répondre à une pluralité d'usages. Les traitements paysagers sont davantage présents, en lien avec la place plus centrale qu'occupe l'espace public dans un espace urbain multifonctionnel et vivant à plusieurs moments de la journée ou de la semaine.

Si une corrélation entre centralité réelle et centralité perçue peut être mesurée, le sentiment de centralité, d'un espace urbain animé et vivant, de percevoir que l'on se situe dans un quartier central, un centre-ville ou un centre-village, n'est pas toujours proportionnel au niveau de polarité tel qu'il est défini dans l'armature urbaine du territoire. Des villages faiblement dotés en équipements peuvent ainsi disposer de qualités urbaines (densité, organisation et volumétries du bâti, traitement des espaces publics, maillage…) qui permettent de percevoir une centralité vivante. Ils peuvent coexister avec des communes plus polarisantes, qui rayonnent sur les communes voisines, mais au sein desquelles on perçoit moins la vie villageoise ou urbaine.

Proposition d'analyse comparée entre centralité réelle et centralité perçue



L'analyse qui suit permet d'analyser les caractéristiques actuelles de chaque centralité, et les pistes d'intervention potentielles, que le PLUi pourra le cas échéant reprendre pour spatialiser les objectifs de développement fixés par commune en compatibilité avec le SCOT du Nord Isère dans le cadre de projets d'aménagement et de développement communaux cohérents et spatialisés, donnant réellement corps à l'objectif commun de confortement des centralités.

Centralité réelle / Niveau de polarité	Commune	Centralité perçue	Caractéristiques prédominantes	Projets en cours pour conforter la centralité et/ou pistes de réflexion
Ville-centre	**Pont de Beauvoisin**	**Forte**	– Une densité bâtie importante – Des rues et espaces publics dessinés et lisibles, mais parfois peu qualitatifs : église ceinturée de voiries, place du Champ de Mars vieillissante, place de la Poste dédiée au stationnement et masquant le parc situé au bord du Guiers – La proximité du Guiers : un atout paysager et urbain – Une mixité fonctionnelle dans le centre mais plusieurs pôles d'équipements et d'activités excentrés (pôle scolaire et sportif, hôpital, zone commerciale…) et coupés du centre par une topographie défavorable ou des aménagements routiers inadaptés aux « modes doux » – Une forte vacance commerciale et résidentielle dans le centre ancien, quelques friches disponibles – Un important transit en centre-ville, toutefois en partie dévié par l'Avenue de la Bergerie, sur le plateau	• **Confortement de la centralité** – Un projet de renouvellement urbain à venir sur le site de l'ancienne Manufacture, place du Champ de Mars et en bord de Guiers – Un potentiel de requalification de la place de la Poste, pour rendre la centralité » plus agréable et réduire l'emprise de la voiture – Un potentiel de développement sur le site du Champ de tir, pour étoffer le centre-ville et compléter le renouvellement urbain, complexe – Des liaisons centre-ville-bords de Guiers à encourager • **Une réflexion à porter concernant l'urbanisation du plateau, autour de l'Avenue de la Bergerie : un développement nécessaire, mais qui ne doit pas concurrencer le centre**

Centralité réelle / Niveau de polarité	Commune	Centralité perçue	Caractéristiques prédominantes	Projets en cours pour conforter la centralité et/ou pistes de réflexion
Ville relais	**Les Abrets en Dauphiné**	**Forte sur les Abrets et La Batie Divisin,** **plus faible, mais en cours d'affirmation à Fitilieu**	• **Les Abrets** – **Une densité bâtie importante**, quoique moins marquée qu'à Pont de Beauvoisin, avec des rues plus larges, des fronts bâtis moins continus et un tissu urbain qui parait plus ouvert – **Des pôles d'équipements et d'activités répartis autour du centre ancien multifonctionnel, à des distances contenues mais avec des itinéraires « modes doux » discontinus et encore peu sécurisés sur les grands axes** – **Des espaces publics qui restent majoritairement dédiés au stationnement** (place de la Mairie, place du marché…) – **Un trafic important en centre-ville**, au carrefour de plusieurs des principaux axes traversant le territoire (RD1006, RD1071, RD592) – **Des secteurs pavillonnaires proches du centre** (quartier de la Contessière, du Boulodrome, des écoles…) **qui laissent d'intéressantes possibilités de densification ou renouvellement urbain** • **La Bâtie Divisin** **La centralité est perceptible, grâce à des rues bien dessinées par des maisons de village traditionnelles à l'alignement.** • **Fitilieu** **La centralité s'avérait moins perceptible, car plus disparate, au moins jusqu'à la période récente d'extension et réaménagement du pôle scolaire**, lui-même excentré du tissu plus ancien, concentré autour de la rue du 8 mai 1945, face à l'église. Le bati récent, implanté en milieu de parcelle, est majoritaire, et ne permet pas de dessiner des rues et espaces publics fortement perceptibles.	• **Les Abrets** – La réhabilitation récente de la Maison dauphinoise, qui accueille les bureaux de l'office du tourisme et de la Communauté de communes – Des aménagements modes doux engagés rue Gambetta, en entrée de ville – **Un projet de réaménagement du parc Bisso, et de rénovation de la piscine** – **Une réflexion en cours concernant la restructuration des équipements scolaires, le réaménagement des espaces publics du centre-bourg et la densification du quartier du Boulodrome** – **Quelques secteurs disponibles pour densifier la proche périphérie et conforter le centre,** en complément (secteur Petit Bailly, ancien stade, rue Curie, Contessière…) • **La Bâtie Divisin** – **Une réflexion globale sur la centralité du village a été menée et engagée** : construction de la nouvelle Mairie et de logements en petit collectif et individuels à proximité (Le Recoin), réaménagement des écoles, aménagement d'un parc public central et de son four à pain en accompagnement, requalification de certaines voiries, inauguration d'une fresque face à l'église… – **Quelques disponibilités foncières demeurent à proximité immédiate, en renouvellement urbain** (ancienne ferme rue de Recoin) **ou « greffe »** (terrain du Recoin au Nord, ou parcelle route de Saint-Geoire-en-Valdaine au Sud) • **Fitilieu** – **Le réaménagement du pôle scolaire et des espaces publics du centre-village a été engagé. La sécurisation de certains carrefours doit encore être menée.** – **Un tènement est disponible route de Buatière, à l'Ouest du village, pour poursuivre son confortement.**

Centralité réelle / Niveau de polarité	Commune	Centralité perçue	Caractéristiques prédominantes	Projets en cours pour conforter la centralité et/ou pistes de réflexion
Bourg relais	**Aoste**	**Forte**	• **Un centre ancien qui « fait centre » :** mise en scène des équipements publics (église, mairie) via l'aménagement des espaces publics, bâti d'époques différentes, rez-de-chaussée commerciaux, venelles piétonnes… • **MAIS de fortes nuisances routières, que le projet de contournement devrait venir soulager, en ouvrant des perspectives de réinvestissement du centre ancien** • **Une relative proximité des extensions périphériques, mais une greffe « délicate » :** - Des cheminements piétons aménagés mais peu lisibles ou peu confortables (bruit le long de la Rd 592 – Route de Belley) - Un environnement urbain pavillonnaire (implantations en retrait, haies et clôtures opaques et disparates sur la rue…), des espaces publics sommairement aménagés ou utilisés pour l'essentiel par la voiture, qui ne favorisent pas leur appropriation • **Quelques hameaux anciens excentrés, qui constituent des micro-polarités de proximité :** le hameau de la Gare de l'Est, qui comporte un hôtel-restaurant et une boulangerie, et le hameau de Saint-Didier, qui compte une station de carburants et un restaurant.	• **Un processus de densification en cours avec le projet de construction de résidence personnes âgées en face de l'EHPAD**, sur la friche industrielle située face à l'EHPAD, route de la Steida. • **Deux réflexions pour conforter la centralité du bourg :** – **Route de la Steida** : prévoir des possibilités d'extension de la future résidence services au Sud, intégrée dans un quartier résidentiel directement relié au centre-bourg – **Entrée de ville :** tirer partie de l'inauguration du contournement pour requalifier le carrefour RD 1516/RD592 et engager le renouvellement urbain des friches en entrée de ville (face aux Arcades) le long de la RD 592 en veillant à l'aménagement d'un nouveau quartier densifié, mixte, ouvert sur le centre-bourg comme sur le parc du château, à l'Ouest, dont l'ouverture partielle au public pourrait à terme être envisagée
	Saint-André-le-Gaz	**Modérée**	• **Une centralité répartie en trois pôles distincts, liés à l'histoire de la commune et à l'inauguration de la gare, dans les années 1860**, à proximité du hameau ancien du Gaz, à l'Ouest du centre-village : – Un pôle d'activités industrielles (Société Knauf) et commerciales de proximité (boulangerie, pharmacie, boucherie, épicerie, coiffeur, tabac presse) autour de la Gare ; – Un pôle d'équipements publics autour de la Mairie (écoles, terrains de sport…) ; – Un pôle de commerces de proximité autour de l'église. • **Une centralité de fait peu lisible sur le plan fonctionnel, et peu perceptible sur le plan morphologique** : **le bâti,** à quelques exceptions près *(rue Lamartine, rue de la République, rue Lavoisier***) est majoritairement implanté en retrait des voies publiques et limites séparatives de parcelles**, ne contribuant pas à dessiner les rues **et espaces publics, par ailleurs essentiellement fonctionnels**, à l'exception du parc aménagé devant la Mairie.	• **Un quartier gare porteur d'un potentiel important de densification**, avec quelques belles emprises foncières encore disponibles, **mais qui est coupé du centre-village par la voie ferrée et les industries, et qui doit composer avec les contraintes d'accessibilité et de stationnement à proximité** **=> une réflexion pour densifier les terrains disponibles à proximité peut être menée en veillant à intégrer les éventuels besoins futurs liés au renforcement de la gare**, tels que le projet de passerelle traversant la voie ferrée (accès modes doux, stationnement…) • **Un vaste terrain agricole situé entre le centre-village et le quartier gare qui pourrait permettre à terme de relier ces deux polarités, => une réflexion à mener pour anticiper le développement de ce tènement à long terme, en travaillant notamment ses futurs points d'accès et de desserte et les éventuelles premières liaisons piétonnes entre les deux principaux pôles de la commune**

Centralité réelle / Niveau de polarité	Commune	Centralité perçue	Caractéristiques prédominantes	Projets en cours pour conforter la centralité et/ou pistes de réflexion
Bourg relais	**Val-de-Virieu**	**Forte**	• **Commune déléguée de Virieu** – **Une centralité fortement perceptible du fait de la morphologie du bourg ancien et de ses faubourgs (des maisons de ville implantées quasiment sans discontinuité le long des voies), même si elle s'est quelques peu diluée avec le développement du quartier gare à la fin du XIXème siècle, et les extensions dans la plaine, sur les bords de Bourbre, dans la deuxième moitié du XXème siècle**, qui accueillent non seulement des quartiers résidentiels pavillonnaires, mais aussi des équipement structurants (nouvelle école, gendarmerie, équipements sportifs…), des fonctions de centralité dont les formes urbaines et bâties contrastent avec le centre ancien et de font pas « corps » avec lui : deux tissus coexistent sans être reliés formellement, voire fonctionnellement – **Des tissus à la morphologie très différente, mais des espaces publics partout dominés par la voiture**, malgré un effort de valorisation à proximité du centre ancien et ses abords (lieu touristique et commerçant) • **Commune déléguée de Panissage** **Une centralité faible, seulement perceptible grâce à la concentration de l'église et de la Mairie en un même lieu**, mais peu soulignée par le bâti alentour. On se situe davantage dans une physionomie de hameau que de centre-village affirmé.	• **Commune déléguée de Virieu** **Des friches ou parcelles porteuses de possibilités de densification ou renouvellement urbain constituent une opportunité :** – **Au cœur du centre ancien, de conforter le centre-bourg en y diversifiant l'offre de logements**, en proposant un habitat qui, tout en s'inscrivant en cohérence avec l'environnement bâti pré-existant, s'avère plus adapté à la demande contemporaine (espaces extérieurs privatifs, stationnement résidentiel…) – **Au sein du quartier Gare ou sur la plaine, autour de la Bourbre, de proposer des formes urbaines densifiées qui, en rappelant les formes du centre ancien, recréeront des transitions formelles entre cœur ancien et extensions récentes** • **Commune déléguée de Panissage** **Un espace public (jeu de boules) a été aménagé en continuité du parking de la salle des fêtes, et des logements individuels édifiés pour épaissir le village en retrait de la route principale.** **Ces aménagements pourraient être poursuivis via une requalification du parking de la salle des fêtes en faveur d'une plus grande qualité paysagère et d'usage, et la densification des abords du nouvel espace public**, avec une offre de logements diversifiée, dans le cadre d'un cœur de village affirmé.
Commune périurbaine	**Saint-Jean-d'Avelanne**		• **Quartier Gare/Les Eteppes** Le secteur, qui s'est développé avec l'arrivée du rail au XIXème siècle, **comporte un assemblage de quelques constructions agricoles et industrielles (dont certaines sont en friche), et de maisons bourgeoises** (des maisons « patronales » ?) **organisées autour de la RD82, axe principal reliant la plaine du Rhône (Aoste/Chimilin) à la vallée du Guiers.** **La centralité du quartier est perceptible, sans être très lisible, du fait de son histoire (c'est avant tout un lieu de passage), et en l'absence d'une forte densité ou structuration bâtie.** • **Centre-village** Comme d'autres villages du territoire, **le centre-village de Saint-Jean-d'Avelanne est perceptible en tant que tel par la concentration des principaux équipements publics de la commune** (église, mairie, école), **mais s'avère assez peu construit,** intégrant une vaste parcelle communale non aménagée. Il est toutefois bordé par un lotissement, au Nord (sur la route menant à la gare), qui intègre des logements collectifs.	• **Quartier Gare/Les Eteppes** **Le quartier dispose d'un potentiel de renouvellement urbain et de densification intéressant pour remplir l'objectif de confortement des quartiers gare figurant dans le SCoT du Nord Isère. Le PLU de la commune, approuvé en 2016, a programmé trois Orientations d'Aménagement et de Programmation en ce sens.** Toutefois, ces OAP n'ont pu encore être mises en œuvre. **Le PLUi devra intégrer ces réflexions tout en veillant à réunir les conditions de leur mise en œuvre (programmation et phasage adaptés aux besoins et capacités de la commune et du marché, notamment).** • **Centre-village** **Peu construit, le secteur dispose d'un potentiel de densification sur terrains nus important. Le terrain communal ou le terrain situé directement à l'Est du lotissement existant pourront permettre de conforter le centre-village en accueillant de nouveaux logements, dans le cadre d'une offre diversifiée, intégrant le cas échéant une mixité de fonctions, qui permettra d'identifier plus clairement la centralité.**

Centralité réelle / Niveau de polarité	Commune	Centralité perçue	Caractéristiques prédominantes	Projets en cours pour conforter la centralité et/ou pistes de réflexion
Villages ***(« gros villages »)***	**La Bâtie Montgascon**	**Forte**	• Une densité bâtie importante, avec des maisons de village implantées à l'alignement des rues, et quelques fronts bâtis continus • Une mixité de fonctions (mairie, école, équipements sportifs) et quelques équipements rayonnants au-delà du village (maison médicale, musée, commerces de proximité sur la RD1516, lieu de passage) • **Un développement du village qui s'est toutefois fait en grappes, le long des principaux axes de circulation, et une topographie chahutée, qui ont généré un étalement important de l'enveloppe urbaine, et de vastes tènements en « dents creuses »**	• Une centralité récemment renforcée avec le développement de la Maison médicale • **A terme, le renforcement de la centralité peut passer par :** – **La priorisation d'un (de) tènement(s) stratégique(s) à inscrire dans un projet d'aménagement cohérent** (formes urbaines et bâties, maillage et connexion à l'environnement urbain existant, éventuelle mixité fonctionnelle…) **plutôt que la poursuite d'un mode de développement en « diffus », sur les nombreuses dents creuses de l'enveloppe urbaine** – L'apaisement des circulations sur la RD1516 en traversée de village
	Chimilin	**Forte**	• **Une densité bâtie importante, avec des maisons de village implantées à l'alignement des rues, et quelques fronts bâtis continus** • **Une mixité de fonctions** (mairie, écoles, crèche, caserne de pompiers) et quelques commerces de proximité, mais des espaces publics assez fragmentés et séparés les uns des autres par un important réseau de clôtures • **Un centre-village toutefois impacté par le trafic de la RD82,** et notamment les poids lourds reliant l'entreprise Mafélec à l'autoroute A43, à l'origine d'une certaine vacance dans les maisons de village implantées sur les abords	• **Un réaménagement des espaces publics amorcé autour de la Mairie et de l'église, et une réflexion plus globale en cours pour le renouvellement du centre-village :** – **Poursuite de la requalification et du décloisonnement des espaces publics,** – **Sécurisation et apaisement de la traversée du village** – **Valorisation de certaines « dents creuses » ou friches de propriété communale ou privée, ou résorption de la vacance dans le respect des qualités paysagères du bourg** (points de vue, silhouettes, bâti traditionnel…)

Centralité réelle / Niveau de polarité	Commune	Centralité perçue	Caractéristiques prédominantes	Projets en cours pour conforter la centralité et/ou pistes de réflexion
Villages	Saint-Ondras	Modérée	• **Une centralité répartie entre deux pôles**, un pôle commercial le long de la RD73 (Route du Val de Bourbre) et un pôle d'équipements publics autour de la Mairie et de l'église, sur un promontoire. • **Un centre-village de fait peu lisible, d'autant que le pôle d'équipements publics autour de la Mairie accueille très peu de logements, et dessine un paysage très ouvert**	• **Un projet de développement commercial en greffe du hameau existant, sur le bas du village, et une extension pavillonnaire à proximité, en remontant sur le centre-village** • **Un confortement du centre-village impulsé à travers la modernisation de ses équipements publics** (Mairie, école) **en lien avec la requalification des espaces publics, la production de formes urbaines alternatives et la valorisation du patrimoine** (réhabilitation d'une ancienne usine en logements collectifs, rénovation du Moulin Lapérouse à proximité) • **Une réflexion à mener pour :** – **Poursuivre le confortement du centre-village, en y développant une offre de logements permettant de l'affirmer en tant que quartier mixte davantage densifié, tout en respectant ses qualités paysagères actuelles** – **Relier les deux polarités existantes autrement que par la route,** via un cheminement piétonnier paysager dédié, qui viendrait, depuis l'église, s'accrocher à l'extension pavillonnaire en cours d'aménagement
	Romagnieu	Modérée	• **Une commune multipolaire, qui compte de nombreux hameaux, parmi lesquels le centre-village, qui rassemble église, mairie, école, médiathèque, terrains de sports, est toutefois bien identifiable** • **Une centralité plutôt lisible, avec quelques alignements bâtis sur voirie, et un espace public majeur et composé à proximité de l'église** (un terrain de boules agrémenté d'alignements d'arbres)	• **La réhabilitation de la maison dauphinoise située au droit de la mairie en logements et un projet de salle des fêtes à côté des locaux techniques municipaux et du city-stade récemment aménagé (en cours) devraient permettre de poursuivre le confortement du village.** • **En complémentarité avec ces projets engagés, une réflexion pourrait être menée afin :** – **D'ouvrir l'espace public du jeu de boules sur le terrain au Sud, en relocalisant ou réaménageant la salle paroissiale, de qualité médiocre, qui bouche les vues** – **D'étoffer l'offre de logements dans le centre-village** en accompagnement des équipements
	Pressins	Modérée	• **Une centralité répartie entre deux pôles** : – Un hameau ancien, principal quartier d'habitat de la commune (Fallamieux), qui intègre quelques constructions traditionnelles, plutôt denses (à l'alignement de la voie), et une majorité de pavillons récents, implantés en milieu de parcelle ; – Le centre-village, autour de la Mairie et de l'école, qui comporte quelques constructions d'habitation anciennes, mais s'avère très peu bâti. La centralité du village de Pressins est de fait peu perceptible, même si quelques projets récents sont venus la conforter (équipement sportif).	• **Le PLU récemment approuvé envisage le développement de chacune des deux polarités, avec toutefois une priorité sur le centre-village,** où sont prévues deux Orientations d'Aménagement et de Programmation visant à le densifier et le conforter, et à raccrocher la montée de l'église à l'ensemble.

Centralité réelle / Niveau de polarité	Commune	Centralité perçue	Caractéristiques prédominantes	Projets en cours pour conforter la centralité et/ou pistes de réflexion
Villages	**Valencogne**	**Modérée**	• **Le centre-village de Valencogne s'organise autour d'une rue en ligne de crête (« village rue »), assez densément bâtie.** **La centralité est plutôt lisible,** intégrant, aux côtés des bâtisses dauphinoises traditionnelles, quelques logements collectifs. Les extensions pavillonnaires se situent davantage sur les franges, en surplomb ou en aval de la rue principale.	• **La commune a récemment construit une nouvelle école en extension au Sud du centre-village, et elle est en cours d'aménagement d'un lotissement pavillonnaire** dans le prolongement de cette école, dans l'épaisseur du « village-rue » d'origine. • **Une OAP figurant au PLU prévoit l'aménagement d'un nouveau quartier aux formes bâties densifiées et diversifiées** (morphologie des maisons dauphinoises traditionnelles, accueillant des logements en petit collectif) **dans le prolongement du lotissement communal et de l'école**, pour épaissir davantage encore le village, jusqu'aux arrières de la Mairie, et ainsi créer un deuxième axe de liaison entre Mairie et école. Non encore mise en œuvre, cette réflexion semble pertinente dans le cadre du confortement d'une centralité particulièrement contrainte par la topographie et une urbanisation linéaire à l'origine de l'enclavement des parcelles en second « rideau ». **Le PLUi pourra intégrer cette réflexion et s'assurer des conditions de sa mise en œuvre, au regard, notamment, des capacités du village et du marché à absorber un tel projet.**
	Chélieu	**Faible**	• **Une centralité répartie entre deux pôles, du fait de la topographie marquée de la commune** : l'église, le cimetière et la salle des fêtes à Chélieu le bas, à proximité de la gare de la commune déléguée de Virieu via la route de Panissage, et les autres équipements publics, dont la mairie et l'école, au hameau du Grand Envelemp, à Chélieu le Haut. • **Aucune des deux centralités ne dispose d'une réelle lisibilité si l'on fait abstraction de la présence des principaux équipements.** Elles sont assez **peu densément construites, et agrègent des bâtisses dauphinoises anciennes dispersées** ça et là, qui rappellent l'origine agricole de ces hameaux, et des constructions individuelles récentes, implantées en milieu de parcelles, en diffus ou dans le cadre d'opérations de lotissements. • **Les rues et espaces publics sont de fait assez peu lisibles (peu dessinés et peu qualifiés), et la trame viaire sommaire.**	• **La commune a engagé, dans le cadre de son PLU approuvé en 2016, le confortement du hameau du Grand Envelemp, à Chélieu le haut, en programmant une OAP en extension, à proximité de la Mairie et de l'école, et non loin d'une récente opération de logements en petit collectifs** qui est venue densifier un peu le secteur et créer une transition formelle entre bâtisses dauphinoises anciennes, aux volumétries généreuses, et pavillons contemporains. • **L'évolution de Chélieu le Bas mérite une certaine attention dans le cadre du confortement du quartier gare de la commune déléguée de Virieu et si elle s'accompagne d'aménagements modes doux sécurisés et confortables.**

Centralité réelle / Niveau de polarité	Commune	Centralité perçue	Caractéristiques prédominantes	Projets en cours pour conforter la centralité et/ou pistes de réflexion
Villages	**Saint Albin de V.**		• **Une commune composée de plusieurs hameaux agricoles dont l'un s'est toutefois développé de manière plus importante, en tant que lieu de passage autour de la RD82/route de la Chartreuse.** • **Dans ce hameau, qui n'accueille toutefois aucun équipement structurant, la perception du village-rue est forte : le bâti s'étire le long de la rue, créant un front discontinu avec quelques percées sur le grand paysage**, de part et d'autre, en arrière plan. • **Les équipements principaux du village (Mairie) se sont développés en retrait et en surplomb de la RD**, en lien avec le château de Vaulserre.	• **Une réflexion à mener sur le développement d'une opération permettant de « relier » dans un ensemble moins lâche le secteur de la Mairie avec le « village-rue » autour de la RD82, qui lui tourne le dos, tout en valorisant la montée au château** • **Une possibilité de conforter la centralité du « village-rue » en urbanisant les dents creuses qui restent, tout en prenant soin d'éviter de boucher totalement les vues et les possibles continuités écologiques.**
	Blandin Chassignieu Saint Martin de V.	**Faible**	• **Des communes qui ont en commun d'avoir des centralités faibles** (absence d'une école, lieu important de rassemblement et d'animation dans les cœurs de village) **et un tissu urbain d'origine agricole dispersé, qui n'a pas connu d'évolution ou de densification majeure.** • **Certains hameaux se détachent toutefois, parce qu'ils accueillent les équipements publics de proximité ou sont davantage construits que les autres**, y compris dans une période récente (secteurs de la Mairie et secteur de l'église à Saint-Martin-de-Vaulserre, vallée de la Bourbre à Chassignieu…).	• **En compatibilité avec le SCoT du Nord Isère, le développement modéré de la construction sur la (ou les deux) principale(s) poches d'urbanisation de chaque commune doit être priorisé au détriment d'un développement diffus sur l'ensemble des hameaux.** • **Le développement d'une trame plus urbaine (cheminements modes doux, voire espace public de proximité) doit permettre d'accompagner ce développement pour conforter les micro-polarités créées en les « animant »,**en y rendant possible la déambulation ou les rassemblements.

4. L'étalement urbain ou la dissolution des centralités : la consommation foncière

4.1. La consommation foncière des 10 dernières années (2009-2018)

Environ 160 ha, soit environ 16 ha/an ont été artificialisés sur le territoire des Vals du Dauphiné Est entre 2008 et 2017 *(source : Observatoire de l'artificialisation des sols, CEREMA - https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr)*, **dont :**

- **122 ha pour la construction d'environ 1600 logements**, soit une densité moyenne de 13 logements/ha sur l'ensemble du territoire,
- **33 ha pour le développement économique.**

Typologie de l'armature urbaine (SCOT)	COMMUNES	CONSOMMATION FONCIERE 2008-2017		
		Consommation foncière totale	*dont consommation foncière à usage d'habitat*	*dont consommation foncière à usage d'activités économiques*
Ville-centre	Le Pont de Beauvoisin	10,95	7	3,8
Ville relais	Les Abrets-en-Dauphiné	33,9	26	7,3
Commune périurbaine	Saint-Jean-d'Avelanne	6,21	5,11	1,1
Bourgs relais	Aoste	17,78	8,65	8,1
	Saint-André-le-Gaz	12,93	12,93	0
	Val-de-Virieu	4,89	3,36	1,48
Villages	Blandin	0,59	0,59	0
	Chassignieu	0,95	0,95	0
	Chélieu	6,57	5,53	0
	Chimilin	11,89	11,7	0,29
	Granieu	4,13	4,13	0
	La Bâtie-Montgascon	6,93	5	1,1
	Pressins	7,73	5,94	1,78
	Romagnieu	19,36	12,8	6,25
	Saint-Albin-de-Vaulserre	2,72	2,52	0
	Saint-Martin-de-Vaulserre	1,85	1,66	0
	Saint-Ondras	7,58	5,55	2,03
	Valencogne	3,11	3,11	0
ENSEMBLE		**160,07**	**122,53**	**33,23**

4.2. Mise à jour 2022

Environ 198 ha, soit environ 16 ha/an ont été artificialisés sur le territoire des Vals du Dauphiné Est entre 2009 et 2020 (source : Observatoire de l'artificialisation des sols, CEREMA - https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr/suivi-consommation-espaces-naf), dont :

- 156,4 ha pour l'habitat
- 2,8 mixant activités et habitat
- 36,6 ha pour le développement économique

	Habitat	*Mixte*	*Activité*	*Inconnu*	*Total*
Aoste	11,5		8,6	1,2	21,3
Blandin	1,7				1,7
Chassignieu	1,7		0,1		1,8
Chélieu	7,8	0,1	0,3	1	9,2
Chimilin	13,2		0,3		13,5
Granieu	5,3				5,3
La Bâtie-Montgascon	7,1	1	1,1		9,2
Le Pont-de-Beauvoisin	10	0,2	3		13,2
Les Abrets en Dauphiné	33	0,5	8,1	0,2	41,8
Pressins	6,8	0,6	1,5		8,9
Romagnieu	16,1	0,1	6,5		22,7
Saint-Albin-de-Vaulserre	2,7		0,2		2,9
Saint-André-le-Gaz	15,6		0,2		15,8
Saint-Jean-d'Avelanne	6,5	0,1	2,6		9,2
Saint-Martin-de-Vaulserre	2,2	0,2			2,4
Saint-Ondras	8,5		2		10,5
Valencogne	2,7		0,6		3,3
Val-de-Virieu	4		1,5	0,1	5,6
TOTAL	156,4	2,8	36,6	2,5	198,3

Espaces naturels et agricoles consommés sur chaque commune entre 2008 et 2017 (ou surfaces artificialisées en m²)

Source : Observatoire de l'artificialisation des sols, CEREMA

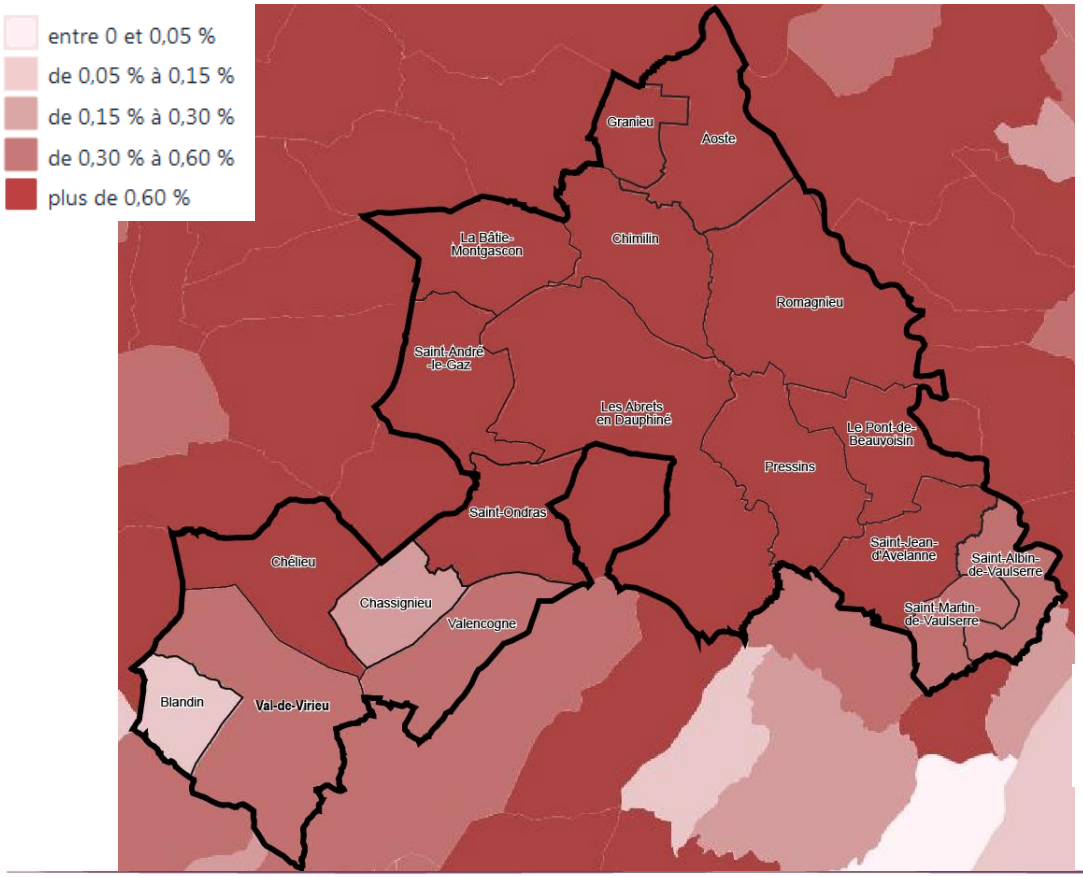
- de 0 à 10 000 m2 (entre 0 et 1 ha)
- de 10 000 à 20 000 m2 (entre 1 et 2 ha))
- de 20 000 à 50 000 m2 (entre 2 et 5 ha)
- de 50 000 à 100 000 m2 (entre 5 et 10 ha)
- de 100 000 à 200 000 m2 (entre 10 et 20 ha)
- plus de 200 000 m2 (> à 20 ha)

Au-delà des surfaces effectivement consommées, l'Observatoire de l'artificialisation des sols du CEREMA mesure la part que cette consommation d'espaces agricoles et naturels représente sur la surface totale de chaque commune.

Cette analyse révèle :

- Qu'en **moyenne, les communes des Vals du Dauphiné Est ont artificialisé 0,85 % de leur territoire** sur la période 2008-2017 ;
- Que **2/3 des communes du territoire des Vals du Dauphiné Est ont consommé, en 10 ans, plus de 0,6 % de leur surface,** ce qui se situe dans la fourchette haute du taux de consommation foncière par commune mesuré à l'échelle nationale. Parmi ces communes, 7 ont artificialisé plus de 1 % de leur territoire en seulement 10 ans.

De ce point de vue, on peut percevoir la dynamique d'urbanisation particulièrement forte autour des principaux axes de desserte du territoire (A43, RD1006, RD1516, RD1075…), particulièrement sur la partie Nord du territoire.



Typologie de l'armature urbaine (SCOT)	COMMUNES	TAUX DE CONSOMMATION FONCIERE
Ville-centre	Le Pont de Beauvoisin	1,48
Ville relais	Les Abrets-en-Dauphiné	1,23
Commune périurbaine	Saint-Jean-d'Avelanne	0,79
Bourgs relais	Aoste	1,77
	Saint-André-le-Gaz	1,44
	Val-de-Virieu	0,3
Villages	Blandin	0,14
	Chassignieu	0,18
	Chélieu	0,65
	Chimilin	1,23
	Granieu	1,09
	La Bâtie-Montgascon	0,82
	Pressins	0,76
	Romagnieu	1,12
	Saint-Albin-de-Vaulserre	0,55
	Saint-Martin-de-Vaulserre	0,47
	Saint-Ondras	0,93
	Valencogne	0,41
ENSEMBLE		0,85

Taux de foncier artificialisé par rapport à la superficie totale de chaque commune (%) entre 2008 et 2017

Source : Observatoire de l'artificialisation des sols, CEREMA

On peut aussi analyser l'efficacité de cette consommation foncière.

Une consommation de foncier élevée sur une commune pourra ainsi être plus facilement justifiée si, dans le même temps, elle a connu une hausse significative de sa population ou du nombre d'emplois présents sur son territoire : cela signifie que la commune a connu un fort développement, qui peut expliquer une surconsommation de foncier.
A l'inverse, si cette consommation foncière ne s'accompagne pas d'une hausse proportionnelle d'habitants et/ou d'emplois, cela peut signifier qu'elle n'est pas optimale, et que des efforts doivent être engagés pour mieux la maitriser.

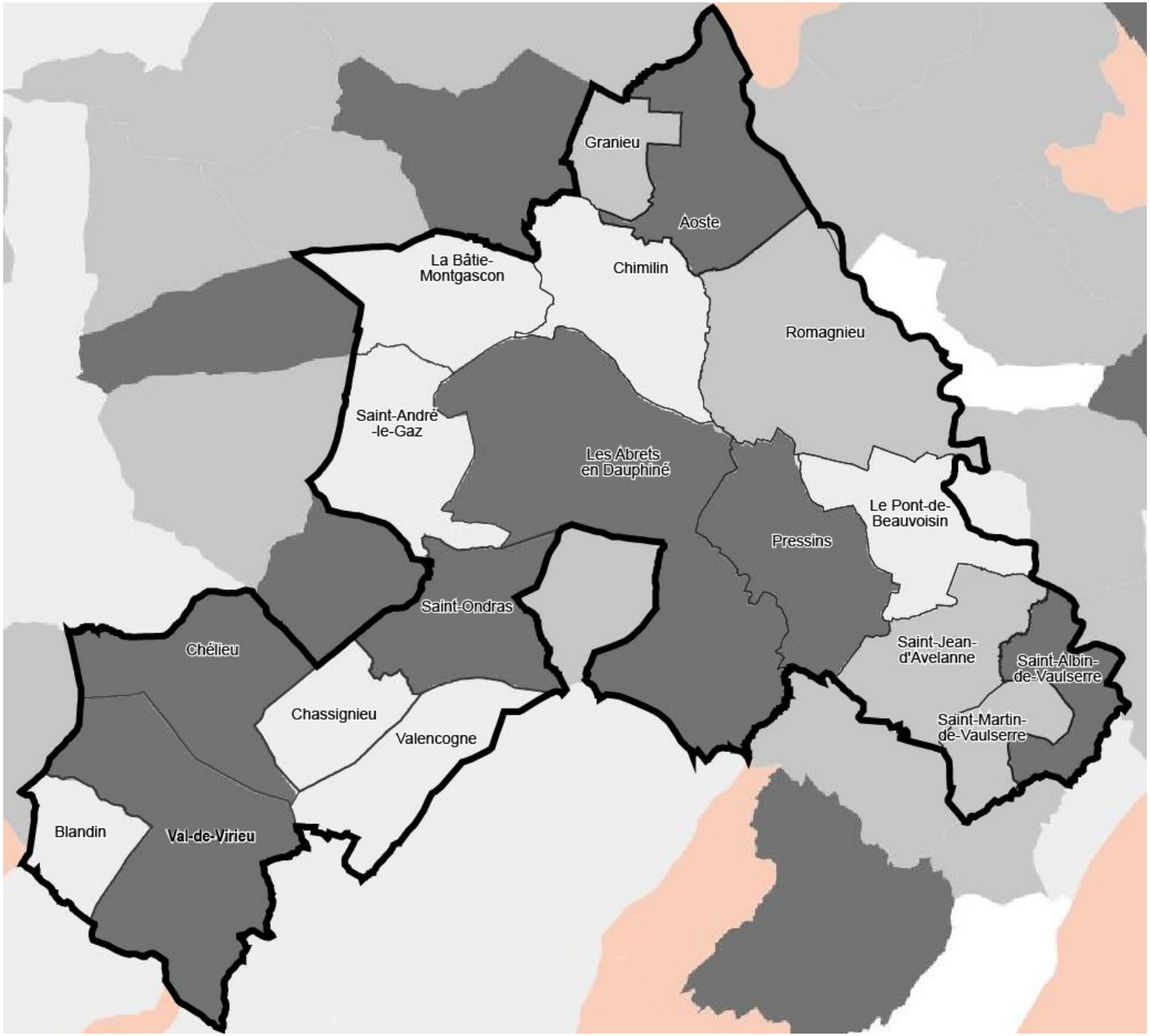
En d'autres termes, il ne s'agit pas seulement d'analyser la consommation quantitative de foncier, mais aussi de voir s'il est bien employé, dans le cadre d'une approche plus qualitative. Dit autrement, il ne convient pas forcément de ***« consommer moins, mais mieux ».***

A l'échelle de l'ensemble du territoire des Vals du Dauphiné Est, on constate un gain moyen de 12 ménages et emplois par hectare consommé sur la période 2011-2016.

A titre d'exemple, parmi les trois communes qui ont consommé le plus de foncier entre 2008 et 2017 *(Les Abrets-en-Dauphiné, Romagnieu et Aoste, voir p.35 ci-dessus),* ***c'est Romagnieu qui, au regard du nombre de nouveaux ménages accueillis et d'emplois créés, a eu la consommation foncière la plus « efficace »****, avec + 15 ménages et emplois par hectare artificialisé sur la période 2011-2016, contre +7 aux Abrets-en-Dauphiné, et -2 à Aoste.*

Cette inégale efficacité peut s'expliquer, d'une part, par une moindre densité des nouvelles zones d'habitat créées, mais aussi par la nature des activités économiques développées, certaines étant fortement consommatrices de foncier mais faiblement créatrices d'emplois *(le cas des activités industrielles ou de logistiques, par exemple).* ***L'emprise des infrastructures entre aussi en ligne de compte :*** *Aoste a ainsi artificialisé beaucoup de foncier pour l'aménagement de son contournement qui, s'il s'avère pertinent pour envisager le réinvestissement et le confortement du centre-bourg, ne génère pas directement d'installation de nouveaux ménages et d'emplois (les effets pourront le cas échéant se faire sentir dans un deuxième temps, avec un accueil de nouveaux habitants dans le centre-bourg qui s'en retrouvera facilité).*

Typologie de l'armature urbaine (SCOT)	COMMUNES	EFFICACITE DE LA CONSOMMATION FONCIERE Evolution du nombre de ménages et d'emplois par hectare artificialisé sur la période 2011-2016
Ville-centre	Le Pont de Beauvoisin	+ 69
Ville relais	Les Abrets-en-Dauphiné	+ 7
Commune périurbaine	Saint-Jean-d'Avelanne	+21
Bourgs relais	Aoste	- 2
	Saint-André-le-Gaz	+ 5
	Val-de-Virieu	+ 13
Villages	Blandin	+ 5
	Chassignieu	- 5
	Chélieu	+ 12
	Chimilin	+ 33
	Granieu	+ 4
	La Bâtie-Montgascon	+ 20
	Pressins	+ 12
	Romagnieu	+ 15
	Saint-Albin-de-Vaulserre	+ 7
	Saint-Martin-de-Vaulserre	- 12
	Saint-Ondras	+ 3
	Valencogne	+ 14
ENSEMBLE		+12


Granieu
Aoste
La Bâtie-Montgascon
Chimilin
Romagnieu
Saint-André-le-Gaz
Les Abrets en Dauphiné
Le Pont-de-Beauvoisin
Pressins
Saint-Ondras
Saint-Jean-d'Avelanne
Saint-Albin-de-Vaulserre
Chélieu
Chassignieu
Valencogne
Saint-Martin-de-Vaulserre
Blandin
Val-de-Virieu

Outre l'obligation, légale, de modérer la consommation d'espaces par rapport aux 10 années précédant le lancement de la procédure d'élaboration du PLUi, il faudra également veiller à ce que le PLUi soit compatible avec le SCOT du Nord Isère en veillant à respecter ses objectifs chiffrés de modération de la consommation d'espaces en tenant compte du nombre de logements programmés au prorata du nombre d'habitants et de la densité attendue dans chaque commune selon son niveau de polarité dans l'armature urbaine générale.

Le SCOT approuvé fixe, pour la période 2013-2030, les objectifs suivants :

** sauf Pont de Beauvoisin : nombre minimal de logements constructibles*

Typologie de l'armature urbaine (SCOT)	Commune	Nombre d'habitants *(INSEE 2013)*	Nombre maximal* de logements constructibles par an pour 1000 hab	Nombre maximal* de logements constructibles sur la durée de vie du PLUi (11 ans) *(maximum SCOT** ou objectif réactualisé *** données SITADEL 2013-2018 (« rattrapage »))*		Densité moyenne minimale	Surface urbanisable maximale théorique (en ha) sur la durée de vie du PLU (11 ans), *(hors prise en compte du potentiel de densification et renouvellement urbain des enveloppes existantes (dents creuses, divisions, friches…))*	
Ville-centre	**Le Pont de Beauvoisin**	3527	12	642 (au moins)***		40 à 50	12,8	
Ville relais	**Les Abrets-en-Dauphiné**	5920	10	775**		35	22,2	
Commune périurbaine	**Saint-Jean-d'Avelanne**	932	12	145***, dont	72 *(au moins)*	40 à 50	5,4, dont	*1,8*
					72	20		*3,6*
Bourgs relais	**Aoste**	2782	8	303**		30	10,1	
	Saint-André-le-Gaz	2678		292**			9,8	
	Val-de-Virieu	1549		169**			5,7	
Villages	**Blandin**	134	6	10***		20	0,5	
	Chassignieu	208		17***			0,9	
	Chélieu	679		31***			1,6	
	Chimilin	1428		124**			6,2	
	Granieu	472		35***			1,75	
	La Bâtie-Montgascon	1862		162**			8,1	
	Pressins	1140		99**			5	
	Romagnieu	1538		110***			5,5	
	Saint-Albin-de-Vaulserre	397		28***			1,4	
	Saint-Martin-de-Vaulserre	256		20***			1	
	Saint-Ondras	614		51***			2,55	
	Valencogne	629		55***			2,75	
ENSEMBLE				3066 (contre env.1600 logements construits entre 2008 et 2017)			103,2 *(contre 122 ha artificialisés entre 2008 et 2017)*	

En pratique, pour déterminer plus précisément la surface qui pourra être ouverte à l'urbanisation par commune sur la durée de vie du PLUi (2021-2030), il convient :

- **Premièrement, de déduire le nombre de logements réalisés entre 2013 et 2020**
- **Deuxièmement, le potentiel de logements qu'il est possible de construire en densification des enveloppes urbaines existantes ou en changement de destination d'anciens bâtiments agricoles :**

1. **L'analyse du nombre de logements réalisables en densification des enveloppes urbaines existantes nécessite tout d'abord**, conformément à la méthodologie définie dans le Documents d'Orientations et d'Objectifs du SCoT du Nord Isère, **de définir les enveloppes urbaines existantes, pour déterminer ce qui relève de la densification des enveloppes urbaines de ce qui relève de leur extension.**

2. **Par la suite, on distinguera, dans le cadre de la densification des enveloppes urbaines existantes :**

→ **Les terrains en « dents creuses » de l'enveloppe urbaine,** à savoir les terrains (parcelles seules ou groupes de parcelles) encore non urbanisés, « nus », qui sont entourés par des constructions sur au moins trois de leurs côtés, et qui disposent d'une surface suffisante et de caractéristiques (topographie, prise en compte des conditions d'accès, des risques potentiels…) susceptibles de permettre leur construction.

La surface considérée comme suffisante sur le territoire des Vals du Dauphiné Est pour accueillir des logements individuels « en diffus », hors opération spécifique, est de minimum 700 m².
Cette surface est portée à 1000 m² sur les villages les plus ruraux, qui comptent moins de 400 habitants, et ne connaissent pas, « naturellement », les mêmes densités : Blandin, Chassignieu, Saint-Albin-de-Vaulserre et Saint-Martin-de-Vaulserre.

Ainsi, dans l'analyse des terrains non encore construits dans les enveloppes urbaines existantes, seules les « dents creuses » effectivement constructibles (hors contraintes diverses) supérieures à 700 m² (1000 m² sur les quatre villages pré-cités) seront prises en compte dans le potentiel de logements réalisables dans l'enveloppe urbaine, à déduire du nombre total de logements réalisables sur la durée de vie du PLUi, et, donc, des surfaces qu'il sera possible d'ouvrir à l'urbanisation.
A partir de là, le nombre de logements réalisables est calculé selon les modalités suivantes : *1 logements par tranche complète de 700 m² disponibles (1000 m² pour les communes pré-citées)*.

→ **Les terrains déjà construits, mais dont la surface non construite disponible** (fond de jardin) **et les caractéristiques** (topographie, accès, absence de risques et nuisances potentiels…) **permettraient au propriétaire d'envisager une division** en vue de vendre une partie du terrain et de le voir construit.
Compte tenu des caractéristiques du marché immobilier sur le territoire, et d'une pression relativement faible, seuls les terrains dont le reliquat constructible, après division, mesure plus de 700 m² (1000 m² sur les quatre villages pré-cités) sont toutefois retenus. Parmi ces terrains, on estime que seulement 20 % des propriétaires passeront effectivement à l'acte, ce qui permet de déduire le nombre de logements potentiellement réalisables en division de foncier bâti de la manière suivante : *1 logement par tranche complète de 700 m² (1000 m² pour les communes pré-citées), multiplié(s) par 0,20.*

→ **Les terrains en friche, dont le renouvellement urbain est envisageable, par réhabilitation ou démolition partielle ou totale et reconstruction (recyclage foncier).**
Compte tenu des coûts induits par ces opérations, souvent supérieurs à la construction sur terrain nu (ils impliquent des coûts supplémentaires de démolition, dépollution…), et de la nécessité, pour être compatible avec l'esprit de la réglementation, de les voir densifiés par rapport à l'existant, l'estimation du nombre de logements réalisables sur ces terrains reprend les objectifs de densité fixés par le SCoT sur chaque commune.
Il est toutefois proposé d'abaisser la densité à une hypothèse de 15 logements/ha sur les villages les plus ruraux pré-cités ci-dessus, pour remonter, en compensation, la densité à une hypothèse de 25 logements/ha sur les « gros » villages plus richement dotés en équipements et services que sont Chimilin et La Bâtie-Montgascon.
Ces densités sont appliquées aux surfaces disponibles.

Le renouvellement urbain étant considéré comme une bonne pratique permettant de remplir les objectifs du SCoT du Nord Isère, il doit être encouragé, et sa possibilité de se voir concrétisée soutenue. Contrairement au nombre de logements potentiellement réalisables dans le cadre de divisions de foncier déjà bâti, aucune pondération n'est donc appliquée.

3. **In fine, resteront considérés comme des surfaces « nouvellement » urbanisables :**

   → **Les tènements situés dans les enveloppes urbaines d'une superficie supérieure à 3000m²**, dont on peut considérer qu'ils constituent un véritable support de développement nouveau.
   Ces secteurs seront prioritaires, puisque, s'ils peuvent être considérés comme des espaces non urbanisés, ils sont toutefois entourés de constructions et leur urbanisation devrait en principe (sauf cas particulier liés à une occupation spécifique (boisement, zone humide, exploitation agricole…) avoir un impact limité sur les fonctionnalités agricoles ou écologiques du territoire.

   → **Les secteurs disponibles au contact des enveloppes urbaines existantes, mais dont l'urbanisation représenterait un étalement de l'enveloppe urbaine existante venant réduire la zone agricole ou naturelle qui l'entoure.**
   L'urbanisation de ces secteurs en extension ne pourra toutefois être envisagée que si l'ensemble des terrains disponibles au sein des enveloppes urbaines (« dents creuses », divisions, renouvellement urbain, et tènement d'une superficie supérieure à 3000 m²) **ne permettent pas d'atteindre l'objectif de production de logements défini par le PLUi pour chaque commune dans la limite de l'objectif maximal** (à l'exception de Pont de Beauvoisin, qui doit au contraire atteindre un nombre minimum de logements) **fixé par le SCoT.**

4. **Ces surfaces nouvellement urbanisables devront toutefois être ajustées en tenant compte du nombre de logements potentiellement réalisables dans le cadre de changements de destination d'anciens bâtiments agricoles,** une pratique qui permet de pérenniser des bâtiments anciens et souvent de caractère, vecteurs de l'identité locale (les fermes dauphinoise en pisé), mais qui nécessite de répondre à plusieurs critères stricts et cumulatifs :

   - Ne pas avoir un impact négatif sur l'activité agricole et ne plus servir à aucune activité agricole existante ou susceptible de se créer
   - Concerner des bâtiments correctement desservis par les réseaux viaires, secs et humides, avec un intérêt paysager et en bon état (clos et couvert assurés).

Le nombre de logements réalisés dans le cadre de changements de destination pourra venir en déduction du nombre de logements réalisables dans le cadre des surfaces nouvellement urbanisables en extension des enveloppes urbaines, entrainant, de fait, une réduction de ces surfaces.

Au final, une fois déduit le nombre de logements réalisés entre 2013 et 2020 et le nombre de logements réalisables sur les dents creuses, en division ou en renouvellement urbain dans chaque commune, cela laisse le potentiel d'ouverture à l'urbanisation suivant *(données à titre indicatif correspondant aux ensembles de plus de 3000 m² au sein des enveloppes bâties existantes, prioritaires, voire aux éventuelles extensions des enveloppes urbaines existantes, hors déduction des changements de destination qui seront identifiés)* **:**

Typologie de l'armature urbaine (SCOT)	Commune	Nombre maximal* de logements constructibles dans le cadre de l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones sur la durée de vie du PLUi (10 ans) *(déduction faite du nombre de logements réalisables en densification des enveloppes bâties existantes : dents creuses, divisions, renouvellement urbain, hors changement de destination)*		Surface urbanisable maximale théorique (en ha) sur une durée de vie du PLU (ici 10 ans), *(déduction faite du nombre de logements réalisables en densification des enveloppes urbaines existantes : dents creuses, divisions, renouvellement urbain, hors changements de destination)*		
Ville-centre	**Le Pont de Beauvoisin**	584 (au moins)		**13**		
Ville relais	**Les Abrets-en-Dauphiné**	394		**11,2**		
Commune périurbaine	**Saint-Jean-d'Avelanne**	90, dont	45 (au moins) 45 (au plus)	3,25, *dont*	*1* *2,25*	**3,25**
Bourgs relais	**Aoste**	204		6,8		**16,8**
	Saint-André-le-Gaz	191		6,3		
	Val-de-Virieu	112		3,7		
Villages	**Blandin**	8		0,5**		**23,2**
	Chassignieu	13		0,9**		
	Chélieu	35		1,75		
	Chimilin	70		2,8**		
	Granieu	17		0,85		
	La Bâtie-Montgascon	84		3,4**		
	Pressins	73		3,6		
	Romagnieu	66		3,3		
	Saint-Albin-de-Vaulserre	15		1**		
	Saint-Martin-de-Vaulserre	18		1,2**		
	Saint-Ondras	48		2,4		
	Valencogne	29		1,5		
ENSEMBLE		**2051 logements maximum** (Rappel : environ 1600 logements réalisés entre 2008 et 2017)		**67,5 ha maximum** *(Rappel 122 ha utilisés entre 2008 et 2017)*		

** sauf Pont de Beauvoisin : nombre minimal de logements constructibles*

*** : pour les villages comptant moins de 400 habitants, la densité moyenne minimale exigée pourra être revue à la baisse dans le cadre de la « fongibilité » des objectifs entre communes d'un même niveau dans l'armature urbaine, et afin de tenir compte de leurs caractéristiques rurales spécifiques.*
Cette baisse de la densité sur les communes les plus rurales pourrait être compensée par une hausse de la densité moyenne pour les « gros » villages, aux caractéristiques plus urbaines et mieux dotés en équipements et services.
Ci-dessus, les hypothèses retenues sont de 15 logements/ha pour Blandin, Chassignieu, Saint-Albin et Saint-Martin de Vaulserre, et 25 logements/ha pour Chimilin et La Bâtie-Montgascon.

5 Les enjeux en matière de dynamiques urbaines

L'analyse de l'armature urbaine du territoire des Vals du Dauphiné Est permet de spatialiser finement les objectifs de programmation fixés par le SCoT, notamment en matière d'habitat.

En particulier, elle permet de **prendre en compte les caractéristiques propres à chaque commune, notamment parmi les villages, dont les disparités sont importantes.**
Le territoire des Vals du Dauphiné Est compte ainsi des villages disposant de « micro-polarités » tout juste identifiables, qui n'ont que peu d'équipements publics, et comptent peu d'habitants.
A l'inverse, deux « gros » villages se détachent par leur population et leur taux d'équipements et de services.
Une adaptation des objectifs du SCOT peut être envisagée afin de prioriser le développement et la densification des espaces urbanisés des « gros villages », par rapport aux plus petits, qui ont eux à cœur de préserver leurs caractéristiques plus rurales.

L'analyse des dynamiques urbaines de chaque commune, a par ailleurs permis de mieux comprendre la physionomie de chaque centre-village et centre-ville, ses capacités à accueillir le développement envisagé dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, les projets déjà engagés ou les réflexions en cours.
Cela permet d'amorcer la réflexion quant à la localisation la plus opportune des nouveaux logements et éventuels équipements et activités, au regard du fonctionnement actuel de chaque centralité, de ses forces et faiblesses, dans le but de les conforter et, parallèlement, de réduire le plus possible l'impact agricole, paysager et environnemental de l'étalement urbain.

Enfin, l'analyse du foncier disponible dans les enveloppes urbaines et du foncier programmé en extension de ces dernières dans les documents d'urbanisme en vigueur permet de mieux cerner les enjeux de réduction des surfaces urbanisables à l'échelle du territoire des Vals du Dauphiné Est comme à l'échelle de chaque commune.

Sur l'ensemble du territoire, on constate un effort important à faire pour réduire la consommation d'espaces agricoles et naturels et l'artificialisation des sols : si l'ensemble des surfaces urbanisables pour la construction d'un potentiel allant jusqu'à 3000 logements à l'échelle du territoire atteint environ 103 ha sur la période 2020-2030 (11 ans), **compte tenu des disponibilités foncières enregistrées au sein des enveloppes urbaines existantes** (en « dents creuses », dans le cadre de divisions parcellaires ou du renouvellement urbain de certaines friches), **seuls 61 ha pourront être effectivement programmés en extension des enveloppes urbaines existantes, soit la moitié des 122 ha artificialisés entre 2008 et 2017 pour la construction de 1600 logements.**

Le PLUi devra programmer ces surfaces nouvellement urbanisables en tenant compte de l'intérêt que peut représenter chaque foncier au regard des enjeux de confortement des centralités, préservation des fonctionnalités agricoles et écologiques et des paysages précédemment cités, dans le cadre d'un projet de développement qui est aussi un projet d'aménagement durable.