

5.5 Habitat et politique de la ville

Les textes de base de la politique du logement et des politiques urbaines sont contenus dans le code de l'urbanisme et dans le code de la construction et de l'habitation. Les dernières lois importantes sont :

- La loi n°90-449 du 31 mai 1990 pour la mise en œuvre du droit au logement : Dite « loi Besson », elle vise à garantir le droit au logement et rend obligatoire la création des plans départementaux pour le logement des personnes défavorisées.
- La loi n°98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions : Elle traite notamment de l'accès au logement et des mesures relatives au maintien dans le logement.
- La loi n°2000-614 du 5 juillet 2000 modifiée relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.
- La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) : Elle s'inscrit dans la volonté de promouvoir une mixité urbaine et sociale. Elle introduit, pour certaines communes, l'obligation de disposer d'un quota minimum de logements sociaux (Article 55 de la loi).
- La loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.
- La loi n°2003-710 du 1^{er} août 2003 relative à l'orientation et la programmation pour la ville et la rénovation urbaine : Elle définit plus particulièrement un programme national de rénovation urbaine qui concerne les quartiers en zones urbaines sensibles (ZUS) et créé l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine.
- La loi n°2006-872 du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement (ENL).
- La loi n°2007-290 du 5 mars 2007 instituant le droit au logement opposable (DALO).
- La loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (MLLE).
- La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (ENE).
- La loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement.
- La loi n° 2014-173 du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine qui définit les quartiers prioritaires pour la politique de la ville.
- La loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) , publiée au journal officiel du 26 mars 2014.
- La loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté, Titre II - Mixité sociale et égalité des chances dans l'habitat (articles 70 à 152).
- La loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, loi ELAN.

5.5.1 Données de cadrage

Vous trouverez des données sur le recensement et le logement sur le site suivant :

<http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=statistiques-locales.htm>

5.5.2 Politiques de l'habitat

Saint-Just-Chaleyssin est une commune de 2 568 habitants (INSEE 2017).

La commune est située sur le périmètre du SCOT de Nord-Isère, approuvé le 12/6/2019. Le SCOT hiérarchise par polarité une armature territoriale pour assurer un développement équilibré des territoires et définit des objectifs moyens de construction par an pour 1 000 habitants.

La commune de Saint-Just-Chaleyssin est classée en pôle village avec un objectif de constructions neuves de 6 logements maximum par an pour 1 000 habitants.

La commune de Saint-Just-Chaleyssin est concernée par le **Programme Local de l'Habitat (PLH) de la communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné adopté le 13/02/2020.**

Le programme d'actions du PLH fixe pour chaque commune la production de logements à réaliser sur la durée du PLH. Les objectifs de production sont à échéance du PLH.

Les objectifs du PLH pour la commune de Saint-Just-Chaleyssin sont de 9 nouveaux logements par an.

La production de logement locatif social (LLS) est limitée à 10 % sur la production neuve et à condition qu'il existe des équipements nécessaires, des commerces, des services de proximité et une demande ou un besoin en LLS.

Pour Saint-Just-Chaleyssin le PLH a mutualisé le nombre de LLS à produire avec les Communes de Roche et de Grenay. Ces deux communes ne produiront donc pas de LLS pendant la durée du PLH.

La fiche territoriale du PLH montre plusieurs projets à réaliser sur la commune dont 8 LLS de 2019 à 2021 et 29 LLS après 2024. **Attention à la surproduction de LLS en commune classée pôle village par le SCOT.**

5.5.3 Mixité sociale et droit au logement

La commune de Saint-Just-Chaleyssin compte 65 LLS au 01/01/2019, soit un taux de 6,67 % / RP 2016 (DDT38).

Le taux de la pression de la demande locative sociale n'est pas connue.

Les principes fondamentaux de mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, d'utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux fixés par la loi SRU (article L 121- 1 du code de l'urbanisme), s'imposent à tous les documents d'urbanisme.

Votre commune n'est pas soumise aux dispositions de l'article 55 de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) complété par l'article 11 de la loi du 5 mars 2007 instituant le droit au logement opposable.

Votre commune doit néanmoins transcrire dans ses orientations une offre de logements sociaux adaptée à ses besoins

Pour aller plus loin :

Lien vers la plaquette "Comment mieux intégrer la mixité sociale dans les PLU?"

http://www.isere.gouv.fr/content/download/30312/229423/file/plu_mixite_et_numero_769_2017_web.pdf

5.5.4 Accueil des gens du voyage

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage renforce les dispositions relatives au schéma départemental d'accueil des gens du voyage et aux obligations des communes.

La satisfaction « sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat », notamment de ces populations spécifiques, doit être prise en compte dans les documents d'urbanisme (article L 101-2 du code de l'urbanisme).

La circulaire n° 2001-49 du 5 juillet 2001 du ministre de l'équipement, des transports et du logement relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000 indique notamment que les communes figurant au schéma départemental d'accueil des gens du voyage sont tenues de participer à la mise en œuvre de ce schéma en mettant à disposition des gens du voyage une ou plusieurs aires d'accueil aménagées et entretenues.

Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage de l'Isère , pour la période 2018-2024, a été approuvé par arrêté conjoint (Etat – Département) n°38-2019-02-14-007 du 14 février 2019.

Ce schéma fixe les obligations des communes et permet aux élus de situer leur projet au sein de l'ensemble du dispositif départemental. Il précise la destination et la capacité d'accueil des aires à réaliser. Il donne des précisions sur les actions d'accompagnement socio-éducatives à prévoir afin d'offrir aux familles concernées un véritable accueil au-delà du stationnement de caravanes.

Ce schéma peut être consulté sur le site internet des services de l'État en Isère :

<http://www.isere.gouv.fr/Politiques-publiques/Solidarite-hebergement-logement-et-populations-vulnerables/Gens-du-voyage/Schema-departemental-d-accueil-et-d-habitat-des-gens-du-voyage-2018-2024-de-l-Isere/Schema-departemental-d-accueil-et-d-habitat-des-gens-du-voyage-2018-2024-de-l-Isere>

Application au territoire

Dans le cadre de la révision du Schéma, **votre commune n'est pas concerné par une obligation d'accueil des gens du voyage.**

5.5.5 Politique de la ville

La politique de la ville porte deux ambitions fortes : la réduction des écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines et l'amélioration des conditions de vie de leurs habitants, en luttant notamment contre toute forme de discrimination.

Coordonné par l'Agence nationale pour le renouvellement urbain (ANRU), le renouvellement urbain dans les quartiers de la politique de la ville (QPV) se traduit par le déploiement d'un ensemble d'opérations destinées à améliorer l'habitat, promouvoir la mixité sociale, désenclaver les quartiers et stimuler le développement économique grâce à des opérations de destruction-reconstruction, de réhabilitation et de relogement des habitants.

Par ailleurs, la loi de programmation pour la Ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 prévoit, dans son [article 13](#) que "les quartiers qui relèvent, au 31 décembre 2014, d'un zonage de la politique de la ville et qui ne présentent pas les caractéristiques d'un quartier prioritaire de la politique de la ville à compter du 1er janvier 2015 font l'objet d'un dispositif de veille active mis en place par l'Etat et les collectivités territoriales."

Application au territoire

La commune n'est pas concernée par une action au titre de la politique de la ville.

5.5.6 Revitalisation des centres villes

a) Action cœur de ville (ACV)

Le plan national Action cœur de ville répond à une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes et conforter le rôle de moteur de ces villes dans le développement du territoire.

Élaboré en concertation avec l'association Villes de France, les élus locaux et les 3 partenaires financiers nationaux du programme, la Banque des territoires, Action logement et l'Agence nationale de l'habitat, le programme « Action Cœur de Ville » vise à faciliter et à soutenir le travail des collectivités locales, à inciter les acteurs du logement, du commerce et de l'urbanisme à réinvestir les centres-villes, à favoriser le maintien ou l'implantation d'activités en cœur de ville, afin d'améliorer les conditions de vie dans les villes moyennes. Construites autour d'un projet de territoire, les actions de revitalisation engageront tant la commune que son intercommunalité ainsi que les partenaires publics et privés. À partir d'un diagnostic complet de la situation du centre-ville concerné, un comité de projet local déterminera les actions de revalorisation concrètes à mener autour de cinq axes :

- la réhabilitation-restructuration de l'habitat en centre-ville ;
- le développement économique et commercial ;
- l'accessibilité, les mobilités et connexions ;
- la mise en valeur de l'espace public et du patrimoine
- l'accès aux équipements et services publics

Le programme concerne 222 villes moyennes qui ont été sélectionnées en 2018, trois en Isère: Voiron, Vienne et Bourgoin.

b) Opération de revitalisation des territoires (ORT)

Créée par l'article 157 de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) du 23 novembre 2018, l'ORT est un outil nouveau à disposition des collectivités locales pour porter et mettre en œuvre un projet de territoire tourné prioritairement vers la revitalisation du centre-ville de l'agglomération :

- Intervention sur l'habitat (volet obligatoire) : lutte contre l'habitat dégradé ou indigne et contre la vacance ; production de logements attractifs (retour des familles en ville) et adaptés pour les personnes âgées
- Maintien de l'offre de commerces, de services et d'équipements
- Ville durable : valorisation du patrimoine et des paysages, lutte contre l'étalement urbain, performance énergétique des bâtiments, développement des mobilités dans les domaines urbain, économique et social, pour lutter prioritairement contre la dévitalisation des centres-villes.

La loi ELAN a prévu des dispositions pour que des installations de commerces ne viennent pas contrarier les actions menées dans le cadre d'une ORT : les procédures de demande d'autorisation d'exploitation commerciale peuvent être suspendues par le préfet pour une durée de 3 ans si elles sont susceptibles de porter atteinte aux objectifs de l'ORT, lorsqu'elles sont situées dans l'EPCI de l'ORT ou dans un EPCI voisin (Art. L. 752-1-2 du code de commerce).

En revanche, dans le périmètre de l'ORT, les projets sont dispensés d'autorisation d'exploitation commerciale, sauf si la convention ORT en dispose autrement (Art. L. 752-1-1 du code de commerce).

c) « Petites Villes de demain »

Le programme « Petites Villes de Demain » s'inscrit dans le prolongement des actions engagées par l'État et les collectivités depuis plusieurs années (AMI centres-bourgs, programme national de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD), programmes Action Cœur de Ville, Territoires d'Industrie, dispositif Contrats de transition écologique).

Il s'adresse aux villes de moins de 20 000 habitants qui exercent des fonctions de centralité essentielles en termes de services pour leurs habitants et leur bassin de vie et sujettes à des facteurs de fragilité.

Ce programme constitue un outil de la relance au service des territoires pour leur permettre de définir et mettre en œuvre leur projet de territoire, de simplifier l'accès aux aides de toute nature et de favoriser les échanges entre territoire et le partage de bonnes pratiques.

Le programme PVD offre aux petites villes et intercommunalités la possibilité de mobiliser l'ingénierie et l'expertise de nombreux partenaires, et ce, dans l'ensemble des champs nécessaires à la revitalisation : habitat, commerce, économie locale et emploi, accès aux équipements et services, mobilités, économie circulaire et circuits courts, énergie renouvelable, réseaux, adaptation au changement climatique, mobilités douces, patrimoine et espaces publics, transition écologique...

Il se concrétisera par la signature d'une convention d'adhésion entre la commune, l'intercommunalité, l'État, la Banque des territoires, les collectivités locales qui le souhaitent (Régions, Départements), et les partenaires associés au programme. Cette convention-cadre acte les engagements respectifs des partenaires et a pour vocation de cadrer la « phase d'initialisation » pour une durée de 18 mois et de mobiliser les fonds nécessaires pour démarrer les actions matures. Une convention **convention-cadre pluriannuelle, valant opération de revitalisation du territoire (ORT)¹⁷** sera signée par la commune bénéficiaire du programme, la ville principale de l'EPCI le cas échéant, et l'EPCI, une fois le projet de revitalisation pluriannuel (stratégie et actions) finalisé. Elle engage la commune, son EPCI et les partenaires sur toute la durée du programme.

17 ORT : définie dans l'article 157 de la loi ELAN

5.6 Mobilité, transport et aménagement numérique

5.6.1 Déplacements

La cohérence entre urbanisme et déplacements est au cœur des politiques publiques d'aménagement des territoires, en particulier depuis la loi **SRU** relative à la solidarité et au renouvellement urbains n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 et notamment son titre III qui traduit la volonté du législateur de mettre en œuvre une politique de déplacements au service du développement durable.

Les objectifs généraux de l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme, qui s'imposent notamment aux plans locaux d'urbanisme, intègrent en effet un certain nombre de principes allant dans ce sens :

- principe d'équilibre entre besoins en matière de mobilité et maîtrise de l'urbanisation,
- diminution des obligations de déplacements motorisés et développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile,
- prévention des nuisances (notamment sonores) et préservation de la qualité de l'air,
- réduction des émissions de gaz à effet de serre et économie des ressources fossiles,
- prise en compte des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie.

L'intégration de ces objectifs dans les PLU a été précisée et complétée au fil du temps :

- La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « **Grenelle 1** » (loi n° 2009- 967 du 3 août 2009)
 - Elle fixe les objectifs de l'État en matière de lutte contre le changement climatique placée au premier rang des priorités et s'inscrivant dans la démarche de la directive européenne dite des « 3 x 20 », à savoir :
 - la réduction d'au moins 20% des émissions de gaz à effet de serre, à l'horizon 2020
 - l'amélioration de 20% de l'efficacité énergétique
 - une part de 20% d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique.
 - Dans les zones urbaines et péri-urbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances.
- La loi portant engagement national pour l'environnement dite « **Grenelle 2** » (loi n°2010-788 du 12 juillet 2010), qui prévoit notamment la possibilité d'imposer une densité minimale de constructions dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés.
- La loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, qui prévoit des dispositions complémentaires concernant notamment le stationnement :
 - obligation de réaliser un inventaire des stationnements dans le diagnostic
 - obligation de prévoir des stationnements pour les cycles
 - possibilité d'imposer un nombre maximum de stationnement lorsque les conditions de desserte par les transports publics réguliers le permettent, sauf pour les bâtiments d'habitation
- La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi LOM) a modifié récemment de manière importante l'organisation institutionnelle des transports et les dispositions à respecter. Concernant le contenu des PLU, elle a notamment prévu des dispositions liées à la

sécurité des passages à niveau (dans le diagnostic) et à la logistique : secteurs logistiques à préserver, réalisation d'aires de livraisons

Conformément à ces textes, une réflexion spécifique doit être menée dans le cadre de l'étude de votre PLU, dans le respect des principes fondamentaux suivants :

- la maîtrise de l'étalement urbain et des déplacements automobiles :
 - renforcement de l'attractivité du centre urbain ou noyau villageois et aménagements qualitatifs des espaces publics
 - desserte des zones à urbaniser, à partir des voiries existantes dans le cadre de l'étude du schéma de voirie concomitante à l'étude du projet de PLU
- le droit à la mobilité pour tous et la liberté de choix du moyen de déplacement :
 - accessibilité aux services pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les habitants des quartiers défavorisés
 - desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville par les réseaux de transport en commun
 - choix possible d'un mode « doux » alternatif à la voiture particulière (2 roues, cheminement piétons)
- le développement équilibré des différents modes de transport :
 - incitation aux déplacements des 2 roues par la sécurisation et la continuité des parcours, ainsi que des normes de stationnement adaptées devant les équipements publics et du stationnement adapté pour les lieux publics
 - maillages piétonniers pour l'accès aux services
 - optimisation des réseaux et des équipements de transports existants
 - définition de normes de stationnement adaptées aux différents types d'usage et de lieux, n'incitant pas à l'usage de la voiture et conforme au PDU/plan de mobilité s'il existe.

A cet effet, le PLU doit comporter au moins les éléments obligatoires suivants concernant les déplacements :

- Dans le rapport de présentation :
 - les besoins répertoriés en matière de transports (art L. 151-4)
 - un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités (art L. 151-4)
 - pour les communes non couvertes par un plan de mobilité (ex-PDU), une analyse des flux de circulation prévisibles appelés à franchir les passages à niveau (art L. 1214-38 du code des transports)
- Dans le projet d'aménagement et de développement durables : les orientations générales concernant les transports et les déplacements (art L. 151-5)
- Dans les orientations d'aménagement et de programmation définies par l'article L. 151-6 (OAP sans règlement) : les besoins en matière de stationnement, la desserte par les transports en commun et la desserte par les voies et réseaux (art L. 151-6)
- Dans le règlement et les OAP : les mesures permettant d'atteindre les objectifs généraux en matière de transports et déplacements, tels que définis dans le PADD, en respectant les dispositions suivantes :
 - pour les constructions à usage d'habitation et de bureaux : si le règlement prévoit des obligations pour le stationnement des véhicules motorisés, il doit aussi prévoir des obligations pour le stationnement des vélos (art L. 151-30)

- pour les constructions à usage de logements sociaux : pas plus d'une place par logement ne peut être exigée (ramenée à 0,5 à proximité d'un transport collectif performant (L151-35)
- pour les autres constructions à usage de logement : pas plus d'une place par logement ne peut être exigée à proximité d'un transport collectif performant (L151-36)

Application au territoire

Les documents de planification traitent à des échelles différentes de l'organisation des transports de voyageurs et de marchandises sur leur territoire particulier (se reporter au chapitre 1 sur la hiérarchie des documents d'urbanisme).

Il est rappelé ici que le territoire communal est concerné par :

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise
Le schéma de cohérence territoriale du Nord Isère.

5.6.2 Stationnement

En matière de stationnement, je vous rappelle que :

- le rapport de présentation du PLU doit établir un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos, des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités (article L. 151-4).
- Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations suffisantes pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux, dans le respect des conditions prévues au [I de l'article L. 111-3-10 du code de la construction et de l'habitation](#) (Article L151-30 Modifié par la [LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 53 \(V\)](#))

Toutefois l'article L151-34 modifié par la [LOI n°2018-1021 du 23 novembre 2018](#) dit que le règlement peut ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction :

- 1° De logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat ;
- 1° bis De logements locatifs intermédiaires mentionnés à l'article [L. 302-16](#) du code de la construction et de l'habitation ;
- 2° Des établissements assurant l'hébergement des personnes âgées mentionnés au [6° du I de l'article L. 312-1 du code de l'action sociale et des familles](#) ;
- 3° Des résidences universitaires mentionnées à l'[article L. 631-12 du code de la construction et de l'habitation](#).

5.6.3 Contraintes liées aux fonctions assurées par certaines voies

5.6.3.1 Routes classées à grande circulation

En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation. Les dispositions des articles L. 111-6 à 10 du code de l'urbanisme sont détaillées dans la Partie 5.2.3.1.

Le décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation. le décret est téléchargeable sur le site suivant :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022289346&categorieLien=id>

5.6.3.2 Transports exceptionnels

L'existence d'itinéraires de transports exceptionnels assurant une fonction essentielle pour le bon fonctionnement du système de transports, et au-delà du système économique doit être mentionnée.

Ce statut particulier devra être pris en compte, en particulier lors de la réalisation d'aménagements de voirie, et dans le cadre de projets de traverses de bourgs.

En plus des itinéraires TE, la desserte routière de certains établissements nécessite de conserver certaines caractéristiques de gabarit, pour permettre le passage des approvisionnements ou/et des expéditions.

Vous trouverez plus d'informations sur le site de la DREAL , lien ci-dessous, notamment les principales restrictions existantes sur les routes du département :

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/les-transports-exceptionnels-a2403.html>

5.6.3.3 Transports de marchandises ou de matières dangereuses

Le département de l'Isère est doté d'un réseau de voies de communication adapté aux transferts de produits entre les usines du département et celles des industries nationales ou européennes.

Ces livraisons de produits se font par un réseau maillé de voies autoroutières (A7, A41, A43, A48, A480, A49) et de parties routières (RD1075, RN85 et RN87 ou rocade sud de Grenoble, RD1532 et pour le Nord Isère : RN6, RN7, RD519...).

Certaines voies, compte-tenu de leur profil, sont interdites au transport de marchandises ou de matières dangereuses.

Pour information :

Arrête du Préfet de l'Isère N° 2009-08212 portant autorisation de portée locale pour effectuer un transport exceptionnel de marchandises, d'engins ou de véhicules

http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/APL_38_cle15cb47.pdf

Transport de matières dangereuses :

<http://www.isere.gouv.fr/Politiques-publiques/Risques/Risques-technologiques/Matieres-dangereuses/Transports-de-matieres-dangereuses/>

Transport de matières radioactives

<http://www.isere.gouv.fr/content/download/4754/31747/file/Carte%20des%20axes%20routiers%20utilis%C3%A9s%20pour%20le%20TMR%20en%20Is%C3%A8re.pdf>

5.6.3.4 Accès riverains sur les voies publiques

La multiplication d'accès riverains directs sur des voies supportant un trafic de transit significatif revêt deux inconvénients majeurs :

- problèmes de sécurité routière, d'une part à chaque nouvel accès, point de conflit potentiel entre les fonctions de transit et de desserte, d'autre part, globalement sur l'itinéraire, pour lequel l'allongement exagéré de la partie agglomérée (relativement à la densité urbaine perçue) nuit au respect des limites de vitesse
- forme urbaine résultante avec une densité très faible, imposant un allongement des déplacements et un recours quasi-exclusif à la voiture (par exemple, explosion des coûts pour organiser la desserte en transports collectifs, y compris les transports scolaires).

Il est donc nécessaire de recommander pour les parcelles constructibles situées aux franges de l'urbanisation existante de recourir systématiquement à l'outil des « orientations d'aménagement » du PADD, pour y inscrire une représentation schématique des futures voies de la zone à urbaniser. Il sera alors possible d'utiliser au titre de la sécurité publique, l'article R 111-2 du code de l'urbanisme lors de l'instruction des permis de cette zone : le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, le projet peut n'être autorisé que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

5.6.3.5 Itinéraires cyclables

Le schéma départemental des aménagements cyclables a été adopté le 7 février 2003. Il a pour objectif de sécuriser la pratique du vélo et d'assurer la continuité des itinéraires.

Pour plus d'informations, s'adresser au Conseil Départemental de l'Isère.

5.6.3.6 Desserte et accessibilité pour les services d'incendie et de secours

Le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) de l'Isère souhaite attirer l'attention sur la desserte des bâtiments par les véhicules d'incendie et de secours. Vous pouvez vous rapprocher du SDIS.

5.6.4 Sécurité routière

La sécurité routière est un domaine très réglementé. Le code de la route en constitue l'outil central.

La route fait partie intégrante de l'aménagement de l'espace et à ce titre, il convient de mieux intégrer la dimension sécurité routière dans les documents de planification de l'urbanisation.

Même si le comportement de l'utilisateur est le facteur déterminant dans les accidents de la route, l'infrastructure joue un rôle non négligeable.

Il est notamment indispensable de prévoir des aménagements routiers adaptés à l'urbanisation future et au trafic qui en découle, de prendre en compte tous les usagers de la route y compris les plus vulnérables, et d'éviter l'urbanisation linéaire qui conduit à la multiplication des accès dangereux.

5.6.4.1 Evolution du trafic

Afin d'avoir une bonne connaissance du trafic routier et de son évolution sur votre commune, des cartes sont téléchargeables sur le site suivant :

https://www.isere.fr/sites/default/files/trafics2018_isere_bd.pdf

5.6.4.2 Accidentologie

Les données disponibles en préfecture de l'Isère (Cabinet/Bureau de la sécurité routière) relatives à l'accidentologie sur la commune peuvent être communiquées sur demande de la commune ou de son maître d'œuvre par messagerie électronique à l'adresse suivante : pref-odsr38@isere.gouv.fr

Par ailleurs, la [LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019](#) a créé un article L1214-38 du code des transports qui précise que :

« En dehors du champ d'application d'un plan de mobilité, le diagnostic intégré au rapport de présentation du plan local d'urbanisme analyse les flux de circulation prévisibles appelés à franchir les passages à niveau. »

5.6.5 Aménagement numérique du territoire

Le déploiement d'infrastructures numériques à très haut débit représente un enjeu majeur pour notre pays, en termes de compétitivité des entreprises, d'égalité et d'attractivité des territoires, de développement de nouveaux services et usages pour les citoyens. Il constitue également un fort potentiel de croissance durable

L'aménagement numérique ou l'aménagement des réseaux de communication numérique, consiste à assurer l'accessibilité aux réseaux haut-débit et très haut débit de manière simple, sécurisée et abordable ainsi que la disponibilité d'une offre de services appropriés. C'est un domaine technique complexe qui fait désormais partie intégrante de l'aménagement du territoire.

Par l'aménagement numérique, les acteurs publics (Collectivités Territoriales, État), en partenariat avec les acteurs privés, améliorent les conditions d'accès aux ressources de la société de l'information, pour la population de ce territoire (particuliers et entreprises), ce qui répond à une double ambition de compétitivité et de solidarité territoriale.



Un cadre législatif récent

La loi dite Grenelle II du 12 juillet 2010 instaure un cadre légal permettant aux collectivités territoriales d'inscrire la thématique des communications électroniques dans leur stratégie territoriale, et inscrit le «développement des communications électroniques» en tant que politique publique devant être abordée dans le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU. Des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures de communications électroniques dans les documents d'urbanisme (règlement écrit notamment) sont également rendus possible par cette loi.

Ainsi, il faut entendre que la politique publique relative aux communications électroniques regroupe l'ensemble des actions publiques qui conduisent à développer les infrastructures, les services et les usages liés à ce mode de communication. Les actions peuvent notamment porter sur le développement

d'infrastructures de réseaux, la mise en place de plates-formes de services numériques ou des actions de formation destinées aux usagers

L'existence des usages et des services est conditionnée par les performances des infrastructures de communications électroniques disponibles en un lieu donné.

Les opérateurs privés disposent d'une priorité par rapport aux collectivités territoriales dans l'établissement des réseaux de communications électroniques suivant le principe d'une concurrence par les infrastructures posé par l'Union Européenne.

En France, les collectivités peuvent intervenir pour l'aménagement numérique dans le cadre du Code Général des Collectivités Territoriales. Depuis 2004, l'article L.1425-1 leur donne la possibilité d'établir et d'exploiter des réseaux de communications électroniques. Plus de 130 réseaux d'initiative publique (RIP) à haut débit ont ainsi été établis ces dernières années.

En 2009, la loi Pintat relative à la lutte contre la fracture numérique introduit l'article L.1425-2 du CGCT qui affirme leur rôle dans la planification des déploiements de réseaux.

En revanche, les collectivités ne peuvent intervenir directement dans le déploiement des réseaux mobiles (3G/4G) qui sont du ressort exclusif des opérateurs privés.

Une nécessaire planification au niveau national et local

- **Le Plan France Très Haut Débit**

Lancé au printemps 2013, le Plan France Très Haut Débit vise à couvrir l'intégralité du territoire en très haut débit d'ici 2022. Pour atteindre cet objectif, le Plan s'appuie prioritairement sur le déploiement de réseaux mutualisés de fibres optiques et mobilise un investissement de 20 milliards d'euros en dix ans, partagé entre l'Etat, les collectivités territoriales et les opérateurs privés. Ces investissements sont répartis entre « zones conventionnées » et « réseaux d'initiative publique ».

- **Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique**

Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) s'inscrit dans une perspective de planification de l'aménagement numérique à l'horizon de 10 à 15 ans. Cet outil a pour objectif de favoriser la cohérence des initiatives publiques et leur bonne articulation avec l'investissement privé ainsi que de planifier le déploiement du très haut débit sur le long terme. Il détermine des phases échelonnées dans un calendrier pour concrétiser les objectifs retenus par la collectivité.

A partir de ces éléments, l'acteur public qui établit le SDTAN élabore plusieurs scénarios. Il choisit une situation cible, définit les objectifs correspondants et les moyens pour les atteindre. Certaines collectivités décident d'un projet de réseau public de communications électroniques à très haut débit et en définissent la structure de portage.

Le SDTAN peut comprendre un plan d'actions, la mise en place de structures de suivi et d'animation et les modalités de sa révision. Les SDTAN peuvent également aborder la dimension relative aux services et aux usages.

Ce document présente ainsi un socle de politiques locales d'aménagement numérique des territoires sur lequel les PLU peuvent s'appuyer¹⁸.

¹⁸ Au vu des nombreuses évolutions intervenues depuis l'établissement des premiers SDTAN, certains volets des SDTAN peuvent présenter une obsolescence. Il est donc probable que ces documents seront actualisés pour tenir compte des évolutions récentes ainsi que de celles à venir.

Le **Département de l'Isère** a adopté son SDTAN en 2011. Il a également retenu le principe de la mise en œuvre d'un réseau d'initiative public (RIP) pour la couverture très haut débit de l'ensemble du territoire départemental (déploiement de la fibre optique), dans un souci de solidarité et péréquation des investissements.

Comment prendre en compte l'aménagement numérique dans le PLU ?

Les SCOT, et en l'absence de SCOT, les PLU doivent prendre en compte les programmes d'équipement des collectivités (L. 131-1 et L. 131-7 du code de l'urbanisme). Les réseaux d'initiative publique, déclinaison opérationnelle des SDTAN, peuvent apparaître comme étant un programme d'équipement d'une collectivité.

Les réseaux d'opérateurs privés ne sont pas concernés par cet article du code de l'urbanisme. Cependant, la prise en considération des projets de déploiement d'infrastructures privés dans les documents d'urbanisme est justifiée par un intérêt fort d'articulation des dynamiques urbaine et numérique.

Le code de l'urbanisme prévoit également que le PADD du PLU « arrête les orientations générales » concernant divers thèmes, parmi lesquels figure « le développement des communications électroniques » (art. L. 151-5). Un PLU qui n'arrêterait pas d'orientation générale, concernant la politique publique de développement des communications électroniques pourrait être entaché d'illégalité.

Aucune obligation ne porte sur les OAP ou le règlement du PLU. Le règlement du PLU peut cependant imposer en matière d'infrastructures et de réseaux de communications électroniques des critères de qualité renforcés qu'il définit (art. L. 151-40).

Ainsi, l'aménagement numérique étant une des composantes de l'aménagement du territoire, le PLU pourrait :

- établir un diagnostic de la couverture numérique du territoire (cartographie, équipement et réseaux de télécommunication, fibre optique, répartiteurs, technologies disponibles, opérateurs, contexte, acteurs publics...), faisant ressortir les besoins futurs (pour les activités, le grand public...)
- au niveau des orientations
 - favoriser autant que possible l'implantation des activités ou des logements, dans des zones couvertes numériquement ou en voie de l'être,
 - envisager un pré équipement de chaque zone à aménager (à intégrer dans le programme des travaux du maître d'œuvre) et de chaque rue en réfection,
 - penser à la mise en place de fourreaux lors de travaux de raccordement d'une habitation ou de travaux de rénovation d'un raccordement aux réseaux
 - prendre en compte les initiatives issues publiques et privés en cours sur le département de l'Isère

Pour aller plus loin :

Lien vers la brochure réalisée par le ministère : [« Aménagement numérique et documents d'urbanisme. Eléments de méthodologie »](#) Juin 2013

http://www.ant.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/130617_METL_Brochure_Scot_et_ANT_V4_PDF_Def_minimale_cle736a19.pdf