

Septembre 2016

RAPPORT DE PRESENTATION

Mise en contexte, diagnostic territorial et
perspectives démographiques

Dossier
d'approbation

Plan Local d'Urbanisme Le Pont-de-Claix

Pièce n°1.1

*Vu pour être annexé à la
délibération d'approbation du PLU*

En date du

Le Président,

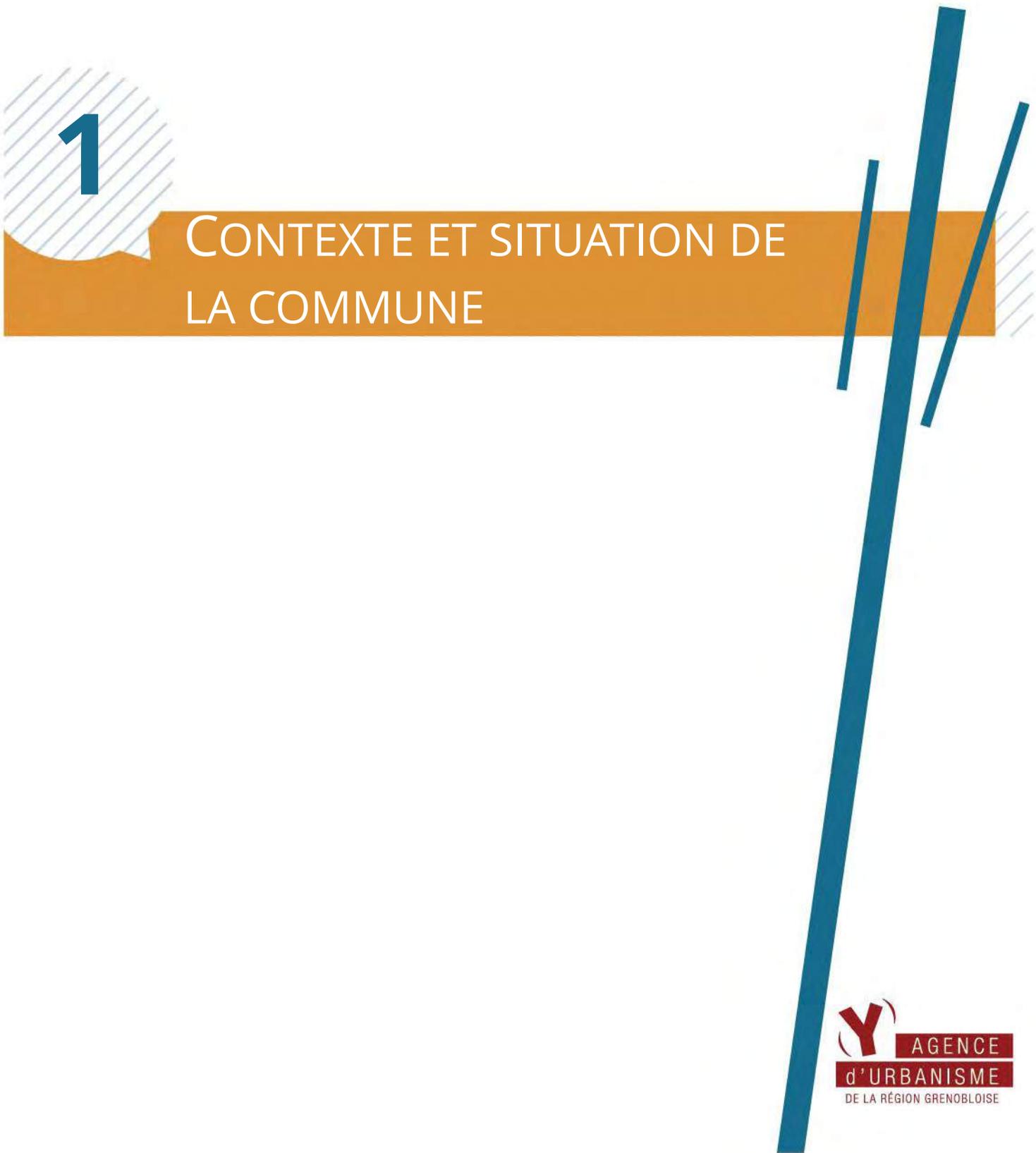


**GRENOBLE - ALPES
MÉTROPOLITAIN**

(Y) **AGENCE
d'URBANISME**
DE LA RÉGION GRENOBLOISE

SOMMAIRE

CONTEXTE ET SITUATION DE LA COMMUNE.....	2
1. PONT-DE-CLAIX AU SEIN DE LA METROPOLE GRENOBLOISE : POSITIONNEMENT, ENJEUX ET SPECIFICITES	3
2. POS ACTUEL ET PASSAGE AU PLU	12
3. CONTEXTE LEGISLATIF ET PRISE EN COMPTE DES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX.....	15
DIAGNOSTIC THEMATIQUE ET TERRITORIAL.....	27
1. CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES	28
2. HABITAT : EVOLUTION DE LA STRUCTURE DE L'HABITAT	34
3. COHESION SOCIALE ET TERRITORIALE	46
4. DEPLACEMENTS ET TRANSPORT.....	56
5. EMPLOI ET ACTIVITES ECONOMIQUES.....	77
6. EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS	102
7. ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE.....	110
ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACE	121



1

CONTEXTE ET SITUATION DE LA COMMUNE

1. PONT-DE-CLAIX AU SEIN DE LA METROPOLE GRENOBLOISE : POSITIONNEMENT, ENJEUX ET SPECIFICITES

1. La ville de Pont-de-Claix à l'heure du renouveau

La ville de Pont-de-Claix occupe une localisation stratégique à l'articulation entre le cœur dense et les territoires du sud de la métropole grenobloise (le vizillois et le canton de vif) et du sud de l'Isère (le Trièves, l'Oisans et la Matheysine). Les communes limitrophes à la ville sont Echirolles au nord, Claix à l'ouest, Champagnier à l'est et Varcis-Allières-et-Risset au sud.

Son histoire de ville ouvrière, son patrimoine industriel et ses ressources naturelles et paysagères lui ont conféré une identité et un ancrage forts qui lui ouvrent aujourd'hui des perspectives et des potentiels de renouvellement importants.

1.1. Un développement construit sur une dynamique industrielle et d'échanges

Les besoins d'échanges des territoires et la position de porte d'entrée sud vers Grenoble sont véritablement à l'origine du développement de Pont-de-Claix. Depuis la création emblématique du pont Lesdiguières, en passant par la réalisation du cours Saint-André, des voies royales, de la ligne Paris Lyon Méditerranée et du canal de la Romanche, l'attractivité de la commune pour l'implantation d'industries et l'accueil des populations ouvrières s'est vérifiée tout au long du 20ème siècle.

L'urbanisation s'est concentrée autour de ces axes, inscrivant aujourd'hui Pont-de-Claix en limite sud du cœur dense de l'agglomération grenobloise.

Avec le développement de l'industrie papetière (en lien avec les centrales hydroélectriques du Drac et de la Romanche), faisant du site des Papeteries le berceau de la commune, puis le développement de l'industrie chimique en complémentarité avec le site de Jarrie (vallée de la chimie) et la création de la plate-forme chimique, les rapports plus qu'étroits entre la ville et l'industrie ont été fondateurs.

1.2. Des risques technologiques qui ont longtemps freiné le développement urbain

Après les catastrophes de SEVESO en Italie (1976) et d'AZF à Toulouse (2001), la France a connu une évolution de son cadre législatif dans la prise en compte du risque technologique. Les rapports entre la ville et l'industrie sont reconsidérés, afin de réduire le risque pour les populations, en adaptant la réglementation de l'urbanisme et en faisant évoluer les process de production.

Créé par la loi du 30 juillet 2003, le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) contribue à définir une stratégie de maîtrise des risques sur les territoires accueillant des sites industriels potentiellement dangereux.

Cette évolution a eu pour conséquence de stopper le développement urbain de Pont-de-Claix depuis environ une vingtaine d'années. Après une tentative en 2004 d'élaboration de son Plan local d'urbanisme, la commune a dû renoncer à son projet urbain faute d'une vision claire des risques à travers le document de PPRT. Avec le nouveau PPRT qui sera prochainement approu-

vé, les rapports entre la ville et son industrie est aujourd'hui de nouveau distendus, plaçant la ville à un tournant de son histoire.

Localisation de la Ville de Pont-de-Claix au sein de la Métropole



2. Un positionnement spécifique au sein de la métropole

Pont-de-Claix se situe au sud du cœur urbain dense de la métropole grenobloise qui regroupe l'ensemble des communes reliées à Grenoble par une forte continuité du bâti. Ce cœur dense a accueilli l'essentiel de la croissance urbaine jusqu'au milieu des années 1970. Son évolution repose désormais sur le renouvellement et l'intensification du bâti existant. Très attractif, il accueille environ 60 % des emplois et des surfaces commerciales de la région grenobloise et 48 % de ses habitants, ainsi qu'une grande part de son offre commerciale et la quasi-totalité de ses équipements structurants.

2.1. Des spécificités marquées

Pont-de-Claix se distingue comme un pôle d'emploi à dominante industrielle et un pôle d'habitat accueillant les familles à revenu modeste, en raison d'un marché immobilier très abordable. L'offre de commerces et d'équipements répond principalement aux besoins de la population locale, qui a également recours à l'offre située dans la Polarité Sud toute proche (zones commerciales de Comboire et de Grand'Place, centre-ville d'Echirolles, etc.).

Par ailleurs, en raison des risques technologiques, le développement est quasiment figé depuis 20 ans, contrairement à celui des autres communes au sud du cœur urbain dense, qui ont mis en chantier de nombreux projets urbains (nouveau centre-ville d'Echirolles, quartier Vigny-Musset à Grenoble, renouvellement urbain des quartiers d'habitat social de Grenoble et Echirolles, ...).

2.2. Un rôle et une place à redéfinir

L'atténuation des contraintes liées aux risques technologiques constitue une opportunité majeure de renouveau pour Pont-de-Claix, en rendant possible l'aménagement de sites au potentiel de développement très important, possiblement de niveau métropolitain. C'est ce qui incite la Ville à vouloir redéfinir son rôle au sein du cœur dense de l'agglomération, mais aussi son positionnement vis-à-vis des territoires périurbains situés plus au sud.

L'évolution des grandes infrastructures de communication constitue une autre opportunité. Jusqu'au milieu des années 1980, Pont-de-Claix était un point de passage obligé des flux routiers vers le sud, alors que les anciennes routes nationales empruntaient le cours Saint-André depuis Grenoble et que son centre-ville constituait le carrefour entre la route vers Vif et Sisteron (RD1075) et la route vers Vizille, Briançon et Gap (RN85). Aujourd'hui, des voies rapides urbaines permettent de contourner Pont-de-Claix, ce qui amène à vouloir repenser l'aménagement des axes historiques qui structurent et relient Pont-de-Claix à Grenoble, Vif et Vizille.

3. Des projets structurants à prendre en compte

3.1. Des atouts : une bonne connexion à Grenoble

Pont-de-Claix est très bien connectée au centre-ville de Grenoble par les transports collectifs, avec la ligne Chrono C2 qui assure un rabattement vers le tramway E, susceptible d'être prolongé vers le sud. Elle est traversée du nord au sud par le cours Saint André, axe de circulation emblématique de la métropole assurant la liaison entre la porte de France à Grenoble et le centre-ville historique de Pont-de-Claix. Elle bénéficie d'un accès rapide à l'A480 et la RN85.

A court terme, Pont-de-Claix bénéficiera également d'une liaison forte avec le sud de l'agglomération grâce au prolongement du tramway A jusqu'au pôle d'échanges de Flottibulle.

3.2. Des faiblesses : des connexions insuffisantes au périurbain sud (Vizille)

Par contre, les connexions en transports collectifs vers le sud de Pont-de-Claix et le périurbain sud restent faibles ou perfectibles. La ligne de bus Express 2 Vizille – Grenoble – Voreppe passe par Pont-de-Claix, mais n'assure qu'une desserte limitée de la commune en points d'arrêt. Elle permet aux habitants de Vizille de relier la ville-centre en un peu plus de 30 minutes, mais sa fréquence reste relativement faible (20 minutes en heure de pointe, contre 40 à 50 minutes en dehors de ces créneaux). La ligne ferroviaire Grenoble – Gap dessert Pont-de-Claix, mais elle aussi avec une fréquence très faible (7 trains à l'aller / 8 trains au retour) et en baisse. La ligne de bus Vif - Varcis - Grenoble emprunte l'autoroute, évitant ainsi Pont-de-Claix.

3.3. Les déplacements : un enjeu-clé à l'échelle métropolitaine

L'organisation des déplacements entre le cœur dense de l'agglomération et le périurbain sud est un enjeu important au regard de l'importance des flux (115 000 déplacements/jour d'après l'enquête ménages-déplacements de 2010) et d'un usage assez faible des transports en commun (12 %) sur ces liaisons, ce qui favorise une forte congestion des axes routiers (RN85, A480...).

4. Des atouts paysagers, environnementaux et patrimoniaux

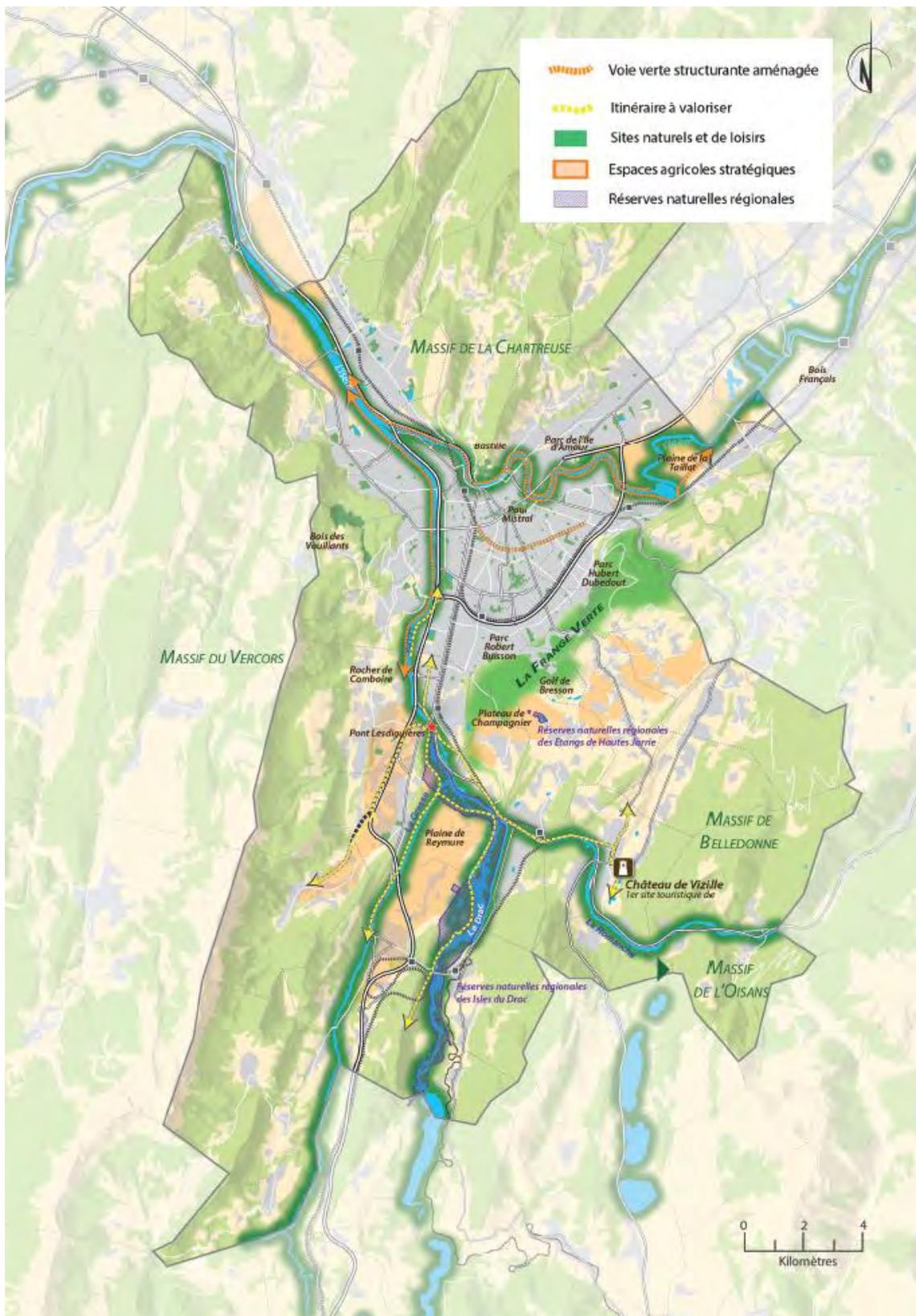
La ville de Pont-de-Claix bénéficie d'un environnement de qualité offrant des vues sur les massifs du Vercors, le Rocher de Comboire, le Trièves et la Matheysine, les contreforts du plateau de Champagnier. La restauration écologique des Isles du Drac constitue un point d'appui solide au déploiement de la nature en ville. À la confluence du Drac, de la Romanche et de la Gresse, ce grand espace de nature à fort potentiel, marqué par la présence de l'eau et situé à proximité du cœur dense de l'agglomération, concourt à de nombreuses perspectives de projets environnementaux : création d'un spot de biodiversité, aménagement de voies vertes piétonnes et cyclables, etc.

Le patrimoine ouvrier et industriel constitué par Pont-de-Claix est assez unique à l'échelle de la métropole grenobloise. Il est malheureusement méconnu, peu accessible et entaché d'une image négative en raison de la présence de la plate-forme chimique.

Les berges du Drac offrent également un réel potentiel, mais elles sont en attente de valorisation, tout comme la piste cyclable qui longe la digue du Drac pour s'arrêter au niveau d'Echirolles. Pont-de-Claix pourrait s'avérer un site de passage important pour le cyclotourisme (voie d'accès au massif de l'Oisans et aux Alpes du Sud depuis l'agglomération grenobloise) mais les aménagements cyclables actuels restent peu qualitatifs. Améliorer la circulation des modes actifs à l'échelle du grand sud pourrait être un objectif et un axe de positionnement, avec des liens à construire en faveur d'une continuité cyclable entre le cœur d'agglomération, Vif et Vizille.

Contexte et situation de la commune

Grands espaces de nature et de loisirs à l'échelle de la métropole



5. Le besoin d'une nouvelle attractivité résidentielle complémentaire des spécificités sociales

5.1. Pont-de-Claix perd des habitants alors que les besoins d'accueil sont élevés à l'échelle métropolitaine

La population pontoise, plutôt jeune avec une forte représentation des familles, est en lente diminution depuis 1975, avec un solde migratoire négatif. En raison des risques technologiques, très peu d'opérations d'aménagement ont été réalisées depuis les années 1990. Le parc de logement, majoritairement hérité des années 1960 / 1970, est vieillissant. Sur les 4 900 logements actuels, près du tiers (28 %) est constitué de logements sociaux, qui correspondent aux besoins sur représentés de populations peu qualifiées, aux revenus médians globalement faibles. L'habitat collectif est essentiellement constitué de copropriétés construites dans l'après-guerre (1950 / 1970) et de logements sociaux. Outre les locataires du parc social, 20 % de locataires concernent le parc privé et on compte 50 % de propriétaires.

5.2. Des enjeux forts de renouvellement de la population pontoise mais aussi d'accueil des familles de l'agglomération

Pont-de-Claix doit à la fois garder ses habitants et se mettre en capacité d'en accueillir de nouveaux. Mais l'enjeu est plus global. À l'échelle du cœur dense de l'agglomération grenobloise, il s'agit de limiter la fuite des familles qui ne trouvent pas à s'y loger et contribuent à la périurbanisation. Renforcer la croissance démographique implique de proposer une offre résidentielle de qualité, dans un environnement attractif et suffisamment abordable pour ne pas mettre en péril les ménages déjà résidents. Il importe plus globalement de développer l'attractivité d'ensemble de Pont-de-Claix. Bien des sites peuvent se prêter aux besoins de requalification, dans un environnement spacieux et verdoyant.

6. Une économie à dominante productive en recherche de complémentarité et d'une meilleure intégration aux dynamiques métropolitaines

6.1. Pont-de-Claix, une polarité économique majeure du cœur dense de la Métropole

Avec près de 6 100 emplois (Source : INSEE 2012) pour environ 4 800 actifs occupés (soit 3 % du nombre d'emplois total de l'agglomération) et un tiers de la commune réservée à des sites économiques dédiés, Pont-de-Claix constitue un pôle d'emploi structurant à l'échelle de la métropole grenobloise. Une partie des activités économiques de la commune s'inscrit dans le couloir d'activités industrielles qui s'étend de Grenoble à Jarrie, le long de la voie ferrée Grenoble – Gap.

La commune de Le Pont-de-Claix occupe une position stratégique au sein de la métropole à l'articulation :

- D'une frange nord très dynamique accueillant de nombreux espaces économiques dédiés, marquée par la présence de zones d'activités et d'entreprises majeures de l'agglomération (industrie et grandes surfaces commerciales notamment)
- D'une frange sud aux pôles d'emplois plus diffus.

6.2. Un positionnement économique éloigné des principaux pôles d'innovation de l'agglomération grenobloise

Le modèle de développement métropolitain fondé sur l'innovation technologique s'inscrit principalement sur les territoires du nord-ouest et est de la Métropole, ainsi que dans le Grésivaudan. A l'écart de ces pôles moteurs, l'économie Pontoise est structurée autour d'une industrie à dominante productive. Le processus d'essaimage de la dynamique métropolitaine ne bénéficie pas à Pont-de-Claix (la commune compte 17 % d'emplois cadre contre 26 % en moyenne à l'échelle de la Métropole).

6.3. La chimie, un secteur phare à l'échelle nationale mais fragilisé

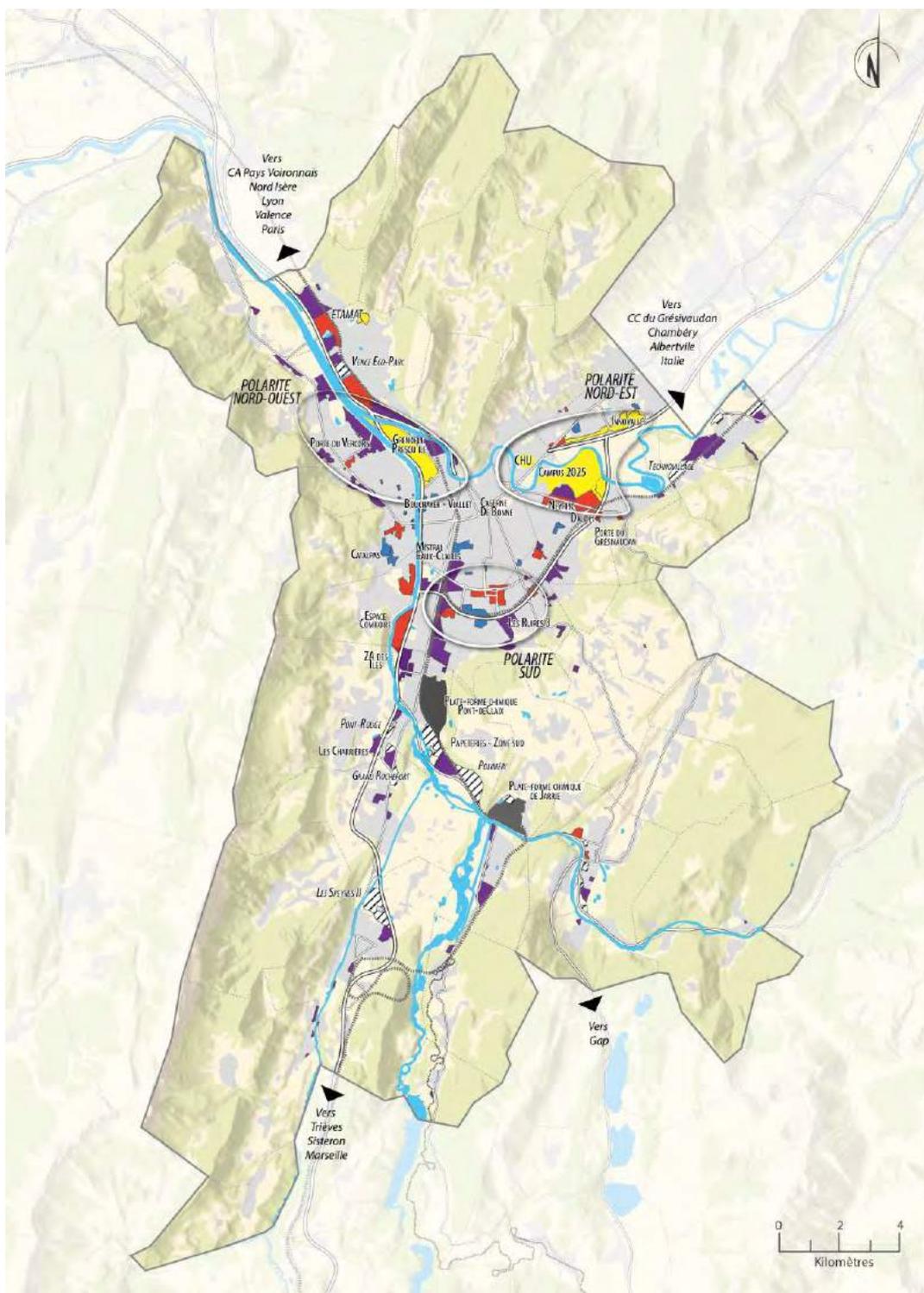
La Plate-forme chimique, qui couvre 120 hectares et 10 % des emplois de la commune (près de 800 salariés au sein de 7 entreprises), représente les 2/3 des emplois de l'agglomération dans le secteur de la chimie. Elle génère 3 000 emplois indirects et fait vivre près de 200 sous-traitants. Le quart de la production nationale de chlore est produit sur ce site, par ailleurs le seul en France à produire du phosgène (pour la fabrication de mousse polyuréthanes, de peinture et de vernis). Malgré tout, le devenir de la filière demeure incertain.

6.4. Des entreprises au rayonnement international

La zone d'activités des Iles, située au nord-ouest de la commune, concentre près de 2 000 emplois. Elle accueille le siège européen de Becton Dickinson intervenant dans le domaine de la technologie médicale, qui emploie environ 1 600 salariés dans les activités productives et tertiaires. Le tissu économique y est diversifié : activités industrielles spécialisées (LAMBERT JOUTY, OXYSHOP, ...), entreprises artisanales du secteur du bâtiment et activités commerciales et de services aux entreprises (transport QUALIT'EXPRESS), location d'engins de chantier (SMMI), réparation automobile, ...).

Dans la continuité de la zone d'activité des Essarts sur la commune d'Echiroles, quelques entreprises sont encore installées le long de l'avenue Charles de Gaulle comme COVIDIEN (fabrication de matériel médical). Mais d'imposants locaux industriels ont été délaissés (ancien site ALSTOM NEYRPIK, Etablissement RICHER). Leurs spécificités ont permis parfois d'accueillir des laboratoires de recherche et d'expérimentation comme ceux d'ARTELIA et du CERG mais la plupart sont inoccupés.

Localisation des principaux espaces économiques de la métropole



-  Secteur de projets / friches industrielles
-  Zones d'activités artisanales et / ou industrielles
-  Zones à dominante innovation / recherche / domaine scientifique
-  Plate-forme chimique
-  Zones commerciales
-  Zones à dominante tertiaire

6.5. Des fermetures d'activités récentes

L'activité papetière qui a fait naître la commune a également fermé ses portes en 2008 laissant place à une vaste friche industrielle dans le sud de la commune. De même un imposant site industriel d'environ 4 hectares anciennement dédié aux activités de fabrication de peintures et solvants, le site Becker, laisse une importante friche à proximité immédiate des quartiers d'habitation.

6.6. Un environnement commercial très concurrentiel

La proximité de grands pôles commerciaux de rayonnement métropolitain, comme Grand'Place, Espace Comboire et le centre-ville d'Echirolles, constitue un frein à la dynamique commerciale de la commune de Pont-de-Claix. L'offre commerciale pontoise est alors tournée vers les besoins locaux, avec des petits centres commerciaux de proximité éparpillés au sein des quartiers d'habitat et disposant parfois de locaux vétustes ou inadaptés peu attractifs. Le centre-ville de Pont-de-Claix concentre 49 locaux de commerces traditionnels ou de services (banques, laboratoires d'analyse médicale, cabinet d'infirmières, mutuelle de santé, etc.). Il accueille en outre un marché hebdomadaire attractif et complet, avec une offre de produits alimentaires et d'articles de consommation courante (bazar, vêtements, ...).

2. POS ACTUEL ET PASSAGE AU PLU

1. Historique

La commune de Pont-de-Claix est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) en vigueur depuis son approbation le 30 juin 1983 et révisé le 30 juin 1994.

Depuis cette révision, le document a connu 7 modifications :

- **Modification n°1 approuvée 9 mai 1996**

Deux objectifs étaient poursuivis dans cette modification :

- Adapter le périmètre du secteur UAa (rénovation et modernisation du bourg) au projet d'ensemble permettant la construction de 150 logements, des équipements et des espaces publics.
- Harmoniser le classement d'un tènement industriel d'un seul tenant par le déclassement d'une partie de la zone UDa pour le classer en zone UJa.

- **Modification n°2 approuvée le 11 février 1999**

Cette modification visait à ouvrir à l'urbanisation 2 parcelles classées en zone NAI du POS pour permettre l'extension d'entreprises installées dans la ZI des Iles (projet de création d'aires de stationnement liées à l'installation du siège sociale européen de l'entreprise Becton Dickinson).

Le classement en zone UJb de ces parcelles s'est accompagné d'une modification du règlement de la zone :

- UJ1 : autorisation de l'implantation de salles festives sous réserve de confinement
- UJ10 : assouplissement des règles de hauteurs de 12m. à 18m.
- UJ12 : extension des règles de stationnement aux activités autorisées à l'article UJ1

La modification a également concerné le règlement et le périmètre de la zone UDa pour imposer des prescriptions architecturales et d'implantation pour permettre la réalisation d'un projet cohérent de construction de logement en accession.

Une modification des dispositions générales et des documents graphique a été opérée pour prendre en compte le classement des infrastructures routières et ferroviaires sur le territoire communal pour la prise en compte des nuisances sonores.

- **Modification n°3 approuvée le 13 janvier 2005**

Cette modification consistait à ouvrir à l'urbanisation une partie de la zone NA au nord-ouest de la commune et au déclassement en zone UBa d'une partie de la zone NA pour permettre la construction d'une gendarmerie comprenant 36 logements.

- **Modification n°4 approuvée le 18 mai 2006**

Cette modification avait pour objet d'ouvrir à l'urbanisation une partie de la zone NAI et déclasser une partie de la zone UJa pour créer une nouvelle zone UK déclinée en zone UKa et UKb. Il

Contexte et situation de la commune

s'agissait également de permettre la création d'une zone d'activité pour l'accueil d'activités non nuisantes et non polluantes en entrée de ville (NAi), de créer un secteur d'habitat dense (UJa) et de répondre à de nouvelles demandes d'implantation à usage tertiaire et artisanale.

▪ **Modification n°5 approuvée le 19 mars 2009**

Cette modification visait à déclasser en zone NDe une partie de la zone NAi (quartier du Pont des Vannes), afin de répondre à de nouvelles attentes en matière d'activités économiques (CE-MEX) ; la création du sous-secteur NDe de la zone ND étant destiné d'une part, à autoriser la réalisation et l'exploitation d'un affouillement et d'autre part, à permettre la réhabilitation en étang de pêche, une fois l'activité achevée. Cette nouvelle zone s'inscrira dans un projet d'aménagement d'une trame verte accessible aux piétons et cycles, en lien avec le parc Borel.

Par ailleurs, il s'agissait de supprimer le sous-secteur NDac pour le réintégrer en zone ND suite à l'abandon d'un projet d'ouverture et d'exploitation d'une carrière liée à la création d'aires de loisirs.

▪ **Modification n°6 approuvée le 19 novembre 2009**

Deux évolutions du document d'urbanisme étaient visées par cette modification :

- Intégrer dans le règlement du POS le secteur de la ZAC de Grand Galet (reclassé en zone UD) et le secteur de Plan Masse (suppression du secteur UDa et reclassement en zone UD), et modifier le règlement de la zone UA notamment au regard de l'achèvement de la ZAC du centre-bourg.
- Réduire les distances de recul par rapport aux limites séparatives en zone UC : modification de l'article UC7 en réduisant la distance de recul de 4m. à 2m.

▪ **Modification n°7 approuvée le 20 novembre 2014**

Cette modification avait pour objectif de permettre l'ouverture à l'urbanisation du terrain des « 120 Toises » pour réaliser une opération de construction d'environ 150 logements, la modification vise à déclasser la zone NA pour la classer dans une nouvelle zone UL et d'instaurer des règles spécifiques à cette zone. Les sous-secteurs ULa et ULb correspondent à des hauteurs et des densités différentes, afin d'adapter le règlement au projet défini.

Le sous-secteur ULa correspond à la zone Nord, moins dense et permettant des hauteurs comprises entre R+2 et R+4 avec la possibilité d'aller ponctuellement jusqu'à R+5

Le sous-secteur ULb correspond à la zone sud, plus dense présentant des hauteurs allant jusqu'à R+6

Une révision du PLU a été lancée au début des années 2000 et arrêtée le 6 mai 2004. Ce projet avait fait l'objet d'avis défavorables de la part des services de l'État et du commissaire-enquêteur au vu des risques technologiques existants et de l'absence de Plan de Prévention des Risques Technologiques pour encadrer l'urbanisation future du territoire communal conformément à la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.

Le POS actuellement en vigueur est donc relativement ancien. Le document est bien antérieur aux grandes évolutions législatives et réglementaires et aux démarches de planification intercommunales. Il nécessite donc une mise en conformité avec les lois ENE et Alur ainsi qu'une mise en compatibilité avec le SCoT.

1.1. Le zonage du POS en vigueur

Les zones U du POS : ont une surface de 367 ha représentant plus de 60 % du territoire. Les zones urbaines destinées à l'habitat ont une surface de 136 ha (soit 24 % du territoire) et les zones urbaines destinées à l'activité économique ont une surface de 222 ha (soit 39 % du territoire).

Les zones NA du POS : ont une surface de 28 ha (soit 5 % du territoire). Parmi les zones NA on peut distinguer les zones NA (0,8 ha) et les zones NAI (28 ha).

Les zones ND : ont une surface de 171 ha (soit 28 % de la surface totale du territoire)

Le territoire pontois est fortement urbanisé (plus de 60% du territoire). Plus d'un tiers de la surface de la commune est occupé ou destiné aux activités économiques.

La révision du POS de 1983 avait plusieurs objectifs :

- Prendre en compte de la réorganisation des grandes infrastructures de voirie et l'évolution de l'urbanisation.
- Refondre le règlement pour réadapter certaines dispositions devenues obsolètes.
- Renforcer les mesures de prévention pour une maîtrise de l'urbanisation adaptée aux risques technologiques liés aux activités de la plate-forme chimique.
- Offrir la possibilité au POS de rénover et moderniser le bourg

1.2. Rappel des objectifs de la révision

La démarche d'élaboration du PLU, lancée par délibération du 29 septembre 2011, doit répondre aux enjeux suivants :

- Doter la ville d'un projet de développement urbain compatible avec les évolutions législatives et les documents supra-communaux (Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Urbaine Grenobloise).
- Permettre à la ville de se développer et d'accueillir de nouvelles populations, en tenant compte des contraintes et des risques (technologiques notamment).
- Répondre à la demande croissante, à l'échelle de l'agglomération, en matière de création de logement.
- Renforcer le positionnement et le rôle de Pont de Claix comme pôle d'attractivité au sud de la Métropole, à partir notamment de lignes de transports en commun structurantes et d'équipements publics de rayonnement intercommunal.
- Faire évoluer l'image de la ville, en s'appuyant sur la valorisation de ses espaces naturels et sur son identité.

3. CONTEXTE LEGISLATIF ET PRISE EN COMPTE DES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX

Un certain nombre de lois nationales et de documents supra communaux s'imposent au PLU, document d'urbanisme communal : il existe donc une obligation de compatibilité du PLU avec ces documents et ce cadre réglementaire.

1. Loi ENE du 12 juillet 2010 dite « Grenelle II »

La loi portant "engagement national pour l'environnement" (ENE) dite Grenelle 2, promulguée le 12 juillet 2010, correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement. Concernant les documents locaux d'urbanisme, cette loi a opéré une réforme des procédures d'élaboration et de modification ou révision des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) pour une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux dans les processus de planification territoriale.

La loi ENE a entraîné la modification de plusieurs articles du Code de l'Urbanisme fondateurs en matière de conduite du PLU et de son contenu. L'essentiel des modifications est présenté ci-après.

Article L.110 du Code de l'urbanisme : « *Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement.* »

Dans l'article L.121-1, la loi Grenelle 2 vient **enrichir les principes fondamentaux à respecter par la prise en compte d'objectifs environnementaux conséquents** (nouveaux thèmes : réduction des gaz à effet de serre, maîtrise de l'énergie, préservation de la biodiversité et des écosystèmes, attention portée aux continuités écologiques, etc.) par rapport au texte issu de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000.

Dans les faits l'application de la loi ENE – Grenelle 2 ne modifie pas la composition générale du dossier de PLU mais elle apporte des éléments nouveaux (orientations, outils, objectifs) ajoutés au contenu des différentes pièces du dossier, éléments ayant entraîné la refonte de l'article L.123 du Code de l'Urbanisme.

Nouveaux éléments pour le Rapport de Présentation (L.123-1-2)

La loi a introduit une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Le rapport de présentation doit ainsi désormais justifier les objectifs inscrits dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant par le SCOT quand la commune est concernée.

Nouveaux éléments pour le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (L.123-1-3)

La rédaction antérieure à la loi Grenelle 2 mentionnait « Durable » au singulier pour intégrer le Développement Durable au projet central du PLU. La nouvelle rédaction affiche un Projet d'Aménagement et de Développement Durables qui doit permettre de mieux intégrer des objectifs de long terme pour la commune.

Dans cette perspective, le contenu du PADD a été largement étoffé. Il définit désormais « *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* » (L.123-1-3). Il arrête ainsi des orientations en matière d'habitat, de transports et déplacements, de développement des communications numériques, d'équipement commercial, de développement économique et de loisirs. Enfin il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (L.123-1-4)

« Orientations d'Aménagement » avant Grenelle 2, elles deviennent « Orientations d'Aménagement et de Programmation » (OAP). Un PLU peut désormais comporter plusieurs OAP portant sur l'aménagement de secteurs identifiés au plan de zonage. « *Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements* » (L.123-1-4).

Les OAP peuvent désormais comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. L'échéancier peut ainsi, au lieu d'être seulement intégré au rapport de présentation où il n'aurait qu'un statut informatif, être inscrit dans l'OAP et prendre une valeur juridique.

Le Règlement écrit (L.123-1-5)

De nouvelles mesures sont intégrées pour répondre aux nouvelles exigences introduites par Grenelle 2 :

- Possibilité d'imposer des densités minimales de construction à condition d'être sur des secteurs à proximité de transports en commun existants ou programmés ;
- Possibilité d'instaurer un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lorsque les conditions de desserte en transports en commun le permettent ;
- Possibilité d'imposer le respect des performances énergétiques et environnementales renforcées que le règlement doit alors définir (nouveaux articles 14 et 15 dans le règlement écrit).

2. La loi « Alur » : incidences pour les PLU

La loi pour un Accès au Logement et un Urbanisme Rénové, dite « Alur », est entrée en vigueur le 27 mars 2014, du moins pour certaines de ses dispositions. Elle vient préciser plusieurs principes, notamment en matière de renforcement de la lutte contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, avec des incidences sur les PLU :

- Des ajouts **au contenu des PLU** pour assurer une réelle analyse de la consommation d'espace et des capacités des espaces déjà bâtis en matière de densification et renouvellement urbain ;
- Des mesures particulières concernant l'ouverture à urbanisation des zones à urbaniser créées depuis plus de 9 ans, visant à favoriser leur reclassement en zones naturelles ;
- Une **clarification du règlement du PLU** pour mieux atteindre les objectifs de densification et de limitation de la consommation d'espace (ex. suppression des COS et tailles minimales de terrain).

La loi précise également les échéances de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le SCoT et les délais pour la caducité du POS. Ainsi, théoriquement le POS de Bernin devrait être compatible avec les orientations et objectifs du SCoT de la région grenobloise depuis mars 2013 et en tous les cas, comme la commune a engagé une révision du POS, ce dernier sera caduc au plus tard le 26 mars 2017 (retour au RNU).

Nouveaux éléments pour le Rapport de Présentation (L.123-1-2)

- Le rapport de présentation doit analyser la **capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis**, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il doit exposer les dispositions qui favorisent la densification des tissus urbains ainsi que la limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- Il 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 ;
- L'analyse de la consommation d'espace présentée **doit courir sur les 10 années précédant l'approbation** du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme.

Nouveaux éléments pour le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (L.123-1-3)

- Le PADD doit comporter des objectifs chiffrés de modération de la consommation d'espace.
- Il doit définir les orientations générales des politiques de paysage

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (L.123-1-4)

- Les OAP peuvent définir les actions pour la mise en valeur des continuités écologiques
- Elles peuvent imposer dans les opérations d'aménagement un pourcentage destiné à la réalisation de commerces.

Le Règlement écrit (L.123-1-5)

- Suppression de la surface minimale de terrain et des COS dans les PLU ;
- Restriction de la possibilité de délimiter des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées dans les zones agricoles et naturelles (STECAL – zones Ah/Nh) : cette délimitation, « à titre exceptionnelle », nécessitera l'avis de la commission départementale de la consommation des espaces agricoles (CDCEA) ;
- Possibilité de délimiter, dans les zones urbaines ou à urbaniser, des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'opérations, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces et à l'implantation d'entreprises artisanales.
- Possibilité d'imposer une part minimale de surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables, éventuellement pondérées en fonction de leur nature, afin de contribuer au maintien de la biodiversité et de la nature en ville.
- Le règlement fixe les minimas des obligations de stationnement pour les vélos pour les immeubles d'habitation et de bureaux.

et leur compatibilité avec le caractère agricole, naturel ou forestier de la zone.

3. Le SCoT de la Région Grenobloise

La commune de Pont-de-Claix est incluse dans le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Grenobloise. Le SCoT a été approuvé le 21 décembre 2012.

Composé d'un rapport de présentation comportant le diagnostic et les justifications relatives au projet, structuré autour d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), le SCoT comporte deux documents stratégiques pour la mise en œuvre des orientations : le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) qui définit les règles normatives permettant d'atteindre les objectifs stratégiques du PADD et le Document d'Aménagement Commercial et les conditions d'implantation des activités.

Ces éléments sont accompagnés d'un ensemble de documents graphiques qui spatialisent les orientations par thématique.

Périmètre du SCoT de la Région Urbaine Grenobloise

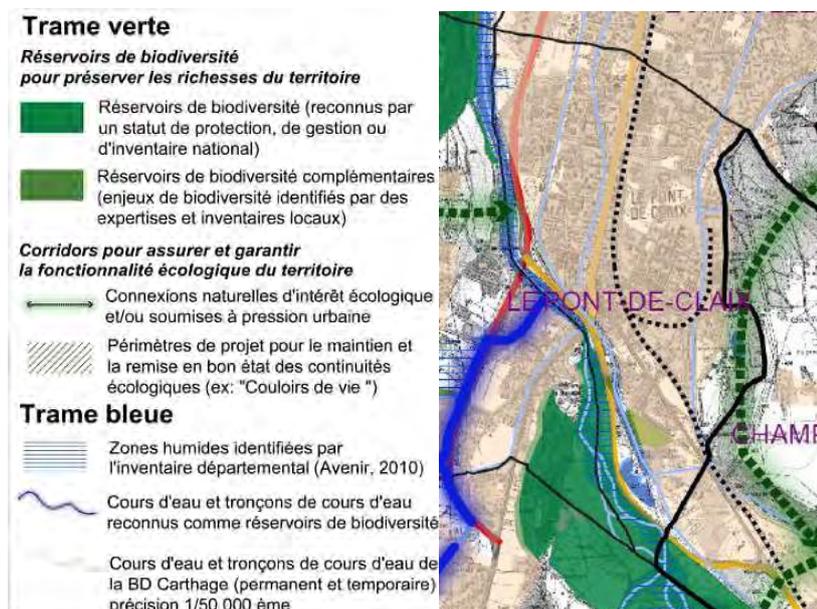


Le document DOO s'appuie sur 5 grandes orientations déclinées en sous-orientations réunissant les outils pour une application sur les différents territoires qui composent le SCoT :

1. Préserver et valoriser durablement les ressources naturelles, la trame verte et bleue et les conditions de développement de l'activité agricole et sylvicole : économiser l'espace, mettre en avant la protection des ressources du territoire

Il s'agit essentiellement de cesser de considérer les espaces naturels et agricoles comme des réserves infinies pour le développement urbain. Le respect du cadre de vie, des espaces naturels interstitiels dans le paysage urbain et des grandes coupures agricoles ou naturelles participent à la qualité paysagère et du cadre de vie offerts par notre région.

Extrait du SCoT : Carte de la trame verte et bleue



Pour la commune de Pont-de-Claix, il s'agit tout particulièrement d'identifier et de protéger durablement les éléments constitutifs de la trame verte et bleue ainsi que les éléments supports de biodiversité présents sur le territoire.

Les principaux espaces concernés sont :

- la colline de Champagnier dite « colline verte » au relief boisé aux limites est de la commune (prise en compte d'un corridor écologique),
- la présence d'une ZNIEFF (Zone Naturelle d'intérêt Faunistique et Floristique) de type 1 : réservoir de biodiversité des Isles du Dra,,
- le Drac comme réservoir de biodiversité,
- la présence de grands parcs urbains,
- la prise en compte des zones humides identifiées par l'inventaire départemental d'Avenir.

2. Améliorer les qualités du cadre de vie, en intégrant les exigences environnementales, paysagères, de sécurité et de santé dans l'aménagement du territoire

Il s'agit ici de valoriser l'identité des territoires, notamment en préservant des coupures à l'urbanisation entre certains secteurs ou communes, lutter ainsi contre la banalisation des paysages. L'enjeu étant également d'intégrer les notions de prévention contre les risques majeurs et contre les nuisances sonores et pollutions diverses dans l'aménagement du territoire.

Pour la ville de Pont-de-Claix, il s'agit tout particulièrement de :

- **Valoriser l'identité des territoires par la préservation du paysage et du patrimoine** notamment par la valorisation du Pont de Claix comme élément du patrimoine.
- **Veiller à l'intégration paysagère des nouveaux sites urbanisés** pour prendre en compte notamment les visibilité sensibles ou les situations de covisibilité.
- **Empêcher une urbanisation linéaire le long des axes routiers.**
- **Prendre en compte les risques naturels et technologiques** en amont des réflexions et projets d'urbanisme, de développement, d'aménagement pour limiter l'exposition des

Contexte et situation de la commune

personnes et des biens aux risques et aux pollutions et éviter d'aggraver les risques à l'aval. La ville devra prendre en compte et traduire dans le PLU les risques liés aux aléas naturels et technologiques.

- **Prévenir et réduire l'exposition de la population aux nuisances et pollutions** le long des grandes voiries (principales voies sonores identifiées : RN75, RN85, RD269, A480, déviation, voie ferrée).

3. Conforter l'attractivité métropolitaine dans le respect des enjeux de développement durable.

Il s'agit de conforter l'ensemble des moteurs de l'économie, développer les grands équipements et services structurants, améliorer les conditions de déplacement, favoriser le tourisme sous toutes ses formes et veiller à une structuration numérique du territoire.

Pour la commune de Pont-de-Claix, il s'agit tout particulièrement de :

- Soutenir les aménagements permettant **d'améliorer la grande accessibilité routière** et ferroviaire notamment dans le cadre de l'amélioration des liaisons vers le sud et des conditions d'accès et de traversée de l'agglomération grenobloise.
- **Créer ou conforter les pôles touristiques et de loisirs structurants** de la région grenobloise.
- Participer à **l'amélioration des conditions d'accès par les modes alternatifs** à l'automobile vers les principaux sites touristiques et de loisirs.
- **Développer les activités de loisirs** et de plein air.
- **Protéger et valoriser les éléments emblématiques et patrimoniaux.**
- **Veiller à faciliter le déploiement des réseaux numériques afin de répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises et des particuliers**, dans le respect des normes techniques et sanitaires en vigueur, notamment par le biais du règlement écrit du PLU.

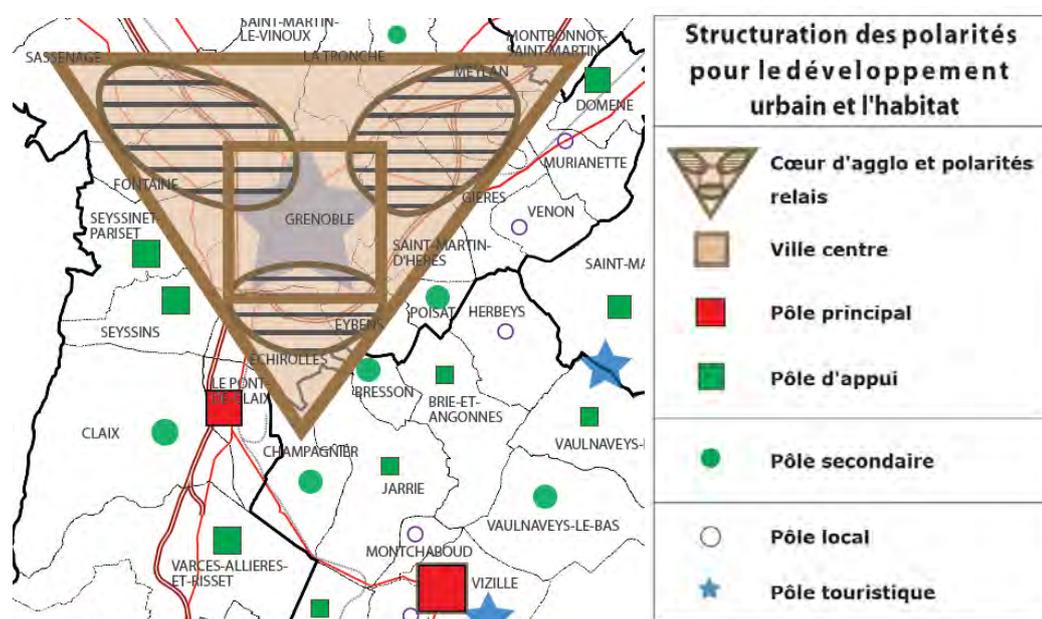
4. Equilibrer et polariser le développement des territoires pour lutter contre la périurbanisation et l'éloignement des fonctions urbaines

Il s'agira de s'appuyer sur une armature urbaine hiérarchisée pour équilibrer la répartition de la production de logements entre les territoires, rééquilibrer de la même manière l'offre commerciale et la polariser, accompagner ces nouveaux territoires par une offre de déplacements fonctionnelle et qualitative.

L'agglomération Grenobloise souhaite renforcer son offre de logements, améliorer et mieux répartir l'offre de commerces et services de proximité au plus près des habitants, maintenir la diversité des emplois en misant à la fois sur l'innovation et les secteurs plus traditionnels, et en favorisant les transferts de technologie.

La commune de Pont-de-Claix est identifiée dans le SCoT comme pôle principal inclus dans le pôle aggloméré d'une ville centre.

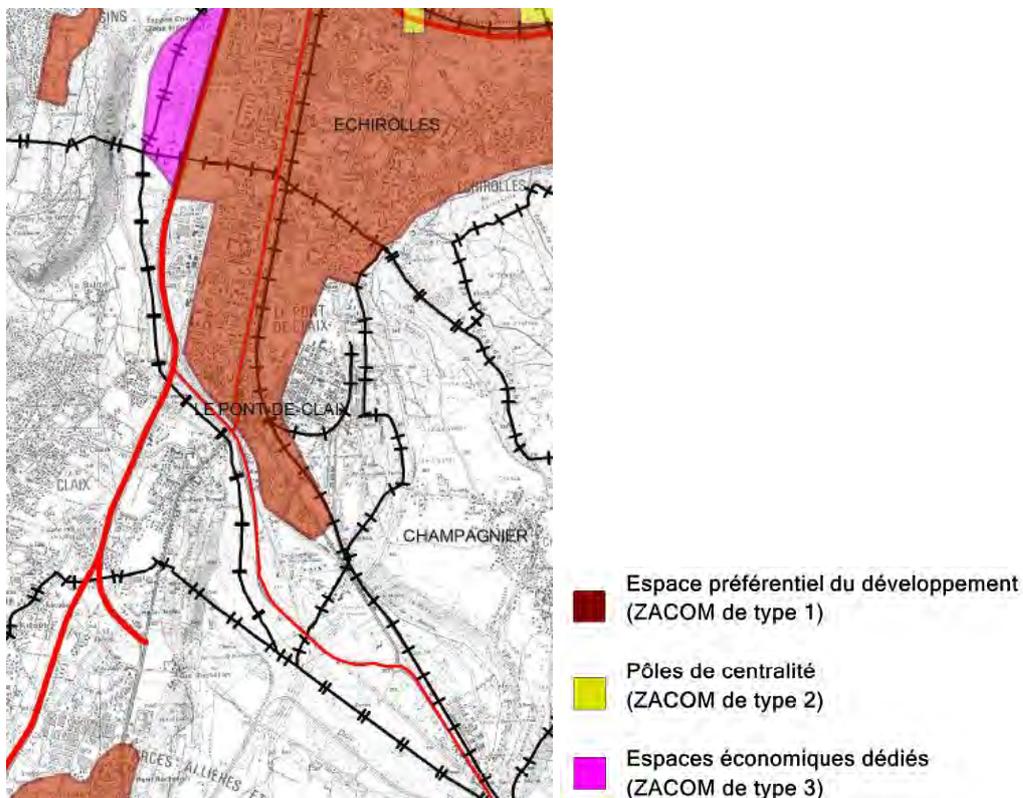
Extrait du SCoT : Carte de l'armature hiérarchisée des pôles urbains



Pour la commune, il s'agit tout particulièrement de prendre en compte les objectifs et orientations suivantes :

Objectifs généraux

- **Contribuer au rayonnement de la ville-centre** en accueillant emplois, commerces, services et équipements dans le cadre d'une stratégie coordonnée avec cette dernière.
- **Développer et diversifier l'offre d'habitat**
- **Favoriser une stratégie d'aménagement** coordonnée avec la ville-centre et les autres communes de l'espace aggloméré.
- **Définir des objectifs de construction de logements** en articulation avec les objectifs de structuration du territoire et de maîtrise des besoins de déplacement (objectifs moyens de construction moyen de 6,5 logements pour 1000 habitants).
- **Préserver et délimiter les espaces économiques dédiés au SCoT** (Plate-forme chimique, ZA des Iles, Comboire, secteur Canton).
- **Evaluer le foncier mobilisable** dans les espaces économiques.
- **Assurer un développement économique équilibré.**
- **Organiser l'offre de stationnement** autour des lignes de transport en commun structurants
- **Rééquilibrer et polariser l'offre commerciale** en priorité dans les centres urbains mixtes (commerces de détail et de proximité avec l'habitat).



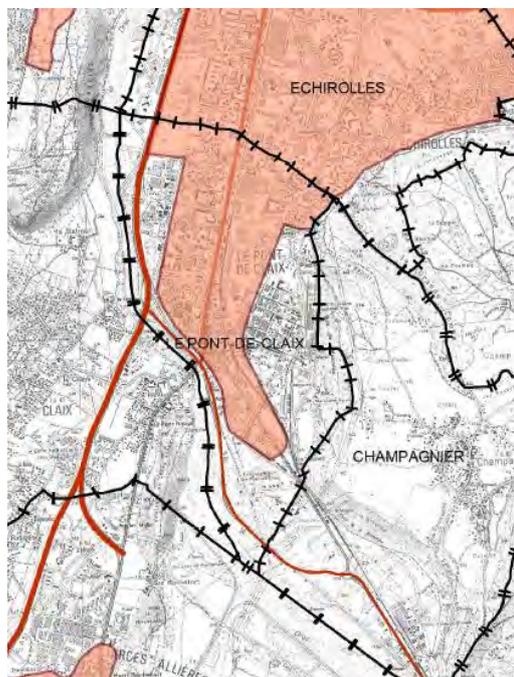
5. Intensifier l'aménagement des espaces et renforcer la mixité des fonctions pour lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espace

Il s'agit toujours de poursuivre la limitation de la consommation d'espaces par une attention particulière à la réduction de l'étalement urbain et à la qualité des espaces urbains (formes bâties, fonctionnalité, mixité sociale, etc.), ce par le biais des documents d'urbanisme locaux.

Pour la commune de Pont-de-Claix, il s'agit tout particulièrement de :

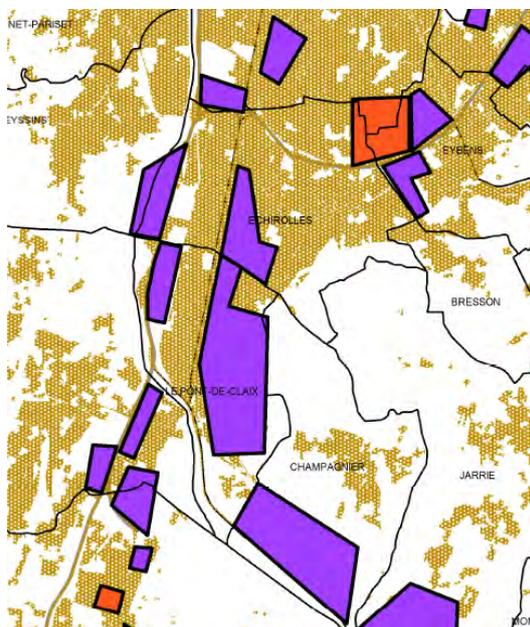
- **Localiser en priorité l'offre nouvelle de logements** dans les espaces préférentiels de développement que la ville doit définir dans le cadre du PLU.
- **Intensifier les espaces préférentiels de développement et les espaces à proximité des arrêts de transports collectifs** (densité minimale de 0,7m² de plancher par m² de superficie de l'unité foncière dans les espaces les mieux desservis).
- **Dimensionner les espaces urbains mixtes non bâtis.**
- **Délimiter les secteurs à intensifier les mieux desservis** dans les espaces préférentiels de développement
- **Optimiser l'occupation et la qualité des espaces économiques.**
- **Délimiter les espaces économiques dédiés** d'enjeu local.
- **Veiller à ne pas autoriser les activités compatibles avec l'habitat** à l'intérieur des espaces économiques dédiés et inversement.

Extrait du SCoT : Carte des espaces préférentiels de développement



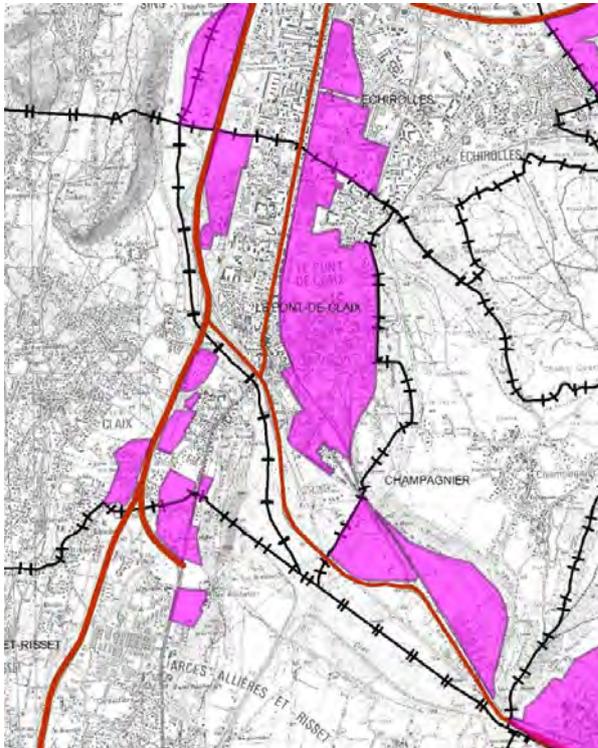
 Espace Préférentiel du Développement pour les villes centres, les Pôles principaux et pôles d'appui

Extrait du SCoT : Carte des espaces préférentiels de développement



1	 Ensemble des espaces urbains mixtes	Habitat majoritaire + Toutes activités économiques compatibles avec une proximité de l'habitat
2	 Espace économique et urbain mixte de centralité	Espaces à dominante économique (ensemble des vocations économiques) + habitat possible (grands projets)
3	 Espace économique dédié (généralement à l'extérieur des espaces habités, mais aussi quelquefois à l'intérieur)	Espaces dédiés aux seules activités économiques (en général incompatibles avec l'habitat, sauf cas particuliers)

Extrait du SCoT : Carte pour la délimitation des espaces économiques soumis à l'application de l'article L 122-1-5-VII



4. PLH (Programme local de l'habitat) de Grenoble-Alpes Métropole

Le PLH est le principal outil de définition d'une politique d'habitat sur le territoire intercommunal. Élaboré en partenariat avec l'ensemble des acteurs locaux, il définit les objectifs et principes de la collectivité pour répondre aux besoins en logement et indique les moyens pour y parvenir.

Document stratégique, il porte tout à la fois sur le parc public et privé, sur la gestion du parc existant et des constructions nouvelles et sur l'attention portée à des populations spécifiques.

Il doit couvrir l'intégralité du territoire des communes membres et est établi pour une durée de six ans au moins.

Le PLH doit répondre aux besoins en logement, mais aussi favoriser la mixité sociale et le renouvellement urbain et être doté d'un dispositif d'observation de l'habitat

Le 3 juillet en 2015, le PLH a fait l'objet d'une modification pour :

- Prendre en compte l'évolution du périmètre de la Communauté d'Agglomération Grenoble Alpes Métropole.
- Prendre en compte les nouvelles dispositions nationales (loi de mobilisation du foncier public en faveur du logement et de renforcement des obligations de production de logement social du 18 janvier 2013).

- Prendre en compte les nouvelles dispositions locales (prise en compte des orientations et objectifs du SCoT approuvé e 21 décembre 2012, orientations du plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées en Isère adopté par l'Etat et le Conseil Général en avril et mai 2014).
- Faire correspondre la période de mise en œuvre du PLU avec les périodes triennales du Code de la construction et de l'Habitation (recalage de la période de programmation du PLH sur la période triennale 2014-2016).

Le PLH définit 3 axes visant à mettre en œuvre la politique de l'habitat et du logement dans l'agglomération :

- **Axe1** : Développer la production de logements pour tous et de manière mieux répartie
 - Augmenter de façon réaliste les objectifs de production totale (privés et publics) en lien avec les capacités de production foncière des communes
 - Assurer un rééquilibrage sur l'agglomération en termes de nature de logements produits
- **Axe 2** : Requalifier durablement les parcs existants, publics et privés
 - Renforcer l'intervention sur le parc privé
 - Renforcer l'intervention sur le parc public
- **Axe 3** : Améliorer l'accès au logement social et les parcours résidentiels des ménages modestes et s'impliquer dans l'hébergement
 - Elaboration du plan partenarial de la gestion de la demande et d'information des demandeurs

Le PLH prend en compte la présence du risque technologique dans la définition des objectifs de production de logements livrés sur la commune de Pont-de-Claix à l'horizon 2016.

Le PLH fixe pour la période 2014-2016, un **objectif de production de 60 logements dont 20 logements locatifs sociaux**.

Compte tenu de l'état de connaissance des risques technologiques sur la commune de Pont-de-Claix en 2015, cet objectif ne pourra pas être tenu d'ici 2016.



2

DIAGNOSTIC THEMATIQUE ET TERRITORIAL

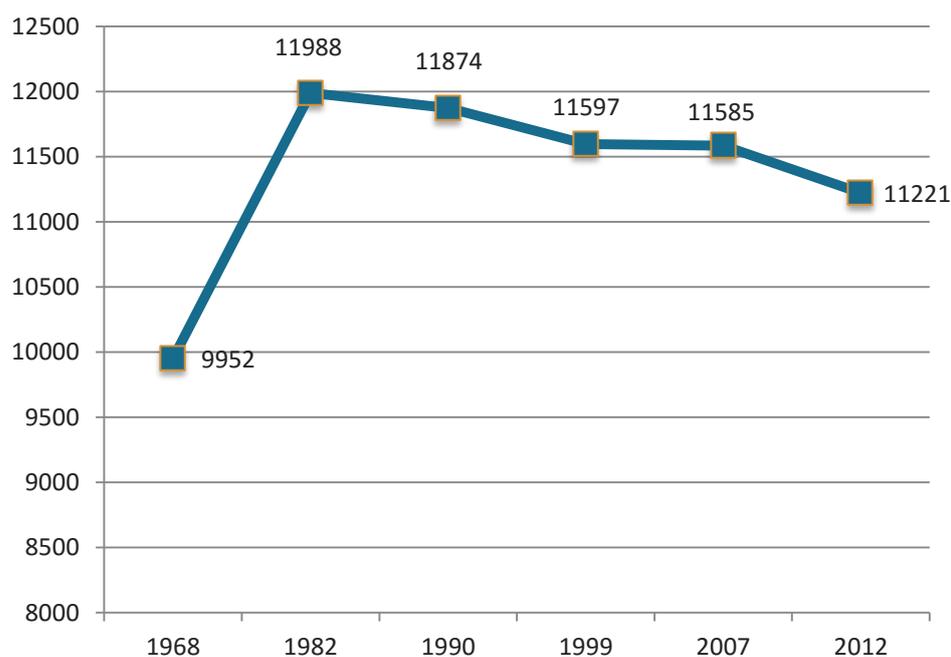
1. CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES

La commune de Pont-de-Claix connaît une baisse significative de sa population depuis les années 90. Ce déclin démographique est essentiellement dû à un solde migratoire négatif et à une baisse du rythme de la construction contraint par les risques technologiques liés à la plateforme-chimique. Cette tendance est également amplifiée par la diminution de la taille des ménages induite notamment par les phénomènes de décohabitation et de vieillissement de la population.

1. Une population qui diminue depuis 20 ans

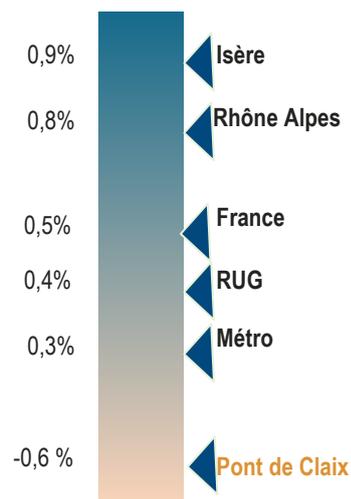
L'INSEE établit la population légale en 2012 de la commune de Pont-de-Claix à 11 221 habitants. La commune a connu une forte croissance démographique dans les années 70 en lien avec une augmentation significative du parc de logements sur cette période. Depuis les années 90, elle connaît une lente diminution de sa population avec un taux de croissance annuel négatif de -0,7 % par an, l'un des plus faibles de la Métropole (taux de croissance annuel de la Métro : +0,3% par an).

Evolution de la population de Pont-de-Claix de 1968 à 2012



Source : INSEE, données RGP 2012

Variation annuelle de la population entre 2007 et 2012



La perte de population s'explique en partie par un **solde migratoire largement déficitaire depuis les années 90**. Cela signifie qu'il y a plus d'habitants qui sont partis que d'habitants qui sont entrés dans la commune sur la période 1990 -2012. Le déclin démographique s'est fortement accentué sur la dernière période 2007 et 2012 avec un taux de croissance annuel de -1,7% dû au solde migratoire. La population pontoise reste dans l'ensemble relativement peu mobile. En 2012, plus de 9 habitants sur 10 résidaient dans la commune un an auparavant, chiffres comparables à l'échelle de la Métro. L'arrivée de populations nouvelles provient essentiellement de la Métropole Grenobloise.

Le solde naturel quant à lui reste largement positif (+0,9% sur la période 2007 et 2012) du fait d'une forte représentation des ménages jeunes et des familles sur la commune. Le solde naturel permet de compenser une partie de la perte d'habitants mais n'est aujourd'hui plus suffisant pour maintenir la stabilité de la population communale.

Origine des variations de la population de la commune de Pont-de-Claix depuis 1968

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2007	2007 à 2012
Variation annuelle moyenne de la population en %	3,9%	-1,1%	0,1%	-0,2%	0,0%	-0,6%
due au solde naturel en %	2,3%	1,4%	1,3%	1,2%	1,1%	0,9%
due au solde apparent des entrées/sorties en %	1,6%	-2,5%	-1,3%	-1,4%	-1,1%	-1,6%
Taux de natalité en ‰	26,9‰	19,5‰	18,7‰	17,4‰	16,8‰	15,5‰
Taux de mortalité en ‰	4,6‰	5‰	5,2‰	5,5‰	6‰	6‰

Lieu de résidence des Pontois un an auparavant



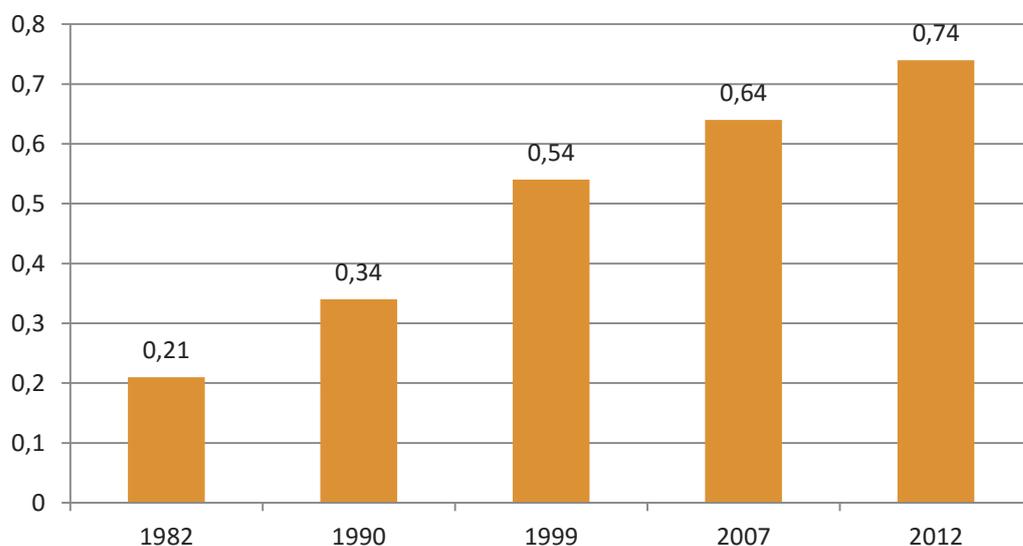
Source : INSEE, RP 2012

2. Une population qui vieillit mais un profil familial qui demeure

Comparativement aux tendances structurelles observées à l'échelle nationale, la population de la commune de Pont-de-Claix vieillit. L'indice de vieillesse (rapport entre la population âgée de plus de 60 ans et celle de moins de 20 ans) ainsi que la structure de la population par tranche d'âge montre une tendance marquée au vieillissement de la population, malgré un profil familial qui demeure.

La part des 60-75 ans et celle des plus de 75 ans ont augmenté de 2,30 % par an sur la période 2007-2012 (contre 2,35 % pour la Métro). L'indice de vieillesse de la commune est en constante augmentation depuis 1982 mais reste pourtant l'un des plus bas de la Métropole (0,74 contre 0,9 à l'échelle de la Métro). Malgré la tendance au vieillissement de la population observée, la commune conserve un profil majoritairement familial. Les familles avec enfant(s) représentent 41 % des ménages de Pont de Claix en 2012 (contre 30% au sein de la Métro).

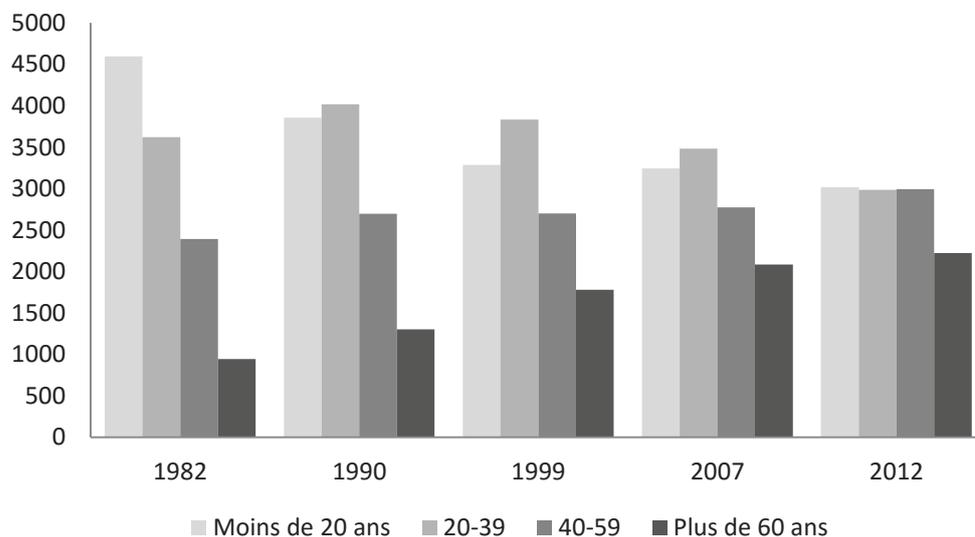
Evolution de l'indice de vieillesse de la population sur la période 1982-2012



Source : INSEE, RGP 2012

Ces données doivent cependant être nuancées au regard de l'évolution de la pyramide des âges qui montre une baisse sensible de la tranche d'âge des moins de 20 ans et des 20-39 ans sur la période 2007 et 2012 au profit de la tranche d'âge des 40-59 ans et des plus de 60 ans.

Répartition de la population par classe d'âges sur la période 1982-2012

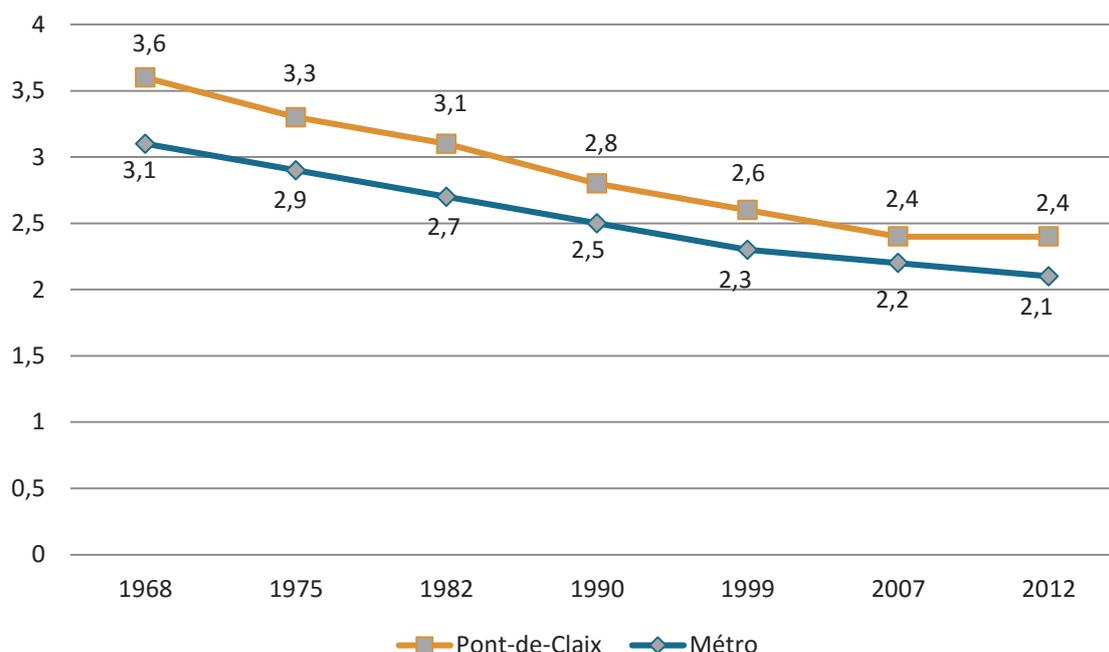


Source : INSEE, RGP 2012

3. Des ménages plus nombreux mais plus petits

En 2012, le nombre de ménages de la commune de Pont-de-Claix s'élève à 4698, soit 23 de plus qu'en 2007. Bien que la taille moyenne des ménages reste supérieure à la moyenne de la Métro (2,4 personnes / ménages en 2007 contre 2,2 pour la Métro), celle-ci diminue de manière continue depuis plusieurs décennies (perte de 1,2 point entre 1968 et 2012).

Evolution du nombre de personnes par ménage sur la période 1968-2012



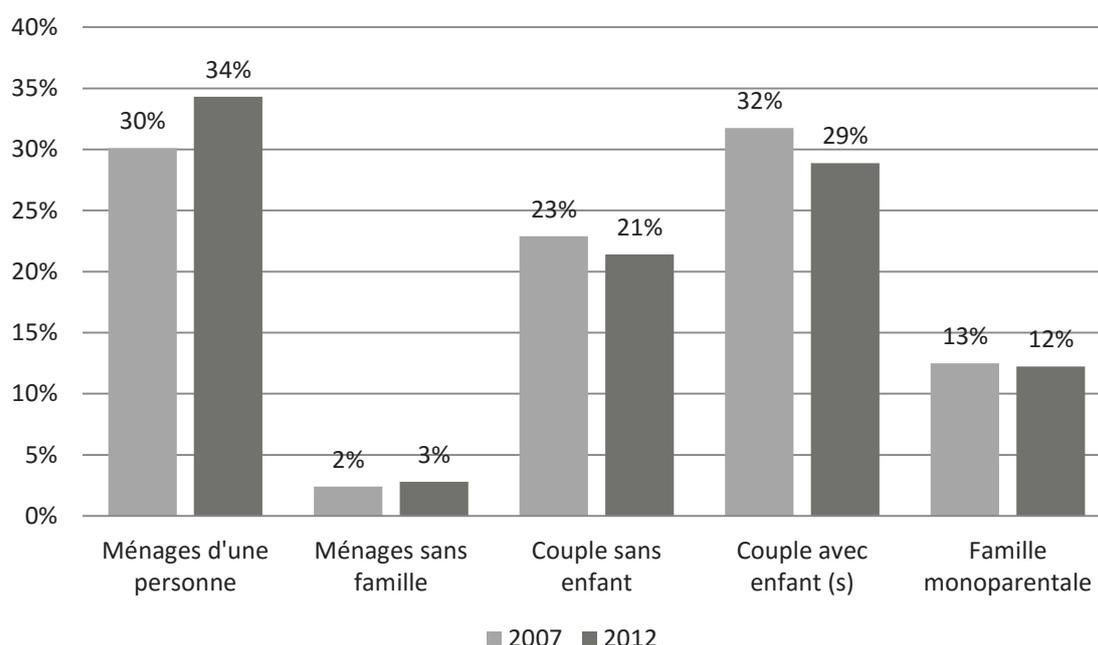
Source INSEE, RGP 2012

Cette évolution n'est pas spécifique à la commune de Pont de Claix mais correspond à une tendance lourde observée à l'échelle nationale. La diminution de la taille des ménages s'explique principalement par le phénomène de décohabitation auquel s'ajoute le vieillissement de la population.

En 2012, plus de la moitié des ménages de la commune se compose de 1 ou 2 personnes (59% du nombre total de ménages). Le nombre de ménages avec enfants reste relativement élevé (63%) même si celui a connu une diminution de -1,8% sur la période 2007-2012. En revanche, on constate sur la même période une stagnation (+ 0,0%) du nombre de ménage dont la famille est monoparentale.

L'évolution de la taille des ménages induit des besoins spécifiques en matière de logements (besoin de petits logements) qui aujourd'hui occasionne une sous-occupation de grands logements.

Evolution de la typologie des ménages selon la structure familiale entre 2007 et 2012



Source INSEE, RGP 2012

4. Enjeux au regard du PLU et perspectives démographiques

SYNTHESE DES DONNEES DEMOGRAPHIQUES

- ⇒ **Une croissance démographique négative qui s'accélère** dans un territoire métropolitain en croissance faible.
- ⇒ **Un solde migratoire déficitaire ralentit par un solde naturel positif.**
- ⇒ **Une population qui vieillit malgré un profil familial qui demeure.**
- ⇒ **Une taille de ménages qui demeure significative** avec 2,4 personnes par ménage mais qui poursuit sa diminution.
- ⇒ **Une population composée pour plus de la moitié par des petits ménages** : 59 % de ménages de 1 et 2 personnes.

PERSPECTIVES DEMOGRAPHIQUES

L'évolution de la population dépend de plusieurs facteurs dont notamment :

1. La progression du nombre de logements et de résidences principales liée à :

- L'évolution du rythme de construction :
 - entre 1999 et 2006 : 20 logements/an en moyenne (source : recensement INSEE).
 - entre 2006 et 2011 : 16 logements nouveaux par an (source : recensement INSEE).
- L'évolution de la structure du parc de logement et la part des résidences principales qui s'élèvent à 94,4% en 2011, chiffre relativement stable depuis les années 90 (source : INSEE, RGP 2011).
- Au renouvellement du parc de logement existant : démolition de logement, réhabilitation de logements vacants, ...

Des objectifs de construction sont précisés par les documents supra-communaux suivants :

- **Le PLH de Alpes-Grenoble-Métropole** sur la période 2010-2015 en hypothèse haute la construction de 180 logements familiaux, soit un rythme de construction de 36 logements par an.
- **Le SCoT de la Région Grenobloise** qui fixe un objectif de construction de 879 logements sur une période de 12 ans (soit un rythme de production annuel de 75 logements par an).

Les perspectives d'évolution démographique définies dans le PLU s'appuie sur 2 hypothèses d'évolution des résidences principales à l'horizon 2030 sur une période de 13 ans (livraison des logements à partir de 2017) :

- **Hypothèse 1** : Objectifs de construction fixés par le SCoT : 75 nouveaux logements / an soit environ 975 logements nouveaux à l'horizon 2030.
- **Hypothèse 2** : Objectifs de construction supérieurs mobilisant le potentiel de renouvellement urbain de la commune fixés à 100 nouveaux logements / an soit 1300 nouveaux logements à l'horizon 2030.

2. L'évolution de la taille des ménages : effet du vieillissement de la population, décohabitation...

En 2012, Le-Pont-de-Claix compte 2,4 personne/ménage (source : recensement INSEE). Afin d'établir des perspectives d'évolution de la population globale à l'horizon 2030, il est nécessaire d'établir des hypothèses de taille des ménages à cette date.

Trois hypothèses ont été retenues :

- **Hypothèse basse** : 2 personnes par ménage sur la base d'une hypothèse de poursuite de la baisse de la taille des ménages à un rythme comparable à celui observé sur la commune. Cette hypothèse correspond à la baisse de la taille des ménages qui pourrait se produire si le vieillissement de la population s'accroît en raison de la faiblesse du nombre de logements construits et du coût très élevé des logements ne permettant pas à de jeunes ménages de s'installer sur la commune.
- **Hypothèse médiane** : 2,04 personnes par ménages correspondant à une poursuite de la baisse de la taille des ménages mais à un rythme moins important du fait notamment d'une reprise du rythme de construction de logements.
- **Hypothèse haute** : 2,08 personnes par ménage. Cette hypothèse prend en compte le fait que ce sont des familles qui vont principalement venir s'installer sur la commune et occuper les nouveaux logements.

En fonction du rythme de construction, la commune pourrait atteindre à l'horizon 2030 entre 11 450 et 12 800 habitants soit une croissance moyenne annuelle (2011-2030) de la population qui s'établirait entre +0,1 et +0,7%/an.

SYNTHESE DES BESOINS EN MATIERE DEMOGRAPHIQUE

- ⇒ **Retrouver une croissance positive de la population** par la production moyenne d'un minimum de 75 logements par an (compatibilité avec les objectifs du SCoT).
- ⇒ **Prendre en compte l'évolution de la structure des ménages** (baisse du nombre de personnes par ménage, vieillissement de la population) par une évolution typologique du parc de logements (tout en favorisant l'accueil des ménages avec enfants).
- ⇒ **Favoriser l'accueil de ménages avec enfants** par une offre de logements abordables

2. HABITAT : EVOLUTION DE LA STRUCTURE DE L'HABITAT

1. Un parc de logements existant plutôt ancien et peu diversifié

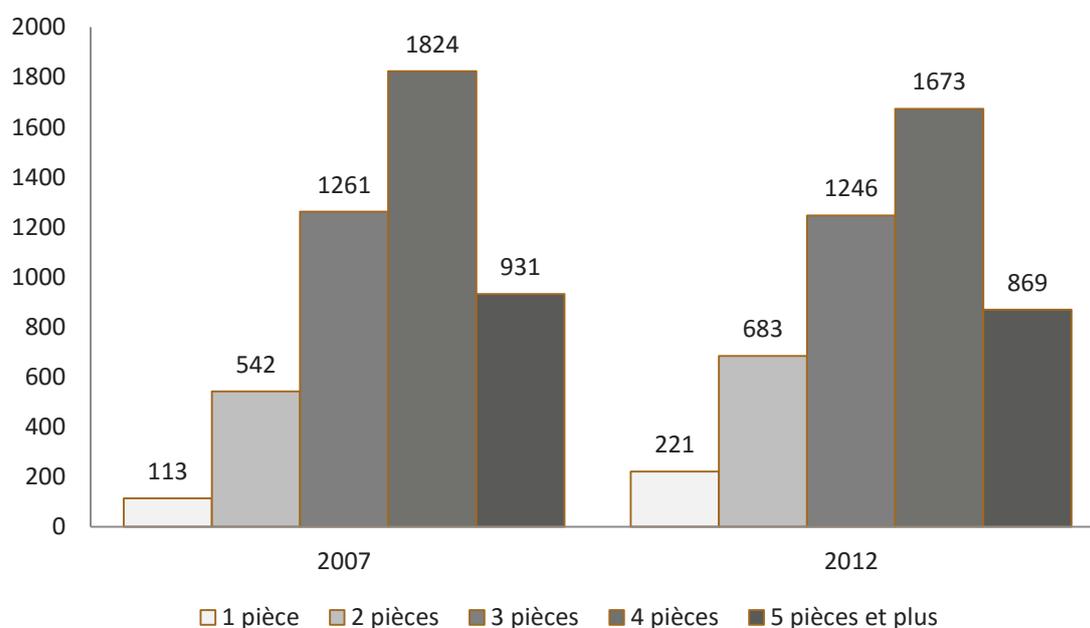
La commune de Pont-de-Claix compte 4981 logements en 2012 (donnée INSEE) dont 94,4% de résidences principales principalement issus de l'après-guerre. La période de production la plus forte se situe entre 1949 et 1970 où plus de la moitié du parc de logements de la ville a été construit. Les logements récents sont minoritaires avec une faible production depuis les années 2000 (environ 5% du parc total de de logements) en lien notamment avec les contraintes d'urbanisme liées aux risques technologiques de la plate-forme chimique de Pont-de-Claix.

Ces différentes périodes de constructions marquent fortement le paysage urbain de la commune par une spécialisation sectorielle de l'espace communal en fonction des différentes générations de logements et de type d'habitat.

Le parc de logements est dans l'ensemble peu diversifié, dominé par l'habitat collectif (environ 8 logements sur 10) datant de la période de construction 1950-1974 (64% du parc total de logements). Le parc actuel offre aujourd'hui peu de produits « intermédiaires » entre les immeubles collectifs et la maison individuelle.

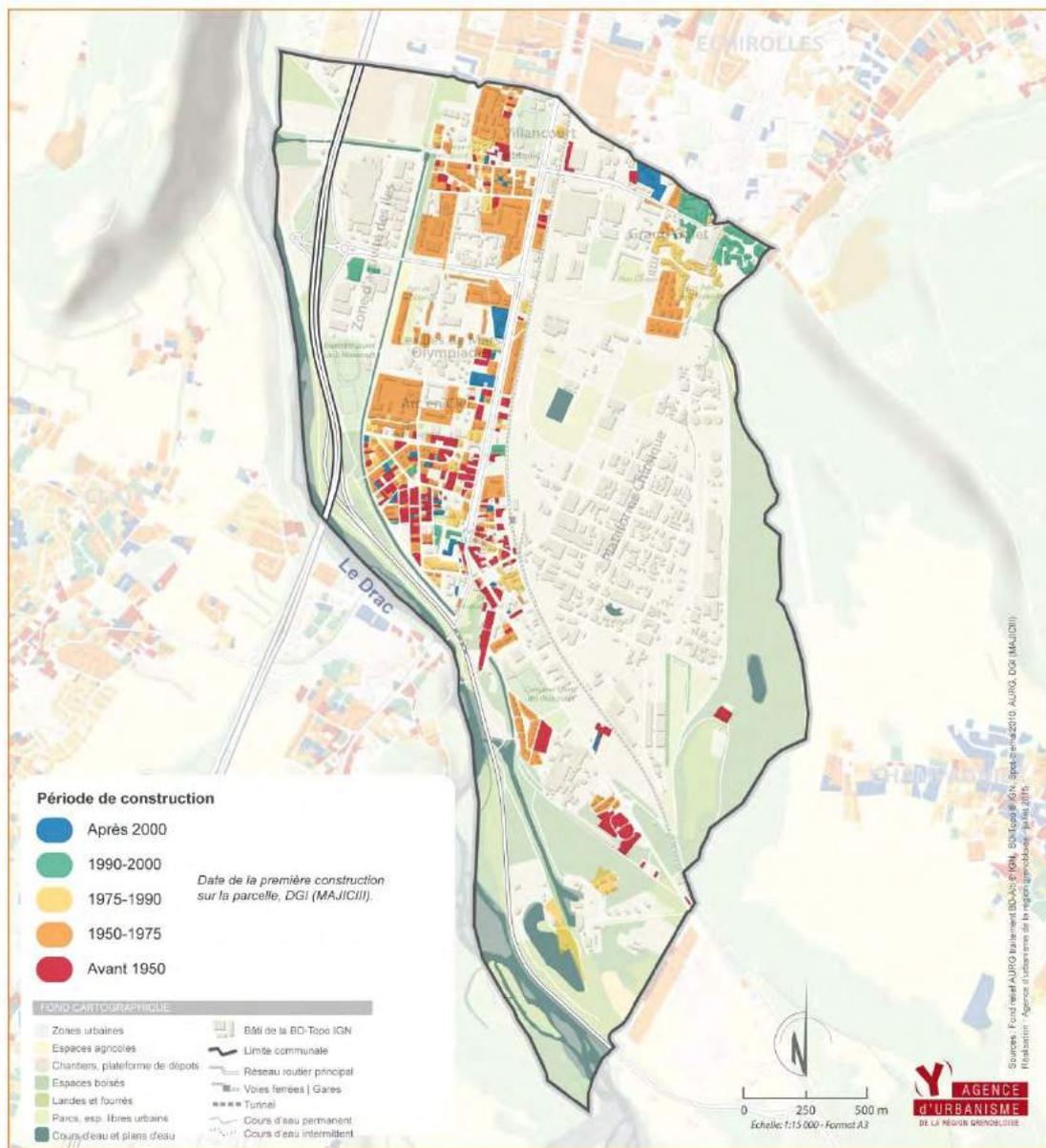
On observe également un nombre important de grands logements (1 logement sur deux comporte au moins 4 pièces) en lien avec un profil sociologique « familial » de la population. Cependant on constate une légère baisse du nombre d'appartements de 4 pièces et plus entre 2007 et 2012 au profit de plus petits logements.

Evolution de la composition du parc de logements par nombre de pièces entre 2007 et 2012



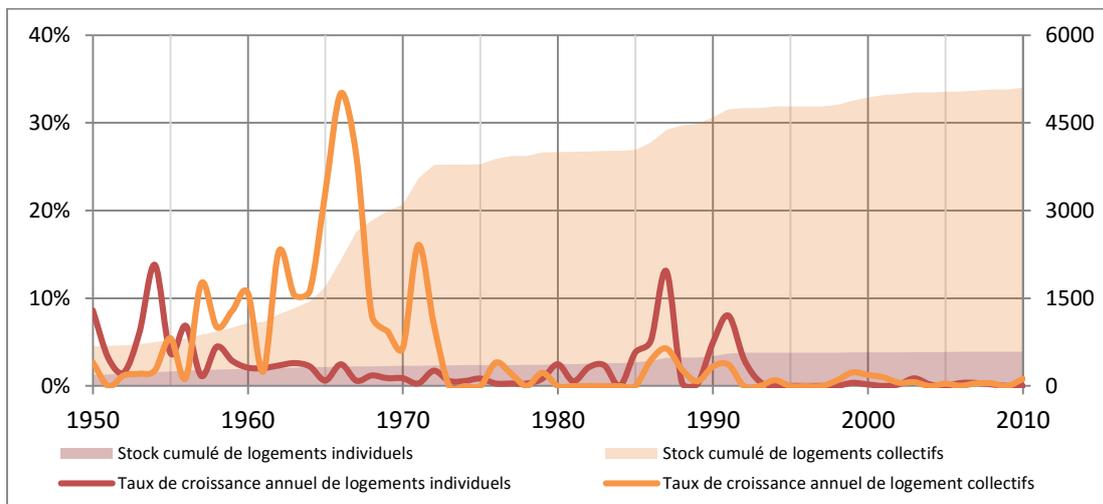
Source : INSEE, 2012

Période de construction du parc de logement



Source : AURG, d'après DGI (MAJICIII, 2011)

Dynamique de croissance du parc de logements depuis 1950



Source : AURG, d'après DGI (MAJICIII, 2011)

Des formes urbaines héritées des différentes périodes de construction

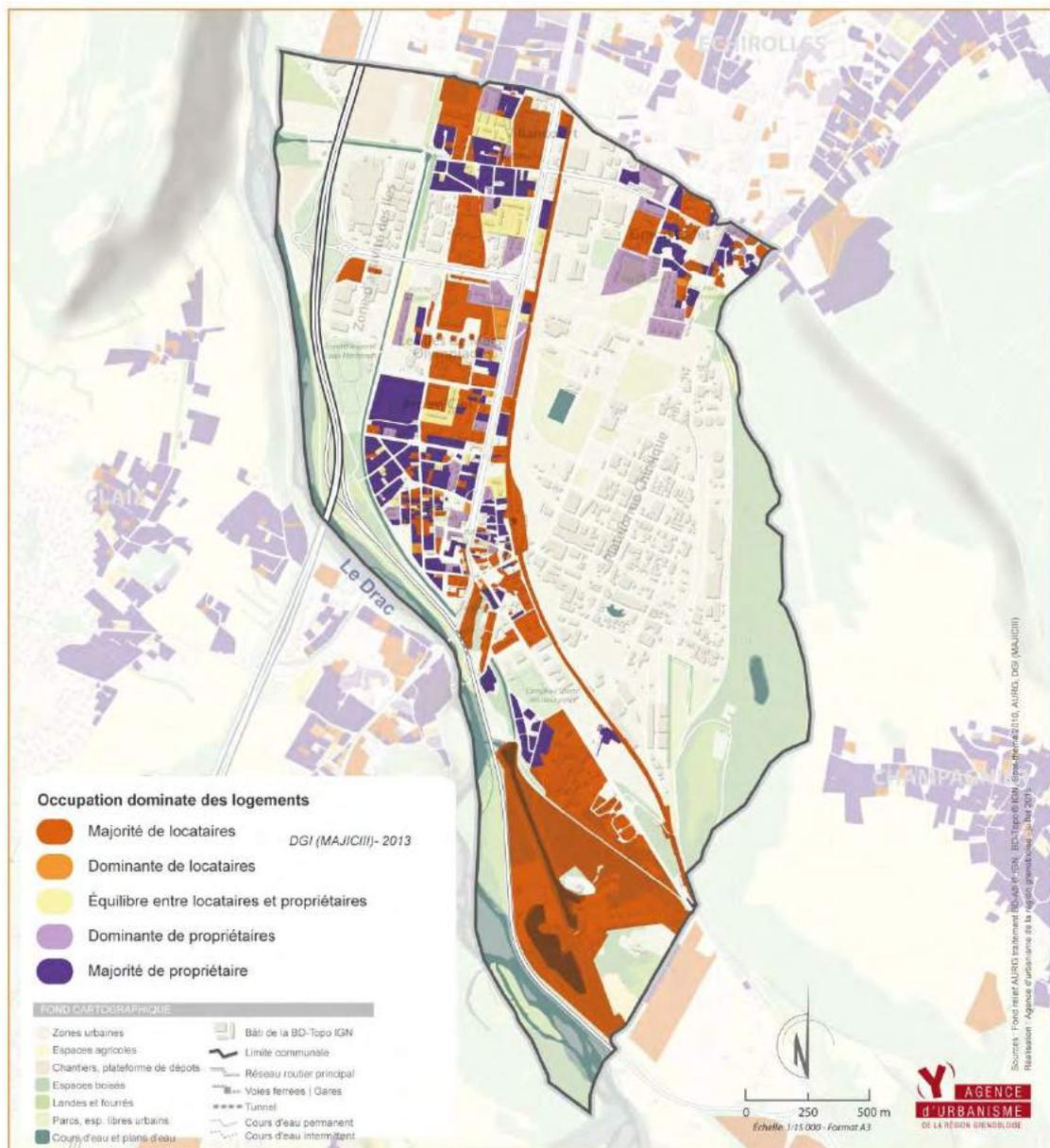
Des formes urbaines héritées des différentes générations de parc



2. Un équilibre entre locatif et propriété à maintenir

L'occupation du parc de logements existant est relativement diversifiée et équilibrée en comparaison avec d'autres communes de la Métropole. La totalité du parc (environ 5000 logements) est occupé à 94% de façon permanente. 51% du parc de logements est occupé par des propriétaires et 47% par des locataires (dont plus de la moitié sont locataires du parc social). La commune de Pont-de-Claix compte 1352 logements locatifs sociaux, soit 29,2% du parc total de logements. Cette mixité se décline également au niveau spatial même si elle reste relativement rare à l'échelle d'un îlot ou d'un immeuble.

Occupation dominante des logements



Source : AURG, d'après DGI (MAJICIII, 2011)

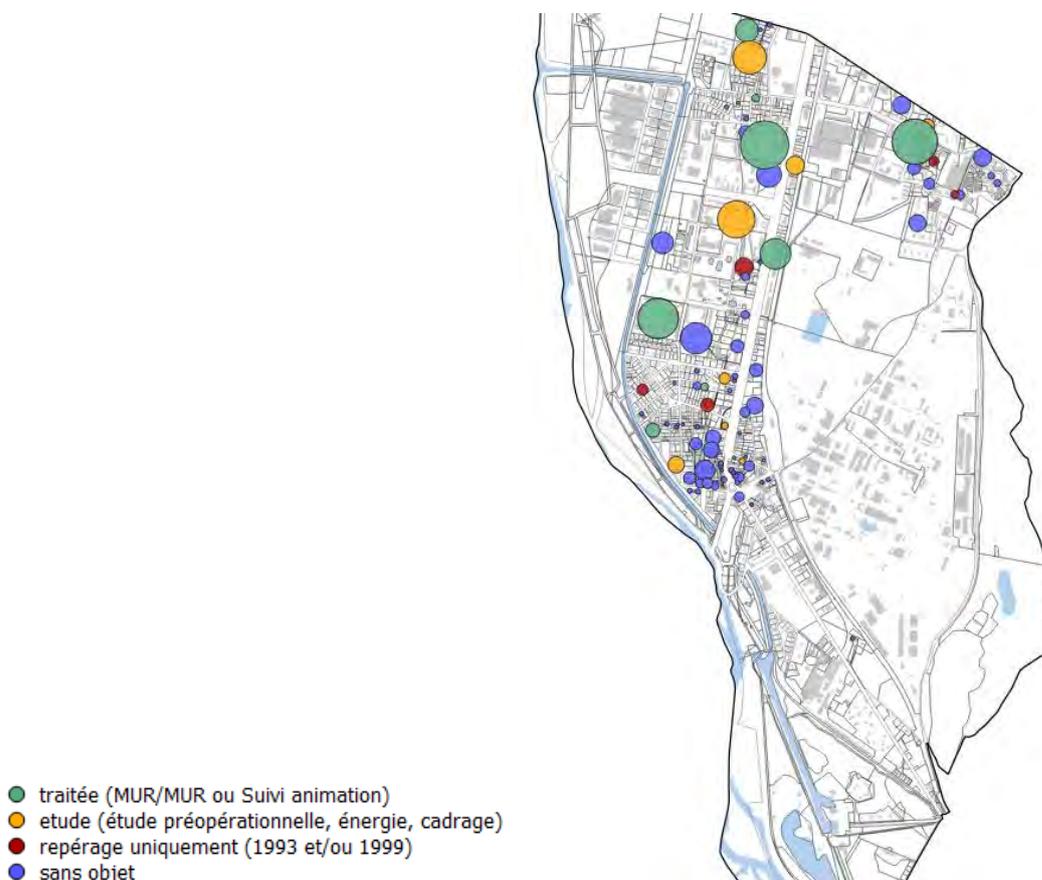
3. Un parc de copropriété qui présente des risques de fragilisation

Le parc de copropriété de la commune présente des risques de fragilisation. 71% des copropriétés ont été identifiées comme potentiellement fragiles par l'ANAH (Agence Nationale de l'Habitat) en 2011. L'ANAH classe les copropriétés potentiellement fragiles en 4 familles (A, B, C et D), du plus faible au plus fort, en fonction de différents critères (situation socio-économique des occupants, état du bâti, positionnement de la copropriété sur le marché, capacité des propriétaires à faire face aux dépenses d'entretien, l'éventuelle présomption de présence de « marchands de sommeil »). Pour la commune de Pont-de-Claix, 40 copropriétés ont été classées en famille « B », 21 en famille « C » et 10 en famille « D ». 35% des copropriétés présentant un potentiel de fragilité élevé appartenant aux familles « C » et « D ».

De nombreuses démarches de requalification du parc de logements sont aujourd'hui engagées mais restent majoritairement focalisées sur les ensembles d'habitat de grande taille notamment par le biais de la campagne « mur-mur » pilotée par la Métro. 205 logements ont été réhabilités au total dont 66 logements dans la copropriété Villancourt, 84 logements dans la copropriété Arc-en-Ciel et 55 logements dans la copropriété Clos Dominique.

La poursuite de la rénovation du parc de logements anciens notamment des petites copropriétés du centre ancien est un enjeu important pour la commune.

Démarches de requalification du parc de logements réalisés ou en cours



Source : AURG, d'après DGI (MAJICCI, 2011)

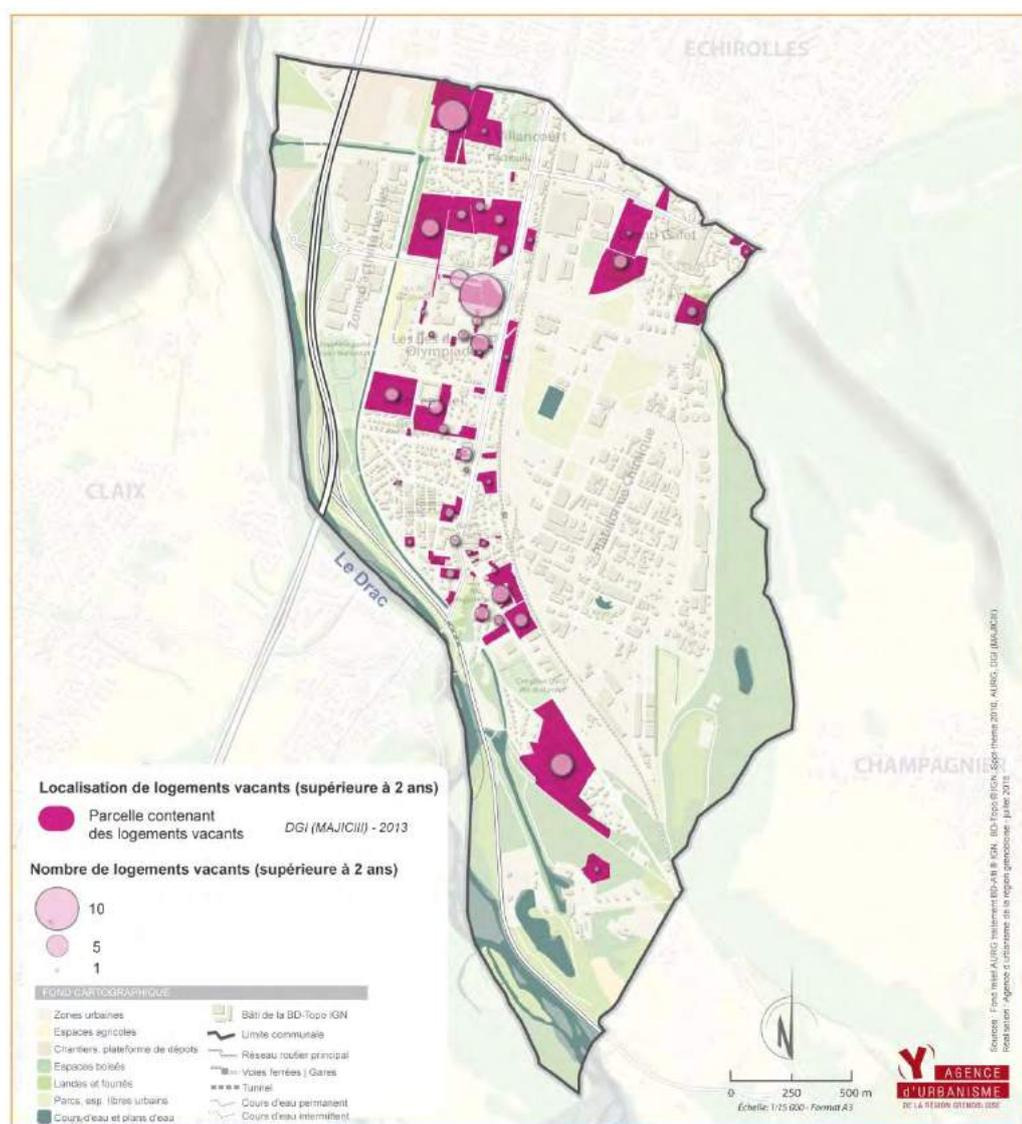
4. Une vacance faible mais en progression

La vacance du parc de logement est relativement faible en comparaison avec la moyenne de la Métropole. En 2012, on recense 265 logements vacants (selon l'INSEE) soit 5,3% du parc total de logements (contre 6,8% à l'échelle de la Métro). En revanche, on constate une forte progression de la vacance depuis 2007 avec une augmentation de plus de 70 logements sur une période de 5 ans. D'après les données fiscales de 2013, cette tendance semble se poursuivre.

Ce phénomène est aujourd'hui peu marqué dans le parc de logements public. A titre d'exemple la vacance observée dans le parc de logements des Iles de Mars, des Olympiades et de Taillefer est aujourd'hui inférieure à 2%.

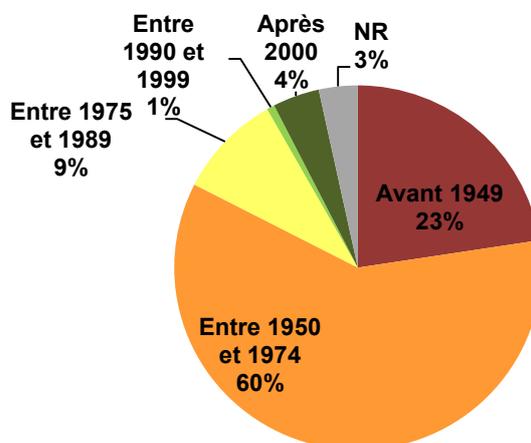
La vacance concerne ainsi majoritairement le parc privé. La vacance de longue durée se concentre principalement sur le parc ancien construit avant 1974 (grande copropriété et petites copropriétés du centre-ville historique).

Présence de vacances des logements supérieure à deux ans



Source : AURG, d'après DGI 1767bis, 2013

Logements vacants depuis plus de 2 ans selon leur période de construction à Pont-de-Claix



Source : AURG, d'après DGI 1767bis 2013 et MAJIC III 2011

Photos illustratives :

Un nombre important de la vacance concentré dans le parc de logements du centre ancien



Une vacance également présente dans le parc de grandes propriétés de l'après-guerre



5. Un marché de l'habitat dynamique et accessible

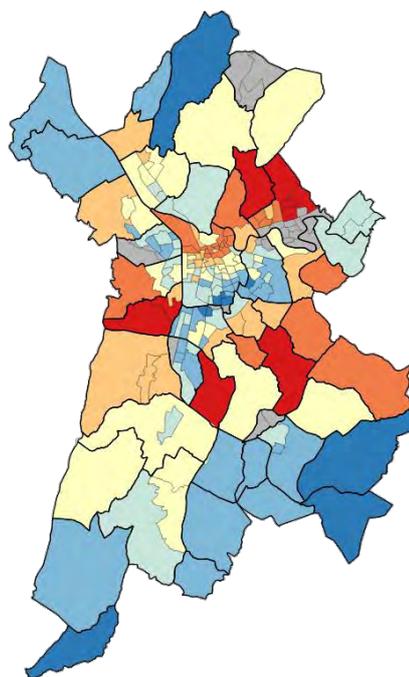
Le marché de l'immobilier est relativement dynamique avec une moyenne de 80 transactions par an entre 2006 et 2013. Du fait de l'absence de programme de construction de logements neufs, l'offre est uniquement positionnée sur la revente d'appartements anciens (plus de 5 ans) qui représentent plus de 90 % des transactions. Le marché de l'habitat est aujourd'hui principalement attractif pour les jeunes (l'âge moyen d'un acquéreur à Pont-de-Claix est de 36 ans contre 41 ans à l'échelle de la Métro) centré sur les CSP (Catégorie Socio Professionnelles) intermédiaires. Les principaux bassins émetteurs sont les villes de Grenoble, Echirolles, Claix et Saint-Martin d'Hères.

Le positionnement de la ville de Pont-de-Claix sur le marché de l'habitat collectif ancien s'appuie sur une offre accessible avec des prix de vente au m² parmi les plus bas de la Métropole grenobloise. En 2013, le prix médian au m² est de 1810€/m² pour l'habitat collectif (contre 2206 €/m² en moyenne à l'échelle de la Métro) et le prix médian d'une maison individuel est de 250 000 € (contre 307 000 € à l'échelle de la Métro).

Positionnement du prix des transactions en fonction des valeurs moyennes du marché de Grenoble-Alpes Métropole entre 2010 et 2012

Positionnement de Pont-de-Claix dans le marché du collectif ancien

Vauinaveys-le-Haut	3 639 €
Claix	3 275 €
Vif	3 107 €
Varces-Allières-et-Risset	3 044 €
Meylan	2 899 €
Gières	2 888 €
Fontanil-Cornillon	2 871 €
La Tronche	2 780 €
Seyssins	2 573 €
Champ-sur-Drac	2 514 €
Jarrie	2 436 €
Eybens	2 408 €
Le Gua	2 294 €
Saint-Egrève	2 227 €
Métro	2 206 €
Grenoble	2 202 €
Domène	2 171 €
Vizille	2 101 €
Sassenage	2 067 €
Saint-Martin-d'Hères	2 002 €
Echirolles	1 992 €
Seyssinet-Pariset	1 886 €
Noyarey	1 868 €
Fontaine	1 854 €
Le Pont-de-Claix	1 814 €
Saint-Martin-le-Vinoux	1 794 €



Positionnement du prix des transactions en fonction des valeurs moyennes du marché dans la Métro entre 2010 et 2012

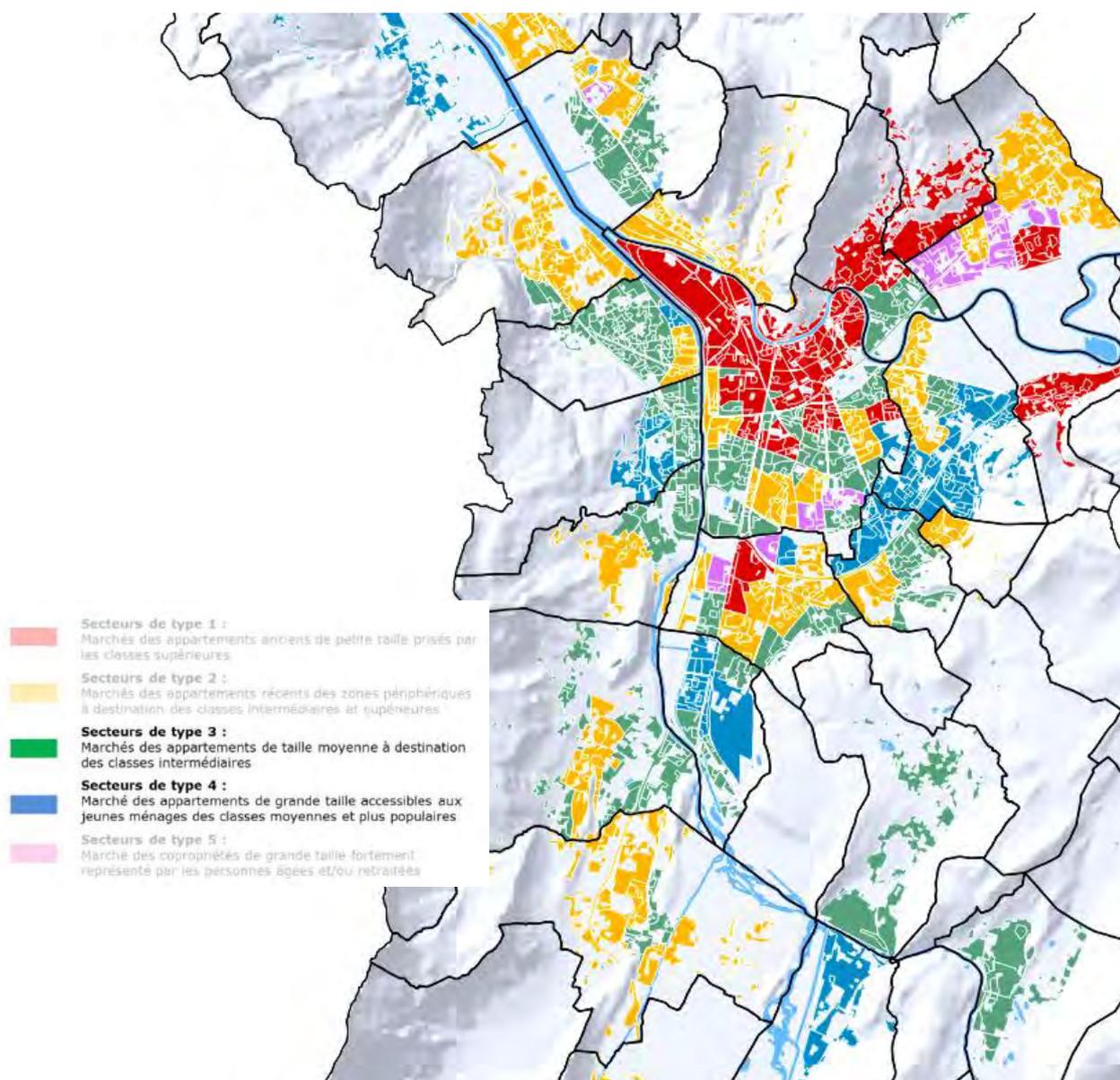
Valeurs comparées à la moyenne propre à chaque segment de marché considéré : terrains à bâtir en diffus et en lotissement, appartements neufs et anciens, maisons individuelles

- Très supérieur (entre 30% et 100% au delà du prix moyen)
- Supérieur (entre 15% et 30% au delà du prix moyen)
- Faiblement supérieur (entre 5% et 15% au delà du prix moyen)
- Moyen (entre -5% et 5% du prix moyen)
- Faiblement inférieur (entre 5% et 15% en deçà du prix moyen)
- Inférieur (entre 15% et 30% en deçà du prix moyen)
- Très inférieur (entre 30% et 60% en deçà du prix moyen)
- Nombre de transactions insuffisant
- ▭ Contours des Communes

Source : AURG, d'après Notaires de France - Perval (2010-2012)

Au regard des caractéristiques du parc de logements, le marché immobilier pontois est relativement attractif aujourd'hui pour les classes sociales intermédiaires à la recherche d'un appartement de taille moyenne ou aux jeunes ménages des classes moyennes et plus populaires à la recherche d'appartements de grande taille. Plusieurs communes présentent aujourd'hui des similitudes en termes de marché et de profils d'acquéreurs (Eybens, Saint-Martin d'Hères, Champ-sur-Drac, Fontaine).

Typologie des géomarchés immobiliers de l'habitat collectif ancien au sein de Grenoble-Alpes Métropole

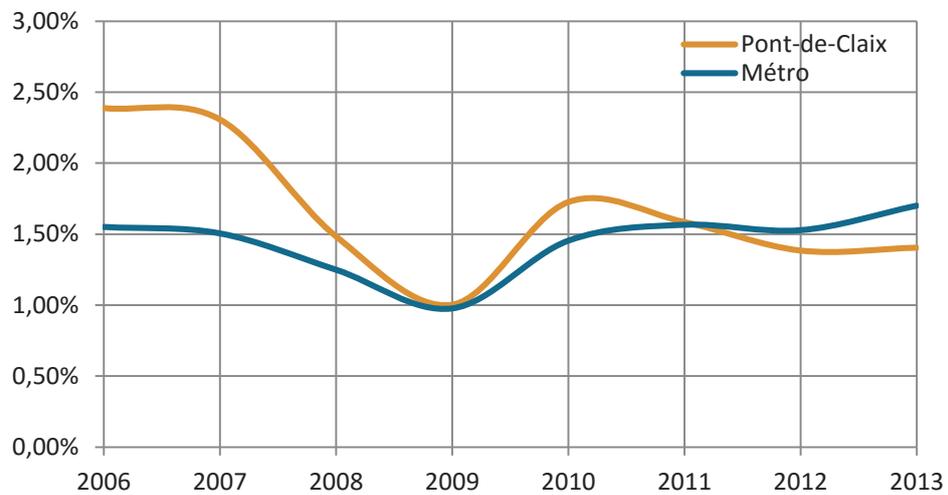


Source : AURG, d'après Notaires de France – Perval (2006-2012)

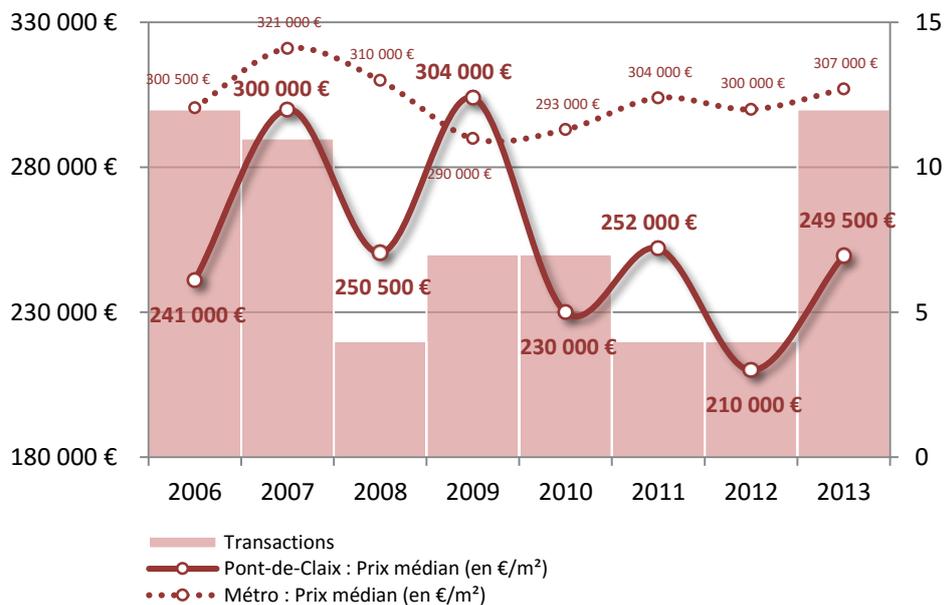
6. Un marché en perte de vitesse : une spécificité pontoise ou un effet structurel du parc ?

Malgré un marché de l'habitat qui reste dynamique et accessible, on constate cependant une baisse des transactions (depuis 2010) conjuguée à une baisse des prix (depuis 2011) plus importantes qu'à l'échelle du territoire de la Métropole grenobloise. Ces évolutions récentes peuvent s'expliquer par la prédominance de biens issus de la génération de l'après-guerre dont le retrait des valeurs de marché sont voisines aux tendances locales observées sur le même segment (biens antérieurs à 1975). En dehors des biens construits entre 1975 et 1989, les prix au sein de la Métro restent homogènes, environ 15% inférieur.

Evolution du dynamisme du marché de l'ancien
(en nombre de transaction / nombre de logements en 2011)



L'individuel ancien : un marché confidentiel



7. Accueil des Gens du voyage

La Ville de Pont de Claix compte un terrain d'accueil de familles sédentaires rue Aristide Bergès. Un certain nombre de dysfonctionnements sont constatés sur ce terrain dont notamment des extensions illicites engendrant des problèmes de sécurité. En 2012, la Métro avait souhaité ne pas laisser perdurer les occupations/extensions illicites et avait, par courrier, sollicité le Préfet aux fins de mettre un terme à cette situation. Les tènements concernés ne sont pas la propriété de la ville.

A la suite de ces dysfonctionnements, la commune de Pont-de-Claix a affirmé sa volonté de répondre et lancé une réflexion pour choisir le positionnement d'une nouvelle aire d'accueil. Plusieurs sites sont ainsi évoqués, dont celui des papeteries. La ville souhaite collaborer étroitement avec les services de la Métro afin d'intégrer au mieux cet équipement (exigence de qualité) et souhaite ainsi pouvoir disposer d'un cahier des charges (superficies requises, circulations, desserte réseaux, mode de fonctionnement d'un terrain...).

Le besoin de stationnement de « 12 places de caravanes » reste d'actualité, cela valant en réalité 6 à 7 emplacements, un emplacement nécessitant une surface de 300 à 400 m² (soit 2 400 m² au total).

8. Enjeux au regard du PLU

SYNTHESE DES DONNEES EN MATIERE DE LOGEMENT

- ⇒ Un **parc de logement dominé par l'habitat collectif** datant des années 50-70.
- ⇒ Une **répartition relativement équilibrée entre locatif et propriété**.
- ⇒ Un parc de logement **vieillissant** présentant des **risques de fragilisation**.
- ⇒ Une surreprésentation des logements de grande taille.
- ⇒ Une **vacance faible mais qui progresse**.
- ⇒ Un **marché de l'habitat ancien dynamique et abordable** mais en perte de vitesse.
- ⇒ Un **marché de l'habitat neuf inexistant**.

ENJEUX | PERSPECTIVES

- ⇒ **Renouveler l'attractivité du parc ancien** en poursuivant conjointement réhabilitation des copropriétés et rénovation urbaine des quartiers
- ⇒ **Prévenir la déqualification des grands ensembles** de l'après-guerre
- ⇒ **Proposer une diversité d'offre de logements**
- ⇒ **Renforcer l'attractivité résidentielle** de la commune en créant des conditions favorables à l'accueil de nouveaux résidents.
- ⇒ **Répondre aux besoins et à la diversité des parcours résidentiels** des Pontois par la diversité des typologies de logements.
- ⇒ **Proposer des produits diversifiés** en recherchant une montée en gamme progressive
- ⇒ **Valoriser les atouts du territoire afin de renforcer son attractivité résidentielle** (haut niveau de services et d'équipements publics, bonne desserte en transport en commun, des prix attractifs pour les ménages primo-accédant et les familles, valorisation des espaces de renouvellement urbain, proximité des espaces naturels et de loisirs, etc.)

SYNTHESE DES BESOINS EN MATIERE D'EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT

- ⇒ **Avoir un niveau de développement cohérent avec les capacités d'accueil des équipements publics**
- ⇒ **Permettre des nouveaux « modes d'habiter »** en laissant la possibilité dans la construction d'utiliser les solutions de performance énergétique mobilisables actuellement (solaire, géothermie...), ce dans un objectif de réduction des impacts sur la consommation énergétique des bâtiments.
- ⇒ **Diversifier le parc d'habitat pour mieux répondre à la demande** tout en privilégiant des formes urbaines adaptées aux gabarits et à la composition urbaine de Pont-de-Claix

3. COHESION SOCIALE ET TERRITORIALE

1. Le cadre renouvelé de la Politique de la Ville : un Contrat de ville en articulation avec les documents d'urbanisme

La loi de programmation du 21 février 2014 pour la ville et la cohésion urbaine (loi dite Lamy) a redéfini le cadre de la Politique de la ville à travers trois grands axes :

- Une nouvelle géographie prioritaire fixée par décret.
- Un Contrat de ville renouvelé articulé au projet de territoire unissant le volet social et urbain.
- Une gouvernance élargie qui repose sur deux idées fortes : l'intercommunalité comme chef de file et les habitants en tant que co-constructeurs.

Les Contrats de ville définissent le cadre partenarial de mise en œuvre de la politique de la ville. Ils sont conclus à l'échelle intercommunale entre l'Etat et ses établissements publics, les communes et l'intercommunalité compétente. En sont signataires également les Conseils régionaux et départementaux, la caisse des dépôts et consignations, les OPHLM, la Caisse d'Allocations Familiales... Les contrats de ville sont signés pour une durée de 6 ans, soit de 2014 à 2020. En accord avec ce cadre réglementaire et partenariale, le **Contrat de ville de Grenoble-Alpes Métropole a été signé en juillet 2015 entre les différents partenaires, dont la ville de Le Pont-de-Claix.**

Le Contrat de ville de la Métropole grenobloise fixe plusieurs axes stratégiques et objectifs opérationnels sur différents volets :

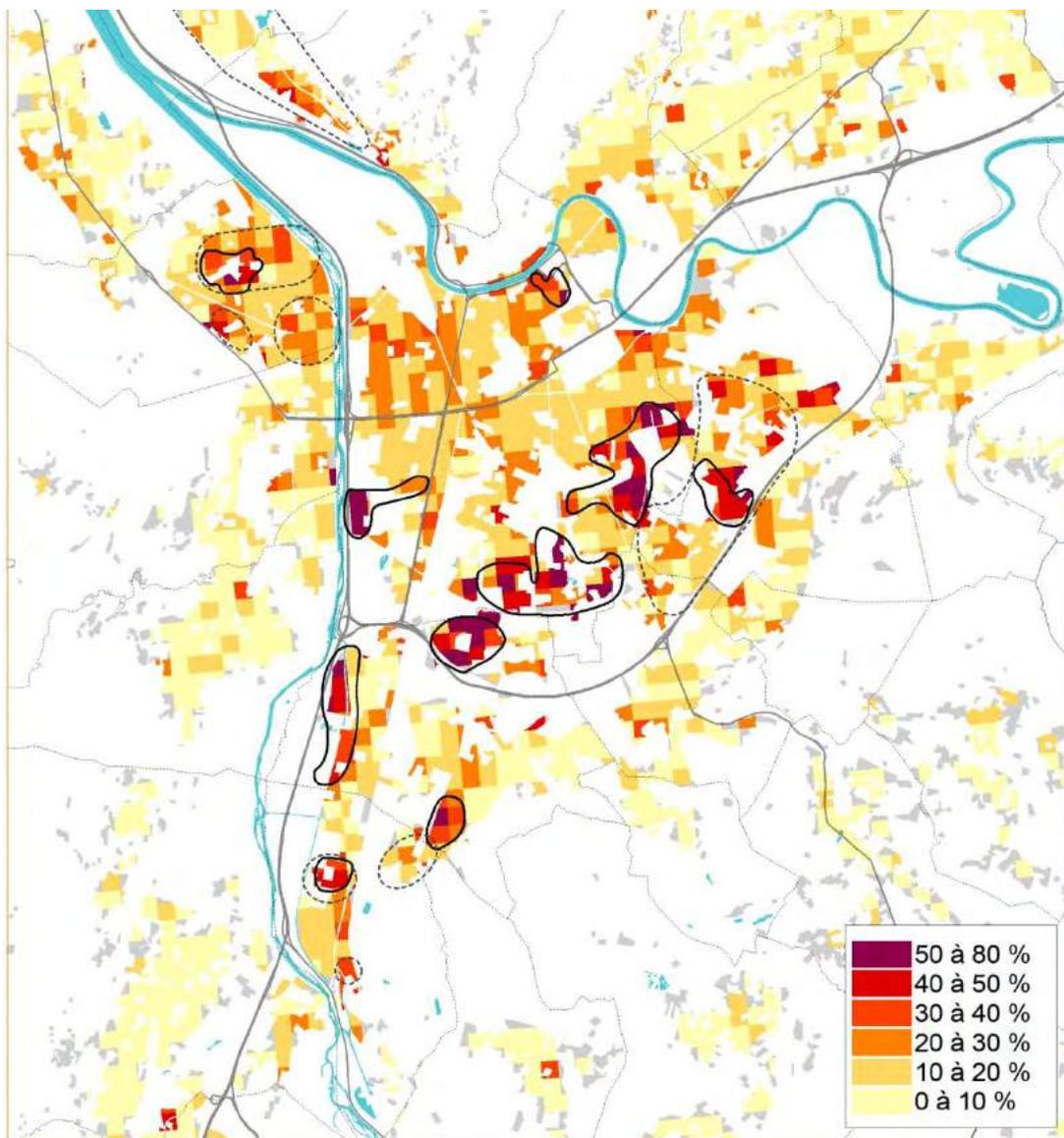
- **Les axes transversaux** : lutte contre les discriminations, Egalité femmes / hommes, jeunesse, participation des habitants, accès et usages du numériques.
- **Les trois piliers prioritaires** : cohésion sociale, cadre de vie et renouvellement urbain, développement économique et emploi.

Ces objectifs devront trouver leurs déclinaisons à l'échelle de chaque quartier de la géographie prioritaire de manière adaptée aux enjeux spécifiques en s'appuyant notamment sur les dispositifs et réseaux d'acteurs déjà présents sur ces territoires.

La loi dite Lamy précise également que les schémas et documents de planification devront prendre en considération les objectifs définis par celui-ci (art.6-IV-6° de la Loi Lamy). En ce sens, le PLU de Le Pont-de-Claix doit intégrer et permettre les objectifs fixés par le Contrat de ville. Ce dernier a également vocation à s'intégrer au projet de territoire de la métropole grenobloise, notamment dans le cadre de son futur PLUi.

La liste des nouveaux quartiers prioritaires de la Politique de la Ville actée par décret (n° 2014-1750 du 30 décembre 2014) rend caduc l'ensemble des anciens périmètres (ZUS, CUCS, GPV...). Cette nouvelle géographie prioritaire a été définie à partir de deux critères : un nombre minimal de 1000 habitants et un écart de développement économique et social apprécié par un critère de revenu des habitants. Globalement, celui-ci correspond à 60% du niveau de revenu médian de la population (également appelé seuil de bas revenus ou de pauvreté). En France, il s'établit à 977 euros mensuels en 2011. A l'échelle de la Métropole grenobloise, le taux des ménages à bas revenus est de 18,3%, soit environ 4 points de plus qu'à l'échelle nationale.

Part des ménages à bas revenu et localisation des quartiers prioritaires ou en veille active



Réalisation : AURG, 2015

La commune de Pont-de-Claix est ainsi concernée par la nouvelle géographie prioritaire et le nouveau Contrat de ville. Le quartier des Iles de Mars - Olympiades a été retenu comme quartier prioritaire de la Politique de la ville (QPV en rose sur la carte ci-contre), dans ce cadre il bénéficiera de financements spécifiques et d'une déclinaison prioritaire des objectifs du Contrat de ville.

Les quartiers Grand Galet et Taillefer-Marcelline ont quant à eux été retenus comme quartiers de veille active (QVA en bleu sur la carte ci-contre). Ces quartiers ne rentrant pas dans les critères de la nouvelle géographie prioritaire feront l'objet d'une veille spécifique en tant qu'anciens quartiers CUCS, mais ne pourront bénéficier de financements spécifiques liés à la Politique de la

ville. Cependant les politiques de droit commun ont vocation à prioriser leurs actions sur ces quartiers.

Pont-de-Claix est une commune historique de la Politique de la ville dans la métropole grenobloise. En effet, la commune faisait déjà partie du Contrat de Ville 2000-2006, puis du Contrat urbain de Cohésion Sociale (CUCS) signé à l'échelle intercommunale en 2007 et reconduit jusqu'à la fin de l'année 2014. Dans ce cadre, différentes actions ont déjà été menées, à la fois sur le volet social et urbain.

A titre d'exemple, des actions de réhabilitation du parc de logements et d'amélioration des espaces publics ont été menées sur le quartier Iles de Mars - Olympiades, grâce à différents dispositifs métropolitains : Programme cadre de renouvellement urbain, GUSP qui ont permis la mise en œuvre des objectifs du CUCS.

2. Géographie de la cohésion sociale et territoriale de la ville de Pont-de-Claix

2.1. Pont-de-Claix : une commune du cœur urbain dense de la métropole concentrant de nombreux ménages modestes mais avec des écarts de revenus moindres

Le revenu disponible¹ annuel médian (par unité de consommation en 2012) sur la commune de Pont-de-Claix est de 18 230 euros. A titre comparatif, il s'établit à 20 825 euros en Isère, soit un peu plus qu'au niveau national (avec 19 800 euros par UC en 2012).

La ville de Pont-de-Claix fait ainsi partie des huit communes urbaines (avec Grenoble, Échirolles, Saint-Martin-d'Hères, Fontaine, Eybens, Saint-Martin-le-Vinoux et Saint-Egrève) en cœur d'agglomération qui concentrent les populations aux revenus inférieurs à ceux observés dans le reste de la Métropole. Ces communes sont d'ailleurs toutes signataires du Contrat de ville et accueillent l'ensemble des vingt quartiers prioritaires de la Métropole grenobloise (QPV et QVA compris). Les revenus des habitants de la ville de Pont-de-Claix sont ainsi bien éloignés des communes les plus aisées de la Métropole comme Meylan (28 070 euros médian par UC en 2012) et très similaires de ceux observés sur la commune de Fontaine (18 010 euros médian par UC en 2012).

Concernant les écarts de revenus s'ils sont souvent importants dans les villes centres des grandes agglomérations, comme à Grenoble avec un écart de 3,9 entre les 10 % les plus riches et les 10% les plus pauvres (écarts interdéciles D1/D9 sur les revenus disponibles médian annuel par UC en 2012), ils sont bien moins notables à Pont-de-Claix qui présente un écart de 2,7. Ainsi, bien que le revenu médian de la commune soit plutôt bas, les écarts entre les plus riches et les plus modestes, sont bien moins importants que sur des communes aux revenus élevés, comme par exemple la ville de Meylan, avec un écart de 3,6.

¹ Le revenu disponible d'un ménage comprend les revenus d'activité, les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales (y compris les pensions de retraite et les indemnités de chômage), nets des impôts directs. Quatre impôts directs sont généralement pris en compte : l'impôt sur le revenu, la taxe d'habitation et les contributions sociales généralisées (CSG) et contribution à la réduction de la dette sociale (CRDS).

En termes de pauvreté, Le Pont-de-Claix présente un taux de 15 %², il est ainsi supérieur à celui du département isérois (11 %) et nettement supérieur à celui de la commune de Meylan (4.7%). Il est également, à titre de comparaison, similaire à celui de Fontaine (16%) et inférieur à celui de Grenoble (presque à 18%).

La commune de Pont-de-Claix se caractérise ainsi comme étant une commune du cœur aggloméré de la Métropole grenobloise, ayant **un rôle d'accueil des ménages aux revenus généralement plus bas** que la moyenne. A l'échelle infracommunale, l'observation des écarts de revenus est plus hétérogène, avec des phénomènes de concentration de ménages à bas revenus souvent logés dans des quartiers à forte dominante sociale.

2.2. Les enjeux d'équilibre social à l'échelle de la ville

Les quartiers inscrits au Contrat de ville : des lieux d'accueil des familles à bas revenu

Le Contrat de ville de Grenoble-Alpes Métropole repose sur un diagnostic partagé et alimenté par les acteurs locaux à l'échelle des quartiers de la géographie prioritaire. Ces diagnostics permettent de tirer les grands enjeux sociaux et territoriaux et d'appréhender les situations de précarités des habitants de ces quartiers (les sources des données sont à la fois issues du CGET, des services communaux et d'un traitement réalisé par l'AURG de données diverses : RFL 2010, CAF, Pôle emploi...).

Les Iles de Mars - Olympiades : un quartier prioritaire de la Politique de la ville

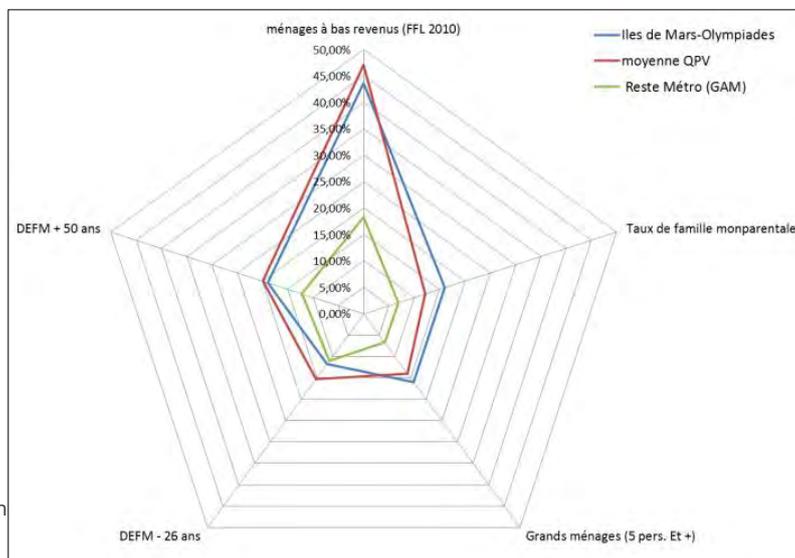
Le quartier Iles de Mars - Olympiades, situé sur la commune de Le Pont-de-Claix, représente presque 1000 logements et 2220 habitants. Construit entre 1968 et 1974, celui-ci se caractérise par des modes de construction typique de cette époque : habitat collectif de grande taille (R+ 7 à R+15).

Une population jeune : le quartier Iles de Mars - Olympiades est composé d'une part importante d'individus âgés de moins de 25 ans (38,5%), tandis que la part d'individus âgés de plus de 65 ans est plutôt faible (12,1%).

Quartier des Iles de Mars



Situation sociale du quartier comparativement aux quartiers prioritaires et au reste de la Métropole



Des grands ménages : la part des grands ménages (5 personnes et plus) à hauteur de 16,2% fait partie des taux les plus élevés de l'agglomération. A l'échelle du quartier, la taille des ménages est estimée à 2,8 personnes en moyenne, alors qu'il est de 2,1 à l'échelle métropolitaine.

De nombreuses familles monoparentales : Le taux de familles monoparentales (parmi les allocataires CAF), à hauteur de 16%, est plutôt élevé comparativement à la moyenne de 12,2% sur l'ensemble des quartiers prioritaires et à celle de 6,8% sur l'ensemble de la métropole.

Une surreprésentation des ménages à bas revenus : en termes de précarité monétaire, le taux de ménages à bas revenus (43.6%) est important (moyenne Métropolitaine à 18,3%), et les demandeurs d'emplois de plus de 65 ans rejoignent le taux élevé de celui observé en moyenne dans les quartiers prioritaires (QPV).

Concernant le parc de logements (données RPLS 2014), il est composé d'environ 73% logements locatifs sociaux construits avant 1977. Presque la moitié de ce parc social correspond à des T4 et des T5 (48%), seuls 17 % correspond à des T1 et T2, ce qui explique la forte présence de grands ménages. Le loyer moyen au m² de ces logements sociaux fait partie des plus bas de l'agglomération, avec près de deux logements sur trois à moins de 5,5 euros/m².

Le quartier Iles de Mars -Olympiades représente un secteur d'accueil des familles à bas revenus primordial à l'échelle de la Métropole, jouant ainsi un rôle important en termes de répartition territoriale et de cohésion sociale.

Un parc vieillissant mais un projet d'envergure à venir

En termes de qualité du parc de logements, si celui-ci est globalement vieillissant et dégradé y compris au niveau des copropriétés privées et des espaces publics, de nombreux travaux d'amélioration du cadre de vie ont récemment été menés. En effet, jusqu'en 2013, les groupes d'habitat étaient séparés par des barrières physiques (murs et grilles) qui délimitaient les espaces extérieurs des deux différents bailleurs : l'Opac 38 côté Olympiades et SDH côté Iles de Mars. Suite à une rétrocession des espaces extérieurs à la ville, des travaux de renouvellement urbain ont permis de supprimer ces barrières, de développer un parc public et une liaison piétonne entre les deux groupes de logements. Plusieurs espaces ont également été créés ou recréés : jardins collectifs, agora, city-stade, espaces de jeux d'enfants. Parallèlement, les bailleurs ont lancé des travaux de réhabilitation des parcs de logements, ils font partie intégrante du projet de rénovation urbaine global régit par une convention cadre signée avec Grenoble-Alpes Métropole, la Région Rhône Alpes, la SDH et l'OPAC 38. La campagne Mur Mur a également permis de réhabiliter une partie du parc de logements privés situés à proximité du quartier prioritaire de la ville. La copropriété inscrite dans le périmètre du Quartier Prioritaire est quant à elle en situation de précarité.

En continuité de ces travaux et dispositifs, trois prochaines phases de renouvellement urbain sont prévues d'ici 2020, afin d'intervenir sur les 4 hectares d'espaces publics avec le développement de nouvelles liaisons piétonnes, la création de voiries et l'aménagement d'espaces récréatifs.

Globalement, si le projet de renouvellement urbain représente de grandes opportunités en termes d'amélioration du cadre de vie et des logements, les habitants semblent être de plus en plus en situation de pauvreté et l'attractivité du quartier peine à retrouver de l'essor notamment du point de vue de l'activité économique et commerciale.

Les quartiers en veille active : Grand Galet et Taillefer-Marcelline

Grand Galet : un quartier aux visages multiples

Grand Galet accueille approximativement 1800 habitants pour environ 800 logements. Ce quartier présente une organisation urbaine relativement fragmentée avec des espaces de vie très disparates et des types d'habitat diversifiés : grands ensembles, petits collectifs, maisons individuelles, logements sociaux, copropriétés privées ... Le quartier est ainsi perçu et vécu comme une addition de sous-ensembles plus ou moins étanches.

Cependant, du fait de la proximité avec le quartier du Village II à Echirolles et le terminus actuel du tram A, des flux de mobilité particuliers à ce secteur sont constatés entre Echirolles et Grand Galet.

Le projet de prolongement de la ligne A de tramway pourrait profiter aux habitants de Grand Galet en termes d'accessibilité à un transport en commun structurant et de meilleure insertion urbaine du quartier.

Une population jeune et active

Le quartier de Grand Galet est composé d'une part importante de personnes jeunes (34,7% de personnes de moins de 25 ans). A l'inverse, la part de personnes âgées, est particulièrement faible (8,4% de personnes de plus de 65 ans). Il est à noter que si le quartier de Grand Galet concentre beaucoup de jeunes, la part des demandeurs d'emplois de moins de 25 ans (DEFM - 25 ans) est bien plus basse qu'en moyenne dans les quartiers en veille active, égalant ainsi le taux moyen observé dans le reste de la métropole. A l'inverse, le taux des demandeurs d'emplois de plus de 50 ans est particulièrement important (presque 16 %), ce qui est comparable à la moyenne des quartiers prioritaires (QPV).

Un quartier majoritairement composé de familles

- La taille des ménages est estimée à 2,4 personnes en moyenne et le taux de grands ménages s'élève à 9,1%, ce qui est plus haut que la moyenne des quartiers en veille active.
- Le taux de familles monoparentales (parmi les allocataires logement CAF), à hauteur de 8,6%, est plutôt faible de manière générale mais néanmoins plus élevé que la moyenne des quartiers en veille active.

Un parc de logement assez hétérogène

En termes de logements (données RPLS 2014), le quartier de Grand Galet est composé de près de 30% de logements sociaux dont plus 60% correspondent à des T4 à T6. Cette très grande proportion de grands logements explique la forte part de grands ménages. Toutefois, ces logements sociaux ont été construits à des périodes diverses : 45% datent de la période 1977 à 1989, tandis que 23% sont post aux années 2000. Les prix des logements sociaux sont dans la moyenne (voir moyenne haute) entre 5,5 et 7 euros /m², avec assez peu de logements dans la fourchette basse (- moins de 5,5 euros/m²).

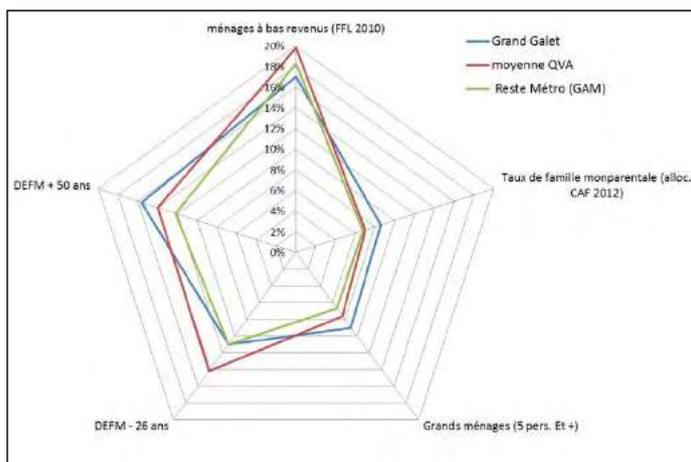
Une population relativement mixte

Au niveau de la précarité monétaire, le quartier Grand Galet concentre environ 17% de la population à bas revenus, soit moins que la moyenne métropolitaine (18,3% de bas revenus). Grand Galet se démarque ainsi, des trois quartiers inscrits au Contrat de ville avec des taux de logements sociaux et de ménages à bas revenus plutôt bas comparativement aux autres quartiers de la géographie prioritaire. Toutefois, les personnes ayant emménagées récemment (données OPS 2014) ont des revenus inférieurs à ceux des habitants stables dans le quartier et sont également plus jeunes.

Habitat collectif au sein du quartier de Grand Galet



Situation sociale du quartier comparativement aux quartiers prioritaires et au reste de la Métropole

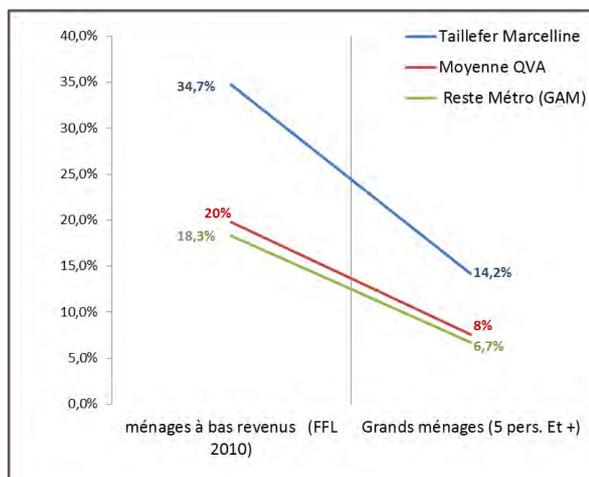


Taillefer-Marcelline : un petit quartier relativement agréable mais vieillissant

Le quartier Taillefer Marcelline se situe au sud de la commune à proximité du centre bourg. C'est un quartier qui n'a pas connu de transformation majeure depuis sa création, les bâtiments sont organisés autour des espaces extérieurs et la vie de quartier se fait autour des espaces de jeux en cœur de quartier. Il est composé de 190 logements, dont 60% de logements sociaux pour une population de 460 personnes dont une partie en situation de précarité.

De nombreuses familles à bas revenus

La taille des ménages est estimée à 2.4 personnes en moyenne, sachant que la part des grands ménages (5 personnes et plus) est de 14,2%, soit le double de la moyenne des quartiers de veille active. Parallèlement, le



taux de ménages à bas revenus s'élève à 34,7%, ce qui, encore une fois, est bien supérieur à la moyenne des quartiers de veille active. En ce sens, Taillefer-Marcelline, est un quartier d'accueil des familles à bas revenus à l'instar des chiffres observés sur Iles de Mars-Olympiades ou d'autres quartiers prioritaires (QPV).

Un parc de logements relativement agréable mais vieillissant, en voie de réhabilitation

Le quartier a en très grande partie été construit entre 1977 et 1989 (sources RPLS 2014) et se compose pour moitié de grands voir très grands logements (T4-T5-T6 et plus). En termes de formes urbaine, Taillefer Marceline est composé en majorité d'habitat collectif de taille moyenne (maxi R+4) ainsi que de quelques maisons individuelles. Les logements sont constitués de rez-de-jardin avec de petites parcelles de terrains et en étage les logements possèdent une terrasse ou un balcon.

Si la qualité énergétique du bâti est dans l'ensemble peu satisfaisante, un projet de réhabilitation thermique va être engagé par le bailleur. La première tranche débutera dès 2016/2017 avec le changement des menuiseries. Concernant les espaces communs une partie d'entre eux ont été rétrocédés à la ville, ce qui a permis de proposer un projet de renouvellement urbain ayant vocation à requalifier une partie des espaces publics et de jeux, ainsi que le stationnement.

Taillefer-Marceline est un petit quartier avec un cadre de vie plutôt agréable et une vie de quartier sereine. Toutefois, situé tout proche de la Plate-forme chimique, à proximité de la voie ferrée et de l'ancien cimetière, il souffre d'un certain isolement. Ainsi, une vigilance particulière est portée sur ce quartier où, des problématiques de configuration urbaine se jouxtent à des problématiques sociales : forte proportion de familles à bas revenu et des emménagés récents (OPS 2014) qui présentent des ressources inférieures à celles des habitants stables dans le quartier.

3. L'équilibre social du territoire pontois : des enjeux de répartition, diversification et requalification du parc social

La ville de Pont de Claix compte près de 29,6% de logements locatifs sociaux à l'échelle communale (d'après le décompte DDT - SRU 2014), ce qui est bien supérieur à la moyenne métropolitaine (21,6%).

On observe aujourd'hui d'importants écarts dans la répartition des logements locatifs sociaux à l'échelle de la commune. Un logement locatif social sur 2 se trouve dans le secteur des Iles de Mars/Olympiades et moins de 2% dans le secteur Villancourt.

Parmi les logements gérés par les bailleurs (environ 1300 logements locatifs sociaux - chiffres RPLS 2014) plus de la moitié ont été construits avant 1977, soit avant la première réglementation thermique, et correspond à des grands logements (T4-T5-T6 et plus). En termes de population, la part des couples avec enfants est ainsi supérieure à la moyenne métropolitaine, correspondant à presque 1/3 des ménages du parc social.

Les montants des loyers de ces logements sociaux, se trouvent pour beaucoup dans la fourchette basse des prix de la métropole avec 40% du parc social communal à moins de 5,5 euros/m² (le plafond du logement PLAi au 1 janvier 2015 est de 4.92 euros/m² en zone II). Toute-

fois, près de 60% des ménages de ce parc social sont éligibles au PLAI. En résumé, 20% des ménages éligibles au PLAI résident dans des logements aux loyers supérieurs aux plafonds PLAI.

La commune de Pont-de-Claix est une commune du cœur dense de la métropole qui joue un rôle important dans l'accueil des familles à bas revenus : un taux de logements sociaux élevé, une offre de logements bas loyers conséquente représentant ainsi un jalon dans la construction et le maintien d'une métropole solidaire. A l'échelle communale, ce rôle lui confère des atouts considérables en termes de dynamismes démographiques et de renouvellement générationnel. En effet, à l'heure du vieillissement de la population et de la fuite des familles vers le périurbain, les emménagés récents du parc social de la commune de Pont-de-Claix, se caractérisent par des familles plus jeunes et de nombreux enfants (chiffres OPS 2014 sur les emménagés du parc social des deux dernières années). Ces évolutions populationnelles sont des marqueurs d'opportunités en termes de nouveaux équipements et d'attractivité du territoire.

A l'inverse et ce dans l'ensemble des quartiers, les emménagés récents ont des ressources inférieures à celles des habitants stables, ce qui peut représenter une menace notamment dans les quartiers où la part des ménages à bas revenus est déjà importante comme sur Iles de Mars – Olympiades ou Taillefer-Marcelline. Toutefois, ces observations se retrouvent dans la grande majorité des quartiers à dominante sociale.

En résumé, à l'échelle pontoise, les enjeux prédominants concernant le parc de logement social se posent en termes de : **répartition et d'équilibre**, de **diversification** de l'offre et de **requalification** du parc existant ainsi que la requalification des espaces publics en pied d'immeuble.

4. Synthèse des enjeux

SYNTHESE DES ENJEUX DU PARC SOCIAL ET DES CONCENTRATIONS DES POPULATIONS A BAS REVENUS

Faiblesses / menaces

- ⇒ **Un parc de logement public à bas loyer ancien et vieillissant** qui ne répond plus aux normes thermiques, ni aux aspirations résidentielles des habitants...
- ⇒ **Des habitants du parc social très modestes** dont les 60% sont éligibles au PLAI.
- ⇒ Des emménagés récents qui ont des ressources inférieures à celles des résidents stables
- ⇒ **Des concentrations du parc social dépassant le taux des 50%** dans certains quartiers comme Iles de Mars-Olympiades et Taillefer-Marcelline
- ⇒ Des quartiers inscrits au Contrat de ville qui souffrent d'une organisation urbaine déstructurée et souvent cloisonnée, avec des commerces en perte de vitesse et d'attractivité.
- ⇒ **Une très faible part de petits logements sociaux** (T1/T2) représentant seulement 20% du parc social total de la commune.
- ⇒ **Un parcours résidentiel limité** avec des taux de rotation plutôt faible.

Atouts / opportunités

- ⇒ **Une population du parc social particulièrement jeune**, avec de nombreuses familles avec enfants.
- ⇒ **Des perspectives de construction**, de renouvellement ou de réhabilitation du parc de logements y compris privé.
- ⇒ **Des projets d'embellissements ou de création d'espaces publics et de loisirs.**

- ⇒ **Un cadre de vie globalement agréable** dans les quartiers inscrits au Contrat de ville.
- ⇒ **Une commune qui offre un taux de logements sociaux élevé**, supérieur aux objectifs de la loi Duflot.
- ⇒ La ville de Pont-de-Claix est identifiée comme un secteur stratégique à l'échelle métropolitaine dans l'accueil des familles à bas revenus, avec de nombreux logements à bas loyers.

ENJEUX | PERSPECTIVES : Equilibre social, diversification, requalification

- ⇒ **Développer les nouveaux logements sociaux plutôt en dehors des quartiers qui concentrent déjà une forte part de locatif social** tels qu'Iles de Mars / Olympiades et Tailleferre Marcelline.
- ⇒ **Diversifier les typologies des logements sociaux**, avec plus de T1, T2 et T3, notamment dans les quartiers comme Grand Galet ou les Papeteries qui offrent des taux de logements sociaux raisonnables (autour de 30%) mais peu diversifié.
- ⇒ **Poursuivre les projets de renouvellement et de réhabilitation des parcs de logements vieillissants** et plus largement d'amélioration du cadre de vie, notamment sur Iles de Mars-Olympiades,
- ⇒ **Accroître la qualité et l'attractivité des espaces publics et de loisirs** et développer davantage de liaisons modes doux en vue de décroiser les quartiers, notamment ceux inscrits au Contrat de ville.
- ⇒ **Intégrer les quartiers** (notamment ceux du Contrat de ville) dans les dynamiques des projets structurants de la commune comme la centralité Nord.
- ⇒ **Contribuer à plus de mixité fonctionnelle** : équipements, commerces, emplois ... dans les quartiers à forte dominante résidentielle.
- ⇒ **Préserver / conforter le rôle social de la ville de Pont de Claix** comme une commune du cœur métropolitain, accueil de familles à bas revenus.

4. DEPLACEMENTS ET TRANSPORT

1. Les caractéristiques du réseau viaire

1.1. Une bonne connexion aux axes de liaison métropolitains

La commune est traversée par deux axes nord-sud structurants assurant des liaisons de niveau métropolitain : l'A480 et le cours Saint André. La commune bénéficie d'un accès rapide à l'A480 et la RN 85 depuis le cours Saint André et l'avenue du Maquis de l'Oisans.

Le cours Saint André, un axe de transport historique et structurant

Le cours Saint André, dit « Axe Lesdiguières », est un axe de transport historique et structurant pour la ville. Il représente une figure forte du paysage de la Métropole Grenobloise traversant les communes de Grenoble, Echirolles et Pont-de-Claix. Construit en 1684, il a joué dans un premier temps le rôle de digue protégeant les terres agricoles des inondations du Drac. Ponctué d'arbres depuis son origine, il deviendra vite une promenade ombragée assurant le lien avec les territoires agricoles du Sud. Le cours a été le support d'un développement urbain rapide et récent entre les années 1950 et 1970. Jusqu'au prolongement de l'A480 à partir des années 80 vers le sud, le cours a joué un rôle d'axe de transit assurant les liens entre Grenoble et les communes du sud, les Alpes du Sud et le Littoral méditerranéen.

Aujourd'hui délesté d'une partie du trafic de transit, il est devenu un axe structurant de transport en commun du cœur dense de la métropole. Son aménagement est relativement homogène sur environ 8 kilomètres avec un gabarit et un alignement de platanes. Le cours est également un axe structurant pour les cycles avec la présence de contre-allées qui offrent un itinéraire rapide et continue pour les liaisons nord-sud.

Gabarit et répartition modale du cours Saint André



Au niveau du centre-ville historique de Pont-de-Claix, le cours se divise en deux axes : l'avenue du Maquis de l'Oisans assurant la liaison avec la RN 85 et l'avenue du Maréchal Juin permettant de relier les communes de Claix, Varcès, Vif, etc.

Le cours est classé comme voie à « grande circulation » (décret n°2010-578) jusqu'à la voie d'accès à l'A480.

1.2. Des axes de liaison intercommunale limités

La commune de Pont-de-Claix accueille également des axes assurant des liaisons intercommunales. C'est le cas de l'avenue Charles de Gaulle qui assure la liaison entre le cours Saint André et le centre-ville d'Echirolles. Le projet de prolongement de la ligne A de Tramway devrait permettre une requalification de l'avenue en offrant davantage d'espace aux transports collectifs et aux modes actifs.

La voie des Collines et la rue Lavoisier (cette dernière bénéficiant d'un statut privé) offrent aujourd'hui un itinéraire alternatif au cours Saint André et à l'avenue Charles de Gaulle et joue ainsi en partie une fonction d'itinéraire de transit.

Le tissu urbain de la commune est aujourd'hui peu perméable et ne facilite pas les circulations sur un axe est-ouest. A l'exception de l'avenue Charles de Gaulle prolongée à l'ouest par l'avenue des 120 Toises et de la rue Lavoisier prolongée à l'ouest par la voie d'accès à l'A480, il n'y a pas de liaison structurante est-ouest sur la commune. L'A480, le canal, la voie ferrée et la plate-forme chimique constituent aujourd'hui des coupures urbaines fortes qui pénalisent les perméabilités est-ouest.

1.3. Un maillage des voies de desserte locale et inter-quartier perfectible

Les voies de desserte locale permettent une desserte fine des différents quartiers. Cependant, de nombreuses voies se terminent en impasse offrant peu d'alternatives aux axes structurants et renforçant le sentiment d'enclavement de certains quartiers (quartier Grand Galet notamment).

Certains axes comme l'avenue Victor Hugo et la rue Mozart jouent un rôle structurant à l'échelle des quartiers ouest en assurant la desserte des principaux équipements.

2. Une commune génératrice de flux

Avec plus de 6000 emplois pour environ 11 000 habitants, le territoire de Pont-de-Claix est relativement attractif pour les communes voisines et générateur de flux. Le territoire enregistre chaque jour près de 17 000 déplacements (selon l'INSEE en 2012) uniquement pour les déplacements domicile-travail (entrants et sortants). Ces flux proviennent à 67% de l'agglomération et à 30% des communes du sud de la Métropole (Claix, Echirolles, Vif, Jarrie...).

Entre 2002 et 2010, dans un contexte de baisse du nombre moyen de déplacement par personne et par jour, l'usage de la voiture et des autres modes individuels motorisés a fortement diminué au sein de la Métro (moins 5% environ selon l'EMD) au profit d'autres modes de transport, les transports en commun, la marche et le vélo.

Cette diminution ne doit cependant pas minimiser l'importance des flux automobiles et de la congestion, notamment sur les voies rapides urbaines et les autoroutes où se concentre le trafic.

Les flux se concentrent sur les axes principaux que sont l'A480, la RN85 et dans une moindre mesure sur le cours Saint André, l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du Maquis de l'Oisans. L'accès à l'A480 est également emprunté par un important trafic de poids lourds qui se rendent à la plate-forme chimique. La ville de Pont-de-Claix est en effet un point de passage

important des flux de transit provenant du sud de la Métropole. L'A480 et la RN85 absorbe à eux seuls près de 75% des flux entrants provenant du sud.

Au regard de l'importance des flux et des problématiques de congestion observés sur ces axes (115000 déplacements / jour d'après l'enquête ménages-déplacements de 2010) et d'un usage assez faible des transports en commun (environ 12%), l'organisation des déplacements entre le cœur dense de la Métropole et les territoires périurbains du sud est un enjeu important.

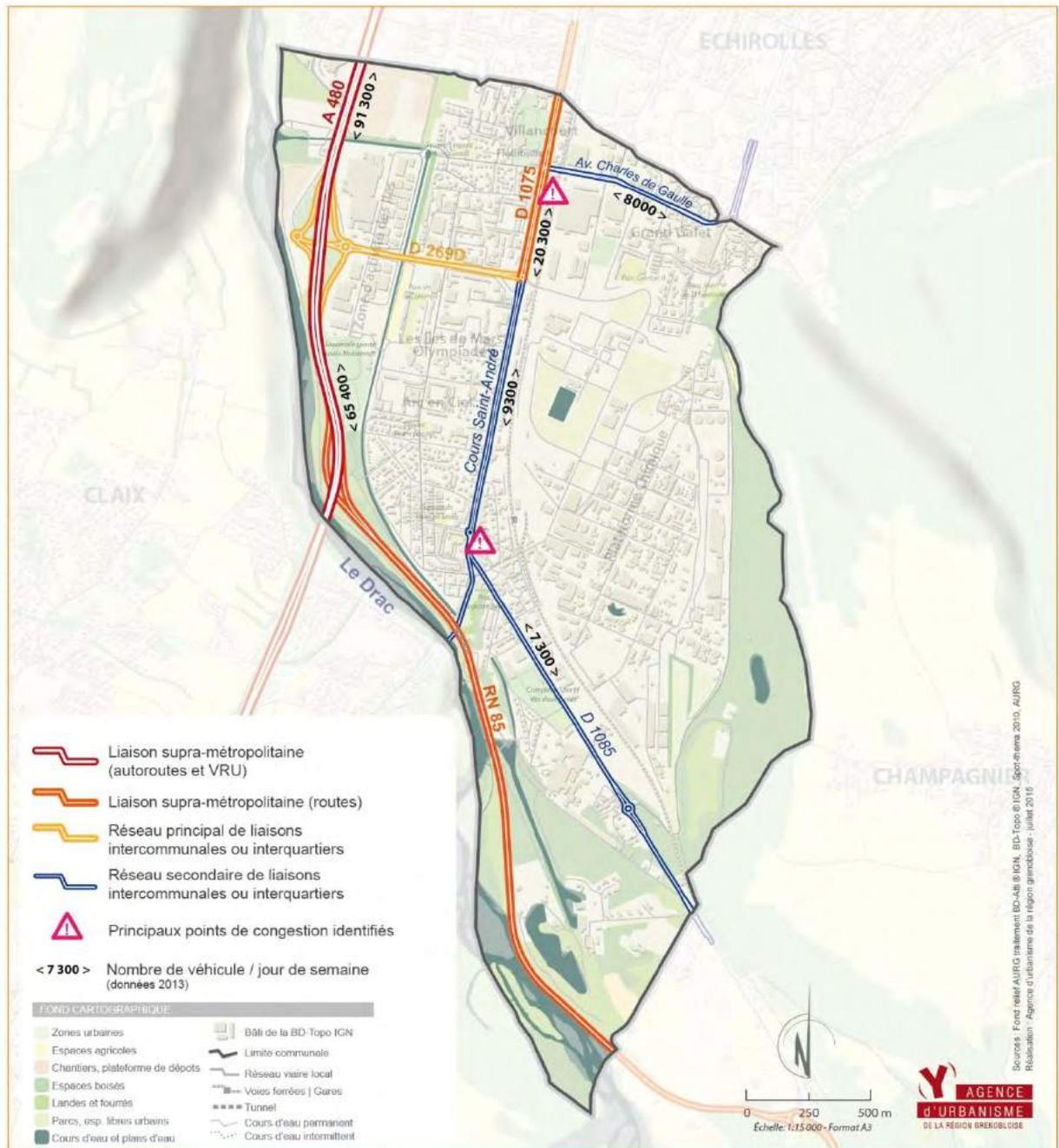
Dans une moindre mesure, la voie des collines supporte une partie du trafic de transit pour les liaisons nord-sud.

En dehors des autoroutes et voies rapides, on observe quelques points de congestion aux heures de pointe au sein de la commune :

- Au niveau de la Place du 8 mai 1945 même si les niveaux de charge restent raisonnables.
- Au niveau du passage à niveau au croisement du cours Saint André et de l'avenue Charles de Gaulle dont le passage de train peut entraîner des remontées de files de véhicule.
- Au niveau de la ZI des Isles, des difficultés d'accès et de vitesse excessive.

Des problèmes d'excès de vitesse des véhicules sont également constatés en particulier sur l'avenue du maquis de l'Oisans.

Hierarchisation du réseau viaire | rôle actuel des voies de circulation dans l'écoulement des trafics automobiles



3. L'offre de stationnement et les opportunités de mutualisation

3.1. Rappel du cadre législatif

La loi Alur du 24 mars 2014 (LOI n°2014-366) stipule dans son article 139 que le rapport de présentation 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* ». Au regard du législateur, un parc de stationnement est un emplacement public ou privé qui permet le remisage des véhicules automobiles et de leurs remorques, des vélos, en dehors de la voie publique, à l'exclusion de toute autre activité. Ce parc peut ainsi se situer dans un immeuble bâti en superstructure (partie en élévation à l'air libre) ou en infrastructure (partie enterrée ou en dessous du sol artificiel, dalle par exemple) ainsi que sur une aire aménagée ou non pour le stationnement, sur une terrasse d'un immeuble, sous un immeuble bâti (sur pilotis ou en encorbellement). Est alors intégrée à cette acception une partie de l'offre privée, notamment les parkings des centres commerciaux et l'ensemble des parkings en ouvrage ouverts au public, qu'ils soient publics ou privés. En revanche, il ne comprend pas les parkings de bureaux et le stationnement résidentiel privé, en particulier dans le parc HLM. Cette définition ne comprend donc pas le stationnement sur chaussée.

L'inventaire distinguera alors les parcs fermés à certaines heures de la journée sur lesquels une réflexion portant sur la mutualisation pourrait permettre une extension des heures d'ouverture. Le principe de mutualisation quant à lui consiste à rassembler dans un même lieu de stationnement les besoins de chacun en jouant sur leur complémentarité et la non-utilisation permanente des places pour limiter l'offre associée à chacun.

L'organisation du stationnement doit potentiellement répondre à de multiples enjeux tels que :

- > Soutenir le dynamisme commercial et économique des centres urbains, en réponse aux besoins des usagers des commerces et services.
- > Répondre aux besoins des résidents, notamment dans les secteurs où l'habitat ancien n'est pas équipé de parking ce qui induit un report de la demande de stationnement résidentiel sur l'espace public.
- > Inciter au développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture, notamment pour les déplacements contraints (domicile-travail en particulière) : de nombreuses études montrent que plus le stationnement sur le lieu de travail est difficile et/ou coûteux, plus les salariés sont incités à utiliser les transports collectifs, les modes actifs ou le covoiture pour venir au travail.

3.2. Une politique de stationnement communale incitative du centre-ville

Le stationnement au sein de la commune est gratuit, sauf en zone bleue où le stationnement est limité à 1h30 afin de favoriser la rotation des véhicules à proximité des commerces et de certains équipements publics. Le stationnement en zone bleue concerne : la place du 8 mai 1945 dans sa totalité ; le cours Saint-André : contre-allée Ouest sur l'ensemble des n°69, n°07 au n°11 (6 places), n°73 ; l'avenue Charles de Gaulle, du n°13 au n°14 bis ; le parking Nord du cimetière du Vercors.

On dénombre à l'échelle de la commune 72 places accessibles aux personnes à mobilité réduite sur le domaine public, environ 1120 places de parking publics, 2300 places sur voirie, 2720 places privés et 2175 places privés appartenant à des entreprises.

On dénombre 276 places dans le cœur du centre-ville pour un taux de rotation du stationnement dans le centre bourg deux fois plus important en zone bleue (4,91) qu'en stationnement

libre (2,38), avec cependant un faible respect de la réglementation en zone bleue. Seul 14% de stationnement est en zone bleu, et l'on constate 10% de stationnement illicite dans le centre bourg, principalement autour de la rue de Stalingrad.

3.3. Les opportunités et capacités de mutualisation des aires de stationnement

Le diagnostic identifie plusieurs aires de stationnement ouvert au public d'une capacité d'environ 600 places. Ces aires de stationnement sont aujourd'hui majoritairement utilisées par les résidents de la commune, les usagers des équipements, des services et des commerces.

Les opportunités de mutualisation des aires de stationnement devront être réfléchies dans le cadre des projets urbains de la commune notamment du projet de « Centralité Nord » (mutualisation entre le stationnement destiné aux résidents, aux équipements publics et au pôle d'échange).

A noter la présence sur la commune d'un parking relais d'une capacité de 125 places dont le taux d'occupation est aujourd'hui inférieur à 10%. La commune accueille également plusieurs aires de stationnement privées non ouverts au public de plus de 150 places.

3.4. Le stationnement des véhicules électriques et hybrides

La commune ne possède pas d'aires de stationnement dédié aux véhicules électriques et hybrides proposant des bornes de recharge.

3.5. Les problématiques de stationnement

La commune ne rencontre pas d'importantes difficultés en matière de stationnement.

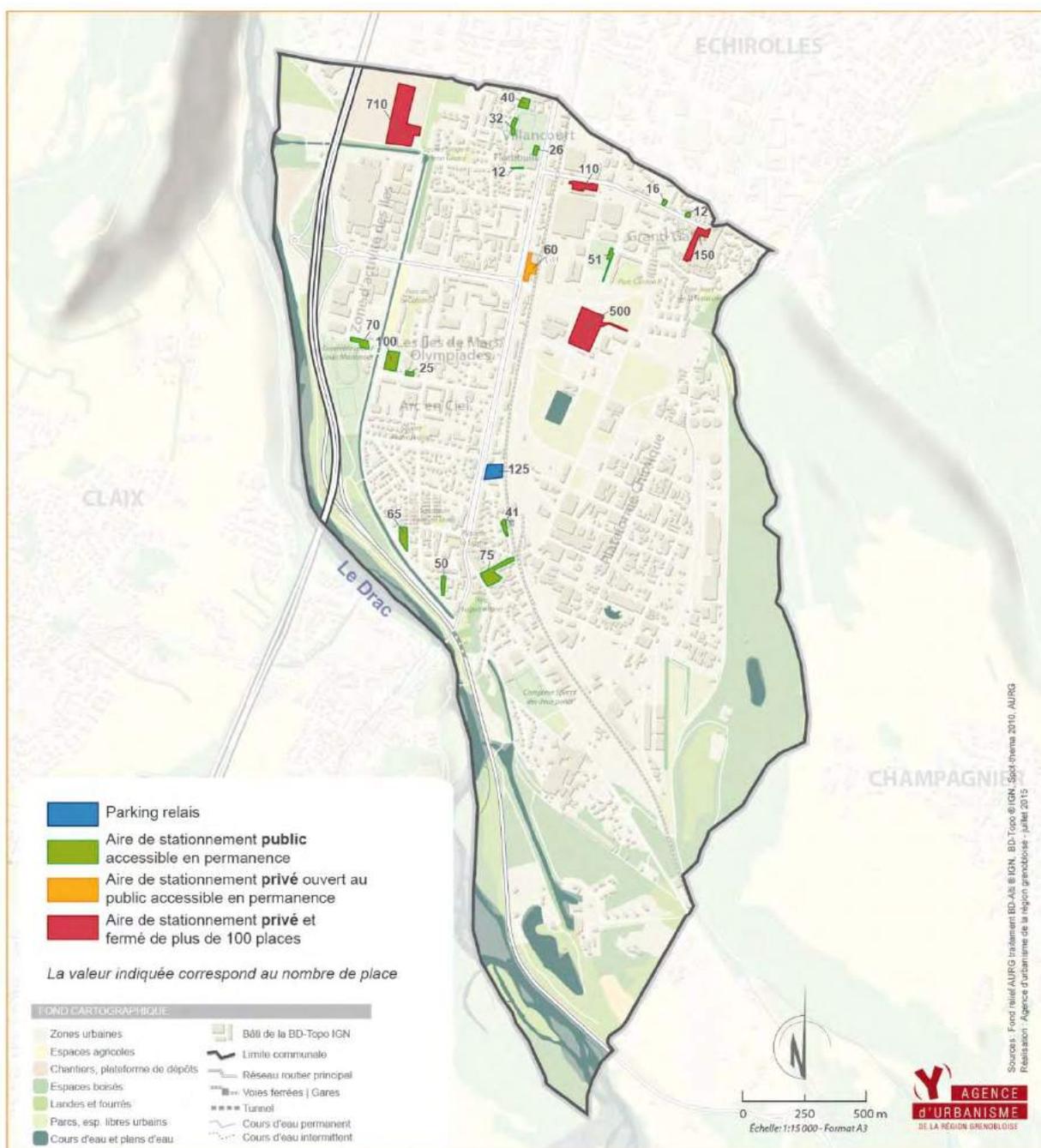
Entre 5 à 15% des conducteurs de Pont-de-Claix déclarent avoir des difficultés de stationnement sur leur lieu de travail ou d'études en 2010 (contre 16 % dans toute la Métro).

- Dans le secteur nord-est (quartier Valmy, Barnave, JP Marat), des problématiques de stationnement sont identifiées dans certains quartiers résidentiels (stationnement anarchique sur voirie)
- Dans le secteur Ouest : le stationnement est jugé insuffisant sur la rue Albert Camus
- Dans le centre-ville, la place S. Allende et la rue de Stalingrad sont saturées dans la journée.
- Dans la ZI des Iles.

Certaines aires de stationnement situées à proximité d'équipements publics sont occasionnellement saturées (centre aquatique de Flottibulle, certains équipements sportifs, l'Amphithéâtre). Toutefois, ces problématiques de stationnement doivent être relativisées au regard d'une offre de stationnement qui reste dans l'ensemble abondante et sous exploitée, notamment à proximité de ces points de tension identifiés. En effet, de nombreuses aires de stationnement de grande taille sont présentes sur la commune et pourraient être optimisées. Il s'agit en particulier d'aires de stationnement privées de grandes entreprises ou appartenant à des copropriétés privées.

En cela la commune présente une réserve de capacité sur le stationnement rotatif ainsi qu'une forte réserve de capacité globale.

Localisation des aires de stationnement | Possibilités de mutualisation et foisonnement



4. L'offre de transport collectif

4.1. Le réseau existant

La ville de Pont-de-Claix est aujourd'hui relativement bien connectée au centre-ville de Grenoble ainsi qu'aux centres urbains des communes voisines.

La ville est aujourd'hui desservie par 7 lignes de bus appartenant au réseau TAG et Transisère :

- La ligne C2 circulant sur une voie en site propre permet de relier Claix Pont Rouge au terminus de la ligne E Louise Michel. Elle assure un rabattement rapide et performant vers la ligne E de tramway avec un niveau de desserte relativement élevé (un passage toutes le 4 à 9 minutes en heure de pointe).
- La ligne 18, permettant de relier Flottibulle à la Grange du Château à Eybens.
- La ligne 16, permettant de desservir l'extrémité nord-ouest de la commune au Lycée du Grésivaudan de la commune de Meylan.

- La ligne Express 3 reliant la gare de Grenoble à Vizille en passant par le centre-ville de Grenoble.
- La ligne 3000 reliant Grenoble à Bourg d'Oisans.
- La ligne 4100 reliant Grenoble à Corps.
- La ligne 4110 reliant Grenoble à La Mure.
- La ligne 4101 reliant Grenoble à Gap.

La ville est également desservie par la ligne ferroviaire Grenoble-Gap avec une fréquence relativement faible (7 trains à l'aller et 8 au retour) et en baisse. La gare se situe à proximité du centre-ville mais n'est pas visible depuis le cours Saint André.

À l'Est de la commune, le quartier Grand Galet se trouve à proximité du terminus de la ligne A (environ 200 mètres) situé au niveau de l'avenue du Général de Gaulle sur la commune d'Echirolles.

En complément de l'offre de transport en commun permanente, la commune met à disposition un système de transport à la demande, le « Fil » qui est un bus à destination des personnes âgées de plus de 65 ans qui ne peuvent plus assumer seules certaines démarches ou se déplacer de façon autonome, ainsi qu'aux personnes handicapées.

Malgré un bon niveau de desserte globale, l'offre de transport collectif reste toutefois perfectible :

- Les connexions avec le sud de la commune et les autres communes situées au sud de Pont-de-Claix restent faibles et perfectibles. La ligne de bus Express 2 passe par Pont-de-Claix mais n'assure qu'une desserte limitée de la commune en points d'arrêt. La fréquence de cette ligne reste faible (20 minutes en heure de pointe et 40 à 50 minutes en dehors de ces créneaux). La ligne ferroviaire Grenoble-Gap dessert la commune mais elle bénéficie d'une fréquence très faible. La connexion avec les communes de Vif et Varcis nécessite un changement à Claix Pont-Rouge pour emprunter la ligne 17 qui contourne la ville de Pont-de-Claix par l'A480.

- De nombreux arrêts aux abords du cours Saint André sont implantés en quinconce ce qui nuit à leur lisibilité et leur visibilité.
- Les nœuds de correspondances (arrêt Flottibulle et Stade Lesdiguières notamment) manque parfois de signalétique et d'information permettant d'orienter les usagers entre les arrêts des différentes lignes de transports en commun.
- Les zones économiques dédiées ne bénéficient aujourd'hui pas d'une bonne desserte en transport en commun. En effet, seul 10% des surfaces économiques dédiées actuelles se situent à moins de 10 min d'un transport en commun en période de pointe, (contre une moyenne Métro de 20 à 25%). Les surfaces aujourd'hui desservies concernent des espaces économiques peu denses ou en projet. La Zone d'activités des Isles, située sur la partie ouest de la commune et accueillant de nombreux emplois se trouve à titre d'exemple aux marges du périmètre d'influence des arrêts ponctuant le cours Saint André.

4.2. Les projets de transport en commun programmés et les perspectives d'évolution du réseau

Plusieurs projets de transport sont envisagés à court, moyen et long terme

A court terme (horizon 2018/2020)

- Le prolongement de la ligne A Denis Papin à Flottibulle sur une longueur de 950 mètres offrira deux nouvelles stations. Le terminus sera implanté sur l'avenue Charles de Gaulle avant la voie ferrée. La plate-forme de tramway sera implantée en latéral sud au niveau de l'avenue.

Profil en travers type du projet de prolongement de la ligne A de tramway



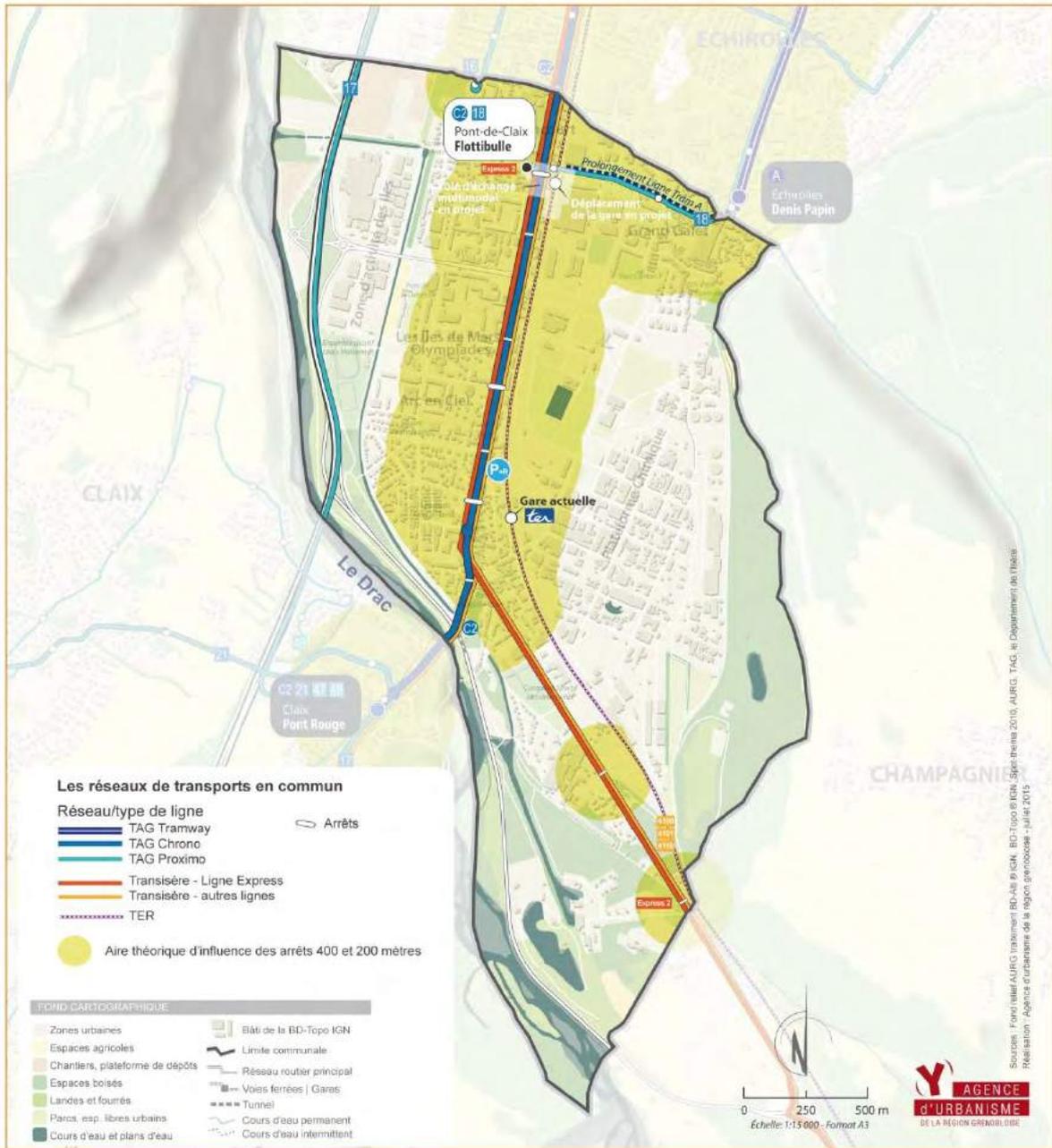
- La création d'un parking relais d'environ 120 places accessible depuis le cours Saint André à proximité du terminus futur de la ligne A.

- La réalisation d'un pôle d'échange multimodal assurant la connexion entre le terminus de la ligne A, les lignes de bus circulant sur le cours Saint André (lignes C2 et terminus de la ligne 16, et lignes express du Conseil Général), le futur parking relais et à plus long terme la gare de Pont-de-Claix.

A moyen / long termes (au-delà de 2020)

- Le déplacement de la gare de Pont-de-Claix implantée actuellement à proximité du centre-ville historique rendu nécessaire au regard du Plan de Prévention des Risques Technologiques.
- Le prolongement de la ligne E au sud qui relie pour le moment le Fontanil-Cornillon à Grenoble (arrêt Louise Michel).

Desserte des transports en commun



5. Les modes actifs

5.1. Le réseau cyclable

Le vélo est un mode de transport en forte progression au sein de la métropole avec plus de 60 000 trajets effectués quotidiennement. L'EMD enregistre une progression de 38% de l'usage du vélo entre 2002 et 2010. La topographie relativement plane de la commune et du cœur dense de la métropole ainsi que les distances d'accès relativement courtes aux principaux équipements, services et pôle d'emplois offrent des conditions favorables à l'usage et au développement du vélo.

Le réseau cyclable existant

Le réseau cyclable est structuré par trois axes : le cours Saint André (présence de contre-allées faisant l'objet d'un partage modal entre les cycles et les voitures), l'avenue du Maquis de l'Oisans et l'avenue Charles de Gaulle. Ces axes s'inscrivent dans le réseau des itinéraires cyclables structurants de la Métropole assurant des liaisons intercommunales (accès confortable aux centres-villes de Grenoble et Echirolles, accès aux communes du Sud de la Métropole).

Des itinéraires secondaires existent (avenue Victor Hugo, rue des Iles de Mars, rue des 120 Toises) mais sont aujourd'hui partiellement aménagés (en bande cyclable et en zone 30) et discontinus.

La promenade Gay Lussac est le seul aménagement en site propre dédié aux modes actifs permettant d'assurer une liaison est-ouest au nord de la commune, les liaisons Est-Ouest étant limitées du fait du manque de perméabilité du tissu urbain et des nombreuses coupures urbaines (A480, Canal, voie ferrée, plate-forme chimique). Le franchissement du canal reste toutefois possible en empruntant une passerelle piéton/cycles.

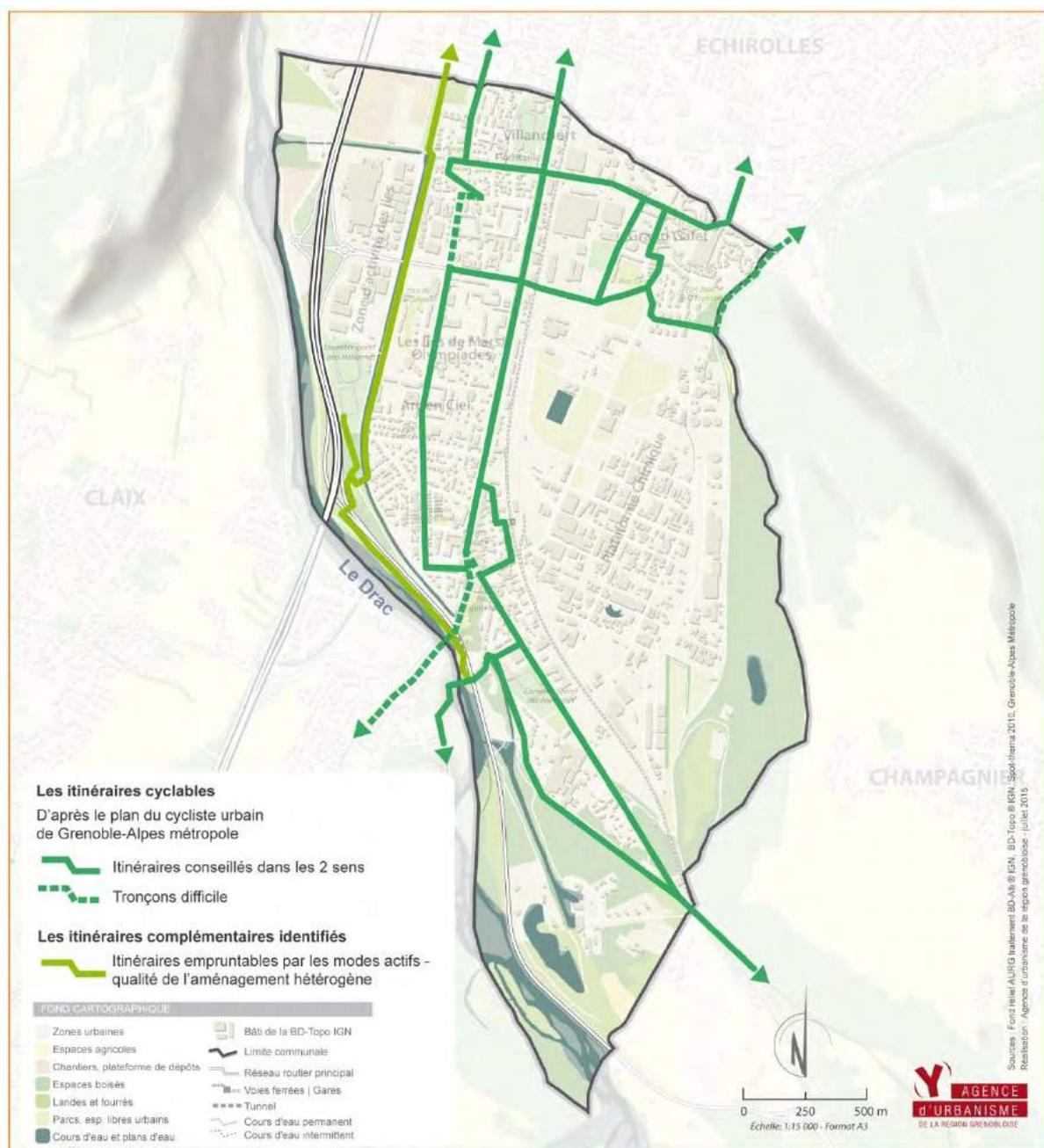
Les aires de stationnement dédiées aux cycles sont dans l'ensemble bien représentées et réparties à l'échelle de la commune à proximité des équipements émetteurs de flux. On compte au total sur la commune 224 arceaux, 9 abris de 56 places et 7 râteliers de 108 places.

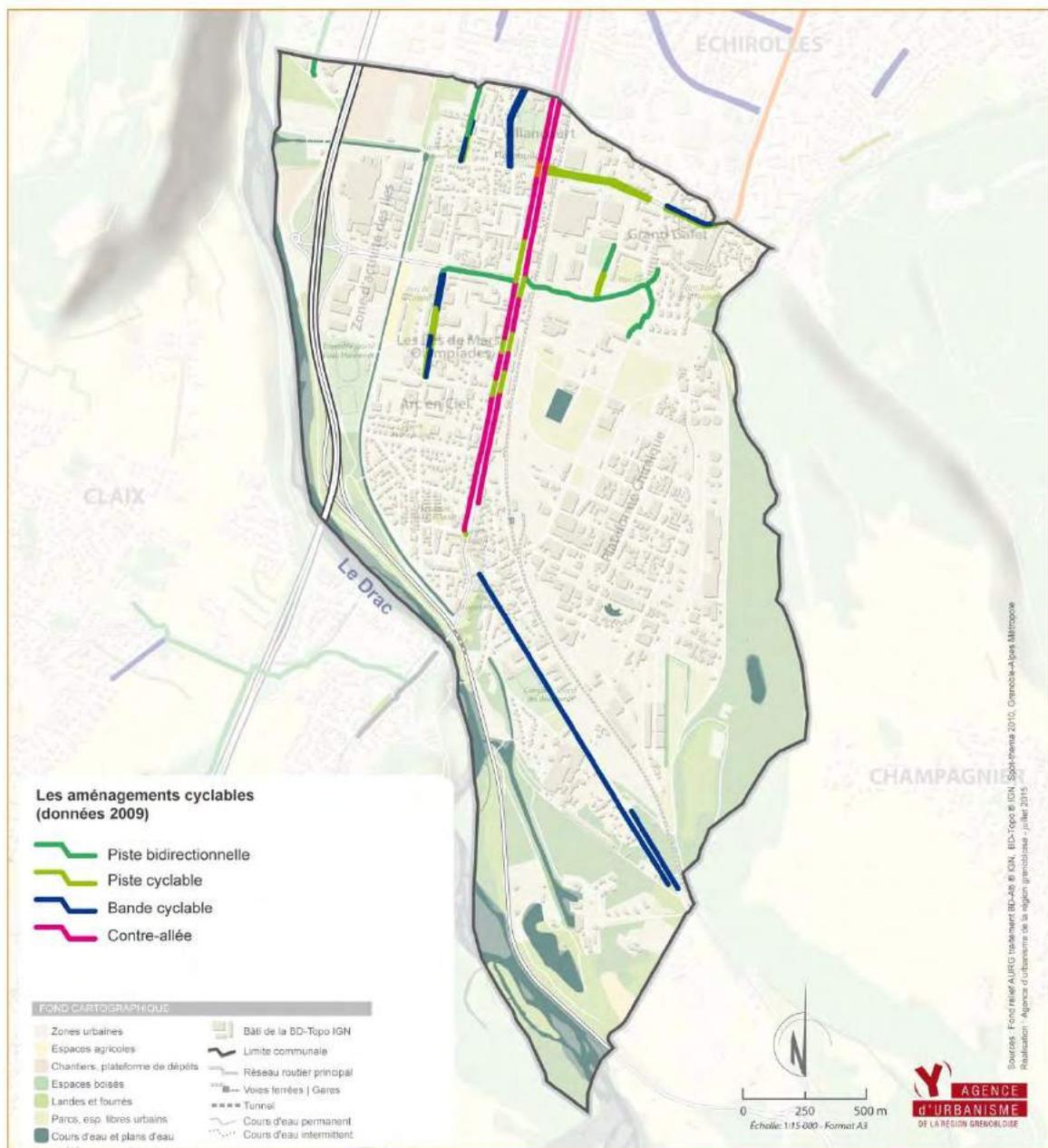
Les perspectives d'évolution du réseau cyclable

Bien que le réseau cyclable existant permette aujourd'hui un accès rapide et sécurisé aux principaux équipements et pôle d'emploi de la commune, celui-ci est néanmoins perfectible notamment dans la perspective du développement du réseau à l'échelle intercommunal :

- Création d'un itinéraire continue nord-sud aux abords du canal permettant de relier au nord le mail J. Meunier-Curtinet et au sud l'avenue M. Juin, le chemin de la Digue, la rue du Rochefort.
- Amélioration de la cohabitation des cyclistes et des voitures sur les contre allées du cours Saint André où la priorité des cycles n'est pas toujours lisible.
- Amélioration des continuités est-Ouest (accès à la promenade du canal et à la zone d'activité des Iles notamment) en limitant les coupures urbaines.
- Amélioration des itinéraires (cohérence, continuité, sécurité et qualité des aménagements) permettant de relier les communes voisines du sud de la Métropole (accès à Claix via l'avenue M. Juin, accès à Vizille via le chemin de la Digue, amélioration de l'accès à Vizille via l'avenue du Maquis de l'Oisans notamment).
- Amélioration de la signalétique.

Principaux itinéraires cyclables





5.2. Le maillage piéton

La marche joue un rôle majeur pour les déplacements de courte distance et l'accès aux arrêts de transport en commun. D'après l'enquête origine destination de 2008, au cours d'un déplacement utilisant le réseau TAG, la marche est utilisée dans plus de 95% des cas pour rejoindre l'arrêt de départ et dans plus de 95% des cas pour aller de l'arrêt d'arrivée à la destination finale. En 2010, à l'échelle de la métropole (source : Enquête Ménage Déplacement, 2010), la marche représente 31% des déplacements internes au territoire (479.000 déplacements). La marche à pied est ainsi le deuxième mode de transport en termes de nombre de déplacement après la voiture.

Le maillage piéton existant

Le réseau viaire est dans l'ensemble relativement accessible aux piétons et aux populations à mobilité réduite.

Plusieurs voies dédiées aux modes actifs et notamment aux piétons existent sur la commune (promenade Gay Lussac, cheminements le long du canal).

Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

La loi du 11 février 2005, dite loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose de planifier la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, ainsi que la mise en accessibilité des Etablissements Recevant du Public et des réseaux de transports en communs avant l'échéance du 1er janvier 2015. La ville de Pont-de-Claix s'est saisie de cette thématique avec pour objectif de favoriser la cohabitation de tous les usagers sur l'espace public dans une logique d'accessibilité universelle.

La commune possède de nombreux espaces publics accessibles pour les personnes à mobilités réduites notamment à proximité des principaux axes de circulation, des équipements et pôles commerciaux. Toutefois les personnes à mobilité réduite peuvent rencontrer certaines difficultés sur des sections d'espaces publics non aménagés. Certains trottoirs sur la commune sont étroits et leurs bordures pas systématiquement abaissées aux points de franchissement pouvant inciter à se déplacer sur la chaussée. L'étroitesse des rues, la qualité de l'espace public (revêtement pouvant rendre le déplacement plus difficile en fonction de son état) et l'accessibilité des voiries engendrent des problèmes notamment autour de la gare existante.

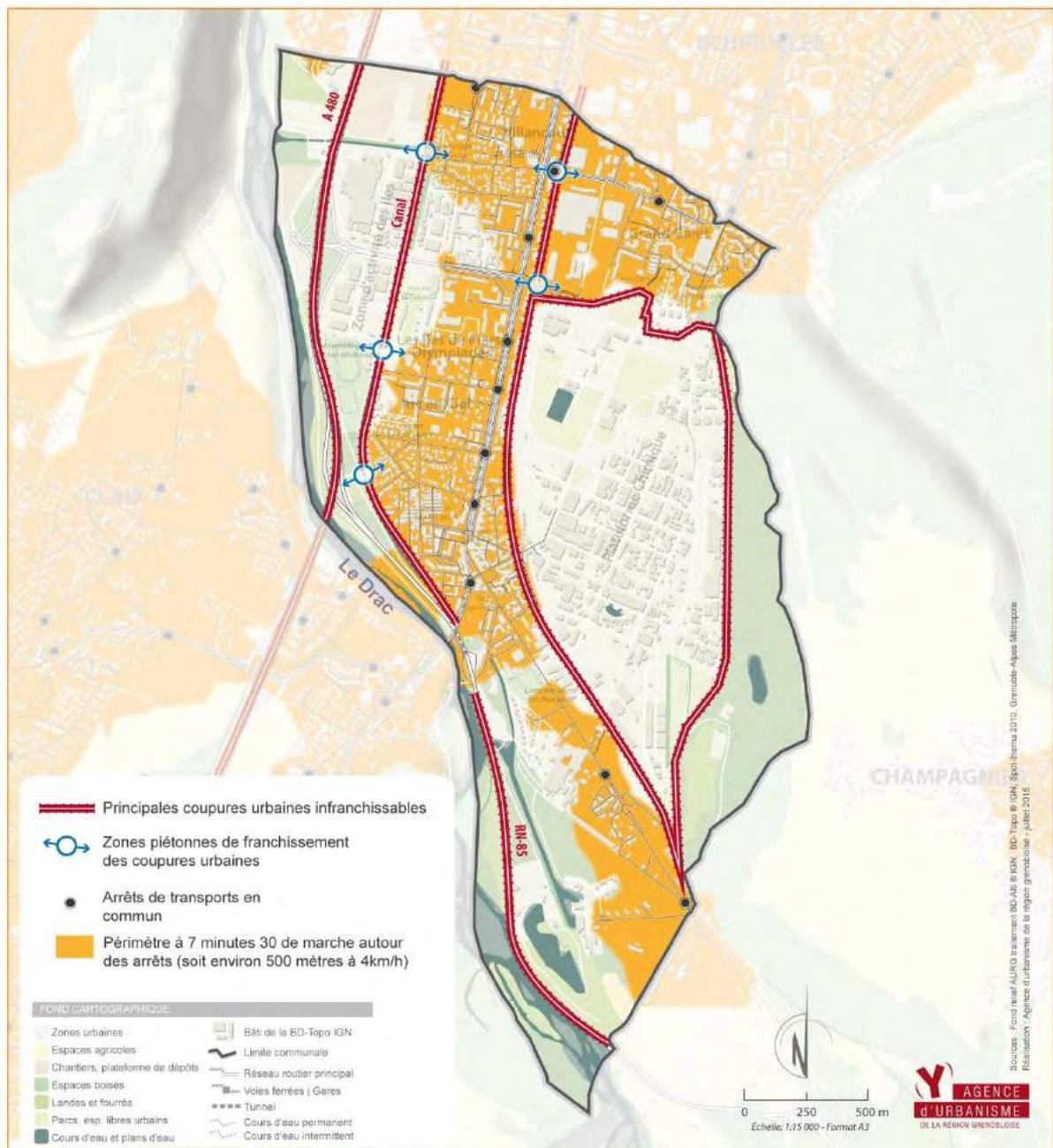
Les perspectives d'amélioration du maillage piéton

Au même titre que le réseau cyclable, le maillage piéton offre d'importantes perspectives d'amélioration.

Le cheminement des piétons présente dans certains cas des difficultés en raison de trottoirs trop étroits, non continus et peu entretenus. Dans certaines configurations, notamment sur certains tronçons du cours Saint André, il n'existe pas d'aménagements spécifiques pour les piétons les contraignant à marcher sur la chaussée en présence de voitures.

Le franchissement du cours Saint André est parfois difficile pour les modes actifs en raison de la largeur de la voie, du trafic relativement soutenu et de la distance importante entre les passages piétons.

Accessibilité piétonne du réseau de voirie



6. L'offre multimodale et l'intermodalité

La commune est couverte par le réseau TAG et le TER. Tous les titres sont utilisables sur l'ensemble du réseau bus et tramway à l'intérieur du périmètre des transports urbains, soit les 49 communes de la Métro, et pour les liaisons TER-SNCF dans la limite des gares de Gières, Grenoble, Pont de Claix, Saint-Egrève et Échirolles.

Les parking-relais (P+R), proches d'une station tramway ou d'un arrêt de bus TAG, sont gratuits pour les abonnés TAG et le stationnement des vélos.

Un parking relais P+R est situé à proximité de la gare SNCF accessible depuis le cours Saint-André. Celui-ci est largement sous-utilisé comparativement aux autres P+R de l'agglomération. Il contient 125 places (+20 places vélos) et permet l'accès au réseau TER, au bus de la ligne chrono et trans-Isère. Le parking est ouvert de 7h à 20h pour un tarif de 2,30 €.

Son taux d'occupation journalier moyen pour les véhicules motorisés est de 14,5% en 2013, sa fréquentation moyenne journalière est en baisse d'environ 20% entre 2012 et 2013 et son taux d'occupation journalier moyen pour les vélos atteint 0,2%.

7. Analyse des pratiques de mobilité

7.1. Evolution des pratiques de mobilité à l'échelle de la Métropole

Entre 2002 et 2010, l'usage de la voiture et des autres modes individuels motorisés a fortement diminué au sein de la Métro (moins 5% environ selon l'EMD) au profit d'autres modes de transport, les transports en commun, la marche et le vélo.

On constate dans le même temps une diminution sensible du nombre de voiture par ménage au sein du cœur dense de la Métropole.

Ces tendances lourdes sont comparables à d'autres agglomérations et métropoles françaises correspondant à des évolutions structurelles (hausse des prix des carburants, évolution du rapport des individus à la voiture) et les effets des politiques de déplacement mises en place par les collectivités.

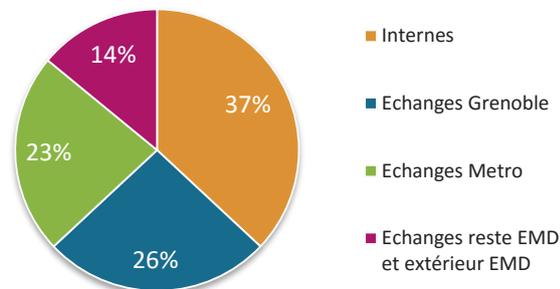
Les pratiques de mobilité des Pontois

Les déplacements des Pontois sont aujourd'hui majoritairement effectués en voiture. 81% des déplacements en lien avec la commune de Pont-de-Claix sont effectués en voiture ainsi que 68% des déplacements des Pontois. Les déplacements internes et les échanges sur la commune sont diversifiés, avec une dominante pour les déplacements internes et au cœur de la métropole.

Sur 3,74 déplacements effectués par jour et par personne (source EMD 2010), 2,1 déplacements sont effectués en voiture particulière (Métro : 1,74), 0,97 à pied (Métro : 1,13), 0,53 en transport en commun (Métro : 0,6) et 0,09 en vélo (Métro : 0,14).

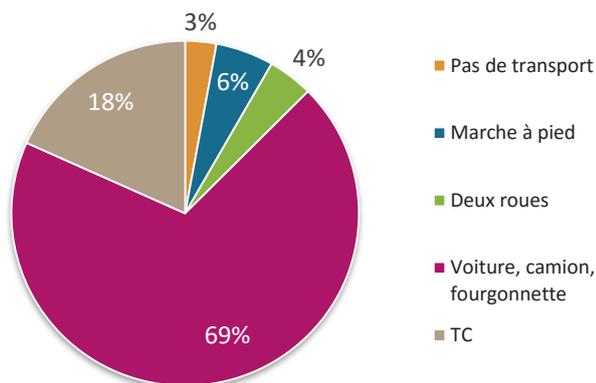
Le taux de motorisation est supérieur à la moyenne de la Métro (0,53 contre 0,51 pour la Métropole) correspondant à environ 1,2 voitures par ménage. On retrouve toutefois des situations contrastées en termes de motorisation des ménages des habitants de Pont-de-Claix. Selon l'INSEE, 17% des ménages n'ont pas de voiture, 54% ont une seule voiture et 29% des ménages ont au moins deux voitures (en moyenne 2,4 voitures).

Poids des déplacements internes à la commune de Pont-de-Claix et des échanges avec les territoires extérieurs



Source : Enquête ménage déplacement, 2010

Répartition modale des déplacements domicile-travail de la population active Pontoise

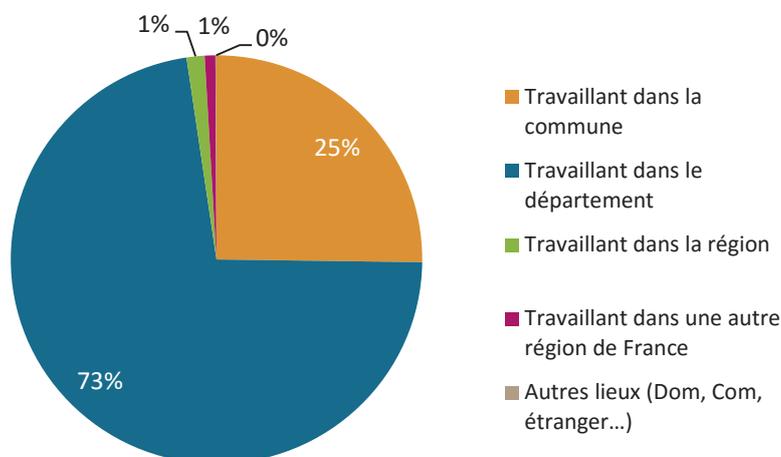


Source : Enquête ménage déplacement, 2010

La plupart des actifs de la commune travaillent dans le département ou au sein de la commune même. Sur l'ensemble de la population active, environ 73% (soit environ 3500 actifs) travaillent dans une autre commune du département.

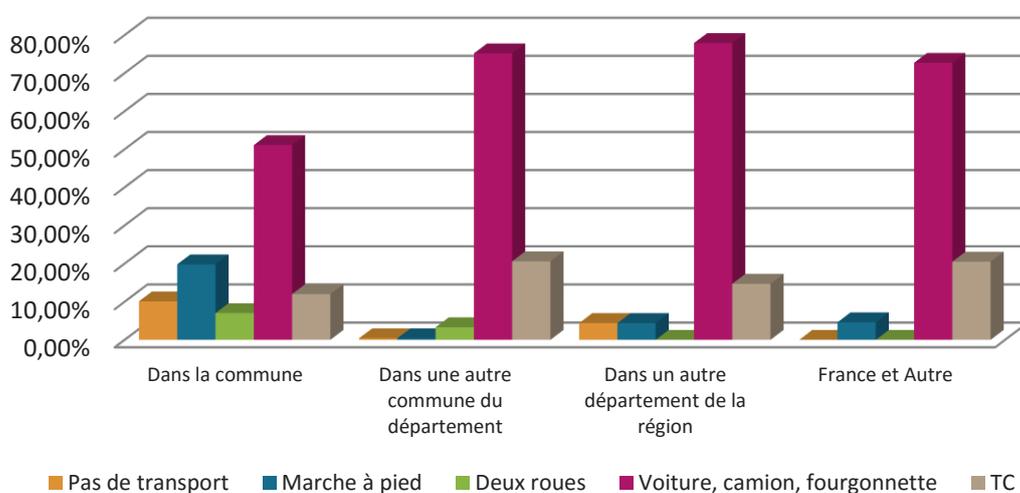
La voiture est le moyen le plus utilisé dans les déplacements domicile-travail, suivi des transports en commun si cet emploi est situé hors de Pont-de-Claix. La marche à pied est privilégiée lorsque l'emploi est situé au sein de la commune. La marche à pied représente environ 20% des déplacements de la population active Pontoise.

Lieu de travail des actifs Pontois



Source : INSEE, RP 2011

Répartition modale des déplacements en fonction du lieu de destination du travail



Source : INSEE, RP 2011

8. L'articulation urbanisme-transport

L'articulation des projets urbains des villes de Pont-de-Claix et d'Echirolles avec les projets de transports programmés (prolongement de la ligne A, pôle d'échange de Flottibulle) et à l'étude (déplacement de la gare de Pont-de-Claix au niveau du pôle d'échange) a fait l'objet d'une convention signée en 2015. Cette convention a pour objet d'assurer un avancement concerté et cohérent des projets de transport portés par les différentes maîtrises d'ouvrage (Villes de Pont-de-Claix et d'Echirolles, SMTc, Région Rhône Alpes) et du respect des calendriers des études.

Le SCoT de la Région urbaine Grenobloise fixe également des objectifs en matière de renforcement des liens entre urbanisme et transport. La commune de Pont-de-Claix, dont une grande partie de sa superficie est inclus dans l'espace préférentiel de développement défini par le SCoT, doit répondre à des objectifs de « densité minimale » des tènements les mieux desservis par les transports en commun situés à :

- moins de 500m ou 10' de marche de la gare,
- moins de 400m ou 8' de marche d'une station de tram,
- moins de 200m ou 5' de marche d'une ligne de bus offrant au-moins un passage toutes les 10' en heure de pointe dans chaque sens.

Cette densité minimale s'applique pour les opérations à dominante habitat. Sur la commune de Pont-de-Claix cette densité minimale est de 0,7m² de surface de plancher par m² de superficie de l'unité foncière.

Le PLU peut adapter le périmètre théorique défini par le SCoT au regard du contexte urbain local.

La commune de Pont-de-Claix est également concernée par les orientations en faveur du développement des transports suivantes :

- La modernisation et le renforcement de capacité de la voie ferrée Grenoble-Veyne-(Gap) en préservant les emprises nécessaires pour la création d'une halte ferroviaire au lieu-dit « Le Canton »
- La garantie de la régularité et l'attractivité des dessertes métropolitaines par autocar/autobus en incluant des voies spécialisées sur l'A480
- La fluidité de la circulation entre Pont-de-Claix et Vizille (RN85) en prévoyant des aménagements sur les sections les plus chargées

9. Les plans de déplacement d'entreprise ou d'administration (PDE/PDA)

Pour inciter leurs employés à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture individuelle, certaines entreprises et administration (Ville de Pont-de-Claix) ont mis en place un PDE/PDA interne avec des mesures telles que :

- La participation aux coûts des abonnements de transports en commun.
- La mise en place d'un dispositif de covoiturage.
- La mise à disposition de vélos.
- Etc.

10. Enjeux au regard du PLU et perspectives en matière de mobilités et déplacements

SYNTHESE DES DONNEES DEPLACEMENTS / TRANSPORTS

- ⇒ Une **bonne connexion aux axes de liaison métropolitains**.
- ⇒ **Des axes structurant l'espace urbain** mais un inachèvement partiel du réseau viaire au niveau local (nombreuses voies en impasse).
- ⇒ Une commune **génératrice de flux dominés par la voiture individuelle** dans un contexte de **diminution des déplacements et de progression de la part des autres modes de transport** (transport collectif, modes actifs) même si la commune reste relativement en marge de cette progression.
- ⇒ Une **offre de stationnement globalement satisfaisante** présentant un **potentiel de mutualisation** malgré des difficultés limitées et ponctuelles ressenties par les habitants.
- ⇒ Une **offre en transport collectif performante mais perfectible** notamment pour accéder aux communes du sud de la Métropole.
- ⇒ Un **maillage piéton et cycles bien connecté au réseau métropolitain en capacité de répondre à la majorité des déplacements** mais qui reste perfectibles sur de nombreux points (continuité et sécurité des itinéraires, accès aux arrêts de transport en commun, etc.).

ENJEUX | PERSPECTIVES

- ⇒ Des **projets de transport en commun structurants programmés** à moyen et long terme (projet de prolongement de la ligne A, pôle d'échange multimodal, déplacement de la gare au nord de la commune) permettant d'améliorer la desserte.
- ⇒ Des perspectives souhaitables d'apaisement des axes structurants (bretelle d'accès à l'A480, cours Saint André, Avenue du Maquis de l'Oisans, ZA des Isles) / généralisation des zones limitées à 30 km/h à l'échelle de la métropole.
- ⇒ Permettre un contournement de la commune par le sud pour l'accès des poids lourds à la plate-forme chimique.

SYNTHESE DES BESOINS / ORIENTATIONS EN MATIERE DE DEPLACEMENTS ET DE TRANSPORTS

- ⇒ **Développer le réseau viaire afin d'améliorer les liaisons est-ouest** et favoriser le **désenclavement de certains quartiers** (Quartier Grand Galet notamment).
- ⇒ **Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle** en lien avec le développement du réseau des transports en commun et des modes actifs.
- ⇒ **Améliorer la desserte en transport en commun et par les modes actifs des zones d'activité économiques dédiées** (zone industrielle des Isles et Plate-forme chimique).
- ⇒ **Renforcer les liens entre l'urbanisme et les transports en optimisant les espaces les mieux desservis par les transports en commun** (secteur Nord en lien avec le projet de prolongement de la ligne A notamment).
- ⇒ **Développer l'intermodalité** par un meilleur fonctionnement des nœuds de transport et en favorisant la mutualisation des aires de stationnement.
- ⇒ **Améliorer et requalifier progressivement les espaces publics** pour tendre vers un meilleur partage modal de la voirie permettant de mieux intégrer les piétons et les cycles.
- ⇒ Améliorer **l'accessibilité des espaces publics** à l'échelle de la ville pour les **Personnes à Mobilité Réduite**.
- ⇒ Créer de **nouveaux franchissements du canal** avant d'améliorer la **perméabilité des itinéraires est - ouest des piétons/cycles**.
- ⇒ **Développer le maillage piétons/cycles afin d'améliorer les liaisons inter-quartiers**.

⇒

5. EMPLOI ET ACTIVITES ECONOMIQUES

1. Tendances de la population active

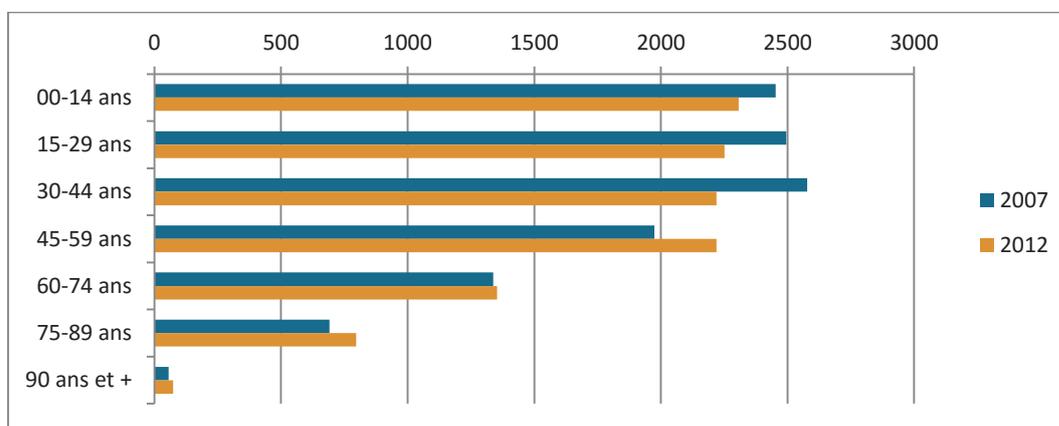
La commune compte en 2012 près de 6 100 emplois pour une population résidente occupée de près de 4 800 habitants. Ainsi, on dénombre 128 emplois qui sont présents sur Le Pont-de-Claix pour 100 actifs ayant un emploi. La commune a également un taux d'activité plutôt élevé en comparaison avec le taux d'activité de l'ensemble de la Métropole, avec 61,6 % des personnes âgées de 15 ans ou plus étant actives (moyenne Métro : 58 %). De plus, parmi la population en âge de travailler (15-64 ans), la proportion de personnes ayant un emploi est également légèrement meilleure (taux d'emploi de 65 % contre une moyenne Métro de 63 %).

Population et emploi total - Années 2007-2012

	Le Pont-de-Claix		Grenoble-Alpes Métropole	
	2012	Taux de croissance annuel moyen 2007/2012	2012	Taux de croissance annuel moyen 2007/2012
Population totale	11 221	-0,64 %	439 974	0,41 %
Population active ayant un emploi résidant dans la zone	4 763	-1,01 %	185 821	0,12 %
Emploi dans la zone	6 093	-0,85 %	219 354	0,26 %
Indice de concentration d'emploi	128	+ 1 point	118	+ 1 point
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus	61,57 %	+ 0,06 point	57,94 %	+ 1 point

Source : Insee recensement

Répartition et évolution de la population par tranche d'âge entre 2007 et 2012



Sources : Insee, RP 2007 et 2012

Cependant, le dynamisme de la commune a tendance depuis quelques années à s'essouffler. Entre 2007 et 2012, la croissance démographique a diminué de 0,64 % par an et la commune a perdu environ 250 actifs ayant un emploi.

Dans un même temps, la commune de Pont-de-Claix enregistre un vieillissement de sa population avec un nombre d'habitants âgés de moins de 45 ans qui régresse sur ces cinq dernières années. Durant cette période, l'emploi enregistre une baisse annuelle de 0,85 %.

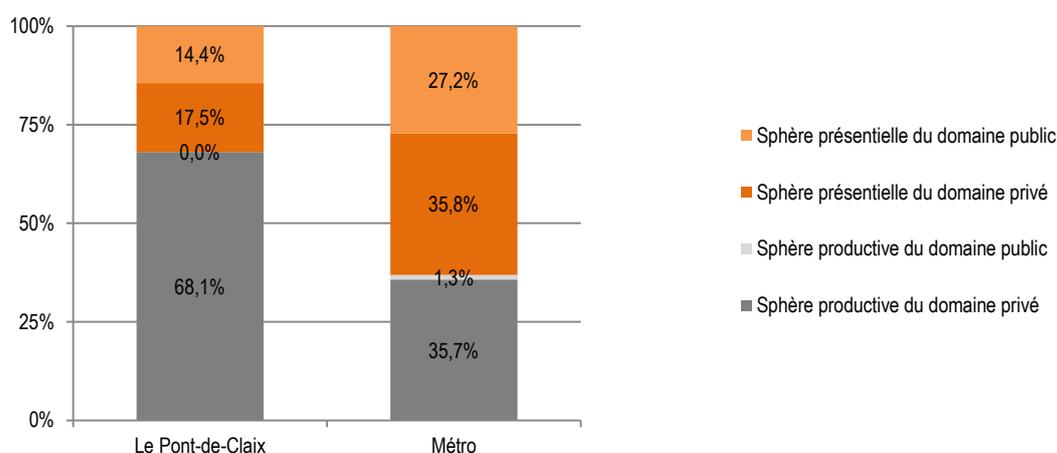
2. Dynamiques et caractéristiques de l'emploi

2.1. Une domination forte de la sphère productive

L'économie productive est prédominante. En 2012, près de 7 emplois salariés sur 10 appartiennent à la sphère productive, un poids deux fois supérieur à la moyenne Métro. Ces emplois sont soumis à une forte concurrence avec un secteur public peu présent : 14 % des emplois salariés dépendent du domaine public contre 28 % en moyenne sur la Métro.

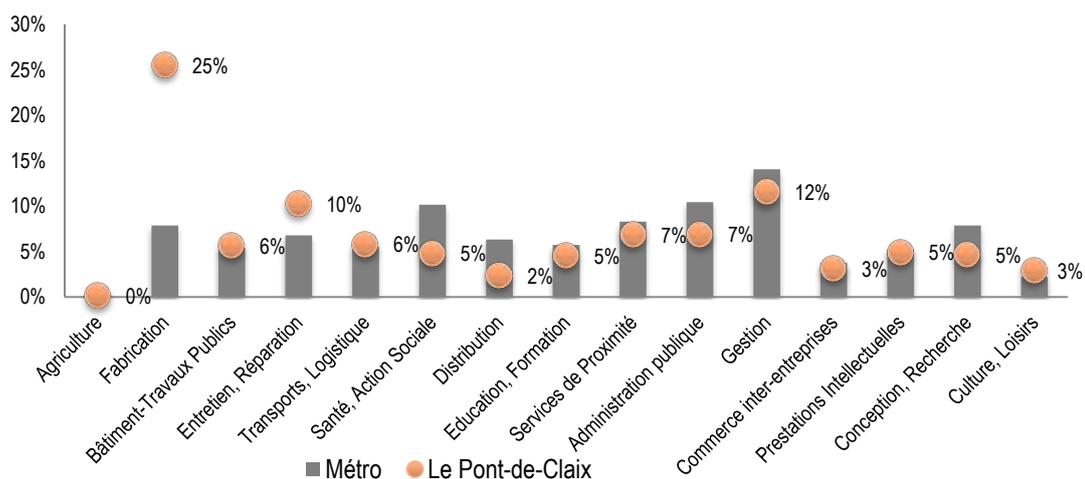
Cette sphère productive se trouve avec un degré de spécialisation fort, notamment dans les professions liées à la fabrication, bien que les fonctions intermédiaires soient bien présentes (entretien et réparation).

Répartition de l'emploi salarié selon les sphères économiques - Année 2012



Source : Insee, Clap 2012, postes salariés

Répartition fonctionnelle de l'emploi - Année 2012

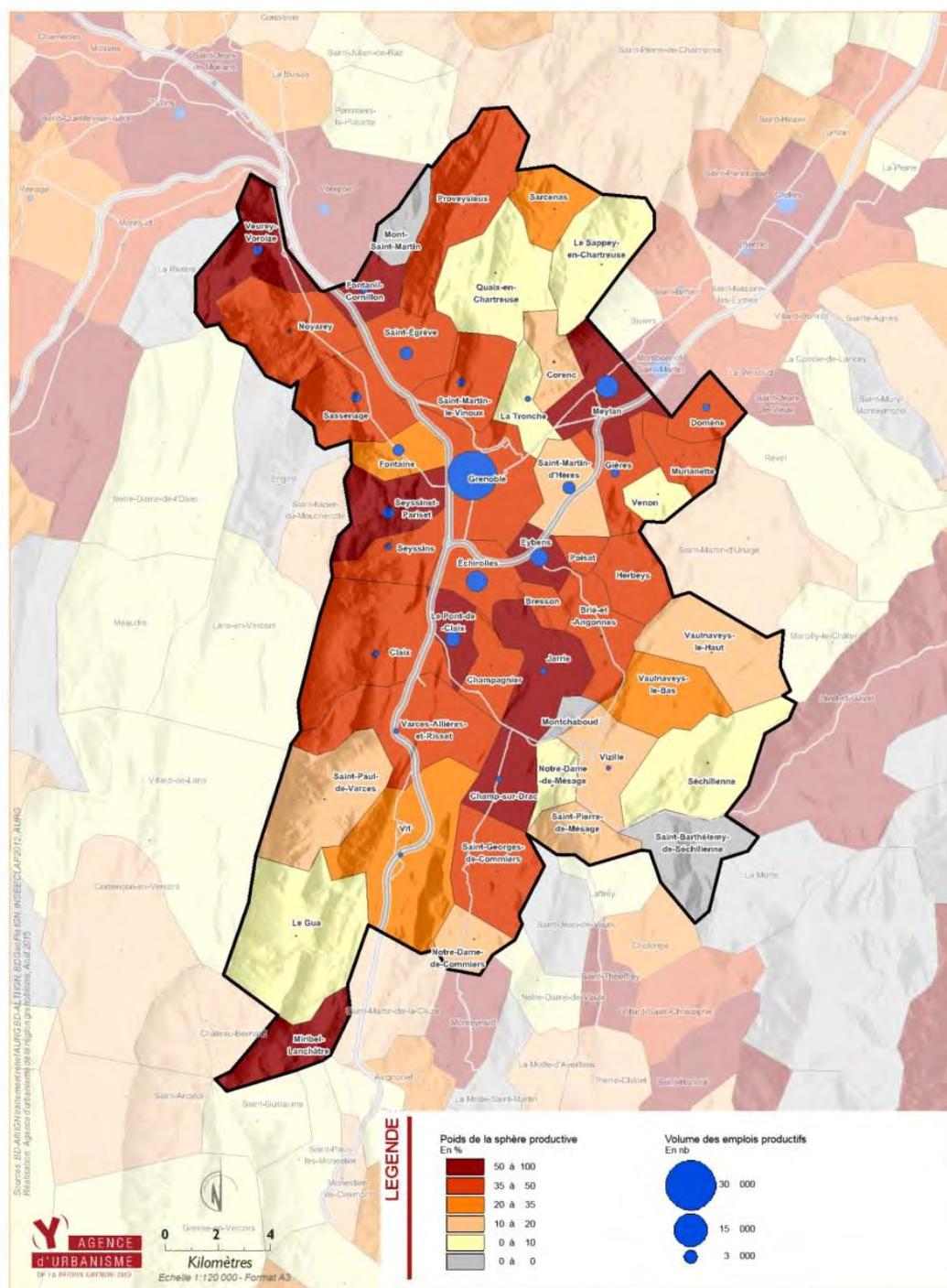


Diagnostic thématique et territorial

Source : Insee RP 2012, exploitation complémentaire

La commune compte environ 3 600 emplois salariés appartenant à la sphère productive, soit 68 % de l'emploi salarié de la ville de Pont-de-Claix qui relève de l'économie productive (quasiment deux fois plus que la moyenne Métro de 37 %).

Volume et poids de la sphère productive (2012)



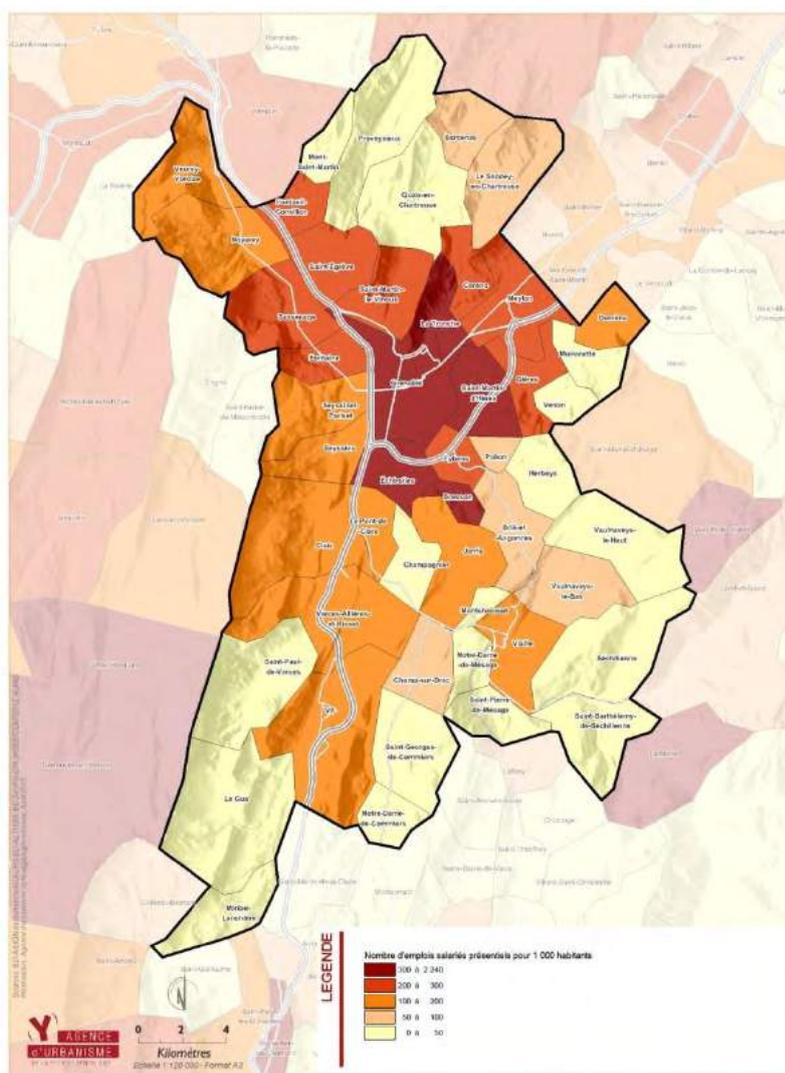
Source : Insee CLAP 2012

2.2. Une bonne couverture d'activités présentesielles

Les activités présentesielles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes (définition de l'INSEE). L'économie présentesielle concentre sur la commune 1/3 de l'emploi salarié local, une part 2 fois moins importante qu'au sein de la Métro. Toutefois la part des professions liées à l'éducation, à la culture et aux services de proximité (commerces, artisanat...) sont relativement comparables aux données observées à l'échelle de la Métro. La commune de Pont-de-Claix compte environ 1 700 emplois salariés appartenant à la sphère présentesielle pour une population résidente totale d'environ 11 000 habitants, soit 151 emplois salariés présentsiels pour 1 000 habitants

Au regard de sa position en périphérie sud du cœur de la métropole et vis-à-vis du nombre d'habitants résidents, la commune affiche donc une couverture présentesielle relativement bonne.

Répartition du nombre d'emplois salariés présentsiels pour 1 000 habitants (2012)



Source : Insee CLAP 2012

2.3. De gros établissements industriels mais une faible croissance du tissu économique

Entre 2012 et 2014, la commune présente une dynamique de développement du tissu économique plus faible comparativement aux valeurs observées à l'échelle de la Métro malgré une intensité de créations d'établissements plus soutenue. Le nombre d'établissements augmente ainsi de seulement 4,2 % contre 7,6 % à l'échelle de la Métro. La commune de Pont-de-Claix compte 525 établissements sur son territoire.

9 % des établissements ont au moins 10 salariés contre un peu plus de 7 % en moyenne sur la Métro, ce poids s'expliquant par la présence d'importants établissements industriels.

La construction représente également 20 % des établissements contre seulement 10 % en moyenne sur la Métro.

Répartition des établissements par grand secteur et par tranche d'effectif - Année 2014

	0 salarié	1 à 5	6 à 9	10 à 49	50 à 99	100 ou +	total	Répartition
Industrie	52 %	11 %	9 %	18 %	4 %	7 %	56	10,7 %
Construction	67 %	19 %	7 %	8 %	0 %	0 %	105	20,0 %
Commerce	64 %	27 %	5 %	5 %	0 %	0 %	86	16,4 %
Services	70 %	19 %	4 %	6 %	0 %	1 %	278	53,0 %
Total Le Pont-de-Claix	66,3 %	19,6 %	5,1 %	7,2 %	0,6 %	1,1 %	525	100 %
Total Métro	65,4 %	22,4 %	5,1 %	5,9 %	0,8 %	0,6 %	30 017	

Source : Insee, REE (Sirène 2014) champ marchand hors agriculture

Etablissements privés de plus de 100 salariés - Année 2015

PRINCIPAUX EMPLOYEURS PRIVÉS	Code Naf	Effectif
BECTON DICKINSON FRANCE	3250A - Fabrication de matériel médico-chirurgical et dentaire	1 000 à 1 999 salariés
VENCOREX FRANCE	2013B - Fabrication d'autres produits chimiques inorganiques de base n.c.a.	500 à 999 salariés
COVIDIEN MANUFACTURING GRENOBLE	3250A - Fabrication de matériel médico-chirurgical et dentaire	200 à 249 salariés
CHLORALP	0893Z - Production de sel	200 à 249 salariés
SINTERTECH	2550A - Forge, estampage, matriçage, métallurgie des poudres	100 à 199 salariés
JEAN PERRAUD ET FILS	4939A - Transports routiers réguliers de voyageurs	100 à 199 salariés

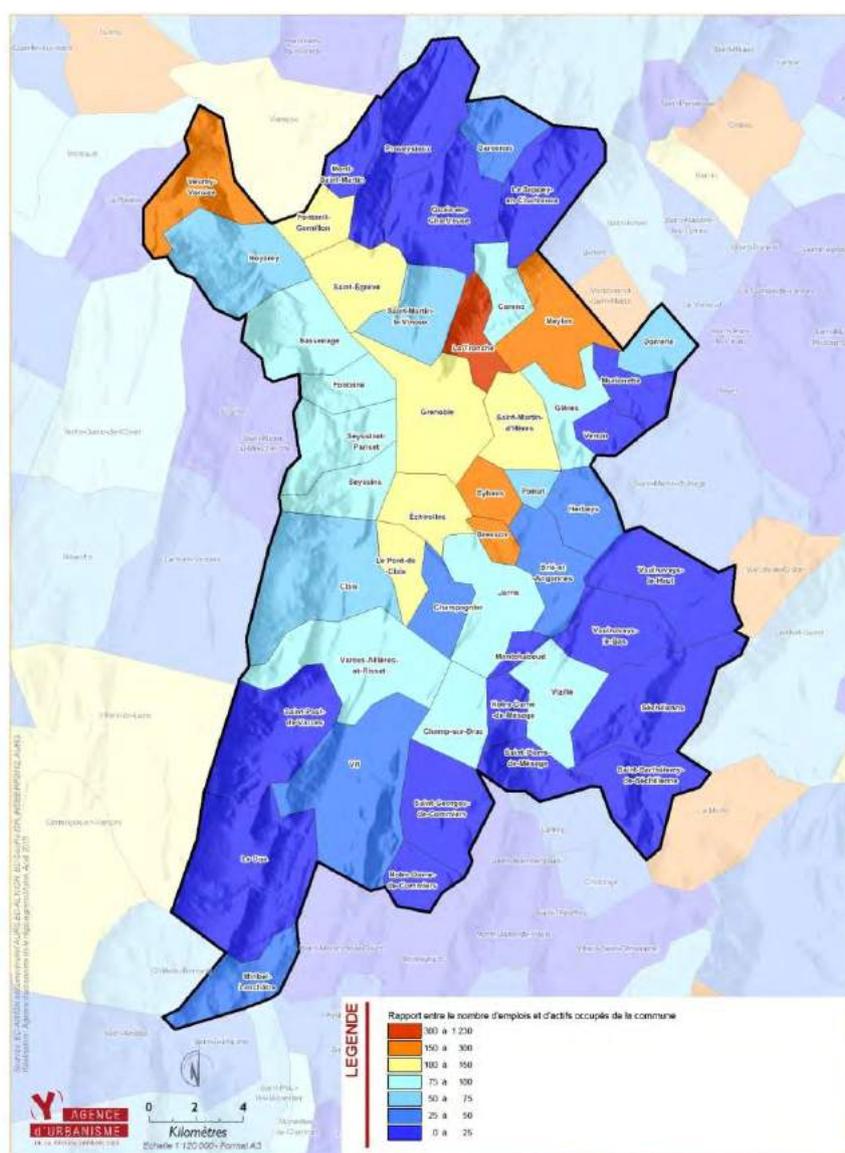
Source : Diane 2015

3. Un territoire attractif au sein de la métropole

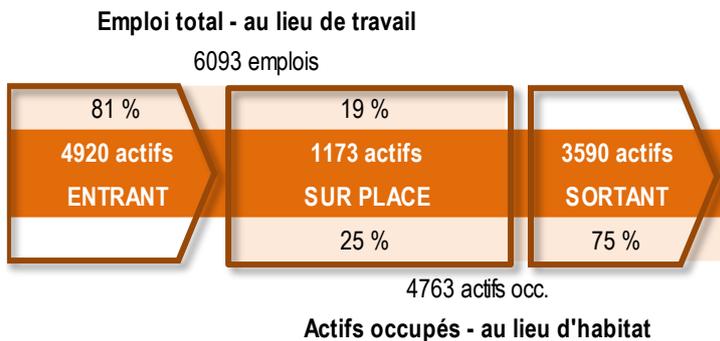
La commune de Pont-de-Claix compte 128 emplois pour 100 actifs occupés. Largement excédentaire en emplois, la commune est donc un pôle d'emplois attractif pour les territoires frontaliers, et ce notamment pour des communes déficitaires en emplois telles que Claix, Champagnier ou Varcès-Allières-et-Risset. Cette situation tend d'ailleurs à se conforter puisque l'indice de concentration de l'emploi depuis 2007 a augmenté d'un point.

Cette configuration implique des mobilités domicile/travail importantes : près de 1 200 résidents travaillent sur la commune mais ils occupent toutefois moins de 20 % des emplois de la commune. De même, près de 5 000 actifs entrent quotidiennement sur Le-Pont-de-Claix pour travailler. A noter également qu'ils sont environ 3 600 actifs résidents à travailler à l'extérieur.

Indice de concentration de l'emploi (2012)



Source : Insee RP 2012



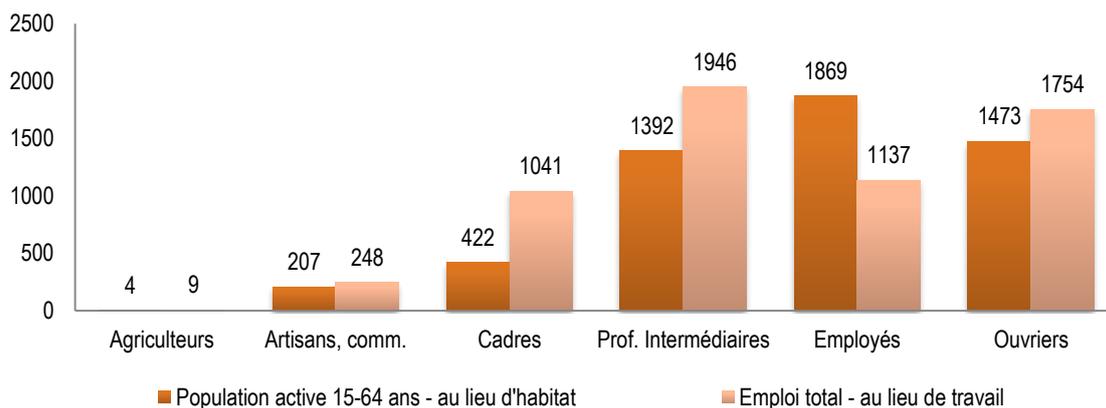
Source : Insee RP 2012

4. L'analyse par catégorie socio-professionnelle

Il existe sur la commune une relative diversité dans la composition socio-professionnelle de la population active. Les emplois cadres et professions intermédiaires sont surreprésentés dans l'ensemble des emplois en présence, concentrant près de la moitié des emplois de la commune. Ces emplois sont majoritairement occupés par des actifs ne résident pas sur la commune (63%). Les emplois de cadres sont en moyenne inférieurs à la moyenne Métro : 17% contre 26 %.

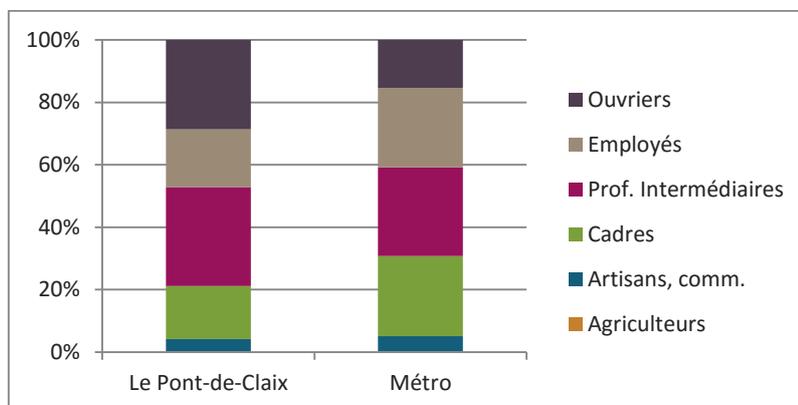
La catégorie socio-professionnelle des ouvriers reste marquée dans la commune. 3 actifs sur 10 résidents de la ville de Pont-de-Claix appartiennent à cette catégorie socio-professionnelle. La commune compte 1 800 emplois ouvriers, soit près de 30% des emplois, contre une moyenne Métro de seulement 15 %.

Répartition par catégorie socio-professionnelle de la population active résidente et des emplois sur Le-Pont-de-Claix



Source : Insee, RP 2012 exploitation complémentaire

Répartition des emplois sur Le-Pont-de-Claix et sur l'ensemble de la métropole par catégorie socio-professionnelle



Source : Insee, RP 2012 exploitation complémentaire

Pont-de-Claix connaît cependant une carence en emplois de la catégorie « employés ». 35 % des actifs résidant sur la commune sont des employés. Cependant les emplois employés ne représentent que 19 % des emplois de la commune pour une moyenne Métro de 25 %. On peut estimer qu'il manque ainsi environ 700 emplois « locaux » pour satisfaire la population active résidente.

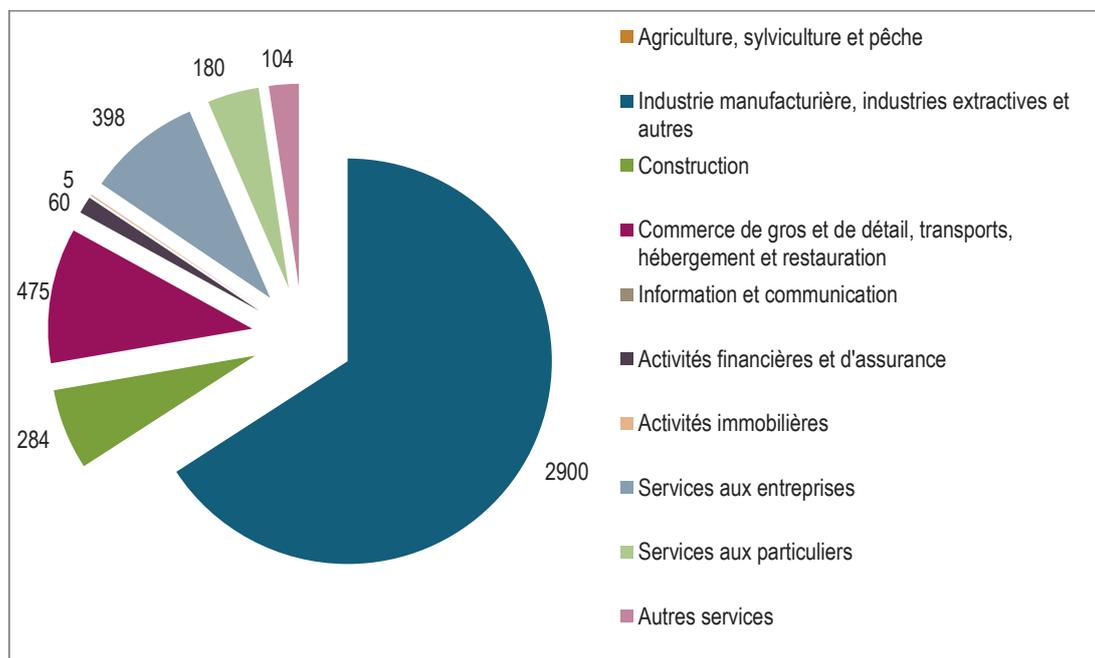
5. L'analyse sectorielle de l'emploi

5.1. L'emploi salarié privé

L'emploi salarié privé représente 72 % de l'emploi total sur la commune de Pont-de-Claix, soit environ 4 400 emplois salariés. En 2014, l'industrie reste le premier poste employeur de salariés privés sur le territoire : 66 % des emplois contre 21 % en Métro.

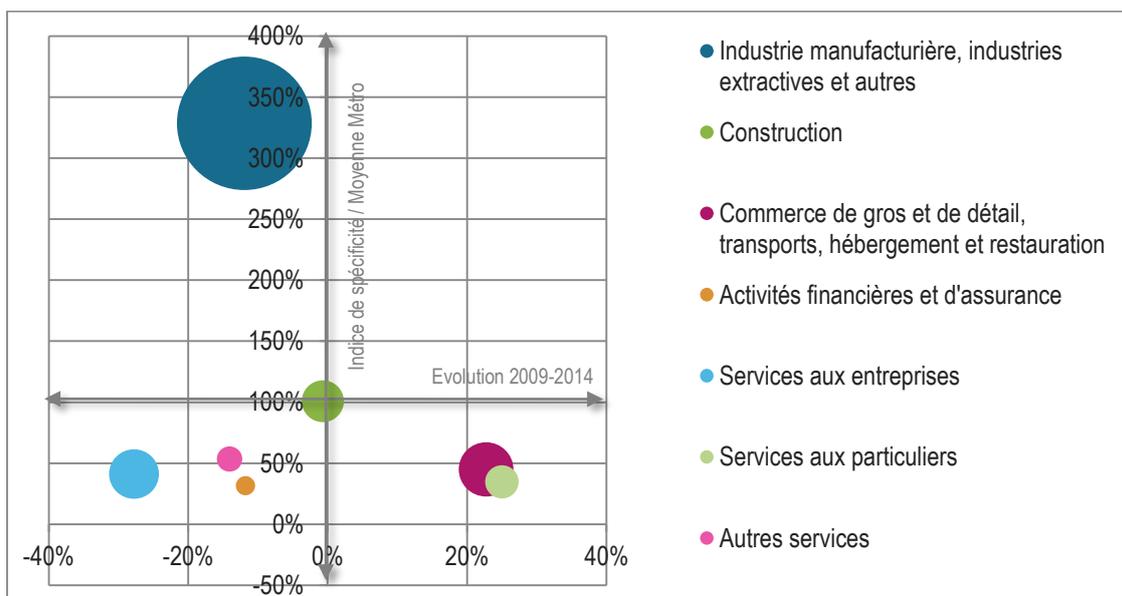
Cependant entre 2009 et 2014 la commune a perdu près de 500 salariés privés, soit une baisse des effectifs de 10 % (contre une hausse de 1 % en moyenne sur la Métro). Cette baisse des effectifs salariés privés est essentiellement due à la baisse du nombre d'emplois dans l'industrie.

Répartition de l'emploi salarié privé par secteur d'activité - Année 2014



Source : URSAFF - ACOSS 2014

Spécificité et évolution de l'emploi salarié privé / principaux secteurs d'activité Englobe uniquement les secteurs d'activité de 10 emplois minimum



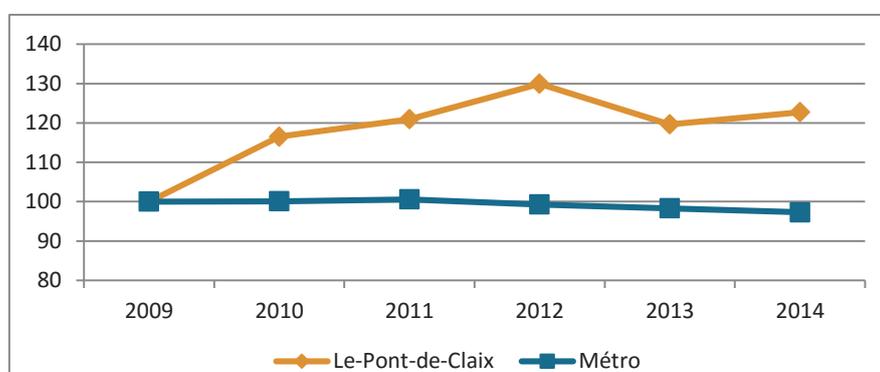
Source : URSAFF - ACOSS 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014

5.2. Le commerce, les transports, l'hébergement, la restauration et le service aux entreprises

L'emploi salarié privé du commerce, des transports, de l'hébergement et restauration est un secteur en croissance susceptible de représenter un nouveau gisement d'emplois pour la commune. Avec 475 emplois salariés privés en 2014, ce secteur a gagné depuis 2009 près de 90 emplois salariés privés, soit une hausse de 23 %. Durant la même période, ce secteur a régressé légèrement sur l'ensemble de la Métro (- 3 %).

Ce secteur est principalement tiré par la branche « transports et entreposage », qui concentre quasiment 6 emplois sur 10 du secteur. Sur le territoire, son poids est ainsi 3 fois plus important que la moyenne métropolitaine et cette branche augmente ses effectifs de moitié sur les cinq dernières années.

Evolution de l'emploi salarié privé du commerce, transports, hébergement et restauration (base 100 en 2009)



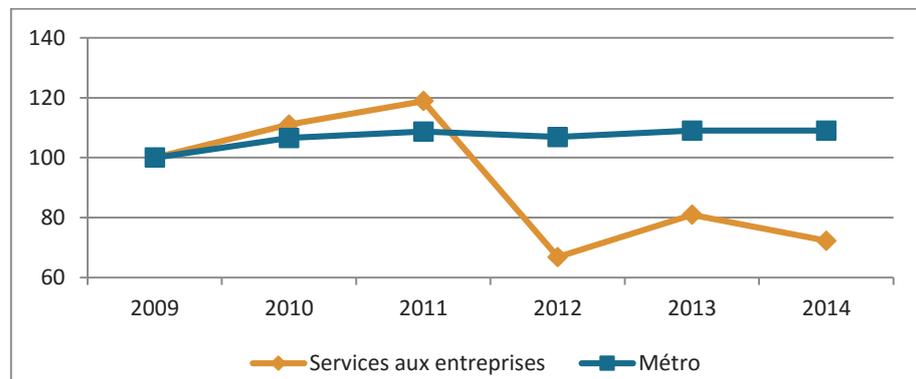
Source : URSAFF - ACOSS 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014

Les services aux entreprises (postes et télécommunications, conseils et assistance, services opérationnels, recherche et développement) représentent un secteur en baisse d'effectif. En effet entre 2009 à 2014, ce secteur a réduit ses effectifs de 28 %, perdant environ 150 emplois. A l'inverse, durant la même période, ce secteur a progressé de + 9 % sur l'ensemble de la Métro.

En 2014, la commune compte environ 400 emplois salariés privés dans les services aux entreprises.

Les activités de services administratifs et de soutien comptent environ 250 emplois salariés privés en 2014, elle concentre près de 2/3 des effectifs du secteur. Au sein de cette branche 200 emplois relèvent uniquement des activités des agences de travail temporaire. Entre 2009 et 2014, ces effectifs réduisent quasiment de moitié. Ce chiffre est à relativiser puisque son poids reste malgré tout plus élevé que la moyenne de la Métro.

Evolution de l'emploi salarié privé des services aux entreprises (base 100 en 2009)



Source : URSAFF - ACOSS 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014

5.3. L'industrie : un secteur employeur qui connaît des difficultés

Le secteur industriel, s'il reste très fort et trois fois supérieur à la moyenne de la Métro, a perdu de 2009 à 2014 près de 400 emplois salariés privés soit une baisse de 12 %. Ce secteur est en effet plus touché que la moyenne Metro (- 5 %). Depuis 2009, la commune a connu la fermeture de deux sites industriels, le site Becker et des Papeteries.

Deux branches concentrent à elles seules 85 % des emplois industriels :

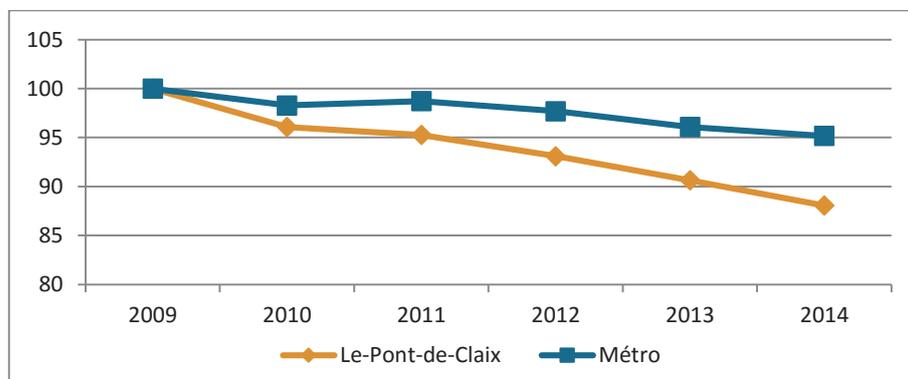
- **L'industrie chimique :**

L'industrie chimique représente 20 % des effectifs salariés privés, un poids quasiment six fois plus important que la moyenne Métro. Cette branche est cependant en crise : on constate une baisse de 26 % des effectifs sur durant la période 2009/2014, soit 200 emplois perdus (moyenne Métro : - 26 %). Les principaux acteurs restent ainsi fragiles : Isochem a subi des restructurations, l'entreprise Vencorex a stabilisé son effectif sur la période mais connaît aujourd'hui des difficultés. En pleine restructuration des centaines d'emplois directs et indirects seraient potentiellement menacés.

- **Les autres industries manufacturières :**

Cette branche représente 65 % des effectifs salariés privés de l'industrie, un poids 5 x plus important que la moyenne Métro. Elle se compose essentiellement de l'activité « Fabrication de matériel médico-chirurgical et dentaire ». Ses emplois ont été un peu moins épargnés sur ces cinq ans que la moyenne, avec une baisse des effectifs de 7 % (soit 150 emplois perdus) contre - 6 % sur la Métro.

Evolution de l'emploi salarié privé de l'industrie (base 100 en 2009)



6. Analyse localisée des espaces économiques dédiés

La commune compte plusieurs zones d'activités où se concentre la majorité des emplois. On recense ainsi 241 ha de foncier économique dédié « net » (hors voirie, espaces publics, etc) dans les documents d'urbanisme selon l'atlas foncier éco datant de fin 2013, sur 261 ha inventoriés en « brut » (soit 92%).

Les zones d'activités concentrent ainsi 60 à 70% des emplois de la commune, contre une moyenne métropolitaine de 45 à 50%. Cependant la densité moyenne est dans ces zones d'activités de 15 à 20 emplois/ha sur foncier net là où la Métro possède une densité moyenne dans les zones d'activités de 40 à 50 emplois/ha.

Notons que près de 20% des emplois sont situés en centre-ville ou à proximité immédiate.

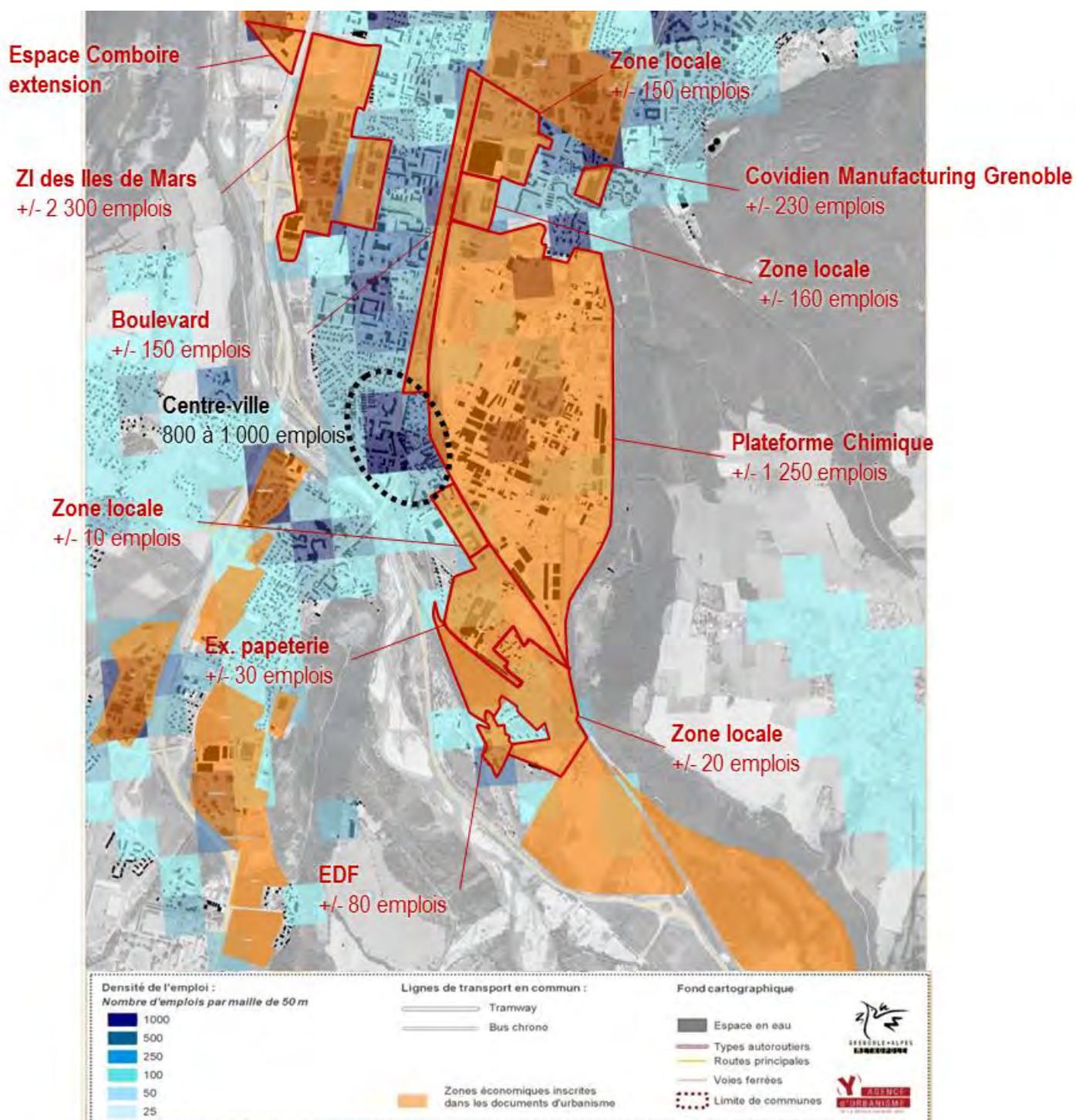
Les principales zones d'activités ici localisées représentent un nombre significatif d'emplois :

- **ZA des Iles:**
Activité dominante : industrie manufacturière de fabrication de matériel médico-chirurgical et dentaire.
 - 55 établissements en 2010
 - 30 à 40% des emplois communaux
 - Une densité de 65 à 75 emplois/ha sur foncier net
- **Le Canton / Avenue Charles de Gaulle**
- **Covidier Manufacturing Grenoble :**
Activités dominantes : industrie manufacturière de fabrication de matériel médico-chirurgical et dentaire.
 - 1 établissement en 2010
 - 3 à 5% des emplois communaux
 - Une densité de 120 à 140 emplois/ha sur foncier net
 -
- **Cours Saint André et avenue du Maquis de l'Oisans :**
Activités dominantes : hébergement et restauration

Diagnostic thématique et territorial

- 35 établissements en 2010
 - 1 à 2% des emplois communaux
 - Une densité de 10 à 15 emplois/ha sur foncier net
-
- **Plateforme-Chimique :**
Activités dominantes : industrie manufacturière de fabrication de produits chimiques et métallurgie
 - 45 établissements en 2010
 - 20 à 30% des emplois communaux
 - Une densité de 5 à 15 emplois/ha sur foncier net
-
- **Site EDF :**
Activités dominantes : production et distribution d'électricité
 - 5 établissements en 2010
 - 1 à 2% des emplois communaux
 - Une densité de 25 à 35 emplois/ha sur foncier net

Extrait de l'atlas foncier économique de Grenoble-Alpes Métropole et densité d'emploi



7. Les activités commerciales

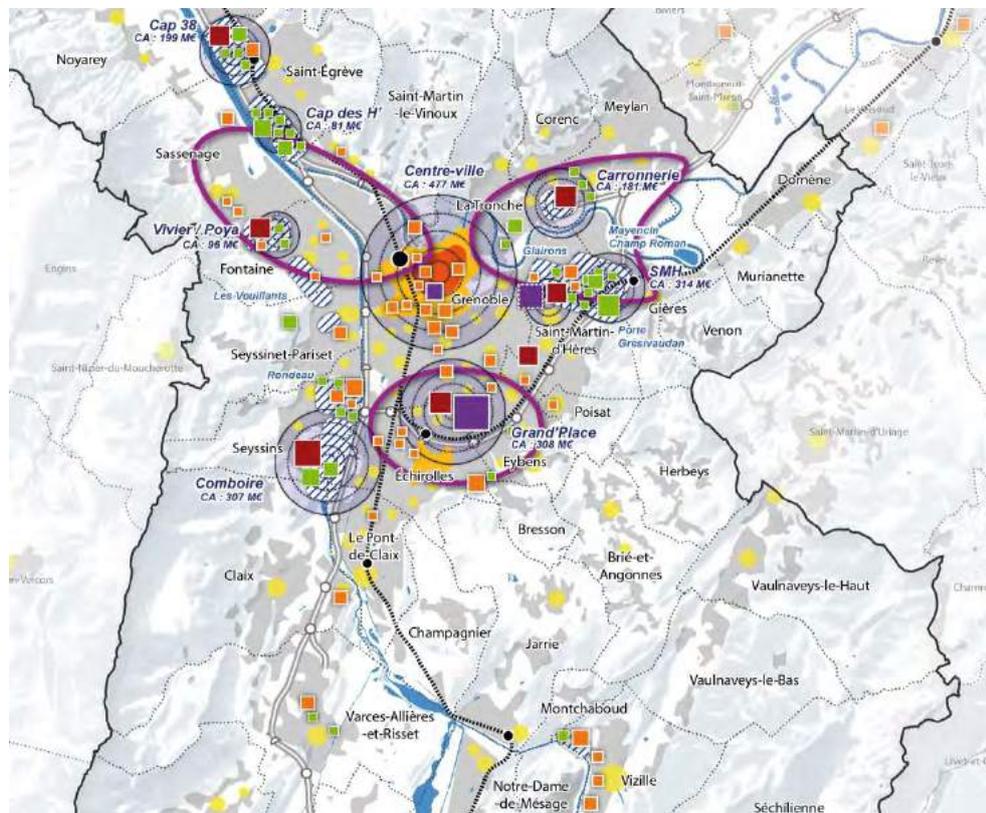
6.1. Une localisation stratégique au sein d'un environnement concurrentiel dense et diversifié

La commune de Pont-de-Claix est un territoire d'interface entre le cœur de l'agglomération (Echirolles, Grenoble, etc.), le Sud Grenoblois (Vizille) et le sud de l'agglomération grenobloise (Claix, Vif, Varcès).

La commune se situe aujourd'hui dans un environnement concurrentiel très contraint où se concentre à proximité les plus importants « attracteurs » commerciaux de la Métropole (Grand'Place, l'Espace Comboire et le centre-ville d'Echirolles notamment). Ces pôles commerciaux présentent une importante diversité d'offre commerciale aussi bien en termes de configurations urbaines (centre-ville marchand, centre commercial, zone commerciale, etc.) qu'en termes d'offre d'enseigne (hypermarchés, supermarchés, discount, etc.). On note également la présence de pôles d'évasion du quotidien à proximité immédiate de la commune (Claix Pont Rouge, Echirolles Jean-Jaurès/Les Essarts, centre-ville d'Echirolles).

Cet environnement fortement concurrentiel est aujourd'hui un frein à la dynamique commerciale de la commune.

L'offre commerciale dans l'agglomération grenobloise Schéma de secteur de l'agglomération grenobloise



LEGENDE

> Equipements commerciaux

- >> Métropolitains
 - Grands centres commerciaux existants ou en projets
- >> Intercommunaux
 - Hypermarchés
 - Spécialisés (equip. personne, maisons, sport, loisirs ...)
- >> Bassin de vie locaux
 - Supermarchés (Sup. 500 m²)

> Concentrations commerciales

- >> Dominante petits / moyens commerces et services en centres urbains (accès modes actifs / TC)
 - Densité très élevées => Centre ville de Grenoble
 - Densité moyenne => Centre élargi de Grenoble et centre ville d'Echirolles
 - Densité modérée => centres secondaires et pôles de quartiers

>> Dominante grands commerces

- ▨ Zones commerciales de périphéries

> Poids des pôles commerciaux (chiffre d'affaires)

- Poids des pôles commerciaux

> Périmètres institutionnels

- Grenoble Alpes Métropole (au 1er janvier 2014)
- Limites communales

6.2. Un équipement marchand en carence de commercialité

La commune présente une densité commerciale théorique en nombre de cellules (150 cellules recensées en 2014 soit près de 14 cellules par habitant alors que le ratio n'est que de 8 locaux par habitant sur la commune d'Echirolles).

La dynamique commerciale de la commune est toutefois perfectible au regard du poids des cellules commerciales vacantes. Sur un total de 150 cellules commerciales, 17 sont inoccupées et deux locaux vacants sur 3 se trouvent dans le pôle commercial « Olympiades/Ile de Mars ».

La commercialité est également limitée du fait d'une occupation importante de l'équipement commercial par les activités et services non marchands (artisans, professionnels et praticiens de santé, services publics, etc.) qui mobilisent plus de 20% des locaux. Seulement 17% des établissements sont des « commerces purs » mais présentant néanmoins une relative diversité (alimentaire, équipement de la personne, culture et loisirs).

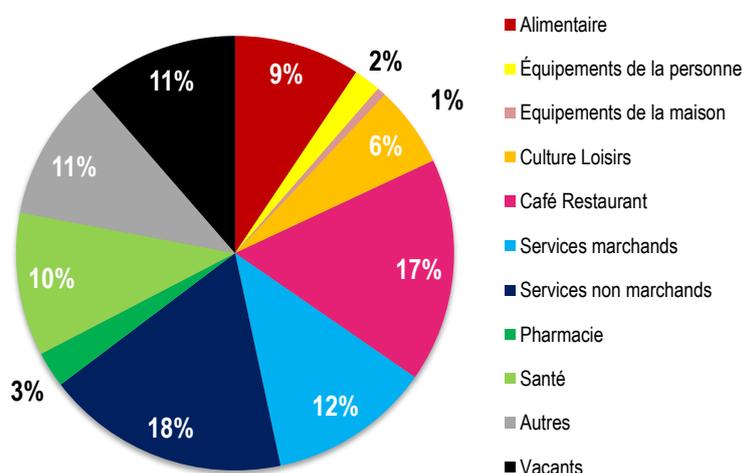
L'offre commerciale de grande surface alimentaire est limitée à une seule enseigne impliquant la fréquentation de pôles commerciaux concurrentiels pour répondre aux besoins du quotidien.

L'offre commerciale non sédentaire est quant à elle relativement attractive, rayonnant sur une partie importante du sud de la Métropole.

Répartition des locaux d'activités par secteur d'activité

Cellules commerciales en activité ou non

(Source : AURG –2014)



6.3. Une armature commerciale lisible, mais de nombreuses discontinuités commerciales

L'armature commerciale de la commune est composée d'une multitude de pôles commerciaux :

- Le centre-ville historique de Pont-de-Claix, premier pôle commercial de la commune (77 cellules commerciales, soit près de la moitié de l'équipement commercial communal)
- 4 pôles commerciaux « de quartiers » plus ou moins dynamiques (Arc-en-Ciel, Ile de Mars, Nord Saint André, Grand Galet/Jean Moulin).

En marge de ces différents pôles commerciaux on retrouve d'autres grandes implantations commerciales :

- DIA : seule locomotive alimentaire implantée sur la commune, à mi-chemin entre les pôles « Iles de Mars » et « Nord St-André ».
- Le marché non sédentaire « Place des Alpes », localisé en proximité du centre-ville, regroupant chaque dimanche près de 50 étals et rayonnant au-delà des limites communales
- Quelques locaux (activités de services) implantés dans le diffus (hors des pôles identifiés) le long du Cours Saint-André

6.4. Les pôles commerciaux de la commune

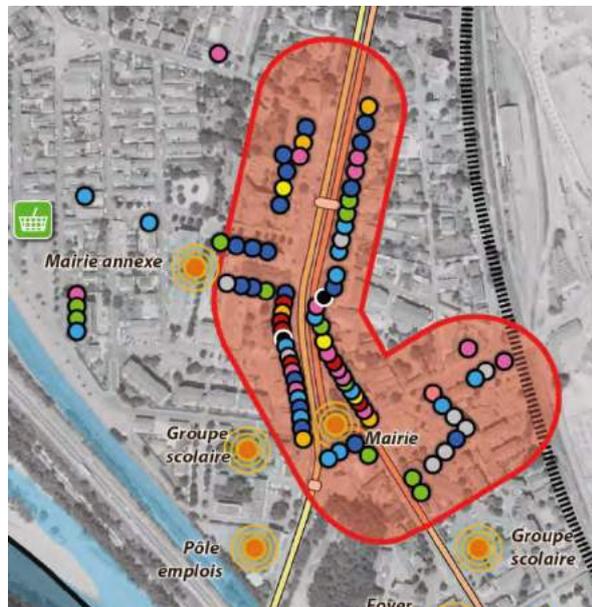
Le centre-ville historique de Pont-de-Claix : un pôle attractif en perte de dynamisme

Le centre-ville historique de Pont-de-Claix est le 3ème centre-ville marchand de la partie dense de la Métropole et le premier pôle commercial de la commune. Avec 77 de cellules commerciales et un faible niveau de vacance, le centre-ville de Pont-de-Claix concentre près de la moitié de l'équipement commercial de la commune. Ce pôle compte un nombre important de services, quelques commerces non alimentaires (bijouterie, presse...) générant une diversité intéressante, ainsi qu'un nombre important de cafés / restaurants vecteurs d'animation commerciale.

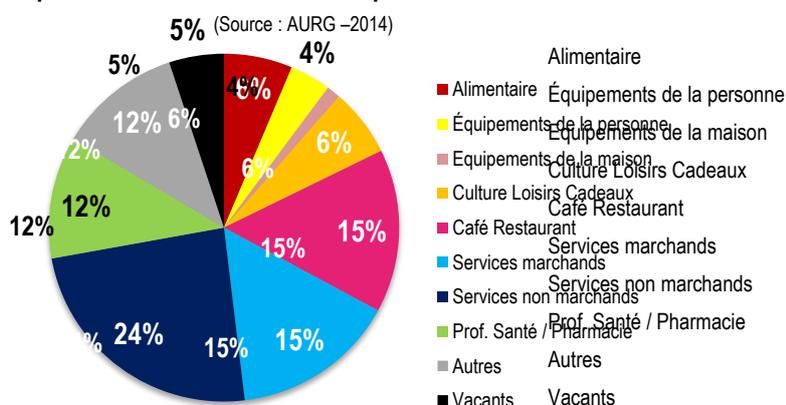
Ce pôle bénéficie d'un apport externe significatif (25% de chiffre d'affaires issu du passage et 10% issu des actifs travaillant dans la commune).

Depuis 2010, on constate cependant une baisse significative du chiffre d'affaire des locaux d'activités du centre-ville liées à une conjoncture nationale, une baisse d'attractivité des commerces anciens et une part importante de professionnels envisageant de partir à la retraite (16 %) ou de céder leur activité (26 %) – soit près de 42% de l'offre totale.

Certains professionnels ont engagé des travaux de rénovation intérieure au cours des 5 dernières années, mais peu de travaux extérieurs et d'embellissement ont été réalisés. L'immobilier commercial demeure ici contraint (locaux de petites tailles, poids très majoritaire de locataires) et l'équipement commercial semble insuffisamment qualitatif (qualité urbaine et architecturale) au regard du rayonnement généré par le pôle.



Répartition et localisation des locaux d'activités par secteur d'activité



Source : AURG, 2014

« Arc-en-Ciel » : un pôle lisible et structurant

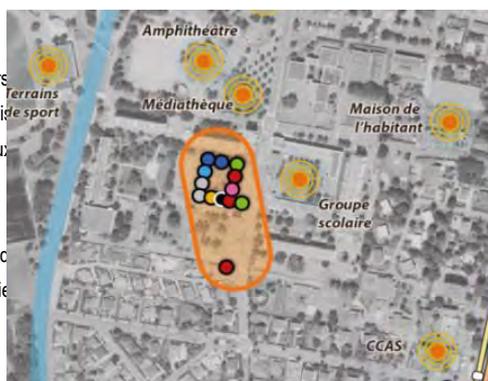
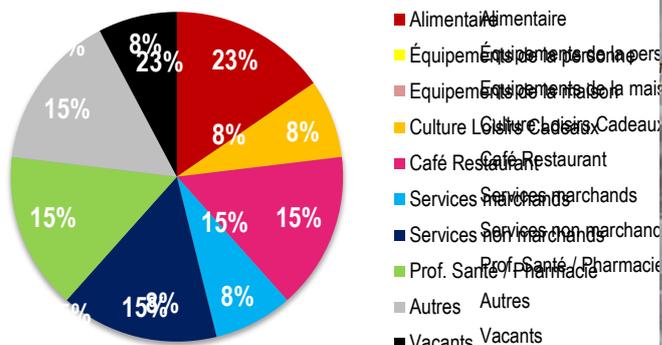
Le pôle commercial « Arc-en-Ciel » accueille 13 cellules commerciales (8% de l'offre pontoise) et connaît une vacance plutôt bien maîtrisée. Le niveau de commercialité reste bon avec un poids limité des services et une présence marquée d'activités non marchandes (santé, services aux entreprises).

Ce pôle bénéficie d'un apport externe complémentaire à son caractère de proximité, avec 25% du chiffre d'affaires étant issu du passage et 5% des actifs travaillant dans la commune. L'implantation et l'organisation du centre commercial (déconnecté de la voirie et structuré autour d'un patio interne privatif) nuisent à la visibilité des cellules commerciales. Les commerçants présents sont plutôt jeunes et récemment implantés (pharmacie, salon de coiffure, pizzeria), avec des perspectives de développement affirmées en lien avec l'amortissement de projets de rénovation intérieure et extérieure récents.

L'immobilier commercial est ici complexe à faire évoluer en dépit d'un poids important de propriétaires (copropriété de plus de 300 propriétaires). Le traitement architectural et urbain reste peu qualitatif, les espaces publics sont vieillissants et peu attractifs.

Répartition des locaux d'activités par secteur d'activité

(Source : Repérage AURG - Septembre 2014)



Source : AURG, 2014

« Olympiades / Iles de Mars » : un pôle de passage en situation de grande fragilité

On recense 22 cellules sur ce pôle soit près de 14% de l'offre pontoise. Près d'une cellule commerciale sur 2 est vacante. Cette polarité est aujourd'hui peu pourvue en commerces de proximité où les commerces liés à la réparation automobile tendent à dominer progressivement.

70% de l'activité de ce pôle est générée par une clientèle externe non résidente. Ce pôle est situé au contact des flux générés par le cours Saint-André, mais se trouve en marge des pôles d'équipements de la commune.

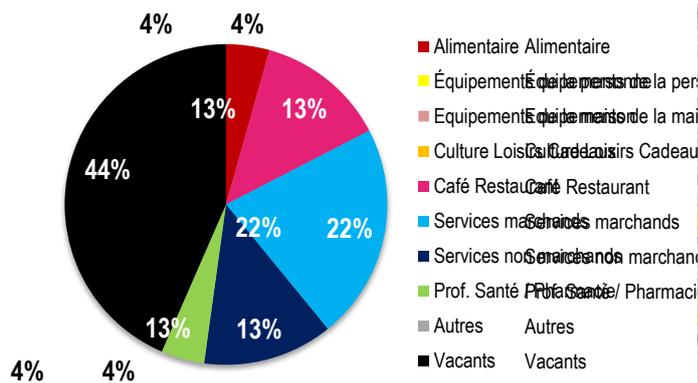
Malgré quelques implantations récentes et projets d'extension (restauration, assurance, réparateur automobile), la majorité des activités en présence sont en perte de vitesse (baisse importante du chiffre d'affaire, fermetures récentes, etc.).

Ce pôle commercial se subdivise en trois séquences :

- **Une séquence « nord »**, appartenant à une copropriété de plus de 220 copropriétaires. L'état des locaux ainsi que le traitement architectural et urbain est aujourd'hui très dégradé et vétuste.
- **Une séquence « centrale »** qui ne fait pas l'objet de vacance. Les cellules commerciales s'insèrent dans un bâtiment ancien relativement qualitatif. Cette section des espaces publics du cours Saint André ont fait l'objet d'une requalification récente.
- **Une séquence « sud »** avec une copropriété regroupant les propriétaires des différents locaux commerciaux.

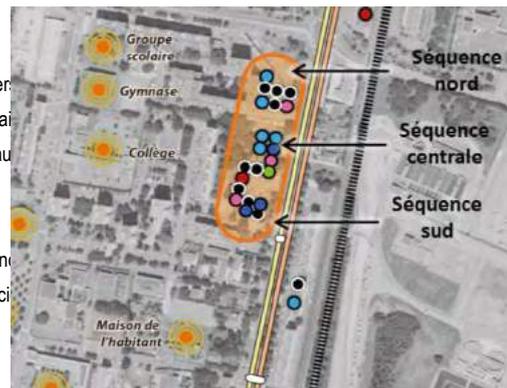
Répartition des locaux d'activités par secteur d'activité

(Source : Repérage AURG – Juin 2014)



Source : AURG, 2014

Répartition et localisation des locaux d'activités par secteur d'activité



« Résidence Saint-André » : un pôle commercial de quartier et de passage fragilisé par des départs annoncés

La polarité commerciale « Résidence Saint André » accueille 11 cellules soit près de 7% de l'offre pontoise. La vacance est ici plutôt bien maîtrisée, et le niveau d'offre commerciale peut être considéré comme très bon avec 2/3 de l'offre appartenant au secteur marchand. Les services et activités non marchandes ont un poids modéré.

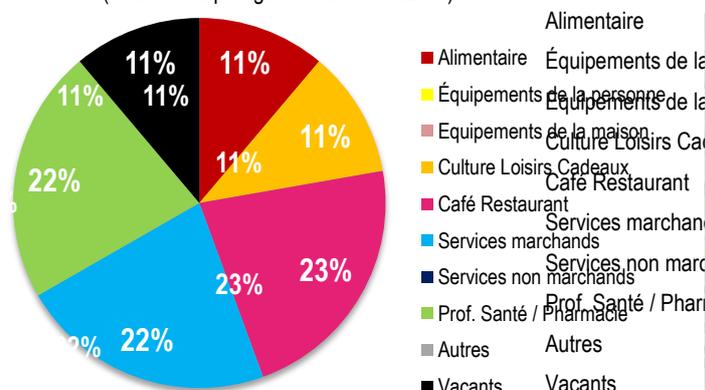
Ce pôle revête une double fonction du fait de sa localisation : 2/3 du chiffre d'affaires est généré auprès de la clientèle résidente, 1/3 auprès d'une clientèle externe (passage notamment). Ce pôle est situé en entrée de ville et bénéficie d'une bonne accessibilité par tous les modes de transport, ainsi que d'une bonne visibilité depuis le cours Saint André, mais reste toutefois à l'écart des pôles d'équipements actuels de la commune. Les professionnels sont plutôt jeunes, implantés récemment et visant un maintien de leur activité à moyen et long terme.

L'immobilier commercial est intégré au sein d'une grande copropriété, avec des professionnels locataires à 63%. Le site datant du milieu des années 1960 est assez ancien mais bénéficie d'un environnement commercial qualitatif.

Notons également que certains projets ont été identifiés sur le secteur pouvant amener le regroupement ou la fusion de certains commerces ou activités présentes dans d'autres pôles commerciaux de la ville (pharmacie, laboratoire d'analyse notamment)

Répartition des locaux d'activités par secteur d'activité

(Source : Repérage AURG – Juin 2014)



Source : AURG, 2014

Diagnostic thématique et territorial

« Grand Galet » / Jean Moulin : un pôle commercial de quartier diversifié

La polarité Grand Galet représente près de 9% de l'offre commerciale de la commune, avec 14 cellules identifiées. La vacance y est plutôt bien maîtrisée, et le niveau d'offre commerciale est bon avec plus de la moitié de l'offre appartenant au secteur marchand.

Il existe un poids modéré des services et activités non marchands. Cette polarité garde un caractère de proximité, bien que bénéficiant d'un apport externe complémentaire avec près de 20% de chiffre d'affaires issu du passage et 9% issu des actifs travaillant dans la commune.

Localisé en entrée de ville sur une avenue passante (avenue Charles de Gaulle), la polarité Grand Galet revête une bonne accessibilité par tous les modes de transport. Les professionnels sont majoritairement implantés depuis 5 à 10 ans.

La gestion de l'immobilier commercial est différenciée en trois séquences :

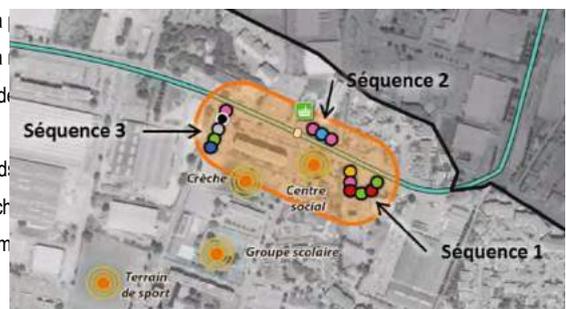
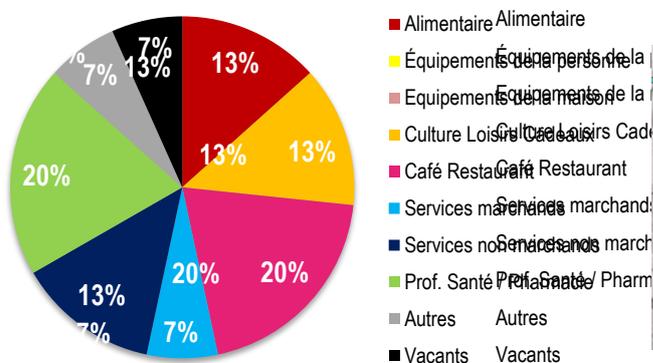
- **Séquence 1** : une copropriété dédiée ou propriétaires des locaux commerciaux,
- **Séquence 1 et 2** : des copropriétés de deux résidences.

Le traitement urbain est hétérogène et vieillissant sur l'ensemble du pôle mais garantissant la sécurité et un certain confort d'usage pour la clientèle.

Répartition des locaux d'activités par secteur d'activité

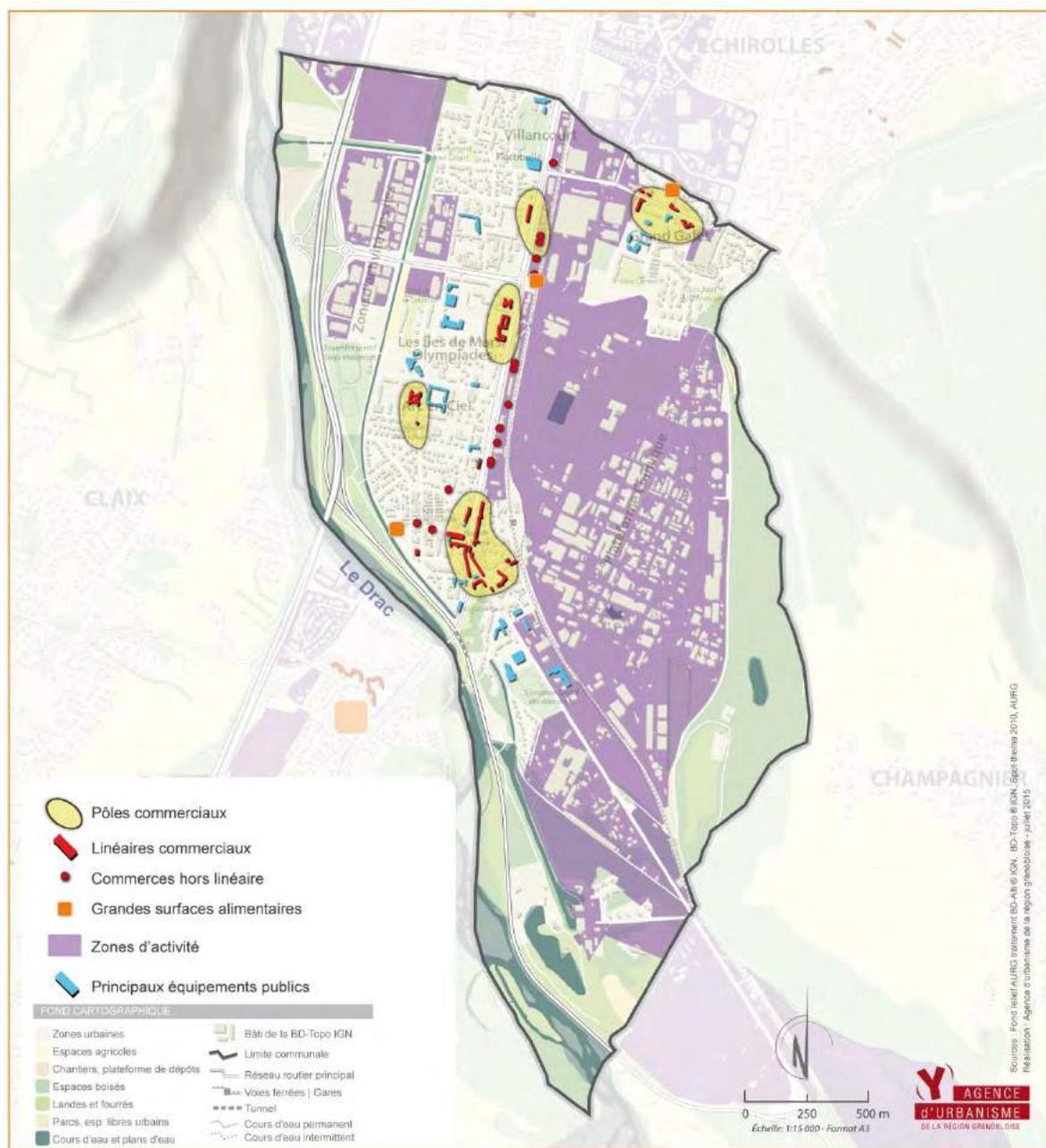
(Source : Repérage AURG - Juin 2014)

Répartition et localisation des locaux d'activités par secteur d'activité



Source : AURG, 2014

Polarités commerciales et principaux linéaires commerciaux existants

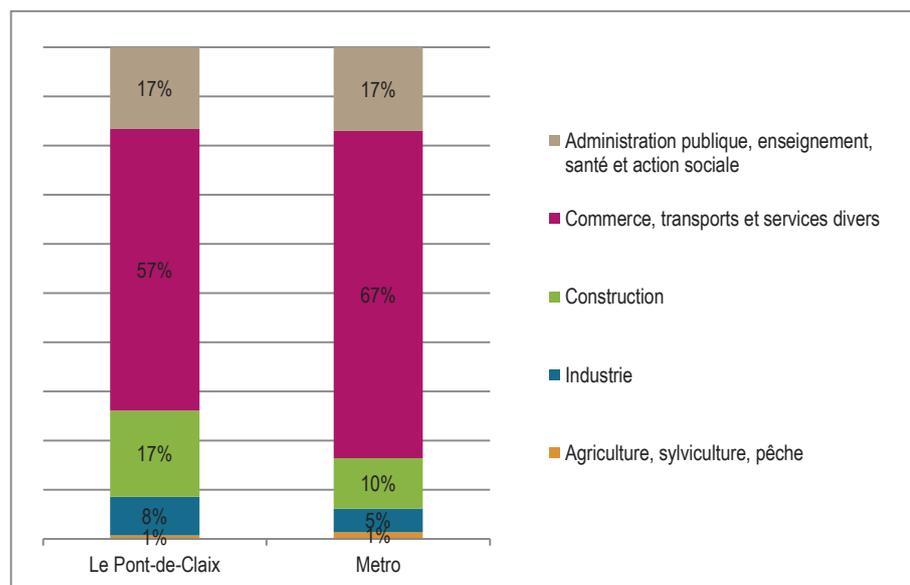


7. Agriculture et filière bois

La commune de Pont-de-Claix n'accueille plus d'activités agricoles sur son territoire. En 2012, nous pouvions recenser seulement 5 établissements actifs agricoles, et aucun de ces établissements n'emploient de salariés.

Au dernier recensement, La commune ne dénombre plus aucune exploitation agricole sur son territoire.

Répartition des établissements actifs par secteur d'activité



8. Activités touristiques et loisirs

Les activités touristiques restent limitées sur la commune de Pont-de-Claix. On compte un hôtel trois étoiles (hôtel Villancourt) situé sur le cours Saint-André accueillant 35 chambres. Plutôt orienté sur le tourisme d'entreprise, son attractivité touristique tient majoritairement à sa situation géographique (proximité avec le Château de Vizille, de centres équestres, du lac du Monteynard, du golf de Bresson ou Seyssins, des stations de ski - Chamrousse à 30mn et l'Alpes d'Huez à 55mn, etc.

La commune en elle-même n'est pas considérée comme un pôle touristique. Les besoins en matière d'hébergement se font donc plus pour raison professionnelle que pour des motivations touristiques.

L'offre en restauration est plutôt tournée vers de la petite restauration rapide à destination des employés pour les repas de midi (pizzas, kebab, etc) avec toutefois quelques établissements proposant un service de restauration plus qualitatif mais dont le potentiel attractif reste faible au regard de la proximité de l'hyper-centre grenoblois.

L'équipement de loisirs le plus attractif de la commune est le centre nautique de Flotibulle dont l'attractivité risque de se renforcer avec l'arrivée du tram A.

Pont-de-Claix dispose également d'un équipement culturel de 100 places, l'Amphithéâtre, dont le rayonnement dépasse les limites communales.

9. Enjeux et perspectives au regard du PLU

SYNTHESE DES DONNEES EMPLOI / ECONOMIE

- ⇒ Un **pôle d'emplois attractif** concentrant des établissements pourvoyeurs en emplois qualifiés.
- ⇒ Une **population dans l'ensemble plus active et plus occupée** que la moyenne de la Métro.
- ⇒ Un **dynamisme qui tend à s'essouffler** avec une baisse annuelle du nombre d'emplois entre 2007 et 2012.
- ⇒ Un **tissu économique qui peine à se diversifier** malgré un bon taux de renouvellement.
- ⇒ Une **économie productive dominante axée dans les fonctions de production** avec une surreprésentation de l'industrie et de gros établissements employeurs mais un secteur soumis à de fortes concurrences qui connaît des difficultés.
- ⇒ Des **espaces économiques dédiés faiblement ancrés au tissu urbain communal** et des activités participant peu au dynamisme commercial et la vie locale de Pont-de-Claix.
- ⇒ Une **offre de foncier économique dédié importante qui offre des perspectives d'extension malgré l'évolution de certains espaces en zones urbaines mixtes** (nord de l'avenue Charles de Gaulle notamment).
- ⇒ Une **bonne accessibilité des espaces économiques en voiture et poids lourds** mais une desserte en transport en commun perfectible.
- ⇒ Des **pôles commerciaux en perte de vitesse à redynamiser**.
- ⇒ La disparition des activités agricoles sur le territoire communal.

ENJEUX | PERSPECTIVES

- ⇒ **Renforcer le rôle et le positionnement stratégique** au sein de la Métropole Grenobloise.
- ⇒ **Valoriser la bonne accessibilité routière et optimiser le réseau de transport en commun** existant et projeté.
- ⇒ **Optimiser l'offre en foncier économique existante** présentant des possibilités d'extension en lien avec la stratégie de développement économique de la Métropole (en l'absence d'un protocole d'accord à l'échelle de la Métro, le dimensionnement de l'offre en foncier économique pour les années à venir est estimé à 4,2 ha).
- ⇒ **Engager une dynamique de renouvellement urbain des friches industrielles** (friche Becker, nord de l'avenue Charles de Gaulle, site des Papeteries).
- ⇒ **Accompagner les perspectives de développement de l'offre commerciale** en lien avec la construction de nouveaux logements et l'augmentation prévisible de la population.

SYNTHESE DES BESOINS / ORIENTATIONS EN MATIERE D'EMPLOI ET D'ECONOMIE

- ⇒ Renforcer le rôle et le positionnement stratégique au sein de la Métropole Grenobloise.
- ⇒ **Maintenir des espaces d'accueil des activités économiques dédiés**, améliorer quantitativement et qualitativement l'offre de foncier économique.
- ⇒ **Prévoir l'accueil de nouveaux emplois**, en assurant les conditions favorables de leur intégration préférentielle en tissu urbain, tout en assurant parallèlement la mobilisation de 4 à 5ha de foncier pour les espaces dédiés (reconversion / foncier nu).
- ⇒ **Accompagner la diversification du tissu économique local**.
- ⇒ Définir les conditions de développement et de valorisation des friches industrielles.

Diagnostic thématique et territorial

- ⇒ **Adapter et moderniser l'équipement économique et commercial** aux besoins des activités (ex : accessibilité, NTIC, accès PMR, taille et dimensionnement, mise aux normes...)
- ⇒ **Restructurer l'offre et l'armature commerciale de la commune** (conforter et redynamiser le centre-ville historique, redéfinition du rôle des pôles commerciaux de proximité)

6. EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS

1. Equipement et services publics

La commune de Pont-de-Claix propose de nombreux services administratifs nécessaires au bon fonctionnement d'une polarité urbaine :

- La mairie située dans le centre-ville historique de Pont-de-Claix.
- Une agence postale.
- Deux églises (dont l'une est désacralisée et fait office de lieu d'exploitation culturelle et artistique) et un espace de prière.
- Une agence pôle emploi.
- Des ateliers municipaux.
- Un foyer municipal.
- Une maison de l'habitant.
- Une maison des associations et de l'économie sociale et solidaire.
- La police municipale, la gendarmerie nationale et la brigade motorisée.
- Un Centre Communal d'Action Social.
- Un EPHAD (résidence Irène Joliot-Curie).
- Une maison pour l'emploi.

2. Enseignement primaire et services jeunesse

La commune gère un ensemble d'équipements publics dont des services et équipements scolaires jusqu'à la fin du primaire et la petite enfance.

La commune accueille un Collège, le collège Moucherotte. Le collège des Iles de Mars n'est aujourd'hui plus en fonction.

2.1. L'école primaire et l'école maternelle

La commune est dotée de 7 écoles maternelles (120 Toises, Côteau, Iles de Mars, Jean Moulin, Olympiades, Pierre Fugain, Villancourt) et de 4 écoles élémentaires (Iles de Mars, Jean Moulin, Jules Verne, Villancourt).

Capacité des équipements scolaires au regard des perspectives d'évolution de la population

Le PLU prévoit une augmentation significative du nombre de logements dans la partie nord de la commune. Les groupes scolaires Villancourt et Jean Moulin seront particulièrement sollicités par la croissance prévisible de la population dans ce secteur. Ces groupes scolaires accueillent aujourd'hui environ 600 élèves pour une capacité d'environ 1200 élèves.

La capacité des établissements scolaires à accueillir à terme de nouveaux élèves a été évaluée dans le PLU au regard de plusieurs hypothèses de rythme de construction de logements (entre 80 et 150 nouveaux logements produits par an). Les études de prospective des effectifs scolaires ont également pris en compte le lieu de résidence et de scolarisation des élèves pour mesurer le niveau d'attractivité des différents établissements scolaires.

Les équipements scolaires existants ont aujourd'hui la capacité théorique de répondre aux besoins de nouveaux résidents de la commune dans l'hypothèse d'un rythme de construction de 80 logements / an.

En revanche, l'hypothèse d'un rythme de livraison de 150 logements par an (avec une typologie de logements proche du parc de logements existants) entraînerait un dépassement des capacités de certains groupes scolaires (notamment Jean-Moulin et Villancourt) à partir de 2025. Il est possible que ce dépassement soit plus précoce en maternelle.

Toutefois de nombreux paramètres (non pris en compte dans les études de prospective des effectifs scolaires) sont susceptibles de faire évoluer les effectifs scolaires et les capacités d'accueil des établissements :

- Evolutions dans les pratiques scolaires des pontois (et des non-pontois)
- Choix de l'éducation nationale (changement des équipes pédagogiques, création de nouvelles sections d'enseignement, ratio du nombre d'élèves par classe, etc.)
- Evolution du rythme de livraison et du volume global des logements
- Typologie des logements construits
- Révision de la carte scolaire communale au regard de capacités et évolutions des autres secteurs de la Ville
- Etc...

2.2. Le service périscolaire et restauration scolaire

L'accueil de loisirs périscolaire des 3-11 ans fonctionne dans toutes les écoles le matin de 7h30 à 8h30, le mardi de 11h45 à 13h45 et le soir de 15h45 à 18h.

Le centre de loisirs permet aux jeunes de 3 à 11 ans de participer à des activités de loisirs pendant les vacances et les mercredis. Les différents lieux d'accueil sont : le centre aéré de Varcès, la maison de l'enfance (MDE) et le centre de loisirs Jean Moulin.

La ville possède une cuisine centrale située avenue Mozart au sein du groupe scolaire des Iles de Mars. Elle fournit actuellement un maximum de 850 repas par jour, mais a une capacité de fabrication estimée à 1000 repas / jour. Les différents repas sont livrés sur les différents sites en liaison chaude, vers des offices satellites de remise en température. Ces derniers se situent dans les groupes scolaires, le restaurant communal ou le centre de loisirs situé à Varcès. Entre 70 et 100 repas sont également livrés quotidiennement à domicile en soutiens aux personnes âgées.

2.3. Les services petite enfance et jeunesse

La ville de Pont-de-Claix répond à la totalité des demandes d'accueil des enfants de moins de 4 ans. La ville propose plusieurs formules d'accueil permettant de répondre aux besoins des familles (crèche familiale, crèche collective ou multi-accueil, garde à domicile).

La ville dispose de plusieurs structures d'accueil pour la petite enfance :

- Crèches collectives et familiales Françoise Dolto
- Multi-accueil Jean Moulin
- Multi-accueil Irène Joliot Curie
- Relais assistance maternelle « la ronde des couleurs ».

3. Les équipements socio culturels

Bibliothèque

La ville met à disposition de ses habitants une bibliothèque municipale : la bibliothèque Aragon.

La ville de Pont de Claix a défini une politique de lecture publique qui s'appuie sur l'accès du plus grand nombre à l'information, la culture, le loisir et la formation. La Bibliothèque municipale Aragon met plus de 55 000 documents à la disposition du public : livres, revues, CD, DVD.

La bibliothèque dispose d'un espace jeunesse, d'un espace adulte et d'un pôle musical. Elle organise tout au long de l'année des animations : expositions, lectures, concerts, conférences et rencontres avec des écrivains.

Salle de spectacle

L'Amphithéâtre est une salle de spectacle gérée par la ville de Pont-de-Claix pouvant accueillir 220 spectateurs.

Conservatoire à rayonnement intercommunal

Créée en 1982, sous l'impulsion des villes de Pont de Claix et d'Échirolles, l'école de musique Jean-Wiéner est un établissement public d'enseignement artistique spécialisé, agréé par l'Etat, situé dans les anciens Moulins de Villancourt. L'école est ouverte aux enfants dès l'âge de 5 ans, aux adolescents et aux adultes (selon les places disponibles), débutants ou non. Elle offre une formation complète et structurée pour l'apprentissage de la musique.

Le CRI (conservatoire à rayonnement intercommunal) Jean-Wiéner a ainsi pour mission principale de permettre au plus grand nombre d'accéder à l'enseignement musical et d'être accompagné dans une diversité de pratiques musicales de qualité amenant à une pratique autonome. C'est également un lieu de ressources pour l'enseignement, pour les pratiques, la création et la diffusion.

Salles d'exposition

La ville dispose de plusieurs espaces d'expositions (les Moulins de Villancourt, Maison de l'habitant, Eglise Saint Etienne), maison des associations et de l'économie sociale et solidaire investis par différents artistes : peintres, sculpteurs, photographes.

Art et sciences

Au sein de la politique culturelle de la ville se dessine un axe fort : le croisement arts – sciences et la culture scientifique

Un label : la ville souhaite affirmer l'identité de sa politique culturelle et construire son image en s'appuyant sur la notoriété d'une distinction. Pour mettre en valeur cette dimension et organiser l'ensemble des actions et activités qui vont être proposées, Pont de Claix lance à partir de 2013 le label « ville de science et de culture »

Un programme d'actions et d'activités : l'ambition de ce programme est de stimuler le lien entre scientifique, artiste et public. Il est proposé une approche expérimentale de la culture et de la science, au croisement des savoirs et en concertation avec le public afin de générer l'envie de la pratique des arts et des sciences et de réveiller le rêveur qui sommeille en chacun de nous.

Le projet des Grand Moulins de Villancourt (Planétrium)

La ville de Pont de Claix a porté un projet de centre d'art et de culture scientifique sur le site des moulins de Villancourt jusqu'au 1er janvier 2015, date à laquelle Grenoble-Alpes Métropole a repris la compétence de la médiation scientifique. Elle a ainsi mobilisé des partenaires culturels (les Chantiers Nomades, le Pôle Musical d'Innovation), scientifiques et universitaires (l'Observatoire des Sciences de l'Univers de Grenoble, l'Université Joseph Fourier, le Centre National de la Recherche Scientifique) pour l'accompagner dans sa démarche.

Ce lieu accueillera à terme tous les pontois et leur permettra de découvrir et de pratiquer différentes disciplines artistiques et scientifiques. Lieu d'expérimentation, de questionnement et d'émotion par la rencontre entre artistes, scientifiques et publics, ce projet vise à apporter l'éclairage des arts et des sciences sur des questions centrales pour nos sociétés et à créer et diffuser des outils de médiation.

Milieu associatif

Avec plus de 150 associations, la ville de Pont de Claix possède un tissu associatif relativement dense. La maison des associations et de l'économie sociale et solidaire, qui a ouvert ses portes en 2013, est un lieu de mutualisation et d'accueil de l'ensemble des associations du territoire. C'est également un pôle ressources de l'économie sociale et solidaire. Cette structure est aujourd'hui un support en termes d'aide à projet, matériel, et d'outil de développement des projets associatifs.

4. Les équipements sportifs et de loisirs

La ville de Pont-de-Claix dispose d'un parc d'équipement sportif relativement conséquent au regard de sa population résidente. Certains de ses équipements comme le centre aquatique Flottibulle ont un rayonnement qui dépasse les limites communales.

Complexes sportifs

La ville dispose de 4 complexes sportifs

- Les deux Ponts (Gymnase, dojo, terrain de rugby, terrain synthétique, boulodrome.
- Villancourt (stade synthétique, 2 tennis couverts et 2 extérieurs.
- Maisonnat (stade synthétique, stade gazon, gymnase, piste d'athlétisme.
- Complexe sportif Victor Hugo (gymnase et salle de danse).

La ville dispose également d'un terrain de football synthétique et d'une aire de glisse / skate/roller dans le secteur de Grand Galet.

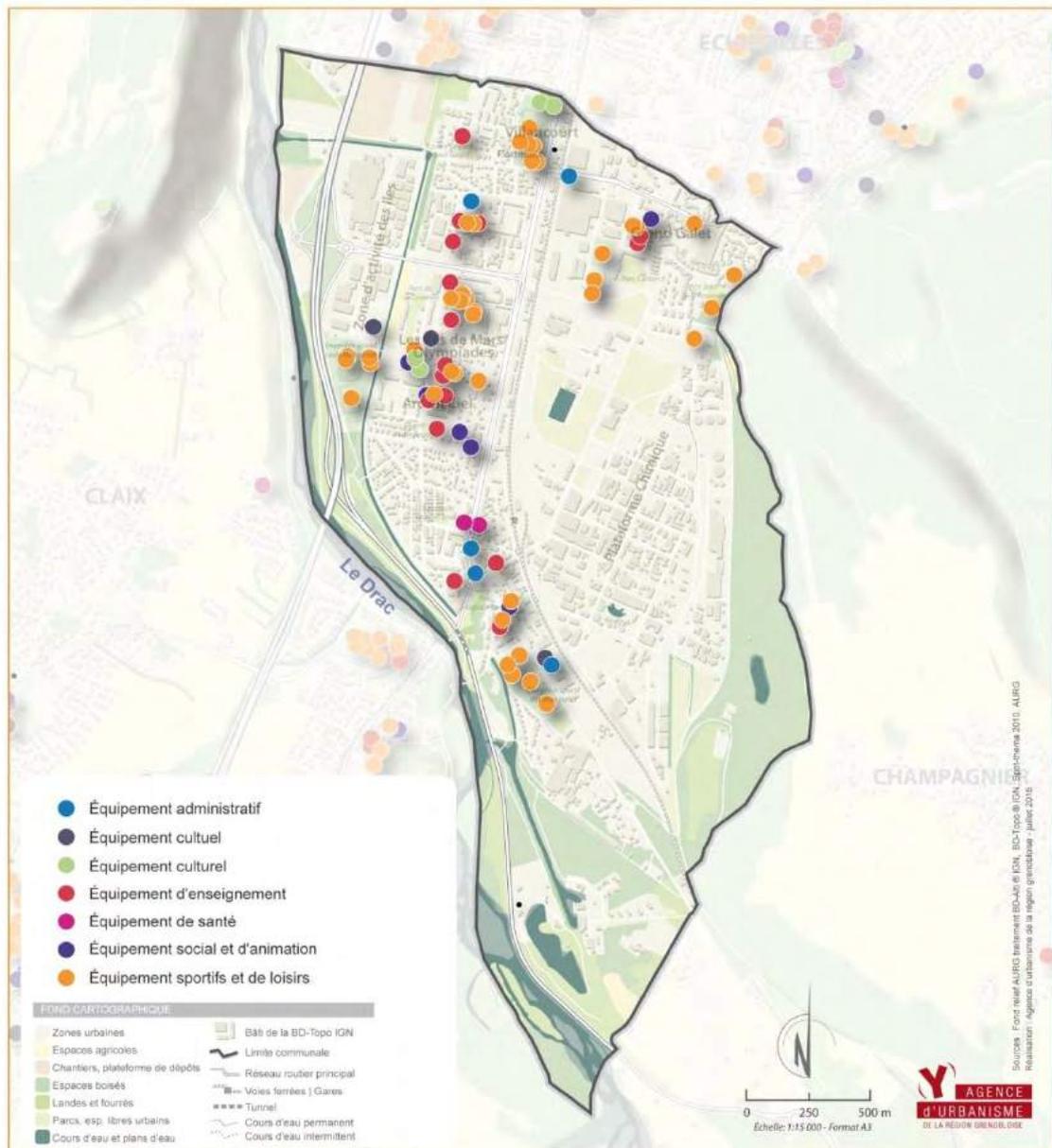
La ville propose également de parois multisports (Parc de la Colombe, square de l'ancien lavoir) et de terrains multisports (square des Olympiades, Iles de Mars, Grand Galet, Taillefer Marcel-line).

Centre aquatique

La ville possède un centre aquatique, le centre aquatique Flottibulle qui propose plusieurs bassins et activités ludiques (bassin sportif, bassin ludique, pataugeoire, toboggan, rivière à contre-courant, jets massants, bain bouillonnant, snack, terrasse, solarium, espaces verts, parking gratuit).

Le centre aquatique de Flottibulle propose de nombreuses activités selon les âges, ainsi que des animations tout au long de l'année (soirées zen, soirées aquazumba, soirées subaquatiques...).

Les principaux équipements publics de Pont-de-Claix

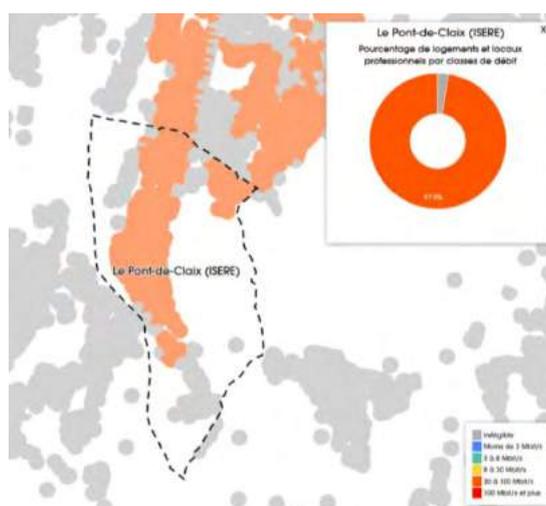


5. L'aménagement et les équipements numériques du territoire

La couverture numérique du territoire est globalement de bonne qualité. Le débit maximal de la commune est de 100 Mbits/s et plus de la moitié du territoire dispose d'un débit supérieur à 30 Mbit/s.

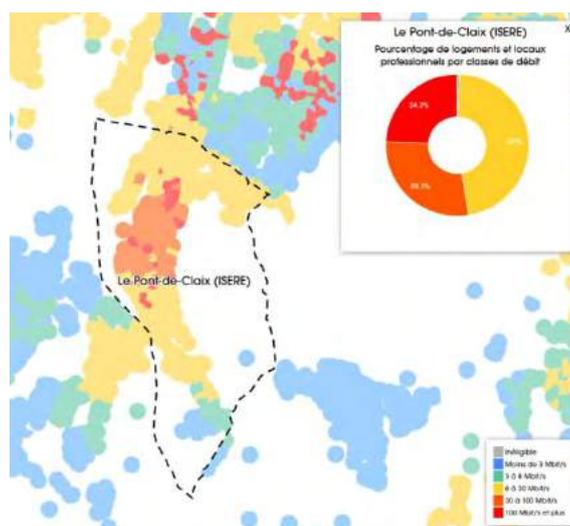
Cependant la couverture par câble permettant un accès au Très Haut Débit ne comprend pas pour le moment la zone d'activités des Iles ne disposant que d'un débit classique.

Le réseau câble Très Haut Débit:



Source : Observatoire France Très Haut Débit

Le réseau classique Très Haut Débit (DSL sur cuivre et fibre FttH) :



Source : Observatoire France Très Haut Débit

6. Enjeux et perspectives au regard du PLU

SYNTHESE DES DONNEES EQUIPEMENTS / SERVICES PUBLICS

- ⇒ Une **offre en matière d'équipement abondante** au regard de la taille de la commune et de sa population.
- ⇒ Un **rayonnement de certains équipements qui dépasse les limites communales**.
- ⇒ Une **bonne répartition des équipements** sur le territoire.

ENJEUX | PERSPECTIVES

- ⇒ **Pérenniser l'attractivité de la commune**, notamment pour les familles, en maintenant un haut niveau de service.
- ⇒ **Permettre au tissu associatif et aux écoles** de bien fonctionner et s'épanouir.

SYNTHESE DES BESOINS / ORIENTATIONS EN MATIERE D'EQUIPEMENTS ET DE SERVICES PUBLICS

- ⇒ **Proposer aux résidents et futurs habitants** un niveau de services et d'équipements qui permettent d'attirer les jeunes ménages avec enfants afin de maintenir une population jeune.
- ⇒ **Anticiper les besoins liés à la construction logements** et l'accueil de nouveaux résidents.
- ⇒ **Maintenir l'attractivité des pôles de vie** par une offre de services et d'équipements de qualité.
- ⇒ **Développer le maillage des espaces publics** pour faciliter l'accès aux équipements et services par les modes actifs.

7. ANALYSE URBAINE ET PAYSAGÈRE

1. Caractéristiques des espaces bâtis

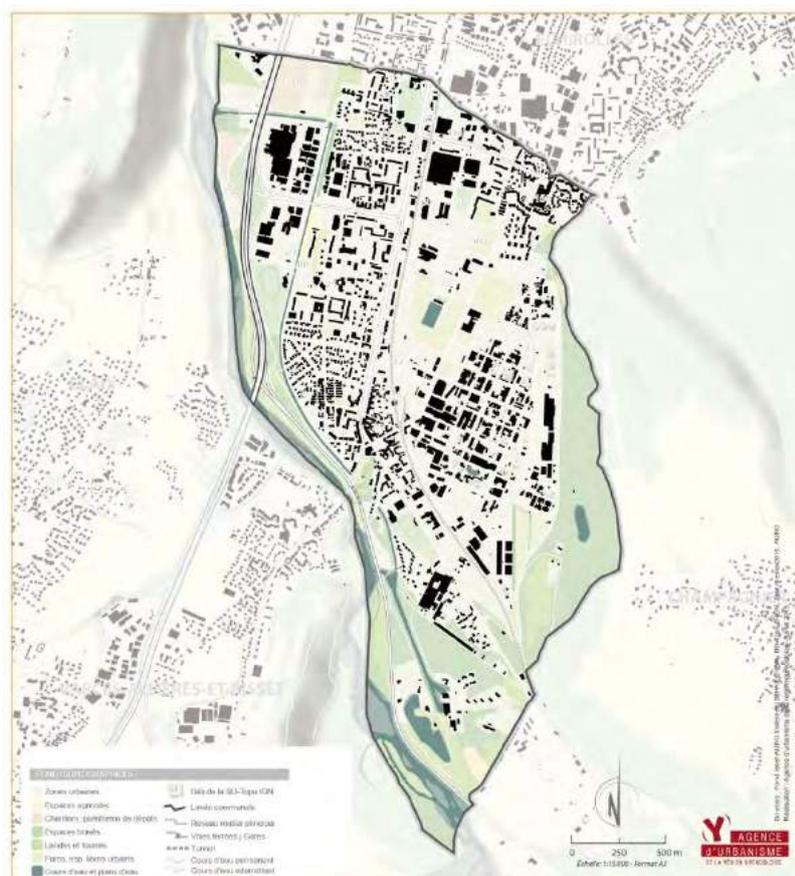
1.1. Occupation du sol actuelle

Morphologie urbaine

Structure du bâti

L'analyse de la structure du bâti de la ville permet d'identifier rapidement les différentes phases successives d'urbanisation et de comprendre l'occupation du sol actuel. Se dégager du parcellaire facilite la lecture de la morphologie urbaine de la commune. On repère ainsi aisément le contraste entre l'est et l'ouest de la commune, ainsi que le rôle majeur joué par le cours Saint André. Le tissu historique relativement dense et compact est lui aussi facilement identifiable. Les grands ensembles d'habitat collectif sont également facilement repérables notamment par la présence des barres d'immeubles. A l'inverse, les quartiers d'habitat individuels sont marqués par la présence d'une multitude de petits impacts au sol. On distingue également aisément la forte présence des activités économiques au regard de l'emprise au sol importante des bâtiments industriels.

Bâti de la commune en 2015



Morphologie et typologie des tissus urbains homogènes

On identifie sur le territoire communal plusieurs formes et tissus urbains homogènes.

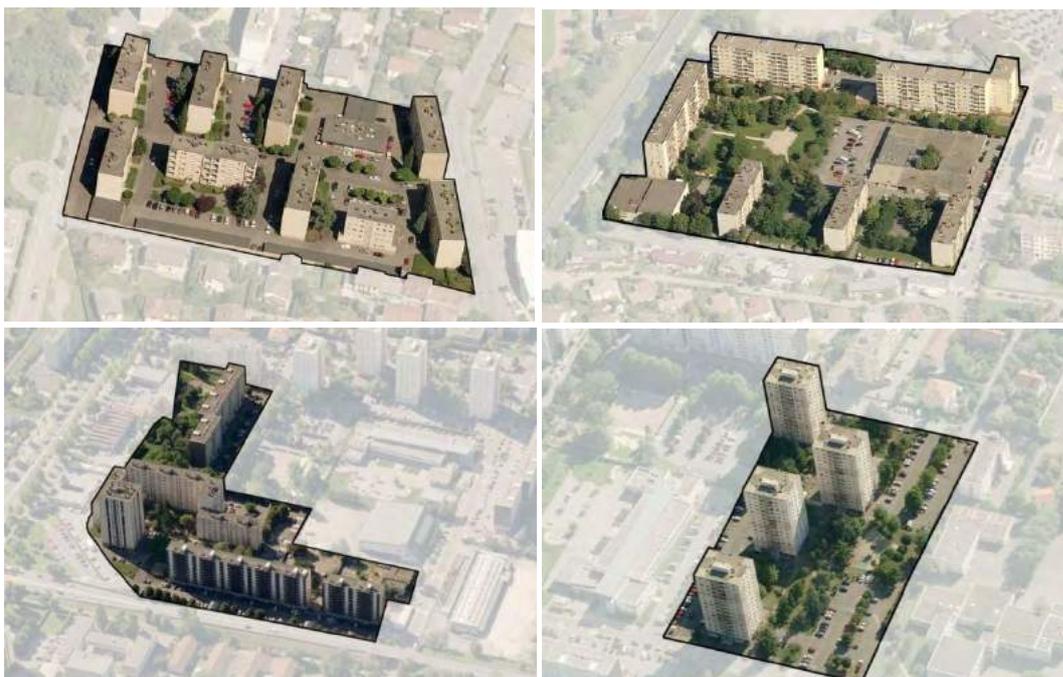
Le centre-ancien

Le centre-ville historique dont le bâti date d'avant les années 50 se caractérise par des hauteurs peu élevées (R+3 max) comparativement au reste du bâti de la commune et un coefficient d'emprise au sol élevé souvent proche de 1. Les bâtiments sont majoritairement implantés à l'alignement et les rez-de-chaussée sont occupés par des activités commerciales qui offrent un rapport intime avec la rue. Les parcelles, relativement étroites, sont souvent peu végétalisées.



L'habitat collectif discontinu

Ensembles d'habitations construites dans les années 60/70, l'habitat collectif discontinu est aujourd'hui la forme dominante marquant fortement le paysage urbain de la ville. Cette forme regroupe des ensembles d'immeubles collectifs prenant la forme de plots, de barres ou tours, plus ou moins déconnectés du dessin des espaces publics. Les hauteurs du bâti sont relativement variées oscillant entre R+3 et R+15 au maximum aux Iles de Mars.



Habitat collectif continu,

Les tissus d'habitat collectif contigu correspondent à des immeubles collectifs mitoyens et linéaires alignés le long de l'espace public et généralement regroupés sous forme d'îlot fermé. Cette forme est peu présente au sein de la commune.



L'habitat individuel discontinu

L'habitat individuel discontinu correspond principalement aux lotissements et constructions individuelles implantées librement sur leurs parcelles. On retrouve cependant des constances dans l'implantation des constructions et le rapport à la rue (recul du bâti par rapport à l'alignement, traitement qualitatif de la limite de l'espace publics par des murs à bahut accompagnés de grilles de clôture ou barreaudage).

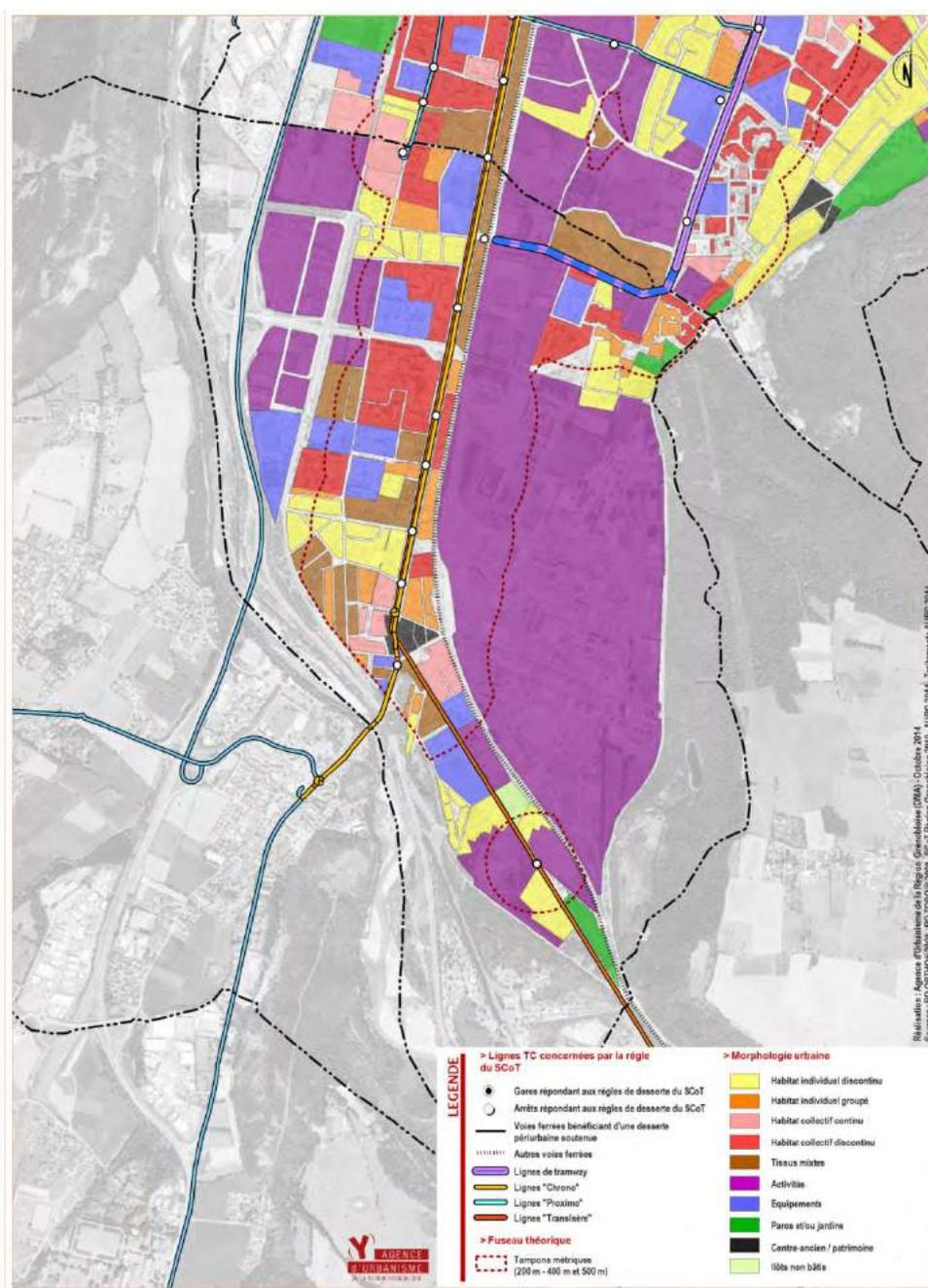


L'habitat individuel continu ou groupé

L'habitat individuel contigu ou groupé regroupe les ensembles de maisons de ville ou en bandes, linéaires et mitoyennes, généralement alignées le long de l'espace public. Ce tissu est caractéristique des anciens faubourgs de Pont-de-Claix et des anciennes cités ouvrières. On retrouve également cette forme urbaine au sein du quartier Grand Galet.



Morphologie urbaine et typologie des tissus urbains



2. Analyse paysagère et patrimoniale

Le grand paysage et les unités paysagères

Le paysage de la commune est dominé par l'omniprésence des massifs montagneux offrant des vues lointaines vers les massifs du Vercors, de chartreuse et de Belledonne. Chacun de ces massifs présents en fond de scène modèle le paysage du quotidien. Seuls 2 kilomètres de plaine relient le Rocher de Comboire au plateau de Champagnier.

La présence de l'eau et du Drac constitue également un élément fort du paysage. Le développement industriel de la ville est en partie lié à la présence abondante de l'eau. Historiquement la ville était traversée par de nombreux canaux. Aujourd'hui, la plupart des canaux ne sont plus visibles à l'exception du canal des 120 Toises. La ceinture verte de la commune est ainsi constituée par deux espaces à dominante naturel le Drac et ses abords et la colline verte de Champagnier.

Vu du ciel, l'axe Lesdiguières rectiligne est une figure structurante de l'espace urbain de la ville et de l'agglomération reliant le cœur dense de la métropole aux territoires péri-urbains du sud. Le double alignement de platanes affirme la force de cet axe par son unité d'un bout à l'autre de l'agglomération.

> *L'axe Lesdiguières, une figure forte dans le paysage de la métropole grenobloise (vue depuis Pont-de-Claix et la Bastille de Grenoble)*



Au-delà de ces grandes entités paysagères, la ville renvoie une multitude d'ambiances relativement contrastées. Le passé industriel de la ville de Pont-de-Claix est très visible avec la présence d'espaces et d'éléments bâtis fortement identitaires (Moulins de Villancourt, bâtiment des anciens établissements Richier, Plate-forme Chimique de Pont-de-Claix). La Plate-forme chimique et les zones d'activités occupent à elle seule plus d'un tiers du territoire. La présence de friches industrielles, de locaux d'activité abandonnés et d'espaces urbains délaissés renvoient également une image négative de la ville.

Les quartiers résidentiels offrent des ambiances diversifiées et contrastées juxtaposant des formes bâties souvent hétérogènes. La succession de pleins et de vides constitue des séquences qui rythment les rues. Les tissus urbains sont relativement lâche et la limite entre les espaces publics et privé est rarement franche ni matérialisée. Les constructions sont simples mais la diversité des formes, des hauteurs, des implantations crée un ensemble diversifié mais cohérent. Certains immeubles collectifs de grande hauteur marquent fortement la silhouette urbaine de la commune et créent des points de repère dans le paysage.

2.1. Patrimoine architectural et historique

Le patrimoine architectural et historique est dominé par des bâtiments anciens hérités du passé industriel de la commune : bâtiment des anciens établissements Richier, bâtiment des Grands Moulins de Villancourt, maison de maître de Blandin Matignon, bâtiments industriels du site des anciennes papeteries. La ville compte également quelques maisons de maîtres.

> *Bâtiment des moulins de Villancourt*



> *Bâtiment industriel des anciens établissements Richier*



> *Maison de maître de Blandin Matignon*



La ville de Pont-de-Claix accueille sur son territoire un bâtiment classé au titre des monuments historiques. Ce pont fut construit entre 1608 et 1611 à la demande des plaines fertiles de Claix qui avaient besoin à l'époque de traverser le Drac pour aller vendre leurs produits à Grenoble.

> *Le Pont-de-Claix*



Le centre-ville historique de Pont-de-Claix, notamment sa partie centrale au niveau de la place du 8 mai 1945 dénommée le « fronton » constitue un ensemble urbain et architectural identitaire et cohérent. Cet ensemble urbain se caractérise par des caractéristiques qui garantissent son homogénéité : bâti simple, alignement stricte de la voirie, hauteur de façade qui s'établit entre R+1 et R+3.

On retrouve plusieurs éléments d'architecture récurrents comme :

- Les toitures à deux pans avec faîtage parallèle à la voirie.
- Des tuiles mécaniques sur pente de toit assez faible et homogène.
- Des proportions de fenêtres très homogènes sur l'ensemble du site avec une orientation verticale affirmée.
- Des volets pouvant faire l'objet de variantes (volets en bois plein, bois persiennes, bois à la française).
- Des garde-corps de fenêtres basses.

On retrouve également plusieurs éléments ponctuels comme les balcons et garde-corps en ferronneries ouvragées, les lucarnes, etc.

Les façades sont simples et disposent de peu d'éléments de modénature. Les qualités esthétiques des façades viennent des proportions générales des bâtiments, du rapport entre la proportion des ouvertures, des volets et celle de l'ensemble de la façade, des finitions d'enduit, des couleurs.

Les rez-de-chaussée sont souvent occupés par des vitrines commerciales qui contrastent avec le traitement homogène des étages supérieurs.

2.2. Le petit patrimoine

Les murs de pierre

Les murs de pierres, parfois murs d'enceinte de propriétés, parfois murs séparatifs entre routes et espaces privés, participent pleinement de l'identité de la ville de Pont-de-Claix. Ils font à la fois partie du patrimoine et du paysage de la commune.

Diagnostic thématique et territorial

Il ne s'agira pas de figer ces murs comme entités patrimoniales mais de les préserver en autorisant des adaptations pour permettre des ouvertures dans les linéaires tout en préconisant leur construction dans le même esprit.

> *Mur de pierre aux abords de l'avenue du maquis de l'Oisans*



3. Enjeux et perspectives au regard du PLU

SYNTHESE DES DONNEES DE L'ANALYSE URBAINE ET PAYSAGERE

- ⇒ Une **silhouette urbaine découpée** offrant une diversité de formes et d'ambiances paysagères.
- ⇒ Des **tissus urbains homogènes** témoins des phases d'urbanisation successives de la commune.
- ⇒ Un **paysage de montagne** offrant des perspectives lointaines sur les massifs environnants.
- ⇒ Des **entrées de ville aux paysages contrastés** ne véhiculant pas toujours une image positive de la commune.
- ⇒ Un **patrimoine bâti identitaire**, témoin du passé industriel de la commune.
- ⇒ Un centre-ville historique de qualité, identitaire et cohérent.
- ⇒ Des **éléments du petit patrimoine** participant à la qualité des paysages urbains et du cadre de vie.

ENJEUX | PERSPECTIVES

- ⇒ **Mettre en valeur les qualités paysagères**, naturelles et urbaines de la commune.
- ⇒ **Favoriser une intégration harmonieuse des nouvelles constructions** avec l'existant.
- ⇒ **Valoriser le centre-ville historique** par le maintien de sa cohérence architecturale et urbaine.
- ⇒ **Valoriser les éléments identitaires et patrimoniaux.**
- ⇒ **Valoriser les entrées de ville.**



3



ANALYSE DE LA
CONSOMMATION D'ESPACE

ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACE

La loi Grenelle 2 a introduit une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans les PLU. Il s'agit de justifier les objectifs inscrits dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, dans le cas de Pont-de-Claix, par le SCOT de la région urbaine grenobloise approuvé le 21 décembre 2012.

L'Article L 123-1-2 du Code de l'Urbanisme précise ainsi que le rapport de présentation : « présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Il justifie les objectifs compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques ».

C'est grâce à cette analyse de la consommation d'espace que le PLU va pouvoir justifier ses actions en vue de limiter l'étalement urbain, ceci à la fois par une limitation de l'ouverture à urbanisation de nouvelles zones et par une densification des zones déjà urbanisées.

1. Analyse de l'évolution de l'urbanisation

1.1. Un territoire né des échanges et de l'industrie

Le développement de la ville de Pont-de-Claix a connu plusieurs phases d'urbanisation successives. Bénéficiant d'une localisation stratégique aux portes sud en direction de Grenoble, la ville s'est construite sur une dynamique industrielle et d'échanges.

Depuis la création emblématique du Pont Lesdiguières, en passant par la réalisation du cours Saint-André, des voies royales, de la ligne Paris Lyon Méditerranée et du canal de la Romanche, l'attractivité de la commune pour l'implantation d'industries et l'accueil des populations ouvrières s'est vérifiée tout au long du 20^{ème} siècle. L'urbanisation s'est concentrée autour de ces axes, inscrivant aujourd'hui Pont-de-Claix en limite sud du cœur dense de l'agglomération grenobloise.

Avec le développement de l'industrie papetière (en lien avec les centrales hydroélectriques du Drac et de la Romanche), faisant du site des Papeteries le berceau de la commune, puis le développement de l'industrie chimique en complémentarité avec le site de Jarrie et la création de la plate-forme chimique, les rapports plus qu'étroits entre la ville et l'industrie ont été fondateurs.

C'est sur la période 1960-1980 que la ville connaîtra la plus grande phase d'urbanisation de son histoire.

1.2. Des risques technologiques qui ont longtemps freiné le développement urbain

Après la catastrophe de SEVESO en Italie (1976) et d'AZF à Toulouse (2001), la France a connu une évolution de son cadre législatif dans la prise en compte du risque technologique. Les rapports entre la ville et l'industrie seront reconsidérés, afin de réduire le risque pour les populations, en adaptant la réglementation de l'urbanisme et en faisant évoluer les processus de production. Créé par la loi du 30 juillet 2003, le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) contribue à définir une stratégie de maîtrise des risques sur les territoires accueillant des sites industriels potentiellement dangereux.

Cette évolution a eu pour conséquence de stopper le développement urbain de Pont-de-Claix depuis environ une vingtaine d'années.

Carte du XVIIIème siècle – Carte de Cassini



Chronogramme de l'histoire industrielle de la ville

La maîtrise des éléments naturels

1608-1613
Construction du Pont Lesdiguières sur le Drac, pour que les maraîchers de Claix puissent aller vendre leurs produits à Grenoble.



Fin du 18e
Édification du canal de la Romanche, qui donne l'impulsion au développement industriel (apport d'énergie aux premières machines utilisant la force motrice de l'eau)

L'essor de l'industrie

25 juin 1873
Création de la commune de Pont-de-Claix sous l'impulsion d'un industriel papetier, à partir du hameau de 1000 habitants proche du pont dans lequel il a installé son activité en plein essor. Économie, social et politique sont alors intimement liés, emmenés par le développement industriel qui assure la prospérité de la ville.

De 1914 à 1945
La guerre amène une nouvelle industrie : la chimie, avec, en 1915, l'installation de la société du Chlore liquide (créée pour produire le gaz de combat).



À la fin du 20e siècle
Les rapports entre la ville et l'industrie évoluent.
De nombreuses industries s'installent jusqu'au choc pétrolier qui met fin à la période faste et imposent des reconversions. La question des risques devient un enjeu de première confrontation entre urbanisation et industrie, à l'heure de la reconquête de la ville.

1660-1687
Réalisation du cours Saint-André, vers Grenoble et le sud du Dauphiné et vers Briançon et l'Italie. Il assure un rôle protecteur contre les inondations du Drac. L'aménagement de deux voies royales (actuelles RN85 et 75), puis l'édification de la voie ferrée Paris Lyon Méditerranée et d'une gare parachèvent le rôle de carrefour d'échanges.



Entre 1945 et 1965
Le développement de la plateforme chimique s'intensifie et entraîne la croissance démographique et urbaine de la commune (nouveaux quartiers comme Verdun et Taillefer). C'est la période des « 30 glorieuses », mais aussi d'un développement urbain hétéroclite.

De 1824 à la fin du 19e, l'ère de la papeterie
le développement industriel prend une nouvelle ampleur avec la construction des premières centrales hydro-électriques du Drac et de la Romanche



1.3. Une consommation d'espace modérée depuis les dernières décennies

La ville a connu plusieurs phases d'urbanisation successives :

- 8% du parc de logement actuel a été construit avant 1946 (environ 360 logements)
- 80% du parc a été construit entre 1946 et 1990 (environ 3 800 logements)
- Seulement 12% du parc a été construit ces 20 dernières années.

Conséquence directe des risques technologiques, la commune n'a pas connue de grands projets urbains en depuis plus de 10 ans. La consommation d'espace entre 2000 et 2010 est donc restée limitée à l'enveloppe urbaine existante.

La carte ci-dessous montre bien que l'urbanisation des 10 dernières années a continué sur ce mode. On s'aperçoit que la commune a dans son périmètre urbanisé des espaces non bâti et ne devrait pas avoir un mode d'évolution différent dans les années à venir, à savoir une consommation foncière de « poches » ou des dents creuses, au-delà des opérations de renouvellement ou de réhabilitation urbaines.

Commune de Pont-de-Claix : Occupation du sol en 2010



Légende

Occupation du sol en 2010 (source : SPOT THÉMA 2010)

■ ESPACES URBAINES	■ EXTRACTION DE MATÉRIAUX, DÉCHARGES, CHANTIERS	■ ESPACES AGRICOLES
■ ESPACES LIBRES URBAINS	■ ESPACES RECREATIFS	■ ESPACES NATURELS NON BOISÉS
■ SURF. INDUSTRIEL OU COMMERCIAL, INFRA, COMMUNICATION	■ EAU	■ ESPACES BOISÉS

Commune de Pont-de-Claix : Evolution du territoire entre 2000 et 2010



Légende

Occupation du sol en 2000 des espaces ayant muté

(Source : SPOT THEMA 2000 2010)

- | | |
|---|---|
|  ESPACES LIBRES URBAINS |  ESPACES NATURELS NON BOISES |
|  EXTRACTION DE MATERIAUX, DECHARGES, CHANTIERS |  ESPACES BOISES |
|  ESPACES AGRICOLES | |

Les 2 cartes précédentes montrent une évolution de l'enveloppe urbaine relativement limitée.

En 2010, sur un total de 571 hectares :

- Les espaces urbanisés représentent 24% du territoire communal (140 ha). La surface dédiée à l'industrie, au commerce ou aux infrastructures de communication représente 38% du territoire (219 ha), soit près d'un tiers de la surface totale.
- Les espaces agricoles étaient quasiment inexistantes et les espaces occupés par des éléments naturels (espaces boisés, naturels non boisés, eau) concernent 25% de la commune (140 ha au total).

Type d'espace	Hectares concernés	Part du territoire communal	
ESPACES URBANISES	140 ha	24 %	
SURF. INDUSTR. OU COMMERC., INFRA. COMMUNICATION	219 ha	38 %	
EXTRACTION DE MATERIAUX, DECHARGES, CHANTIERS	11 ha	2 %	72%
ESPACES LIBRES URBAINS	14 ha	2 %	
ESPACES RECREATIFS	28 ha	5 %	
ESPACES AGRICOLES	19 ha	3 %	3 %
ESPACES BOISES	83 ha	15 %	
ESPACES NATURELS NON BOISES	30 ha	5 %	25 %
EAU	27 ha	5 %	
Total général	571 ha	100 %	

Entre 2000 et 2010, **environ 7,4 ha** qui ont muté. Les espaces urbanisés ont évolué de +2,98 ha en 10 ans, soit une consommation moyenne de **0,3 hectare par an**.

Ces espaces consommés étaient antérieurement des espaces agricoles (0,63 ha), des espaces libres urbains (0,38 ha), des espaces naturels non boisés (0,64 ha) et des espaces d'extraction de matériaux, décharges ou chantiers (1,33 ha). C'est cette dernière catégorie qui a connu l'évolution la plus significative.

De même, 4,01 hectares (agricoles, boisés ou libres) ont muté pour devenir des surfaces industrielles ou commerciales ou d'infrastructure de communication. Les espaces agricoles ne perdent alors que 1,88 ha et les espaces boisés 1,90 ha.

2. Bilan des capacités du POS actuel et perspectives 2025

Sans prise en considération des risques naturels et technologiques, le POS actuel dispose de **85 ha** potentiellement urbanisables dont environ **28 ha** classés en zone NA.

L'évaluation du gisement foncier menée dans le cadre du diagnostic du PLU prend en compte les risques naturels (crue de rivière, inondation de pied de versant ou de zones humides, ruissellement de versant, rupture de digue, glissement de terrain) et les risques technologiques connus à l'échelle de la commune (canalisation de transport de matière dangereuse). Le PLU prend également en compte l'évolution probables des aléas des risques liés aux risques technologiques de la plate-forme chimique de Pont-de-Claix qui seront prescrits dans le futur PPRT.

Le PLU identifie un gisement foncier d'environ **56 ha** à l'échelle de la commune dont :

- Environ 49 ha dont la dureté est jugée faible et mobilisable à court et moyen terme (espace non bâti, friche, espace sous maîtrise publique, etc.) Parmi ces espaces, environ 23 ha (soit près de la moitié) sont aujourd'hui sous maîtrise foncière publique.
- Environ 7 ha d'espaces potentiellement mutables dont la dureté est jugée moyenne à élevée (morcellement du foncier, absence de maîtrise foncière, présence de bâti, etc.).

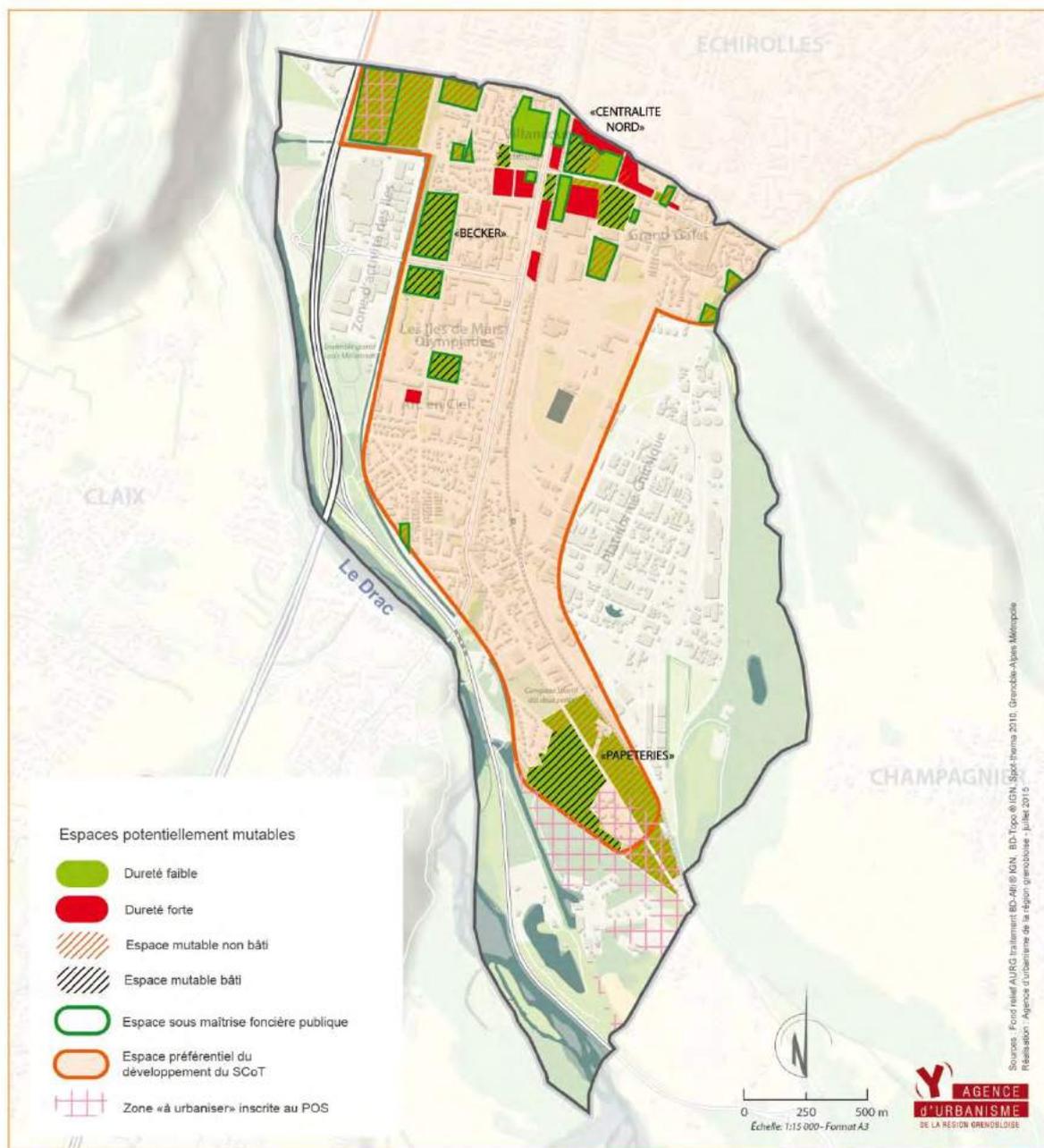
Le gisement foncier identifié à l'échelle de la commune doit permettre la construction d'environ 1200 logements à l'horizon de 12 ans.

Les gisements fonciers de la commune se trouvent à plus de 80% au sein des espaces urbains déjà constitués, environ 30% sont en friche où concernent des tènements dont les bâtiments sont inoccupés, 46% sont non bâtis.

Les objectifs de modération de la consommation d'espace passeront donc par l'optimisation du tissu urbain existant et la mobilisation des dents creuses.

Le PLU prévoit de déclasser plusieurs zones AU présentes dans le POS. Le potentiel urbanisable par extension de l'enveloppe urbaine à échéance 2025 sera ainsi réduit par rapport au zonage du POS.

Gisement foncier identifié au regard des capacités du POS et des perspectives à l'horizon 2028





Maîtrise d'ouvrage



LE FORUM
3, rue Malakoff - 38031 Grenoble cedex 01
Tél. : 04 76 59 59 59 • Fax : 04 76 42 33 43
www.lametro.org



Maîtrise d'œuvre



21, rue Lesdiguières - 38000 Grenoble
Tél. : 04 76 28 86 00 • Fax : 04 76 28 86 12
accueil@aurg.asso.fr
www.aurg.org