

Département de l'ISERE (38)  
**VINAY**

**4**

**PLAN LOCAL D'URBANISME  
(P.L.U.)**

**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT  
*et de PROGRAMMATION***

**APPROBATION  
(REVISION)**

Vu pour être annexé à la  
délibération du 22.05.2014

**DELIBERATIONS**

**Prescription : 25.09.2008**  
**Arrêt du Projet : 27.06.2013**  
**Approbation : 22.05.2014**

**MODIFICATIONS**

Date	Objet
30 juin 2021	Modification n°3
09/2022	Modification n°4
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....

**PHASES D'ETUDE**

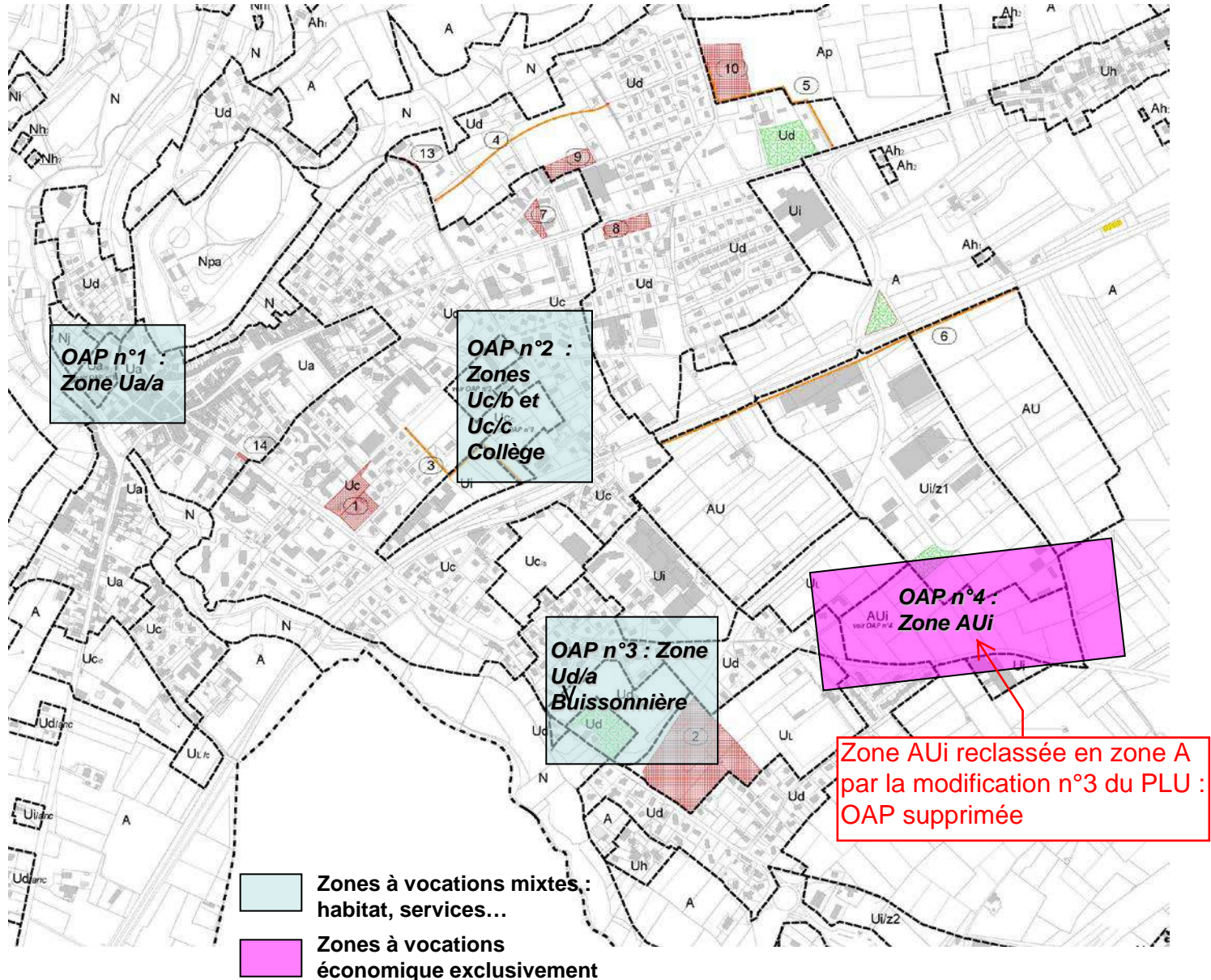
Date	Objet
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....



## Les enjeux sur ces zones :

- une organisation d'ensemble cohérente
- l'économie d'espace (Objectif de densité (minimum) adaptée,
- La mixité des fonctions urbaines et mixité sociale dans l'offre de logements
- la qualité architecturale, paysagère et environnementale à décliner

Des dispositions communes et des dispositions propres à chaque zone.



# APPLICATION DE LA DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE : des dispositions communes à toutes les zones

*L'objectif est de décliner une démarche environnementale sur l'ensemble des projets d'aménagement. (cf thématiques listées ci-dessous)*

*Ces enjeux doivent être cohérents avec des enjeux urbains : continuités urbaines, espaces publics, espaces de rencontre....*

*Des priorités à définir, un projet urbain adapté au site.*

**LES FORMES URBAINES** : favoriser une compacité du bâti, habitat groupé, l'adaptation à la pente, décliner les principes bioclimatiques.

**LES CHOIX ENERGETIQUES** : permettre et inciter la réalisation de constructions performantes énergétiquement.

**LES DEPLACEMENTS** : redéfinir la place de la voiture en milieu urbain, redonner la priorité aux déplacements « doux » (piétons, cycles...). Favoriser une implantation du bâti (construction principale ou garage) à proximité des voies, pour limiter la création d'espaces viaires imperméabilisés.

**LA GESTION DE L'EAU** : favoriser une gestion alternative des eaux pluviales (toitures végétalisées, noues paysagées le long des voies, bassins de rétention paysagés, traitement des espaces de stationnement aériens : béton gazon..), limiter les surfaces imperméabilisées

**LA BIODIVERSITE : (les trames vertes et bleues)**  
Préserver de vrais espaces verts, accessibles, jouant un rôle de coupures à l'urbanisation, espaces tampons et rôle écologique (épuration de l'air, régulation thermique en été, biodiversité.)

Prendre en compte le principe de double fonction des espaces naturels dans la gestion des eaux pluviales ou la création d'espaces publics (espaces)  
Typologie des haies : privilégier les essences locales et variées (noisetier, charmeille...)

## **LIEN ENTRE GESTION DES EAUX PLUVIALES, ESPACES VERTS ET PAYSAGE**

L'objectif est de limiter les surfaces imperméabilisées : limiter les emprises des enrobés, favoriser l'utilisation de matériaux poreux, installer des systèmes de récupération des eaux de pluie...

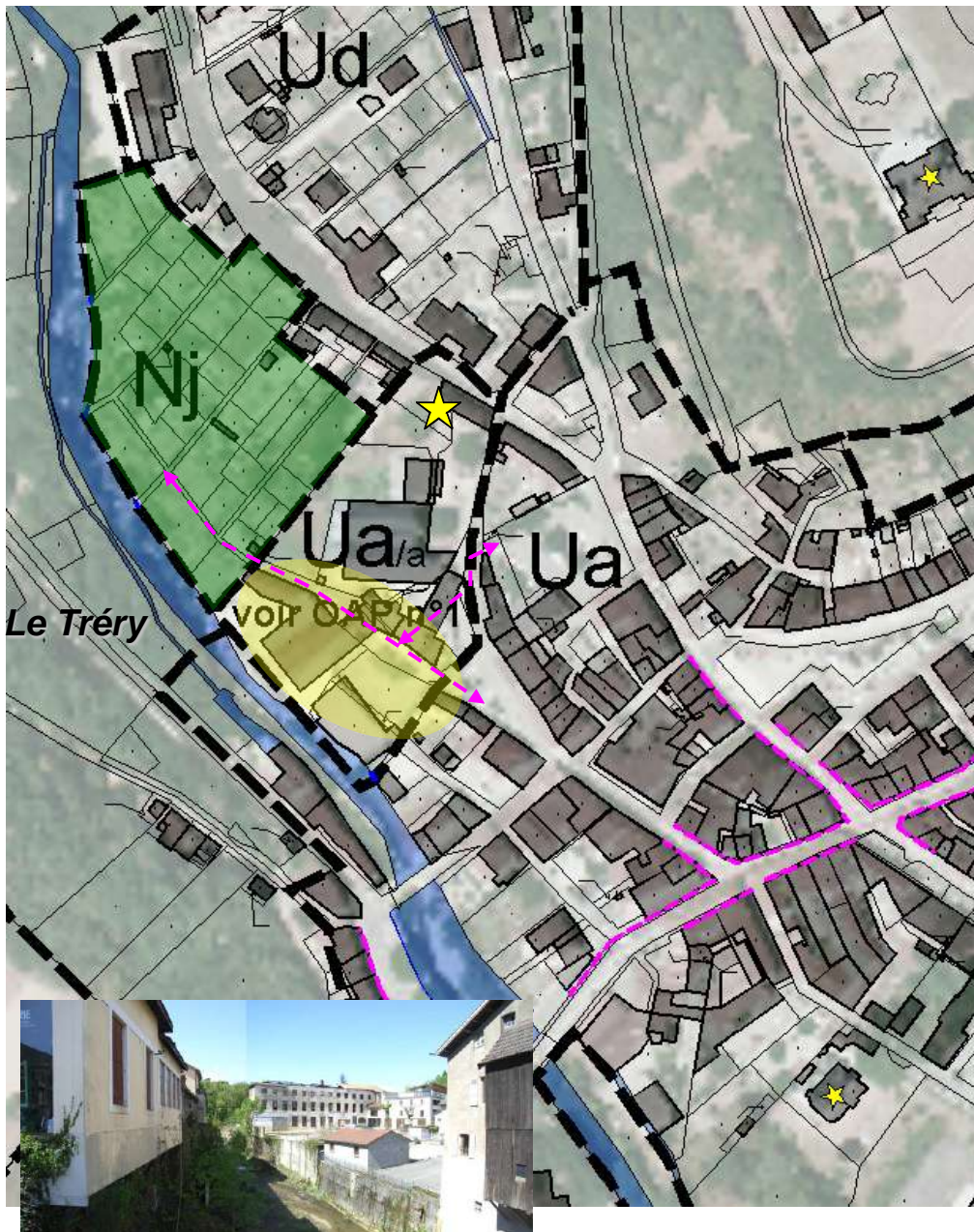
Une réflexion particulière sera menée sur chaque zone pour définir des solutions adaptées en favorisant des systèmes alternatifs de gestion des eaux pluviales. Ainsi qu'une réflexion sur leur double usage : espace public et espace de rétention des eaux pluviales.

Toujours dans cet objectif de limiter les surfaces imperméabilisées, on privilégiera une implantation de la construction principale et en particulier du garage la plus proche de la voirie. Et des principes d'implantation suivant les croquis insérés dans l'article 11.

Aménagements liés à la gestion des eaux pluviales : noues, bassins de rétention... doivent participer à la valorisation du cadre de vie par la qualité de leur traitement paysager.







## Secteur centre ville :

Objectif de requalification d'une friche industrielle.

## LES ORIENTATIONS

(PM : voir les dispositions environnementales communes à toutes les zones)

## URBANISATION

Projet d'ensemble conditionné par la démolition des anciennes constructions industrielles + étude sur le niveau de pollution.

Partie amont constructible avec une densité moyenne se rapprochant du volume indiqué par une étoile.

Favoriser un principe d'étagement du bâti dans la pente préservant un minimum d'espace vert commun pour les nouveaux logements.

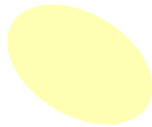
## PAYSAGE

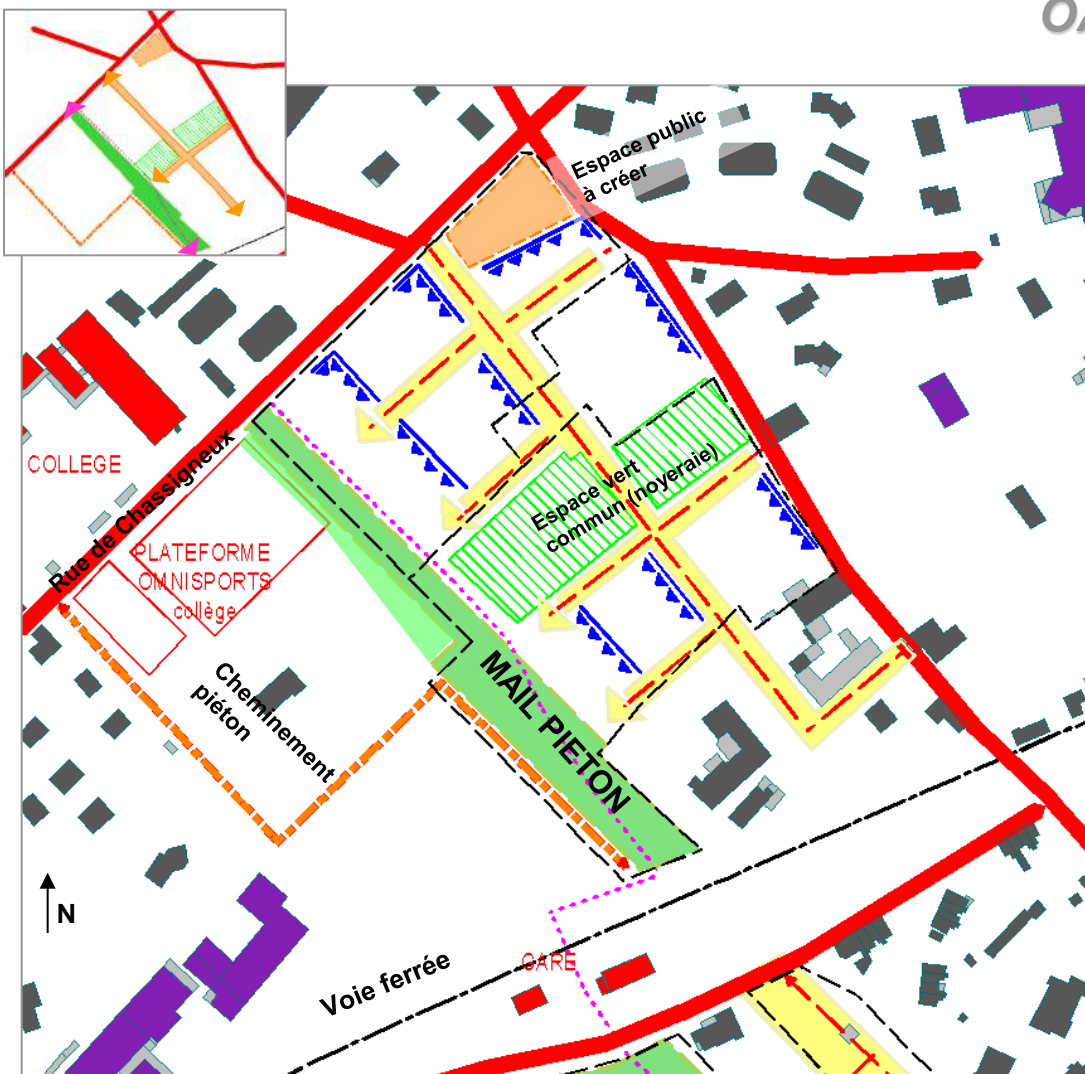
Réflexion sur la création d'un espace public à l'aval, permettant d'ouvrir le site vers les jardins familiaux et requalifier les abords du Tréry, voire créer du stationnement ?

Préserver le caractère de la rue des Foulons (murs...)

Limiter la place de la voiture au coeur de la zone.

**NB : le secteur Ua/a est couvert en partie par des risques naturels : aléa faible de glissement de terrain à l'arrière de la zone, côté jardins familiaux : secteur Bg. Voir plan de zonage, règlement et carte des aléas.**





## LES ORIENTATIONS

(PM : voir les dispositions environnementales communes à toutes les zones)

Les enjeux sur le secteur « Chassignieux » :

- concevoir un quartier situé entre deux pôles majeurs de la commune, gare et centre ville,
- renforcer leur liaison piétonne
- Anticiper la requalification des diverses activités pour marquer la liaison centre ville / gare.

Le quartier s'oriente et borde le mail piéton qui relie la gare à la rue Chassignieux, traversant la noyeraie valorisée en espace public.

Il présente une variété typologique : logements intermédiaires en bande (R+1+combles) et petits collectifs en R+3 et R+2. (densité dégressive d'est en ouest)

Principe d'un maillage sous la forme de voies résidentielles mixtes, aux abords desquelles on favorisera une certaine densité.

Le carrefour rue Chassignieux/ rue du 19 mars 1962 est redessiné pour favoriser le déplacement piéton et créer une place publique.

## URBANISATION :

Recréer une trame urbaine, marquée par des alignements, un travail sur la relation du bâti à l'espace public....

Le long de l'espace public indiqué en vert, permettant d'assurer la liaison douce avec la gare : éviter les circulations autos pour préserver des espaces sans les nuisances des voitures (bruit, pollution...)

## FONCTIONNEMENT :

Des maillages piétons sont aménagés pour permettre une perméabilité générale.

## PAYSAGE :

Traitement qualitatif des espaces publics.

Espaces verts privatifs : travailler sur les clôtures, les haies.

Utiliser les noyers existants pour venir conforter la trame d'espaces publics.

## EFFORT D'EQUIPEMENT POUR LA COMMUNE :

Réseaux techniques en périphérie de la zone.

Aménagement de l'espace public traversant + maillage des voies et espaces publics internes : acquisition du foncier + cout des aménagements à prévoir.

**NB : les secteurs Uc/b et Uc/c ne sont pas couverts par des risques naturels.**





## LES ORIENTATIONS

(PM : voir les dispositions environnementales communes à toutes les zones)

## URBANISATION

Marquer l'entrée de ville de Vinay. Maitriser l'insertion paysagère du projet en prenant en compte le caractère du parc limitrophe, et la vue vers le chateau de Montvinay.

La zone peut accueillir des logements individuels et collectifs, avec un objectif de mixité sociale à répartir sur l'ensemble de la zone.

## FONCTIONNEMENT

Principe de desserte routière sécurisée.

Recréer une trame urbaine, marquée par des alignements, un travail sur la relation du bâti à l'espace public....

## NIVEAU D'EQUIPEMENT :

Raccordement au réseau d'assainissement collectif à prévoir.

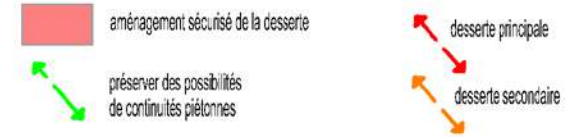
Pas d'aménagement public à l'intérieur de la zone.

**NB : le secteur Ud/a n'est pas couvert par des risques naturels.**

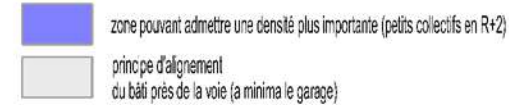


## DEPLACEMENTS, HIERARCHIE DES VOIES

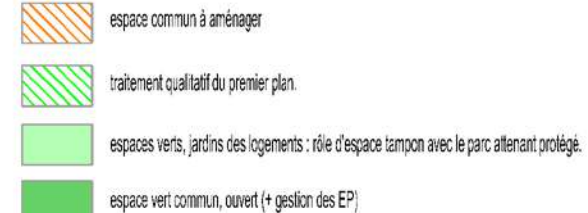
Une voie principale, permettant de préserver la vue sur le chateau de Montvinay + 1 boucle pour l'îlot situé à l'ouest.  
principes d'alignement du bâti sur ces voies (pour limiter les surfaces de voiries internes à la parcelle + préserver le caractère de rue).



## FORMES URBAINES



## PAYSAGE, ESPACES VERTS

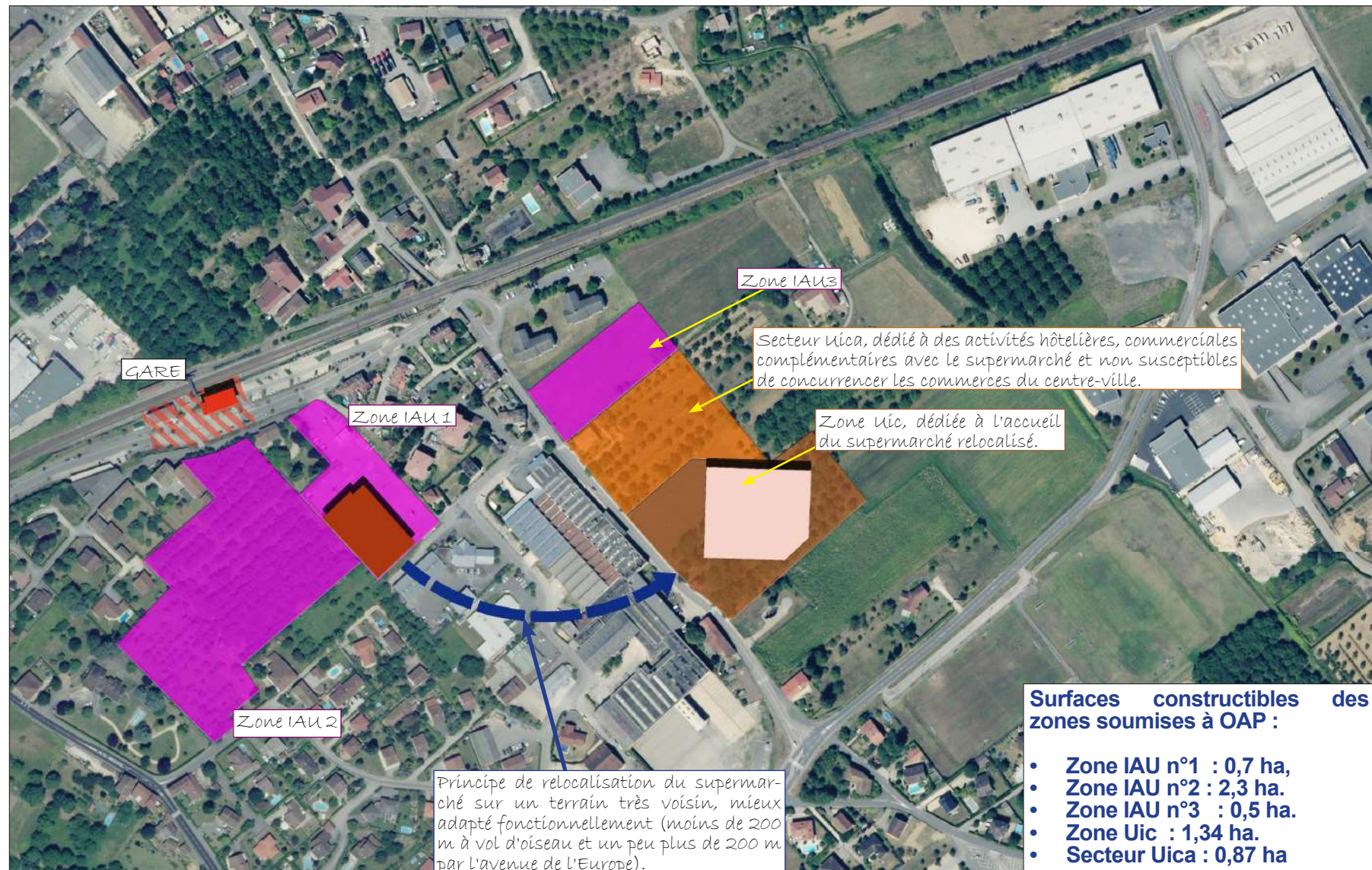


NB : tracés indicatifs, illustrant des principes d'aménagement



# Zones soumises à / OAP Gare - Gérifondière

## PRINCIPES GÉNÉRAUX ET LOCALISATIONS



**Les orientations d'aménagement et de programmation** définissent des principes relatifs à l'implantation des constructions, aux accès, à l'organisation urbaine, la densité, la mixité de l'espace bâti projeté... Elles établissent les éléments fondamentaux à intégrer dans les opérations d'aménagement, sous le régime de la compatibilité.



# Gérifondière

## ORGANISATION GÉNÉRALE

L'objectif est d'engager l'urbanisation de la zone A Urbainiser de Gérifondière. Le programme constituera la première phase du projet de quartier nouveau. Ce programme s'inscrit dans les orientations définies par le PLU pour le secteur : développer une urbanisation de logements, services, hôtellerie et commerces, dans un secteur qui demeure proche de la gare.

Le projet sera défini de manière à ce qu'il ne compromette pas l'urbanisation de la partie demeurée en zone AU.

Les opérations de logements et de commerces seront :

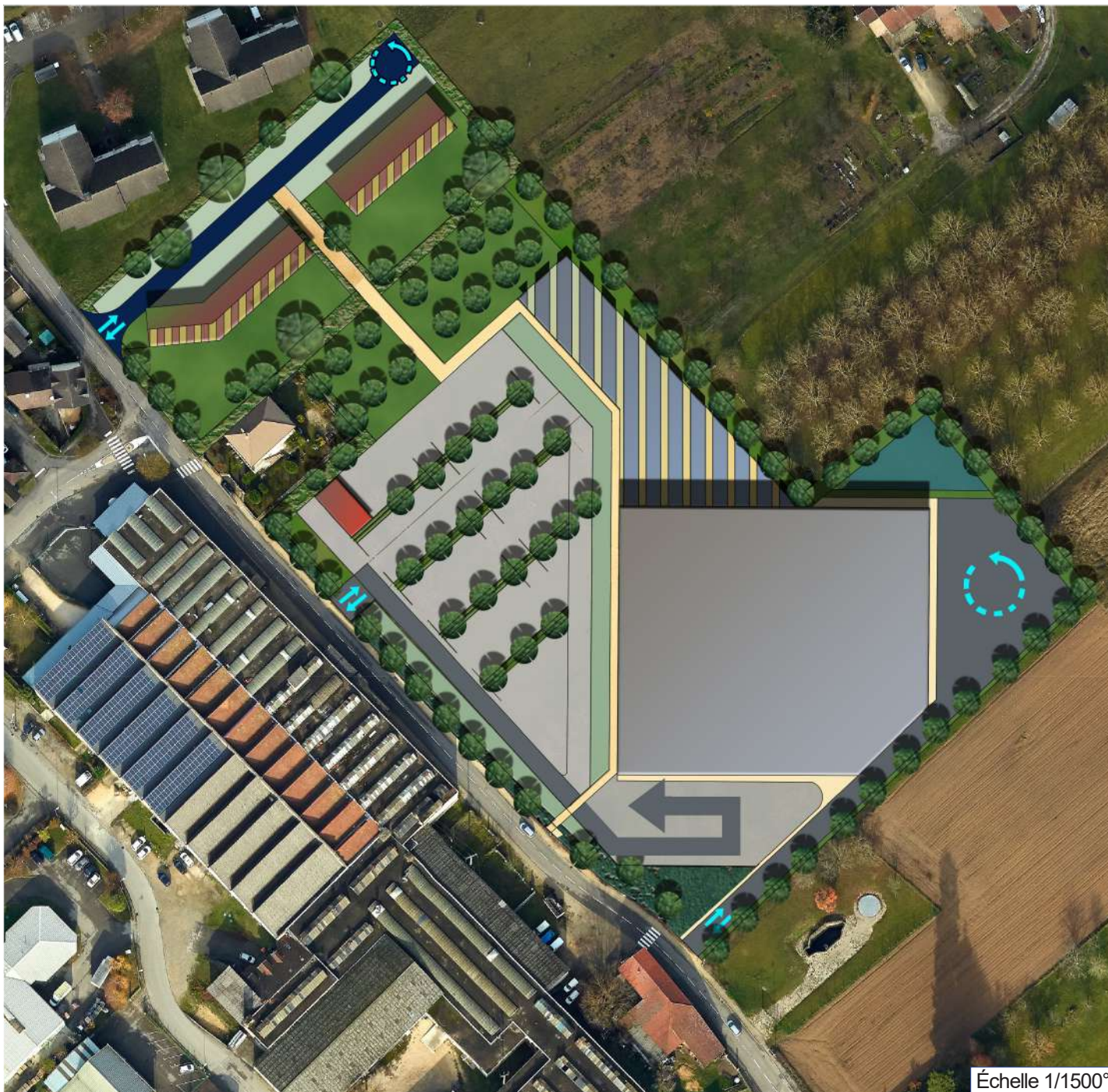
- liaisonnés par les voies douces.
- permettront une bonne cohabitation entre logements et activités commerciales, en limitant les nuisances et les co-visibilités.

Pour les programmes de logements, l'objectif est de construire du petit collectif, selon une organisation qui limite les co-visibilités, crée des espaces communs, des jardins, des parkings communs... pour concilier qualité de vie et intégration paysagère.

Les services et commerces qui pourront être implantés devront être complémentaires au supermarché et non susceptibles de concurrencer les commerces du centre-ville, dont le maintien et le développement constituent un élément central du projet communal.

*D'une manière générale, seront définies des continuités vertes : haies, espaces verts, plantations devront permettre la circulation de la petite faune terrestre et générer des abris pour l'avifaune.*

- limiter l'éclairage public au strict nécessaire en préférant l'utilisation des systèmes orientés vers le sol,
- ne pas planter de haie monospécifique.



Échelle 1/1500°



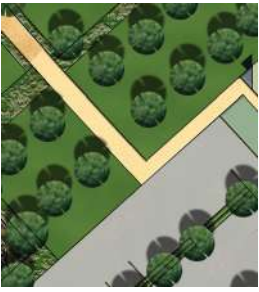
# Gérifondière

## COMPOSITION URBAINE

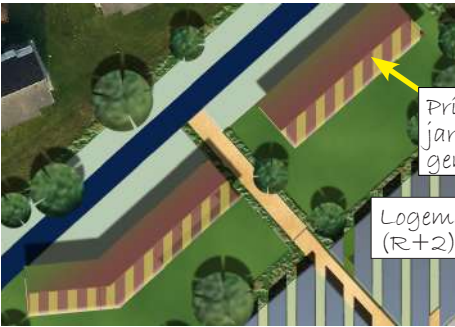
L'urbanisation du quartier sera basée sur une trame orthogonale.



La zone économique qui accompagne la grande surface sera implantée entre le parking et le programme de logements. Hauteur maximum des bâtiments : 11.



Large voie douce entre le programme de logements et la zone commerciale.

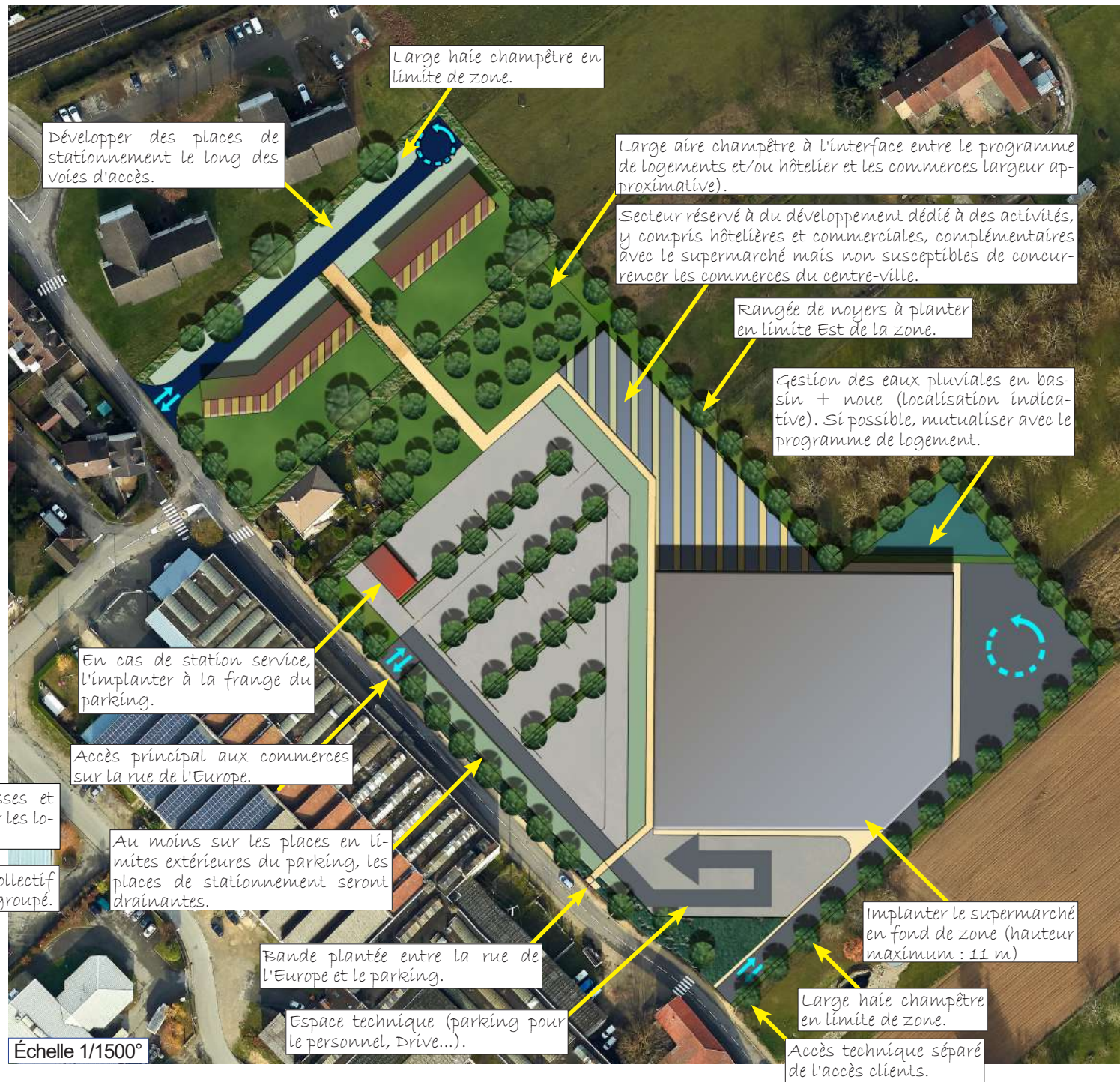


Privilégier les terrasses et jardins coté Sud pour les logements traversants.

Logements en petit collectif (R+2) et/ou individuel groupé.

**Les tracés de voies et la taille des ilots sont reportés à titre indicatif.**

**Densité moyenne requise pour les programmes de logements : 40 logements à l'hectare.**





# Gériefondière

## PLANTATIONS DE HAUTES TIGES PRÉCONISÉES

### Noyer (*Juglans*)

De croissance rapide, le port du noyer est assez étalé. Ses feuilles très grandes (30 à 40 cm) sont caduques. Ses fleurs forment des guirlandes longues de 30 cm de couleur vert-jaune en juin. Fructification ensuite de petites noix ailées groupées en longues grappes très décoratives.



### Charme-houblon (*Ostrya carpinifolia*)

Le charme-houblon, dépasse rarement les 15 mètres de hauteur. Il s'apparente au charme commun par la forme de ses feuilles, mais il s'en distingue par un tronc crevassé et par les fruits, qui ressemblent à ceux du houblon (d'où son nom). Comme chez les autres *Betulaceae*, les fleurs sont rassemblées sous forme de chatons. Elles apparaissent en avril ou mai et sont hermaphrodites. L'infrutescence ressemble à un petit cône où chaque graine semble enfermée dans un petit sachet. La dissémination est assurée par le vent.



### Cerisier à fleurs (*Prunus cerasifera* 'Nigra')

Le Cerisier à fleurs, Prunier myrobolan *Prunus cerasifera* 'Nigra' est un arbre arrondi se couvrant, en fin d'hiver tout début du printemps, de fleurs en coupe, roses, sur des rameaux nus en même temps que les feuilles d'abord rouge, puis pourpre foncé.

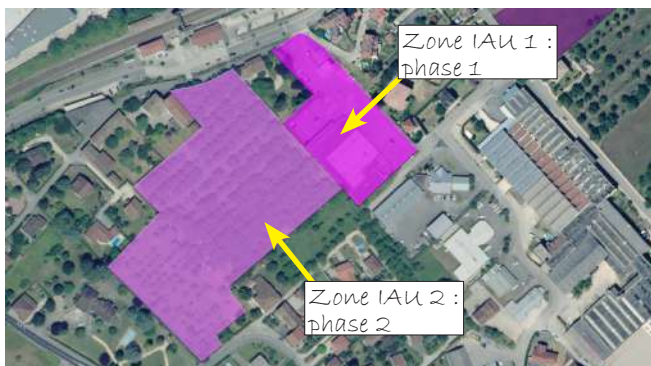


Principe de stationnements drainants sur une partie des places de stationnement. Principe de traitement en noues drainantes de toute ou partie des eaux pluviales.



# La Gare - Les Cités

## COMPOSITION URBAINE



L'objectif est de développer (en deux phases) un programme de logements dans le secteur stratégique de la gare. Ce secteur porte des enjeux de connexion avec la gare et de densification adaptée de la trame urbaine. Les programmes de logements mixeront les typologies (habitat en petit collectif, habitat intermédiaire, individuel groupé...) organisées sur une trame orthogonale. Un espace public fera le lien entre les deux zones A Urbaniser. Les principales voies carrossables et les parkings seront rejetés à la périphérie des îlots, pour privilégier les mobilités douces intra quartiers (avec le cas échéant, des voies mixtes pour des accès voitures ponctuels aux logements).

L'objectif est une urbanisation dense, mais qui limite les co-visibilités, crée des espaces communs, des jardins, des parkings communs... pour concilier qualité de vie et intégration paysagère.

D'une manière générale, seront définies des continuités vertes au sein de la zone : haies, espaces verts, plantations devront permettre la circulation de la petite faune terrestre et générer des abris pour l'avifaune.

- limiter l'éclairage public au strict nécessaire en préférant l'utilisation des systèmes orientés vers le sol,
- lorsque cela ne compromet pas l'implantation des constructions ni leurs accès, intégrer les petits éléments structurants (micro-espaces végétalisés, arbres, haies...) aux futurs aménagements (en les intégrant dans les limites de parcelles notamment). ne pas planter de haie monospécifique.

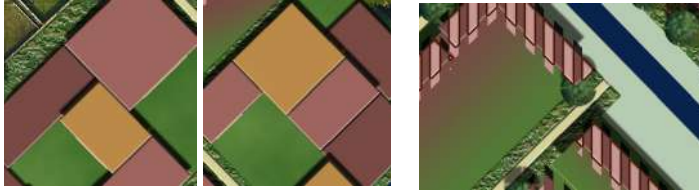




# La Gare - Les Cités

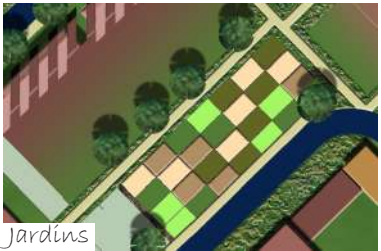
## ORGANISATION GÉNÉRALE

L'urbanisation du quartier sera basée sur une trame orthogonale.



Espace bâti mêlant habitat individuel, groupé, petit collectif ou pavillonnaire (groupé majoritaire et pavillonnaire très minoritaire).

L'habitat en petit collectif (R+2) sera privilégié dans la zone IAU Phase 1 et à proximité de la gare.



Jardins



Place.

Pour structurer la place, il est conseillé de déployer des logements groupés sur deux de ses côtés au moins. Pour les logements traversants, la façade principale sera coté jardin central. Le maillage de voies douces permettra d'accéder facilement à ces espaces communs et à la gare (accès carrossables possibles ponctuellement).

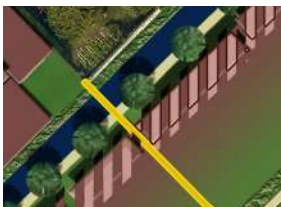


Réseau de voirie principal (il ne pénètre pas le cœur des îlots de logements).



Développer des places de stationnement le long des voies d'accès.

Pour le logement collectif, privilégier le stationnement en garage souterrain.



Structurer l'avenue principale par des plantations de haute tige et du bâti ordonné en fronts semi-ouverts.

Privilégier des orientations en arc pour limiter les co-visibilités.

Les tracés de voies et la taille des îlots, la localisation des différents types d'habitats sont reportés à titre indicatif.



Échelle 1/1500°

Connexion de voirie

Front bâti semi-ouvert en petit collectif à privilégier à proximité de la gare.

Accès doux à la gare.

Maillage de larges voies douces.

Principe d'ordonnement des constructions en fronts bâtis semi-ouverts sur un coté au moins des axes principaux

Front bâti de logements en petit collectif à privilégier.

Front bâti de logements en habitat individuel groupé à privilégier.

Espace public traversant, à l'interface entre la zone IAU 1 et IAU 2.

A la limite entre les zones IAU 1 et IAU 2, voie de liaison mixte voitures - déplacements doux.

Principe de bâti groupé sur deux cotés au moins de l'espace public.

Organiser les logements de manière à limiter les covisibilités. Lorsqu'elles sont inévitables, créer de larges interfaces plantées.

**Densité moyenne pour les programmes : 40 logements à l'hectare. Privilégier les densités plus fortes (petit collectif dominant) dans la zone IAU1 et plus faibles dans la zone IAU2. Par exemple : 55 logements à l'hectare en IAU1 et 35 en IAU2, tout en conservant une densité moyenne sur l'ensemble des deux zones d'environ 40 logements à l'hectare.**

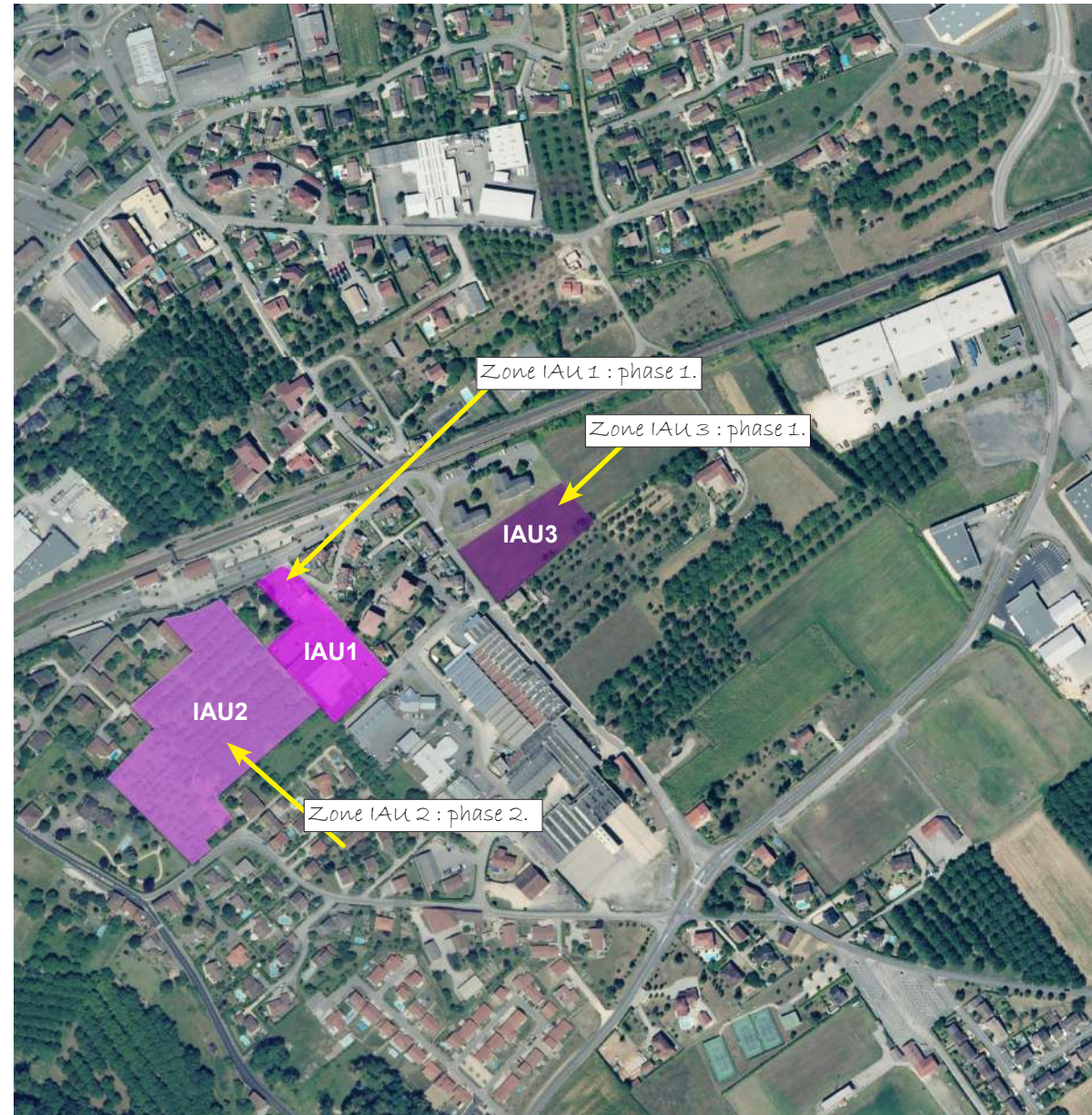


# Échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones A Urbaniser

Article L151-6-1 du code de l'urbanisme : "les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de réalisation des équipements correspondant à chacune d'elles, le cas échéant".

Dans le cas spécifique de la modification n°4 du PLU de Vinay : les zones IAU1, IAU2 et IAU3 sont toutes desservies à leur périphérie immédiate par des équipements publics suffisamment dimensionnés. Les OAP définissent néanmoins des conditions de desserte qui font qu'une partie du réseau de voirie nécessaire à l'urbanisation de la zone IAU2 emprunte la zone IAU1. La zone IAU1 doit donc être urbanisée avant la zone IAU2. Par ailleurs, afin d'éviter l'apparition d'une friche urbaine, l'urbanisation de la zone IAU1, terrain d'assiette de l'actuel supermarché doit constituer une priorité. La zone IAU1 être aménagée avant les zones IAU2 et IAU3.

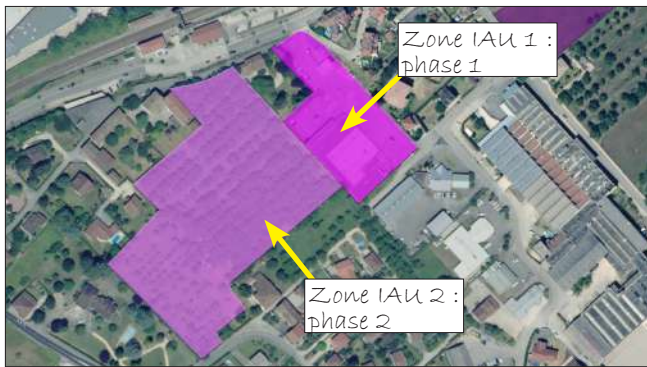
- On aura ainsi :
- En phase 1, l'urbanisation de la zone IAU1 et de la zone IAU3.
- En phase 2, l'urbanisation de la zone IAU2.





# La Gare - Les Cités

TRADUCTION POSSIBLE





# La Gare - Les Cités - Gérifondière - Vue élargie

