

VINAY



Plan Local d'Urbanisme Modification n°4

- Réduction de la hauteur maximale autorisée des bâtiments en zone UC.
- Ouverture partielle à l'urbanisation la zone A Urbaniser de Gérifonfière :
 - Relocalisation du supermarché de l'avenue de la gare.
 - Définition de programmes de logements :
 - sur le terrain d'assiette de l'actuel supermarché,
 - sur le grand terrain adjacent à celui de l'actuel supermarché.



SOMMAIRE

OBJECTIFS DE LA MODIFICATION	1
CONTEXTE JURIDIQUE	2
RELOCALISATION ET EXTENSION DU SUPERMARCHÉ / OUVERTURE PARTIELLE A L'URBANISATION DE LA ZONE AU DE GERIFONDIÈRE	3
I. EXPOSE DES MOTIFS	3
A. Une commune attractive qui génère des besoins en services et commerces	3
B. L'organisation locale du commerce	4
1. A l'échelle du SCoT	4
2. La structure du commerciale à Vinay	5
C. Le projet de relocalisation du supermarché	7
1. La relocalisation du supermarché sous l'angle fonctionnel	8
2. La relocalisation du supermarché au regard des grandes orientations de développement	12
3. La relocalisation-extension du supermarché – synthèse	13
D. Le développement de l'activité hôtelière	14
E. Le projet de développement urbain proposé	17
1. La composition urbaine recherchée	17
2. La traduction en Orientations d'Aménagement et de Programmation.....	18
II. TRADUCTION REGLEMENTAIRE	20
A. Zones Uic et Uica - Justification des règles relatives à l'occupation et l'utilisation du sol	24
1. Articles Uic 1 et Uic2	24
2. Articles Uic 3 et 4	24
3. Articles Uic 6, 7,9 et 10	24
4. Article Uic 11	25
5. Article Uic 12	25
6. Article 13	26
DEFINITION D'UN PROJET URBAIN POUR LA ZONE UC/A DU QUARTIER DE LA GARE	27
I. EXPOSE DES MOTIFS	27
A. Localisation de la zone Uc/a	27
B. Contexte et enjeux	28
C. Le projet de développement urbain proposé et la composition urbaine recherchée	31
D. La composition urbaine recherchée	32
II. LA TRADUCTION EN ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	33
A. Principes de traduction du projet en OAP	33

B. Les OAP définies	34
III. TRADUCTION REGLEMENTAIRE.....	36
A. Justification des règles relatives à l’occupation et l’utilisation du sol	36
1. Articles IAU 1 et IAU 2.....	36
2. L’article 3	36
3. L’article 4	37
4. Les articles 6 et 7	37
5. L’article 9	38
6. L’article 10.....	38
7. L’article 11.....	39
8. L’article 12.....	40
9. L’article 13.....	40
10. L’article 16.....	40
REDUCTION DE LA HAUTEUR MAXIMALE AUTORISEE DES BATIMENTS EN ZONE UC.....	41
I. EXPOSE DES MOTIFS.....	41
II. TRADUCTION REGLEMENTAIRE	44

Table des illustrations

Figure 1 : Gérifondière - composition urbaine recherchée (à titre indicatif).....	17
Figure 2 : règlement graphique actuel.....	21
Figure 3 : évolutions du règlement graphique	22
Figure 4 : nouveau règlement graphique.....	23
Figure 5 : La zone Uc/a dans la trame urbaine. Source : rapport de présentation du PLU.....	29
Figure 6 : La zone Uc/a parmi les secteurs à enjeux. Source : rapport de présentation du PLU.....	30
Figure 7 : quartier de la Cité - composition urbaine recherchée (à titre indicatif)	32
Figure 8 : carte d'emprise de la zone UC	42

OBJECTIFS DE LA MODIFICATION

La modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme est mise en œuvre pour :

- Réduire la hauteur maximale autorisée des bâtiments en zone UC, en la ramenant de 15 m à 11 m et de 15 m à 9 m pour les bâtiments à toits plats, pour garantir une meilleure insertion des constructions à venir dans un tissu urbain intermédiaire, entre les prospects importants de l'urbanisation du centre-ville et l'habitat pavillonnaire plus périphérique.
- Ouvrir partiellement à l'urbanisation la zone A Urbaniser de Gérifonfière. Les objectifs de cette ouverture à l'urbanisation sont :
 - la relocalisation, l'agrandissement du supermarché de l'avenue de la gare et l'amélioration des conditions d'accueil de la clientèle. Ce supermarché sera accompagné d'activités complémentaires non destinées à concurrencer les commerces du centre-ville. Il est prévu notamment la construction d'un hôtel, dans la perspective de développer cette offre d'hébergement quasi absente à Vinay. Au Nord du terrain d'assiette du projet commercial, sera aussi construit un groupe de logements.
 - La définition de programmes de logements :
 - sur le terrain d'assiette de l'actuel supermarché (pour éviter l'apparition d'une friche urbaine dans le quartier stratégique de la gare),
 - mais aussi sur le grand terrain adjacent à celui de l'actuel supermarché, classé en zone urbaine au PLU.

Il s'agira de projeter sur ces deux terrains stratégiques, très proches de la gare, une urbanisation cohérente (fonctionnellement, structurellement) et complémentaire. Ces programmes seront retranscrits sous la forme d'Orientations d'Aménagement et de Programmation, aujourd'hui absentes dans l'actuel PLU.

Ces programmes s'inscrivent dans le cadre d'un projet plus large d'extension du centre-ville et de valorisation du quartier de la gare.

CONTEXTE JURIDIQUE

La modification permet, au travers d'une procédure simple et moins coûteuse qu'une révision, d'apporter des adaptations au P.L.U., sous réserve, en application de l'article L153-31 du code de l'urbanisme :

- que les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) ne soient pas changées,
- qu'aucun espace boisé classé ni qu'aucune zone agricole ou zone naturelle et forestière ne soient réduits,
- qu'aucune protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ne soit réduite,
- qu'aucune évolution du PLU ne soit de nature à induire de graves risques de nuisance.

Les modifications nécessaires à l'atteinte des objectifs poursuivis respectent les conditions déclinées ci-dessus. Dès lors, la procédure de modification du PLU peut être engagée telle qu'elle est décrite aux articles L153-41 à L153-43 du code de l'urbanisme :

Le projet de modification est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou le maire lorsqu'il a pour effet :

- 1° Soit de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;*
- 2° Soit de diminuer ces possibilités de construire ;*
- 3° Soit de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser.*

A l'issue de l'enquête publique, ce projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvé par délibération de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du conseil municipal.

Il est précisé par ailleurs que la Loi n°2014-366 du 24 mars 2014, impose que « lorsque le projet de modification porte sur l'ouverture à l'urbanisation d'une zone, une délibération motivée du conseil municipal justifie l'utilité de cette ouverture au regard des capacités d'urbanisation encore inexploitées dans les zones déjà urbanisées et la faisabilité opérationnelle d'un projet dans ces zones » (art. L153-38 du code de l'urbanisme). Cette justification a été apportée par délibération du Conseil Municipal pour la partie de la modification du PLU relative à l'ouverture partielle à l'urbanisation de la zone AU de la Gêrifondière.

RELOCALISATION ET EXTENSION DU SUPERMARCHÉ / OUVERTURE PARTIELLE A L'URBANISATION DE LA ZONE AU DE GERIFONDIERE

I. EXPOSE DES MOTIFS

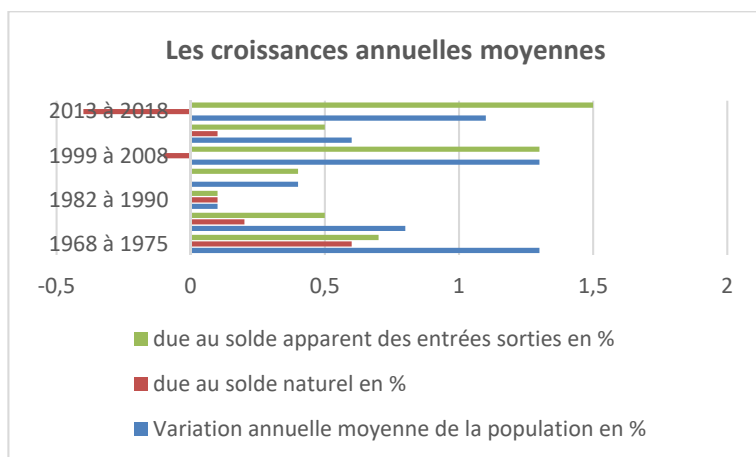
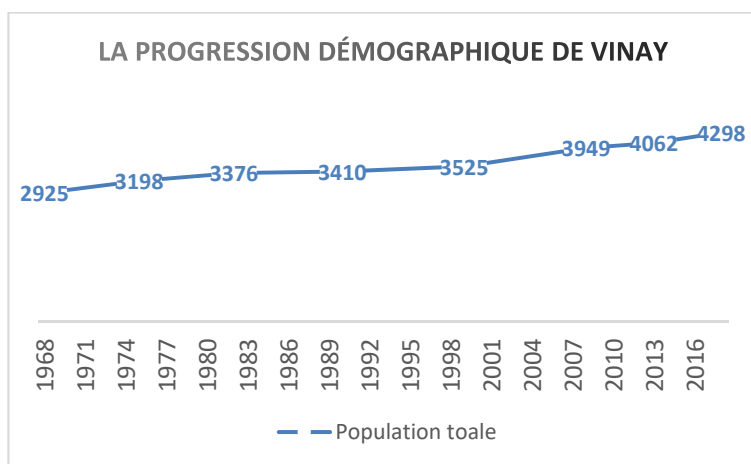
A. Une commune attractive qui génère des besoins en services et commerces

Vinay, en accompagnement de la croissance démographique forte de ces trente dernières années, a développé une véritable armature urbaine :

- le centre-ville abrite plusieurs services et commerces,
- au Sud se déploient des zones d'activités artisanales et industrielles,
- la gare ferroviaire a initié une nouvelle polarité, en croissance.

Parallèlement et notamment grâce à sa nuciculture portée par l'AOC Noix de Grenoble (la commune abrite la principale coopérative nucicole ainsi que le musée de la noix), la part rurale de l'identité de Vinay demeure, dans les paysages comme dans l'économie.

La commune affiche ainsi un profil « équilibré » et attractif, qui repose sur l'association entre un cadre rural, la présence de services et de commerces assez diversifiés, d'un gisement de presque 2000 emplois, de facilités d'accès au pôle Grenoblois, via le train ou l'autoroute A49 (la commune est desservie par un échangeur). Cette attractivité s'est notamment traduite par une croissance démographique soutenue, qui a nourri la structure locale de services et de commerces :



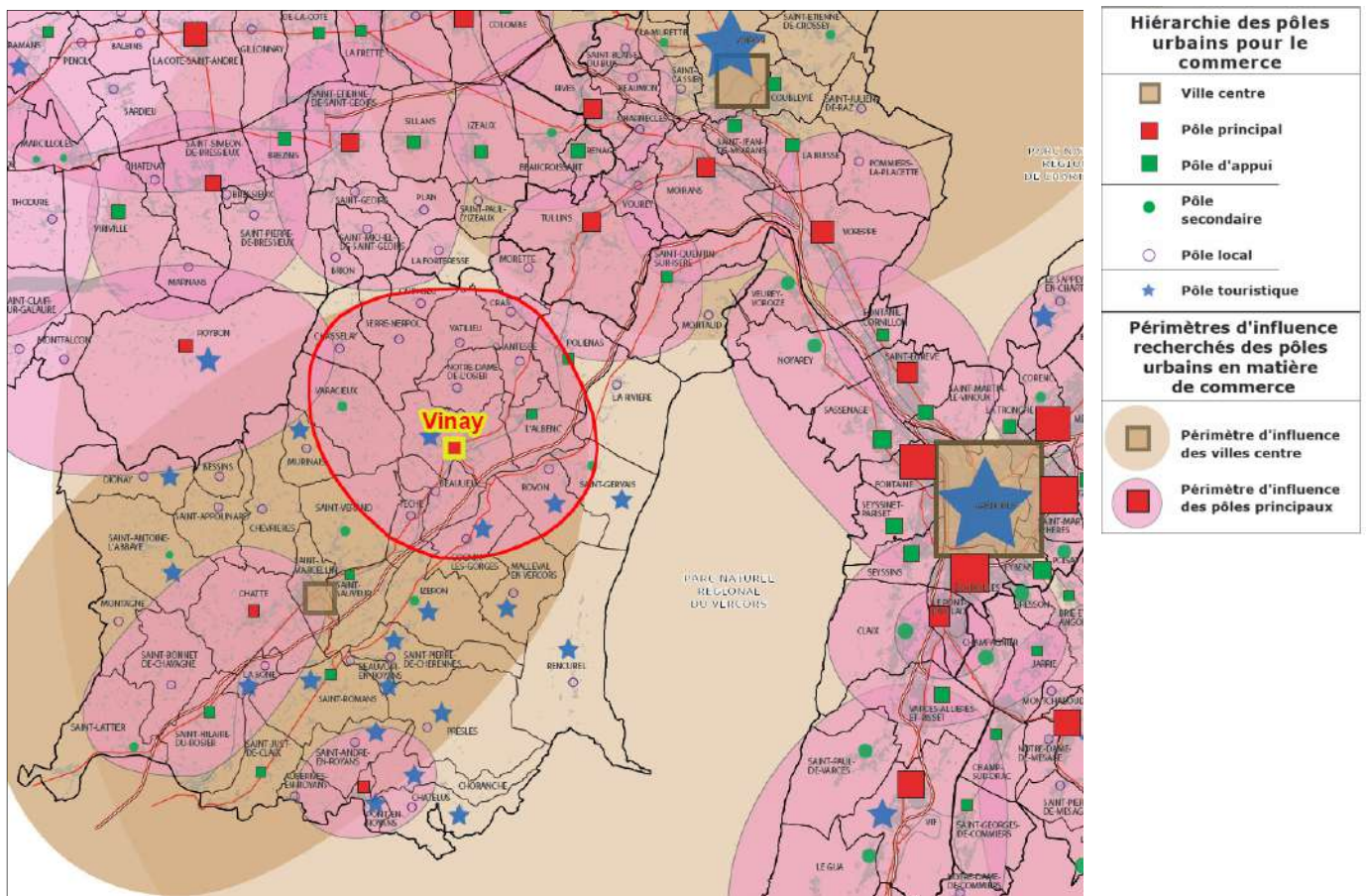
En dépit d'un solde naturel atone ou négatif, Vinay connaît une croissance démographique forte depuis 20 ans, portée par un solde migratoire actif et solide. Elle compte désormais presque 4300 habitants.

Le maintien d'un équilibre entre croissance démographique d'une part et offre en services, commerces et emplois d'autre part constitue un élément central de la qualité de vie dans la commune, du lien social, un moyen important de limitation des déplacements motorisés vers les pôles urbains, de lutte contre l'effet « commune dortoir ». Il est donc essentiel pour Vinay de disposer d'une structure commerciale à la hauteur des besoins de ses habitants et de ceux des petites communes voisines.

B. L'organisation locale du commerce

1. A L'ECHELLE DU SCOT

Les habitants de la commune accèdent aux fonctions commerciales principales à Vinay. Par sa situation géographique intermédiaire, elle joue aussi un rôle de pôle local pour les habitants des petites communes rurales voisines, dépourvues ou quasi dépourvues de commerces.



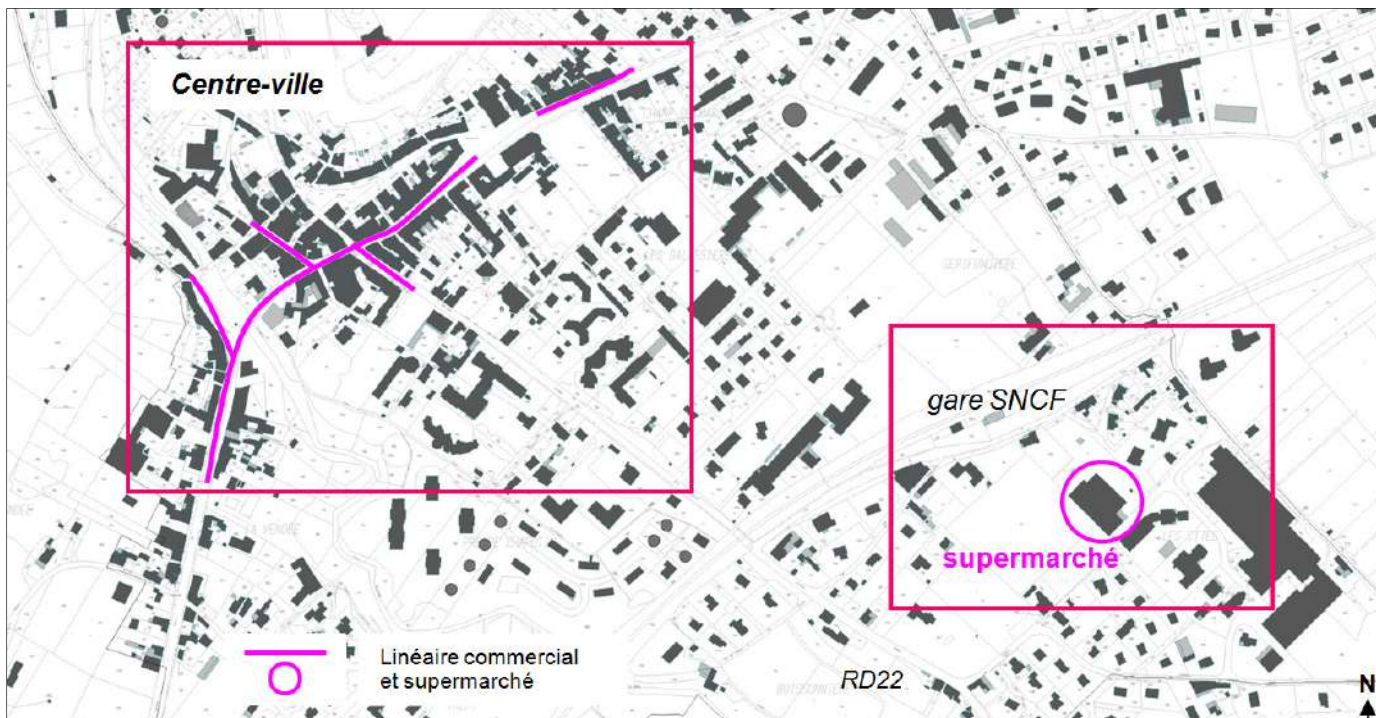
Source : SCoT de la région grenobloise.

LES ORIENTATIONS DU SCoT en matière de commerce :

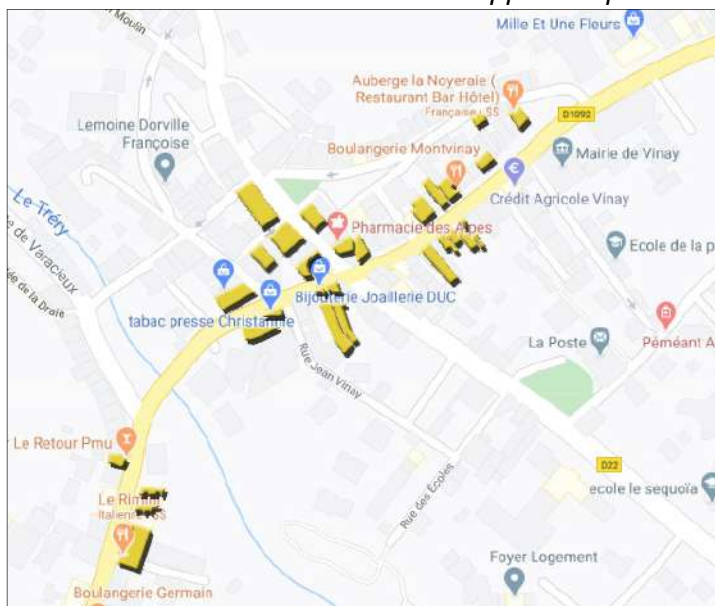
- organiser les commerces à l'intérieur du tissu urbain, les interdire en entrée de ville,
- assurer l'intégration urbaine et le confortement des commerces existants,
- dans les zones commerciales, développer les commerces incompatibles avec la vie urbaine.

2. LA STRUCTURE DU COMMERCIALE A VINAY

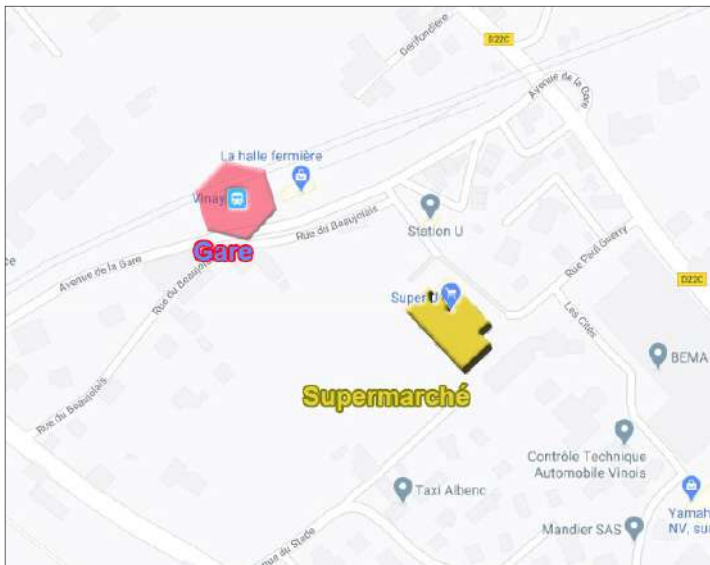
Dans un contexte démographique de croissance soutenue, si la proximité de grands centres commerciaux non loin de Vinay (Grenoble, Romans sur Isère) et de structures commerciales assez développées à Saint Marcellin ont laissé peu de place pour le commerce local dans les communes rurales de Sud Grésivaudan, Vinay a pu préserver une structure commerciale en centre-ville comprenant les commerces alimentaires de base et quelques autres. Un supermarché est aussi installé à la périphérie Sud du l’enveloppe bâtie, tout proche de la gare. L’offre commerciale dans la commune est donc organisée en deux pôles : le commerce de centre-ville d’une part et un supermarché (et quelques commerces dans la zone d’activités voisine) d’autre part.



Source : rapport de présentation du PLU en vigueur.



Les principaux commerces de centre-ville, pour l’essentiel distribués de part et d’autre de la Grande Rue (R.D. 1092).



Le supermarché, très proche de la gare.

Les petits commerces de centre-ville et le supermarché sont complémentaires, sans concurrence directe :

- Le petit commerce de centre-ville capte une partie de la clientèle provenant des habitants du cœur historique, souvent « captive » (personnes âgées sans voitures) et bénéficie du trafic automobile significatif sur la Grande Rue, de l'effet de vitrine offert par la route. Le petit commerce bénéficie aussi des différentes manifestations et festivités organisées régulièrement dans le centre-ville. Par ailleurs, l'offre en stationnement est significative. Même si les parkings sont un peu distants de l'essentiel des devantures, ils facilitent néanmoins l'accès aux commerces.
- Le supermarché bénéficie (très modestement) de la proximité de la gare, mais surtout de l'importance de son aire de chalandise : il est le seul supermarché à Vinay et dans les communes voisines, avec une surface de vente et une diversité de référencements qui permettent de capter une grande partie de la clientèle des quartiers pavillonnaires de la commune et des zones d'habitat des villages proches, dépourvus de fonctions commerciales. Dans ces villages, dès lors que le recours à l'automobile est nécessaire pour accéder à une fonction commerciale, leurs habitants sont enclins à se rendre dans la grande distribution par praticité (un seul déplacement pour l'ensemble des dépenses alimentaires).

C. Le projet de relocalisation du supermarché



Le supermarché actuel.

Dans le contexte commercial décrit plus haut, le maintien de la « double-polarité » du commerce est nécessaire à une couverture optimale des besoins des habitants. Or, depuis plusieurs années déjà, la question de la relocalisation du supermarché de la gare se pose avec acuité :

- d'une part, le bâtiment actuel est devenu obsolète et le site d'implantation (qui offre peu d'opportunités de développement), les modalités d'accès et de desserte (malaisées), la taille (trop petites) et l'organisation du parking ne sont plus en mesure de faire face aux besoins d'adaptation de la grande surface pour satisfaire des besoins croissants ni développer l'offre en services : le supermarché (seul de Vinay) représente moins de 1200 m² de surface de vente (pour un Document d'Aménagement Commercial du SCoT qui définit une surface de vente possible en supermarché pouvant aller jusqu'à 2500 m² dans la commune),
- d'autre part, le quartier de la gare élargi à la grande zone A Urbaniser de Gérifondière constitue un site stratégique pour l'extension du centre-ville vers le Sud. Ce quartier recèle à la fois un équipement structurant important (la gare) et du foncier disponible pour un programme ambitieux de construction de logements et de développement du petit commerce (dont les bases sont posées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU en vigueur). Le supermarché sur son emprise actuelle (quasi attenante à la gare) ne s'inscrit pas directement dans ce programme et le foncier qu'il pourrait libérer en étant relocalisé un peu plus loin constituerait un moyen important de concrétiser le projet d'extension du centre-ville.

1. LA RELOCALISATION DU SUPERMARCHÉ SOUS L'ANGLE FONCTIONNEL

Le supermarché de l'avenue de la gare est confronté, sur son site actuel, à des difficultés structurelles qui l'empêchent de se développer :

- le terrain d'assiette du commerce est étriqué, il n'offre pas d'opportunité d'extension (la grande noyeraie à l'Est est réservée pour accueillir une partie du projet d'extension du centre-ville vers la gare). Dépourvue de capacité d'extensions sur son site actuel, la grande surface n'a plus les moyens de s'adapter à l'augmentation de la densité de population située dans son aire de chalandise (la croissance démographique forte de Vinay et des petites communes voisines ne se dément pas depuis plus de 20 ans) ni de diversifier son offre (la construction d'un « drive » est en projet notamment),
- faute de rénovation, de développement de l'offre en services et en raison d'une surface commerciale devenue faible au regard des besoins, le supermarché actuel perd en compétitivité, en attractivité. Une partie de la population située dans son aire de chalandise (notamment celle qui habite les villages périphériques à Vinay) parcourt ainsi des trajets motorisés plus longs pour accéder à des offres commerciales plus importantes (dans les grandes surfaces de Saint Marcellin ou Romans sur Isère par exemple),
- la vétusté des bâtiments ne permet plus l'accueil de la clientèle dans des conditions optimales et dégrade les conditions de travail des salariés,
- Des conflits d'usages sont régulièrement relevés coté Est du parking : le supermarché et son terrain d'assiette tangentent un quartier d'habitations. Les allées et venues des voitures sur le parking, l'accès à la station-service génèrent des nuisances sonores dont se plaignent les résidents.

En outre, le supermarché est aujourd'hui mal desservi par la voirie : pas de visibilité depuis les axes principaux et pas d'accès direct sur ces axes. Il faut emprunter un réseau secondaire et une partie du trafic induit par le supermarché interfère avec celui des accès vers la gare.

Ces difficultés pourraient compromettre à terme la pérennité de l'entreprise et ses emplois (ceux existants plus les 30 liés au projet d'extension). Or, le supermarché joue un rôle important pour l'offre commerciale. Son maintien et son développement sont nécessaires à la diversité commerciale et à l'offre en services à Vinay.

Le rapport de présentation du PLU en vigueur identifiait déjà en 2014, l'importance de cette grande surface et ses besoins d'extension :

Ses points forts :

- *seul commerce alimentaire d'une superficie supérieure à 300m² dans commune et le bassin de vie.*

Ses points faibles :

- *fonctionnement : lisibilité et accessibilité peu évidentes : les entrées restent assez « confidentielles »*
- *économiques : une surface de vente limitée.*

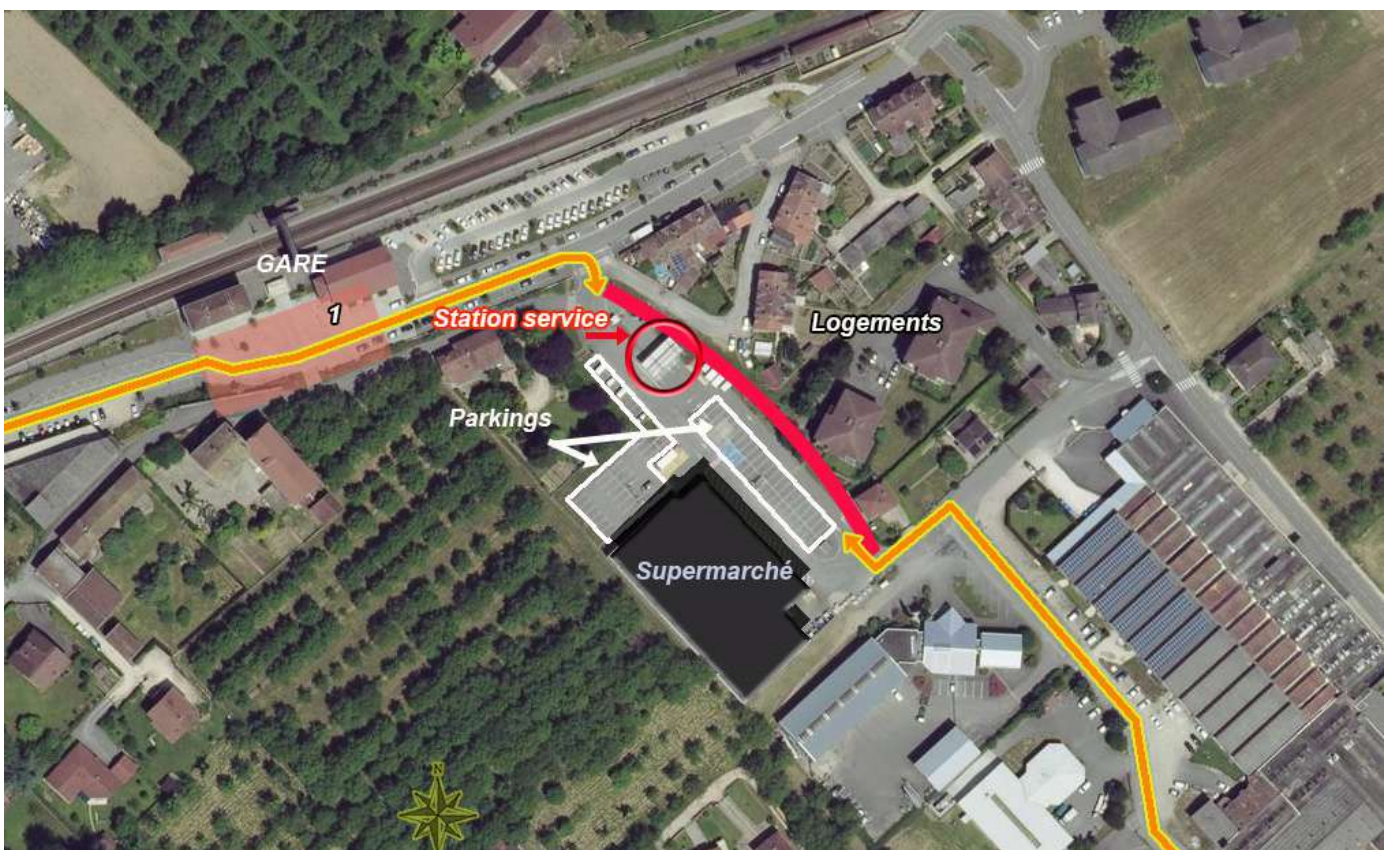
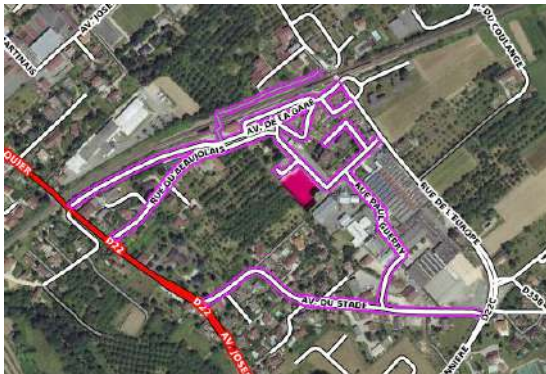
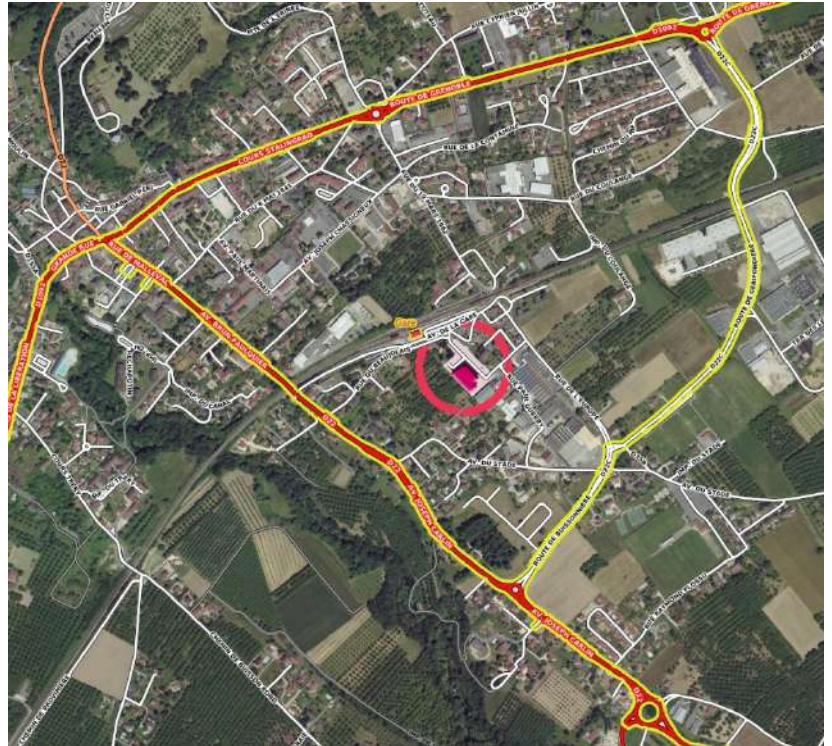
Evolution : *une volonté d'agrandissement : passage de 8000m² à 2 ha de foncier.*

➔ Enjeux / questionnements :

- *l'évolution du supermarché (au vu d'un besoin d'agrandissement) => impacts à anticiper sur les commerces du centre en cas de déplacement à proximité (c'est-à-dire à moins de 500 m).*
- *visibilité et accessibilité générales à améliorer, effet « coupure » de la voie ferrée à atténuer, liens avec les commerces du centre à renforcer.*

Les modalités de desserte du supermarché

Le supermarché, sur son site actuel, ne bénéficie pas d'accès direct sur le réseau principal de voirie (surligné en jaune ci-contre). Un accès plus direct éviterait des circulations assez intenses sur des voies secondaires (ci-dessous en violet) et sur le site de la gare, où les accès à la grande surface interfèrent avec les circulations propres aux quartiers d'habitations proches et à la gare elle-même.

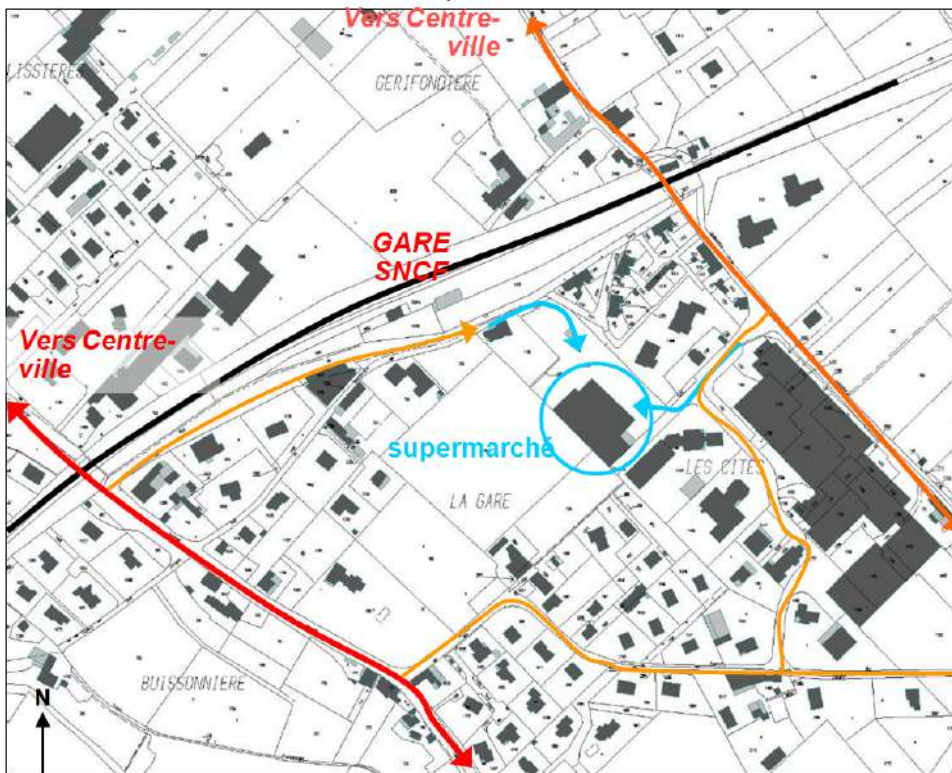


Par le Sud, l'accès au supermarché actuel nécessite de cheminer dans la zone d'activités. L'arrivée se fait « par l'arrière » du terrain d'assiette et impose aux automobilistes d'emprunter, avant de se garer ou pour accéder à la station-service, une voie qui longe un quartier d'habitation, générant des nuisances sonores, produites aussi par le démarrage des voitures lorsqu'elles quittent leur stationnement ou par le fonctionnement de la station-service.



Par le Nord, il faut passer devant la gare pour accéder ensuite au parking du supermarché (1 sur le plan page précédente). Une partie de la circulation automobile générée par le commerce interfère donc avec les accès à la gare.





Accès depuis la zone artisanale des Cités



Source : rapport de présentation du PLU.



Accès depuis la Gare

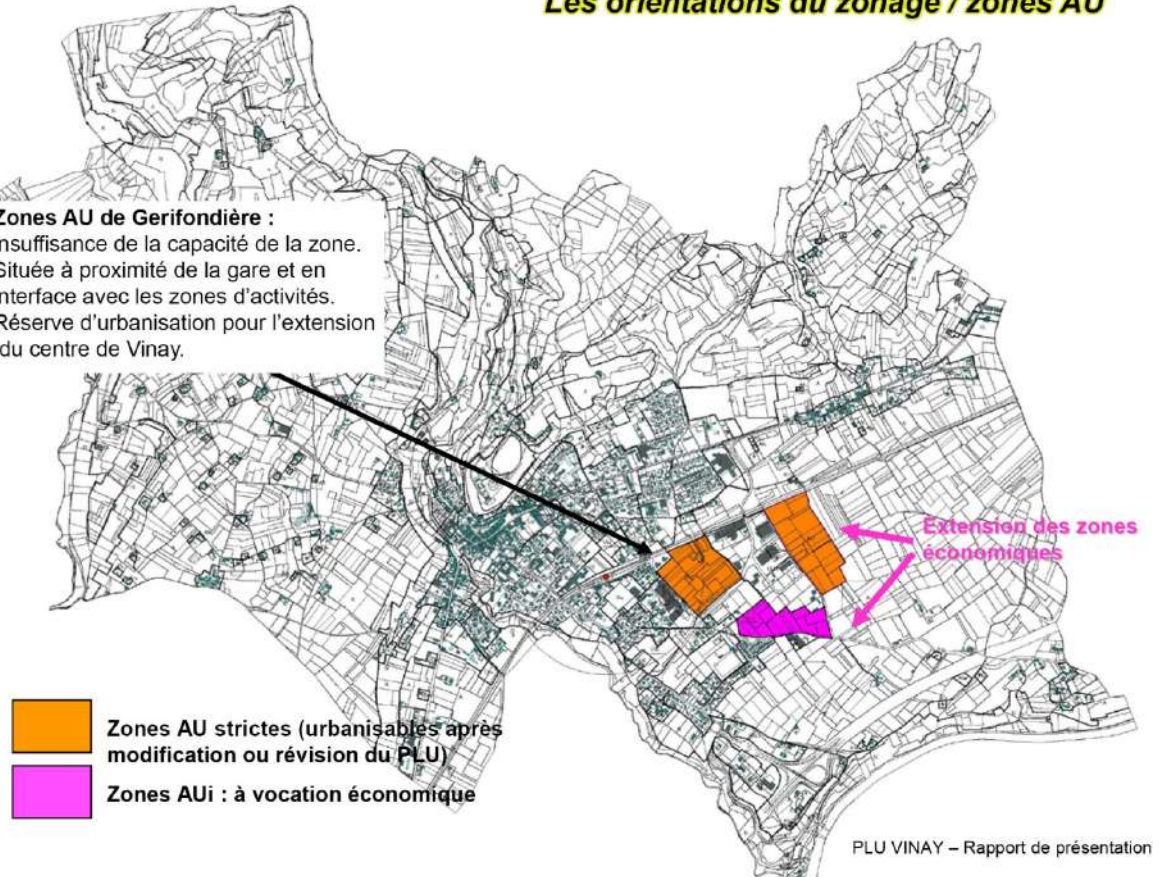


2. LA RELOCALISATION DU SUPERMARCHÉ AU REGARD DES GRANDES ORIENTATIONS DE DEVELOPPEMENT

Le PLU approuvé en 2014 avait posé le principe de quartier nouveau, associant commerces et logements en extension du quartier de la gare :

Zones AU de Gerifondière :
insuffisance de la capacité de la zone.
Située à proximité de la gare et en interface avec les zones d'activités.
Réserve d'urbanisation pour l'extension du centre de Vinay.

Les orientations du zonage / zones AU



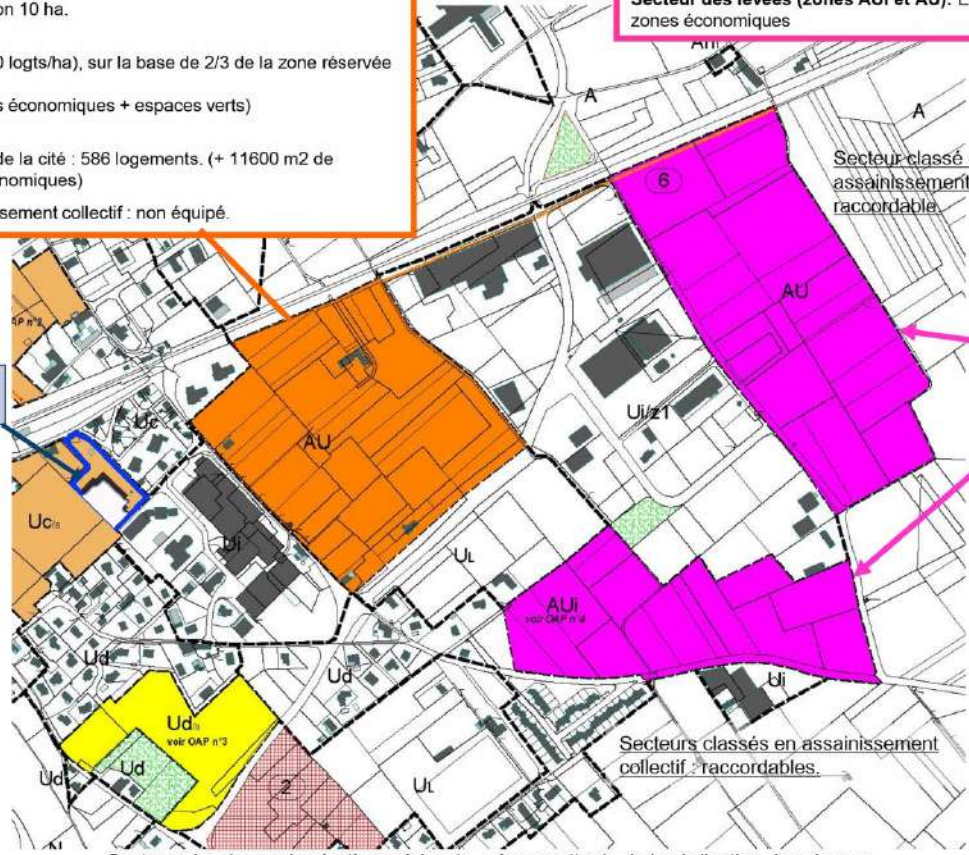
Dans le projet de développement établi au PLU en vigueur, la zone AU de Gérifondière joue un rôle central d'accueil de logements et de commerces.

Les orientations du zonage

Secteur Gérifondrière (zone AU stricte):
 Surface de la zone : environ 10 ha.
 Capacité :
 - 260 logements (hyp de 40 logts/ha), sur la base de 2/3 de la zone réservée à l'habitat
 (en compléments : activités économiques + espaces verts)
 - 310 logts (COS de 0.40)
 Estimation projet Pressés de la cité : 586 logements. (+ 11600 m2 de surfaces pour activités économiques)
 Secteur classé en assainissement collectif : non équipé.

Secteur des levées (zones AUI et AU): Extension des zones économiques

Le supermarché et son terrain d'assiette



Extension des zones économiques

Secteurs à enjeu : urbanisation cohérente, mise en attente de la réalisation des réseaux...
 PLU VINAY – Rapport de présentation

3. LA RELOCALISATION-EXTENSION DU SUPERMARCHÉ – SYNTHESE

Cette relocalisation-extension :

Constitue un élément de concrétisation des grandes orientations de développement établies dans le PLU actuel, qui repose notamment sur l'extension du centre-ville vers la gare :

Extrait du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU en vigueur :

2 objectifs forts pour l'avenir de Vinay : renforcer son rôle de pôle urbain (bassin de vie et d'emplois) et rendre accessibles de manière équilibrée les équipements publics, services, emplois, logements, espaces publics.

Economie : favoriser l'économie de proximité et l'emploi.

L'objectif est de renforcer le rôle économique de Vinay : en favorisant l'activité économique sur place, avec une économie de proximité, on procède au maintien d'un certain niveau d'emplois, la limitation des déplacements et de la dépendance par rapport aux territoires

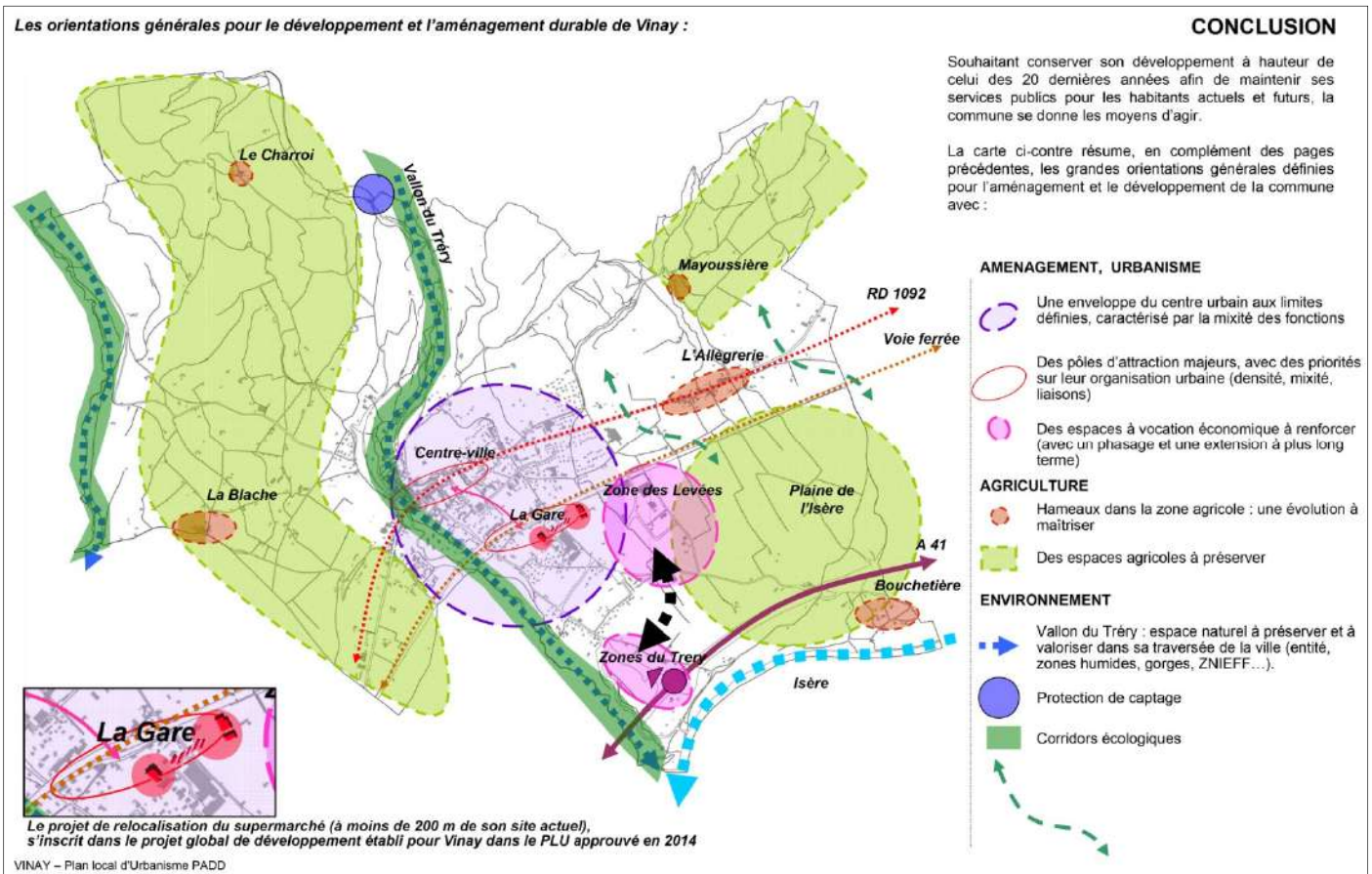
voisins plus urbains, et on conforte le rôle de petit centre urbain de Vinay, associé au pôle plus important qu'est Saint Marcellin dans le Sud Grésivaudan.

MIXITE DES ACTIVITES ECONOMIQUES (artisanat, commerces, services...) : proposer une zone aux fonctions mixtes dans la continuité de la zone des Cités en lien étroit avec le quartier de la Gare proposant de l'habitat et de la petite activité non nuisante. (zone de Gérifondrière)

RENFORCER LE COMMERCE : renforcer la bipolarité existante entre le centre-ville et le quartier de la gare

- mettre en place des actions du FISAC pour le soutien de l'activité de petit commerce et de commerce non sédentaire : réflexion sur le marché.
- interdire la transformation des commerces en rez-de-chaussée en logements, sur un périmètre pertinent.
- redynamiser la Place du Vercors, retrouver la mixité des fonctions : habitat, commerces, artisanat d'art...

[...]



Répond aussi aux nécessités d'évolution, d'adaptation, de modernisation du supermarché.

D. Le développement de l'activité hôtelière

Dans la partie de la zone AU de Gêrifondière ouverte à l'urbanisation, sur une partie du terrain d'assiette du supermarché, la commune souhaite voir se développer l'activité hôtelière. Cet objectif s'appuie sur le constat d'un sous-équipement flagrant de Vinay en hôtellerie. La commune n'abrite qu'un seul hôtel, au centre-ville, qui ne propose que 5 chambres. Il est constamment complet, mettant en évidence un réel potentiel pour cette activité, dont le propre est de pouvoir générer des retombées significatives sur d'autres pans de l'économie locale : restauration, tourisme...

Si Vinay, dans l'axe de la vallée de l'Isère, est moins attractive que les communes de « l'arrière-pays » comme Saint Antoine l'Abbaye, sa situation géographique la positionne cependant idéalement pour satisfaire une demande en hébergement aujourd'hui en grande partie insatisfaite à l'échelle locale avec :

- une carence notoire en hébergement hôtelier,
- un tourisme d'affaires peu développé voire quasi-inexistant, avec l'absence de structure pouvant accueillir des groupes, alors qu'une demande existe,
- une demande en hébergement portée par les randonneurs, des activités événementielles (mariages...).

Sur ces marchés notoirement insatisfaits, Vinay présente des atouts importants et tout particulièrement le site de Gêrifondière, avec sa desserte quasi directe par la gare SNCF et la proximité de l'échangeur autoroutier sur l'A49. Par ailleurs, la proximité de sites industriels permettrait aussi de satisfaire une partie des besoins en tourisme d'affaire ou en hébergement temporaire de salariés en mission.

Un hôtel pourrait également trouver une synergie avec les activités qui pourraient accompagner le supermarché : bureaux, espace de co-working, location de véhicules... Ce sont les raisons pour lesquelles il est proposé de permettre l'implantation d'hôtels dans le secteur destiné à accueillir les activités complémentaires au supermarché :



il est donc proposé :

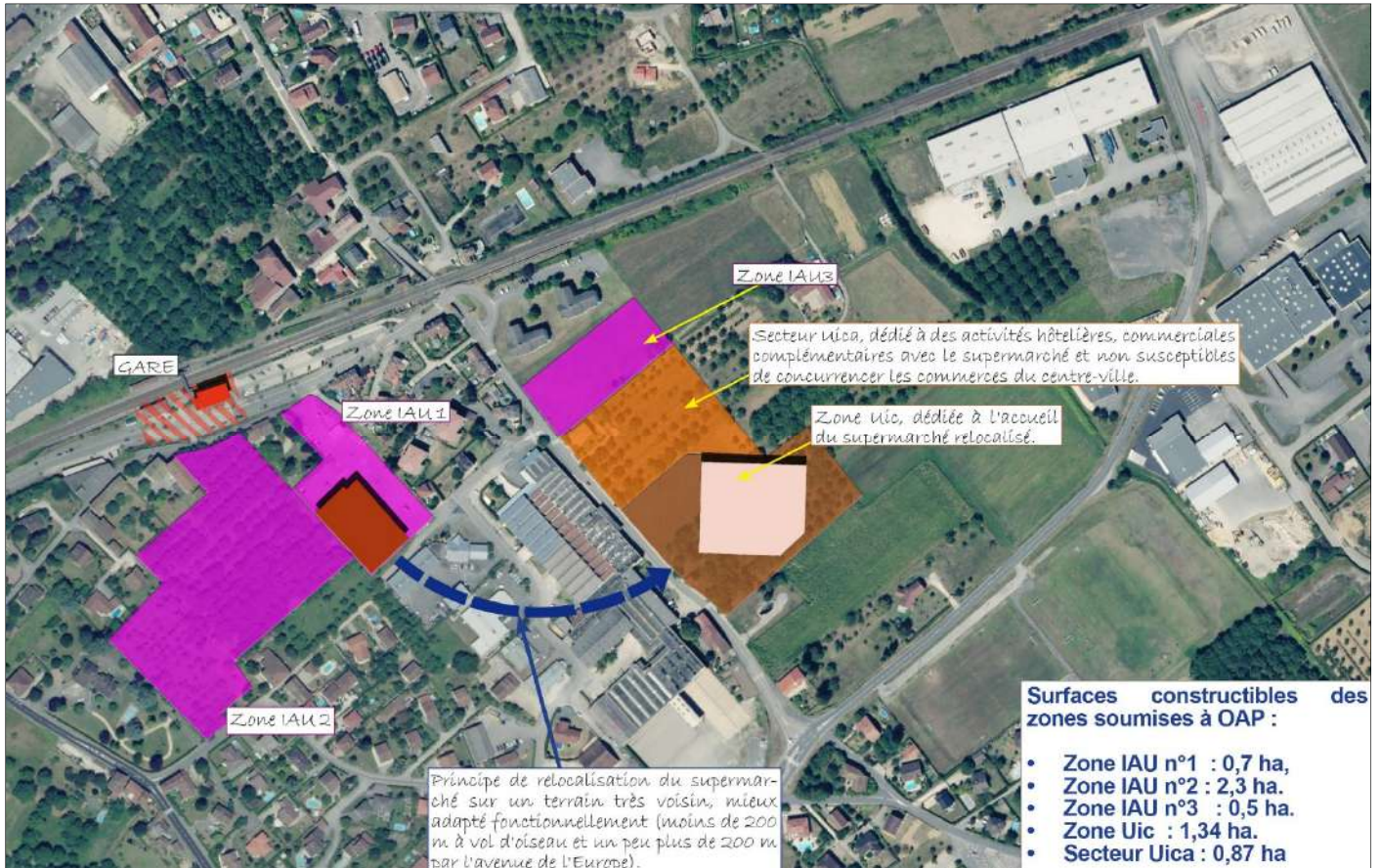
- De relocaliser le supermarché sur une partie de la zone AU de Gérifondière, dans un secteur qui demeure proche fonctionnellement du centre-ville et du quartier de la gare, bien desservi par le réseau primaire de voirie et sur une emprise foncière adaptée aux besoins. Le supermarché demeurera proche du centre, des liens faciles seront assurés vers les quartiers d'habitat. Le secteur d'implantation proposé remplit en outre tous les critères :
 - Desserte suffisante par la voirie et présence des réseaux,
 - vocation d'activité économique de la zone (mixité activité – habitat) définie au PLU,
 - Proximité de la gare et facilités d'accès au centre-ville (moins de 200 mètres entre le site projeté et l'actuel).

Par ailleurs, l'implantation du supermarché pourra être pensée « en amont » pour limiter structurellement les nuisances sonores qui pourraient être induites sur des groupes de logements qui pourraient se développer à proximité (par le positionnement des accès, des parkings, du drive, de la station-service, des zones de livraison des poids lourds, des blocs réfrigérants).
- Le foncier libéré sur le site actuel (environ 7000 m², très proche de la gare) sera précieux pour participer au programme ambitieux d'extension du centre-ville vers la gare, avec des logements qui pourront bénéficier directement de l'accès au train.

En demeurant proche du centre-ville, le nouveau site d'implantation est compatible avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale. Le supermarché et les activités complémentaires qui lui seront associées ne seront pas susceptibles de concurrencer les commerces du centre-ville, dont le maintien et le développement constituent un élément central du projet communal.

Outre le bénéfice d'un développement de l'offre commerciale à l'échelle des besoins de l'aire de chalandise (sans autre grande surface) et dans le cadre d'un projet global d'extension du centre-ville vers le Sud, une trentaine d'emplois seront créés.

L'utilisation d'une partie de la zone AU, environ 2,2 ha, soit 20% des 10 ha de la zone au total, participera partiellement à la concrétisation des objectifs définis pour la zone par le PADD, en développant de l'activité économique non nuisante pour l'habitat, sans pour autant compromettre le principe de mixité des fonctions, établi pour toute la zone.



E. Le projet de développement urbain proposé

1. LA COMPOSITION URBAINE RECHERCHEE

S'agissant de la première phase du projet de quartier nouveau à Gérifondière, pour lequel une urbanisation mêlant logements – services, hôtellerie et commerces est projetée, le parti d'aménagement s'appuie sur une organisation où le supermarché proprement dit sera construit à l'interface entre l'urbanisation existante et le futur quartier, dans le prolongement d'un vaste bâtiment qui abrite des activités artisanales, formant, au cœur d'un quartier amené à se développer, un pôle de services et de commerces (mais toujours dans une perspective de complémentarité avec le centre-ville proprement dit, sans concurrence pour les commerces de ce dernier).



Figure 1 : Gérifondière - composition urbaine recherchée (à titre indicatif)

2. LA TRADUCTION EN ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

En terme d'aménagement proprement dit, l'installation du supermarché sera pensée pour impacter le moins possible le tissu urbain existant et à venir, qu'il s'agisse de l'intégration paysagère ou fonctionnelle, comme de la gestion des nuisances :

- il sera installé presque face à un bâtiment d'activités existant, aux volumétries imposantes, de sorte que le supermarché ne créera pas de rupture dans la composition urbaine et participera à l'affirmation d'un pôle d'activités à la frange d'un quartier d'habitat en devenir (toujours dans la perspective d'une urbanisation mixant les fonctions),
- Au Nord, où se trouve un groupe de logements en petit collectif, s'intercalera entre le supermarché, ses activités connexes, un nouveau groupe de logements, lui-même relié fonctionnellement par des voies douces au commerce et coupé visuellement de ce dernier par une large bande plantée.
- L'urbanisation nouvelle sera l'occasion d'aménager la rue de l'Europe, amenée à plus long terme à jouer un rôle important de lien vers la gare pour le futur quartier de Gérifondière.
- Egalement en prévision d'une évolution modulaire du quartier, le supermarché est implanté de manière, au Nord comme au Sud, à préserver la possibilité de créer des voies pénétrantes depuis la rue de l'Europe, pour desservir la zone de Gérifondière dans ses futures phases d'urbanisation.
- A l'Est comme au Sud, il est prévu de larges interfaces plantées (en Noyers, pour conserver une partie de la mémoire rurale de Gérifondière) entre le supermarché et l'urbanisation à venir, afin d'assurer une intégration la plus douce possible.
- Les parkings sont « coincés » entre le grand bâtiment existant à l'Ouest, le supermarché proprement dit et les bâtiments d'activités connexes au Nord. A travers de cette composition, on limite fortement l'impact visuel du parking (qui par ailleurs sera largement arboré) et surtout le bruit induit, en le confinant entre des bâtiments d'activités qui joueront le rôle d'écrans sonores.

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 côté 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.



II. TRADUCTION REGLEMENTAIRE

En l'état de connaissance du projet, les règles d'occupation et d'utilisation du sol établies dans le règlement actuel de la zone Ui auraient été compatibles avec les prospects des bâtiments, leurs aspects extérieurs. Néanmoins, il est proposé de développer, spécifiquement pour le secteur, des règles qui permettront une meilleure intégration environnementale du supermarché, en cohérence avec l'objectif du PLU en vigueur, de placer « au cœur du projet » l'environnement :

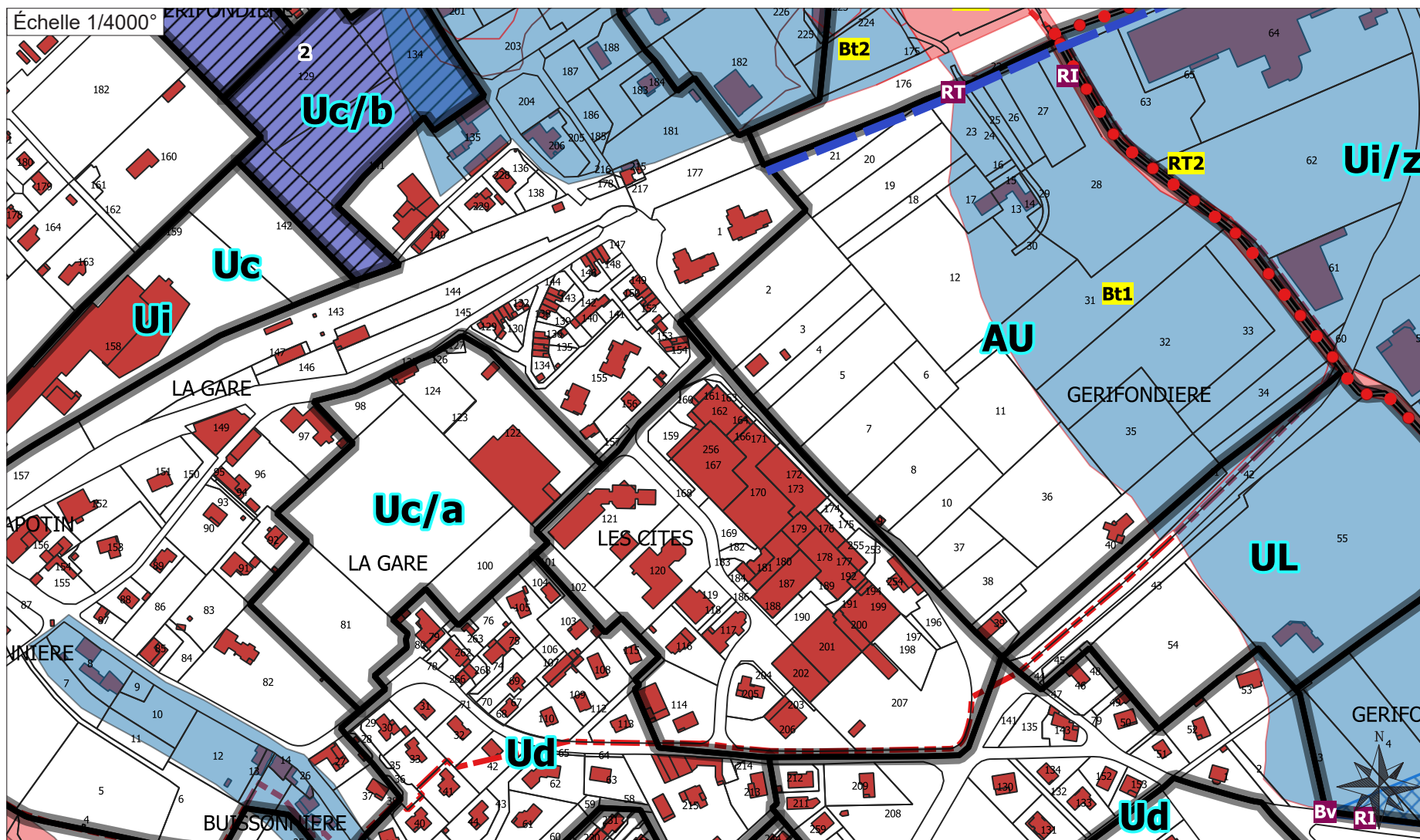
En terme de règlements graphique, il est proposé :

Pour le supermarché et ses équipements, un classement en secteur « Uic », spécifiquement rédigé (sur la trame de la zone Ui, zone à vocation d'activités dans le PLU actuel) pour permettre la construction telle qu'elle est projetée, tout en apportant les garanties suffisantes, en accompagnement des orientations d'aménagement et de programmation pour que soient respectés les prospects attendus, les modalités de desserte et les moyens d'intégration (à tous points de vue : paysagère, environnementale, fonctionnelle...).

Pour les activités qui accompagneront le supermarché, à l'intérieur du secteur Uic (y compris l'hôtellerie), est créé un sous-secteur Uica, pour définir des conditions d'implantation d'activités complémentaires au supermarché, sans pour autant que ces activités puissent interférer avec le commerce du centre-ville, dont le maintien et le développement constituent toujours des priorités pour la commune.

Zonage «avant - après»

Zonage «avant»



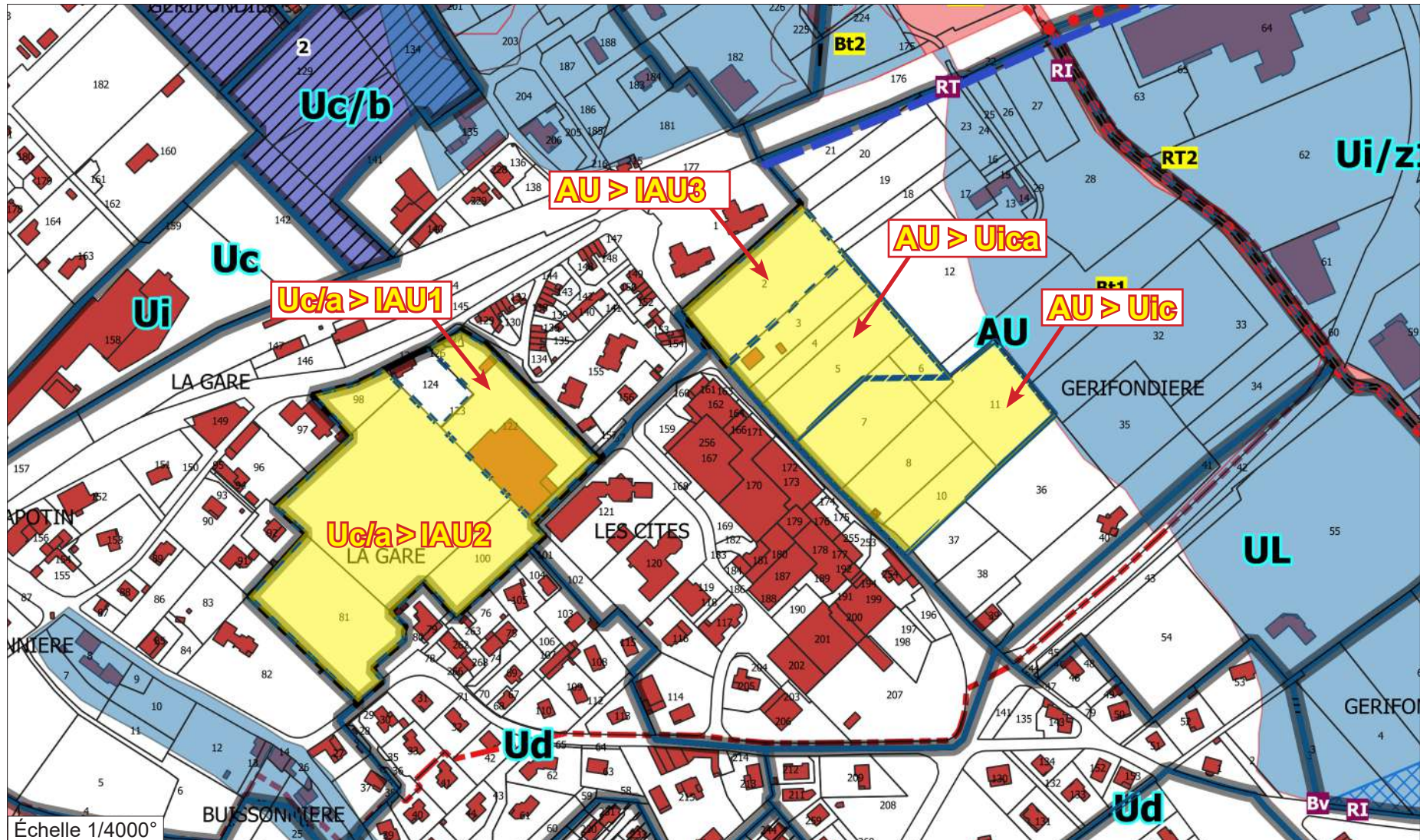
Secteurs déjà urbanisés et secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

- Uc** **Uc/b** **Uc/a** Constructions de moyenne densité (extension du centre).
- Ud** Quartiers à dominante d'habitat de faible densité.
- Ui** Réserve à des activités économiques (et Uiz pour les ZAC).
- UL** Équipements sportifs et de loisirs.

AU Zone AU «stricte»: urbanisable après modification du PLU.

Zonage «avant - après»

Évolutions du zonage



IAU1 **IAU3**
IAU2

Zones à vocation principale d'habitat. Les constructions y sont autorisées lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble portant sur tout une zone, sous réserve du respect des orientations d'aménagement et de programmation dans un principe de compatibilité.

Uic

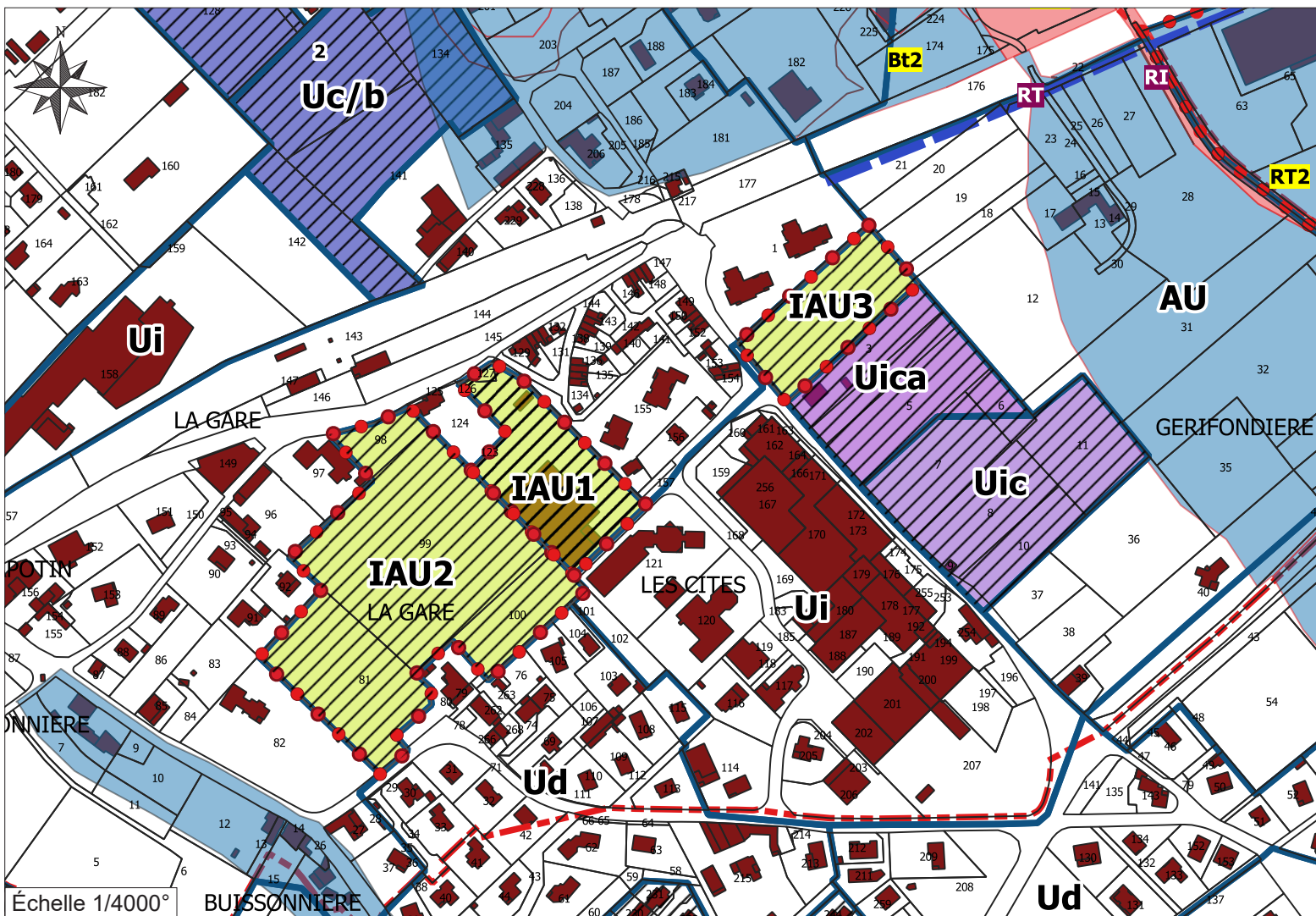
Zone d'activités à vocation principal de commerce. Les constructions y sont autorisées sous réserve du respect des orientations d'aménagement et de programmation dans un principe de compatibilité.

Uica

Secteur de la zone Uic où les constructions usage de commerce sont également autorisées mais sous réserve qu'elles soient destinées à accueillir des activités non susceptibles de concurrencer les commerces du centre-ville, dont le maintien et le développement constituent un élément central du projet communal.

Zonage «avant - après»

Zonage «après»

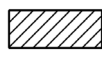



- IAU1** Zones à vocation principale d'habitat. Les constructions y sont autorisées lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble portant sur tout une zone, sous réserve du respect des orientations d'aménagement et de programmation dans un principe de compatibilité.
- IAU2**
- IAU3**
- Uic** Zone d'activités à vocation principal de commerce. Les constructions y sont autorisées sous réserve du respect des orientations d'aménagement et de programmation dans un principe de compatibilité.
- Uica** Secteur de la zone Uic où les constructions usage de commerce sont également autorisées mais sous réserve qu'elles soient destinées à accueillir des activités non susceptibles de concurrencer les commerces du centre-ville, dont le maintien et le développement constituent un élément central du projet communal.

Secteurs déjà urbanisés et secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.

- Uc** **Uc/b** Constructions de moyenne densité (extension du centre).
- Ucl/a**
- Ud** Quartiers à dominante d'habitat de faible densité.
- Ui** Réserve à des activités économiques (et Uiz pour les ZAC).
- UL** Équipements sportifs et de loisirs.

AU Zone AU «stricte»: urbanisable après du PLU.

-  Secteurs soumis à Orientations d'aménagement et de Programmation.
-  Secteurs dans lesquels les programmes de logements doivent comporter au moins 20% de logements affectés aux catégories des logements locatifs aidés et/ou des logements en accession sociale à la propriété.

A. Zones Uic et Uica - Justification des règles relatives à l'occupation et l'utilisation du sol

1. ARTICLES UIC 1 ET UIC2

Les limitations concernant les occupations du sol autorisées en zone Uic visent à assurer la salubrité et la sécurité publique en écartant l'habitat, difficilement compatible de supermarché, sur un même terrain d'assiette. Il s'agit d'éviter la présence permanente de personnes qui ne seraient pas directement nécessaires aux activités présentes, pour éviter les conflits d'usages et ne pas exposer inutilement ces personnes aux nuisances liées au fonctionnement de l'activité commerciale. L'obligation de lier les surfaces de plancher destinées aux entrepôts à des activités commerciales ou artisanales vise à préserver la destination de la zone et notamment sa densité d'emplois (bien plus faible dans le cas d'entrepôts).

Dans le secteur Uica, l'interdiction des activités susceptibles de concurrencer les activités commerciales du centre-ville et l'imposition d'une surface de vente unique supérieure ou égale à 600 m² traduisent la volonté d'affirmer, parallèlement au développement nécessaire de l'activité commerciale à la Gérifondière, la volonté de préservation et de développement des petits commerces en centre-ville, qui constituent un élément central du projet communal.

2. ARTICLES UIC 3 ET 4

En zone Uic, il est nécessaire d'imposer pour les constructions nouvelles un dimensionnement des accès compatible avec la sécurité publique, ainsi que le raccordement au réseau d'eau potable pour des motifs sanitaires. L'enterrement des réseaux est imposé à l'article 4 pour des raisons paysagères. En ce qui concerne les eaux usées : le raccordement au réseau public d'assainissement est autorisé, car ces eaux usées qui seront issues des occupations du sol dans la zone Uic sont compatibles avec le fonctionnement de la station d'épuration. L'obligation de raccordement du réseau d'eaux pluviales communal (sur le puits d'infiltration adjacent) en sortie des bassins de rétention qui seront réalisés sur le terrain d'assiette de la zone Uic permet de garantir qu'aucun débordement ni ruissellement à l'aval de cette zone ne se produira.

3. ARTICLES UIC 6, 7,9 ET 10

A l'article Uic 6, le recul de 15 m imposé par rapport à l'axe de l'avenue de l'Europe vise à affirmer cette voie en tant qu'organisatrice principale des déplacements au sein du futur quartier de Gérifondière. Le recul imposé sert également à anticiper d'éventuels besoins d'élargissements, pour faire face à l'augmentation des déplacements liés à l'urbanisation. Le recul permettra de traiter, sur le plan paysager, la voie en réelle avenue (plantations de hautes tiges)...

A l'article Uic7, Pour les limites séparatives internes, si les constructions ne sont pas implantées en limite, le recul minimum (demi-hauteur des bâtiments, avec 5 m minimum) vise à assurer des conditions minimales d'ensoleillement des bâtiments, éviter la création de bandes de terrains résiduelles de faibles largeurs dont l'entretien serait difficile et permettre les manœuvres de poids lourds et des engins de secours. Les 5 m requis sont aussi nécessaires à l'épanouissement du réseau de haies prévu dans les OAP.

A l'article Uic9, l'emprise au sol des constructions est limitée à 0,50 afin de garantir des aires de fonctionnement, des surfaces de parkings suffisantes pour permettre aux entreprises d'exercer leurs activités sur leurs terrains d'assiette sans « déborder » sur l'espace rural. La limitation de l'emprise au sol permet également de garantir le maintien de zones plantées, enherbées, la plantation d'alignements d'arbres, pour favoriser l'insertion paysagère dans un contexte agricole à l'Est et définir des espaces tampons suffisamment larges en prévision du développement futur de l'urbanisation dans le reste de la zone A Urbaniser de Gérifondière.

A l'article Uic10, la hauteur maximale fixée à 11 m a été déterminée de manière à ne pas créer détachement visuel des bâtiments dans le paysage très ouvert de la plaine. Cette hauteur maximale demeure cependant assez confortable pour ne pas constituer un frein au fonctionnement des commerces et permet en outre de rentabiliser le terrain sans qu'il soit nécessaire de produire des bâtiments "qui s'étaleraient" au sol et renverraient une image "écrasée". Par souci de cohérence, cette hauteur maximale est identique à celle imposée dans les zones destinées au logement proches ou adjacentes.

4. ARTICLE UIC 11

Les règles traduisent le concept d'intégration paysagère, en favorisant l'utilisation de matériaux naturels, bruts. Le projet promeut ainsi :

- la simplicité des formes, la sobriété des couleurs et la qualité des matériaux utilisés, vecteurs d'une meilleure intégration et d'une plus grande durabilité,
- des matériaux de construction qui confèrent une qualité esthétique discrète, simple, en harmonie : bardages bois, pierre, verre...



Bardages bois teintes naturelles sombres.



Pierres apparentes.



Menuiseries gris clair.

- des couleurs qui favorisent les luminances faibles, (pas ou peu de couleurs vives, excepté pour valoriser l'architecture par des éléments de signalétique ou d'enseigne).

L'obligation de masquer les stockages, d'accompagner ceux qui ne peuvent être confinés à l'intérieur des bâtiments rejoint le souhait d'un traitement qualitatif de la vitrine de la zone, notamment le long de la rue de l'Europe. En accompagnement des efforts sur le traitement des bâtiments, il était impératif de gérer la question des stockages : quelques palettes, bâches, peuvent à elles seules ruiner visuellement tous les efforts architecturaux et d'insertion paysagère.

Les règles de perméabilité, de traitement en herbe d'une partie des parkings permettent de lutter contre l'imperméabilisation des sols et « d'adoucir » la perception du parking, avec une part importante laissée à la végétation.

Les prescriptions architecturales sur le bâti ont été définies de manière à donner une image cohérente afin que le lieu soit un secteur valorisant pour le commerce, comme pour les clients et les employés.

5. ARTICLE UIC 12

Les règles relatives au stationnement traduisent la nécessité de permettre aux commerces et à l'hôtellerie de disposer de suffisamment de places de parking pour l'accueil de la clientèle tout en évitant le stationnement non encadré en bordure des voies publiques, le long desquelles le stationnement constituerait une entrave à la bonne circulation des flux automobiles et un risque d'accidents accru.

Pour les constructions à destination commerciale, la règle imposée :

« Les surfaces de stationnement (y compris voies de desserte des parkings) ne pourront pas dépasser 75 % de la surface de plancher dédiée au commerce. Les parkings pourront être mutualisés. Les places de stationnement perméables aux eaux pluviales seront comptabilisées pour leur moitié de leur surface seulement. »

Reprend les termes de la loi.

6. ARTICLE 13

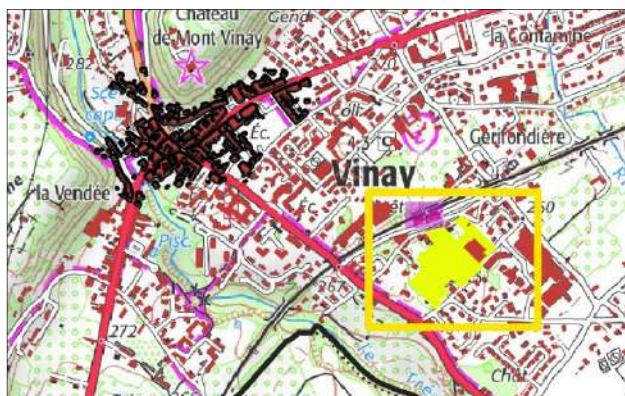
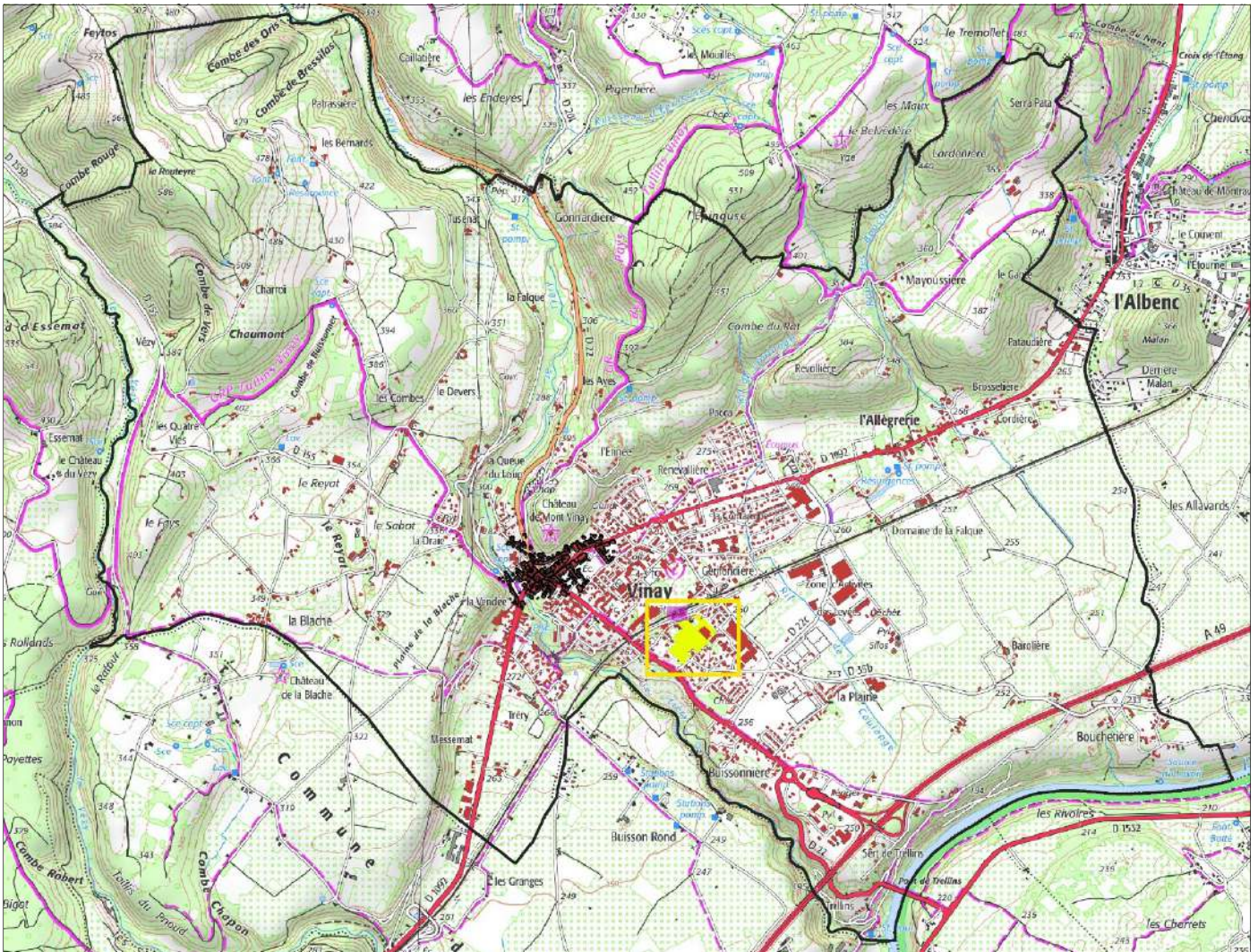
Cet article vient en complément des règles d'aspect sur le bâti. Il traduit la volonté de créer un cadre agréable au sein de la zone Uic ainsi qu'un principe d'intégration paysagère qui s'appuie en grande partie sur le végétal. Les principes de plantations traduisent le souhait d'une composition végétale dense, mais non homogène, qui occulte parkings et plates formes techniques, sans pour autant former des « murs verts ».

L'obligation supplémentaire de plantation de haies anti-dérive en limite Est de la zone permettra une forte limitation des conflits d'usages potentiels entre l'urbanisation projetée et les champs qui demeureront en exploitation, en réduisant la dérive des traitements phytosanitaires et notamment ceux liés à la nuciculture.

DEFINITION D'UN PROJET URBAIN POUR LA ZONE Uc/a DU QUARTIER DE LA GARE

I. EXPOSE DES MOTIFS

A. Localisation de la zone Uc/a



La zone Uc/a se situe à environ 700 m au Sud du centre-ville et dans le prolongement immédiat de la gare ferroviaire. Elle est très proche de la R.D.22, qui ouvre sur l'échangeur autoroutier de Vinay sur l'A49, à 1,2 km au Sud.

B. Contexte et enjeux

La zone Uc/a constitue un des principaux secteurs à enjeux forts d'urbanisation dans le PLU actuel. Elle s'inscrit dans le projet plus global d'extension du centre-ville vers le quartier de la gare et de développement, dans ce quartier, de construction de programmes de logements, de création de commerces. Le PLU approuvé en 2014 décrit dans son rapport de présentation les objectifs pour la zone UCa :

Urbanisation

- *maitriser l'urbanisation d'un secteur en situation stratégique, à proximité de la gare et accueillant une structure commerciale structurante, dans un contexte où on dénombre très peu de disponibilités foncières dans le centre,*
- *recréer une trame urbaine, marquée par des alignements, un travail sur la relation du bâti à l'espace public....*
- *aménager des maillages piétons pour permettre une perméabilité du tissu urbain au travers de voies douces,*
- *anticiper la requalification du centre commercial pour retraiter la façade en fond de parcelle et différencier l'accès des usagers de l'accès technique,*
- *marquer l'axe de composition en rapport avec la gare et le parking relais, créer un espace public structurant entre l'espace commercial et le secteur de la gare, notamment pour accompagner et marquer clairement la liaison entre le quartier de la gare et le centre-ville,*
- *réaliser de l'habitat intermédiaire,*
- *favoriser une mixité et une diversité dans l'offre de logements.*

Fonctionnement

- *Travailler le principe de mutualisation du stationnement : le parking pour les clients du centre commercial et parc relais de la gare. Il est relié à la gare par le mail planté piéton.*

Paysage

- *Traitement paysager qualitatif des espaces publics. Préserver le mail planté de noyers et les vues et ambiances qu'il procure.*

SITUATION DES SECTEURS A ENJEU

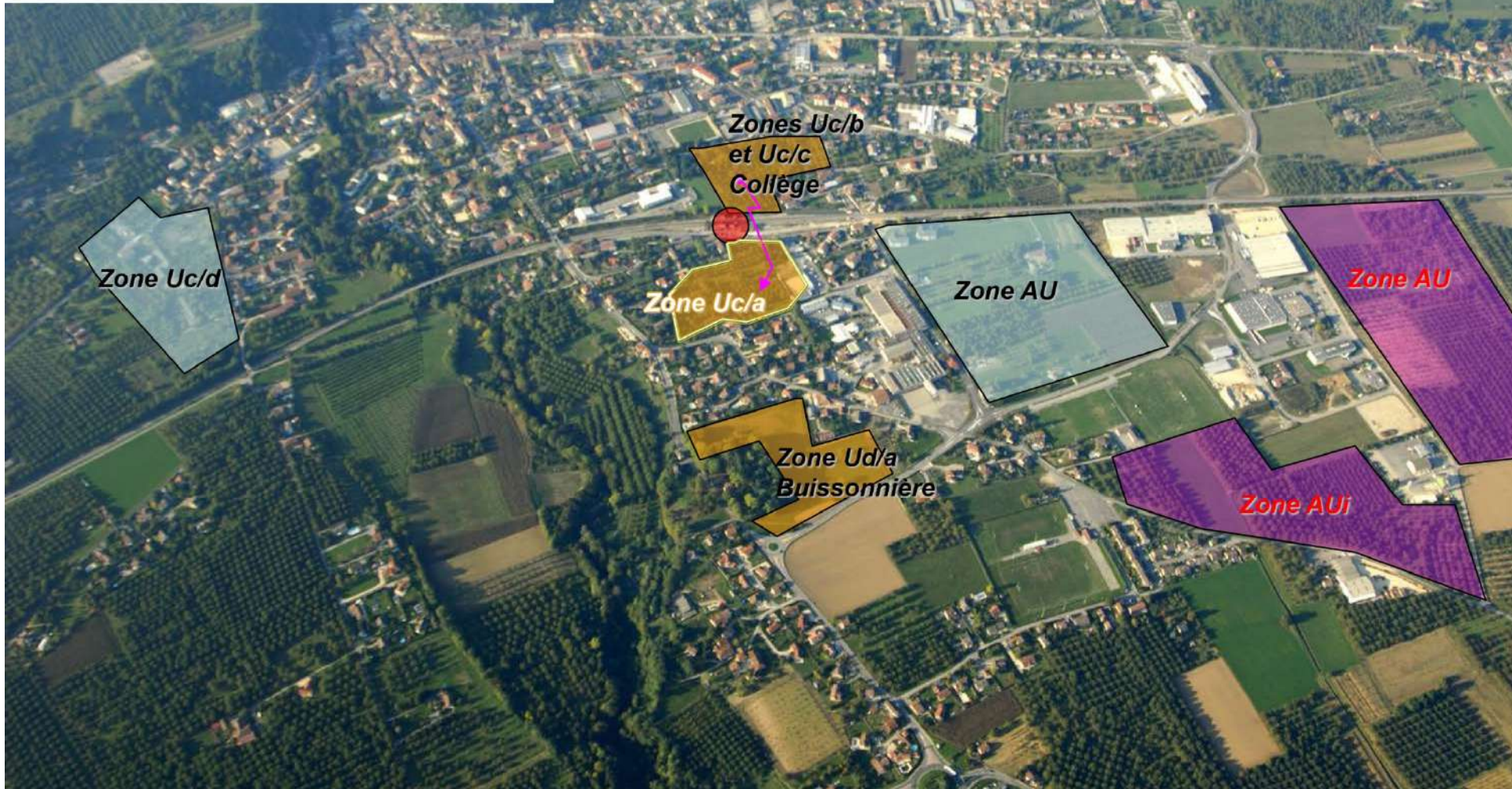


Figure 5 : La zone Ucla dans la trame urbaine. Source : rapport de présentation du PLU.

LES ORIENTATIONS DU ZONAGE / zones U : dispositions spécifiques

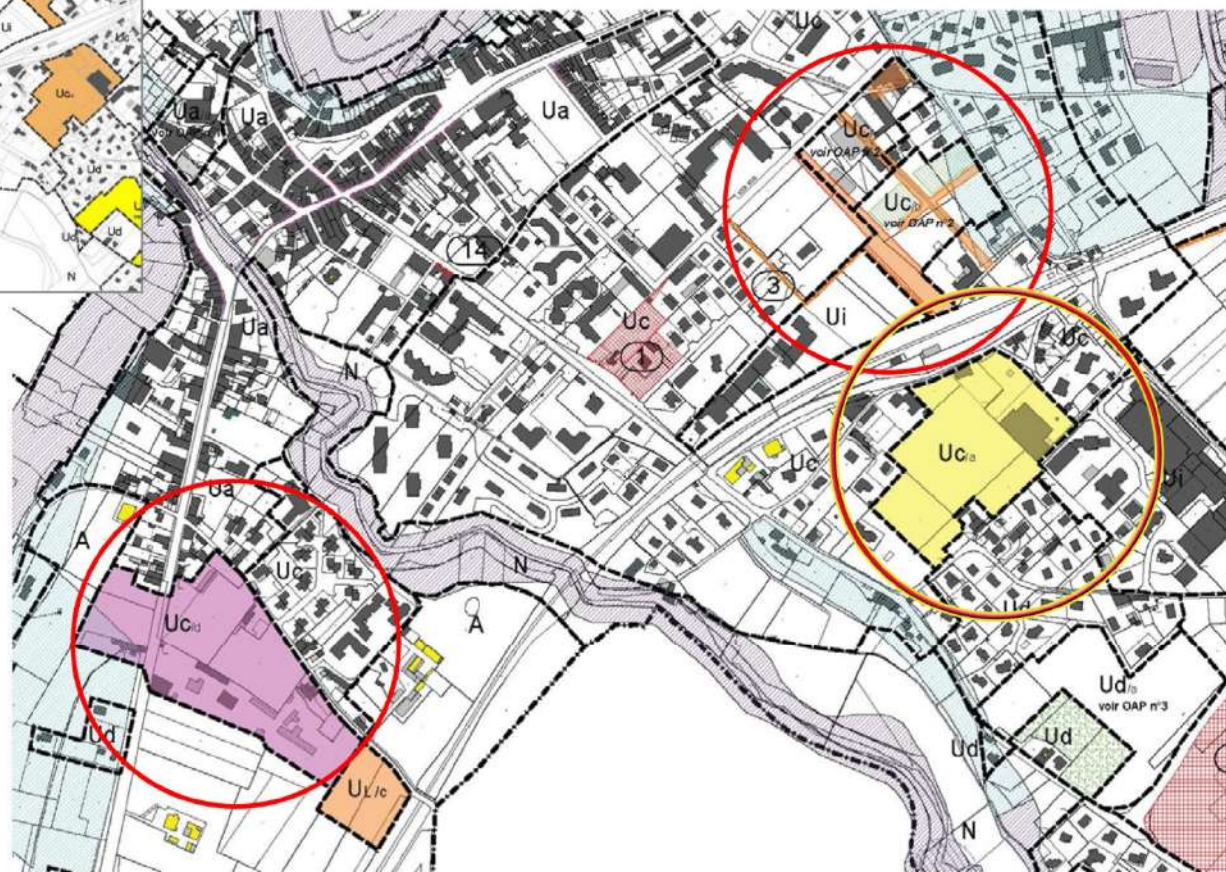
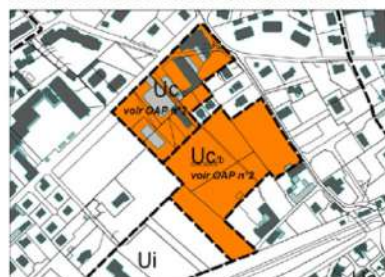


Des dispositions spécifiques ont été déclinées, pour maîtriser l'urbanisation de zones à enjeu :

- secteur Uc/a soumis à la servitude de gel L123-2a
- secteurs Uc/b et Uc/c : servitudes L123-2c et OAP
- secteur Uc/d destiné à requalifier l'entrée de ville sud de la commune, soumis à l'article R123-11b en raison d'un défaut d'équipement.

Dispositions en terme de densité minimum et de mixité sociale.

SECTEURS SOUMIS À L'ARTICLE L123-1-0, 10' du code de l'Urbanisme



Zoom zones Uc à enjeu

Figure 6 : La zone Uc/a parmi les secteurs à enjeux. Source : rapport de présentation du PLU.

La traduction opérationnelle des enjeux et objectifs pour la zone Uc/a a été, dans le PLU en vigueur :

De soumettre le secteur Uc/a

- à la servitude d'urbanisme établie à l'article L.123.2.a du Code de l'Urbanisme (désormais L151-41 5° dans sa version recodifiée en 2015). Cette servitude interdisait pour une durée de 5 ans les constructions et installations au-delà d'une surface de plancher de 30 m² (surface fixée dans le règlement du PLU) dans l'attente de la réalisation d'un projet d'aménagement global approuvé par la commune.
- à Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Or aucune Orientation d'Aménagement et de Programmation n'a été réalisée à ce jour et la servitude gelant les terrains sur 5 ans est désormais prescrite. Dès lors il est nécessaire de définir les conditions d'urbanisation du quartier.

C. Le projet de développement urbain proposé et la composition urbaine recherchée

L'importance du site, qu'il s'agisse de sa superficie (environ 3 hectares) ou de sa situation, dans le secteur stratégique de la gare, impliquent une organisation globale et rationnelle, ainsi qu'une approche qualitative particulière, notamment dans l'expression d'une densité plus forte que celle de l'habitat pavillonnaire, de manière à répondre aux enjeux de lutte contre l'étalement urbain, de diversification de l'offre en logements, tout en déployant une urbanisation qui offre un cadre de vie agréable, qui ne s'émancipe pas totalement des racines rurales de Vinay. Les considérations relatives aux déplacements doux, aux enjeux de « couture » avec le quartier de la gare, les enjeux de densification sont également fondamentaux. La base de la conception globale du nouveau quartier s'appuie ainsi sur :

- une organisation du quartier autour des voies structurantes traitées en avenues (larges trottoirs, plantations d'alignement). De part et d'autre de ces voies, l'urbanisation sera organisée en îlots entrecoupés de larges bandes plantées de manière à éviter « l'effet de nappage » de l'urbanisation et à conserver, au sein du quartier, des espaces naturels plantés d'essences communes de la plaine de l'Isère. La définition de typologies, de morphologies urbaines sera cohérente avec la hiérarchie des voies (marquant clairement les voies principales des voies secondaires) : sur les voies principales, créer des fronts bâtis semi ouverts, en privilégiant l'habitat en petit collectif ou en individuel groupé, mais adoucis par une large trame végétale,
- le déploiement d'une forme bâtie « plus aérée » à « l'arrière » des îlots, qui permettra de diversifier l'offre en logements sans altérer la perception de la structure du quartier, ordonnancée sur une trame orthogonale,
- la création d'un vaste parc, de jardins partagés à l'échelle des besoins du quartier et à l'interface entre les deux phases du projet, pour un lien fonctionnel, un lieu d'échange entre les deux futures zones d'habitat qui seront adjacentes,
- la perméabilité piétonne entre les programmes de logements, l'affirmation d'une trame de voies douces interconnectant les groupes de logements avec les principaux espaces publics et jardins, avec les équipements proches et extérieurs au quartier futur : la gare, le supermarché relocalisé...
- une densité différente entre les deux phases du programme : plus forte sur l'emprise de l'actuel supermarché relocalisé dans la zone A Urbaniser de Gérifondière, plus faible sur l'actuelle noyeraie : par ce choix, on densifie sur la partie déjà quasiment totalement artificialisée avec l'actuel supermarché et ses équipements (parking notamment), pour privilégier une forme un peu moins dense d'urbanisation dans l'actuelle noyeraie. Cette orientation permettra une forme « d'équilibre » dans le rapport « plein – vide » du quartier,
- la création de larges interfaces plantées entre le futur quartier et les zones d'habitat adjacentes, la définition d'accès qui n'impactent pas ou peu la quiétude des groupes de logements existants.

Plus globalement, l'objectif est de produire une urbanisation de type intermédiaire, dans laquelle la morphologie dense des faubourgs historiques est réinterprétée, adaptée « à la façon moderne d'habiter » (organisation qui limite les co-visibilités, crée des espaces communs, des jardins, des parkings communs...) pour concilier qualité de vie et intégration paysagère en périphérie du centre-ville. Il s'agit aussi d'atteindre les objectifs de diversification de l'offre en logements, de renforcement de la centralité de l'ensemble « centre-ville – quartier de la gare ».

D. La composition urbaine recherchée

La Gare - Les Cités

TRADUCTION POSSIBLE

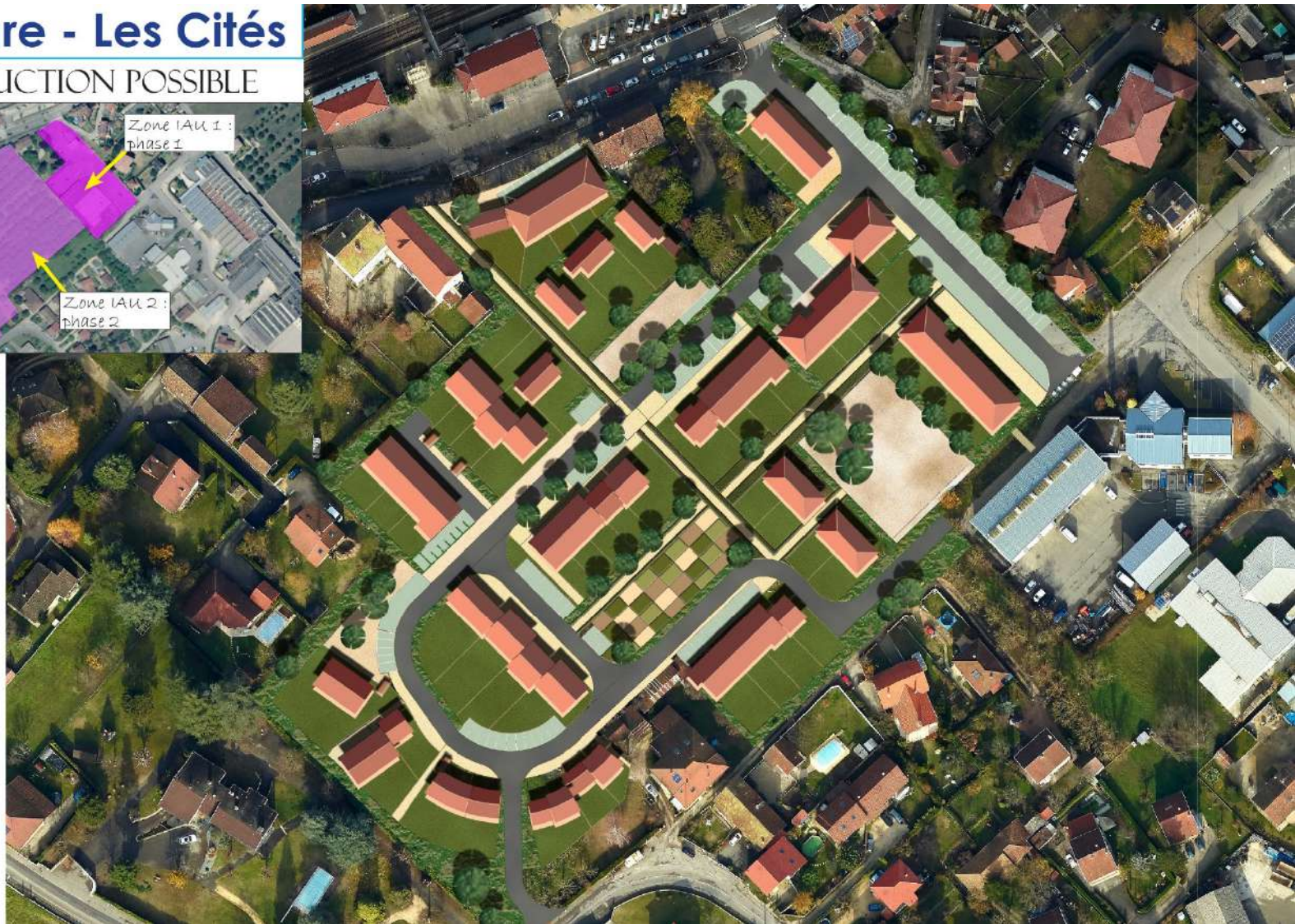


Figure 7 : quartier de la Cité - composition urbaine recherchée (à titre indicatif)

II. LA TRADUCTION EN ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

A. Principes de traduction du projet en OAP

L'expression la plus concrète des objectifs poursuivis par le projet est incarnée dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (O.A.P.). Les O.A.P. devront être respectées par les constructeurs sous le régime de la compatibilité. Ces OAP, couplées avec le règlement de la zone permettront de définir les éléments de composition urbaine, de structuration de l'espace bâti tels qu'ils sont ressortis de l'analyse du site d'études et de ses enjeux.

Ces enjeux se sont d'abord traduits par la projection d'un habitat de type intermédiaire et collectif qui permet de « construire » un quartier. Cette densité traduit aussi la volonté de limiter le développement de l'habitat pavillonnaire, qui produit souvent un effet de mitage et de banalisation de l'espace bâti. Les morphologies urbaines déterminées dans les OAP reposent sur l'émergence d'un tissu urbain dense, orienté de manière à établir un dialogue entre bâtiments et espaces publics, mais qui ménage aussi des espaces de jardins privés.

Le quartier projeté sera organisé de manière à produire des ensembles cohérents, avec des espaces ouverts aménagés, des placettes, des fronts bâtis. En organisant le dialogue entre l'espace public et les constructions, l'urbanisation prolongera le lien avec le schéma de la structure en faubourg mais selon des densités qui demeurent mieux adaptés au logement.

Plus largement, les nouvelles OAP traduisent des principes :

- de limitation des co-visibilités, par la recherche d'implantations qui dégagent, pour chaque construction, des espaces « d'intimité » en dépit de la densité. On limitera ainsi le recours systématique aux murs de clôtures, dans la recherche d'une urbanisation peu cloisonnée,
- des ouvertures piétonnes qui rejoignent les enjeux de limitation des déplacements automobiles, de sécurisation et de renforcement des déplacements doux,
- de structures bâties simples, organisées en ilots où les tailles et les formes de parcelles seront suffisamment diversifiées pour ne pas renvoyer l'image d'un découpage trop géométrique.

B. Les OAP définies

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.



Pour structurer la place, il est conseillé de déployer des logements groupés sur deux de ses cotés 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 côté 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 co-visibilités. 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.

III. TRADUCTION REGLEMENTAIRE

Sur les règlements graphiques, il est proposé un reclassement en trois zones « A Urbaniser » : IAU1, IAU2 et IAU3. La zone IAU3 correspond à une petite partie de la zone AU de Gêrifondière (l'essentiel de la surface ouverte à l'urbanisation de cette zone AU étant destinée à la relocalisation du supermarché et à ses activités complémentaires).

Les zones IAU sont des zones où les équipements publics existants ou en cours de réalisation et à proximité immédiate sont suffisamment dimensionnés pour accueillir des constructions. Il est recherché au travers de du classement en zone IAU un développement cohérent en termes d'accès et de composition urbaine, dans l'objectif de rentabiliser le foncier prélevé, d'assurer la diversité du bâti, l'intégration paysagère et la cohérence fonctionnelle avec l'urbanisation adjacente la proximité de la gare ferroviaire.

Ce sont notamment les raisons pour lesquelles, il n'y est possible de construire (hors annexes, aménagement et extension de l'existant) que sous la forme d'une opération d'aménagement d'ensemble et sous réserve du respect des orientations d'aménagement et de programmation, qui définissent justement les principes de cohérence de l'urbanisation.

A. Justification des règles relatives à l'occupation et l'utilisation du sol

1. ARTICLES IAU 1 ET IAU 2

On a interdit dans la zone IAU les occupations et utilisations du sol incompatibles avec la présence de logements par souci de salubrité, de sécurité publiques et de lutte contre les nuisances.

L'assujettissement de la construction à une opération d'aménagement d'ensemble portant sur toute une zone est rendu nécessaire pour garantir la réalisation d'un programme de logements complet et cohérent, qui puisse intégrer totalement toutes les dispositions établies dans les autres articles du règlement et les Orientations d'Aménagement et de Programmation pour *in fine* traduire les orientations du PADD relatives à la démographie et l'habitat et notamment le principe de diversification de l'offre en logements et de promotion d'un habitat intermédiaire plus dense, qui consomme moins d'espace.

L'obligation de produire dans la zone au moins 20% de logements locatifs aidés et/ou en accession sociale à la propriété permettra, à l'échelle de Vinay au plus grand nombre de se loger, en faisant baisser le coût de l'accession au logement, au bénéfice de l'accueil de jeunes ménages, de la mixité sociale, conformément aux orientations de diversification de l'offre en logements établies dans le PADD. En accueillant des jeunes ménages, dans des logements locatifs, dont le taux de rotation moyen (de l'ordre de 6 ans) est bien plus rapide que les 19 ans en moyenne mesurés dans l'habitat pavillonnaire, on assurera, sans devoir étaler continuellement l'espace bâti sur des espaces naturels et agricoles précieux, le renouvellement des générations et les effectifs scolaires.

2. L'ARTICLE 3

L'article 3 impose un dimensionnement des accès compatible avec la sécurité publique, en complément des orientations d'aménagement et de programmation qui, aussi pour des motifs de sécurité publique, définissent les principes de connexion des voies de desserte principale au sein de chacune des zones et entre les zones IAU1 et IAU2.



Les OAP définissent les principes d'accès en accompagnement du règlement. Ici, les principes de dessertes.

Sont notamment imposés :

- une liaison pour assurer des connexions interquartiers entre les zones IAU1 et IAU2,
- une transversalité piétonne et des accès doux vers la gare.

3. L'ARTICLE 4

En zone A Urbaniser, il est nécessaire d'imposer pour les constructions nouvelles le raccordement aux réseaux d'eau potable et d'assainissement pour des motifs sanitaires. L'enterrement des réseaux est imposé à l'article 4 pour des raisons paysagères. Les règles relatives à la gestion des eaux pluviales ont pour objet de limiter le ruissellement, en imposant des moyens de rétention et d'infiltration suffisants pour éviter le surcroît de ruissellement lié à l'imperméabilisation des sols induite par l'urbanisation.

4. LES ARTICLES 6 ET 7

Ces deux articles, (combinés avec celui relatif à la hauteur maximale des constructions) revêtent une importance toute particulière car ils définissent le rapport des constructions à la rue et *in fine* la morphologie du tissu urbain.

Les reculs imposés par rapport aux voies et emprises publiques visent à assurer la sécurité routière, la cohérence du tissu urbain, en affirmant les voies publiques comme réseau organisateur des principales liaisons inter quartiers. Le recul permettra l'aménagement paysager des abords des voies, les espaces verts prévues dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation. Si les reculs par rapport aux voies et emprises publiques ne s'appliquent pas aux voies internes aux opérations d'aménagement d'ensemble, c'est pour favoriser la densité et un habitat groupé. Par ailleurs, la conception par opération d'aménagement d'ensemble permet d'anticiper les besoins en circulation et en stationnement, ce qui rend accessoire les précautions de reculs des constructions en prévision d'élargissements de voies qui ne seront a priori pas nécessaires puisque les zones, une fois aménagées et bâties évolueront très peu.

Concernant les reculs par rapport aux limites séparatives internes aux opérations d'aménagement d'ensemble : l'implantation en limite est autorisée, pour favoriser l'émergence d'un habitat dense, constitué de groupes d'habitations, de manière à formaliser un esprit « de quartier ». Si les constructions ne sont pas implantées en limite séparative, le recul minimum (demi-hauteur des bâtiments, avec 3 m minimum) vise à assurer des conditions minimales d'ensoleillement des bâtiments et à éviter la création de bandes de terrains résiduelles de faibles largeurs dont l'entretien serait difficile.

Sur les limites séparatives externes aux zones IAU, les 3 m requis ont été définis pour l'épanouissement du réseau de haies, des plantations prévues dans les OAP.

5. L'ARTICLE 9

Le Coefficient d'Emprise au Sol (C.E.S.)* maximal a été fixé à 0,50

L'emprise au sol est la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus. Toutefois, les ornements tels que les éléments de modénature et les marquises sont exclus, ainsi que les débords de toiture lorsqu'ils ne sont pas soutenus par des poteaux ou des encorbellements. Il est précisé que les piscines rentrent dans le calcul de l'emprise au sol. Le coefficient d'emprise au sol est l'emprise au sol des constructions divisée par la surface de l'unité foncière.

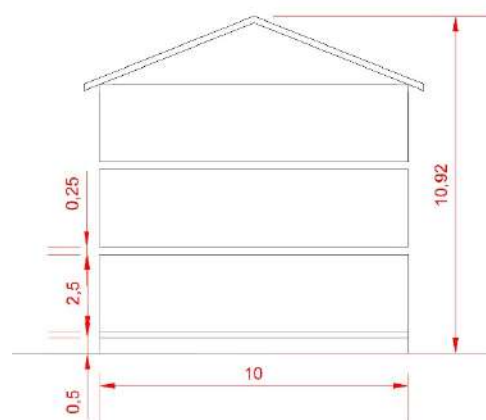
Le coefficient d'emprise au sol est la division de l'emprise au sol des constructions par la surface de l'unité foncière.

Il s'agit de permettre l'évolution de l'espace bâti vers plus de densité en cohérence avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation, qui établissent pour les zones IAU une densité moyenne de 40 logements à l'hectare. Cette densité a été étudiée en amont pour qu'elle puisse s'insérer sans heurt dans le prolongement de l'espace bâti existant (traitement des dessertes, organisation du bâti). La définition d'une densité intermédiaire vise aussi à lutter contre l'imperméabilisation des sols et le risque de ruissellement des eaux pluviales induit.

6. L'ARTICLE 10

La limitation de hauteur des bâtiments à 11 m vise à éviter le développement d'immeubles de grandes hauteurs qui rompraient les prospects de l'architecture locale, tout en favorisant le développement des logements intermédiaires et en petit collectif, qui permettra une densification par la production de bâtiments qui pourront reprendre les gabarits des constructions anciennes.

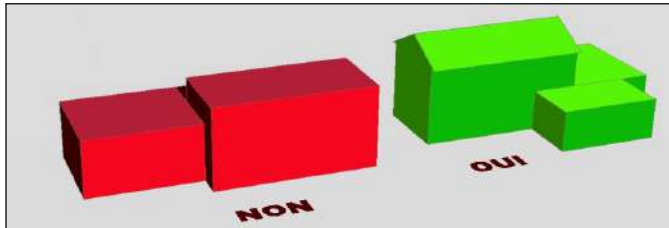
Avec une pente de toit de 40% et un pignon de 10 m (soit une largeur confortable pour des logements traversants, l'habitat intermédiaire), il est possible de construire en « R+2 ».



7. L'ARTICLE 11

Les règles d'aspect extérieur des constructions en zone IAU visent à créer un cadre architectural pour l'urbanisation nouvelle en complément des orientations d'aménagement, pour assurer l'insertion paysagère des groupes de constructions nouveaux dans la structure bâtie du quartier de la gare. Ainsi, on a défini des prescriptions visant à reproduire dans le bâti nouveau les caractéristiques emblématiques de l'architecture locale :

- par exemple, le bois est réglementé en façade des logements, car il n'est pas traditionnellement employé pour cet usage dans l'architecture locale,
- il en va de même pour les toits terrasses : s'ils peuvent s'avérer intéressants dans la composition architecturale d'un bâtiment, ou en constructions annexes, la production « de cubes » volumineux au sein de la trame bâtie créerait autant de points d'appel visuels, au détriment de la cohérence d'ensemble :



Les autres règles (traitement des menuiseries extérieures, des textures d'enduits, des pentes de toits, des matériaux de couverture...) visent à créer un quartier nouveau qui intègre les bases de l'architecture locale, pour que le quartier nouveau puisse s'insérer « en greffe » et ne pas former une sorte « d'objet architectural » sans racines locales.

Si la hauteur maximale des clôtures a été fixée à 1,60 m, c'est pour maintenir des échappées visuelles lorsqu'on circule le long des voies. La hauteur de la partie minérale des clôtures a été fixée à 0,60 m pour éviter « l'effet palissade », qui induit le plus souvent une perception très fermée, cloisonnée de l'espace. Les clôtures pourront être doublées par des haies végétales d'essences locales mélangées pour concilier perception « douce » des clôtures vues depuis l'extérieur (l'espace public notamment) et envie, pour les occupants des logements, de se couper visuellement de l'extérieur.

Les dispositifs de «brises vues» en accompagnement des grillages de clôtures ou de haies végétales artificielles sont interdits pour leur effet de cloisonnement.



Exemple de brises vues interdits (rouleaux en polyéthylène, haies végétales artificielles...).

8. L'ARTICLE 12

Cet article impose des règles de stationnement de manière à éviter toute occupation de l'espace public par des véhicules susceptibles d'entraver la circulation et de favoriser les accidents. En zone IAU, on a imposé des ratios entre surface habitable et nombre de places pour que ce soient les constructeurs qui réalisent les parkings nécessaires (et non la collectivité). Les ratios définis dans le règlement ont été étudiés pour faire en sorte qu'une habitation, même petite, doive disposer d'une place de stationnement et que le constructeur d'un logement de grande taille ne soit pas obligé de réaliser un nombre disproportionné de places. C'est pourquoi la règle a été établie de la manière suivante, selon une échelle qui n'est pas linéaire :

- 1 place de stationnement pour les logements d'une surface de plancher inférieure ou égale à 50 m²,
- 1 place + 1 place par tranche de 150 m² pour les logements d'une surface de plancher supérieure à 50 m² (par exemple, 2 places pour les logements de 51 m² à 200 m² de surface de plancher, 3 places pour les logements de 201 m² à 350 m² de surface de plancher...).

L'obligation de mettre en place des revêtements drainants pour les aires de stationnement vise à limiter l'imperméabilisation des sols et le ruissellement des eaux pluviales qui lui est associé.

Pour les parkings relatifs aux logements, les règles appliquées intègrent néanmoins les obligations légales pour les logements aidés et ceux situés à moins de 500 m d'une gare :

- il n'est demandé qu'une place par logement locatif aidé par l'Etat.
- pour les logements situés à moins de 500 m d'une gare, il n'est demandé qu'une place par logement et 0,5 place par logement locatif aidé par l'Etat.

Concernant les occupations et utilisations du sol autres que l'habitat autorisées en zone IAU, les règles définies visent à imposer un minimum de places de stationnement pour que suivant la nature des activités (bureaux,...), des parkings privés en nombre suffisant soient créés pour assurer le stationnement en dehors des voies publiques, pour éviter les problèmes de circulation, sans toutefois constituer une condition insurmontable. Pour cela, on s'est appuyé sur les retours d'expériences qui ont montré des besoins en stationnements différents selon la nature des activités : les besoins en parking liés à la création de services sont par exemple supérieurs à ceux de bureaux à surfaces de plancher égales.

9. L'ARTICLE 13

L'article 13 du règlement de la zone IAU favorise la production d'espaces d'agrément, d'espaces verts, dans l'objectif de proposer un cadre de vie agréable aux habitants. Il conseille aussi sur le traitement des haies, pour éviter l'aspect « béton vert » des plantations uniformes et taillées au cordeau, qui ferment les paysages. Les essences non allergisantes seront privilégiées dans un objectif de santé publique.

10. L'ARTICLE 16

Au sein de l'opération d'aménagement, le règlement impose de dimensionner suffisamment, en nombre et en caractéristiques les infrastructures d'accueil de réseaux de communications électroniques et notamment :

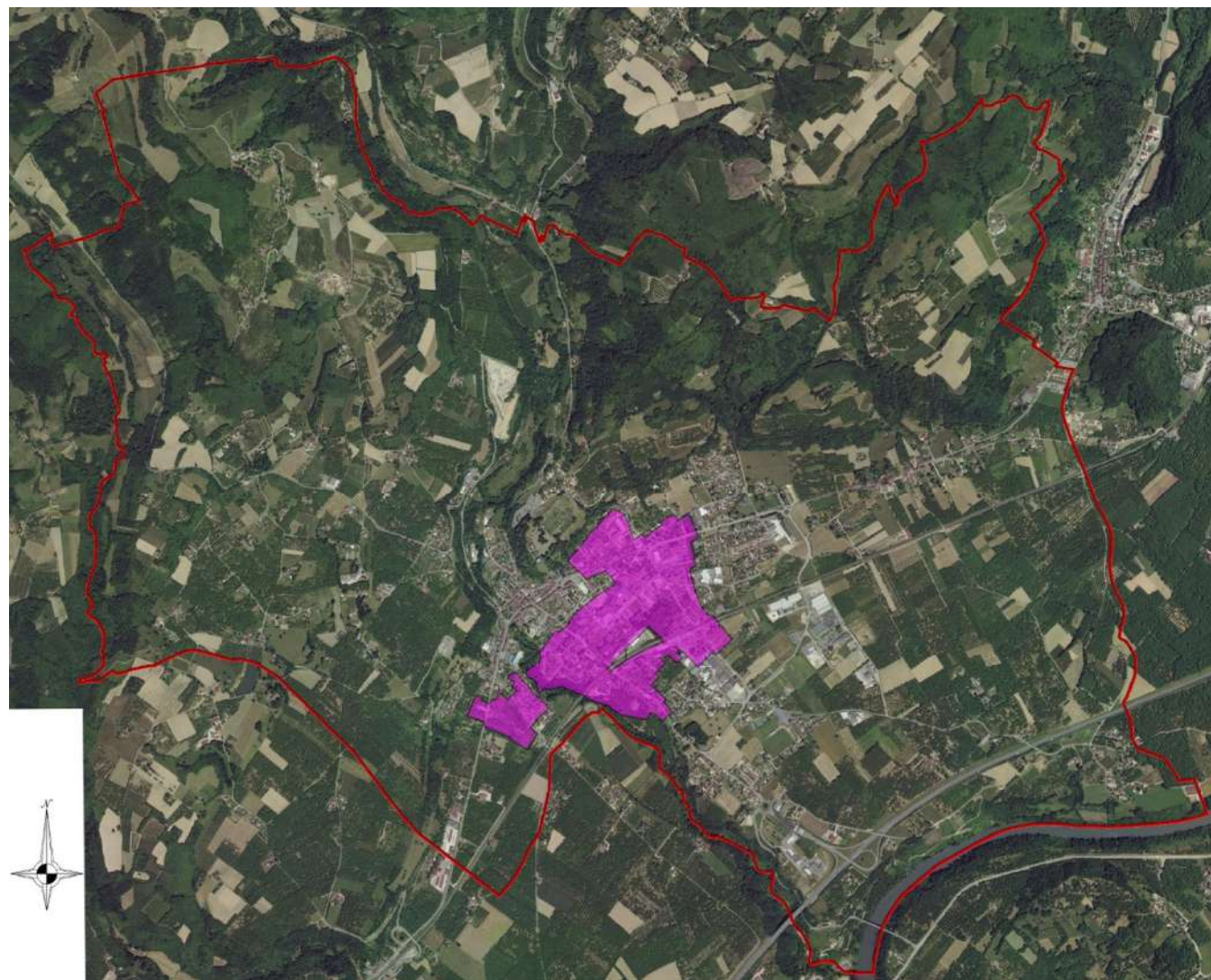
- le nombre de fourreaux télécoms,
- de chambres télécoms,
- de supports aériens,

pour garantir à l'abonné et anticiper le déploiement des réseaux de communications, notamment de type fibre.

REDUCTION DE LA HAUTEUR MAXIMALE AUTORISEE DES BATIMENTS EN ZONE UC

I. EXPOSE DES MOTIFS

La zone Uc est définie dans le règlement actuel du PLU comme une zone « recouvrant les quartiers de la ville qui se sont développés à partir du centre ancien ». Elle comprend logements collectifs et intermédiaires, ainsi que les équipements, activités et services qui les accompagnent ».



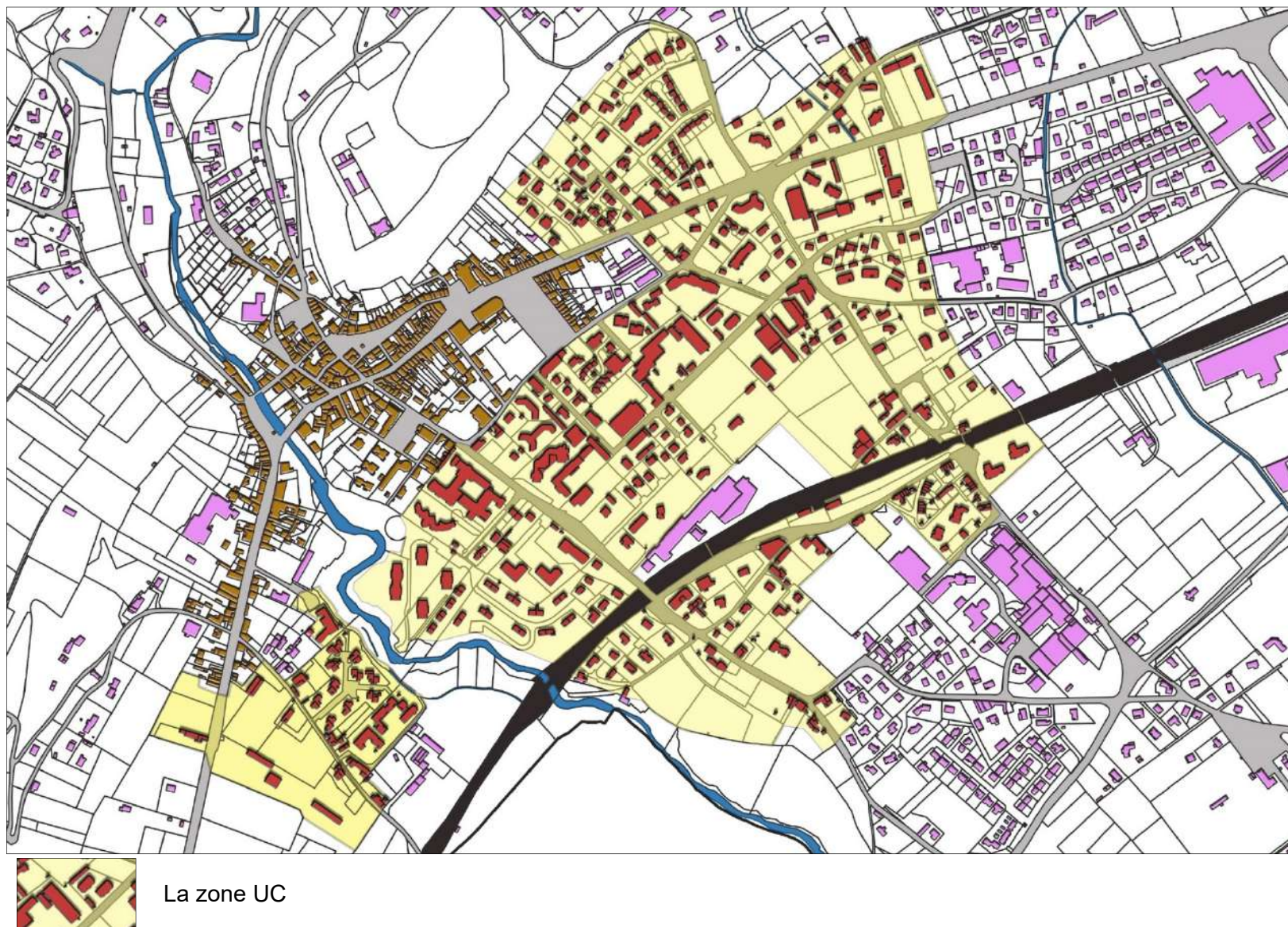


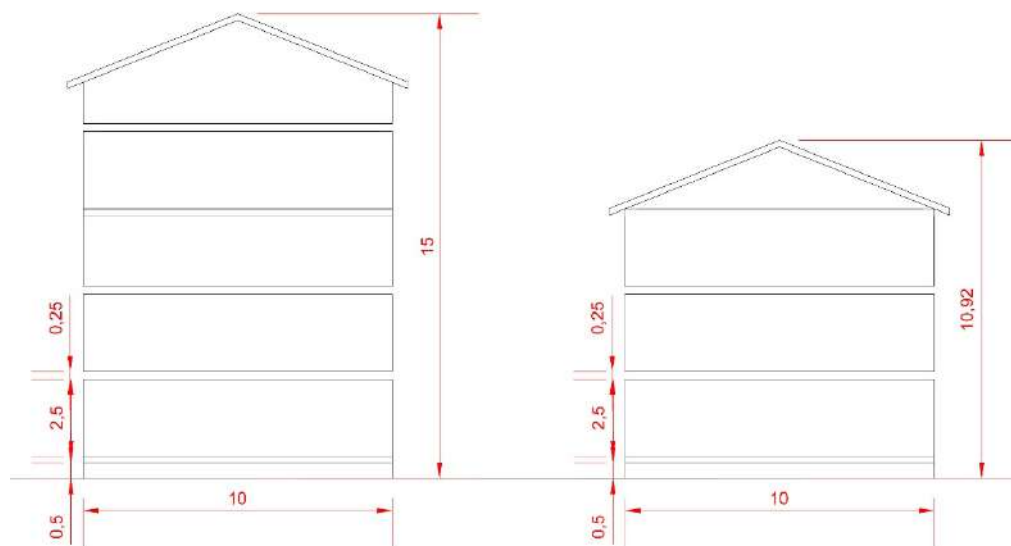
Figure 8 : carte d'emprise de la zone UC

La zone UC englobe des typologies de logements variées : elles vont de l’habitat pavillonnaire à l’habitat collectif en R+3, en passant par des structures intermédiaires.

La commune souhaiterait dépasser ces typologies éclectiques, pour affirmer, dans la zone UC, une structure urbaine qui soit plus visiblement intermédiaire, entre le centre-ville, ses bâtiments en R+3 en ordre continu d’une part et le bâti pavillonnaire qui essaime le plus souvent au-delà de la zone UC d’autre part.

Il s’agit de favoriser des prospects de constructions en cohérence avec leur distance au centre-ville, en réservant le bâti très dense, les hauteurs importantes au cœur historique. L’objectif est aussi de favoriser une urbanisation de type intermédiaire, qui permette l’accession au logement dans des budgets qui demeurent raisonnables tout en conservant une architecture, une composition urbaine qui apporte aux habitants des éléments de qualités de vie importante, sans céder à l’étalement urbain : logements traversants, pour une approche bio-climatique, jardins privatifs, grandes terrasses, limitation des co-visibilités....Il s’agit aussi d’intégrer au mieux de nouveaux programmes de logements dans le tissu urbain existant (au sein d’un ensemble pavillonnaire par exemple) sans bouleverser les rapports de voisinages : en construisant des immeubles de 15 m, par exemple, on crée des ombres portées importantes, qui peuvent nuire aux maisons adjacentes, ou créer des visibilitées qui nuisent à l’intimité des jardins.

Ainsi, il est proposé, en zone UC, de ramener la hauteur maximale des constructions de 15 mètres à 11 mètres. Avec une pente de toit de 40% et un pignon de 10 m (soit une largeur confortable pour des logements traversants, l’habitat intermédiaire), il est possible de construire en « R+2 » contre R+3+combles avec 15 m.



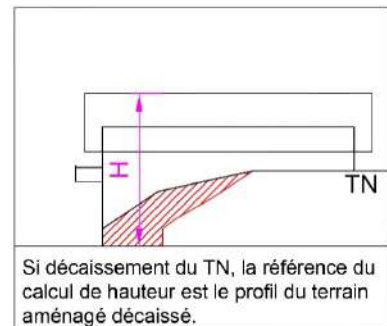
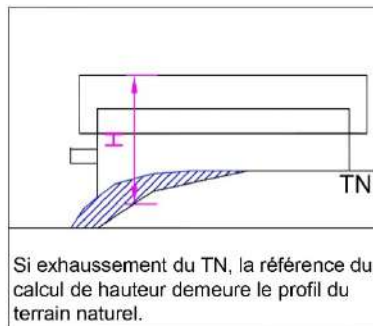
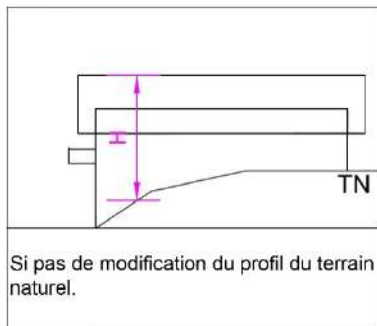
Hauteur maximale actuellement autorisée en zone UC (15 m). Nouvelle hauteur maximale proposée en zone UC (11 m).

Lorsque les bâtiments présentent des toits plats, il est proposé de ramener la hauteur maximale de 11 m à 9 m afin de conserver dans le paysage des lignes de ciel dominées par des toits à pans, qui constituent une des signatures du bâti historique et du bâti rural et donnent un effet « moins massif » à l’architecture à hauteur égale.

II. TRADUCTION REGLEMENTAIRE

L'article 10 de la zone UC est modifié :

Article UC 10 – Hauteur maximale des constructions	Article UC 10 – Hauteur maximale des constructions
Rédaction actuelle	Nouvelle rédaction proposée
<p>La hauteur des nouvelles constructions ne devra pas excéder 15m.</p> <p>Cette règle ne s'applique pour le cas de l'évolution des immeubles existants de plus grande hauteur, si les travaux sont liés à une amélioration de la performance énergétique de la construction. (installation de capteurs solaires en toiture...).</p>	<p>La hauteur des bâtiments est mesurée entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Tout point du bâtiment et sa projection orthogonale sur le terrain aménagé après travaux si celui-ci est plus bas que le terrain d'origine, ➤ Tout point du bâtiment et sa projection orthogonale sur le terrain d'origine dans le cas contraire. <p>Les ouvrages techniques, cheminées, et autres superstructures ne sont pas pris en compte dans le calcul de la hauteur maximale.</p> <p>Hauteur maximale : La hauteur maximale des bâtiments est fixée à 11 mètres sauf aménagement, changement de destination et/ou extension sans surélévation d'un bâtiment existant d'une hauteur supérieure. Cette hauteur maximale est ramenée à 9 mètres en cas de toit plat, sauf aménagement, changement de destination et/ou extension sans surélévation d'un bâtiment existant d'une hauteur supérieure.</p>



Il est proposé, outre la réduction de la hauteur maximale autorisée, une rédaction un peu différente, qui précise les modalités de calcul de la hauteur, pour plus de clarté de la règle.