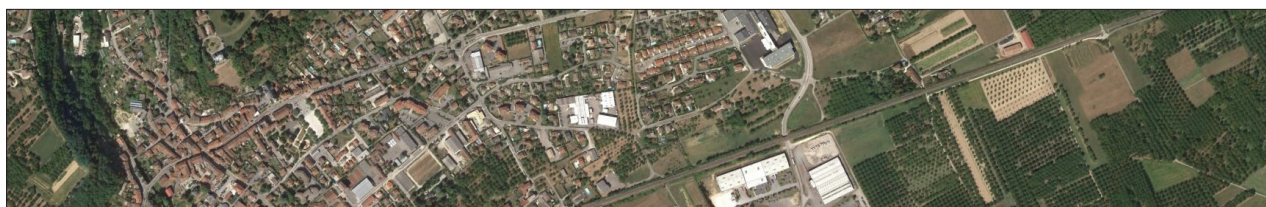


VINAY



Plan Local d'Urbanisme Modification n°4

Résumé non technique



SAINT-MARCELLIN
VERCORS ISÈRE
COMMUNAUTÉ



CROUZET URBANISME
4 impasse les lavandins- 26 130 Saint Paul Trois Châteaux
Tél : 04 75 96 69 03
e-mail : crouzet-urbanisme@orange.fr

Enquête publique

SOMMAIRE

OBJECTIFS DE LA MODIFICATION.....	1
RELOCALISATION ET EXTENSION DU SUPERMARCHÉ – DEVELOPPEMENT DE L'HOTELLERIE	1
A. Le projet de relocalisation du supermarché	2
1. Situation actuelle	2
2. Les difficultés de fonctionnement du supermarché sur son site actuel	3
B. Le projet de développement de l'activité hôtelière.....	3
C. Choix d'aménagement pour la relocalisation du supermarché et le développement de l'hôtellerie.....	4
DEFINITION D'UN PROJET URBAIN POUR LA ZONE UC/A DU QUARTIER DE LA GARE	7
I. LOCALISATION DE LA ZONE UC/A.....	7
II. CONTEXTE ET ENJEUX.....	8
A. Le projet de développement urbain proposé	10
B. La composition urbaine recherchée.....	11
REDUCTION DE LA HAUTEUR MAXIMALE AUTORISEE DES BATIMENTS EN ZONE UC.....	12

OBJECTIFS DE LA MODIFICATION

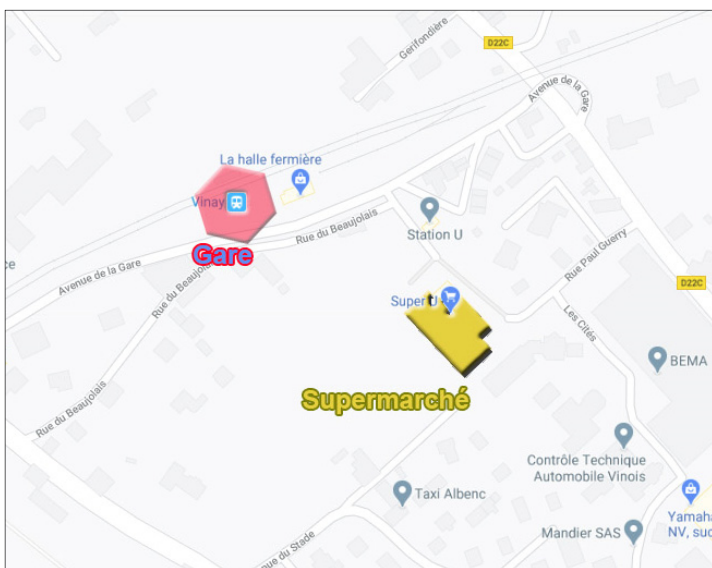
La modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme est mise en œuvre pour :

- Réduire la hauteur maximale autorisée des bâtiments en zone UC, en la ramenant de 15 m à 11 m, 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.

RELOCALISATION ET EXTENSION DU SUPERMARCHÉ – DEVELOPPEMENT DE L'HOTELLERIE



Le supermarché actuel, très proche de la gare.

A. Le projet de relocalisation du supermarché

1. SITUATION ACTUELLE



Le supermarché actuel.

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 attenant 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.

2. LES DIFFICULTES DE FONCTIONNEMENT DU SUPERMARCHÉ SUR SON SITE ACTUEL

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 étrié, 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.

B. Le projet de développement de l'activité hôtelière

Dans la partie de la zone AU de Gérifondière 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 Gérifondière, 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 :



C. Choix d'aménagement pour la relocalisation du supermarché et le développement de l'hôtellerie

il est proposé :

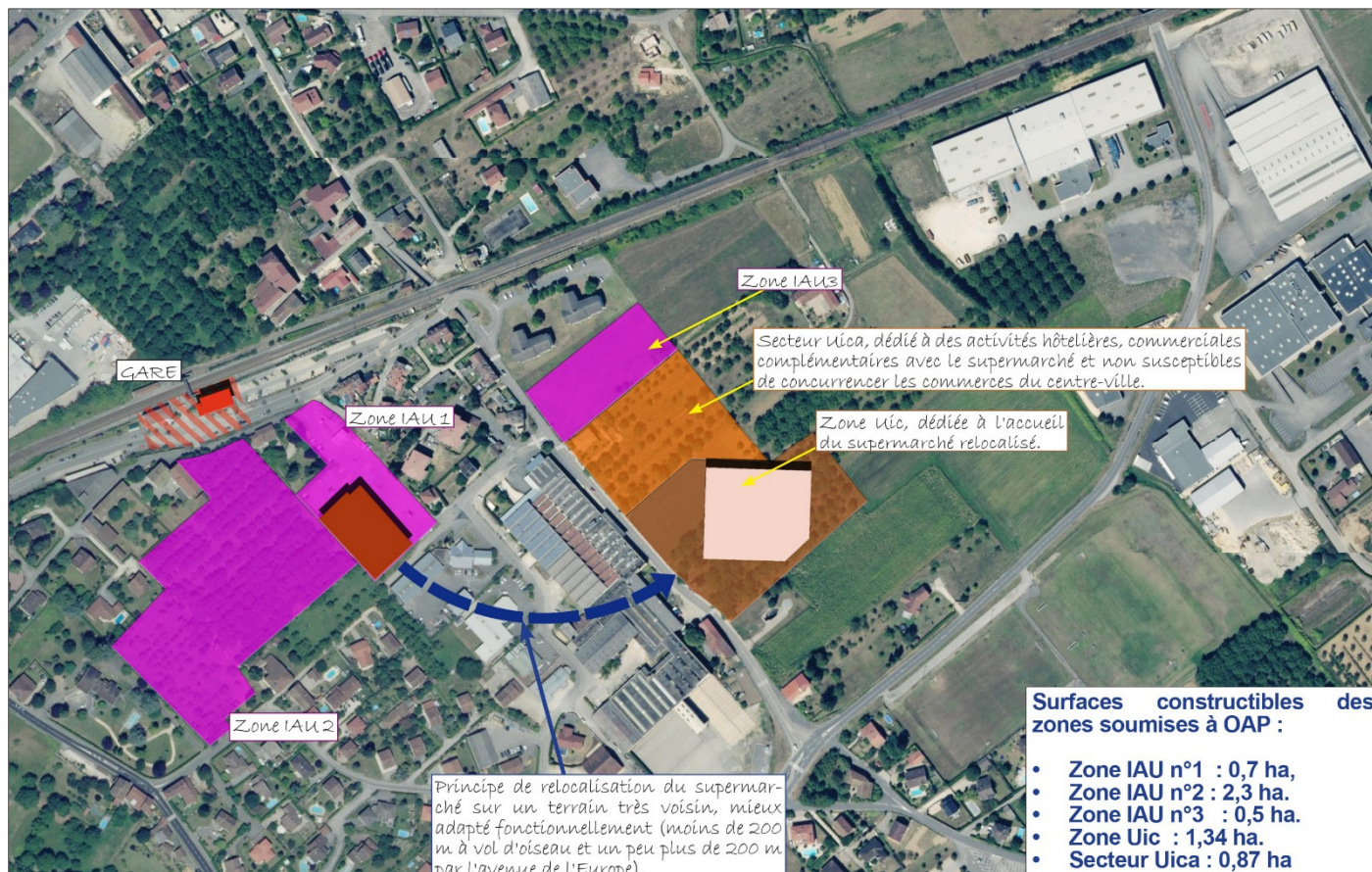
- De relocaliser le supermarché sur une partie de la zone AU de Gérifondrière, dans un secteur qui demeure proche fonctionnellement du centre-ville et du quartier de la gare, bien desservi par le réseau primaire de voirie et sur une emprise foncière adaptée aux besoins. Le supermarché demeurera proche 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 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.



Une partie de la zone AU, dans le prolongement du terrain d'assiette du supermarché accueillera des activités complémentaires, dont un hôtel.

S'agissant de la première phase du projet de quartier nouveau à Gérifondrière, 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).



Gérifondière - composition urbaine recherchée (à titre indicatif)

II. 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.

Urbanisation

- *maîtriser 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.*

LES ORIENTATIONS DU ZONAGE / zones U : dispositions spécifiques

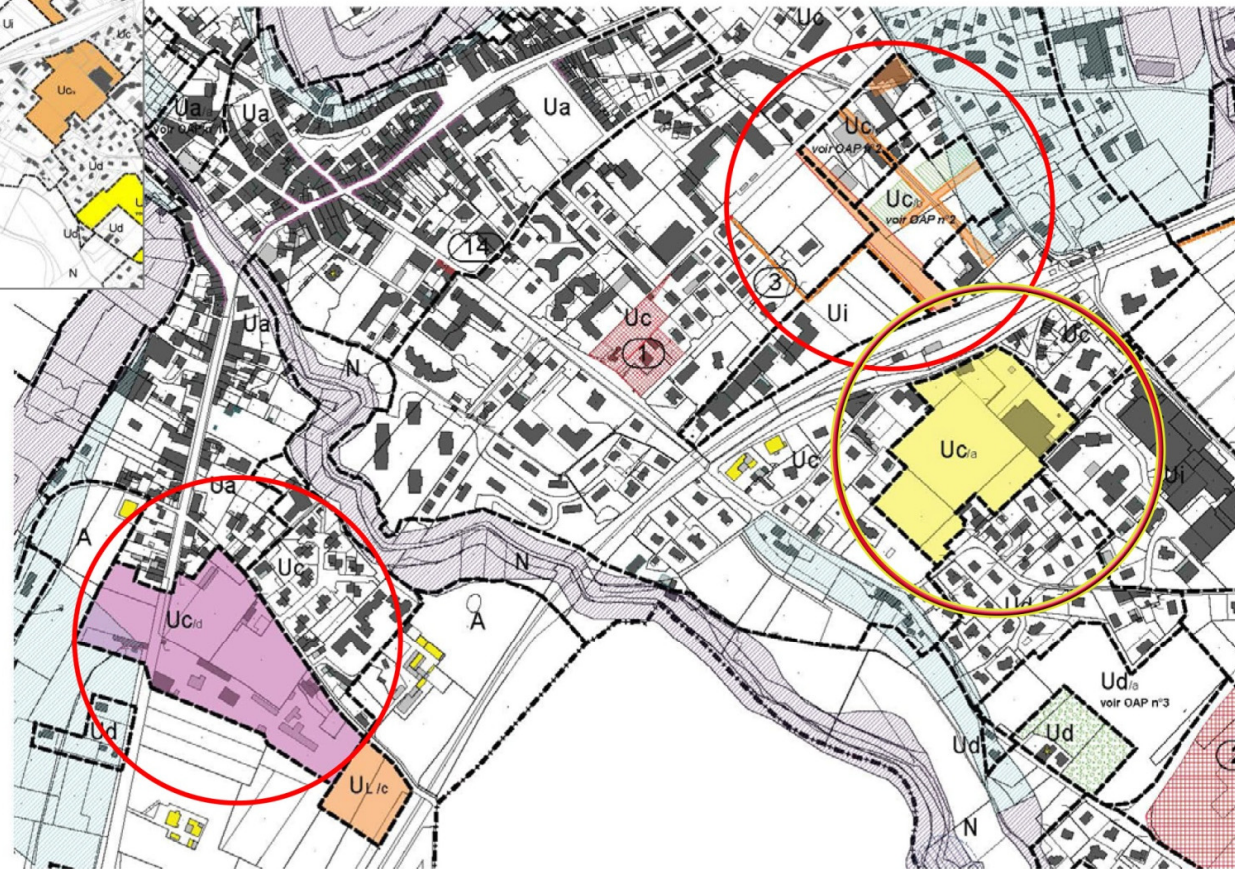
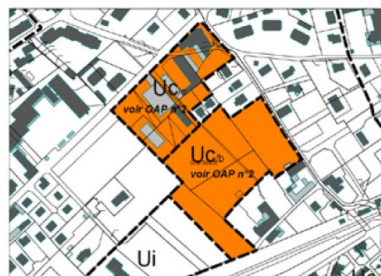


Des dispositions spécifiques ont été déclinées, pour maîtriser l'urbanisation de zones à enjeu :

- 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 A L'ARTICLE L123-1-5,16° du code de l'Urbanisme



Zoom zones Uc à enjeu

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.

A. Le projet de développement urbain proposé

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 :

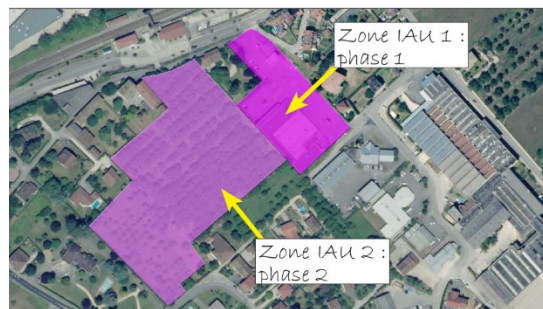
- une organisation du quartier autour des voies structurantes traitées en avenues (larges trottoirs, plantations d'alignement). De part et d'autre de ces voies, l'urbanisation sera organisée en îlots entrecoupés de larges bandes plantées de manière à éviter « l'effet de nappage » de l'urbanisation et 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 ».

B. La composition urbaine recherchée

La Gare - Les Cités

TRADUCTION POSSIBLE



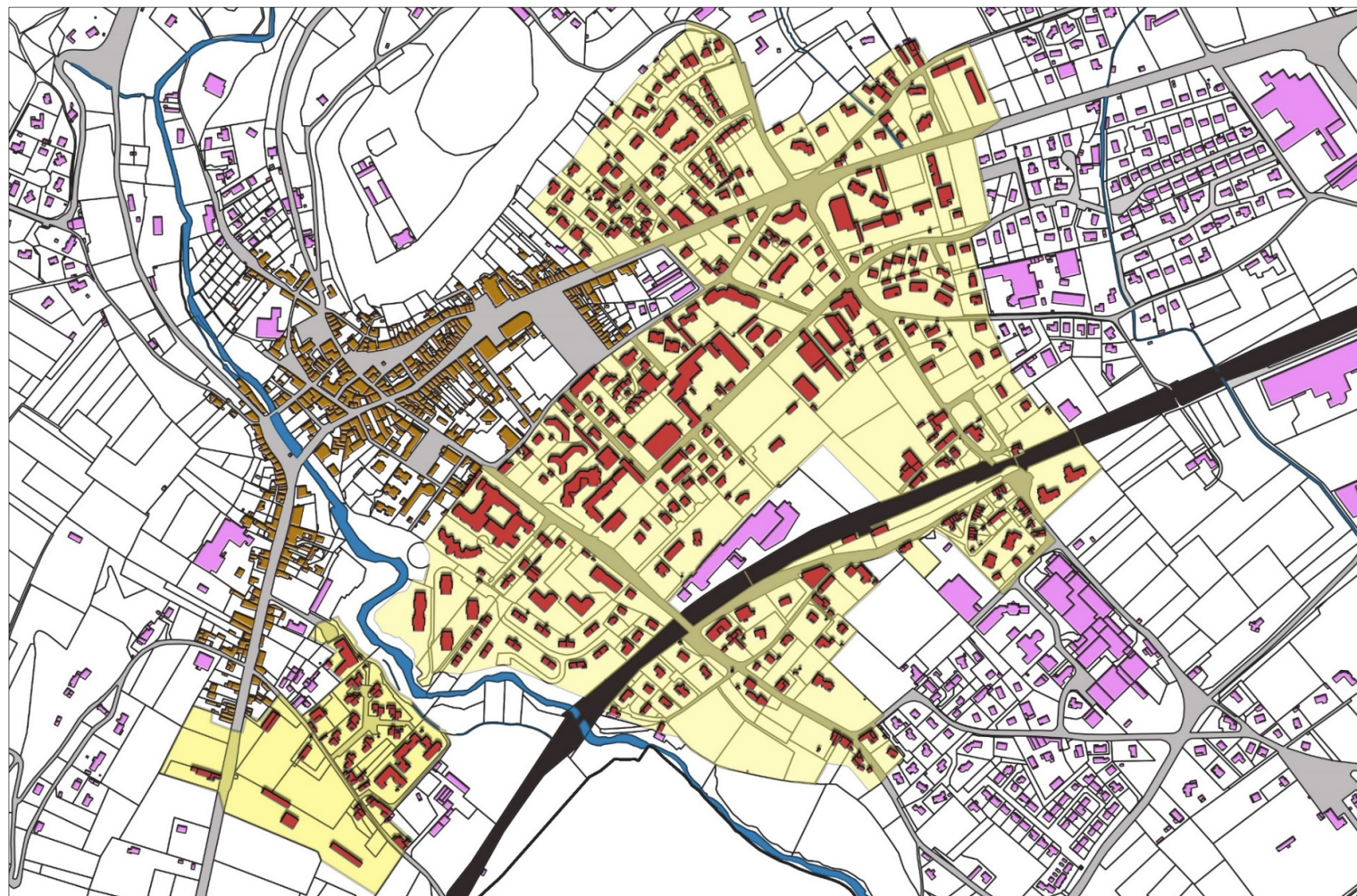
Quartier de la Cité - composition urbaine recherchée (à titre indicatif)

REDUCTION DE LA HAUTEUR MAXIMALE AUTORISEE DES BATIMENTS EN ZONE UC

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 ».



La zone Uc



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 essaim 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 visibilités 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.

